



Il Carrista d'Italia

Periodico dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Trimestrale - Anno LIV

00134 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. e Fax 06.48.26.136 - Tel. Milit. 3/6660

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Roma

7 8 9 lug. ago. set. 2014

280°



CARRI ARIETE COMBATTONO!

**NESSUN SOLDATO AL MONDO E' MAI RIUSCITO, NE MAI RIUSCIRA',
A FARE QUELLO CHE OGGI GLI ITALIANI HANNO FATTO,
DI FRONTE A NOI A EL ABD.**

Theodor Moller



All'interno le specifiche del Concorso letterario per gli studenti delle scuole medie superiori, indetto dalla Presidenza Nazionale, in occasione del Raduno nazionale che si terrà a Treviso nel 2015



Il Carrista d'Italia



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

ANNO LV - (280°)

n. 7/8/9

luglio/agosto/settembre 2014



Presidento 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 ottobre 2014

Il Carrista d'Italia

SOMMARIO

- 1 Editoriale del Presidente nazionale
- 2 Lettera al Presidente Nazionale
- 3 Concorso a premi in occasione del XXII raduno nazionale
- 5 Visita del Gen. De Maggio alla Presidenza nazionale
- 8 Scuola di Cavalleria - esercitazione "Fire Storm 2014"
- 9 Visita di un gruppo di Volontari alla Scuola di Cavalleria
- 10 Delegazione degli Emirati Arabi Uniti al 132° rgt. carri
- 11 32° rgt. carri ed Operazione "Strade sicure"
- 12 4° rgt. carri - Esercitazione "Back to the life"
- 13 Cambia il Comandante del 31° Battaglione del 4° rgt. carri
- 14 Cambio del Comandante del Btg. addestrativo della Scuola di Lecce
- 15 L'Imperatore Augusto, il fondatore dell'Impero romano
- 21 La costituzione del 132° rgt. carri in Africa Sett. nel settembre 1941
- 23 Tiger, storia e tecnica del più potente carro armato della II Guerra Mondiale.
- 33 Le attività dei Carristi
- 45 Pensieri, riflessioni e ricordi carristi
- 51 Incontri speciali fra Carristi
- 51 L'angolo delle foto
- 52 Esiste ancora un'Italia bella!
- 53 Lettere al Direttore
- 54 Hanno spento i motori
- 57 Notizie lieti
- 58 Abbiamo letto per voi
- 59 Le uniformi dei Carristi
- 60 Pensieri rosso-blu

Hanno collaborato,

Agostina D'Alessandro Zecchin, Roberto Polini, Achille Vitali, Adriano Beggio, Alessandro Eterno, Andrea Rebor, Anna Bertossa, Antonio Calligaris, Battista Ronchis, Carla Maria Merlin, Carlo Borello, Cataldo Zaza, Antonio Tomba, Enzo Manincor, Francesco Carro, Francesco Delfino, Germano Arione, Giancarlo Bertola, Giuseppe Borsato, Giuseppe Leo, Michele Veltri, Placido Maldì, Roberto Giannella, Vincenzo Di Natale.

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 10 dicembre 2014"**.

Informazione

La Presidenza nazionale è aperta nelle mattinate di lunedì, mercoledì e venerdì, dalle 10.00 alle 12.00.
Telefono tel. 06/4826136 - fax 06/ 8865240 ; e-mail presidenzaassocarri@libero.it

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

I mesi di ottobre e novembre, per noi carristi, dovrebbero essere motivo di festa e nello stesso tempo di riflessione. Festeggiamo infatti la nascita della nostra specialità, ma non possiamo non tornare con la nostra mente e con il nostro cuore al ricordo di quanti si immolarono nella battaglia di El Alamein.

Noi siamo gli eredi di quei "pionieri" che nel lontano 1927, animarono e dettero vita al primo nucleo carrista d'Italia ed ancora di coloro che quello Spirito difesero e resero ancor più luminoso con il loro estremo sacrificio.

Il primo ottobre per noi rappresenta una data faticosa, poiché segna la nascita della nostra gloriosa Specialità. Essa è espressione delle migliori qualità dell'uomo come il coraggio, l'onore, il dovere e lo spirito di sacrificio.

L'equipaggio di un carro viene giustamente denominato "pacchetto" in quanto rappresenta un esempio di compattezza e coesione: nel carro si vive, si lavora, si combatte e si è pronti a sacrificare la vita come un solo essere.

Alle ore 15:30 del 3 novembre 1942 dal comando Ariete, ai comandi superiori, fu lanciato il messaggio che ogni carrista dovrebbe portare nel cuore: *"Carri nemici fatta irruzione da Sud. Con ciò "Ariete" accerchiata. Trovati cinque chilometri a nordovest di Bir El Abd. Carri "Ariete" combattono!"*. Poi più nulla!

In questa ultima frase: *"carri Ariete combattono!"* e nel successivo silenzio deve albergare la nostra riflessione. In pace come in guerra la "resa", a volte, può essere onorevole, ma non se essa segna il destino di altri, se il nostro cedere le armi rappresenta la fine di quanti su di noi avevano fondato le loro speranze, allora diventa inaccettabile.

In quel giorno di fuoco, nell'infernale fornace del deserto africano, i nostri padri ci hanno lasciato in eredità un insegnamento: *l'uomo che è "favilla di Dio" può anche spegnersi, se ciò permetterà alle altre, di continuare a brillare*. In quel tragico 3 novembre, il XX Corpo d'armata motorizzato italiano al comando del Generale Giuseppe De Stefanis si sacrificò per donare la vita ad altri soldati.

Attaccato dall'intera 7^a divisione corazzata britannica rinforzata con elementi della 10^a, con pochi e malandati carri, resse prima l'urto e poi si immolò interamente con uomini e mezzi, in una serie di furiosi quanto disperati contrattacchi che fermarono momentaneamente l'avversario, permettendo il ripiegamento di ciò che restava dell'armata italo-tedesca.

E sono ancora lì, grazie alla mano di chi non li ha dimenticati, in un bianco Sacrario di fronte al mare: *ultime sentinelle dell'ultimo caposaldo!*

A loro gloria restano le parole scritte da un giornalista inglese (Theodor Moller) sul suo giornale:

"Nessun soldato al mondo è riuscito, ne mai riuscirà, a fare quello che oggi gli italiani hanno fatto valorosamente di fronte a noi a El Abd".

Prima di terminare questo mio breve intervento, sento il dovere di ricordare, con obiettivo spirito carrista, che in quei drammatici giorni, tutti i soldati italiani in Africa, fecero il proprio dovere fino in fondo. Per questo vanno accomunati nel ricordo ai nostri valorosi carristi della 132^a Divisione "Ariete" e della 133^a Divisione "Littorio" anche i valorosi soldati della:

- 17^a Divisione di fanteria "Pavia" • 25^a Divisione di Fanteria "Bologna"
- 27^a Divisione di fanteria "Brescia" • 101^a Divisione motorizzata "Trieste"

Il Presidente Nazionale
Gen. C.A. Salvatore Carrara

Associazione Nazionale Carristi d'Italia

"Ferrea Mole - Ferreo Cuore"

Sezione Provinciale

COSENZA

Via Medaglie d'Oro,92 - Tel. 0984.413441

Cell. 349.8114923



87100 Cosenza, Li.....10-VII-2014

IL PRESIDENTE

Prot. n°... 31.....

Oggetto: Dimissioni

N.H.

Al Sig.Gen.C.A. SALVATORE CARRARA
PRESIDENTE NAZIONALE A.N.C.I.

ROMA

Al rientro da Catanzaro, dove si è svolta l'Assemblea Regionale, durante la quale, come preannunziatoLe, ho lasciato la Presidenza Regionale della Calabria, voglio inviarLe il mio AUGURIO di lunga e fruttuosa Presidenza, ed il saluto deferente e cordiale.

Un saluto, Suo tramite, ai Signori componenti la Presidenza ed il Consiglio Nazionale.

Continuerò a "servire" l'A.N.C.I. nell'incarico, che mantengo, di Presidente della sezione cittadina, con lo stesso impegno e passione che mi legano al "CORPO" fin dal 4-XI-1955 quando raggiunsi la SCUOLA TRUPPE CORAZZATE di Caserta.

Passione, dicevo, che si rinnova e si infiamma ad ogni incontro fin dal 10-X-1959 quando entrai nell'A.N.C.I. cosentino e, poi, COMMISSARIO, PRESIDENTE Provinciale, e in seguito, dal 1965, con il prestigioso incarico di PRESIDENTE REGIONALE E CONSIGLIERE NAZIONALE.

Sono stato presente a tutti i CONSIGLI NAZIONALI e con il LABARO e il gruppo dei "miei" CARRISTI, a tutti i RADUNI nazionali, a molti raduni interregionali e a tutte le CERIMONIE in Città e Provincia.

HO DATO MOLTO

HO AVUTO MOLTISSIMO.

Adesso nell'OTTANTADUESIMO anno d'età ho stimato che dovevo mettermi da parte.

DELFINO SARA' UN OTTIMO PRESIDENTE REGIONALE.

Signor Presidente, in Lei saluto tutto l'A.N.C.I. e spero e auguro sempre nuovi traguardi per l'ASSOCIAZIONE.

Il Presidente Delfino Le invierà il verbale dell'Assemblea e un secondo verbale in cui l'assemblea mi ha eletto PRESIDENTE REGIONALE ONORARIO (commosso e onorato).

Grazie a tutti di tutto.

Ancora un saluto particolare per il Gen.BATTISTINI, per il Gen. MATTU e i complimenti per la nostra RIVISTA, oltre gli auguri e saluti, per il Gen.FIORE.

UN RIVERENTE RICORDO PER I CARRISTI DI TUTTI I TEMPI CHE NON SONO PIU'.

MICHELE VELTRI

Sede Sociale c/o Stadio San Vito - entrata cancello N°6 TEL. 338.7541224



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA
"Presidenza Nazionale"

CONCORSO A PREMI INDETTO DALLA PRESIDENZA NAZIONALE
DELL' "ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA" IN
OCCASIONE DEL XXIII RADUNO NAZIONALE

REGOLAMENTO

ART. 1

In occasione del XXIII Raduno Nazionale, la Presidenza Nazionale dell' "Associazione Nazionale Carristi d'Italia", bandisce un Concorso a premi avente lo scopo di tenere vivo nei giovani l'amore per la Patria e la sua storia, con particolare riferimento alla specialità carrista, nonché instaurare e consolidare vincoli di amicizia e solidarietà, fra questi ultimi, l'Associazione e le Forze Armate.

ART. 2

Possono partecipare al Concorso, che verte nello svolgimento di un tema sulla storia della specialità, gli studenti di ambo i sessi iscritti al **primo e secondo anno di scuola media superiore**.

ART. 3

In dettaglio il Concorso è riservato:

a) a livello nazionale:

- figli / nipoti di Soci ;
- figli / nipoti di militari carristi in servizio;

b) a livello locale: studenti delle scuole di Treviso.



ART. 4

I temi dovranno essere autografi, su carta tipo protocollo, non potranno superare le quattro pagine scritte e recare, in calce, la firma **LEGGIBILE** del concorrente. In testa al foglio dovrà essere indicato, in stampatello, il nome e cognome del concorrente, la sua data di nascita, l'indirizzo, un numero telefonico di riferimento (eventualmente un indirizzo e-mail) e la scuola frequentata.

