



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

4 5 6 apr. mag. giu. 2014

279°



il mio **SACRIFICIO**
non fu **VANO...**



**ALL'INTERNO
UN MINI CONCORSO
PER LE
NOSTRE CARRISTE
IN SERVIZIO**



Il Carrista d'Italia



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

ANNO LV - (279°)

n. 4/5/6

aprile/maggio/giugno 2014



► **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:**
gestoreassocarri@virgilio.it

► **Stampa:**
Quadrifoglio s.r.l. - Albano Laziale

► **Grafica e Impaginazione:**
Quadrifoglio s.r.l. - Albano Laziale

► **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 luglio 2014

Il Carrista d'Italia

SOMMARIO

- 1 Editoriale del Presidente nazionale
- 2 Lettera al Presidente Nazionale
- 3 Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito in visita al 4° Carri
- 4 Il Decano dell'Arma di Cavalleria al 4° Carri
- 6 Festa di Corpo del 132° Carri
- 8 Il 132° Carri a Capo Teulada
- 9 Mini Concorso per le carriste in servizio
- 10 Divagazione sulla uniforme
- 12 Una intervista ad Antonio Tomba
- 13 I carristi nel disastro del Vajont
- 15 Le foibe, una tragedia dimenticata
- 17 Origini del carro armato
- 18 I carri tedeschi che non divennero mai italiani
- 22 La Presidenza Nazionale questa sconosciuta
- 24 Le attività dei carristi
- 40 Pensieri, riflessioni e ricordi carristi
- 42 Esiste ancora un'Italia bella
- 43 Lettere al direttore
- 47 Hanno spento i motori
- 47 Notizie lieti
- 50 Abbiamo letto per voi
- 52 Varie

Hanno collaborato,

Agostina D'Alessandro Zecchin, Roberto Polini, Carmelo Cutrone, Giuseppe Pachera, Achille Vitali, Alessandro Eterno, Alessandro Manfredi, Alessandro Scano, Alfredo Carli, Battista Ronchis, Carlo Ferri, Carrista Battaglione, Claudia Vaccari, Davide Baldin, Antonio Tomba, Carlo Borello, Carmine Scrimatore, Pasquale Di Gennaro, Catello D'Aniello, Domenico De Maria, Domenico Schipsi, Felice Merlin, Giuseppe Leo, Ida Brancati, Marco de Carli, Marco Lovatti, Mauro Somigli, Paolo Sbizzera, Pier Giorgio Calza, Piero Parlani, Pietro Malaguti, Placido Maldì, Roberto Manzino, Vincenzo Meleca.

AVVISO AGLI ASSOCIATI

Per assicurare il costante miglioramento della Rivista, la redazione auspica la collaborazione di tutti gli Associati. A tal fine, i contributi (lettere, foto e documenti) dovranno essere inviati, preferibilmente via internet, al seguente indirizzo e-mail gestoreassocarri@virgilio.it. I documenti dovranno essere composti in formato word, JPG o PDF e dovranno pervenire entro il **20 settembre 2014**.

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.

Cari Carristi,



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
CARRISTI D'ITALIA
il Presidente Nazionale

Da oggi vorrei iniziare a riflettere sullo Statuto dell'Associazione, che ho l'impressione non sia molto conosciuto, esaminarlo nei suoi punti per me più rilevanti, alla luce della nostra realtà.

Cominciamo dall'Art. 3 che recita:

“L'Associazione si propone di:

- a) tenere vivo nei carristi l'amore per la Patria, lo spirito di corpo, il culto delle gloriose tradizioni della specialità e la memoria dei suoi caduti;
- b) promuovere e cementare i vincoli di solidarietà e cameratismo fra tutti i militari in congedo ed in servizio della specialità e con gli appartenenti alle altre Associazioni d'Arma;
- c) assistere moralmente e materialmente i soci e le famiglie;
- d) tenere all'elevazione spirituale e culturale dei soci.

Sono sicuro che sul contenuto del punto a) non ci siano dubbi di sorta, poiché tutti noi amiamo la nostra Patria e con spirito di corpo tramandiamo il culto delle nostre gloriose tradizioni.

Per quanto riguarda il punto b), credo che non sempre ci si impegni completamente nella promozione dei vincoli di cameratismo fra tutti i militari in congedo ed in servizio della specialità.

Non vedo una grande ricerca, condotta a livello locale, per rintracciare i vecchi commilitoni cercando di coinvolgerli, richiamando i tempi passati ed i vincoli di cameratismo che ci univano e cercando di risvegliare in loro quei sentimenti che sembrano dimenticati ma che, in alcuni casi, credo siano soltanto sopiti.

Lo stesso avviene con il personale in servizio che oggi appare meno legato alle tradizioni ma che è nostro compito promuovere il sentimento di appartenenza.

Si dà per scontato un risultato negativo, e quindi si è portati a rinunciare a priori.

Forse ciò è dovuto anche al fatto che ci si cimenta in più Organizzazioni, disperdendo, talvolta, quelle preziose energie che dovrebbero essere dedicate prioritariamente alla nostra Associazione. Mi riprometto anche io di continuare a scrivere, come ho già fatto, ai miei vecchi commilitoni o ai loro “eredi” per cercare di riavvicinarli a noi e ai nostri valori.

Per il punto c), credo che non ci sia nulla da aggiungere, spero che ciò avvenga a tutti i livelli. L'elevazione spirituale e culturale dei soci prevista al punto d) è fondamentale per coinvolgere anche i giovani in congedo e in servizio. Può essere perseguita organizzando anche conferenze, dibattiti e non soltanto su argomenti militari ma, invitando personalità del mondo civile (culturale, imprenditoriale ...) per trattare argomenti di attualità di vario genere e fornire anche informazioni di pubblica utilità.

Invito tutti a riflettere su questi punti con spirito critico ma costruttivo.

Buone vacanze a tutti voi

Il Presidente Nazionale
Gen. C.A. Salvatore Carrara



Ill.mo Sig. Presidente
Gen. C.A. Salvatore Carrara
Roma

Spett.le Signor Presidente,
ho ricevuto l'ultima edizione de "Il Carrista d'Italia" e sono rimasto molto commosso dalla lettura della sua introduzione.

Sono un ex-sergente, uscito dalla Scuola Truppe Corazzate di Caserta.

Era l'8 maggio 1959, quando noi reclute siamo arrivate di notte alla stazione di Caserta e lì ad aspettarci c'erano i camion pronti a condurci alla caserma "Gen. Amico". Io fui assegnato, come allievo, al 15° corso ASC nella IV^a Compagnia, al cui comando c'era l'allora Capitano Giovan Battista Gambardella (ora Generale).

Il primo periodo fu alquanto duro, per le varie attività fisiche e di studio e per la paura sempre presente di imbattersi nel Sig. Generale Comandante Goffredo Fiore, che aveva la fama di dispensare punizioni in abbondanza.

Del mio 11° Plotone ho uno stupendo ricordo: era composto da ragazzi tutti bravi, volenterosi, studiosi e obbedienti, tanto da non ricevere mai in sei mesi nemmeno una punizione.

Dopo i vari addestramenti (tiro a S. Prisco, guida sui famosi "SPA 38", carrismo sui "124" al campo ostacoli, percorsi di guerra), si arrivò alla partenza per il campo estivo a Persano. Spero che lì adesso, essendovi stato trasferito il mio 4° Rgt Corazzato, le cose siano migliorate, perché a quel tempo non era proprio il massimo dell'ospitalità. Durante tale campo estivo, abbiamo fatto i tiri a S. Eufemia e Lamezia per una settimana.

Poi siamo ritornati a Caserta, per essere destinati ai vari reggimenti.

Io fui assegnato a Legnano al 4° Corazzato Divisione Legnano XX° BTG Carri CC, comandato dal Colonnello Bisignani; al comando della Compagnia c'era all'inizio il Capitano Di Liberto, poi il Capitano Benedetto Spinelli, vero uomo e comandante, il superiore rispetto al quale di meglio non poteva capitarmi.

Dopo la conclusione del servizio militare, ho vissuto una lunga vita di lavoro e di volontariato (nella C.R.I., per oltre 55 anni), che tuttora continua.

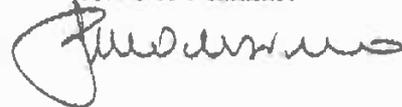
Nel 2008 mi ha raggiunto telefonicamente il Signor Generale Giorgio Filippini, presidente regionale dell'Associazione Nazionale Carristi, che a suo tempo avevo conosciuto a Legnano, quando lo stesso era Tenente al 4° Corazzato I^a Compagnia: il Sig. Filippini aveva bisogno di una persona disposta a ricoprire la carica, allora vacante, di presidente della sezione di Lucca e aveva pensato a me. Dopo vari "tira e molla", ho acconsentito alla sua proposta e devo riconoscere che sono stato ripagato dalla sua affabilità, dalla sua disponibilità, dal suo fortissimo attaccamento ai colori rosso-blu e dagli incoraggiamenti che spesso mi dispensa. A lui e alla sua gentile Signora vadano i miei più sentiti saluti.

Tutto quanto da me detto in precedenza è per ringraziarvi di quanto fate con la rivista: ci fate rivivere i bei momenti del passato e ci fate battere il cuore, anche se un pochino stanco. Auguro a tutti i Carristi in servizio le cose più belle e auspico che accettino questi auguri, provenienti da un uomo che ha servito con onore la patria nel 1959-60.

Spesso la sezione provinciale che presiedo è invitata a celebrazioni e ricorrenze: cerchiamo di essere sempre presenti con il gagliardetto, che tengo con grande onore nel posto più bello e più sicuro di casa mia, non avendo a disposizione un locale da adibire a sezione.

Distinti saluti

Roberto Manzino



Manzino Roberto
Via Roma, 13 55022 Bagni di Lucca (LU)
n° tel. 0583-805479/87549 (anche fax)

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

in visita al 4° Reggimento Carri di Persano

Persano (SA), 5 Marzo, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale Claudio Graziano, ha visitato il 4° Reggimento Carri, unità corazzata inquadrata nella Brigata Bersaglieri "Garibaldi", nella caserma "Capone" di Persano (SA).

All'incontro erano presenti il Comandante del 2° Comando delle Forze di Difesa, Generale di Corpo d'Armata Vincenzo Lops, il Comandante della Brigata Bersaglieri "Garibaldi", Generale di Brigata Maurizio Angelo Scardino, e il Comandante del 4° Reggimento Carri, Colonnello Augusto Gravante. Dopo essere stato ricevuto dal Generale di C.A. Vincenzo Lops, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha incontrato tutti gli Ufficiali, i Sottufficiali e i Graduati, liberi da servizi, appartenenti ai reggimenti (4° carri e 8° artiglieria) con sede all'interno della Caserma "Capone".

Successivamente è stato aggiornato con briefing dal Generale di Brigata Maurizio Angelo Scardino sull'attuale situazione operativa e addestrativa della Brigata Bersaglieri "Garibaldi".

La visita è poi proseguita con l'inaugurazione della nuova struttura ginnico/addestrativa denominata C.A.G.S.M. (Centro Addestramento Ginnico Sportivo Militare) realizzata interamente dal personale del 21° Reggimento Genio Guastatori di Caserta e costituita da 17 ostacoli artificiali fissi in grado di simulare impedimenti al movimento che caratterizzano l'ambiente operativo urbano ed extraurbano tipico delle operazioni militari.

Il Generale Graziano, inoltre, ha continuato la visita recandosi presso il villaggio addestrativo recentemente realizzato sempre dai genieri del 21° "Timavo". Quest'area adde-

strativa riproduce fedelmente un villaggio afgano allo scopo di rendere realistica ogni fase addestrativa che un'unità militare si appresta a sostenere a premessa dell'impiego negli attuali scenari operativi medio-orientali. La giornata si è conclusa con una ricognizione presso la COP (Combat Outpost Point) addestrativa presente all'interno del Comprensorio Militare di Persano. All'interno della COP, struttura fissa che replica le condizioni di vita e di impiego di un'unità a livello plotone operante in una base avanzata come quelle realizzate in Afghanistan, il personale del 4° Reggimento Carri ha illustrato al Gen. Graziano, le principali attività operative che si svolgono all'interno dell'avamposto come in una reale giornata tipo in Afghanistan. Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha espresso, a termine della visita, il suo plauso sia per l'elevato standard addestrativo raggiunto dal personale della Brigata "Garibaldi" sia per l'impegno continuo e duraturo espresso dai militari della Grande Unità stanziata nelle operazioni in Italia e all'Estero.

Cap. Alessandro ETERNO



L'arrivo del Capo di SME alla Caserma Capone



Il saluto al personale della Caserma Capone



la firma dell'Albo d'Onore del 4° Rgt Carri da parte del Capo di SME

Visita del Gen. C.A. Massimo De Maggio, Decano dell'Arma di Cavalleria, al 4° Carri

Persano (SA), 15 Maggio 2014. Il Comandante per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito (COMFORDOT),

Generale di Corpo d'Armata Massimo De Maggio, ha fatto visita al 4° Reggimento Carri. L'Alto Ufficiale ha trascorso l'intera giornata nel Comprensorio Militare di

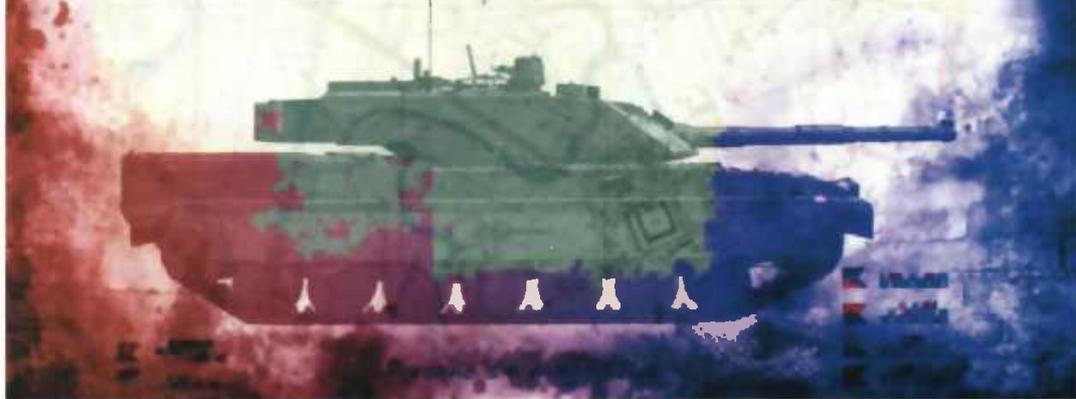
Persano dove ha verificato, nella mattinata, in qualità di Comandante di COMFORDOT, il livello di addestramento raggiunto dalle forze di sicurezza libiche, giunte al 2° ciclo di addestramento e formazione, volto ad acquisire le conoscenze/capacità tipiche del singolo combattente e, nel pomeriggio, in qualità di Decano in servizio dell'Arma di Cavalleria della specialità carrista ha reso omaggio allo Stendardo dell'Unità Carri della Brigata Bersaglieri "Garibaldi". La visita è proseguita con un breve incontro con una rappresentativa di Ufficiali, Sottufficiali, Graduati e Militari di Truppa in servizio presso il 4°



*Visita di commiato allo Stendardo da Combattimento
e al personale del 4° Reggimento Carri
del decano dei carristi d'Italia e
Comandante del Comando per la Formazione,
Specializzazione e Dottrina dell'Esercito
Gen. C. A. Massimo DE MAGGIO*



*Nell'acquistare la laurea di servizio attivo, dopo 44 anni di servizio,
faccio il deferente e solenne omaggio al glorioso Stendardo del 4° Carri,
di cui mi onoro essere stato l'Alfiere e formatore al Comandante del
Reggimento, Col. Augusto Spadante, e a tutti i Carristi, di ogni ordine
e grado, i più felici auspici di sempre maggiori fortune e successi.
Con immutato spirito Carrista, ad maiora semper!!
Gen. Massimo De Maggio*



La pagina dell'Albo d'Onore firmata dal Gen. DE MAGGIO

Carri e successivamente con la firma dell'Albo d'Onore. Come nelle tradizioni tipiche della specialità carrista, il Gen. C.A. Massimo DE MAGGIO ha concluso la sua visita passando in rassegna gli equipaggi carri montati a bordo del Carro Armato "Ariete" schierati in linea come da tradizionale "muro d'acciaio". Emozionato, il Gen. C.A.

De Maggio ha espresso parole di apprezzamento al personale del 4° Carri per l'impegno profuso in ogni attività operativa in Italia e all'Estero e per l'orgoglio con cui coltivano quotidianamente le tradizioni dell'Arma e della specialità.

Cap. Alessandro Eterno



Il Gen C A De Maggio lascia Persano



Il muro d'acciaio del 4° Carri saluta il Gen C A De Maggio

DONAZIONE DI SANGUE AL 132° REGGIMENTO CARRI

Il 132° Reggimento Carri ha organizzato nello scorso marzo, presso la Caserma "De Carli" di Cordenons, una pregevole iniziativa dedicata alla donazione di sangue.

All'attività, durata due giorni e resa possibile grazie alla collaborazione della Sezione cittadina dell'A.V.I.S. che ha messo a disposizione l'autoemoteca. All'iniziativa ha volontariamente aderito, in gran numero, il personale del reparto. Proprio per sottolineare l'importanza del gesto di solidarietà, il presidente regionale



dell'AVIS, dottoressa Lisa Pivetti, è intervenuta personalmente, nel corso dell'evento, per esprimere ai Carristi dell'Ariete il proprio ringraziamento.

La donazione del sangue è una delle tante iniziative di solidarietà che il 132° Reggimento svolge a livello locale, a conferma del buon livello di cooperazione e integrazione con il territorio.

Cap. Beatrice Passante

Festa del Corpo

del 132° Reggimento *Carri*

Oramai è consuetudine che le feste dei Reggimenti non si svolgano mai nella data ufficiale della ricorrenza. Anche i festeggiamenti del 132° Rgt. Carri hanno rispettato questa regola. Dalla data prevista del 27 maggio che rappresenta l'anniversario del combattimento di Rughet el Atash del 1942, la caserma di Cordenons ha ospitato la ricorrenza giovedì 12 Giugno.

Niente di male perché è stata comunque una bella giornata dal forte spirito carrista. Il sole ha portato con sé tanti Labari in rappresentanza delle tante Sezioni del nordest.

Folto anche il pubblico che è venuto a vedere la cerimonia. Presenti a porgere i loro onori un folto gruppo di Alpini freschi ancora del Raduno Nazionale che si

è tenuto nel mese di maggio nella città di Pordenone. In una piazza d'armi dove troneggiavano 5 carri Ariete in rappresentanza dei reparti, un Leopard, un M47, un L33 e un M15/42, la festa è iniziata sulle note dell'inno carrista suonata magistralmente dalla Fanfara dei Bersaglieri guidata dal Capo Fanfara Antonio Miele. In seguito sono sfilati per posizionarsi al fianco del palco i rappresentanti delle sezioni carriste, successivamente i labari delle altre Associazioni.

Il comandante del Reggimento, Colonnello *Ciro Forte*, ha reso gli onori ai Gonfaloni delle città di Cordenons e Aviano e delle varie Associazioni. Successivamente, è stata data lettura della motivazione della medaglia d'oro al Valor Militare concessa al Reggimento:

Medaglia d'Oro al Valor Militare (Decreto 31 dicembre 1947)

Poderoso strumento di guerra fuso in un unico blocco di macchine, energie e cuori, iniziò sul suolo marmarico la sua vita di dedizione, di sacrificio e di vittoria recando con la più severa preparazione, l'ardore puro dell'ideale e della giovinezza. Tappe di conquista e di gloria, lotte titaniche di corazze contro corazze. Bir El Gobi, Sidi Rezegh; munitissimi capisaldi smantellati e travolti, quota 204 di Ain El Gazala, El Duba, Bir Hacheim, Dahar El Aslagh; infaticabile pulsare di motori; ansia ardente di incalzare sempre più il nemico, battuto nelle nostre terre ed in ritirata verso l'Est oltre i confini, da Tobruk ad El Alamein. Affrontò sempre un avversario agguerrito e superiore per numero e potenza lottando incessantemente in un ambiente naturale tra i più inospitali della terra; due volte si immortalò nella gloria dell'offerta estrema, due volte risorse più forte per virtù di capi e generosità di gregari. Nell'unità morale dei Caduti e dei vivi dimostrò saldezza e compagine degne dello spirito eroico della razza e delle più belle tradizioni millenarie dell'Esercito Italiano (Bir el Gobi, 18 novembre 1941 - El Alamein 3 luglio 1942).

Medaglia di Bronzo al Valore dell'Esercito - Decreto 5 ottobre 1994

Il 132° Reggimento carri ha partecipato con proprie forze, inquadrato nel contingente italiano impegnato in Somalia, alle operazioni di soccorso e di protezione alla popolazione martoriata dalla guerra civile. Per circa 15 mesi, operando diuturnamente, in oggettive difficoltà ambientali ed in condizioni di particolare sensibilità operativa, le sue unità hanno sempre evidenziato elevate capacità professionali e altissimo senso del dovere e dimostrando, in ogni circostanza, la capacità di discriminare le loro reazioni, evitando così inutile spargimento di sangue. Con i propri mezzi le unità hanno garantito un'eccezionale cornice di sicurezza e fronteggiato molteplici emergenze diventando così punto di sicuro riferimento per tutte le forze del contingente. Chiaro esempio di grande perizia ed estremo valore che ha concorso ad elevare e nobilitare il prestigio dell'Esercito Italiano sia in Patria sia all'Estero (Somalia, 29 dicembre 1992 - 15 marzo 1994).



La giornata è poi rapidamente terminata con gli onori ai Labari e Gonfaloni delle Sezioni che sfilavano davanti al palco e si defilavano verso il fianco del piazzale.

Alla manifestazione sono intervenute rappresentanze delle Sezioni di Rovigo, San Michele al Tagliamento, sottosezione Alto Polesine, Treviso, Monselice, Verona, Sant'Anna d'Alfaedo, Padova, Regione Veneto, Pordenone, Spilimbergo, Colli Euganei, Veneto Orientale, Veneto Occidentale, Mestre e Spresiano. Anche la nuova Sezione di Ferrara, appena costituita,

ha voluto essere presente nella persona del suo Presidente Davide Baldin e il suo vice Presidente Pierluigi Roncagalli, quest'ultimo autore anche delle foto apparse sulla pagina Facebook della Sezione.

In calce, il link all'album, per visionare ed eventualmente scaricare, per chi lo desidera, le immagini.