ART. 5

Gli elaborati dovranno pervenire alla Presidenza dell'Associazione in via Sforza, 8 – 00174 ROMA, entro il 3° giugno 2015 tramite posta prioritaria. L'Associazione non risponde di eventuali disguidi o ritardi postali. Farà fede il timbro postale.

ART. 6

Il tema da svolgere verrà comunicato agli interessati, assieme al presente regolamento, tramite la rivista sociale "IL CARRISTA D'ITALIA", il sito ufficiale dell'Associazione ed inviato a tutte le sezioni ed a tutti i Comandi dei reparti carristi.

ART. 7

E' prevista una commissione unica (organizzativa ed esaminatrice), presieduta dal Presidente Nazionale, che potrà avvalersi, a suo giudizio, anche di elementi esterni. La Presidenza Nazionale provvederà a dare notizia dell'esito del concorso ai vincitori a mezzo posta o e-mail o telefono. Verranno valutati in particolare, oltre la forma, l'originalità e l'impegno di ricerca degli elaborati.

ART. 8

Sono previsti premi per i primi tre classificati che verranno consegnati direttamente ai vincitori o a loro delegati su delega scritta di un genitore (non occorre se ritira il premio il genitore stesso), a Treviso, il 5 ottobre 2015, nell'ambito del XXIII raduno nazionale dell' "Associazione Nazionale Carristi d'Italia". I vincitori che, per causa di forza maggiore, non potessero partecipare alla cerimonia di premiazione, potranno richiedere il premio a domicilio, previo pagamento delle spese di spedizione. I premi non ritirati saranno consegnati ai candidati che seguono in graduatoria.

ART. 9

L'invio degli elaborati costituisce per ogni concorrente dichiarazione di conoscenza e accettazione totale del Regolamento. Gli elaborati inviati non verranno restituiti. L'invito alla Cerimonia di Premiazione non impegna l'Associazione a rimborsi di spese, né produce obblighi di qualsiasi genere o natura nei confronti dei concorrenti.

Roma, 30 luglio 2014

IL PRESIDENTE NAZIONALE

Gen. C. A. Salvatore CARRARA



Visita del Gen. De Maggio

alla Presidenza Nazionale

Il giorno 28 luglio, il Gen. C.A. Massimo De Maggio, Decano dei Carristi, in previsione del termine del proprio servizio attivo, ha voluto porgere un saluto di commiato alla Presidenza nazionale. E' la prima volta che accade un evento del genere e sentiamo, innanzitutto, il dovere di esprimere il grazie più sentito dei Carristi d'Italia per questo atto di grande sensibilità. Osiamo anche credere che il nobile gesto del Gen. De Maggio sia stato dettato soprattutto dalla sua lunga militanza nei Reparti carristi.

L'illustre ospite è stato accolto dal Presidente nazionale, Gen. C.A. Salvatore Carrara, dal Vice Presidente nazionale, Gen. Bruno Battistini, da tutto lo Staff della Presidenza nazionale e da alcuni Soci della Sezione di Roma.

Il primo atto della visita è stato un omaggio del Gen. De Maggio al nostro Medagliere nazionale. Successivamente, l'ospite si è trattenuto in piacevole conversazione con il nostro Presidente nazionale esaminando la situazione e le prospettive delle Unità corazzate del nostro Esercito. E' seguito poi un simpatico e cordiale incontro con tutti gli altri presenti nei cui riguardi il Gen. De Maggio ha avuto parole di apprezzamento per il fattivo operato per il "carrismo" italiano.

Il Presidente nazionale ha donato al Gen. De Maggio un crest e la tessera associativa per sancire il suo ingresso nelle fila della nostra Associazione.

Al Gen. De Maggio, rinnovando il sentito ringraziamento per questa sua visita, porgiamo anche il fervido augurio per un sereno futuro.

Di seguito alcune foto di questa simpatica e gradita visita.



Intervista al Gen. De Maggio

In occasione della sua gradita visita alla Presidenza nazionale, abbiamo colto l'occasione di un'intervista al Gen. De Maggio che riportiamo di seguito.

Gen. De Maggio, da cosa è stata motivata, a suo tempo, la scelta di andare nei Carristi?

E' verosimile che la mia scelta sia stata influenzata, almeno in parte, dalla presenza a Lecce, mia città natale, della Scuola Truppe Corazzate che non può non aver condizionato le fantasie di un adolescente e la sua attrazione verso il mondo militare. Certamente, però, insieme alla maturità è cresciuto in me l'interesse per i mezzi corazzati, sinonimo in ogni periodo storico di tecnologie avanzate, anche per una mia naturale inclinazione verso il mondo delle conoscenze scientifiche, che ho sempre coltivato fin da bambino e approfondito nel tempo.

Quali sono state le Sue prime impressioni quando è giunto al Reparto carri in cui ha iniziato il servizio?

Giunsi a Legnano, al 4° Reggimento corazzato, nel 1975, con l'incarico di Comandante di plotone carri. Era tipico, a quei tempi, l'addestramento per cicli del personale di leva. Non potevo sottrarmi alla dura, ma estremamente ferrea, legge che il Tenente "fresco di studi" forgiasse la propria professionalità attraverso l'addestramento di 1° ciclo destinato agli equipaggi in afflusso dalle Scuole/CAR. Passai i primi due anni da Comandante di plotone alternandomi nelle diverse compagnie carri, ultimando i vari cicli con le esercitazioni a fuoco, soprattutto a Capo Teulada, in Sardegna, dove mediamente ero presente ogni tre mesi. È stata, quella fase della mia vita, una delle più belle e la considero la più formativa in assoluto per l'entusiasmo, la curiosità e la scoperta dei "segreti del mestiere" che ho avuto la fortuna di sperimentare da giovane, aiutante "platoon leader".

Ci può raccontare qualche episodio particolare dei suoi primi anni di servizio nelle unità carriste?

Ricordo ancora con una vivida memoria dei particolari l'assegnazione alla 2^a compagnia carri, la presentazione al Comandante di compagnia e il suo esordio alquanto ruvido ma, con il senno del poi, estremamente indicativo e illuminante: mi consegnò un "tomo di 3000 pagine" che scoprii essere il manuale di uso e manutenzione del carro armato M/47, il "fatidico" TM-9, di cui avrei dovuto conoscere i contenuti in una settimana.

Alla scadenza dei sette giorni fui sottoposto a "interrogatorio", i cui esiti non furono così brillanti, come si può facilmente immaginare. Tuttavia, considero quell'episodio un "trampolino di lancio" per affrontare al meglio la missione che volontariamente avevo scelto di assolvere. A quel Comandante dico ancora, grazie!

In quali Reparti carristi ha prestato servizio e con quali incarichi?

Da giovane Comandante di Plotone e, poi, da Comandante di Compagnia Carri, ho prestato servizio presso il 4° Reggimento corazzato e il 20° Battaglione carri "Pentimalli" della Brigata meccanizzata "Legnano". Nel grado di Tenente Colonnello ho poi comandato il 6° Battaglione carri "Scapuzzi" della Brigata Meccanizzata "Granatieri di Sardegna". Promosso Colonnello, sono stato assegnato, con l'incarico di Vice Comandante, alla 132^a Brigata corazzata "Ariete" della quale, in seguito, ho assunto il comando.

Se oggi dovesse consigliare ad un giovane Ufficiale di scegliere la specialità carrista con quali parole lo farebbe?

Ritengo che un giovane che intendesse, oggi, scegliere di essere "carrista", debba possedere una spiccata attitudine a operare nell'ambito di una Specialità che, di pari passo con gli scenari operativi, è in costante evoluzione, sia per gli aspetti dottrinali sia per quelli tecnico-scientifici. Credo, quindi, che non si possa prescindere dall'essere fortemente motivati e propensi a quell'inevitabile aggiornamento continuo che consente all'Ufficiale Carrista di sapersi adeguare ai cambiamenti, pur mantenendo vivi il retaggio e le tradizioni.

In occasione della visita di commiato al 4° carri, Lei ha chiuso il suo messaggio di saluto con queste parole "Con immutato spirito carrista". Signor Generale, vuole spiegarci cosa caratterizza questo spirito carrista?

Per "spirito carrista" intendo, appunto, la capacità, caratteristica delle truppe corazzate, di evolvere al mutare degli aspetti tecnologici e degli scenari internazionali. "Spirito carrista" significa, proprio, mantenere sempre il cuore rivolto alle tradizioni e al passato e la mente orientata all'evoluzione e al futuro.

Il Gen. De Maggio ha lasciato il servizio

Il 3 settembre 2014, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Claudio Graziano, ha presenziato, nella Caserma "Rossetti" di Roma, alla cerimonia del cambio del Comandante per la Formazione, Specializzazione e Dottrina (COMFORDOT), Generale di Corpo d'Armata Massimo De Maggio che ha ceduto il comando al Generale di Corpo d'Armata Vincenzo Lops. Il Generale De Maggio lascia il servizio attivo dopo quarantaquattro anni vissuti "con le stellette".

Il Generale Graziano, nel suo intervento, ha sottolineato "l'importanza del compito assegnato al Comfordot per quanto attiene la formazione, la specializzazione e la dottrina, fondamentale nella preparazione iniziale degli uomini e delle donne dell'Esercito, futuri Ufficiali, Sottufficiali e combattenti. La formazione importante nei primi mesi di addestramento serve a temprare la persona, la specializzazione consente al personale di essere costantemente aggiornato e la dottrina costituisce un elemento complesso da adattare all'esperienza del passato ma anche in virtù dei nuovi scenari internazionali".

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha inoltre evidenziato "come la Forza Armata senta la continua necessità di garantire a tutto il suo personale una rigorosa preparazione culturale e fisica".

Nel corso del suo intervento, il Generale De Maggio ha sottolineato come il settore della formazione e dell'istruzione, sempre stimolante e attuale, sia meritevole della massima attenzione, in quanto "destinato a incidere significativamente sul modello formativo di tanti giovani e, dunque, sul futuro stesso dell'Esercito".

Il Comando per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito (Comfordot) è stato costituito il 1 gennaio 2013, accorpa in un unico Vertice le funzioni afferenti alla formazione, specializzazione e dottrina, garantendo pertanto maggiori sinergie tra tutti i settori della formazione.

Nella sua qualità di Decano dei Cavalieri e dei Carristi in Servizio, il Gen. De Maggio ha inviato il seguente Indirizzo di saluto.

INDIRIZZO DI SALUTO DEL GEN. C.A. MASSIMO DE MAGGIO, DECANO DEI CAVALIERI IN SERVIZIO.

Carristi e Cavalieri, oggi 3 settembre 2014 si conclude il mio servizio attivo nell'Esercito Italiano e si conclude dopo circa 44 anni di ininterrotta dedizione alla Forza Armata e ai Carristi. Anni durante i quali ho avuto l'onore e l'esclusiva opportunità di percorrere e vivere momenti epocali della storia del Nostro Esercito.

Eventi se ne sono succeduti tanti. Essi hanno imposto alla Nazione intera cambiamenti spesso radicali e significativi. Sin dal 1970, anno in cui varcai la soglia dell'Accademia Militare, ho indossato l'uniforme nella piena consapevolezza della responsabilità che avevo assunto.

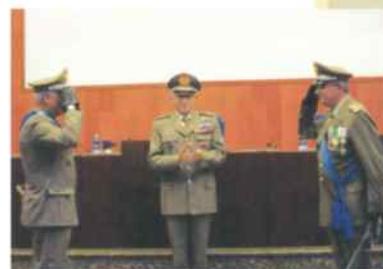
Nel 1970, l'Italia era uscita da pochi anni, solo 25, dal II Conflitto Mondiale; l'Esercito stava assumendo la sua struttura più confacente e la Guerra Fredda imponeva, nell'immanenza della minaccia, il confronto statico dei Blocchi contrapposti. Io, inesperto ma con le idee chiare, abbracciai l'Essere Soldato e Carrista senza remore o titubanze sino a divenirne, con orgoglio, addirittura il Decano. Ebbene, in questo giorno particolarmente significativo, sento doveroso, innanzitutto, dalle pagine di questa Rivista e a conclusione della mia carriera militare, rendere un deferente saluto e omaggio agli Stendardi di tutte le nostre Unità e a coloro che li hanno fieramente serviti e che per essi sono caduti. Come ho avuto modo di dire in passato, la Forza Armata, della quale ho vissuto ogni momento evolutivo, e che oggi costituisce una risorsa per il Paese, sta attraversando frangenti di austerità economica al pari di altre componenti dello Stato. Naturalmente in questo particolare momento storico chi è soggetto a restrizioni e "tagli" sono principalmente i reparti dotati dei mezzi più costosi e più difficili da sostenere. Di questo ne prendo atto e, come ho fatto in servizio, mi batterò affinché l'Arma di Cavalleria e la Specialità dei Carristi continuino a essere baluardo e componente ineludibile dell'Esercito, anche nel rispetto della storia e delle tradizioni ineguagliabili del loro blasone. Questo impegno che assumo per il futuro, coerentemente a quanto fatto per tutta la mia vita, lo prendo nel rispetto delle eredità tramandate dai nostri avi e nella piena consapevolezza del ruolo fondamentale che le componenti corazzate e blindate hanno in un Esercito moderno, efficiente, armonico e funzionale.

Infine, con i sentimenti di riconoscenza e convinto apprezzamento per l'impegno profuso da tutti i Carristi e Cavalieri in quiescenza e in servizio, desidero rivolgere un intenso e caloroso saluto agli appartenenti alle Sezioni dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria e dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, che ringrazio per il sostegno continuo e appassionato assicurato alle schiere dei tanti uomini e donne in servizio.

Viva i Carristi!

Viva la Cavalleria!

Viva l'Esercito Italiano!



Generale De Maggio

Scuola di Cavalleria

esercitazione "Fire Storm 2014"

Con l'esercitazione "Fire Storm 2014" si è concluso, nel poligono di Torre Veneri (LE), l'addestramento di specialità a fuoco del XIV/XI Corso Marescialli "Patria".

I futuri Comandanti di Plotone hanno dato vita a una pattuglia esplorante, inquadrata in un distaccamento esplorante, nella ricerca e ricognizione e nell'eliminazione delle resistenze incontrate. Iniziata lo scorso mese di gennaio, l'attività propedeutica si è sviluppata in due segmenti didattici durante i quali il personale ha acquisito la conoscenza dei mezzi in dotazione all'Arma di Cavalleria, conseguendo le relative abilitazioni alla guida, ed è stato qualificato al tiro con la Blindo "Centauro" e il carro "Ariete".

Le esercitazioni a fuoco hanno seguito uno sviluppo progressivo che, partendo dalla qualifica individuale, ha portato i Sottufficiali frequentatori al raggiungimento dell'amalgama di plotone, prima esperienza di azione in un contesto di piena autonomia decisionale.

A rendere più reale e operativa l'attività hanno contribuito la partecipazione di un velivolo Aermacchi MB339 del 61° Stormo dell'Aeronautica Militare di stanza a Galatina, che ha simulato una CAS (Close Air Support) a favore delle truppe di terra, e la guida a terra di un FAC (Forward Air Controller) del 16° Stormo di Martina Franca

Ten. Col. Vincenzo Di Natale



Visita di un gruppo di *Volontari*

alla **“Scuola di Cavalleria”**

L'11 giugno, presso la Scuola di Cavalleria, ha avuto luogo una visita guidata per un gruppo di Volontari in “Servizio Civile Nazionale”, in attuazione del progetto “Azione Solidale”.

Il progetto, patrocinato dalla Regione Puglia, prevede percorsi formativi finalizzati alla conoscenza, da parte dei Volontari in servizio civile, del territorio in cui operano e delle istituzioni in esso presenti.

In tale ottica, dopo un briefing di presentazione sulle attività dell'Istituto, i giovani Volontari hanno visitato l'area museale della Caserma “Zappalà” e una mostra statica di mezzi e materiali di nuova generazione attualmente in dotazione al 31° reggimento carri “USD”, allestita presso la caserma “Floriani” di Torre Veneri.

Ten. Col. Vincenzo Di Natale



Delegazione degli Emirati Arabi Uniti in visita al 132° Reggimento carri della brigata corazzata Ariete

Il 132° Reggimento Carri ha ricevuto nei primi giorni dello scorso settembre, presso la propria sede di Cordenons e nel più ampio quadro dei rapporti di cooperazione bilaterale nel settore della Difesa, la visita di una Delegazione dell'Esercito degli Emirati Arabi Uniti.

La Delegazione ospite è stata accolta nella caserma "Fratelli De Carli" dal Comandante di Reggimento, Colonnello **Ciro Forte**, che ha illustrato l'organizzazione dell'Unità e le capacità esprimibili dal sistema d'arma Ariete CI.

Durante la visita, che ha registrato anche la presenza di rappresentanti del Consorzio IVECO OTO-MELARA, la controparte ha avuto modo di approfondire i temi specialistici di mutuo interesse inerenti le capacità operative delle unità corazzate, partecipando poi, in qualità di osservatore, presso la locale area addestrativa del Cellina-Meduna, ad una esercitazione a fuoco di livello plotone volta ad incrementare la cooperazione tra unità carri e di fanteria.

La visita, svolta in un clima di cordialità ed apertura reciproca, si è rivelata un proficuo momento di condivisione per lo scambio di esperienze, informazioni e conoscenze maturate dall'Esercito Italiano e da quello degli Emirati Arabi Uniti nel contesto delle unità corazzate.

Tenente Colonnello
Antonio Roberto Giannella



Il 132° Reggimento carri visita l'associazione umanitaria "Via di Natale"

Il giorno 10 luglio 2014 una rappresentanza del 132° Reggimento Carri si è recata in visita all'Associazione Umanitaria "Via di Natale" presso il Centro di Riferimento Oncologico di Aviano.

L'incontro ha permesso di approfondire i programmi dell'Associazione volta a fornire assistenza sanitaria ai malati oncologici terminali, in terapia day-hospital e sostegno morale ed ospitalità gratuita alle relative famiglie con particolare attenzione a quelle provenienti da residenze lontane dalla struttura.

Si è trattato di un momento di toccante solidarietà e di vicinanza del 132° Reggimento Carri nei riguardi di un'organizzazione profondamente impegnata nella cura del malato oncologico, anche in età pediatrica, aiutandolo a superare momenti di disagio e dolore del malato e dei suoi congiunti nel pieno rispetto della dignità umana.

L'incontro ha permesso di consolidare i già ottimi rapporti tra l'Associazione ed il 132° Reggimento Carri che da tempo offre sostegno alla meritoria iniziativa.

Tenente Colonnello

Antonio Roberto Giannella



32° Reggimento carri ed Operazione Strade Sicure

Questa notte (10 luglio) è avvenuto il passaggio di responsabilità del Raggruppamento "Campania" per l'Operazione "Strade Sicure" e l'esigenza "Terra dei Fuochi", il Colonnello Nicola Gorgoglione, Comandante del 32° Reggimento Carri di Tauriano (PN), ha passato la responsabilità al Colonnello Massimo Bendazzoli, Comandante del 10° Reggimento Genio Guastatori di Cremona.

Il 32° Reggimento Carri dall'11 aprile ad oggi, complessivamente ha svolto più di 7500 pattuglie, ha controllato più di 16000 persone e 9000 veicoli, ha sequestrato più di 150 automezzi, ha consegnato alle Forze di Polizia oltre 50 persone colte sul fatto ad abbandonare rifiuti ed è intervenuto su oltre 100 incendi di rifiuti.

Il lavoro svolto dall'Esercito nella "Terra dei Fuochi" rientra nelle attività operative del Raggruppamento "Campania" nell'ambito dell'operazione "Strade Sicure", coordinata dal 2° Comando Forze di Difesa (2° FOD) di San Giorgio a Cremano (NA), sotto il comando del Generale di Corpo d'Armata Vincenzo Lops, responsabile dei circa tre mila militari schierati da Roma a Lampedusa in collaborazione con le Forze dell'Ordine per contrastare la criminalità organizzata.



Sono circa 4000 i militari dell'Esercito che dal 4 agosto 2008, sono impiegati su tutto il territorio italiano in concorso alle Forze d'Ordine nell'operazione nazionale "Strade Sicure" in attività di pattugliamento e di vigilanza ad obiettivi sensibili, aree metropolitane, ai centri di identificazione ed espulsione (CIE) e ai Centri Assistenza Richiedenti Asilo (C.A.R.A.).

Dall'agosto 2008, inizio dell'operazione, l'Esercito ha contribuito al sequestro di più di 2 tonnellate di droga, oltre 560 armi, quasi 12.000 mezzi, a più di 14.000 arresti e a controllare circa 1 milione e 900mila persone ed oltre un milione di mezzi.

Esercitazione "BACK TO THE LIFE" per il 4° Carri

Il 4° Reggimento Carri di Persano ha concluso lo scorso mese di giugno, presso il poligono di Capo Teulada (CA), un intenso ciclo addestrativo volto all'accrescimento e mantenimento delle capacità tecnico-tattiche tipiche della specialità corazzata. Il Reggimento ha schierato, per l'esigenza, un nucleo Comando, una Compagnia Carri e un'aliquota logistica. L'addestramento si è svolto nel quadro delle attività di approntamento del Contingente Militare su base Brigata Bersaglieri "Garibaldi" di prossima immissione in Afghanistan.

Gli equipaggi si sono cimentati in esercitazioni a fuoco di livello plotone e complesso minore corazzato incentrate su uno scenario operativo di "war-fighting". Il campo d'Arma è stata l'occasione per l'aliquota del Reggimento carri dispiegata in Sar-

degna, di testare l'efficacia delle capacità addestrative raggiunte dagli equipaggi carri e le prestazioni del sistema d'Arma complesso del carro armato "Ariete".

Gli impegni addestrativi del 4° Reggimento Carri continueranno anche nel secondo semestre dell'anno. Una Compagnia carri del Reggimento farà parte infatti, della Forza di Reazione Rapida della NATO denominata Joint Rapid Reaction Forces (JRRF). Il dispositivo sarà costituito su base Brigata meccanizzata "Aosta" e sarà a disposizione della NATO per ogni tipo di intervento in ambito internazionale nel primo semestre dell'anno 2015.

Cap. Alessandro Eterno



Carro Armato Ariete in esercitazione a fuoco



Un carro armato ARIETE durante l'addestramento



Il Comandante della Brig. Garibaldi, Gen. SCARDINO saluta il personale del 4°



l'area di accampamento del 4° Carri

Cambia il Comandante del 31° battaglione del 4° Carri

Nella mattinata del 29 agosto, nella Caserma "Capone" di Persano sede del 4° Reggimento Carri, alla presenza del Comandante del 4° Reggimento Carri Colonnello Augusto Gravante, di autorità civili e militari e delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma del territorio, è avvenuto l'avvicendamento al Comando del 31° Battaglione Carri tra il Tenente Colonnello Daniele Pepe, Comandante cedente, e il Tenente Colonnello Ruggero Miglietta, Comandante subentrante.