Si ringrazia ancora la sezione di Pordenone che ha accolto tutti i partecipanti ai quali, nelle sue sale, ha offerto un rinfresco.

*Davide Baldin
Sezione ANCI Ferrara*



le attività delle U

Il 132° Reggimento Carri a Capo Teulada

Nel periodo 26-30 maggio, presso il poligono di Capo Teulada, il 132° Reggimento Carri della Brigata Corazzata "Ariete" è stato impegnato in un intenso ciclo addestrativo, volto ad accrescere le capacità tecnico-tattiche degli equipaggi partecipanti. L'attività ha consentito l'impiego dell'armamento principale del sistema d'arma Ariete in inusuali posizioni reciproche scafo-torretta e l'utilizzo di munizionamento perforante ordinario APFSDS (Armour-Percing Fin-Stabilised Discarding Sabot).

In particolare, gli equipaggi del Reggimento si sono cimentati nello svolgimento di una gara a tempo su un circuito dell'ampiezza complessiva di circa 7 km, che prevedeva il superamento di una serie diversificata di ostacoli naturali e l'impiego dell'armamento principale a ore 3 e 9, oltre all'utilizzo di quello secondario.

Si è trattata di una rilevante occasione che ha permesso di accertare l'efficacia di un articolato processo addestrativo - avviato circa 6 mesi addietro - e di riscontrare concretamente le elevate prestazioni del sistema d'arma sul piano della mobilità e precisione del tiro.

L'esercitazione, oltre a perfezionare la corretta applicazione delle Procedure Tecnico-Tattiche di specialità ed incrementare l'amalgama degli equipaggi, elemento di imprescindibile importanza per il mantenimento della capacità "combat" dell'unità, ha rappresentato occasione di corretta e leale competizione tra gli equipaggi presenti, animati da un sano spirito agonistico.

L'attività ha registrato l'impiego di una significativa aliquota di uomini, mezzi e materiali del Reggimento oltre a personale del 4° Reggimento Carri della Brigata "Garibaldi".

La presenza di specialisti altamente qualificati del Consorzio IVECO-OTO-MELARA ha in più facilitato, a mutuo vantaggio delle parti, un proficuo scambio di esperienze e condivisione di conoscenze tra gli equipaggi ed il personale dell'industria.



MINI “CONCORSO” RISERVATO A TUTTE LE CARRISTE IN SERVIZIO



Si dice che le donne abbiano poca dimestichezza con i motori.
Sinceramente non sappiamo se è vero o no, ma siamo certi
che il discorso non vale per le nostre “corazzate”.

Perciò a loro rivolgiamo la domanda: questo propulsore ha spinto
per decenni il più famoso mezzo corazzato in dotazione all’esercito italiano.

Quale era questo mezzo?

**Le prime tre carriste che risponderanno esattamente
non oltre il 30 settembre alla semplice domanda,
avranno gratuitamente gli ultimi due numeri della rivista,
l’abbonamento alla stessa per il 2015 e l’iscrizione
per lo stesso anno all’Associazione Nazionale Carristi d’Italia.**

Inviare le risposte a: assocarripost@hotmail.com

Divagazioni sulla Uniforme

Sul primo numero 2014 della Rivista sono comparse le prime due immagini della serie di uniformi carriste del Tenente Pino Leo, artista e carrista preclaro. Ci attendiamo il resto ad edificazione dei poster e degli appassionati di uniformologia, come noto numerosi, pignoli e combattivi.

Senza offendere la passione dei custodi di tanta storia si spera sia concessa venia per qualche divagazione eterodossa a chi ha indossato qualcuna di quelle uniformi per molti anni.

Innanzitutto bisognerebbe chiedere a qualche glottologo o psicoanalista perché lo stesso oggetto sia misteriosamente indicato con nomi di opposto significato: certamente e ufficialmente uniforme perché è o dovrebbe essere uguale per tutti gli appartenenti allo stesso ente militare o civile; probabilmente e popolarmente divisa perché ogni uniforme si distingue per varietà di colori, di gradi, di bardature, di tempi e di modalità di impiego.

Nell'attesa della spiegazione deve essere premesso che ogni uniforme militare è storia, è passione, è onore. E' un simbolo in tutti i tempi ed in tutti gli eserciti ed è la rappresentazione visiva dello spirito di corpo, di quel collante che tiene uniti gli uomini d'arme nelle circostanze avverse e nell'esultanza del successo. Ogni uniforme dovrebbe quindi ricordare la gloria passata e la promessa di esserne degni, ma nello stesso tempo nel suo complesso e nei suoi particolari dovrebbe avere una giustificazione pratica in quanto come vestito dovrebbe essere adatta ai compiti e alle varie circostanze di pace e di

guerra. Una sintesi invero difficile da attuare tanto che, per il tormento degli uniformologi di cui sopra, le varianti necessarie nonostante il peso economico conseguente sono e sono state infinite: alta, bassa, grande, estiva, invernale, da campagna, coloniale ecc. ecc. Si aggiungano quelle estemporanee dovute a particolari esigenze o a qualche iniziativa individuale nonostante che, almeno per il nostro Esercito, tutto sia imposto e fissato in regolamenti analitici e in decreti perentori.

Storicamente in tutti gli eserciti, a grandi linee, si è passati dalle uniformi vistose, in auge dal Rinascimento fino all'Ottocento, alle fredde uniformi attuali, seguendo l'imperativo delle armi sempre più micidiali apparse sul campo di battaglia. Qualcosa del passato è sempre rimasto perché non eliminabile se non si volevano negare le tradizioni e la stessa rappresentatività del soldato. Non è mai stato un percorso facile. Per certi conservatori gli eserciti sarebbero ancora addobbati con elmi e loriche romane; per certi avveniristi, con molta scienza ma senza anima, le uniformi dovrebbero essere quelle di certi film sulle guerre stellari.

Ma cosa sarebbero gli Alpini senza le penne, i Carabinieri senza il pennacchio e i Bersaglieri senza le piume ancorché ridotte a una specie di mozzicone tipo quello degli Highlanders scozzesi?

Infatti, nonostante tutto, quei segni di identità sono rimasti anche se che la tradizione si è ormai faticosamente concentrata, a parte le mostrine e almeno nella uniforme ordinaria, sui cappelli. Salvo poi che

su altri cappelli vi sia sempre qualcosa di stonato in fregi e aquile enormi come portaerei, troppo rosse o troppo dorate e in cordoni d'oro o d'argento che sembrano gomene da ormeggio. Con l'aggiunta che sui petti di molti degli attuali guerrieri appaiono quadrati di nastrini e selve di distintivi di ogni genere per l'invidia degli ultimi vecchietti che osano ancora mostrare una unica fila di nastrini e una o due croci di guerra penzolanti da giacche lise.

In fondo, bisogna perdonare e mai dimenticare che, gratta gratta, ogni soldato è sempre un gallo esibizionista anche se solo per "épater le bourgeois", far colpo sulla gente, o meglio sulle galline. Purtroppo la situazione è oggi complicata dalla concorrenza di galline ugualmente addobbate.

In proposito un discorso a parte meritano le divise degli ufficiali per tradizione più vistose di quelle della truppa, ma nel tempo sempre più simili a queste, tranne ovviamente i gradi. Nell'ottocento le alte uniformi e quelle da sera degli ufficiali italiani erano considerate tra le più belle del mondo. Qualcuno forse ricorderà le splendide uniformi di gala che per qualche anno prima della seconda guerra mondiale le ricordavano e che furono nel dopoguerra sostituite dalle attuali simili ad abiti civili. Va detto peraltro che fino al termine dell'ultima guerra mondiale vi fu alla base delle uniformi degli ufficiali un peccato originale. Essi dovevano pagare di tasca loro uniformi ed armamentario annesso affidandosi a sarti e fornitori civili. Ne conseguiva una specie di gara tra galli o fra diversamente dotati di soldi e di buon

gusto. Per fare un esempio semplicissimo il colore doveva essere grigio-verde. Ma quale grigioverde? Quello color salvia dei più blasè o quello più verde o più azzurrino? L'esempio in alto non era sempre confortante. Nell'Accademia di Modena gli allievi in un certo periodo poterono ammirare un comandante che si era fatto fare una uniforme tutta sua pur nel rispetto (quasi) formale del regolamento. Era squadrata in un certo modo, con la giubba strettissima ai fianchi, ampia di petto e di spalle, lunga più del necessario e con altissimi stivali per rimediare alla statura non eccelsa del proprietario. In fondo appariva come un dandy in divisa e come già Addetto Militare negli Stati Uniti forse aveva confermato certi stereotipi sugli italiani. Non fu poi un grande Generale, ma questo è un altro discorso.

In zona di operazioni e quando ormai era impossibile un acquisto regolare ognuno si arrangiava come poteva e non vi è quindi da meravigliarsi se nelle fotografie del tempo appaiono ufficiali in fogge diverse e apparentemente strane. Chi scrive un giorno arrivò a Roma per piatire un certo numero di scarponi da dare a carristi in partenza dalla Sicilia per la Germania. Uscito vittorioso dalla importante (!) missione fu fulminato in Via XX settembre da uno zelante Maggiore carrista che gli intimò gli arresti per il cinturone forse fuori ordinanza. Quel rigido ufficiale aveva ragione a Roma, ma il cinturone era sembrato in altri lidi, dove mancavano non solo gli scarponi, il migliore scelto fra quelli dei colleghi, essendo divenuto inservibile quello del titolare.

Per ultimo, last but not least (ultimo ma non meno importante), sarà opportuno qualche cenno sulle uniformi dei carristi. Come si può evincere dalle immagini del Tenente Leo, quella del baldo carrista primigenio non ha molte somiglianze con quella iniziale del romano auriga. Non avendo antenati prossimi, in effetti, l'uniforme carrista fu, prima e durante la guerra, sempre e semplicemente del tutto uguale a quella della fanteria di linea tranne i gambali al posto delle fasce. Dell'Arma base seguì sempre le sorti e non fu mai veramente bella e pratica soprattutto per il misero materiale di cui era costituita. Lo stesso fregio carrista non era, e non è, che quello della fanteria con l'aggiunta del piccolo carro fra le due armi incrociate. Il colore rosso delle fiamme a due (non tre!) punte è quello della fanteria.

Qualcuno oggi potrebbe immaginare, osservando la tuta, che la uniforme dei carristi fosse blu. Forse è la conseguenza dell'ammirazione per le uniformi nere dei carristi tedeschi ignorando che, a parte la praticità, in Germania i reggimenti carri erano gli eredi dei neri ulani prussiani. La tuta per i carristi italiani d'antan non era che un indumento di lavoro perennemente unto e stracciato, lontano da essere immaginato come parte di una vera divisa. Allo stesso modo il casco immortale nella testa del carrista del deserto non era considerato che un copricapo pesante e fastidioso in uso, come la tuta e il giubbone, anche ai motociclisti di ogni arma e specialità.

Per dare un altro colpo a certe illu-

sioni, deve essere detto che il basco nero comparve per la prima volta solo alla fine della guerra, come eredità dai cavalieri polacchi, sulla testa dei cavalieri di Savoia, l'unico gruppo squadroni che aveva partecipato alla Guerra di liberazione in Italia. Se ne impossessarono i carristi della rinata Brigata "Ariete" e poi, a cascata, oves et boves.

Infine bisognerebbe dare un premio a chi troverà la circolare o il decreto con il quale, forse nel 1942 o '43, fu istituito e regolato il fregio con il drago fiammeggiante. Quasi sicuramente fu copiato dai tedeschi che avevano qualcosa di simile per gli equipaggi dei carri: di bronzo, d'argento o d'oro, per chi aveva partecipato a uno, due o tre combattimenti. I carristi italiani prima della fine della guerra non fecero in tempo a indossarlo anche se giravano di contrabbando improbabili fregi alati o dragati ad uso dei piloti. Oggi è divenuto il simbolo dei carristi, ma qualche chiarimento in proposito potrebbe essere utile.

Gen. Giuseppe Pachera



Riportiamo qui, nella sua versione integrale, un'intervista al nostro Reduce Antonio Tomba, della Sezione di Colonia Veneta. Per queste Parole, per questi Pensieri non si può aggiungere alcuna frase di commento: meritano solo il profondo rispetto del silenzio e della lettura.

Grazie Antonio Tomba per questi Ricordi che resteranno nella storia indelebile della nostra Specialità carrista.



Ricordo e Preghiera da El Alamein

Caro Cavaliere Tomba come ricorda il Suo 21 anniversario?

Era il 17 gennaio del 1943. Mi trovavo a sud di Buerat in Tripolitania nelle vicinanze di Ben - Ulid (nome di allora della città) con il 13° Battaglione Carri M14. Alla mattina verso le ore 5 iniziò un furioso bombardamento aereo e di artiglieria e vidi all'improvviso le rotonde torrette dei carri armati nemici che ci venivano incontro. Noi ci trovavamo di rincalzo alla XV Divisione corazzata tedesca, operante alla nostra destra, per difenderla. Quando i nostri carri armati aprirono il fuoco ci fu un piccolo sbandamento delle truppe inglesi le quali si bloccarono con i loro 300 carri, 2 brigate, a dispetto dei nostri soli 35 e circa 30 Panzer tedeschi. Per noi che eravamo in numero troppo inferiore qualche perdita e l'inevitabile abbandono del campo di battaglia.

Proteggendo i tedeschi che ci precedevano ci ritirammo finendo dentro un uadi, fiume asciutto. Sul ciglione dello stesso comparve all'improvviso la camionetta di Rommel; io, già sceso dal carro, fui chiamato con un cenno dal Maresciallo il quale mi chiese chi fosse il Comandante del Battaglione corazzato italiano e attraverso me lo convocò a colloquio. Essendo io presente al colloquio stesso sentii molto bene che gli disse, rimproverandolo, che essendo appena passato un ricognitore inglese visto anche da noi, avrebbe dovuto distanziare i carri di almeno 50 metri uno dall'altro. Noi invece eravamo in quel momento ammassati e troppo vicini; io con il mio carro ero l'ultimo e per questo ebbi l'opportunità di parlare con Rommel. Passarono appena 15 minuti ed arrivarono i 18 aerei inglesi bombardieri denominati "Squadrone bianco" i quali sganciarono

un'infinità di bombe. Grazie all'intuizione di Rommel i danni furono contenuti e per questo ci fu possibile continuare la ritirata. Alle 15 il mio comandante, capitano De Torna, ricevette un fonogramma che informava della presenza di una colonna inglese rinforzata a circa 500 carri che tagliava la strada alle truppe di fanteria in ritirata sulla Litoranea via Balbia.

Il capitano De Toma rispose che a fronte dei 500 carri inglesi sarebbero bastati i nostri 30 valorosi carri per combattere. La battaglia iniziò e per due ore fu un inferno di cannonate e di polvere. Ad uno ad uno, più della metà dei carri italiani furono distrutti e ci trovammo alla fine purtroppo solo con 5 mezzi. Il capitano e il tenente Santini, comandante della compagnia, purtroppo non c'erano più e non sono a conoscenza del loro destino (morti, prigionieri?).

Con il pensiero "vivo non mi avrete", seppur invitato alla resa, non la accettai e spinsi il carro velocemente verso la forzatura del blocco, seguito dagli altri 4 carri e sparando gli ultimi colpi.

Forzato il blocco stesso e perdendo altri 3 mezzi ci trovammo con soli 2 carri nei pressi del villaggio di Ben - Ulid, di notte e con l'urlo di uno sciacallo infastidito dai carri, che proiettava dalla duna la sua ombra per chilometri nel deserto. Fu allora che, stremato, sentii un cane abbaiare e, pensando che assieme all'animale potessero esserci degli uomini, lo seguii arrivando dentro un invisibile Uadi dove c'era il villaggio con acqua, cibo ed ogni ben di Dio. Avevamo purtroppo dovuto abbandonare i nostri ultimi 2 eroici carri e dal mio svitai, prima di lasciarlo senza munizioni e carburante, il prisma del periscopio oggetto che conservo ancora gelosamente e pieno

di orgoglio. Il mio onomastico, Sant'Antonio Abate, lo festeggiai perciò nel deserto e salvandomi per miracolo.

Durante la guerra avevo pregato ogni sera con la schiena appoggiata al mio carro recitando le orazioni insegnatemi da mia madre; ora non potevo più appoggiarmi come prima ma continuavo a pregare, raccomandandomi alla Mamma Celeste in quella terribile situazione bellica.

Cavaliere carissimo che ruolo può avere la preghiera in tali drammatiche situazioni?

La preghiera è "un'arma" potentissima. Con essa non si può offendere ma certamente, con il consenso di Dio, ci si può salvare.

Cavaliere e il ricordo cos'è?

Il ricordo ora è per me dolore. Pensare agli amici morti in guerra è terribile.

Un giorno arrivò lo Squadrone bianco che era composto di 18 aerei tutti bianchi tranne uno nero che lanciava il segnale di sgancio. Noi li chiamavamo "Vorrei volare" perchè li consideravamo inferiori ai nostri aerei.

Bombardarono ed io mi gettai a terra rimanendo miracolosamente illeso pur essendo molto più vicino alle bombe di un mio amico che purtroppo morì tra le mie braccia. Era un pilota di carro genovese di vent'anni.

Per le sue due ultime domande due risposte: la preghiera che mi aveva salvato ed il ricordo dolorosissimo di un compagno morto a fianco a me.

Un onomastico caratterizzato dal dolore e dal coraggio Cavaliere!

Il 17 gennaio, giorno del mio onomastico,

all'una in punto un forte boato fece tremare la terra; era il costone di Ben - Ulid che era saltato in aria. La mia mente fu invasa dagli ultimi avvenimenti di El Alamein: le quattro divisioni corazzate, due italiane e due tedesche, immobili, senza carburante e perciò impossibilitate a manovrare. I carri inglesi non ci facevano paura ma la mancanza di carburante era stata la nostra morte. In quei difficilissimi giorni tutti furono molto bravi e tanti caddero per la Patria; ecco perchè El Alamein risveglia in me tanti ricordi.

Mi rivedo tra quelle sabbie sempre infuocate; rivedo i miei compagni caduti, li chiamo, li invito a farsi avanti nell'immaginazione di quella notte da lupi. Vedo sfilare i Fanti della divisione Savona, i carristi dell'Ariete e della Littorio, i ragazzi della Brescia, della Trieste, della Folgore, legioni della sete; rivedo la Trento che insanguinò ogni pista della Sirte al minareto e fu distrutta in vista di El Alamein. Ma fin che ci fu un carro efficiente, le brigate di Montgomery non passarono. Che si poteva fare di più che morire? Non avevamo munizioni per difenderci e nemmeno acqua per dissetarci, ci trovammo nel deserto, pressoché immutabile, soli senza mezzi. L'Italia ci aveva dimenticati ed abbandonati.

Cavaliere cosa si sente d'affermare sui tragici avvenimenti che ci ha raccontato e che colpiscono umili eroi del deserto come Lei?

Mi auguro che i Signori che hanno cominciato quella guerra e che poi l'hanno trascurata, lasciata provassero la durezza dei nostri sacrifici e anche solo una parte dei nostri disagi.

Le lacrime di disperazione che dovvemmo ingoiare combattendo con carri molto inferiori a quelli dei nemici; chissà se ci si rendeva conto del nostro tormento e del nostro stato d'animo?

Non bastavano la bravura dei piloti e le imprecazioni per far andare avanti quei carri.

Ebbene cari signori della guerra dicevamo e pensavamo: se oggi ci troviamo in questo deserto senza più via di scampo la colpa è vostra. Noi compimmo fino in fondo il nostro dovere e, anche se vinti, non abbiamo di che vergognarci.

I pochi superstiti, portati nella compagnia a Castel Benito vicino all'aeroporto, furono condotti nella palazzina dove era sistemato il comando e li tempestati di domande su eventuali altri superstiti. Li fummo informati che la nostra azione aveva ritardato l'avanzata inglese e salvato dall'accerchia-

mento l'intera Armata italo tedesca. Ci dissero pure che eravamo stati proposti per la medaglia di bronzo.

Fummo sfamati ma per la notte io rifiutai di sistemarmi nella palazzina del comando; volevo dormire all'aperto come facevo ormai da 4 mesi e quella fu la mia salvezza, miracolosa. Al mattino al risveglio la palazzina del comando non esisteva più e tutt'intorno c'erano solo morti; io ero accampato vicino all'aeroporto di Castel Benito che durante la notte era stato duramente colpito dai bombardieri B117. Non ebbi il tempo di constatare i danni che un camion Fiat 66 mi prelevò per portarmi in Tunisia sulla linea di Gabes per continuare la lotta. Credo che i miei compagni, compreso il personale del comando, fossero tutti morti e alla base di Gabes non giunsero mai.



Sull'ultimo numero del 2013 de "Il Carrista d'Italia" è comparso un articolo dell'ex Sindaco di Santa Giustina Bellunese, Dino Dal Pan, che, nel rievocare la sciagura del Vajont, ha citato tra coloro che avevano concorso al recupero delle salme "i Carristi della 3^a Compagnia del CI° Battaglione Carri di Verona". Abbiamo voluto raccogliere anche la "testimonianza diretta" di quel giovane Capitano che allora comandava quella Compagnia. Si tratta del Gen. C.A. Pasquale Di Gennaro, Ufficiale ben noto a tutti i Carristi, cui esprimiamo la nostra gratitudine per aver voluto raccontarci questa bella e tragica "storia".

I carristi nel disastro del Vajont

Con la mia Compagnia carri erano alloggiati in una vecchia sala da ballo vicino alla stazione ferroviaria mentre i carri e l'officina erano stati sistemati a Maserot sull'argine destro del Piave.

Posta in corrispondenza della confluenza con il torrente Cordevole, dove il letto del Piave raggiunge un'ampiezza di circa due chilometri, la zona permette per una profondità di circa nove chilometri un addestramento delle unità carri per molti

aspetti superiore a quella di altri poligoni più noti. Era il motivo per cui le Compagnie del Battaglione vi si avvicendavano periodicamente.

Nella tarda serata del 9 ottobre ero sdraiato sul mio letto e stavo completando gli appunti per le attività del giorno successivo.

Eravamo oramai al termine del nostro ciclo addestrativo ed era in programma l'usuale trasferimento notturno con fari da guerra ("baffi di gatto") della Compagnia,

lungo la Statale Feltre-Belluno per raggiungere la piana tra Soverzene e Saccher, sull'argine destro del Piave, a circa cinque chilometri da Longarone. Era il nostro poligono di tiro dove il munizionamento a corta gittata dei cannoni veniva diretto contro il costone roccioso di Monte Dolata sulla riva opposta del fiume. Il ritorno era previsto nella mattinata del giorno successivo.

Mentre riordinavo gli appunti, il Maresciallo D'Alessandro mi informò di avere

appena ricevuto dai Carabinieri il tremendo avvertimento che stava sopraggiungendo una grande ondata di piena nel Piave "poiché era scoppiata la diga a Longarone". Ordinai di adunare immediatamente tutto il personale, di mettere in moto e di incolonnare i carri. Raggiunti per prima cosa, con la "campagnola" della Compagnia, il letto del Piave dove due carristi stavano dormendo pacificamente accanto ad un osservatorio costituito da tubi metallici già preda di ladruncoli locali. Caricati i due, destinati ad una morte quasi certa, raggiunti la zona dove i carri, con motore e fari già accesi, erano già incolonnati e pronti a muovere.

Il Maresciallo D'Alessandro e il Maresciallo Carlini altro mio Sottufficiale non avevano perso tempo e, da vecchi combattenti, coadiuvati dai Sergenti Maggiori De Paolis e Ardino, stavano offrendo una grande prova di efficienza operativa.

In poco tempo carri e carristi furono spostati nella piazza di Salzan, ad una quota più elevata e a poca distanza dal centro di Santa Giustina. Qui trascorremmo il resto della notte fino a quando, alle prime luci del mattino, apparve ai nostri occhi uno scenario sconvolgente descritto mirabilmente dal Sindaco: *"Uno strato di fango copriva il letto sassoso del Piave dove tra gli isolotti cespugliosi si intravedevano numerosi detriti di varia natura, carcasse di animali gonfie di acqua e purtroppo anche corpi umani"*.

Dopo poche ore mi raggiunsero l'Arciprete don Luigi Perotto e il Sindaco Giuseppe Muraro con la richiesta di recuperare le salme disseminate nelle zone più lontane dagli argini. Non eravamo dotati di materiali adeguati e i carri armati non erano certo idonei al trasporto di salme. Tuttavia mi misi immediatamente a disposizione. Inutile fu il tentativo di mettermi in contatto per una eventuale autorizzazione con il Comando di Battaglione a Verona poiché le linee telefoniche erano naturalmente "sovraccaricate".

Decisi di iniziare le operazioni di recupero delle salme utilizzando teli tenda individuali e coperte da campo e, per rimuovere il fango, i pochi badili in dotazione. Di null'altro potevamo disporre tranne la volontà e il coraggio di superare l'angoscia della situazione.

La colonna dei carri si mosse lungo il greto del fiume a circa duecento metri dall'argine tra le acque limacciose e le incognite di buche e ostacoli imprevedibili. Ero a bordo del primo carro quando l'equipag-

LA TRAGEDIA DEL VAJONT



gio avvistò una salma completamente nuda e coperta da lividi. Era una persona anziana. Chiesi a due carristi di deporre il cadavere in una coperta da campo. Non si mossero. Troppo grande era l'orrore per dei ventenni che vedevano forse per la prima volta l'aspetto più tragico della morte. Con l'aiuto del sergente pilota provvidi personalmente al recupero e questo fu sufficiente perché tutti gli equipaggi seguissero l'esempio con le altre salme che man mano il fiume restituiva.

Le salme una volta deposte nelle coperte da campo venivano adagiate sulle fiancate dei carri (non più di due per carro) e trattene con le gambe dai membri dell'equipaggio che rimanevano in piedi sul carro avvinghiandosi con le mani ai maniglioni della torretta. I carri procedevano sull'aspro letto del Piave tra acque putride, buche, cespugli e ostacoli di ogni genere in uno scenario di morte.

Per circa quattro giorni i carri fecero la spola tra il letto e l'argine destro del Piave, dove le salme, molte delle quali mutilate e talvolta solo i loro resti, erano caricate sugli autocarri e portate nelle chiese di Santa Giustina e delle altre frazioni. Furono recuperati circa cento salme, molte delle quali rinvenute negli isolotti dove erano trattenute dai cespugli.

Non mi dilungo nella descrizione di episodi strazianti vissuti dai carristi della 3^a Compagnia e così efficacemente ricordati da Dino Dal Pant. Fummo sostituiti dopo quattro giorni dai reparti del Vigili del Fuoco muniti di mezzi speciali, più adeguati anche nel campo sanitario.

Dopo più di cinquant'anni è la prima volta

che fornisco una testimonianza di questa mia esperienza professionale che ha lasciato una traccia profonda nei miei ricordi. Varie le motivazioni che mi hanno indotto a rompere il silenzio. Fra tutte il desiderio sincero di ringraziare Dino Dal Pant per aver ricordato i Carristi della mia Compagnia ignorati anche ufficialmente. Colgo inoltre l'occasione per onorare una promessa fatta ad Agostina D'Alessandro figlia del Maresciallo che quella notte del 23 ottobre 1963, coadiuvato da altri validi Sottufficiali, diede prova di spiccata capacità organizzativa.

Cito infine una recentissima esperienza di due mesi fa.

Sono stato invitato, in un Istituto di Scuola Media di Camponogara (Venezia) dagli Alpini della Associazione di Padova per fornire la mia testimonianza sull'impiego dei carristi nella tragedia del Vajont.

Gli Alpini e gli studenti erano molto curiosi di conoscere le circostanze che avevano indotto un Comandante carrista ad impiegare i carri armati nel recupero delle salme.

Devo aggiungere che solo pochi sanno che i Carristi della 3^a Compagnia si ritengono particolarmente fortunati perché possono raccontare questo episodio della loro vita militare. Se la frana del Monte Toc fosse caduta il giorno dopo nessuno di loro sarebbe sopravvissuto nel poligono di tiro dove dovevano spostarsi.

Mi recai sul luogo del disastro qualche settimana dopo e osservando i lunghi tratti della ferrovia piegati come fucilli, alzai gli occhi al cielo e ringraziai Dio.

Gen. C. A. Pasquale Di Gennaro



Associazione Nazionale
Carristi d'Italia

"FERREA MOLE FERREO CUORE"



SEZIONE PROVINCIALE DI ASTI
14031 CALLIANO (AT) Via Roma, 146 Tel. 0141 928520

CALLIANO D'ASTI - 10 MARZO 2014 -

Il Presidente

- " LE FOIBE " LA TRAGEDIA DIMENTICATA -

- PREGIATISSIMO DIRETTORE GEN. FIORE, SONO PASSATI TANTI ANNI DALLA FINE DELL'ULTIMA GUERRA MONDIALE. CHI HA LA MIA ETA' (85) E HA SVOLTO IL SERVIZIO DI LEVA NEGLI ANNI 1951 / 1952, RICORDA BENE FATTI E MISFATTI DI UNA TRAGEDIA E LE CONSEGUENZE POST-BELICHE.

- IO, NON SO SE MI PUBBLICHERETE, MA ESSENDO PARTE IN CAUSA, MI PIACEREBBE CONTRIBUIRE PER RISVEGLIARE, NEGLI ANIMI ASSOPITI, LA MEMORIA DI UNA TRAGEDIA IMMANE.- LA DATA DEL " 10 FEBBRAIO ", E' STATA DECRETATA, DAL NOSTRO PARLAMENTO ; "GIORNO DEL RICORDO", NON MOLTO MEGLIO SPECIFICATO. TRA I TANTI CALENDARI COMMERCIALI, SOLO UNO , " FRATE INDOVINO ", SU QUELLA DATA, PORTA IN CARATTERI EVIDENZIATI : " GIORNO DEL RICORDO ". MA RICORDARE COSA ? . E' VERO, TEMPUS FUGIT, GLI ANNI PASSANO, I RICORDI SI AFFIEVOLISCONO, SFUMANO, SI SPENGO, SI PASSA NEL DIMENTICATOIO.- VENGONO A MANCARE COLORO CHE DOVEVANO PASSARE "IL TESTIMONE".-L'ITALIA, IN QUESTI PRIMI 150 ANNI DELLA SUA UNITA', PROCLAMATA DAL PARLAMENTO DI TORINO, IL 17 MARZO 1861, HA VISSUTO MOMENTI BELLI, MA ANCHE TERRIBILI, A CAUSA DI GUERRE, LUTTI, ATROCITA', DEPORTAZIONI E SOFFERENZE. ONORE E GLORIA AI CADUTI.

- OGGI, IO DEVO DENUNCIARE E SCOPERCHIARE UN TABU', UNA STORIA, CHE PER OLTRE 10 ANNI, E' RIMASTA NASCOSTA E SEPOLTA PER VOLONTA' POLITICA, E CHE, ANCORA OGGI, E' TABU', PERCHE' E' MEGLIO NON SVEGLIARE I CAN CHE DORMONO, SE SI FA, SI FA SOTTOVOCE.- PARLO DELLE " FOIBE " .

- FOIBE, PAROLA SLAVA E DIALETTALE DALMATA. PER CHI NON LO SAPESS, LE FOIBE, OLTRE AD ESSERE DELLE CAVITA' NATURALI, DELLE SPACCATURE O FENDITURE VERTICALI, DELLE FORRE O BURRONI PROFONDISSIMI, SULLE MONTAGNE CARSICHE ISTRIANE, A TRIESTE E DINTORNI, SONO ANCHE I LUOGHI, DOVE, DAL 1943 AL 1947, I COSIDETTI PARTIGIANI DEL DITTATORE IUGOSLAVO, TITO, COMPIENDO BARBARE SCORRIBANDE, NELLE CITTA' DALMATE, GETTARONO IN QUELLE CAVITA', OLTRE 15.000 ITALIANI, IN PARTE VIVI. - IL 1° MAGGIO 1945, I TITINI, OCCUPAVANO TRIESTE, DEPORTANDO CENTINAIA E CENTINAIA DI CITTADINI, IN CAMPI DI PRIGIONIA A EST DELLA JUGOSLAVIA.- LA STORIA E' STORIA E NESSUNO, PUO' SMENTIRLA O CONTESTARLA.- IL METODO PER INFOIBARE, ERA SEMPLICE : PRENDEVANO 5 O 6 PERSONE, LE LEGAVANO UNA ALL'ALTRA IN FILA INDIANA, LE TRASCINAVANO SUL CIGLIO DEL PRECIPIZIO O DEL CREPACCIO, SPARAVANO UN COLPO ALLA NUCA DEL CAPOFILA, CHE, CADENDO, SI TRASCINAVA GLI ALTRI APPRESSO.- QUESTA ERA FINE PER CHI AVEVA LA COLPA DI ESSERE "ITALIANO".- E NON TUTTE LE VITTIME ERANO EX FASCISTE, PERCHE' TRA LORO, C'ERANO ANCHE PARTIGIANI ANTIFASCISTI, APPARTENENTI ALLE BRIGATE VERDI O BIANCHE.- CHI SI E' DOCUMENTATO O E' STATO TESTIMONE, NON PUO' CHE CONFERMARE.- LE RAGAZZE (LE MULE), LE GIOVANI MADRI, PRELEVATE A FORZA, DALLE LORO CASE, DOPO LO STUPRO, SUBIVANO TALE ESECUZIONE.

- I NOSTRI TESTI SCOLASTICI, DI STORIA CONTEMPORANEA, TRANNE ECCEZIONI, DAL DOPOGUERRA AD OGGI, NON MENZIONANO QUESTE REALTA', SE NE GUARDANO BENE.- I NOSTRI RESPONSABILI POLITICI DELL'EPOCA, SILENTI PER LUNGI ANNI, HANNO DOVUTO AMMETTERE QUESTE BRUTALITA', SOLO VERSO IL 1960.

./.

2)

- NOI VENETI, ERAVAMO A CONOSCENZA DI TUTTO, LO URLAVAMO, MA ERAVAMO POCHI PER FARCI SENTIRE.- LA REALTA' E' ED ERA UNA SOLA : NON SI DOVEVA INTERVENIRE, PER NON COMPROMETTERE, NEL 1948, LA CLAMOROSA ROTTURA POLITICA TRA TITO E STALIN.

- IL 10 FEBBRAIO, E' UN GIORNO QUALUNQUE DEL CALENDARIO, NEUTRO, ANONIMO, SENZA STORIA, FATTO APPOSTA PER NON RICORDARE.- QUEL GIORNO PIOVOSO, TRISTE DI SUO, NE' A TORINO, NE' AD ASTI, HO VISTO GARRIRE AL VENTO BANDIERE A LUTTO O A MEZZ'ASTA, SU EDIFICI PUBBLICI.

- SUL MIO BALCONE, IL TRICOLORE A LUTTO, C'ERA, ANCHE IN MEMORIA DI MIO CUGINO CARLO MERLIN, INFOIBATO IL 24 APRILE 1945. - AVEVA 20 ANNI E LA GRAVE COLPA DI COMPIERE IL SERVIZIO DI LEVA, COME MARO' DEL BATTAGLIONE " SAN MARCO ", PER NON FINIRE, A QUEI TEMPI, IN UN CAMPO DI CONCENTRAMENTO O STERMINIO TEDESCO.- TRIESTE, POLA, FIUME, ROVIGNO, GORIZIA E TANTE ALTRE CITTA' DALMATE, SACRE ALLA PATRIA, PIANGONO I LORO MORTI.- HO LETTO, UN GIORNO, SU UN SETTIMANALE, CHE ALCUNI GIORNALISTI, VISITANDO DELLE SCUOLE SUPERIORI, HANNO POSTO DOMANDE DI CULTURA GENERALE, AGLI STUDENTI, CHIEDENDO ANCHE, COSA SAPEVANO DELLE "FOIBE".-NESSUNO, DICO, NESSUNO HA SAPUTO RISPONDERE, NEANCHE A CARATTERE GEOLOGICO. E' UNA VERGOGNA!!!.- PER PAGARE IL NOSTRO DEBITO BEL-LICO, CI FU IMPOSTO, DAI " QUATTRO GRANDI ", DI CEDERE ALLA JUGOSLAVIA, TUTTA LA VENEZIA GIULIA CON GLI ITALIANI RIMASTI, DOPO IL GRANDE ESODO.

- MA UN'ALBA RADIOSA, UN GIORNO DEL 1954, SPUNTO' SULLA CITTA' DI TRIESTE, ILLUMINANDOLA CON IL SOLE DELLA LIBERTA', PERCHE' VENIVA RESTITUITA ALL'ITALIA.- IN UN TRIPUDIO DI BANDIERE TRICOLORI E INNI, LE PIUME AL VENTO DEI NOSTRI BERSAGLIERI, LE PENNE NERE DEGLI ALPINI, VENIVANO ACCOLTE DAI TRIESTINI IN UNA UBRIACATURA DI ABBRACCI E LACRIME DI GIOIA.- LE CAMPANE DI "SAN GIUSTO", SUONAVANO A DISTESA, PER GIORNI INTERI E IL LORO SUONO, CON ARDORE, SI PERDEVA NELLE VALLATE, SCIVOLANDO SUI PENDII, SPINTO DA UNA LEGGERA BORA, IMPREGNANDO L'ARIA E GLI ANIMI, DI ITALIANITA'.- IO, C'ERO, E...HO PIANTO!!.

- "CHI PER LA PATRIA MUOR, VISSUTO E' ASSAI", SCRIVEVA L'ALFIERI, MA IO DICO, CHE NESSUNO PUO' ARROGARSIL DIRITTO DI TOGLIERE LA VITA AD UN ALTRO, NEANCHE GLI EROI, PERCHE', EROI, SI E' PER CASO, NON PER MESTIERE!!!.

VIVA L'ITALIA.
ONORE E GLORIA AI CADUTI.

SERG. MERLIN CAV. FELICE
I° PILOTA CARRI SHERMAN 4
PRESIDENTE A.N.C.I. DI ASTI

Felice Merlin

Origini del Carro Armato

I primi carri armati sono stati utilizzati sul campo di battaglia di Cambrai. Con un rombo possente il primo carro armato della storia entra in azione alle ore 5,15 del 15 settembre 1916 tra le due piccole località, francesi di Ginchy e di Del Ville, otto KM a nord della Somme. E' britannico e porta la sigla "DJ": appare come un tozzo mostro antidiluviano, una casamatta semovente, alta due metri e mezzo, lunga otto, con otto uomini di equipaggio, incluso il comandante, il primo di una lunghissima serie di "un esemplare umano del tutto speciale", il Capocarro.

La lista degli inconvenienti e lunghissima, va dalla inutilizzazione dei periscopi che rende cieco l'equipaggio, al blocco di un cingolo, che obbliga il carro a girare in tondo tra le opposte trincee. Facile a piantarsi nelle buche, scarsissima autonomia, non più di 15 km. fuori strada. Ma vengono subito notati i pregi e i molti vantaggi decisivi. Poche le perdite tra gli equipaggi (il cannone anticarro non è stato ancora inventato). Può mantenere, col fuoco di bordo, una posizione conquistata. Buona resistenza alle mitragliatrici avversarie. Del resto, anche il "DJ" esce prontamente dalla scena, con gli ingranaggi danneggiati da un colpo preso in pieno: ha fatto in tutto trecento metri, ma la sua terrificante apparizione ha potentemente aiutato la fanteria, che ripulisce il bosco di Del Ville, sgomberato in fretta con sintomi di panico da mezza compagnia tedesca.

Tuttavia i trenta carri armati della Somme pur lenti come tartarughe, pur impiegati a pacchetti, e non raggruppati in forti unità, capaci di sfondare le difese nemiche per largo tratto, dimostrano chiaramente che qualcosa nella guerra era cambiato. L'uscita del carro viene salutata in maniera fantasiosa. Nessuno pensa a chiamare "LA COSA" col suo vero nome; tutti si sbizzarriscono nel

coniare appellativi che testimoniano la grande impressione suscitata: "FORTINO VIAGGIANTE", "MOSTRO A MOTORE", "ROSCO GIGANTE", "DIPLODOCO FIAMMEGIANTE". L'emozione nel pubblico è enorme, le speranze di una rapida fine della guerra guadagnano le coscienze. - Ciò nonostante non si nasconde una profonda delusione. I carri hanno rivelato difetti, che paiono insormontabili, nei motori, nei cingoli, nel brandeggio delle armi, nei periscopi e nei vetri delle feritoie. Bloccati dalla scarsa autonomia, vennero fermati nel bel mezzo dell'azione, ed in alcuni casi gli equipaggi persero l'orientamento.

Pur con queste limitazioni, a Cambrai il carro ha dato la prova decisiva delle sue enormi possibilità sia all'attacco che in difesa. Se i risultati non sono stati eccellenti come gli stessi carristi avevano previsto e sperato, lo si deve non al carro, ma al ritardo mentale dei Comandi delle altre armi, ed alla insensatezza dei piani di attacco. Questo atteggiamento rimarrà inalterato per i successivi anni, generando il singolarissimo risultato di mettere una intera nazione, patria del carro armato, alla mercé, nel 1939 e 1940, di allievi molto più svelti ed accorti. La lezione di Cam-

brai verrà, infatti, interamente assorbita da Guderian, e da Hitler: le loro "PANZERARMEE" condurranno gli alleati sulle soglie del disastro.

Fatte le dovute somme, il parere della maggioranza fu che il carro potesse essere un inutile accessorio, ma mai l'elemento risolutivo nel quale si era sperato. Uno dei principali handicap e la persuasione del War Office fu che il carro potesse essere utilizzato meglio come artiglieria. Non è un'idea sbagliata in astratto, poichè proprio con mezza brigata di artiglieria semovente i russi fermeranno sotto Stalingrado, di lì a molti anni dopo, l'impeto dei carri tedeschi.

Questa opinione, in quel preciso momento fu sbagliata, non essendo ancora il carro sviluppato del tutto, in quanto le sue immense possibilità di movimento e di rottura dovevano ancora essere sfruttate, e fu doppiamente sbagliata, perchè proveniva ancora dal vecchio preconetto che il metodo migliore per superare le difese nemiche era quello di sommergerle di proiettili. La parola "TANK" (Serbatoio) fu usata per la prima volta dal Colonnello inglese Swinton che, per mantenere il segreto sui nuovi mezzi tra gli operai, fece credere che si trattasse di serbatoi d'acqua mobili destinati alla Palestina. Gli operai cominciarono ad alludere a quei curiosi oggetti dicendo "That Tank Thing", cioè "Questa cosa tank", e l'appellativo rimase.

*Carmelo Cutrone
Revisore dei Conti della
Presidenza nazionale ANCI*



Panther e Tiger,

i carri tedeschi che

non divennero mai italiani

di VINCENZO MELECA

In un mio precedente articolo, pubblicato sul numero 277 di questa Rivista, ho accennato ai carri tedeschi che entrarono in servizio con il Regio Esercito: si trattava dei peraltro pochi esemplari del PzKpfw IV Ausf G, del PzKpfw III Ausf N e del semovente StuG III che equipaggiarono la Divisione "M". E' intervenuto sulle pagine di questa rivista il Gen. Pachera', domandandosi perchè non abbia accennato ad un altro mezzo corazzato tedesco, il PzKpfw VI Tiger, sul quale lo stesso Generale, all'epoca giovanissimo Sottotenente, effettuò un importante ciclo addestrativo. La testimonianza del Gen. Pachera, preziosa e puntuale, mi ha dato spunto per affrontare l'argomento nelle note che seguono, accennando anche ad un altro carro da battaglia tedesco, il PzKpfw Panther, per il quale vi fu un interesse del Regio Esercito.



PzKpfw V "Panther"

Già nel 1942 Lo Stato Maggiore del Regio Esercito si era reso conto del grande divario che separava i nostri carri armati da quelli dell'avversario e da quelli dello stesso nostro alleato. Furono presi contatti con il governo tedesco, la Wehrmacht e con alcune case costruttrici per verificare la possibilità di adottare, magari anche costruendoli in Italia su licenza, carri migliori degli M 13/40 e M 14/41, come il PzKpfw IV e persino il nuovissimo PzKpfw V Panther. Per vari motivi, non ultimo la resistenza della case produttrici italiane, come Fiat ed Ansaldo, non se ne fece nulla. Occorre attendere il 1943 per vedere entrare in servizio con le insegne italiane un limita-

tissimo numero di mezzi corazzati tedeschi (12 carri PzKpfw IV, 12 carri PzKpfw III Ausf N e 12 semoventi StuG III), servizio peraltro durato pochissimo, perchè dopo il 25 luglio la Wehrmacht se li riprese. Nella primavera di quello stesso anno 1943, accadde uno strano episodio: alcune decine di nostri carristi furono coinvolti in un programma di addestramento all'impiego di un altro e più potente carro armato tedesco, il PzKpfw VI Tiger. Nè il Panther nè il Tiger entrarono però mai in servizio con il Regio Esercito.