Il Ten. Col. PEPE, dopo due anni di comando, ha condotto numerose ed intense attività addestrative ed operative. Tra le principali attività svolte ha gestito la preparazione di aliquote di forze per l'Operazione "Strade Sicure", a favore del Raggruppamento "Campania" ed attualmente impiegate nella "Terra dei Fuochi". Inoltre ha organizzato esercitazioni per la verifica ed il mantenimento della prontezza operativa del personale con risultati eccellenti. L'Ufficiale lascia il Reggimento per andare a ricoprire un



prestigioso incarico nel Comando per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito (COMFORDOT) di Roma.

Il Ten. Col. MIGLIETTA proviene dallo Stato Maggiore della Difesa.

Cap. Alessandro Eterno



Caserma "Floriani" di Lecce

Cambio Comandante del Battaglione Addestrativo

Il 29 agosto, presso la caserma "Floriani", sede del poligono di tiro, del Reggimento e del Battaglione Addestrativo e del Comando Gruppo Tattico e Logistico, ubicata nella frazione di Frigole (LE), lungo una costa sabbiosa e contornata da una ricca macchia mediterranea, il Ten. Col. Pericle Tiscione, C.te del Btg. Add.vo, ha ceduto il comando al Ten. Col. Giuseppe Majo. Erano presenti il Gen. Pierfranco Tria, C.te della Scuola di Cavalleria, il Col. Antonio Carecci, C.te del Rgt. ed il Ten. Col. Roberto Nesta, C.te del Gr. Tat. e Log. Alla cerimonia, che si è svolta in Piazza d'Armi, hanno partecipato anche i rappresentanti delle Sezioni ANAC ed ANCI di Lecce, rispettivamente con lo Stendardo e con il Labaro. Dopo i rituali discorsi del Gen. Tria, del Col. Carecci, del Ten. Col. Tiscione e del Ten. Col. Majo, la cerimonia si è conclusa con un graditissimo rinfresco e con la formulazione di cordiali auguri ai due Ufficiali interessati.



Ugo, nipotino del Ten. Col. Tiscione ed aspirante Alfiere.



Da sinistra, il Ten. Col. Serafini, il Col. Carecci, il Ten. Leo (Presidente della Sezione ANCI di Lecce), il Ten. Col. Tiscione, il Ten. Col. Majo, il Serg. Magg. Magarelli e De Luca (Alfiere ANCI di Lecce).

Augusto

Il 19 agosto di duemila anni fa moriva il fondatore dell'Impero romano. Condottiero, privo del genio militare di Cesare, si dimostrò all'altezza dell'immane compito di pacificare il mondo romano e di riorganizzare lo stato. Il suo principato fu celebrato come il periodo più felice dell'Urbe, durante il quale alla floridezza economica si accompagnò una mirabile fioritura nelle arti e nelle lettere.

Cesare ed Augusto: i caratteri e lo stile

Quando si comincia a parlare d'Augusto non è possibile farlo se non contrapponendolo a Cesare. Troppo diversi i due in tutto: nel fisico, nel carattere, nell'educazione, nello sviluppo della vita. E' ben difficile trovare un elemento a comune denominatore se non il posto d'onore che essi conservano nella storia romana.

Non è mai accaduto che due uomini usciti dallo stesso ceppo familiare si siano succeduti nel dare opera, con criteri tanto diversi, alla più grande creazione storica che il mondo abbia veduto.

Alla genialità vasta e possente di Cesare, dà continuità la sagacia, la costanza, la duttilità e l'equilibrio d'Augusto. Entrambi accomunati, però, nello scopo finale: la salvezza e la perpetuità della missione di Roma.

In questa opera li sorregge una straordinaria tensione morale, un fondo di misticismo, comune in tutti i grandi spiriti. Entrambi avevano visto le insufficienze ed i mali dello Stato; la loro diagnosi coincideva perfettamente. Profondamente diversa era la cura.

Cesare operò sempre da solo, come un navigatore solitario. Augusto credeva nel gioco di squadra, di cui sapeva essere il regista. Cesare non seppe individuare luogotenenti di cui sia rimasta traccia positiva. Augusto, invece, seppe scegliersi collaboratori coi fiocchi di cui guadagnò la devozione completa fino alla fine.

Cesare fu capo di Roma per soli pochi mesi e morì in maniera tragica. Augusto lo fu per 57 anni e morì di una serena vecchiaia fra le braccia della moglie.

La situazione dopo l'uccisione di Cesare

Dopo l'uccisione di Cesare, il 15 marzo del '44 a. C., la lotta politica sembrava limitata al partito cesariano capeggiato da Antonio ed a quello dei congiurati. Arbitro della contesa avrebbe dovuto essere il Senato. L'alternativa era una sola: sconfessare Cesare od i congiurati. Fu trovata una "brillante" soluzione di compromesso: Cesare non era un tiranno e non aveva aspirato al regno, ma per i congiurati fu riscoperta la parola amnistia giacché fu considerato che avessero agito nell'interesse dello Stato. La situazione sembrava normalizzata.

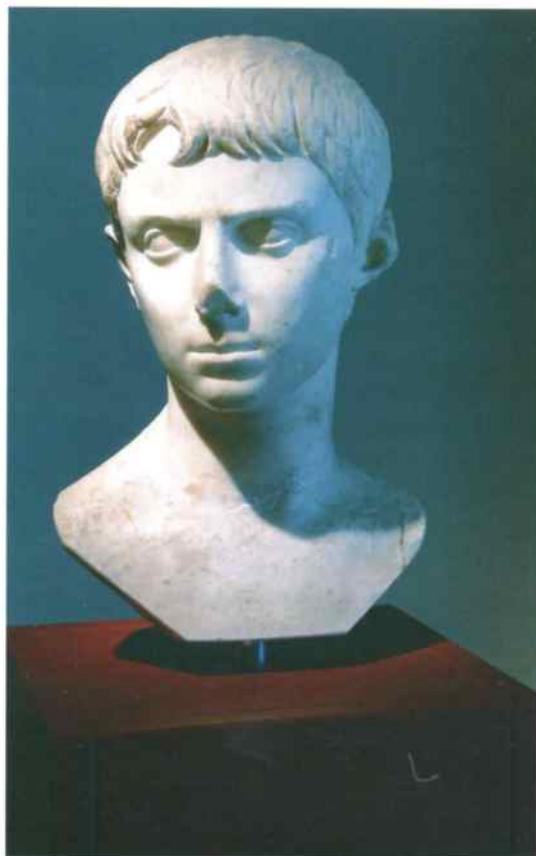
All'apertura del testamento di Cesare, ancora una volta, quel grande Condottiero realizzava la sorpresa. Quale crede, era indicato Caio Ottavio. Chi era costui?

Era nato a Roma nel 63 a. C. aveva, quindi, poco più di 18 anni. Nella lotta fra congiurati ed Antonio sembrava destinato a fare la rapida fine del vaso di coccio fra quelli d'acciaio. Era pronipote di Cesare, poiché nipote della sorella Giulia. Lo zio lo aveva preso a ben volere e lo aveva voluto con sé in occasione dell'ultima spedizione in Spagna contro i pompeiani.

Lo aveva mandato in Epiro a fare esperienza militare in vista della guerra contro i Parti. Era ad Apollonia quando gli giunse la notizia dell'assassinio dello zio. Gli amici lo esortavano ad assumere il comando delle Le-

gioni dell'Epiro ed a marciare contro Roma. I familiari lo scongiuravano di rimanere dov'era e di non abbracciare la politica. Non accettò i consigli della temerarietà e della pusillanimità, scelse una linea d'azione di fermezza. Venne in Italia, da solo, senza minacciare nessuno, ma determinato a far valere i suoi diritti.

Giunse a Roma all'inizio di maggio del 44, si incontrò con Antonio chiedendo che fossero convocati i Comizi Curiati che dovevano dare esecuzione alle ultime volontà testamentarie di Cesare e pretese di avere i fondi trovati nella sua casa.



Augusto diventa Console

La contesa politica fra cesariani e congiurati diventava sempre più aspra. Ottaviano si rese conto di due cose. La prima era l'inevitabilità di un contrasto con Antonio; la seconda, la sua posizione era, al momento, molto più debole. Non gli rimaneva che cercare il consenso del popolo. Lo fece con una manovra audace e demagogica.

Antonio si ostinava a rifiutare la consegna del denaro di Cesare? Vendendo propri terreni e facendo cospicui prestiti, Ottaviano si procurò la somma sufficiente a dare esecuzione alla volontà di Cesare di dare 300 sesterzi ad ogni romano. L'elargizione riscosse l'ampio consenso del popolo aumentando enormemente la fama di Ottaviano. Antonio si rese conto che non poteva più sottovalutare quel ragazzo che, sotto l'aspetto diafano e malaticcio, mostrava d'avere la stessa spina dorsale di Cesare.

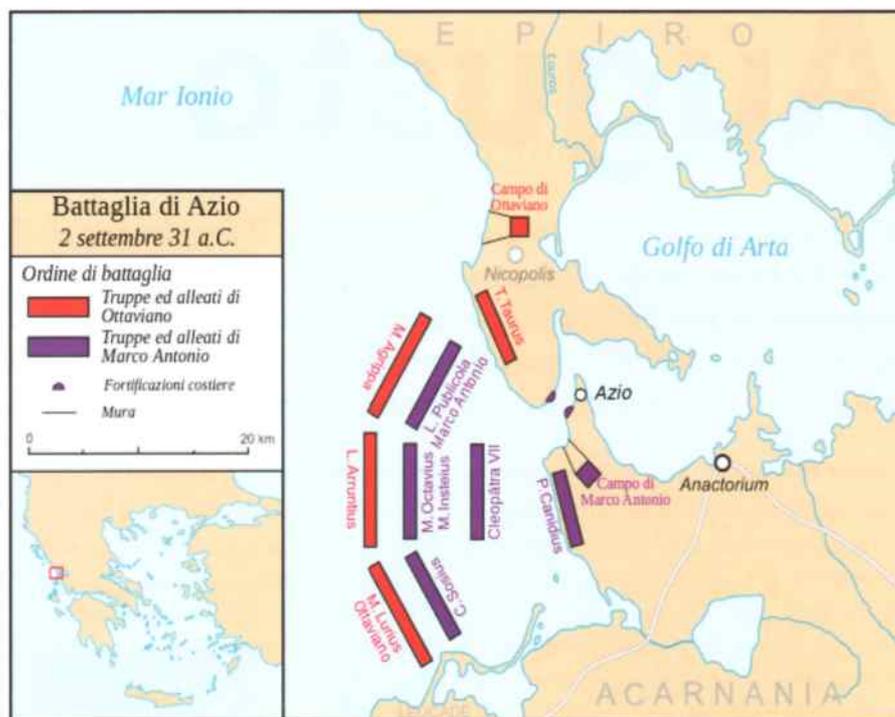
Per rafforzare la sua posizione. Ottaviano comprese che vi era un solo mezzo: avere un proprio esercito. Con un altro gesto di suprema audacia, al di fuori ed al di sopra d'ogni legge, con l'aiuto dei veterani del padre adottivo, riuscì ad arruolare alcune migliaia di uomini ed a costituirsi un proprio esercito. Fu un atto rivoluzionario che diede avvio alla sua potenza.