Il Panzerkampfwagen PzKpfw V Panther

Questo carro da battaglia tedesco, progettato per sostituire il PzKpfw IV, il carro tedesco prodotto in maggior numero di esemplari, entrò in servizio con la Wehrmacht soltanto nella primavera del 1943. Pur con vari problemi di messa a punto, il Panther si rivelò un ottimo mezzo (secondo alcuni, fu addirittura il miglior carro tedesco), di gran lunga superiore agli oramai superatissimi carri italiani M-14/41 e M 15/42, e superiore anche rispetto al P 26/40², il primo carro pesante italiano, di cui stavano entrando in servizio i primi, pochissimi esemplari.

Dimensioni e pesi

Lunghezza: 8,660 m (6,870 m solo scafo)

Larghezza: 3,420 m

Altezza: 2,99 m

Luce libera dal suolo: 0,48 m

Peso: 45,0 t (a pieno carico)

Prestazioni

velocità massima: 55 km/h

(24 Km/h fuori strada)

autonomia: 250 km

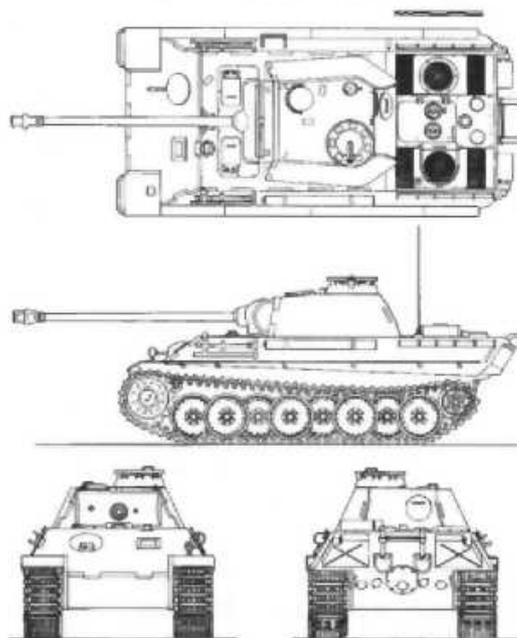
guado: 1,70 m

pendenza: 58° max

gradino: 0,91 m

trincea: 1,91 m

Panzerkampfwagen V Panther Ausf G



In considerazione di tale situazione, già alla fine del 1942, le autorità politiche e militari italiane, che già avevano preso contatti per un'eventuale produzione su licenza dei carri Pz III e Pz IV (contatti giunti a tal punto che il 5 Agosto 1941 si era ottenuta l'autorizzazione formale tedesca alla costruzione su licenza del Panzerkampfwagen III, a cui seguì analoga autorizzazione nel 1942 per il Panzerkampfwagen IV³), verificarono analoga possibilità per il PzKpfw V Panther.

Anche in questo caso la produzione che non iniziò mai, nonostante l'accordo concluso dal generale Vittorio Ambrosio

Apparato propulsivo

Motore: Maybach HL 230 P30 a benzina

Cilindrata: 23.100 cc

Potenza: 700 hp a 3.000 giri

Rapporto peso/potenza: 15,55 hp/t

Corazzatura

max 100 mm frontale, 110 mm fronte torretta, 50 mm laterale, 40 posteriore

Armamento

1 cannone KwK 42 da 75 mm con 82 colpi

2xMG 34 da 7,92 mm con 4.800 colpi

Equipaggio

5 uomini (capocarro, cannoniere, servente, pilota e marconista)



Un Tiger dello s.Pz.Abt. 504 di fronte al vecchio municipio di Acate



Il profilo di un Panzerwagen PzKpfw VI Tiger I

(che pochi giorni prima, il 2 febbraio 1943, aveva assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore generale, succedendo al Maresciallo Ugo Cavallero) il 24 febbraio 1943, sia per l'opposizione delle principali nostre industrie di produzione di armamenti, in particolare Fiat ed Ansaldo, sia per la difficoltà di approntare le linee di produzione sia infine per le oggettive difficoltà di approvvigionamento di materie prime⁴.

Alla luce di queste difficoltà, i tedeschi arrivarono persino ad offrire la fornitura diretta di un certo numero di Panther (sembra una decina al mese a partire dal dicembre 1943), in un momento in cui la Wehrmacht ne aveva un bisogno disperato per poter fronteggiare i T-34 sovietici.⁵ Con la caduta del regime fascista, il 25 luglio 1943, il progetto ovviamente non ebbe seguito.

Il Panzerkampfwagen PzKpfw VI Tiger I

Del tutto differente, invece, la storia dell'eventuale adozione del Tiger da parte del Regio Esercito. In questo caso, infatti, se da un lato non vi è traccia di accordi italo-tedeschi né per la costruzione su licenza né per la cessione di questo poderoso mezzo corazzato, dall'altro vi sono invece documentazione e testimonianze circa l'addestramento di carristi italiani alla sua manutenzione ed al suo impiego. Dobbiamo quindi partire dai pochi fatti che conosciamo.

Tra il 6 e l'8 aprile 1943 giunse in Sicilia lo Schwere Panzerabteilung 504, un'unità corazzata, della forza equipara-

bile ad un battaglione, in grado di operare, a differenza dei Bataillon, in modo indipendente⁶ e dotata di quello che era all'epoca -e che tale rimase per tanto tempo- il più formidabile carro da battaglia della seconda guerra mondiale, il PzKpfw VI Tiger.

La destinazione di questa unità era la Tunisia, per raggiungere le forze dell'Asse, ma a quanto risulta, soltanto una compagnia, la 1^a, raggiunse l'Africa Settentrionale, mentre la 2^a -che all'inizio di aprile 1943 aveva in forza, oltre a 6 PzKpfw III ausf N, 9 Tiger, che diventarono 17 nel giugno di quello stesso anno, (6 provenienti dalle linee di produzione e 2 dal Pz.Abt. 501)- rimase in Sicilia, chissà, forse perché si pensava già che le prossime battaglie sarebbero state combattute proprio sull'isola⁷.



Carristi italiani di un reparto non identificato in addestramento su un carro Tiger

Dall'esigua documentazione e dalle poche testimonianze raccolte da alcuni storici e ricercatori, quali Guido Ronconi, Nicola Pignato e Federico Peyrani, risulta che alcuni specialisti d'officina ed equipaggi appartenenti ad uno o più nostri Reggimenti carristi abbiano iniziato ad addestrarsi all'impiego del carro tedesco, forse nell'ambito di un progetto per dotare anche le unità corazzate del Regio Esercito del Tiger, sostituendo così il superato M 15/42 -per dare un'idea della differenza possono essere sufficienti questi dati (il primo riguarda il Tiger, il secondo l'M-15): peso in ordine di combattimento: 57 t./ 15,5 t.; armamento principale: cannone da 88/56/ cannone da 47/40; protezione max: 100mm / 50mm-, oppure per costituire unità carri miste, composte da carristi tedeschi ed italiani.

Su quali fossero esattamente questi Reggimenti vi sono indicazioni contrastanti: a seconda delle fonti vengono citati di volta in volta i Reggimenti carristi 31^o, 33^o e 131^o. Il generale Pachera non ha incertezze circa il fatto che "tutti i carristi della Compagnia speciale appartenevano al XIX battaglione carri che aveva sede a Colle di Val d'Elsa nel Senese e dipendeva totalmente dal Deposito del 31^o carristi "Centaurio" di Siena.

Escludo in modo assoluto che vi fosse personale di altri Reggimenti. Non sono del tutto sicuro che i due plotoni di meccanici per la manutenzione (dei quali non parla nessuno, ma che effettivamente furono inviati presso la Maibach) appartenessero tutti o in parte al battaglione”.

Dell'attuazione di queste decisioni si ha una vaga traccia in un documento in cui viene citato un rapporto del Col. Luigi Cixi, Comandante del 131° Reggimento carristi che confermerebbe come l'addestramento di alcuni carristi italiani sui carri Tiger sia stato effettivamente messo in atto.

Secondo tale rapporto, datato 21 maggio 1943 ed avente ad oggetto “Addestramento mezzi corazzati germanici”, risulterebbe che egli, dopo essersi recato in località Salinella, nei pressi di Salemi, apprese dal comandante del reparto tedesco (forse il Major August Seidensticker, comandante del Pz.Abt. 504, oppure l'Oberleutnant Hans Hummel, comandante della 2ª compagnia) che “...il personale venuto dal continente (proveniente dal deposito 31° Carristi-Siena) è ripartito dalla Sicilia per essere successivamente avviato in Germania, ove dovrà svolgersi il corso d'addestramento carrista tedesco. Nella suddetta località -Salinella, n.d.a.- ho trovato un nucleo di 4 sergenti italiani e 9 graduati carristi provenienti dal deposito del 33° Carristi-Parma perchè comandati anch'essi a svolgere detto corso”.⁸

Per quanto riguarda l'addestramento in Germania, presso il poligono di Sennelager-Paderborn, dove avevano sede la Scuola di carrismo e lo Schwere Panzerabteilung 500, illuminante la testimonianza⁹ del generale Giuseppe Pachera, allora Sottotenente del 31° Reggimento carristi, che fornisce chiare ed importanti informazioni circa il numero di nostri militari coinvolti nell'addestramento (oltre una quarantina, di cui 35 destinati all'im-

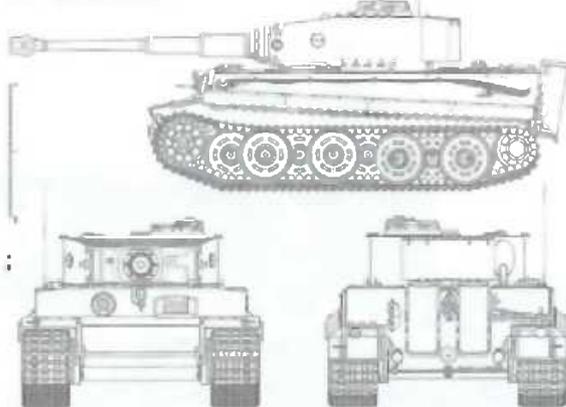
piego operativo sul Tiger, inquadrati in una “compagnia speciale d'istruzione per carri Tigre”. Tra di essi il Gen. Pachera ricorda in particolare il Capitano Attilio Ferrari e i Sottotenenti Vincenzo Di Ciò, Francesco Rotelli, Filippo Volpe Landi, Torroni, Raul Silvestri, Ferrazzano (o Terrazzano) e Varagnolo, nonché quelli degli ufficiali accompagnatori ed interpreti Miele, Antonio Ferrero e Max Giacobini, le unità di provenienza (XIX battaglione carri del 31° Reggimento carristi), il periodo (15 aprile-25 luglio 1943) e le località dove fu effettuato (inizialmente a Paceco, nei pressi di Trapani, fino al 15 maggio, quindi a Sennelager-Paderborn).

Dell'esperienza fatta in Germania alla Scuola carrista di Sennelager-Paderborn, resta anche la relazione rilasciata al Servizio Informazioni Militari (SIM) dal Capitano Attilio Ferrari il 29 agosto 1944, con la quale il comandante della compagnia d'istruzione descrive, non senza ammirazione, l'organizzazione della Scuola, i sistemi di addestramento e la relativa dotazione di mezzi¹⁰.

Il 25 luglio 1943 tutto il personale italiano che stava effettuando l'addestramento in Germania fu rimpatriato, ritornando a Siena. La data del rientro ha favorito la versione in base alla quale fu la caduta del regime fascista a determinare la cessazione della fase addestrativa. In realtà, fu solo una coincidenza, in quanto il rientro era programmato, come afferma senza esitazione il Gene-

Panzerkampfwagen PzKpfw VI Tiger I

Pz.Kpfw.VI Ausf.H "Tiger" aus der 1. SS-Panzer-Division



rale Pachera, che, come detto, partecipò a quella fase: “Il rientro in Italia avvenne il 25 luglio (il mattino del 26 eravamo a Como) semplicemente perchè l'addestramento era terminato e non per ragioni o divinazioni politiche.”

Terminò così questa stana vicenda, di cui restano molti aspetti al momento ancora non chiariti e cioè, in particolare:

- in base a quali accordi formali tra i vertici politico-militari dell'epoca sia stata ipotizzata la cessione del carro Tiger ed attuato un primo programma di addestramento;
- la località dove vennero esattamente effettuate le prime fasi dell'addestramento (che, forse, sarebbe più opportuno definire “prima presa di contatto” con il Tiger): pressochè tutte le fonti¹¹ la collocano nelle vicinanze di Paceco, piccolo Comune nei pressi di Trapani (dove era stanziata la 2ª compagnia della Panzer-Abteilung e dove, guarda caso, si trovava anche la 4ª compagnia del CII battaglione carri¹²), altre a Salinella, che si trova invece nel Comune di Salemi, abbastanza distante da Paceco. Circa Salinella, riteniamo più che probabile che, come afferma il Gen. Pachera, il Col. Cixi vi abbia incontrato i carristi della compagnia speciale in fase di trasferimento da Paceco (ormai troppo pericolosa) verso la località da cui poi traghettarono per raggiungere il continente¹³. Non vi sono dubbi, invece, sulla località tedesca dove venne effettuato il corso di perfezionamento: questa fu senz'altro Paderborn-Sennelager;
- quali reparti carristi italiani furono interessati all'addestramento: certamente il XIX battaglione del 31° Reggimento Carrista, come confermato da varie te-

Dimensioni e pesi

Lunghezza: 8,450 m (6,310 m solo scafo)
Larghezza: 3,560 m
Altezza: 3,05 m
Luce libera dal suolo: 0,47 m
Peso: 56,t (a pieno carico)

Prestazioni

velocità massima: 45 km/h (24 Km/h fuori strada)
autonomia: 195 km
guado: 1,20 m
pendenza: 35° max
gradino: 0,79 m
trincea: 2,50 m

Apparato propulsivo

Motore: Maybach HL 210 P45¹⁴ a benzina
Cilindrata: 21.353 cc
Potenza: 650 hp (HP 600 a 2500 giri)
Rapporto peso/potenza: 11,60 hp/t

Corazzatura

max 100 mm frontale, 120 mm in torretta,
80 mm laterale

Armamento

principale: 1 cannone KwK 36 da 88/56 mm con 92 colpi
secondario: 2xMG 34 da 7,92 mm con 4.500 colpi

Equipaggio

5 uomini (capocarro, cannoniere, servente, pilota e marconista)

stimonianze, come quella del Gen. Pachera e dalla relazione del Col. Cixi, nonché, come citato ancora dalla relazione del Col. Cixi, anche equipaggi del 33° Reggimento Carrista (anche se la relazione attesta la sola partecipazione all'addestramento in Sicilia), ma non è da escludere che vi siano stati anche carristi del CII battaglione carri, già appartenente al 131° Reggimento Carristi (quanto meno in Sicilia, dove era senz'altro presente, nel periodo considerato).

Note conclusive

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, l'impiego da parte del Regio Esercito di mezzi corazzati di provenienza germanica fu estremamente ridotto, limitandosi ai soli 36 fra carri e semoventi d'assalto (12 PzKw IV Ausf. G, 12 PzKpfw III Ausf. N e 12 StuG III Ausf. G.) della Divisione "M".

Circa gli altri due carri di cui abbiamo appena sopra accennato, la conclusione di queste note non può non evidenziare come, se sulla mancata produzione su li-

cenza e successiva adozione da parte del Regio Esercito del PzKpfw V Panther (che, per inciso, non fu mai utilizzato dalla Wehrmacht in Italia) non vi siano dubbi di sorta, è davvero dura a morire la convinzione -direi la leggenda metropolitana- che sia stato invece il PzKpfw VI Tiger ad entrare in servizio con i nostri reparti carristi: persino noti autori, come Frederic W Deakin (in "A Brutal Friendship", pag 335, riferisce che, circa la cessione alle Camicie Nere della Divisione "M" di carri armati tedeschi: "...alla fine di maggio giunsero 36 "Tigre"), Alfio Caruso (in "Arrivano i nostri", a pag. 201, si trova l'affermazione "Il Duce, già rassegnato... si era recato sulla via Cassia a vedere la sfilata inaugurale della divisione M (stava per Mussolini)...La particolarità della divisione era costituita dall'armamento interamente germanico, compresi trenta carri Tigre" e Nicola Pignato (in "Corazzati 1939/45", a pagina 81, l'autore scrive "Nel maggio, poi, grazie a forniture di "Tigre" e di Stug III da parte delle SS germaniche, si poterono gettare le basi di una seconda divisione corazzata, la "M" (poi "Centaurio" dal luglio 1943)", hanno sostenuto e

suffragato, con la loro autorevolezza e notorietà, tale ipotesi. Pignato, successivamente riconobbe l'errore in un suo articolo, "Ancora a proposito dei carristi italiani sui carri Tigre" del 3 giugno 2006. Quanto emerge dalla documentazione e dalle testimonianze, dimostra soltanto, per contro, che vi fu un periodo, tra marzo e luglio 1943, in cui alcune decine di nostri carristi effettuarono un ciclo di addestramento sul PzKpfw VI, inizialmente in Sicilia e quindi in Germania. Quanti furono in totale questi militari, da quali reparti provenissero, in base a quali accordi abbiano effettuato questo addestramento, quali fossero il contenuto e le finalità di tali accordi e quali autorità politiche e/o militari li abbiano conclusi resta purtroppo ancora in buona parte un mistero insoluto.

Ringraziamenti

Un sentito e non formale ringraziamento al Gen. Giuseppe Pachera ed al Dr. Federico Peyrani, senza le cui loro preziose informazioni queste note sarebbero state senz'altro incomplete.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., Diario storico del Comando Supremo italiano, Vol. IX, tomo II, USSME, 2003
 Bauer Eddy, Storia controversa della seconda guerra mondiale, De Agostini, 1976
 Biscarini Claudio, "Tiger" in Italia, in Storia Militare n. 144, 2005
 Cappellano Filippo, Pignato Nicola, Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano, USSME, 2002
 Ceva Lucio, Curami Andrea, La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943, USSME, 1994
 Cockle Tom, Panzers in Italy 1943-45, Concord, 1985
 Deakin Frederic W., A Brutal Friendship, Weidenfeld & Nicholson, Londra, 1962 pag. 335
 Guglielmi Daniele, Panzerkampfwagen Panther: carro armato tedesco della Seconda Guerra mondiale, Albertelli, 2011
 Pelagalli Sergio, Il generale Efsio Marras addetto militare a Berlino (1936-1943), USSME, 1994
 Pignato Nicola, Il Tigre: Storia e tecnica di un'arma leggendaria, Ateneo & Bizzarri, 1978
 Pignato Nicola, Carri tedeschi "Tiger" per il Regio Esercito, in Storia Militare n. 152, 2006
 Pignato Nicola, Ancora a proposito dei carristi italiani sui carri Tigre, 3 giugno 2006, in <http://www.modellismopiù.it/modules/news/print.php?storyid=692>
 Ronconi Guido, Carri Tigre per il Regio Esercito, in Storia Militare n. 91, 2001
 Steinberg Jonathan, All or Nothing: The Axis and the Holocaust 1941-43, Routledge, 2002,
 Zaloga Steven, US Battles in North Africa and Italy 1943-45, 2004

¹ Il Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Pachera, è stato Comandante del 32° Reggimento carri e della Divisione Corazzata "Ariete" ed è attualmente Presidente Regionale del Veneto Occidentale e Trentino Alto Adige e Presidente Onorario dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia.

² Cfr. *Il carro pesante P 26*, in "Il Carrista d'Italia", n. 276 lug.-set. 2013. Anche il P 43, evoluzione del P 26/40 e rimasto comunque allo stadio progettuale, sembra fosse inferiore al Panther. Per valutare comparativamente i tre carri, P-26/40, P-43 e Panther, furono costruiti dei modelli in legno, di cui esiste documentazione fotografica su <http://i.imgur.com/bZ5duip.jpg>. Il modello del Panther illustrato in tali fotografie non corrisponde però né nelle dimensioni né nell'armamento al carro originale tedesco, per cui si ipotizza che fosse una versione tutta italiana.

³ Cfr. L. Ceva e A. Curami, *La meccanizzazione dell'Esercito fino al 1943*, pagg. 369 e segg.

⁴ Cfr. Jonathan Steinberg, *All or Nothing: The Axis and the Holocaust 1941-43*, Routledge, 2002, pag 209.

⁵ Si vedano a tal proposito le comunicazioni dell'addetto militare italiano a Berlino, Gen. Efsio Marras datate 22 febbraio 1943 n. 698 e di data imprecisata del luglio 1943, allegata al Diario del Comando Supremo n. 18/1943.

⁶ Cfr. Federico Peyrani, *La Struttura delle schwere Panzer-Abteilungen*, in <http://www.okh.it/varic/Articoli/Art05.htm>

⁷ Nello stesso periodo, risulta che la compagnia venne assegnata al Panzer-Abteilung 215. Dopo aver partecipato assieme alla Fallschirm-Panzer-Division Hermann Göring ai combattimenti contro le teste di sbarco alleate a Gela, la compagnia perse tutti i suoi Tiger tranne uno, il numero 222, che riuscì il 17 agosto ad attraversare lo stretto di Messina, ma dovette essere poi abbandonato in Calabria, il 22 agosto per un guasto allo sterzo.

⁸ Cfr. *La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943*, pag. 399 di L. Ceva e A. Curami.

⁹ Il testo integrale della testimonianza del Gen. Pachera è riportato nell'articolo di Nicola Pignato, *Carri tedeschi "Tiger" per il Regio Esercito*, in "Storia Militare" n. 152, 2006

¹⁰ Nicola Pignato, "Ancora a proposito dei carristi italiani sui carri Tigre", 3 giugno 2006, in <http://www.modellismopiù.it/modules/news/print.php?storyid=692>

¹¹ N. Pignato, "Carri tedeschi "Tiger" per il Regio Esercito" e "Ancora a proposito dei carristi italiani sui carri Tigre", entrambi cit., e G. Ronconi, "Carri "Tigre" per il Regio Esercito", cit.

¹² La compagnia, che aveva in dotazione i carri francesi Renault R 35, faceva parte del Gruppo "A" del XII Corpo d'Armata che comprendeva anche la compagnia comando del XII battaglione carri L e la 1ª compagnia del CXXXIII battaglione con semoventi da 47/32, Dell'impiego del piccolo carro francese in quelli che furono gli ultimi scontri cui parteciparono i mezzi corazzati del Regio Esercito, accennerò in un successivo articolo. Circa la dislocazione delle truppe italiane in Sicilia nel 1942-43, si veda <http://www.muscoscilia1943.it/site/dislocamento-truppe-italiane/>

¹³ L. Ceva e A. Curami "La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943", cit.