Lo scontro politico fra cesariani e congiurati si era ormai trasformato in una lotta armata ed il Senato fu costretto a sanare l'irregolare posizione di Ottaviano conferendogli la facoltà pretoria.

Antonio intanto marciava contro Decimo Bruto che si era organizzato a difesa a Modena. Fu tentata una mediazione da parte del Senato, ma Antonio rifiutò. Il Senato decretò allora lo stato di tumulto e conferì ai due nuovi Consoli ed allo stesso Ottaviano l'incarico di ristabilire l'ordine.

Lo scontro avvenne a Modena. Antonio fu sconfitto e dovette ritirarsi con le sue truppe verso la Gallia Narbonese, inseguito da Decimo Bruto (Aprile 43).

I due Consoli morirono negli scontri. La collaborazione di Ottaviano con gli



avversari di Cesare era stata solo d'ordine tattico nell'intento di ridimensionare la potenza di Antonio. Ora era lui in una posizione di grande forza. Si rifiutò di partecipare all'inseguimento d'Antonio ed operò un ulteriore ardimento: i Consoli erano morti, poteva pretendere la carica di Console.

Pochi giorni dopo era a Roma con le sue Legioni a dar peso alla richiesta. Un Senato disorientato ed impaurito dovette eleggerlo Console. Era il 10 agosto del 43. Erano passati 17 mesi dalle Idi di Marzo ed Ottaviano non aveva ancora 20 anni! Il pulcino aveva spiccato il volo!

Il secondo Triumvirato e la guerra civile

A Roma Ottaviano, padrone della situazione fece approvare la legge che dichiarava crimine sacrilego l'uccisione di Cesare e decretava la più grave pena per i suoi autori. Era così compiuto quell'atto supremo che lo stesso Antonio non aveva avuto il coraggio di compiere. Era aperta una nuova guerra civile.

Ed era necessaria anche una riconciliazione con Antonio per ricompattare tutto il partito cesariano e completare la lotta contro i congiurati.

Si incontrò con Antonio e Marco Lepido presso Bologna e stipularono un

accordo, noto come secondo Triumvirato. Al fine di riordinare lo Stato, i Triumviri avrebbero avuto poteri straordinari, liberi da qualunque ingerenza del Senato. Si era nel novembre del 43 ed un Senato ormai alla deriva sancì il predetto accordo.

Completata l'eliminazione degli avversari politici inseriti nelle liste di proscrizione, non rimaneva che lo scontro con Cassio e Bruto in Oriente.

Lo scontro avvenne a Filippi. Bruto si trovò di fronte le truppe d'Ottaviano e riuscì vincitore. Cassio invece subì una grave sconfitta da Antonio e si uccise. Alcuni giorni dopo vi fu un secondo scontro completamente sfavorevole a Bruto che, abbandonato anche dalle truppe superstiti, si uccise. Il merito principale della vittoria andava ad Antonio. Siamo alla fine d'ottobre del 42 a.C..

Dopo due anni e mezzo, la morte di Cesare era completamente vendicata.

La difficile convivenza con Antonio e la battaglia di Azio

Vi fu ora una nuova ripartizione dei compiti fra i Triumviri. Ad Antonio andò l'Oriente ove maggiori erano le esigenze militari. Ottaviano ritornava a Roma, ove erano prevalenti le esigenze politiche. A Lepido fu concessa l'Africa.

Dal 42 al 31 vi fu un lungo periodo di difficile convivenza tra Antonio ed Ottaviano. Troppo diversi i due per cultura, per stile di vita, per senso dello Stato. In questo scenario s'inserì Cleopatra che fiaccò completamente la personalità e l'energia d'Antonio.

Si arrivò inevitabilmente allo che avvenne ad Azio, in Grecia.

Pur disponendo di una notevole superiorità sia in campo navale sia in quello terrestre, Antonio non ne approfittò. Evidenziava una crescente apatia non riuscendo a decidersi fra una battaglia navale ed una terrestre. Aveva ormai perduto l'antica rapidità di decisione, imparata a fianco a Cesare.

Col tempo decise di combattere sul mare, subendo anche in questo la volontà di Cleopatra. I suoi errori furono in ogni modo molti. Aveva sì 500 navi, ma le aveva costipate entro un golfo dall'angusta bocca.

Il 2 settembre del 31 le navi d'Antonio si mossero per uscire dal Golfo e si ebbe lo scontro. Lo svolgimento della battaglia non è chiaro, tuttavia fino a mezzogiorno la situazione si mantenne incerta. In quel momento si vide la nave di Cleopatra abbandonare l'area dello scontro e dirigersi verso sud.

Con lei si allontanarono 60 navi egiziane. Assurdamente anche Antonio, abbandonò i suoi e si diresse al seguito di Cleopatra. Fu inevitabile lo scorcamento nelle file antoniane. La giornata finì con la perdita o la resa dell'intera flotta. Di fronte ad un così triste spettacolo, anche l'esercito antoniano si arrese. Antonio si suicidò ad Alessandria, seguito, poco dopo da Cleopatra.

Eliminati i congiurati ed Antonio, la pace era ormai completa. Fu chiuso il tempio di Giano che il rito religioso voleva rimanesse aperto in tempo di guerra e che, per sole due volte, era stato chiuso dalla fondazione della città.

Il riordinamento dello Stato

Ottaviano aveva 33 anni ed aveva di fronte a se un compito immane: rimettere in ordine uno Stato ingrandito e sconquassato da quasi 20 anni di guerra civile.

Uno dei primi provvedimenti fu la revisione del Senato, necessaria per i troppi rimaneggiamenti che si erano avuti negli anni precedenti e per l'ormai troppo elevato numero dei suoi membri, giunti quasi al migliaio.

Invitò molti a dimettersi. Poi, per ridurre ulteriormente il numero, scelse 30 Senatori d'assoluta probità. A questi dette il compito di designarne altri 30 e così via fino a raggiungere il numero finale di 600.

Impose poi un nuovo regolamento finalizzato a migliorare il funzionamento del Senato. In particolare, impose ammende per le assenze non giustificate, ridusse il numero delle sedute obbligatorie a due il mese, stabilì di trattare gli affari meno importanti con una giunta di Senatori estratti a sorte (*Consilium Principes*)

Nel 29 il Senato conferì solennemente ad Ottaviano il titolo d'Imperatore, non come appellativo, ma come Prenome, con facoltà di trasmetterlo agli eredi.

La riforma costituzionale

Fino ad allora, Ottaviano aveva mantenuto il vecchio assetto costituzionale repubblicano, tentando di migliorarne soltanto il funzionamento.

Egli si rese, comunque, conto della necessità di una nuova Costituzione.

I confini dello Stato romano si erano enormemente allargati, superando l'orizzonte della città-stato per diventare un Impero. Non era più possibile che un tale coacervo di popoli fosse governato da Magistrati romani che cambiavano ogni anno.

Era necessaria una riforma che garantisse uniformità, continuità e stabilità. Occorreva trovare altri istituti più consoni al tempo od allo spazio enorme da governare. Andavano, tuttavia, evitate soluzioni radicali e nette.

Il primo passo fu la sanzione della fine dell'emergenza. Questo fece Ottaviano in una memorabile riunione del 13 giugno del 27 a.C.. Riportiamo le sue parole, pronunciate davanti al Senato *"Depongo l'intero potere e vi rendo completamente le armi, le leggi ed i popoli soggetti"*.

Con questa rinuncia la Costituzione repubblicana ritornava alla sua forma

originaria. Ma a questo punto s'inserì la riforma costituzionale, preparata e conseguita con grande sagacia politica e non con la forza. Il Senato pregò Augusto di voler conservare il governo di quelle provincie che non potevano essere considerate del tutto tranquille. Augusto accettò quest'incarico per 10 anni, acquisendo, in tal modo, un *imperium proconsolare*.

Con questo provvedimento, si ebbero due categorie di provincie:

- le prime, sotto il controllo del Senato che le faceva governare come di consueto da ex Consoli o ex Pretori, inviati annualmente;
- le seconde (provincie di confine e non tranquille), controllate da Augusto, per mezzo di propri Luogotenenti che rimanevano in carica per quanto tempo fosse necessario. Si veniva in questo modo a creare una nuova figura giuridica che non era quella del Magistrato, bensì quella dell'alto funzionario regolarmente retribuito. Le Legioni stanziare in queste provincie, sostanzialmente, facevano capo allo stesso Augusto.

Un altro provvedimento con cui Augusto mantenne e rafforzò i suoi poteri sostanziali, mascherandoli con la rinuncia a poteri formali, si verificò nel 23 a.C. quando rinunciò al Consolato, incarico troppo appariscente, facendosi dare la *"tribunicia potestas"*, incarico più defilato ma con grandi poteri, specie per la facoltà di veto nei riguardi di tutte le iniziative del Senato.

Augusto aveva il potere più assoluto pur mantenendo inalterato l'edificio costituzionale nella sua antica costruzione. In sostanza fu creata una forma di diarchia (sovranità divisa fra Augusto e Senato).

La grande Amministrazione e la nascita della burocrazia

Mentre Cesare aveva combattuto ed umiliato la vecchia classe dirigente, Augusto, nel suo intento restauratore delle antiche virtù, si appoggiò alla vecchia aristocrazia tentando anche di coinvolgerla nel governo di provincie.

L'infacchimento del carattere, prodotto dal benessere e dagli agi possibili a seguito della ritrovata funzionalità e prosperità dello Stato, indussero però nell'aristocrazia comportamenti e sentimenti apatici che non le consentirono di raccogliere gli stimoli forniti da Augusto. In questo modo l'aristocrazia comincerà a segnare quel declino che sarà poi decretato definitivamente dalla rivoluzione francese 18 secoli dopo.

Di fronte all'apatia dell'aristocrazia, Augusto, dovrà rivolgersi all'ordine equestre e plebeo per trovare i funzionari ed i burocrati necessari a far funzionare la complessa macchina imperiale. A questi ordini appartenevano il plebeo Agrippa ed il cavaliere estrusco Mecenate. L'ordine instaurato da Augusto favorendo traffici e commerci agevolava proprio quella classe intermedia dell'ordine equestre, attiva, dinamica e produttiva, che formerà poi la base della borghesia.

Questa grande riforma dell'Amministrazione dell'Impero, con l'impiego di personale a carattere permanente, darà corpo a quella che poi sarà la burocrazia.

Il riordinamento delle Forze Armate

Un altro settore cui Augusto conferì particolare importanza fu il riordinamento delle sue Forze Armate (esercito e marina), adottando un significativo "Nuovo Modello di Difesa".

Il numero delle Legioni discese da 50 a 28 e poi a 18 (le soppressioni non sono provvedimenti solo di questi anni), ma l'esercito diventò, per la prima volta nella storia del mondo antico, una grande istituzione permanente.

Fino ad allora i soldati, coscritti e/o volontari, erano arruolati volta per volta per fronteggiare una determinata necessità. Augusto si rese conto che, per la conservazione del territorio imperiale, era necessaria una permanente presenza di forze armate anche per evitare assalti e danni, specie alle province periferiche, prima che si riuscisse a costituire ed a far accorrere un esercito raccolto con i metodi repubblicani.

In questo modo si realizzava anche un secondo importante ri-

sultato di ordine spirituale: assegnando all'esercito finalità chiare ed onorevoli, si conferiva ad esso un ideale ed una moralità.

Ormai i Comandanti di questo nuovo esercito potevano rivolgere ai subordinati ben più alte parole richiamando il dovere del servizio al Paese piuttosto che le promesse di terre, di denaro e di bottino.

Proprio in virtù di questa nuova dimensione spirituale, si dovette al nuovo esercito permanente, costituito da Augusto, se per altri quattro secoli i barbari non riuscirono mai a valicare in modo irreparabile e definitivo le frontiere dell'Impero.

Il numero degli anni di servizio dei Legionari fu fissato prima in 16 e poi in 20. Con una buona paga e con la prospettiva di donativi finali e di una buona carriera, si riuscì a riempire completamente i reparti con volontari, talché non fu quasi mai necessario ricorrere ad operazioni di leva.

La prima linea di confine era controllata con "castella" posti ad una distanza variabile in relazione al terreno, ma mai superiore ad un giorno di cammino. In essi trovavano sistemazione distaccamenti minori.

In posizione più arretrata e baricentrica erano realizzati "castra" ove di norma erano stanziati una o più Legioni.

Le Legioni, come già detto, erano stanziati nelle province imperiali e poste alle dirette dipendenze dei Governatori in modo da tenere riunito il potere civile e quello militare.

Augusto regolò ed aumentò notevolmente il reclutamento d'ausiliari disponendone la dislocazione, accanto alle Legioni, ai confini dell'Impero. Al termine del periodo di servizio, essi ricevevano la cittadinanza romana.

Anche la Marina fu riordinata su base permanente su due flotte con Comandi a Ravenna e Miseno. Il riordinamento era finalizzato anche a condurre azioni di polizia marittima per la piena tranquillità dei traffici nel Mediterraneo. Il servizio in Marina durava 28 anni.



Una novità non del tutto positiva, introdotta da Augusto, fu la costituzione di Coorti Pretorie, quelle guardie del corpo che dovevano svolgere una così nefasta parte sotto i suoi successori. In totale, furono costituite nove di queste Coorti di cui tre stanziati a Roma e sei nelle altre residenze imperiali.

Il periodo di servizio dei Pretoriani era di 16 anni a fronte dei 20 dei Legionari. Anche il soldo dei Pretoriani era superiore a quello dei Legionari (più del doppio).

Le spese per il mantenimento degli eserciti delle varie province erano tratte dai redditi delle singole province. A ciò erano addetti i "Procuratores Augusti".

La propaganda ed il controllo della cultura

Cesare ed Augusto sono accomunati da una stessa intuizione: il valore della propaganda. Cesare, in sintonia con la propria personalità o per mancanza di tempo, fece tutto in proprio. I suoi Commentari scritti per le campagne di Gallia e per la guerra civile, diramati e diffusi man mano che venivano scritti, rispondono pienamente a questa logica. Augusto perfezionò il sistema facendo un ulteriore passo avanti. Non la propaganda personale, diretta ed immediata come quella di Cesare, ma una

propaganda più sottile, più pervasiva, più subdola e quindi maggiormente efficace e persistente, realizzata soprattutto attraverso il controllo della cultura (o, come si direbbe oggi, dell'intelligenza).

Per realizzare ciò Augusto si avvale di un collaboratore d'eccezionale valore e lealtà, Mecenate. Questi fu, infatti, il suo grande Ministro della propaganda e della cultura ed il grande finanziatore di tutte le manifestazioni culturali, specie in campo letterario.

Grazie a ciò vi fu una fioritura di scrittori e poeti immortali (Virgilio, Orazio, Ovidio, Lucrezio, Propertio, Catullo, Tibullo, Tito Livio). Fu l'età d'oro della letteratura latina. Sorsero molte case editrici. La stampa non era ancora stata inventata, ma le principali opere uscivano in edizioni di cinque o diecimila copie, tutte scritte a mano dagli schiavi, ed andavano esaurite in pochi mesi. La società romana, da guerriera ed incolta, si fece sempre più salottiera e raffinata.

La cura di Roma e dell'Italia

Nella riorganizzazione dell'Impero, Augusto tenne molto a conservare la posizione di privilegio dell'Italia, ormai tutta parificata a Roma nei diritti e ben distinta dalle provincie. Anche per questo fu molto parsimonioso nel concedere la cittadinanza romana ai sudditi delle provincie, differenziandosi da Cesare che, invece, aveva il disegno di un livellamento generale in tutta l'estensione dello Stato romano.

Inoltre, ad Augusto parve opportuno e giusto imporre anche ai cittadini romani la partecipazione alle spese dell'Impero. Si può immaginare quanta resistenza suscitò la reintroduzione di tasse dopo che per secoli i cittadini romani ne erano stati esentati.

Fu poi avviato un poderoso programma di lavori pubblici a Roma sia per accrescerne il decoro, sia per dare lavoro ad una massa di disoccupati. Roma diventò un grande cantiere. Furono costruiti il grande Mausoleo dell'Ara Pacis, il teatro Marcello (dedicato al nipote deceduto), le basiliche Giulia ed Emilia nel Foro romano ed

avviata la realizzazione del Foro d'Augusto. Furono coinvolti anche i privati ed in questo quadro rientra la costruzione del Pantheon voluta da Agrippa.

Le leggi per la tutela dei costumi

Augusto vedeva un grosso pericolo, per la preservazione della romanità, nella diminuzione del numero dei cittadini romani dovuta alla scarsa natalità.

I romani avevano abbandonato l'antica severità dei costumi dandosi, frequentemente, ad una vita di sregolatezze. Specie nelle classi abbienti, si preferiva un celibato godereccio alle preoccupazioni ed alla responsabilità di una famiglia. Si riducevano, quindi, i matrimoni ed il numero dei figli.

Contro questo dilagante fenomeno antisociale ed antidemografico, Augusto fece approvare due specifiche leggi ("de adulteris et de pudicitia" e "de maritandis ordinibus"). Con la prima, l'adulterio, da problema privato, diventava reato pubblico. La seconda legge era ancora più restrittiva della libertà del cittadino romano. Sostanzialmente, i cittadini delle classi abbienti furono obbligati a contrarre matrimonio con persone "convenienti" per età e grado sociale. Inoltre, le famiglie furono incoraggiate ad avere una prole numerosa. Il celibe, infatti, non poteva ereditare o ricevere legati, era escluso dagli spettacoli pubblici ed era penalizzato nell'assegnazione d'incarichi pubblici. Benefici di carriera erano concessi agli sposati ed erano commisurati al numero dei figli.

Questi provvedimenti contribuirono a rallentare quel processo disgregatore dei costumi cui si stava avviando una società romana giunta ormai a contatto con il lusso e con i piaceri sfrenati, caratteristici delle società orientali.

L'espansione territoriale

Durante il suo Impero, Augusto acquisì la Mesia, la Pannonia (attuale Ungheria), il Norico, la Rezia, tutto l'arco alpino e l'area fra il Reno e l'Elba.

Queste conquiste, tuttavia, non furono

il risultato di una strategia espansionistica, ma dettate dalla necessità di meglio garantire le possibilità di difesa dell'Impero. Augusto era convinto che l'Impero romano si sarebbe mantenuto forte fino a quando avesse incentrato la sua potenza sul mondo mediterraneo. Uno sbilanciamento verso il mondo germanico od orientale avrebbe contenuto in sé i germi della dissoluzione.

Stabilizzò la frontiera orientale definendo con grande abilità politica le relazioni con il regno dei Parti, con i quali si erano scontrati, con esito negativo, prima Crasso e poi Antonio.

Diversa era, invece, la sua valutazione circa la frontiera settentrionale. La sicurezza dell'Italia del nord (allora chiamata Gallia Cisalpina), ormai diventata parte integrante ed irrinunciabile dello Stato romano, non poteva essere conseguita senza il possesso non solo dell'intera catena alpina, ma di tutta l'area successiva fino a raggiungere il corso superiore del Danubio. Questo fiume doveva costituire il confine dell'Impero. A tal fine occorreva inglobare le attuali regioni del Tirolo superiore, della Baviera e della regione orientale della Svizzera.

L'operazione fu affidata ai due giovani figliastri d'Augusto, Tiberio e Druso, di 26 e 22 anni. Fu concepita e realizzata un'audace ed ampia manovra avvolgente. Druso operò frontalmente da sud verso nord lungo la valle dell'Adige, mentre Tiberio mosse dalla Gallia per minacciare il fianco e il tergo dell'avversario. La manovra, condotta negli anni 16 e 15 a.C., assicurò il saldo possesso delle Alpi orientali. Successivamente fu acquisita la Pannonia.

Per completare la linea di confine settentrionale era necessario allontanare ulteriormente la minaccia dei Germani, spostando in avanti la linea di confine del Reno fino all'Elba. La linea di confine Elba-Danubio era, inoltre, più corta di quella Reno-Danubio.

Fu concepita anche in questo caso una manovra avvolgente e, si potrebbe dire oggi, interforze, prevedendo:

- una penetrazione frontale, via terrestre, dal Reno verso l'Elba;

- un aggiramento da nord, per via marittima, lungo il Mar del Nord.

L'intera operazione fu affidata a Druso e fu compiuta in tre anni dal 12 al 10 a.c..

La conquista dell'Elba segnò anche la fine del giovane Druso. Al rientro da Roma ove era stato onorato con una "ovatio", si spezzò il femore in una caduta da cavallo e morì anche a causa delle inadeguate cure ricevute.

Le frontiere settentrionali continuavano, comunque, ad essere minacciate e, nella loro protezione, rifulgeranno le alte qualità militari e diplomatiche di Tiberio.

Nonostante questi grandi servizi resi al Paese ed all'Imperatore, Tiberio si rese conto di non riscuoterne la simpatia. Era, inoltre, amareggiato per il frivolo e deplorabile comportamento della moglie Giulia, figlia d'Augusto.

Superando anche la contrarietà di Augusto, Tiberio si ritirò nell'isola di Rodi ove rimarrà in esilio volontario per sette anni. Era il 6 a. C. ed Ottaviano cominciava a vedere il vuoto intorno a sé. Due anni prima, infatti, era morto Mecenate. La solitudine e l'incipiente vecchiaia rendevano sempre più impellente la scelta di un successore, anche perché egli non aveva figli maschi.

Il problema della successione

Una maledizione sembrava accanirsi verso tutti i possibili candidati. In circostanze più o meno chiare erano, infatti, morti il nipote Marcello, figlio della sorella Ottavia, il caro compagno Marco Vipsanio Agrippa, Druso il fratello minore di Tiberio.

Durante il periodo d'esilio di Tiberio, vennero a mancare anche i nipoti Lucio e Caio. I guai familiari d'Augusto non erano ancora terminati.

Dopo l'abbandono da parte del marito Tiberio, la condotta della figlia Giulia era diventata, se possibile, ancora più dissennata. Ella era diventata anche un'arma in mano ad avversari politici specie dopo la vigorosa campagna moralizzatrice avviata a seguito dell'adozione delle leggi di cui si è parlato.

Augusto ne fu informato e finalmente

aprì gli occhi. Provvide ad esiliare la figlia nell'isola laziale di Ventotene.

La scomparsa dei figli adottivi e la triste rivelazione dei trascorsi di Giulia indussero Augusto a riconsiderare la figura di Tiberio, rimasto ormai unico erede al trono ed unico sostegno per l'ulteriore cammino terreno. Tiberio tornò e fu adottato come figlio ed associato ad Augusto nella conduzione dell'Impero.

Gli ultimi anni

Tiberio fu rispettoso del suo ruolo, compiendo qualunque azione nel nome d'Augusto. Aveva un'esperienza politica e militare di primo ordine, specie per quanto riguarda la conoscenza delle situazioni germaniche e danubiane, Riscuoteva ampia e meritata fiducia tra i soldati.