¹⁴ A partire dal maggio 1943 il "Tiger" ebbe la più potente versione Maybach HL 230 da 700 HP



La Presidenza Nazionale questa sconosciuta



Molti di voi, nel corso degli anni, avranno senz'altro sentito parlare della "Presidenza Nazionale", ma quanti sanno cos'è, cosa fa o l'hanno vista? Crediamo, sicuramente in pochi. Con il piccolo servizio che vi presentiamo vogliamo far conoscere a tutti questo importante organo della nostra Associazione.

La Presidenza Nazionale ha sede in Roma in via Sforza 8, in un piccolo complesso che nei decenni passati comprendeva il vecchio *Distretto Militare*. Chi scrive ricorda benissimo quando a metà degli anni '70 andava lì a far apporre il "visto partire" al termine delle licenze e prima ancora a presentare la domanda di rinvio per motivi di studio. Esattamente si trova in uno dei quartieri storici della capitale, l'Esquilino, a due passi da una delle chiese cattoliche di più alto rango, la Basilica di S. Maria Maggiore, detta appunto, all'Esquilino.

I compiti svolti dalla Presidenza sono apparentemente "oscuri" ma di fondamentale importanza per la vita dell'Associazione. Non stiamo qui ad elencarli tutti, basti segnalare l'opera di coordinamento che svolge fra le varie presidenze regionali e le sezioni, al mantenimento dei contatti con le Autorità centrali e le altre associazioni, al quotidiano lavoro per l'aggiornamento e la gestione degli archivi con il correlato invio delle tessere per i nuovi iscritti. Presso di lei, poi, c'è la redazione della nostra rivista trimestrale "Il Carrista d'Italia" che ben conoscete. Il piccolo servizio fotografico che vedete è composto da foto volutamente "rubate", proprio per cogliere i componenti della Presidenza nello svolgimento del proprio lavoro senza atteggiamenti di "posa" costruiti ad hoc. Cosa che ha scatenato le proteste degli interessati, alle quali siamo rimasti ostinatamente sordi.

Roberto Polini



Uno dei nostri cimeli



La nostra biblioteca donata dagli eredi del Gen. Del Pozzo, allestita e curata con grande passione dal Gen. Fiore.



Ancora un particolare della biblioteca con le foto dei Presidenti che si sono succeduti alla guida dell'Associazione



Il Gen. Jannaccone (in piedi) ed il Cpl. Magg. Todde, nell'ufficio del Segretario Generale, mentre sono alle prese con la gestione della posta elettronica



Qui nasce la nostra rivista "Il Carrista d'Italia"



L'ingresso della Presidenza con il Serg. Magg. Mario Tagliente che oltre ad occuparsi del nostro Museo gestisce anche il "minuto mantenimento" della sede



L'M47 "Gate Guardian" nell'androne d'ingresso



Il nostro "carrista del deserto" in bronzo



Il Vice Presidente Gen. Bruno Battistini colto in un momento del suo lavoro



Il Presidente Nazionale Gen. Carrara al suo tavolo di lavoro



Il Brig. Gen. Mattu fra fatture e bollette, sempre alle prese con la quadratura del bilancio



L'androne d'ingresso della Presidenza Nazionale. I coppi accanto al termosifone serviranno a riparare il tetto. Ci asteniamo dal dire come li abbiamo ... ehm... avuti.



Il Serg. Magg. Carmelo Cutrone Presidente dei Revisori dei conti

REGIONE ANCI DELLA LOMBARDIA

Forte Montecchio Nord - Colico (LC).

Sabato 5 maggio, adunata per i soci lombardi sulle sponde dell'alto Lario, per una visita al Forte Montecchio Nord in quel di Colico (LC), seguita poi da un pranzo sociale, con annessa assemblea, in Dorio (LC).

La visita mattutina del forte di Montecchio Nord si è rilevata di particolare interesse. Il primo spunto l'ho percepito da subito, notando il cospicuo numero di "fratelli" in basco nero intervenuti. Talché, per le guide che ci hanno scortato lungo il percorso di visita, è stato necessario suddividerci in due gruppi, pardon: plotoni!

Il Forte risale al primo conflitto mondiale. Particolarmente interessante perché, quando si pensa alla Grande Guerra, soprattutto gli oriundi bellunesi come il sottoscritto, pensiamo subito al fronte orientale, alle trincee sul Carso, alla linea del Piave, poi il fronte dolomitico, la Guerra Bianca con le postazioni lassù "dove osano le aquile" sul Lagazuoi e in Marmolada. Si pensa alle battaglie dell'Altopiano di Asiago. Non si pensa mai che anche il nord della Lombardia fu ritenuto "punto sensibile" in quanto, un eventuale sfondamento dallo Stelvio o dal Tonale avrebbe comportato l'arrivo di truppe nemiche fino a Colico, all'estremità del lago di Como. E una volta preso Colico, sarebbe stato relativamente facile per gli austro-ungarici, arrivare a Milano quasi indisturbati. Ricordiamoci che il Sud Tirolo/Alto Adige era a quei tempi - a torto o a ragione - ancora parte del *Reich* di Francesco Giuseppe.

Il forte dunque faceva parte di un sistema di difesa lombardo che vedeva altre postazioni avanzate anche in quel di Tirano e di Bormio, in Valtellina. Ed in effetti gli austro-ungarici provarono a sfondare dal Tonale con la *Lawine Expedition* del 1918, ma senza successo.

Questo forte dunque si pone come monumento di indubbio interesse, considerando anche la tecnologia che racchiude. Si pensi che i tempi nei

quali fu realizzato erano ancora tempi quasi "prima del motore"! Quindi notevoli le installazioni di soffiaggio aria che servivano a ventilare tutto il complesso in caso di attacco e di susseguente necessaria "clausura" degli artiglieri ivi asserragliati. Per non parlare poi del sistema di aerofonia installato che permetteva di comunicare dalla sala comando alle postazioni di tiro ed alle riserve. Poi l'ingegnossissimo sistema di messa in sicurezza della polveriera e del sistema di raccolta dell'umidità sempre all'interno della polveriera. Che dire poi degli alloggiamenti truppa? L'esiguità degli armadietti pensili e delle brande mi hanno fatto riflettere non poco; io che mi lamentavo quasi dell'esiguità del mio armadietto metallico quando ero "sotto naja"!

Il pezzo forte della visita ovviamente sono state le torrette che ospitano i quattro pezzi da 149/35 di costruzione in parte francese (Schneider) ed in parte italiana (Oto Melara). Le bocche, puntate verso un eventuale nemico proveniente da nord o da est, avevano una gittata fino a 14 km. Ma potevano essere ruotate anche di 180° per sparare verso il lago. Ed infatti, sul finire del Secondo Conflitto Mondiale, fu proprio verso il lago che spararono, ad opera di un manipolo di partigiani che conquistarono il forte ai tedeschi e che dal forte impedirono con una salva di quattro colpi, la fuga della colonna tedesca che aveva tra l'altro scortato Mussolini. Questo fatto costrinse i tedeschi ad una resa formale con tanto di riconsegna dei mezzi e delle armi che furono così neutralizzate. Noto il fatto che, ancora oggi, dopo alcuni interventi di rimessaggio, la torretta che abbiamo visitato gira ancora attraverso l'azione di un singolo operatore: due braccia sole per spostare tonnellate e tonnellate di arma e relativa corazzatura! Il forte fu poi trasformato in polveriera dopo la fine della 2^a Guerra Mondiale e, successivamente, definitivamente dismesso nel 1981.

Altro pezzo forte della visita quando, al termine della stessa, i due "plotoni esploranti" di carristi si sono riuniti sul tetto del forte, alla presenza delle bocche da fuoco e soprattutto della bandiera tricolore per un omaggio dovuto e sentito alla stessa, con lo schieramento ordinato e comandato dal Presidente Regionale, Arch. Ten. Gabriele Pagliuzzi, a cantare l'Inno Nazionale. Il tutto sotto gli occhi dei turisti presenti al sito, alcuni dei quali stranieri, che indubbiamente saranno rimasti particolarmente colpiti dal passare dei nostri Labari e dei nostri baschi neri.

Successivamente l'adunata si è portata nel vicino ristorante "Al Crotino" in Dorio, per la consumazione del rancio. E che rancio! Squisitezze della migliore tradizione dell'alta Lombardia servite con cortesia e celerità. A questo punto il tratto solenne dell'adunata ha ceduto giustamente il passo alla più genuina convivialità tra carristi, persone abitate "alla buona", ad avere sempre le mani un po' sporche del grasso dei nostri amati mezzi.

Terminato il "rancio", si è tornati alle questioni serie, parlando dei diversi aspetti delle attività dei carristi lombardi. Impegni su più fronti: dalla diffusione delle attività dell'Associazione per cercare di incrementare il numero dei soci, alle attività previste per il raduno Nazionale di Treviso del 2015, passando per tutta una serie di attività "locali" in svolgimento quest'anno, per approfondire poi la discussione in merito al coinvolgimento della ANCI Lombarda per la realizzazione del Museo del Corazzato Italiano che è prevista in Bellinzago Lombardo.

Tutti spunti di interesse indubbio, che richiederanno l'azione di tutti i soci. Le premesse sono buone, direi, a giudicare dal numero di fratelli rosso-blu intervenuti a questa adunata. La riunione si era aperta con l'intervento del Presidente regionale Pagliuzzi che ha ringraziato i presenti e in particolare il Presidente di Vigevano e

Vicepresidente regionale Serg. Tiziano Cornalba, il nuovo Presidente di Legnano Serg. Flavio Canavesi e il S.Ten. Vito Mirabella in rappresentanza del Cav. Pezzotta Presidente di Seriate. Nel corso dell'incontro, che si era configurato quale Assemblea regionale, hanno preso anche la parola il Vicepresidente di Milano Serg. Fabio Cazzaniga, il Ten. Enzo Avalone e il Cap.le Wainer Lanzi entrambi di Milano.

Per me è stata una giornata speciale, nella quale ho potuto rivivere l'emozione di rimettermi sull'attenti davanti alla nostra Bandiera e assaporare quello spirito di fratellanza che accomuna noi carristi al di

là delle differenze anagrafiche, di grado e di provenienza. Ho avuto modo di conoscere un aspetto della nostra storia bellica che non avevo mai apprezzato e approfondire gli aspetti legati al futuro della nostra Associazione.

Insomma una giornata densa di significati per la quale vorrei esprimere i miei più sentiti ringraziamenti a coloro i quali ne hanno permesso la realizzazione, in particolare i Serg. (F. cr.) Bruno Cariboni (consigliere e alfiere della Sezione Milanese) e Serg. (F. cr.) Fabio Cazzaniga (Vicepresidente della medesima Sezione).

Sold. (F. cr.) Alessandro Manfredi



SEZIONE DI CIVITAVECCHIA - 2 MAGGIO 2014

Manifestazione S. Fermina Sfilata storica e religiosa

Anche quest'anno l'Associazione Carristi d'Italia - Sezione di Civitavecchia ha partecipato alla sfilata storica religiosa della città. Il nostro LABARO insieme alle Bandiere e Stendardi di altre Associazioni, ha sfilato per le vie della città per poi imbarcarsi, insieme alla statua della Patrona, su dei grossi rimorchiatori per effettuare il giro del porto così che la Santa potesse dare la benedizione a tutte le imbarcazioni e alla città. Il giro è stato salutato da tutte le imbarcazioni presenti nel porto con sirene e trombe. Le stesse navi crociere straniere si sono unite in un festoso saluto di sirene e i suoi occupanti dalle terrazze delle cabine si sbracciavano in un saluto affettuoso testimoniando la loro partecipazione alla festa. Dopo il rientro al porto, il corteo si è ricostituito ed è ritornato al punto di partenza ovvero il Duomo di Civitavecchia dove si è celebrata la santa messa conclusiva della cerimonia.

1° Mar. Catello D'ANIELLO





tovalutare poi, come ricordato dal Vice Presidente della Provincia, il prezioso contributo offerto e i molteplici interventi dei militari nel nostro Paese effettuati con assoluta dedizione, impegnati in operazioni come: Strade sicure, Strade pulite. La professionalità dell'Esercito italiano quindi è ormai ri-

conosciuta sia in Patria sia all'estero e questo ci deve rendere orgogliosi. Con giornate come queste dobbiamo far rinascere l'interesse per la politica estera e sopperire alla scarsità di insegnamenti nelle nostre scuole e università, non osteggiare o chiedere il disimpegno nei vari fronti e missioni.

Solo così potremo onorare veramente chi ha donato la propria vita per l'Italia. La giornata si è conclusa col consueto incontro conviviale, un'occasione per ricordare e rivedere, attraverso filmati e foto, molte delle attività e feste carriste del decennio trascorso.

SEZIONE DI SERIATE

l'inizio della Democrazia

Come da tradizione, da anni si commemora nella giornata del 25 aprile la Festa della Liberazione e la Sezione ANCI di Seriate partecipa con il Labaro, il Presidente, i vari Consiglieri e Soci alla manifestazione organizzata dal Comune e dalle Associazioni del territorio.

Due cerimonie una al mattino, a Seriate con corteo, Messa al campo, nel nostro cimitero, deposizione di fiori ai Monumenti e Corona d'alloro alla Lapide dei Caduti.

Nel pomeriggio nella frazione di Seriate, Cassinone, località di residenza del nostro Presidente cav. Pezzotta, una cerimonia analoga con Messa, sfilata, Corona d'alloro e recita delle varie preghiere.

Il 25 aprile, ormai verso il 70° anniversario, rappresenta la data della sconfitta di qualsiasi dittatura, per noi data da ricordare, commemorare, celebrare, nella memoria storica rivolta a TUTTI coloro che hanno vissuto quei drammatici momenti tragici.

Nella mattinata del 27 aprile il Labaro dei Carristi, con il Presidente, Alfiere e consigliere Rossi Angelo, ha aperto, dopo la banda, il corteo organizzato

dalla sezione ANPI di Seriate per la commemorazione di un fatto d'arme successo in quel 27/28 aprile 1945 ove persero la vita alcuni cittadini durante quella ritirata dei nazifascisti che sulle nostre strade continuarono la guerra persa seminando ancora morte e lacrime. La nostra presenza oltre a celebrare quei morti ha voluto testimoniare l'intervento fondamentale che il ricostituito esercito di liberazione, subordinato alle truppe alleate, ha dato alla nostra nazione in un'impresa epica liberando le ultime regioni e città dell'Alta Italia.

Con l'intervento risolutivo l'allora Vescovo di Bergamo S.E. Adriano Bernareggi che si adoperò per far cessare le ostilità permettendo una resa e una ritirata pacifica, i carri alleati nelle ore successive del 26 aprile iniziarono il faticoso cammino verso la pace e la concordia.

Il giornale cittadino "L'Eco di Bergamo" scrisse in prima pagina il 27 aprile:

"BERGAMO E' IN MANO DEI PATRIOTI. Sono ore convulse quelle della liberazione di Bergamo, la sera del 25 aprile si combatteva ancora at-

torno alla Prefettura, poi la calma è tornata ovunque. il Vescovo offre la Sua mediazione per la resa della città". Contemporaneamente alla Basella di Urgnano davanti al Monumento dedicato al 67° Reggimento "Legnano", presente il dottor Mirabella nella duplice veste da Presidente del Nastro Azzurro e Tenente carrista, si rendeva omaggio all'Esercito di Liberazione che con eroismo ha scritto la storia in quei giorni.

E' STATO L'INIZIO DELLA DEMOCRAZIA.

*Serg. carrista Achille Vitali
ANCI SERIATE*



Carristi ed Alpini insieme a Seriate

Nell'ultimo week end di maggio, i Carristi della Sezione di Seriate hanno partecipato con l'entusiasmo di sempre all'invito della locale sede Alpini per celebrare, con tutte le altre specialità, il loro 85° anniversario di fondazione e il 30° del Nucleo di Protezione Civile. I festeggiamenti sono iniziati già dalla metà di maggio con esibizioni di cori nel teatro, poi con la banda cittadina venerdì 30 maggio (per festeggiare il 2 giugno) poi nel pomeriggio del sabato 31 con deposizione di corone d'alloro ai monumenti dei Caduti: Presenti le Associazioni d'arma Carristi, Bersaglieri, Anpi presenti con i Labari, i Presidenti e gli Alfieri. La domenica 1° giugno assembramento alle 8 in punto con il cerimoniale dell'alza Bandiera ed inquadramento, con la sfilata tra le vie cittadine presente il sindaco e 3 assessori. Presente anche il Nastro Azzurro con il dott. Mirabella, il Presidente cav. Pezzotta dei Carristi con i Labari portati con orgoglio dai carristi Lubrina e Pezzoli. Altri Labari presenti quelli degli autieri di Bergamo, quello dell'associazione Guardie carcerarie quelli dei Reduci dalla prigionia, Avis, Aido, Croce Rossa delegazione di Seriate, oltre al Gonfalone della Città di Seriate. Presente il Medagliere provinciale degli Alpini e i Gagliardetti di parecchie Sezioni che hanno aderito all'invito. Il socio carrista Assolari ha fornito la sua famosa R per il trasporto dei Veterani presenti. Fra questi la memoria storica della ritirata di Russia l'alpino Luigino Gherardi, classe 1922.

Dopo la Messa al Campo, i discorsi tradizionali i ringraziamenti e i saluti con premiazioni varie targhe ri-

cordo e gagliardetti alle presidenze ed autorità, il rancio con gli svariati brindisi tipici. Poi la premiazione a tutti i componenti della Protezione Civile che nei 30 anni di vita si sono alternati nelle file. Fra questi anche



due 2 carristi aggregati nell'organico.

Bellissima cerimonia e festa! Ci vogliono queste iniziative. Grazie agli Alpini per l'invito.

Sergente carrista Achille Vitali



SEZIONE DI ROVIGO

festa dei Carristi a Trecenta



Sono trascorsi 10 anni dalla realizzazione del Monumento carrista a Trecenta, opera realizzata grazie all'impegno dell'Associazione, degli iscritti locali e dell'Amministrazione Comunale di Trecenta, in particolare del Sindaco Laruccia che ha sempre condiviso il nostro percorso. Un ringraziamento particolare va rivolto a Mons. Ferdinando Salvan che ci ha consentito di completare la nostra cerimonia con la Santa Messa e la benedizione del nuovo Labaro carrista dell'Alto Polesine, nella chiesa parrocchiale dedicata a San Giorgio, protettore della Cavalleria.

Alla cerimonia erano presenti delegazioni carriste di molte località dell'Alta Italia, dalla Toscana, dal Triveneto, dall'Emilia Romagna. Hanno contribuito alla riuscita della manifestazione anche le Associazioni d'Arma della Provincia di Rovigo fra le quali l'Istituto del Nastro Azzurro, i Combattenti Alleati, la Cavalleria, l'Aeronautica, la Fanteria, i Bersaglieri, i Lagunari e l'Unuci, una vicinanza

immane che dimostra la solidarietà fra tutti gli ex militari polesani. Fra le autorità presenti, oltre al Sindaco di Trecenta, il Vice Presidente della Provincia Guglielmo Brusco e il Comandante della Stazione dei Carabinieri. Nel suo intervento, il Presidente della Sezione Maldì ha ringraziato per la concessione del sito per il Monumento: *"Non poteva esserci collocazione migliore di questa. Il parco simbolo di conservazione della natura, di tranquillità. Le scale fino al Monumento stanno poi ad indicare l'elevazione ad un simbolico altare. Il nostro Monumento, luogo del ricordo, dell'onore a tutti i nostri Caduti, militari e civili, in guerra e anche nelle innumerevoli missioni di pace"*. Ha proseguito poi con un momento di riflessione sulla storia del nostro Paese e sui grandi eventi che l'hanno segnata: dalle guerre risorgimentali ai due conflitti mondiali e poi finalmente la Repubblica e la Costituzione.

"Noi Carristi ci stiamo mobilitando per il centenario della 1^a Guerra mondiale in Veneto. Treviso l'anno prossimo vedrà il Raduno Nazionale Carrista."

Le nostre terre son le terre che hanno visto il sacrificio di migliaia di giovani. Ancora in questi giorni il disgelo mette alla luce i resti di soldati di 17-18 anni con i loro indumenti, i loro appunti, le loro lettere mai inviate alla fidanzata o alla loro madre.

Per noi Italiani la guerra del 15-18 è stata la prima prova della vera unità d'Italia, giovani del Sud, inviati al Nord. Un sacrificio immenso, migliaia di morti - (M. Grappa, Asiago, il Piave, Vittorio Veneto, Redipuglia)-. Un conflitto che ha visto le prime armi moderne, le bombe a grappolo, la guerra della trincea, i gas nervini, i primi carri armati inglesi.

E' stato un sacrificio ed un impegno non compensato con quanto promesso: sviluppo, ricchezza, lavoro per tutti. Trento e Trieste ci sono costate tanto, troppo: migliaia di morti, mutilazioni, malattie. Costi troppo alti per i benefici che non sono mai arrivati.

Soprattutto poi perché il futuro immediato sono stati il ventennio fascista e la seconda guerra mondiale. Oggi non apprezziamo completamente la rinascita della Patria, illuminata dalla riconquista della libertà e dal ripristino della democrazia. Dobbiamo vedere l'Europa come una casa comune che ci protegge, che favorisce lo sviluppo, lasciando perdere le facili e troppo frequenti critiche malposte. Italia, l'ultimo paese fra i grandi, il primo fra i piccoli, che deve fare i conti con la crisi economica, con la purtroppo debole identità nazionale che, anche in questi momenti, sta condizionando la nostra credibilità internazionale. Non da sot-



festa sociale della Sezione di Trento (25 Maggio)



25 Maggio: una splendida giornata di sole ha accolto Carristi e simpatizzanti, riuniti a Montagnaga di Pinè per la ormai tradizionale festa di fine primavera della Sezione di Trento.

Riuniti in ordinato corteo, gli invitati hanno fatto ingresso sul prato della comparsa, ove tre secoli or sono avvennero le apparizioni della Vergine Maria alla giovane Domenica Targa e che da allora divenne meta di pellegrini devoti.

Il rito eucaristico, celebrato da don Giuseppe, ha accomunato anche un gran numero di altri fedeli all'ombra degli abeti e davanti all'altare adornato dei Labari delle Sezioni intervenute: Verona, Veneto Occidentale, Veneto Orientale, Istituto del Nastro Azzurro della Federazione di Rovigo, Val d'Elsa, Padova, Pordenone, S. Michele al Tagliamento, Treviso, Valdagno, Nastro Verde della Sezione di Verona, Rovigo e Sottosezione dell'Alto Polesine, Sottosezione di S. Anna di Alfaedo, Vigasio, Bassano, Associazione Combattenti e Reduci di Lovara e di Tressino, Monselice e Trento.