Nell'estate del 14 d. C. per sfuggire alla calura romana, Augusto si recò in quelle terre ed in quelle isole campane che aveva sempre preferito ad ogni altro Paese per i suoi brevi riposi. Si recò a Benevento per salutare Tiberio in partenza per l'Illiria. Al ritorno si aggravò e dovette fermarsi a Nola. Qui fu raggiunto da Tiberio. Riuscirono a discutere lungamente per un intero giorno, da soli, per quello che è stato chiamato "il testamento orale". Non lo avevano mai fatto nei lunghi anni precedenti. Il giorno dopo, il 19 agosto del 14 morì, con una morte tranquilla, nelle braccia della moglie. Aveva 76 anni.

Aveva completato l'opera del prozio Cesare, dando solide fondamenta ad uno Stato che con Tiberio si chiamerà esplicitamente Impero e si protrarrà per quattro secoli.

Coincidenza forse non singolare volle che, durante l'Impero d'Augusto, nascesse Gesù Cristo. Nacque a Betlemme in una grotta ove si erano riparati per la notte Giuseppe e Maria, in viaggio per un censimento ordinato proprio da Augusto. Coincidenza, si diceva. Nel momento in cui un Imperatore avvia a definitivo consolidamento un Impero materiale che sopravviverà per quattro secoli, nasce Colui che avvia a costituzione un Impero morale e spirituale che dura ancora oggi e che, sul piano temporale

prima e spirituale poi, raccoglierà l'eredità di Roma continuando a farla considerare, sia pure con diverse finalità e sotto un altro profilo, uno dei fari più splendidi della civiltà umana.

Conclusione

Augusto può essere considerato "l'Imperatore della pace". Il suo fu un periodo aureo per la storia di Roma.

Cesare aveva abbozzato. Solo un uomo di genio avrebbe potuto completare l'opera. E tale fu indubbiamente Augusto che certo non possiede lo splendore istantaneo del Condottiero, ma è sicuramente dotato dell'elevato spessore del grande uomo di governo. Ed a ben vedere, la prudente assennatezza, l'accorta vigilanza e l'agile flessibilità d'Ottaviano, sulla lunga distanza del tempo, furono più utili della baldanzosa bravura e dell'alta genialità di Cesare.

Fu Imperatore per 44 anni e, prendendo in considerazione anche il periodo del consolato, fu Capo di Roma per circa 57 anni. Di tutti gli altri grandi, solo Ramses II. Francesco Giuseppe II d'Austria ed Elisabetta II (salita al trono il 6 febbraio 1952) lo hanno superato per longevità d'esercizio del supremo potere.

Fu un funzionario d'ampissime vedute che seppe creare un apparato politico di rara precisione, poggiante sopra solide fondamenta economiche.

Non era un trascinateur di folle come Cesare, ma gli era certo superiore quanto ad intelligenza politica. Iniziò la sua carriera in mezzo al caos ed all'anarchia e dopo 57 anni, morendo, lasciò un Impero consolidato sotto ogni profilo.

Con Augusto indubbiamente Roma raggiunge il culmine della sua storia politica, sociale e culturale. La vecchia costituzione repubblicana appare formalmente immutata mentre si è compiuta la più radicale e profonda delle trasformazioni. Comincia la nuova ed ultima fase della storia di Roma, quella dell'Impero. Ed il seguito di questa storia non sarà mai più così bello com'è stato, grazie ad Augusto, il suo inizio.

Carminé Fiore

La Costituzione del 132° Reggimento Carristi in Africa settentrionale nel settembre 1941

di Andrea Rebora

L'immagine degli ufficiali carristi della divisione corazzata Ariete in Cirenaica, pubblicata a pag. 46 del numero 279 della rivista "Il Carrista d'Italia" e fornita dal Gen. Domenico Schipsi, mi ha emozionato e commosso perché tra gli ufficiali ritratti è presente anche mio nonno, l'allora sottotenente Pietro Ostellino. Non sono purtroppo in possesso di una copia originale della fotografia, di cui ero però a conoscenza in quanto che era stata già pubblicata sul sito internet www.qattara.it curato dal Dr. Daniele Moretto e mi era stata segnalata con grande cortesia e con mia altrettanto grande sorpresa da un lettore del libro "Carri Ariete combattono". Questi aveva riconosciuto mio nonno, protagonista del succitato volume, con la bustina in testa e il volto leggermente reclinato, primo da sinistra dell'ultima fila e appoggiato alla torretta del carro M13 di cui si intravede appena un pezzo di cingolo. Mi era bastato un opportuno ingrandimento per avere conferma senza dubbio alcuno del fatto che fosse proprio lui, ritratto assieme al comandante, il generale Balotta, al colonnello Maretti ed agli altri ufficiali della divisione corazzata Ariete. Alla fine di agosto del 1941 i reparti dell'Ariete erano ancora dislocati tra Beda Littoria ed il Villaggio Berta: i carri armati, i semoventi e gli automezzi erano stati in gran parte interati e mimetizzati con teloni coperti da un fine strato sabbioso contro le ricognizioni e gli attacchi dell'aviazione avversaria. La tinta kaki con cui erano stati verniciati i corazzati destinati allo scacchiere nordafricano era ormai ricoperta da un fitto velo di polvere ocra. In questo modo avevano assunto naturalmente l'esatto colore del deserto, in ottemperanza a quanto prescritto in tema di mascheramento nel manuale che il sottotenente Ostellino e molti dei suoi colleghi avevano studiato quasi due anni prima a Bologna, ai tempi del

corso allievi ufficiali.

Durante il giorno il calore era sopportato con rassegnazione dai carristi, perennemente sudati, assetati ed alla continua ricerca di un posto all'ombra dove potersi adagiare in attesa del calar del sole. Ma di notte l'umidità era tale da costringerli ad indossare i giubbotti in pelle nera per proteggersi dal freddo. Ecco quanto scriveva a questo proposito il 27 agosto l'ufficiale:

"Il caldo di giorno è ridiventato forte, in compenso alla notte fa un freddo boia e c'è un'umidità incredibile. Pensa che al mattino il copertone dell'autocarro ed i teli-tenda con cui l'abbiamo rivestito all'interno sono tanto bagnati che sembra siano stati per diverse ore sotto una pioggia torrenziale: ci vien da pensare se siamo in Africa o non piuttosto in Russia! Le mosche sono diminuite sensibilmente per fortuna: ma quelle poche che ci sono, sono talmente noiose! Come cibo non c'è da lamentarsi granché, se pensiamo che siamo in una terra così arida: una bella insalatina fresca non manca quasi mai e ciò ti rende mangiabile anche la capra o l'agnello che spesso ci viene somministrato. Ormai alla carne caprina comincio a farci l'abitudine ma ti giuro che, quando sarò a casa, se me ne vedo portare in tavola una volta, vado a mangiare in albergo fino a quando non lo abbiate finito".

Il 31 agosto lo stesso sottotenente Ostellino riferiva: *"Ho ricevuto oggi i tre pacchi n. 32, 33, 34 del 26 u.s. contenenti ogni ben di Dio. Ti ringrazio vivamente e ti dico che sono soddisfattissimo di ogni cosa. Mercé questi pacchi oggi abbiamo fatto, io, Morandi e Caruso, una merenda squisita a base di pane biscottato, salame, birra (vera birra, giunta a Caruso) ed una buonissima torta di Morandi. (...) I giornali mi giungono abbastanza puntualmente e regolarmente: oggi ho avuto quello del 27. Fi-*



nora ne son andati persi due numeri soltanto. Questa sera inaugureremo gli scacchi di nostra costruzione: io e Morandi in realtà abbiamo fatto poco, ma li "abbiamo ordinati" ad un nostro carrista. E poi oggi li abbiamo lucidati e verniciati a stoppino con tutti gli ingredienti che mi hai mandato. (...) Ci avessi visti alla fine del nostro lavoro, saresti stata in dubbio se abbiamo verniciato gli scacchi o piuttosto noi stessi. Ti lascio immaginare le imprecazioni degli attendenti che da più di un'ora stanno fregando vigorosamente per togliere dai nostri vestiti i "segni del lavoro". Siamo un po' pazzi, vero? Ma quando non si sa che cosa fare, tutto è buono per far passare il tempo. (...) Si fa la solita vita, un po' di istruzione, qualche marcia non troppo lunga tanto per sgranchirci un po' le gambe, un po' di ginnastica, qualche partita di calcio. E poi la solita monotonia della mensa, del solito pisolino pomeridiano che non si riesce mai a fare per le mosche. E poi si è messo a spirare un vento caldo di sud che ci preannuncia un vigoroso quanto indesiderato "ghibli" che a giorni verrà a consolarci!"

All'inizio di settembre del 1941 l'Ariete stava ormai portando a termine il completamento dei suoi ranghi con l'afflusso di complementi e mezzi dall'Italia. Il generale Mario Balotta, appena giunto dall'Italia, aveva sostituito Baldassarre al comando della di-



“Questo Comandante entrò nella storia della guerra come uno dei più luminosi esempi di virtù militari. Non si sapeva cosa avesse di più grande, se il cuore, il coraggio o l'intelletto. Egli sembrava nato per la guerra; la fatica non lo stancava, il rischio non lo intimidiva, il pericolo non lo faceva trasalire. Non ordinò mai ai suoi carristi alcunché che egli stesso non fosse pronto a fare. Mai pretese cose illogiche. Ma ciò che chiedeva doveva essere fatto, senza discussioni e tentennamenti; i carristi non dubitavano mai della sua competenza, né della giustezza della sua energia e della sua audacia. Era affettuoso, rude, faceto, tagliente e profondamente umano. I soldati lo amavano come raramente si può amare un Comandante”.

visione. Pur essendo un insigne artigiano era completamente a digiuno in merito all'impiego delle forze corazzate e le critiche al suo operato non furono poche. Ma per i carristi la novità più importante era rappresentata dallo scroscio di pioggia caduto nel deserto a cui Ostellino faceva cenno nella missiva spedita il 1° settembre: *“Qui una grande novità: ha piovuto, solo due minuti, ma di vera pioggia”.* Nel frattempo in quei primi giorni di settembre del 1941 nell'ambito della divisione corazzata Ariete fu costituito il 132° Reggimento Carristi forte di tre battaglioni di carri M13 il cui comando venne affidato al tenente colonnello Enrico Maretti. Questi proveniva dal 32° Reggimento Carristi con cui aveva partecipato alla prima riconquista della Cirenaica ed agli attacchi contro Tobruk dimostrando grande energia e valore. Scrisse di lui Giuseppe Rizzo, Capo di Stato Maggiore dell'Ariete:



A livello di organizzazione tattica e logistica la divisione Ariete fu suddivisa in due blocchi: un nucleo operativo composto dai reparti combattenti forniti delle sole armi e delle relative dotazioni di munizionamento nonché di acqua, viveri e carburante per un'autonomia operativa pari a circa 500 chilometri; una base logistica comprendente i servizi divisionali ed i depositi reggimentali. Il 32° Reggimento Carristi venne mantenuto in vita con i residui L3 e restò inquadrato nella stessa Ariete. Il sottotenente Ostellino rimase in forza a questo reparto e fu assegnato alla 1° compagnia carri del 1° battaglione. Come Comandante di un plotone di L3 nei mesi successivi avrebbe poi preso parte alle varie fasi della battaglia della Marmarica. Suoi diretti superiori erano ora il Tenente Francesco Fassone ed il Capitano Domenico Fameli, rispettivamente designati alla guida della compagnia e del battaglione. Il colonnello Amedeo D'Ajello di S. Irene aveva invece ottenuto il comando del Reggimento.