La deposizione dei fiori al monumento dedicato alle apparizioni è stata seguita dall'allocuzione del Gen. C.A. Giuseppe Pachera, Presidente Onorario dell'Associazione nazionale Carristi. Quindi un brindisi nel bosco ha fatto da preludio al pranzo sociale presso il ristorante Belvedere.

I Presidenti intervenuti hanno portato il saluto delle proprie compagini, ricordando l'importanza di dedicare tempo anche a questi importanti eventi che cementano lo spirito di corpo di persone geograficamente distanti e con esperienze molto eterogenee.

Il Presidente ospitante Alfredo Carli ha ringraziato tutti gli amici presenti, con particolare menzione a Fortunato

Giacchi, Presidente della Sezione di Val d'Elsa, che per la prima volta saliva fino in Trentino. Prima di concludere ha, quindi, consegnato al suo allievo presso la 12^a Compagnia Piloti carri della Caserma "Amico" di Caserta, Gabriele Masin, la foto ricordo

scattata in occasione del suo congedo, nel luglio dell'anno 1964.

La giornata si è quindi conclusa congedando gli intervenuti e dando appuntamento fin d'ora al prossimo anno.

Alfredo Carli



la Sezione di Rapallo alla Scuola Telecomunicazioni



Il 13 maggio u.s. presso la Caserma "G. Leone" di Chiavari, sede della Scuola Telecomunicazioni Forze Armate, si è svolta una duplice cerimonia ovvero il 62° anniversario della fondazione della Scuola e l'inaugurazione dell'anno accademico 2014.

Premetto per dovere di cronaca, che la Scuola da qualche anno è passata come gestione dall'Arma dei Carabinieri alla Marina Militare.

Sotto un cielo terso e un sole meraviglioso nel piazzale interno alla caserma, tra molti mezzi corazzati e blindati ivi sostanti, utilizzati per le dimostrazioni pratiche d'installazione degli apparati radio, vi erano schierati

innanzi all'autorità, la fanfara dell'Accademia Navale di Livorno, una rappresentanza di uomini di tutte le varie armi, il personale docente, il personale civile ivi impiegato, gli allievi partecipanti al prossimo anno accademico, una nutrita rappresentanza di Associazioni combattentistiche e d'Arma e i Gonfalonieri dei Comuni di Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Carasco e San Colombano Certenoli mentre sulla tribuna centrale presenziavano numerose autorità civili e militari.

Dopo le allocuzioni del Sindaco di Chiavari, del Comandante della Scuola e del Comandante di tutte le scuole della Marina Militare che ha

inaugurato l'anno accademico 2014, con la resa degli onori finali la cerimonia ha avuto termine: A seguire era prevista la visita della sala storica della Caserma e un "Vin d'Honneur".

La Sezione di Rapallo ha presenziato con il presidente Scritmore, il carrista Beretta e il carrista Podestà, precisando che quest'ultimo è stato impiegato civile nella suddetta caserma per moltissimi anni e anche per lui rientrare e trovare ancora persone che lo conoscevano e se lo ricordavano in attività non è stata una emozione da poco. Non si sono viste le lacrime, ma l'emozione questa sì e tanta.

Il Presidente

Serg. Cav. Uff. Carmine Scritmore



SANT'ANNA D'ALFAEDO (VR)

15° Anniversario della Stele del Carrista del deserto



Sui monti della Lessinia vi è un paese che si chiama Sant'Anna di Alfaedo. Nel paese vi è un piccolo museo carrista, un gioiellino pieno di modellini e di ricordi carristi che il Sergente Savioli ha raccolto con tanta passione ed amore.

Più a valle presso il Ponte di Veia, un maestoso arco roccioso naturale, vi è -a dominare il piazzale- un carro Sherman, eredità del 31° reggimento carristi "Centauri". Le lapidi alla base del carro ricordano ai molti turisti che tra quei monti i carristi del 32° reggimento "Ariete" si addestravano prima e durante la guerra. Recentemente il carro è stato ridipinto con il concorso di Aziende locali che già a suo tempo, quando il carro era a Verona, concorsero al trasporto e alla posa. Un'impresa faticosa che fu opera resa possibile soltanto dal solidale e gratuito lavoro di carristi in

congedo e cittadini locali in barba a burocrazia e scetticismo. Se qualche anno fa quei lavori hanno rappresentato una seria difficoltà, è facile immaginare cosa costò molti decenni fa il trasporto di carri dai Fiat 3000 in poi sulle strade ripide e sterrate dell'epoca.

Ogni anno dal 1999, da quando fu inaugurato il Museo con annessa Stele a ricordo dei Caduti dell'Ariete, una duplice cerimonia si ripete nella seconda domenica di giugno per rendere omaggio ad essi. La prima cerimonia inizia a Sant'Anna con la Santa Messa, l'omaggio al Monumento ai Caduti, la sfilata per le vie del paese, Labari e banda di Sona in testa, fino al Museo di Casa Savioli dove, dopo l'alzabandiera e la benedizione alla Stele carrista, l'ospitalità è più che generosa.

Una seconda simile cerimonia segue

presso il Ponte di Veia e termina con il pranzo carrista.

Quest'anno il carrista Vaccaro di Rovigo ha consegnato per il Museo al Serg. Savioli il bellissimo crest della Associazione Fanti di Rovigo. La prima guerra mondiale è stata rievocata dalla presenza di una bella crocerossina dalla lunga veste originale e da un alpino con fasce gambiere e quadruplici giberne; la seconda guerra da due jeep con stemmi e distintivi USA ma soprattutto dalla presenza dell'artigliere Giuseppe Bonafini, cl.1920, reduce dalle battaglie africane con la Divisione "Trento".

Alla festa carrista ha come sempre partecipato un numero imponente di carristi veneti, trentini, friulani, toscani, lombardi e quest'anno anche emiliani. Sarebbe arduo elencare il nome dei più illustri presenti tra i



la Sezione di Rapallo alla Scuola Telecomunicazioni



Lil 13 maggio u.s. presso la Caserma "G. Leone" di Chiavari, sede della Scuola Telecomunicazioni Forze Armate, si è svolta una duplice cerimonia ovvero il 62° anniversario della fondazione della Scuola e l'inaugurazione dell'anno accademico 2014.

Premetto per dovere di cronaca, che la Scuola da qualche anno è passata come gestione dall'Arma dei Carabinieri alla Marina Militare.

Sotto un cielo terso e un sole meraviglioso nel piazzale interno alla caserma, tra molti mezzi corazzati e blindati ivi sostanti, utilizzati per le dimostrazioni pratiche d'installazione degli apparati radio, vi erano schierati

innanzi all'autorità, la fanfara dell'Accademia Navale di Livorno, una rappresentanza di uomini di tutte le varie armi, il personale docente, il personale civile ivi impiegato, gli allievi partecipanti al prossimo anno accademico, una nutrita rappresentanza di Associazioni combattentistiche e d'Arma e i Gonfalonieri dei Comuni di Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Carasco e San Colombano Certenoli mentre sulla tribuna centrale presenziavano numerose autorità civili e militari.

Dopo le allocuzioni del Sindaco di Chiavari, del Comandante della Scuola e del Comandante di tutte le scuole della Marina Militare che ha

inaugurato l'anno accademico 2014, con la resa degli onori finali la cerimonia ha avuto termine: A seguire era prevista la visita della sala storica della Caserma e un "Vin d'Honneur".

La Sezione di Rapallo ha presenziato con il presidente Scrimatore, il carrista Beretta e il carrista Podestà, precisando che quest'ultimo è stato impiegato civile nella suddetta caserma per moltissimi anni e anche per lui rientrare e trovare ancora persone che lo conoscevano e se lo ricordavano in attività non è stata una emozione da poco. Non si sono viste le lacrime, ma l'emozione questa sì e tanta.

Il Presidente

Serg. Cav. Uff. Carmine Scrimatore



SANT'ANNA D'ALFAEDO (VR)

15° Anniversario della Stele del Carrista del deserto



Sui monti della Lessinia vi è un paese che si chiama Sant'Anna di Alfaedo. Nel paese vi è un piccolo museo carrista, un gioellino pieno di modellini e di ricordi carristi che il Sergente Savioli ha raccolto con tanta passione ed amore.

Più a valle presso il Ponte di Veia, un maestoso arco roccioso naturale, vi è -a dominare il piazzale- un carro Sherman, eredità del 31° reggimento carristi "Centauri". Le lapidi alla base del carro ricordano ai molti turisti che tra quei monti i carristi del 32° reggimento "Ariete" si addestravano prima e durante la guerra. Recentemente il carro è stato ridipinto con il concorso di Aziende locali che già a suo tempo, quando il carro era a Verona, concorsero al trasporto e alla posa. Un'impresa faticosa che fu opera resa possibile soltanto dal solidale e gratuito lavoro di carristi in

congedo e cittadini locali in barba a burocrazia e scetticismo. Se qualche anno fa quei lavori hanno rappresentato una seria difficoltà, è facile immaginare cosa costò molti decenni fa il trasporto di carri dai Fiat 3000 in poi sulle strade ripide e sterrate dell'epoca.

Ogni anno dal 1999, da quando fu inaugurato il Museo con annessa Stele a ricordo dei Caduti dell'Ariete, una duplice cerimonia si ripete nella seconda domenica di giugno per rendere omaggio ad essi. La prima cerimonia inizia a Sant'Anna con la Santa Messa, l'omaggio al Monumento ai Caduti, la sfilata per le vie del paese, Labari e banda di Sona in testa, fino al Museo di Casa Savioli dove, dopo l'alzabandiera e la benedizione alla Stele carrista, l'ospitalità è più che generosa.

Una seconda simile cerimonia segue

presso il Ponte di Veia e termina con il pranzo carrista.

Quest'anno il carrista Vaccaro di Rovigo ha consegnato per il Museo al Serg. Savioli il bellissimo crest della Associazione Fanti di Rovigo. La prima guerra mondiale è stata rievocata dalla presenza di una bella crocerossina dalla lunga veste originale e da un alpino con fasce gambiere e quadruplici giberne; la seconda guerra da due jeep con stemmi e distintivi USA ma soprattutto dalla presenza dell'artigliere Giuseppe Bonafini, cl.1920, reduce dalle battaglie africane con la Divisione "Trento".

Alla festa carrista ha come sempre partecipato un numero imponente di carristi veneti, trentini, friulani, toscani, lombardi e quest'anno anche emiliani. Sarebbe arduo elencare il nome dei più illustri presenti tra i





quali il nuovo Sindaco di Sant'Anna Campostrini e i Presidenti Regionali Pachera, Bertola e Boldrin.

In ogni caso lo ha fatto Don Piergiorgio, salesiano e carrista ad honorem. Ci scusiamo con chi, ingiustamente ignorato, vuol passare alla storia sperando lo facciano le fotografie inserite nell' articolo.

Sia permessa una doverosa eccezione per i nuovi e ultimi arrivati: il carrista Antonio Tonon da San Donà di Piave

con il Labaro di San Michele al Tagliamento, il cap. magg. Ercole Tognoni da Cremona, il carrista Marco Bertoli da Gavardo di Brescia, il Sergente Davide Baldin da Ferrara con il Labaro della Sezione e il baldo carrista di Negrar Noris Righetti campione di tennis, pescato per caso a Ponte di Veia e subito iscritto alla Sottosezione di Sant'Anna.

Infine l'anonimo cronista, per non perdere lo stipendio, è costretto a

dare a Cesare quello che è di Cesare ricordando e ringraziando i carristi direttamente o indirettamente più impegnati: Serg. Savioli (anima della manifestazione), Col. Puglisi, Col. Massignani (gran cerimoniere), M.M. Gramantieri, Serg. D'Alessandro e ultima, ma certo prima, la famiglia Savioli con la dolce e sorridente Maria Lina assente fisicamente ma nel cuore di tutti.



errata corrige

Nello scorso numero della Rivista abbiamo inserito un articolo fotografico sui Gruppi Stendardi delle Unità carri presentando alcune immagini. Ci dispiace aver commesso l'errore di indicare che quelle foto erano relative al 132° Reggimento carri. In realtà le immagini si riferivano a Gruppi Stendardi del 32° Reggimento carri.

Porgiamo le nostre scuse al Comandante ed a tutti i componenti del 32°.

Il Direttore della Rivista

omaggio ad un Carrista Salentino

Il 16 maggio u.s., a Lecce, presso la caserma "M. Nacci", attuale sede del 31° Rgt. carri USD, si è celebrata la ricorrenza del 75° anniversario dei fatti d'arme di Kopliku (Albania settentrionale).

E' stata una cerimonia alla quale ho voluto far presenziare un ex del 31° rgt., il Cap. Vito Monaco, socio della Sezione di Lecce sin dal 1988. Molto prima della cerimonia è avvenuto l'incontro tra il Cap. Monaco ed il Comandante del 31°, Col. Tommaso Piccinno, il quale si è dichiarato molto onorato d'incontrare un Veterano del glorioso Reggimento.

Cordiali strette di mano, foto ricordo nell'atrio dell'ufficio del Comando, presso il busto del Carrista.

Prima dell'inizio della cerimonia, il Cap. Monaco è stato accompagnato presso la tribuna delle Autorità, quale ospite d'onore.

Alla cerimonia ha presenziato il Comandante della Scuola di Cavalleria, il Gen. Pierfranco Tria.

In Piazza d'Armi, con il Reggimento schierato, si sono resi gli onori al Labaro della Sezione ANCI (Ten. Leo, alfiere De Luca, Serg. magg. Magarelli), allo Stendardo della Sezione ANAC (Col. Lasalandra, alfiere Passante, M.llo Mandurino) ed allo Stendardo del 31°. E' seguita la lettura dei messaggi e l'allocuzione del Col. Piccinno, il quale ha pubblicamente reso

nota la presenza, in tribuna d'onore, del Cap. Monaco, un ex dello storico Reggimento. A seguire uno scroscio di battimani. Dopo gli onori finali, la cerimonia si è conclusa con un graditissimo rinfresco e con il taglio di una torta (con su riprodotto lo stemma del Rgt.), eseguito con la sciabola dal Ten. cr. De Santis, Capo Calotta, insieme al Gen. Tria, al Col. Piccinno ed al Cap. Monaco, contentissimo per il riguardo riservatogli, ma nel contempo profondamente commosso.

Il Cap. Monaco, nato a Lecce il 1° gennaio 1921 ed ivi residente, è laureato in giurisprudenza. Assunto al Banco di Roma nel 1946, appena rientrato dalla prigionia è andato in pensione nel 1981. Da tale data, fino al 1987, è stato consulente finanziario della Banca Taborrino di Maglie, ricevendo dal Presidente Pertini l'onorificenza di Cavaliere dell'O.M.R.I. in considerazioni di particolari benemeritenze.

La sua vita militare iniziò nel 1941 frequentando il Corso AUC. Nominato Sottotenente, fu destinato al 31° rgt. carri, con sede a Siena. Successivamente frequentò un corso di addestramento sui carri L/6 a Civitavecchia. A novembre del 1942, incorporato nel 136° Battaglione controcarri, s'imbarcò a Napoli per partecipare, sbarcando in Tunisia, unitamente ad un battaglione tedesco e ad una Sezione di Sanità, alle operazioni di guerra. Fu



fatto prigioniero dai francesi e destinato, insieme a due Generali ed a circa 1.100 Ufficiali italiani, al Campo di Sàida (Algeria) dal maggio 1943 ad aprile 1946. Per aver partecipato a tali operazioni belliche gli è stata concessa la Croce al Merito di guerra. Fu congedato con il grado di Tenente l'8 agosto del 1946. Nel 1950 ricevette la nomina a Capitano.

A Lui giungano gli applausi più calorosi di tutti i Carristi d'Italia, accompagnati dal grido all'unisono: Capitano, auguri vivissimi e sempre Ferrea Mole e Ferreo Cuore!"

Giuseppe Leo



straordinaria visita alla Sezione di Splimbergo

Giornoata quella di oggi, 20 giugno 2014, decisamente al di fuori della normale "routine" per gli Associati.

E' stata, infatti, gradita ospite, proveniente dall'Inghilterra la signora Carla Ballico Daun, figlia del Ten.Col. Mario Ballico cui è intitolata la Sezione ANCI di Splimbergo. Visibilmente entusiasta e partecipe, la gentile signora Carla ha ascoltato, direi anche con emozione, le parole del Presidente dell'Associazione, Ten.Col. Battista Ronchis, e del suo Segretario Lugt. Salvatore Patisso.

Oltre ad avere illustrato le varie tappe della vita della Sezione, il Presidente ha ripercorso i tratti salienti della vita militare del padre della Signora Carla, soffermandosi su precisi episodi che hanno caratterizzato la sua carriera militare.

Un brindisi augurale, la doverosa firma da apporre nel registro degli ospiti illustri, nonché la foto di rito davanti alla Sede, ha concluso questa visita, che noi tutti speriamo verrà ripetuta nel tempo.

Mar. Magg "A" Carlo BORELLO



restaurati i Capitelli della Chiesa di Baseglia



La chiesa di S.Croce Baseglia

Il giorno 08 giugno, Il Parroco della parrocchia di Gaio Baseglia, Mons. Giovanni Stivella ha inaugurato e benedetto il restauro di una pittura dedicata a San. Cristoforo Martire del III secolo e di Santa Elena Imperatrice del IV secolo. San Cristoforo è dipinto su una parete esterna, mentre Santa Elena si trova all'interno della chiesa di Baseglia dove, dopo il restauro, fa bella mostra con le stupende pitture di Amalteo. L'Associazione Carristi di Spilimbergo, saputo dell'inaugurazione e constatato che all'esterno della chiesa ci sono due Capitelli di pregevole fattura, i gradini ed altri manufatti che circondano la stessa, purtroppo da molto tempo non puliti, e forti ormai dall'esperienza acquisita nel manutenzionare i Monumenti ai Caduti, si sono armati di idropulitrice e spazzole, hanno ripulito il tutto ridando ai Capitelli l'antico splendore e a quanto circonda la chiesa una efficace ripulita.

Il Parroco, nella suo discorso, ha ripetutamente ringraziato i Carristi di Spilimbergo per la loro disponibilità, spirito di abnegazione e professionalità.

I Carristi senza pubblicità, ma con molta volontà e capacità si prestano gratuitamente a mantenere pulito ed integro il patrimonio architettonico, frutto di tanti sacrifici dei nostri predecessori che hanno voluto lasciare traccia del loro attaccamento alla Chiesa ed alla fede cristiana.

Un "ferreo" BRAVP" a tutti i Carristi della Sezione di Spilimbergo!!!

Le foto fanno vedere il risultato dell'intervento.



Capitello e sullo sfondo San Cristoforo



Mondo in marmo - Anno Santo 2000



Capitelli e gradini lavati



Gradini e basamento della croce di ferro



Croce di Aquileia

SEZIONE DI TREVISO

manifestazione carrista a Vittorio Veneto



Lo scorso 2 giugno è stata tenuta una bella Manifestazione carrista a Vittorio Veneto.

Il carrista Pier Giorgio Calza ci ha inviato le immagini che seguono. Immagini molto più rappresentative delle parole.

Nelle foto 1/2/3/4 le foto più significative della sfilata, avvenuta in gran stile e in presenza di alcune sezioni del Veneto





Torta Carrista realizzata per l'occasione del pranzo presso ristorante Prealpi a Conegliano (TV)

Consegna del vecchio labaro della sezione di Treviso presso la chiesetta di San Giuseppe (Vittorio Veneto) inaugurata nel 2012 come "Sacratio delle Bandiere"



Benedizione dei 2 nuovi labari dei carristi appartenenti alla marca Trevigiana sezione di Treviso

Consegna della Tessera dei soci carristi della Marca Trevigiana consegnata dal Maggiore Bertola (presidente del Veneto sezione dei carristi) con la presenza del Ten. Luciano Brichese al Sig. Corbanese Ernesto classe 1927



Commemorazione dei caduti presso il sacrario delle Bandiere con la presenza del Tenente Luciano Brichese presidente della sezione di Treviso, l'ex Sindaco Da Re e il vicesindaco di Cordignano (TV)

gemellaggio fra le Sezioni di Treviso ed Ancona



Anche se con un poco di ritardo, vi riportiamo un bel servizio fotografico di questa encomiabile e tradizionale iniziativa che si è svolta il 1° ottobre del 2013, finalizzata a rendere più saldi i legami dei Carristi delle Due Marche. Aggiungiamo anche due foto di altri eventi della Sezione di Treviso.

Sacrario Caduti di Senigaglia



Cimitero di Ripe (Ancona)



Ristorante dell'hotel Cristallo (Senigaglia).
Scambio di crest tra le Due Marche



Visita al monumento dei Caduti



Chiesetta della Cima Grappa (Agosto 2013)



Festa della Pace (giugno 2013)

raduno 60° Corso AUC "Carristi"

Il simpatico Raduno dei Carristi che hanno frequentato a Caserta, nell'anno 1970, il 60° Corso AUC, si è svolto il 23 marzo a Firenze con il seguente programma:

- Concentramento dei partecipanti presso la Stazione di Firenze;
- Visita alla Farmacia Officina Storica di Santa Maria Novella;
- Pranzo al ristorante tipico MASO;
- Visita in centro storico di Firenze.

Momenti di vera commozione hanno caratterizzato il primo approccio dei convenuti, gli AUC del 60° corso della Compagnia Carristi "Byr Hacheim". Dopo pochi minuti di "contatto fisico", ci siamo comportati come se fossero passati 4 mesi e non 44 anni. Salvo l'aspetto più "importante", occhiali per vederci meglio e capelli imbiancati o diradati, ci siamo riconosciuti e messi in confidenza come in camerata. La gradita presenza delle signore ha reso la giornata più scorrevole e confidenziale. Prima del pranzo, organizzato presso un tipico ristorante "fiorentino", abbiamo fatto una breve visita alla Farmacia Storica dei frati Domenicani che data il primo insediamento al 1300. Il pranzo, alla carta, è stato apprezzato per la qualità e la cortesia del gestore. A cura dell'organizzazione abbiamo fornito a tutte le signore presenti un omaggio

floreale con i colori rosso - blu della specialità Carristi. Ora parte integrante dell'Arma di Cavalleria. Alla fine del pranzo è stata servita una torta dedicata all'evento. Una passeggiata con visita ai monumenti caratteristici di Firenze ha completato la giornata. Ci siamo lasciati con l'impegno di trovarci sicuramente a Caserta, presso la scuola Ferrari Orsi, il giorno 26 giugno 2014. L'invito è stato esteso alle altre specialità del 60° Corso AUC ed il Capo Corso Francesco Immediato sta raccogliendo adesioni e prendendo contatti per la miglior riuscita dell'organizzazione.

Allegate alcune foto della giornata. Mi duole non aver fatto la foto di gruppo dei presenti, ma l'euforia e l'emozione hanno fatto saltare alcune cose "pensate". Faremo meglio la prossima volta, d'altronde questo è stato definito il "mini raduno di prova". A questo simpatico Raduno hanno partecipato i Carristi Enver Bardulla, Mauro Billi, Lamberto Bozzi, Luciano Brusciotti, Roberto Cretti, Giuliano Morandi, Roberto Paolini, Mario Pierotti, Eraldo Polleschi e Mauro Somigli, con le rispettive Consorti.

Mauro Somigli



sempre meno Carri

La basilare dottrina sull'uso dei carri, prevede che siano Impiegati in massa, ma se la massa non c'è, che si fa?

Nel mentre aumenta la diffusione e la qualità delle armi anticarro nel mondo, noi riduciamo i nostri pochi MBT per ragioni di bilancio, per favorire altri progetti e perché i carri sono roba da guerra: non si portano nelle missioni all'estero perché i nostri sono "soldati di pace". E' già... i feroci Danesi hanno in Afganistan i Leopard 2, cui hanno aggiunto ulteriori protezioni contro gli RPG e... un ombrellone per il sole (ovviamente mimetico da foresta!). Eppure siamo certi che il Re di Danimarca non intende diventare Imperatore dell'Afganistan!

Comunque, di Ariete ne sono stati costruiti pochi, c'è il problema dei pezzi di ricambio, speriamo che i 40 in meno siano utilizzati bene, però... che peccato! Ma i rimanenti 160 saranno migliorati, tirati a lucido, speriamo che montino almeno una 12,7 mm e che siano verniciati addirittura con la mimetica regolamentare Nato a ben tre colori. Avevamo anche i Leopard 1 A5, pochi ma buoni, ormai da considerarsi carri medi. Pezzi di ricambio in abbondanza a basso prezzo. Proprio perché più "piccoli" e più "leggeri" si adattano meglio di un carro pesante alle strade delle nostre (molte)

montagne, al terreno dei Balcani, etc. Poi, diciamo, un carro efficiente, anche se vecchio, è sempre un carro armato e la presenza di carri, in un certo luogo è, ancor oggi, un'ipoteca.

Incursori, blindati leggeri o forze pesanti aversarie, devono comunque tener conto se vi siano dei tanks e non possono agire nella zona di operazioni con la stessa libertà che avrebbero se non ci fossero. Concetto facile da capire e incontrovertibile per la sua ovvietà.

Faccio un esempio iperbolico: tutto il Nord Africa e il Medio Oriente sono in fiamme, non si sa quale sorta di regimi prenderanno il potere. La Sicilia è l'isola più importante nel cuore del Mediterraneo. Perché non metterci qualche decina di Leopard? Certo è un'ipotesi assurda: la Nato ha il dominio del cielo e del mare. Però i Russi vogliono tornare ai mari caldi, però dall'Africa arrivano barche e barconi con centinaia di persone a bordo che spesso "non vengono visti"... e se arrivassero cinquecento commandos travestiti da profughi per consegnare la Sicilia ai veri credenti?

Gli USA riducono la loro presenza in Europa: la loro attenzione è nel Pacifico. Se, in concomitanza, passando dal Bosforo, o partendo da Tartus, la flotta russa "mostrasse i denti" distraendo l'attenzione di forze aereo-navali Nato, mentre in

Grecia, a causa della crisi, ci fosse la guerra civile e in Italia e Spagna le Istituzioni stessero barcollando?

Naturalmente l'ipotesi di caos sopra descritta, tanto per fare un esempio, non sarebbe risolta da 50 Leopard nel posto giusto (1), però darebbero una bella garanzia, perché non basterebbero più le centinaia di commando, ci vorrebbe una forza anfibia convenzionale, il raduno della quale metterebbe in allarme le forze Nato, dando il tempo di preparare la contromossa e agire di conseguenza, rendendo impossibile l'azione della controparte. Che dire di più con la logica e gli ipotetici esempi? Fermiamoci qui e lasciamo ad altri più competenti e più informati le decisioni. Però... com'erano belli i nostri carri!

Marco Lovatti

(1) Ricordiamoci però che l'Impero Romano d'Oriente è caduto perché l'Imperatore non aveva acquistato da un progettista ungherese (un Dott. Bull dell'epoca) un grande cannone, comprato invece dai turchi assediati, che con due colpi al giorno, senza fretta, fece breccia nelle mura di Costantinopoli... e fu la fine.

accantonare gli F35, buona idea?

E' un parere diffuso, non c'è che dire: costano tanto. Hanno problemi di messa a punto. È naturale, anche le Ferrari li hanno e gli F35 sono le Ferrari del cielo. E' una generazione avanti rispetto agli altri aerei militari oggi esistenti. Parti di rispetto vengono costruite in Italia, a Cameri (Novara) e quindi danno lavoro e, siccome tale base è designata come centro di manutenzione per tutte le aeronautiche europee che si doteranno di tale velivolo, sono assicurate delle cospicue entrate per almeno due decenni.

I carri armati, le navi da guerra e gli aeroplani militari restano in servizio trent'anni e naturalmente necessitano di revisioni e di aggiornamenti tecnologici anche importanti, pur rimanendo spesso l'aspetto esterno il medesimo.

Facciamo un esempio: i carri italiani "Ariete" hanno una buona centralina di tiro elettronica, ma risale a vent'anni fa; montandone una allo stato dell'arte, cioè di ultima produzione, l'efficienza del mezzo aumenterà notevolmente.

I governi precedenti, restando in tema, hanno eliminato i "Leopard" e ridotto gli "Ariete" a 160 esemplari (ma non si creda che domattina

siano efficienti 160 carri pronti per l'uso). Speriamo che la minaccia si preavvisi con largo margine. Anche la Marina Militare deve pensionare molte navi delle poche che ha in dotazione. Forse ci vendiamo anche la Garibaldi che, anche se piccola, è pur sempre una portaerei.

Ma gli F35 a cosa servono? A cosa servono navi armate e veicoli corazzati? In caso di emergenza. Facciamo parte della NATO e dell'Europa e abbiamo degli impegni.

L'Italia poi, si sa, è ritenuta un alleato valido quanto il due di coppe: siamo inondati dalla disistima internazionale, rendiamocene conto. Ma i cittadini superassati dallo Stato, martoriati da Equitalia, dai costi dell'energia, dalla svalutazione reale (non quella ufficiale dell'ISTAT), comprensibilmente, tendono a vedere di lontano eventuali minacce.

La stabilità in Europa? A est ci pensa Putin con i suoi metodi "rustici", a ovest ci pensa la Germania con altre politiche più moderne.

Gli americani hanno spostato la loro attenzione, nonché armi e bagagli nel Pacifico, ove sono esplose nuove potenze e superpotenze e l'Europa ha perso importanza ai loro occhi, fi-

guriamoci l'Italia (Maccaroni, Mandolino e Mafia)! E ciò nonostante il buon comportamento dei Nostri Soldati nelle missioni all'estero: manca una credibilità politica.

Contrariamente a "France 24" le nostre televisioni ci raccontano poco di Africa e di Medio Oriente, ma nel cuore del continente nero c'è una guerra che ha fatto oltre 100 mila morti, il Nord Africa è in mano a regimi o lotte interne e di incerto orientamento (a nessuno di questi paesi interessa una democrazia occidentale, cioè di tipo greco), in Siria è guerra aperta, la Turchia, sotto sotto, sogna di ritornare all'Impero Ottomano e acquista armi in gran quantità. La Persia, col suo regime teocratico, non si sa cosa farà, Israele è sempre con i nervi tesi, l'Afghanistan è un rebus... etc.

Dunque, se guardiamo seriamente, non siamo in tempo di pace ed essere attrezzati per il peggio non guasta. La crisi militare dell'Impero di Occidente e la sua fine, fu preceduta da anni di crisi economica e morale: non vorrei fossimo su quella strada: bisogna rimanere tecnologicamente superiori alle potenziali minacce e allora... avanti con l'F35 (ma non solo).

Marco Lovatti

il significato del 25 aprile

Signor Direttore,

a 20 chilometri da Bologna, c'è il Comune di Pianoro.

Alla fine del '44 tedeschi e americani si scontrarono in combattimenti furiosi nell'aspro terreno della zona, mentre sulla Adriatica avanzavano i compositi reparti del Commonwealth e il Corpo di Liberazione Italiano con i Gruppi di combattimento Legnano, Folgore, Friuli, Cremona e Mantova (con poca artiglieria e senza carri armati).

Nella zona di Pianoro dietro ogni masso, dietro ogni curva c'era una mitragliatrice e un solo carro armato, na-

scosto in una grotta, usciva sparando (e subito spariva) sui Fanti della 91° Divisione di Fanteria americana che lasciarono tremila morti e, altrettanti, i tedeschi, i quali, bersagliati da 24.000 (ventiquattromila) cannonate in una settimana, alla fine si ritirarono, lasciando 180 militi della GNR armati di moschetto e di qualche panzerfaust, omaggio dei camerati germanici: neanche a dirlo, vinsero i soldati USA, assieme ai Brasiliani schierati nei pressi.

A Bologna entrarono per primi i Polacchi, oltre 1.300 dei quali riposano per sempre lungo la via Emilia, a San Laz-

zaro di Savena, nel tratto che oggi si chiama via Dozza. Migliaia furono i Caduti del rinato Esercito italiano da Montelungo, nei pressi di Cassino, alle paludi di Ravenna dove i Marinai del San Marco ebbero perdite vicine al 50% degli effettivi impiegati, etc..

Il 25 aprile ricordiamoci di tutte queste cose e che molti stranieri sono caduti anche per la nostra Libertà e questo fatto, in bene o in male, ci lega politicamente, economicamente e militarmente a quei popoli.

Marco Lovatti

un ricordo ed un "Grazie, ragazzi"

Dopo tanti anni continuo ad essere legato al periodo passato con le "stellette" ma soprattutto con tutti coloro che con me hanno vissuto quel momento di 15 mesi nello splendore dei miei vent'anni, con amici carristi eccezionali, cavalcando un carro armato. Oggi a distanza di tanti anni ricordo con particolare affetto tutto quel periodo che mi ha maturato responsabilizzato, e a tutti l'abbraccio più affettuoso, con alcuni di loro ho dei contatti ancora diretti con altri meno, con alcuni non più. Il tempo e la lontananza hanno giocato a nostro sfavore, ma resta il ricordo anche di loro che con me nei CARRISTI hanno prestato il servizio di leva. Non nascondo il piacere quando capita di andare in visita a Bellinzago dove c'è il museo storico dei carri ed emozionarmi sempre toccando quasi accarezzando il mio M47.

Serg. carrista ACHILLE VITALI



Equipaggi carri M47 del 68° Rgt. "Legnano" - IV Btg. di Monza, nell'estate del 1973. Alle spalle di tutti c'è il nostro S.Ten. Arbutto di Torino.

In questi giorni siamo tutti scossi da episodi di corruzione in occasione della realizzazione di importanti opere pubbliche. Con questa notizia proviamo a consolarci pensando che avendo a che fare con persone per bene e non ladri, si riesce a fare belle cose.

SEZIONE DI SPILIMBERGO

INAUGURAZIONE DI UN CIPPO COMMEMORATIVO EX CASERMA "DE GASPERI" IN VACILE DI SPILIMBERGO

Una moltitudine di baschi e penne nere ha partecipato, sabato 29 marzo 2014, alla inaugurazione di un cippo commemorativo all'esterno dell'area della ex Caserma "G.B. De Gasperi, ora sede del più grande parco foto voltaico del Friuli.

L'Associazione Carristi di Spilimbergo, nella figura del suo Presidente, Ten. Col. cr. Battista RONCHIS ha avuto l'onore, in collaborazione con il Ten. a. Giuseppe BISARO, del caporale art. Fabio DASSIE e del caporale Omar GATTI di organizzare e coordinare le varie fasi dell'evento.

L'ex Caserma Intitolata alla duplice medaglia d'Argento al Valor Militare "G.B. De GASPERI", dal 1967 al 2002 ha ospitato prima Reparti della Divisione "Ariete", della 32^a Brigata Corazzata "Mameli", in seguito, il Battaglione Logistico "Julia" e il Gruppo di Artiglieria c/a "Udine".

Nel suo intervento, il Ten. Col. Ronchis, Presidente della Sezione ANCI di Spilimbergo ha detto: "Manteniamo viva la storia delle unità che si sono avvicendate nella caserma De Gasperi e siamo orgogliosi di aver servito la nostra Patria in queste unità, ottemperando all'art.52 della Costituzione dove indica che la difesa della Patria è Sacro dovere dei cittadini e oggi che, fortunatamente, abbiamo inaugurato un Cippo voluto a perenne ricordo, ma ancor più gradito perché ci è stato donato, facendo sì che questo posto dovrà essere il punto di ritrovo per rievocare un bel periodo della vita trascorso in queste indimenticabili Unità".

Il Ten. Col. Ronchis ha poi formulato la proposta che "il muro di cinta della caserma possa diventare un murales (anche di mosaico) rappresentante periodi di storia delle guerre e la storia e i simboli dei reparti utilizzando le eccellenze che ci sono a Spilimbergo, la scuola di mosaico e i pittori e potrebbe diventare una zona di sviluppo e di aggregazione".

Alla cerimonia sono intervenute numerose Autorità. Fra queste il Sindaco di Spilimbergo dott. Renzo Francesconi, l'Assessore Regione FVG Armando Zecchinon; il Comandante del 32° Rgt. carri Col. Nicola Gorgoglione, il C/te della Polizia stradale di Spilimbergo, il Presidente Regionale Carristi del FVG. Ten. Col. Luigino Boldrin, il Presidente della sezione ANCI di Trento Enzo Manicor, il Presidente ANCI Treviso Luciano Bricchese, il Capitano degli alpini Gianluca Cinque ed altri.

La presenza di decine e decine di Labari e Gagliardetti delle varie Armi ed Associazioni intervenuti è stata la testimonianza della volontà di lasciare un perenne ricordo, alle future generazioni, di quello che l'ex Caserma "G.B. De Gasperi", ha saputo generare nel breve periodo della sua esistenza.

Mar. Magg "A" Carlo Borello



In questi giorni siamo tutti scossi da episodi di corruzione in occasione della realizzazione di importanti opere pubbliche. Con questa notizia proviamo a consolarci pensando che avendo a che fare con persone per bene e non ladri, si riesce a fare belle cose.

SEZIONE DI SPILIMBERGO

INAUGURAZIONE DI UN CIPPO COMMEMORATIVO EX CASERMA "DE GASPERI" IN VACILE DI SPILIMBERGO

Una moltitudine di baschi e penne nere ha partecipato, sabato 29 marzo 2014, alla inaugurazione di un cippo commemorativo all'esterno dell'area della ex Caserma "G.B. De Gasperi, ora sede del più grande parco foto voltaico del Friuli.

L'Associazione Carristi di Spilimbergo, nella figura del suo Presidente, Ten. Col. cr. Battista RONCHIS ha avuto l'onere, in collaborazione con il Ten. a. Giuseppe BISARO, del caporale art. Fabio DASSIE e del caporale Omar GATTI di organizzare e coordinare le varie fasi dell'evento.

L'ex Caserma Intitolata alla duplice medaglia d'Argento al Valor Militare "G.B. De GASPERI", dal 1967 al 2002 ha ospitato prima Reparti della Divisione "Ariete", della 32^a Brigata Corazzata "Mameli", in seguito, il Battaglione Logistico "Julia" e il Gruppo di Artiglieria c/a "Udine".

Nel suo intervento, il Ten. Col. Ronchis, Presidente della Sezione ANCI di Spilimbergo ha detto: "Manteniamo viva la storia delle unità che si sono avvicinate nella caserma De Gasperi e siamo orgogliosi di aver servito la nostra Patria in queste unità, ottemperando all'art.52 della Costituzione dove indica che la difesa della Patria è Sacro dovere dei cittadini e oggi che, fortunatamente, abbiamo inaugurato un Cippo voluto a perenne ricordo, ma ancor più gradito perché ci è stato donato, facendo sì che questo posto dovrà essere il punto di ritrovo per rievocare un bel periodo della vita trascorso in queste indimenticabili Unità".

Il Ten. Col. Ronchis ha poi formulato la proposta che "il muro di cinta della caserma possa diventare un murales (anche di mosaico) rappresentante periodi di storia delle guerre e la storia e i simboli dei reparti utilizzando le eccellenze che ci sono a Spilimbergo, la scuola di mosaico e i pittori e potrebbe diventare una zona di sviluppo e di aggregazione".

Alla cerimonia sono intervenute numerose Autorità. Fra queste il Sindaco di Spilimbergo dott. Renzo Francesconi, l'Assessore Regione FVG Armando Zecchinon; il Comandante del 32^o Rgt. carri Col. Nicola Gorgoglione, il C/te della Polizia stradale di Spilimbergo, il Presidente Regionale Carristi del FVG. Ten. Col. Luigino Boldrin, il Presidente della sezione ANCI di Trento Enzo Manicor, il Presidente ANCI Treviso Luciano Brichese, il Capitano degli alpini Gianluca Cinque ed altri.

La presenza di decine e decine di Labari e Gagliardetti delle varie Armi ed Associazioni intervenuti è stata la testimonianza della volontà di lasciare un perenne ricordo, alle future generazioni, di quello che l'ex Caserma "G.B. De Gasperi", ha saputo generare nel breve periodo della sua esistenza.

Mar. Magg "A" Carlo Borello



ci ha scritto Pietro Parlani



Scan 1

Egregio Direttore,
invio alcune foto riguardanti i nostri Eroi, da me ritrovate a Novogro. La prima foto (*Scan 1*) è quella del carro della Medaglia d'Oro al V.M. Ten. Ugo Passalacqua. Il Ten. Passalacqua era già stato decorato di Medaglia d'Argento in Spagna per i fatti

di Rio Ter il 6 febbraio del 1939. La Medaglia d'Oro gli fu conferita (alla memoria) per i fatti di Klisura (fronte greco) il 27 gennaio 1941. Le due foto (*Fanucci 1 e Fanucci 2*) si riferiscono al funerale del Ten. Fanucci Flavio, Medaglia d'Argento per i fatti di Kopliku, fronte greco-alba-

nese (11 aprile 1941), Seguono alcune foto (*Cimitero Carristi Albania 1 - 3*) del cimitero dei Carristi in Albania. Sulle croci si leggono i nomi di due dei nostri decorati alla memoria. I carristi appartenevano tutti al IV Battaglione del 31° carri della div. "Centauro".



Fanucci 1



Fanucci 2



Cimitero Carristi Albania 1



Cimitero Carristi Albania 2

L'informatica ci aiuta in tantissime cose. E questa volta ci ha offerto un bellissimo contributo di ricordi ed immagini. Non siamo riusciti a comprendere chi è il destinatario di questo messaggio. Ma non importa: lo vogliamo condividere con tutti i lettori della Rivista. A Voi la lettura di questo messaggio e la visione delle belle foto.

ricordi belli ed immagini bellissime... del Gen. Domenico De Maria

Caro Prodocimo,

Le allego con molto piacere un gruppo di foto che dovrebbero interessarLa e che si riferiscono al periodo della grande 6^a cp. carri "Lampo" anni 69/70.

La prima fa parte della sfilata in occasione della festa del 132° rgt. carri, 27.05.1969, allorquando operavamo ancora con gli M47, anche se il carro del Cte di cp., come può notare, era già un M60, parte dello stock di 16 di prima assegnazione al X btg. carri.

La seconda ritrae di spalle il S. Magg. Nichilo, armaiolo, il Ten. Battistini, il sottoscritto ed il Ten. Crisci durante un'esercitazione a fuoco sul Meduna-Cel-

lina con la cp. già operativa sugli M60.

La terza, la quarta e la quinta si riferiscono alla cerimonia di commiato del Ten.Col. Antonio Viesti che cedeva il Cdo di Btg. al Magg. poi Ten.Col. Carmelo Barba (ottobre 1969).

La sesta ritrae la cp. ormai su M60 alla festa del rgt. il 27.05.1970.

La settima e l'ottava sono due momenti ricordo del vostro congedo: in una è ben visibile accanto a me il Mar. Magg. Vernia, mentre nell'altra compare il Cte di Btg. Ten.Col. Barba. Manca in entrambe il Ten. Battistini quel giorno assente.

L'ultima si riferisce allo sfilamento a piedi durante una cerimonia presso la

Caserma Fiore di PN: Cte del btg. di formazione era il Magg. Perani, Vice Cte del X btg. carri (in primo piano). La nostra cp. seguiva ma soltanto Lei, se ricorda l'evento, potrà precisarmi se si tratta del vostro contingente o di quello successivo.

Mi farebbe piacere poterLa individuare nel gruppo-ricordo se mi aiuterà con qualche indicazione.

Invio questo messaggio anche al Gen. Battistini che aspetta le stesse foto per eventuale pubblicazione sul periodico dell'Associazione.

Ancora grato del buon ricordo e in attesa di risentirLa, La saluto cordialmente. Gen. Domenico De Maria.





(COMMENTO DEL LETTORE GUIDO SULL'ARTICOLO PUBBLICATO SUL NUMERO 278 DELLA RIVISTA...)

OLTRE FUKUSHIMA

L'articolo mi sembra approfondito ed equilibrato, mette in evidenza la pericolosità e i danni, sia ambientali e in via indiretta anche economici, che il nucleare può causare anche per tempi lunghissimi.

È interessante il parallelo con la situazione che abbiamo in Italia, in Campania, detta "Terra dei Fuochi" dove sono stati smaltiti tonnellate di rifiuti tossici e radioattivi che hanno determinato l'inquinamento delle falde acquifere con conseguente sviluppo di tumori di gran lunga superiore alla normale media statistica. Situazione sottovalutata sia dalla classe politica locale e nazionale che dall'informazione tutta. Questo parallelo mette in evidenza tutta la gravità della situazione campana.

L'autore non si schiera, ma mette in guardia i leader mondiali che hanno messo lo sviluppo nucleare al centro dei loro programmi politico-economici del pericolo che il nucleare, sia per uso militare che per uso civile, possa sfuggire di mano e creare problemi ambientali per millenni e inevitabili conseguenze per la salute anche per le generazioni future.

ricordi di un tempo che fu...



Pallotta, Maretti ed altri villaggio Berta IX 41

Caro Direttore, invio due foto a me particolarmente care.

La prima è una foto scattata nei pressi del Villaggio Berta (Cirenaica) nel settembre del 1941, in occasione della costituzione del 132° carri e della consegna del primo carro (uno dei primi M14/41 giunto in Africa Settentrionale), sul quale è disposto il gruppo ritratto.

Sono riconoscibili, al centro, il generale Pallotta, comandante dell'Ariete, alla sua sinistra, il tenente colonnello Prestisimone (l'eroe di Bir Hacheim); alla sua destra, un ufficiale di SM (riconoscibile dall'aquila sulla bustina, (verosimilmente il Capo di SM del XX CA); immediatamente dietro Prestisimone posa il Colonnello Comandante dell'8° Bersaglieri (?).

Tornando alla prima riga, alla destra dell'ufficiale di SM è ritratto il Colonnello Maretti, Comandante del 132°. L'ultimo della riga, in fondo a sinistra per chi guarda, seminascosto, compare il donatore della foto: il Tenente Colonnello

del ruolo d'onore, ingegner Franco Osvaldo Maghini, allora Tenente e attualmente il più anziano degli Ufficiali che prestarono servizio al comando dell'Ariete. A lui sono grato per il dono dell'originale della foto.

La seconda foto ritrae i sui gradini dell'accesso al comando di Battaglione, i capicarro del 3° carri /32^a B. cor., che parteciparono alla Display Determination 1982. Oltre a me, al centro, sono riconoscibili, alla mia sinistra, l'allora Capitano Silvano Perrino, Comandante della 2^a compagnia; alla mia sinistra, è ritratto l'allora capitano Raffaele Mauriello, Comandante della 1^a, con alla sua destra il suo Tenente, Pasquale Rossacco.

La riga arretrata è composta di Sottotenenti dei quali mi sfugge il nome e, dietro ancora i Sergenti maggiori e Sergenti capicarro, che ricordo bene e che sono ora ormai

tutti Primi Marescialli. Molta nostalgia per un grande Reparto carri. e per i suoi uomini.

Saluti ferrei.

Mimmo Schipsi



Capicarro del 3° carri (Galas)

MONS. IRMO GUIDI

(1934 - 2014)

Ho avuto molti dubbi prima di mettere il titolo di Monsignore davanti al nome di Irmo Guidi che per noi carristi e bersaglieri del 32° nei primi anni '70 era semplicemente Don Irmo senza gradi militari e titoli ecclesiastici. Ora che è morto nella sua Cesena il 13 gennaio 2014 auguro possa perdonare dall'alto dei Cieli questo ultimo strappo alla sua modestia. Era capitato a Tauriano un po' spaesato da tutto quell'apparato militare e dalla disciplina evidentemente diversa da quella del Centro di Addestramento della Polizia Militare di Cesena da dove proveniva. Mi chiese subito di come comportarsi e di come meglio fare il cappellano militare fra tanti ufficiali e sottufficiali con e senza famiglia e fra tanta gioventù lontana da casa. Non potevo che rispondergli di fare il prete come gli avevano insegnato senza paura di esserlo e di sembrarlo. Qualche diverso non poteva fare molti danni.

Fu bravissimo. Aveva un particolare ascendente con i giovani dai quali era molto amato nonostante in giro non ci fossero molti stinchi di santo. Ancora mi domando come facesse ad avere tanto ascendente con quel suo tranquillo modo di fare e quel sorriso permanente e cordiale. Non ricordo mi abbia mai chiesto qualcosa per sé o per qualcuno anche se certamente era sempre pronto ad aiutare tutti. Un giorno gli chiesi di quello strano nome e mi rispose che sua mamma si chiamava appunto Irma ed era morta dandolo alla luce. Non era stato quindi particolarmente felice nella sua infanzia ma certamente qualcuno aveva cercato di sostituirla con amore. Lo ritrovai molti anni dopo in un raduno della Brigata Mameli nel quale ero capitato per caso. Se ne stava tranquillamente in disparte, un po' più rotondo di come lo avevo conosciuto ma sempre con tanti amici attorno. Mi disse che da pensionato faceva l'aiutante del suo parroco. Non sapevo che era diventato Monsignore e aveva scalato la gerarchia dell'Ordinariato Militare. Era stato insignito di onorificenze per il suo coraggio e la sua abnegazione nel terremoto del Friuli e da Roma aveva organizzato i pellegrinaggi militari internazionali a Lourdes dirigendo personalmente i cori dei militari di tutto il mondo. Questo perché era anche un bravissimo musicista ed organista. Insomma tutti si erano accorti che aveva capacità organizzative eccezionali e delle doti non comuni che si sforzava di coprire con il suo tratto cordiale e modesto. Non vorrei che ci sia stata qualche invidia per i suoi successi perché era pur sempre un romagnolo, era nato in una terra di contrasti, di mangiapreti e di preti spesso come lui fuori dalle normali misure.

Dire che non sarà dimenticato potrebbe sembrare retorica. Non lo è per me e per i bersaglieri e carristi del suo 32° Reggimento.

Giuseppe Pachera



notizie lieti

NOZZE TRANSOCEANICHE. FIORI D'ARANCIO FILIPPINI

Dall'altro capo del mondo, il giorno 17 maggio u.s., il segretario della Sezione di Seriate Beniamino Bianchi si è unito in matrimonio con la graziosa Gaudeflor Gongob. La famiglia carrista di Seriate (Presidente, Consiglieri ed Iscritti) augura ai novelli sposi tanta felicità e ferree congratulazioni.



GLI AUGURI DEI CARRISTI DI RAPALLO AL NOSTRO "NONNO" EMILIO

Il 17 febbraio u.s. il nostro socio e grande amico Emilio Ottonello "nonno" dei carristi Rappallesi, ha tagliato il traguardo delle 92 candeline ed ha voluto festeggiare questa ricorrenza in compagnia della moglie signora Ilda e di un gruppo di amici in un locale di Rapallo. Tramite le pagine del nostro giornale, vogliamo rinnovargli i più sinceri auguri anche da parte nostra e delle nostre consorti e un caro abbraccio ad un vero amico !!!!!
Forza Emilio avanti così che ci hai promesso ai 95 facciamo i fuochi !!!!

Il Presidente

Serg. Cav. Uff. Carmine Scrimatore

La nascita del secondogenito del Cap. Sergio Franco della sez. di Spilimbergo.

Il Papà Sergio e mamma Maria, uniti al fratellino Giuseppe, annunciano la nascita di Matteo. Auguri da tutti i Carristi d'Italia.



**Una sorpresa ed
auguri vivissimi al
Maresciallo
Michele Acampora!!!**

Il prossimo 28 ottobre ricorre il compleanno del Mar. Capo Michele Acampora, ormai nonno "a tempo pieno" nella splendida località di Agerola. La gentile consorte, la signora Ida Brancati, ci ha mandato questa bella lettera e questa splendida foto con il nipotino Glauco, chiedendoci di fargli una sorpresa con la pubblicazione nella nostra Rivista. Aderiamo volentieri, a condizione che il 28 ottobre la signora Ida prepari una "ideale" gigantesca torta per tutti i Carristi d'Italia che si stringeranno attorno al caro Mar. Acampora per dire tutti insieme, con ferrea voce: "Buon compleanno!!!"-



www.medicinprimalineas.org

Tel. 051-8731243 AGEROLA 21-1-2011
Gent^{mo} Direttore,
sono Iole Brancati, moglie del
Maresciallo Capo MICHELE ACAMPORA
nato ad AGEROLA il 28-10-42 e
ha esercitato il suo servizio,
per la maggior parte a LECORANO
(MI) presso il IV Regg. Fanteria
Carnarato PENTI. E' andato
in pensione Tra il 1984 e 1982
e, ha fatto un po' di Baby sitter
alle nostre due figlie, visto che
io lavoravo. Ci siamo poi
trasferiti ad AGEROLA, paese sulle
costiere Amalfitane, e qui ha
trovato fuori. Tutte le sue

Donare il 5x1000 è facile:
ecco il nostro codice fiscale 04504550965

Medici in
Prima Linea
soccorso - cura - salvare



www.medicinprimalineas.org

persone per la coltivazione di piante
ecc. Tutti lo considerano in buona
parte "Terremoto", visto che ne
esuberante in tutto e per tutto. Colgo
l'occasione essere visto che ci teniamo
in contatto. Le scrivo queste lettere
perché ho visto il servizio fatto nell'anno
scorso su EL ALAMEIN (succeso verso
fino ottobre e lui è nato il 28-10).
Le invio una FOTO dove è con il
nostro nipotino GLAUCO e le
chiedo cortesemente di pubblicarla.
Non so usare INTERNET quindi chiedo
aiuto per la coltura calligrafica.
Le ringrazio infinitamente e porgo
cordiali saluti a lei e tutti i Carristi.

Iole Brancati
Donare il 5x1000 è facile:
ecco il nostro codice fiscale 04504550965

Medici in
Prima Linea
soccorso - cura - salvare



La foto è graziosa come la ragazzetta che si chiama Sara. E' la nipote del nostro Presidente del Collegio dei Sindaci, Carmelo Cutrone. Sara non ha saputo resistere ed ha indossato, con vezzo grazioso, il basco di nonno Carmelo, rendendo omaggio ai colori carristi ed esaltando la sua fresca bellezza.

La bella ragazza di questa foto, ritratta in occasione del suo 18° compleanno, è la figlia del Segretario della Sezione ANCI di Civitavecchia Catello D'Aniello. E' stata anche la mascotte di quella Sezione in occasione del raduno di ASSOARMA dello scorso anno a Tor di Quinto (Roma).



Colomba della pace?
No... quando i Carristi
non avevano la radio.

LIBRO RAVASIO

Guerra e prigionia nelle memorie di Angelo Ravasio



Angelo Ravasio è nato a Seriate il 23 febbraio 1923 e con l'aiuto del prof. Pelliccioli e le socie del gruppo di mediazione didattica hanno riunito forze e passione realizzando questo libro di memorie che sono state raccolte e custodite per anni in una borsa assieme a dolori, angosce, solitudini e paure di una vita vissuta in gioventù tra guerra e prigionia.

Ravasio esordisce con una frase forte: "LA GUERRA NON LA VINCE NESSUNO".

Questa pubblicazione offre la possibilità di riflettere sul rapporto STORIA - MEMORIA e conoscere un periodo ancora poco approfondito, memorie di guerra, di prigionia di fame, di sofferenza e con questi appunti scritti con spontaneità trasforma la sua piccola storia che non è solo una vicenda personale, ma si intreccia con i grandi avvenimenti della storia.

Il libro raccoglie, oltre agli scritti, foto d'epoca, note biografiche, archivio e memorie divise in quaderni datati 1945, 1948, 2000, 2013, poesie, documenti personali, foto originali, medaglie e piastrine.

Il libro tratta il periodo dal 1941 fino al 1945 passando nel catastrofico 8 settembre 1943. Tra le righe di questo scritto c'è, in sintesi, di quei momenti, l'angoscia vissuta in battaglia prima e in prigionia dopo: "27 mesi, quei maledetti mesi, nei lager, un calvario, dice Ravasio, e quanti giovani morti sono passati a me vicino. Molti li ho accarezzati con le lacrime agli occhi..... CIAO E VI ABBRACCIO TUTTI".

Ravasio è uno dei pochi rimasti della Sezione "REDUCI DALLA PRIGIONIA" di SERIATE, con sede nella sala Ten. Col. carrista BRUNI come per volontà dell'allora presidente cav. Caglioni, Presidente di ambedue le Associazioni.





Ultra - La fine di un Mito

La guerra dei codici fra gli inglesi e le Marine italiane. 1934 - 1945

"Sulla base dei documenti originali dell'epoca, provenienti anche dalle autorità britanniche, viene fatta luce sui sistemi di decrittazione inglesi ed italiani. Ne esce un quadro del tutto diverso da quanto la "vulgata" ci aveva finora fatto credere, in particolare circa il mito costruito attorno alla presunta infallibile efficienza di ULTRA, alle incredibili capacità dei decrittatori inglesi ed ai devastanti risultati da loro conseguiti nella Seconda Guerra Mondiale, da un lato, e da una -forse voluta e criminale (si pensi all'affondamento di molte nostre unità navali all'uscita dai porti, dovuta al presunto tradimento di alcuni nostri ammiragli...)- inefficienza italiana, dall'altro.

Il libro di Enrico Cernuschi, che ha attinto informazioni di prima mano conservati presso gli archivi degli Uffici Storici della Marina, dell'Aeronautica e dell'Esercito italiani, apre ampi squarci sul velo di inesattezze (per non dire di falsità) che aveva finora coperto questi aspetti.

A parte il ridimensionamento del ruolo di ULTRA nella guerra in Mediterraneo, il lavoro evidenzia sia come le capacità di decrittazione da parte inglese concernevano soprattutto le comunicazioni tedesche, mentre quelle italiane rimasero in buona parte inviolate, sia come l'attività dei decrittatori italiani, riuscì ad avvisare per tempo molti Comandanti di nostre unità in mare, consentendo loro di evitare gli attacchi britannici.

Emerge così incontestabilmente come molte delle perdite e degli affondamenti da noi subiti siano stati dovuti al fatto che le informazioni relative alle operazioni pianificate dalla Regia Marina e da questa trasmesse agli alti Comandi tedeschi, venivano a loro volta da questi trasmessi ai loro comandi periferici tramite Enigma, ed

erano proprio queste comunicazioni ad essere intercettate e decrittate dai tedeschi!

Scritto da uno studioso annoverato dal Naval Institute dell'U.S. Navy tra i maggiori storici navali contemporanei, questo libro è destinato a far discutere proprio perchè, d'ora in poi,

sarà la stessa storia ufficiale britannica ad essere rimessa in discussione.

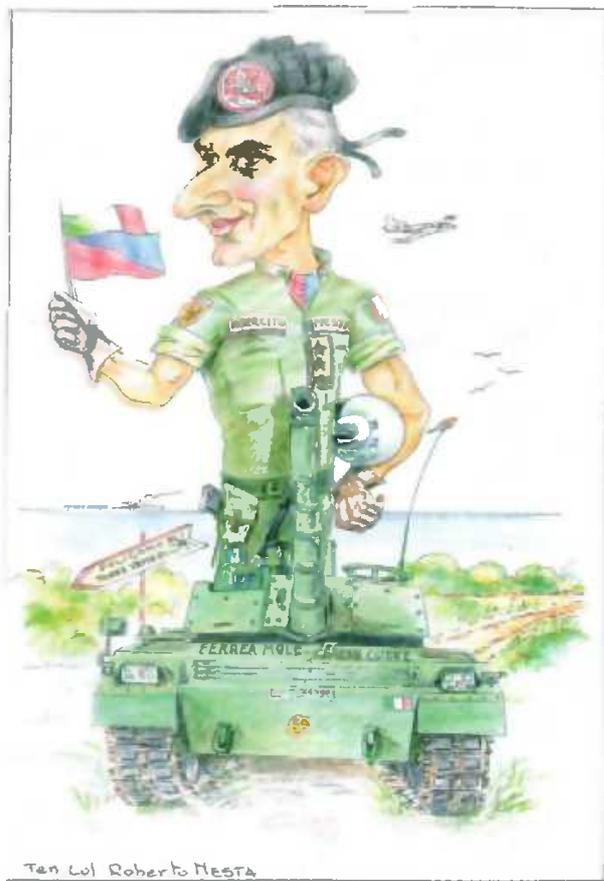
Autore: Enrico Cernuschi
Casa editrice: Mursia
Anno di edizione: 2014
Pagine: 260
Prezzo: € 16,00.



ENRICO CERNUSCHI

**«ULTRA»
LA FINE DI UN MITO
LA GUERRA DEI CODICI TRA GLI INGLES
E LE MARINE ITALIANE
1934-1945**

MURSIA



varie

Da Lecce, un impareggiabile busto carrista

Il Prof. Ugo Malacore, classe 1920, deceduto il 17 gennaio 2013, notissimo e famosissimo artista leccese, di pura tendenza classica, superbo e creativissimo modellatore di santi, di Madonne, di ritratti realistici di personaggi famosi e meno noti, di figure mitologiche, opere sparse in tutta Italia ed all'estero, usando quale materia prima l'argilla, rifacendosi ad un'arte che si perde nella notte dei tempi, è stato, sin dall'aprile 1999, "Socio ad honorem" della nostra Sezione, su segnalazione del sottoscritto quale suo Allievo alla scuola media negli anni 50.

Entrando nel suo studio si aveva l'impressione di trovarsi in un grande museo, tanta era l'abbondanza di meravigliose e perfette opere d'arte esposte. Egli, per merito, fu anche Accademico Tiberino.

Del Maestro, oggi, per qualche nostra

Sezione che ne fosse interessata all'acquisto, è rimasta l'unica copia disponibile del "Busto del Carrista", realizzata in terracotta bianca di Vicenza (dimensioni della base cm. 25 x 34; altezza cm. 42), verniciata color bronzo.

Se interessati, per informazioni o per l'eventuale acquisto, rivolgersi all'Arch. Luigi Malecore, figlio del Maestro, telefonando al numero 3280/695632.

*Giuseppe Leo
(Presidente Sez. ANCI di Lecce)*





Beh?!

Sei iscritto all'Associazione Nazionale Carristi d'Italia?

Ancora no?!

Allora questo è il momento per farlo!

Basta compilare il bollettino qui a fianco e spedirlo. Riceverai la tessera associativa e la nostra rivista trimestrale con tutte le notizie e le attività che riguardano l'Associazione ed i reparti, più gli inserti di storia, tecnica, attualità e tanto altro.

*Oppure chiama allo 064826136
Dalle 10:00 alle 12:00
il lunedì, mercoledì, venerdì*

**Se sei stato un carrista...
Riaccendi i motori!
Se lo sei tuttora...
Aiutaci a tenerli accesi!**

www.assocarri.it

123>

€ sul c/c n. 13152004 di Euro 20,00

IMPORTO IN LETTERE
INTESTATO A

ANCI Ass. Naz. Carristi d'Italia via Sforza, 8 - 00184 RM

CAUSALE

Quota associativa per l'anno

ESEGUITO DA

VIA - PAZZA

CAP

LOCALITÀ

BOLO DELL'UFFICIO POSTALE

€ sul c/c n. 13152004 di Euro 20,00

TD 123 IMPORTO IN LETTERE

ANCI Ass. Naz. Carristi d'Italia

CAUSALE

Quota associativa per l'anno

ESEGUITO DA

VIA - PAZZA

CAP

LOCALITÀ

BOLO DELL'UFFICIO POSTALE
codice bonifico

IMPORTANTE NON SCRIVERE NELLA ZONA SOTTOSTANTE!
importo in euro numero conto

tipo documento

Le uniformi dei Carristi dalle origini al 2004

Nello scorso numero della nostra Rivista abbiamo già pubblicato le prime due immagini della magnifica raccolta realizzata dal Ten. Pino Leo, Presidente della Sezione ANCI di Lecce, con una passione e professionalità decisamente straordinarie.

Proponiamo qui altre due immagini che mostrano l'evoluzione delle nostre uniformi. Nei prossimi numeri della Rivista saranno riprodotte ulteriori immagini fino alla situazione odierna.

Ancora un ferreo "grazie" a Pino Leo.





Geo
2009

1927

Pensieri *Rosso Blu*

comparsi sul sito www.assocarri.it

"Quelle tonnellate d'acciaio rappresentano la massa dei nostri cuori uniti sui cingoli dell'onore, quelli che ci portano sempre avanti !"

Pietro Malaguti

"Le divise sono tutte belle, onore a chi le porta, le ha portate e le ha nel cuore".

Claudia Vaccari

"Non poter indossare il fregio, riservato e autorizzato esclusivamente ai piloti e comandanti, è come se noi, serventi e cannonieri, avessimo recitato una parte ...Ma, invece, abbiamo fatto parte...siamo stati tutto quel tempo là dentro... 4~quattro~4...un solo Drago per tutti". **Carrista Battaglione**

"Il vostro colore è il mio; la vostra forza è la mia ...insieme per 15 mesi dalla Martelli a Vivaro. Ciao Carristi, tempore d'eroi." **Giovanni Garau**

"Noi Carristi voliamo lo stesso anche con 50 tonnellate" **Paolo Sbizzera**

"Quello che le "persone comuni" non possono capire... un soldato è un uomo col cuore più grande, più duro e più ferito perché ha vissuto esperienze più difficili, ha visto amici morire e salvarsi, ha fatto scelte che lo hanno cambiato per sempre ma è e rimane sempre un Uomo".

Marco de Carli

"Il nostro non è un semplice lavoro... ma una professione di vita, una volontaria e completa dedizione e la chiamiamo "PRESTARE SERVIZIO..."

Alessandro Scano

*Se odi dell'acciaio che stride,
se odi il rombo fragoroso di un motore,
se odi il tuono possente di un cannone,
se odi i palpiti vibranti di un grande cuore,
alza pronto lo sguardo.*

E' un CARRISTA che passa!

Ten. Giuseppe Leo

(Div. "Ariete" – 32° Rgt. – III Btg carri – 1965)



ricordi del nostro passato



Foto del 1958 scattata nella caserma "Polonio" di Gradisca d'Isonzo dall'allora Serg. Magg. Ferri del III Btg. del 183° rgt.f. "Nembo". Il carro nell'immagine è un M.26 Pershing. I due minicarristi a bordo sono Carlo Ferri (a destra) ed il fratello, tre e cinque anni rispettivamente. I due minicarristi avranno poi un percorso di vita parallelo e condiviso perché nei primi mesi del 1975 partiranno, poche settimane a distanza l'uno dell'altro, per frequentare i rispettivi corsi AUC.



In questa foto è ripreso il Maresciallo Pietro D'Alessandro, l'indimenticato papà della signora Agostina D'Alessandro Zecchin, la nostra straordinaria collaboratrice del sito www.assocarri.it

ricordi del nostro passato



Aurelia, caserma "D'Avanzo" 1° marzo 1960
Ufficiali e Sottufficiali dell'8° Rgt. corazzato



Aurelia, caserma "D'Avanzo" 1° marzo 1960
Cessione del comando del 1° rgt. Bersaglieri
corazzato da parte del Col. Alias



Caserta, caserma "Ferrari
Orsi", 13 dicembre 1958 - Giuramento del 14°
Corso AUC - Sfilata della 5° Compagnia