La permanenza a Beda Littoria consentì un periodo di distensione per i nervi e per lo spirito, dopo i duri cimenti dei mesi precedenti. L'addestramento era certo faticoso ma la vita si svolgeva con

ritmi regolari, un po' come in caserma. I rifornimenti di viveri erano giornalieri ed il rancio abbondante; e finalmente lo si poteva gustare con tranquillità anche se in sporadiche circostanze la Royal Air Force spingeva qualche apparecchio fin sull'accampamento dell'Ariete con il compito di sganciarvi qualche bomba o mitragliare i soldati italiani. In una di queste incursioni perse la vita Guerrino Casellato, addetto alla mensa del Comando di divisione ed altri uomini furono feriti in modo più o meno grave. Anche il servizio di sartoria funzionava abbastanza bene e le divise malridotte poterono essere arrangiate. Ogni tanto si poteva addirittura fare la doccia e la relativa vicinanza con il mare consentiva qualche bagno ristoratore nelle acque azzurre del Mediterraneo.

Nella lettera datata 11 settembre Ostellino comunicava di aver fatto acquisti di libri... in pieno deserto: *“Da noi qui una settimana fa faceva già fresco, ha piovuto qualche volta (!), ma ora si è rimesso decisamente a far caldo. Solo di giorno però, che alla sera e specie di notte fa un freddo da non dirsi. Per fortuna che ho una lampada che fa anche da stufa! (...) Oggi c'è stata una grande novità che è riuscita a rompere la monotonia delle giornate eternamente uguali: è venuta al nostro battaglione la “libreria da campo Mondadori”, naturalmente a vendere libri. E naturalmente noi ne abbiamo acquistati ed in abbondanza. E' una bella iniziativa questa di Mondadori: ci ha riportato per un po' nel mondo civile e, quel che più conta, ci ha dato modo di arricchire in grande misura quei pochi libri che circolavano da noi, libri che ormai tutti avevamo già letto e riletto magari per più volte. E poi le animate discussioni per la scelta dei volumi migliori: è stato un bellissimo diversivo. Certo che l'abbiamo quasi svaligiata in tre giorni che è in giro per la nostra divisione! Ed ora per un bel pezzo avremo da leggere”.*

Soltanto a ottobre l'Ariete avrebbe ripreso la sua avanzata spostandosi di una cinquantina di km nel deserto e schierandosi a Bir El Gobi. Da metà novembre, prendendo parte alla battaglia della Marmarica, i carri M 13 avrebbero finalmente avuto un ruolo di rilievo nella storia della guerra sul fronte nordafricano.

Completiamo la panoramica sui carri tedeschi della II guerra mondiale

Nel numero 278 della Rivista abbiamo inserito un articolo di Roberto Polini sul Panther tedesco "Kommt die Panther! Storia e tecnica del miglior carro della II guerra mondiale". Nello scorso numero della Rivista (il 279) è stato inserito un altro articolo sulla stessa tematica, scritto da Vincenzo Meleca, dal titolo "Panther e Tiger; i carri tedeschi che non divennero mai italiani".

Pubblichiamo ora l'articolo di Roberto Polini relativo al carro Tiger.

Ringraziamo sentitamente i due autori, Polini e Meleca, che con la loro professionalità e passione hanno offerto ai lettori della Rivista queste piacevoli ed interessanti pagine di tecnica carrista.

Tiger, tecnica e storia

di ROBERTO POLINI

del più potente carro armato della II Guerra Mondiale

"Tiger!! Tiger!!"... questo grido l'equipaggio di un carro armato alleato del secondo conflitto mondiale non lo avrebbe mai volute sentire. Stava infatti a significare che se la sarebbe dovuta vedere con un avversario che quasi sicuramente non gli avrebbe dato scampo. Se avevano visto il panzer, questo, certamente aveva visto loro e li stava già puntando con il suo controcarro da 88 mm. da una distanza per loro proibitiva. Non restava altro che manovrare alla massima velocità per rendere la vita il più difficile possibile al cannoniere tedesco e... sperare! La cosa però non sempre riusciva ed allora per lo Sherman americano o per il Churchill inglese era la fine e con lui, spesso, quella dell'equipaggio.



Tigre I

La storia del PzKpfw VI Tiger inizia nel 1937 quando le principali ditte tedesche costruttrici di mezzi corazzati



La massiccia mole del Tigre I appare in tutta la sua evidenza in questa foto del carro in marcia sul fronte italiano. Notare gli elementi di cingolo posti a maggior protezione della piastra frontale inferiore

zati (Daimler-Benz, Henschel, MAN e Porche) vennero interessate alla progettazione di un nuovo carro armato pesante 30 tonnellate, da intendersi come *durchbruchwagen* (carro di rottura). Seguirono quindi, dal '37 al '38, tutta una serie di progetti dove quelli della Henschel e della Porche risultarono migliori, ma non ottimali, in quanto non presentavano significativi miglioramenti rispetto ai mezzi già in produzione. Le basi però erano state poste.

Nella seconda metà del 1938 (alcuni dicono del 1941) venne emessa una nuova specifica, la VH 3001, alla quale furono invitate ancora tutte e quattro le ditte sopra citate. Le risposte della Daimler-Benz e della MAN non si conoscono, invece, si ha ampia documentazione di quelle Henschel e Porche. Si può però tranquillamente asserire che i progetti delle prime due, saranno la base per la realizzazione del futuro PzKpfw V "Panther".

Per i progettisti della Henschel e della Porche la realizzazione della specifica non si rivelò un compito facile, non tanto per le innovative soluzioni tecniche con le quali si cimentarono, ma per quello che lo Heereswaffenamt (Ufficio per gli Armamenti dell'Esercito) andava continuamente chiedendo, in relazione alle sempre nuove necessità che i fronti di guerra esprimevano. Le idee erano talmente confuse che nell'agosto del 1941 la Henschel costruì quattro prototipi, non di un carro armato, ma di un semovente cacciacarri con un cannone Rheinmetal-Borsig PaK 40 L/61 da ben



Un momento di relax per l'equipaggio di un Tigre in Tunisia



Rifornimento di munizioni per KwK da 88mm. ad Tigre I sul fronte orientale

128 mm. Si trattava dello "Sturer Emil" (Emilio il testardo). Per la storia, due di questi prototipi trovarono un impiego operativo in Russia, dove uno finì distrutto e l'altro catturato a Stalingrado. Gli altri due, rimasti presso la Henschel, furono invece oggetto di varie sperimentazioni e divennero la base del PzKpfw VI "Tiger". Per quanto riguarda la ditta dell'Ing. Ferdinand Porche, questa rimase fedele ai progetti innovativi che la caratterizzavano e preparò il prototipo di un carro "quadrimotore" battezzato "Leopard". Il

mezzo era propulso da due motori elettrici alimentati da un generatore. Questo, a sua volta, era mosso da due propulsori a combustione interna con 10 cilindri a V raffreddati ad aria di 210 CV (naturalmente di progetto Porche). Benché più veloce del suo concorrente giocò a suo sfavore la complessità dell'idea ed il fatto che i consumi si rivelarono proibitivi. Il carro percorreva meno di 600 metri con un litro di carburante (anche se poi il Tigre definitivo finì per consumarne di più...). L'impulso decisivo alla progettazione ed alla costruzione del Pan-

zerkampfwagen VI lo dette Adolf Hitler il 26 marzo del 1941. Durante uno dei frequenti incontri operativi con gli esponenti della Henschel e della Porche, stabilì che il nuovo mezzo, per essere all'altezza degli scenari bellici che si sarebbero presto presentati, doveva avere un peso minimo di 45 tonnellate ed essere armato con un cannone in torretta da 88 mm. Il tutto andava fatto per l'estate del 1942. Fu quindi emessa una nuova specifica, la VK 4501, alla quale la Henschel rispose con un progetto dell'Ing. Erin Aders preparato in appena sei mesi e la Porche con il suo PzKpfw VI Ausf P. Nell'estate del 1942 i due prototipi furono at-



Manutenzione alla torretta di un Tigre I



Un Tigre II in esposizione a Bovington. Il mezzo è cosparso di "Zimmerit" contro le mine magnetiche



Due viste del mortaio semovente "Sturmtiger"

tentamente testati presso la scuola per carristi di Berka ed il carro della Henschel fu scelto per la produzione di massa. Il Tigre era nato! La macchina si presentava come un mezzo dal disegno tutt'altro che raffinato ma estremamente compatto, massiccio e potente. Più corto di oltre mezzo metro rispetto al Panther pesava dalle 10 alle 11 tonnellate in più (57 t) con una corazza spessa 80-100 mm. Il suo cannone controcarri "KampfwagenKannone" 36 L/56 da 88 mm, poi, non aveva paragoni né rivali. La sua potenza è chiaramente descritta nel rapporto di un ufficiale sul fronte russo: "Un T-34 fu col-

pito posteriormente da una distanza di 400 m ed il blocco motore fu sbalzato a 5 metri di distanza e la parte superiore della torretta a 15 metri".

Progettato e costruito come carro d'appoggio alla fanteria, il Tigre si rivelò in realtà quello che oggi definiremo un MBT (Main Battle Tank), perfettamente in grado di svolgere tutti i compiti tipici di un carro armato. Era propulso da un motore Maybach Motorenbau HL 210P-45 a 12 cilindri a V a benzina, raffreddato ad acqua, di 21.353 cmc per 650 CV di potenza a 3000 giri

che lo spingeva, su strada, ad oltre 38 Km/h. In seguito, esattamente dal 251° esemplare, questo motore fu sostituito dallo HL 230P-45 di 23.880 cmc. che erogava 700 CV. Era alimentato da quattro serbatoi con una capacità totale di 534 litri in cui pescavano due pompe meccaniche, che a loro volta, servivano quattro carburatori Solex 52JFF IID. Entrambi i propulsori furono collegati ad un cambio Maybach Olvar OG 401216A con otto marce avanti e quattro indietro. La sterzata era assicurata da un sistema Henschel L 600C che comandato da un volantino servoassistito di tipo automobilistico, permetteva la rotazione del mezzo di 360° "sur place" mediante un cingolo in marcia avanti e l'altro indietro. Naturalmente era prevista anche una sterzata di emergenza, interamente manuale, tramite due leve che agivano su freni e frizioni. Il treno di rotolamento introduceva la novità delle ruote sfalsate (adottate poi anche dal Panther) che al vantaggio di una pressione sul terreno meglio distribuita univa la difficile manutenzione ed il problema di riempire gli interstizi fra le ruote con sassi, fango o neve, rendendo a



Si scavalca il propulsore Maybach dallo scafo di un Tigre I. Da notare il treno di rotolamento incrostato dal fango. Uno degli inconvenienti di un "Tigre I".



Un Königstiger catturato. Evidente la modernità del disegno del mezzo che poco si discosta per dimensioni dai carri moderni.

nostro M13 aveva acciaio di 210 Brinell). La torretta, progettata e costruita dalla Krupp, in pianta aveva la forma di un ferro di cavallo ed uno spessore di 82 mm, salvo nella parte anteriore dove raggiungeva i 100. Se a questi, poi, aggiungiamo i 120 dello scudo del cannone, possiamo tranquillamente affermare che nell'arco frontale risultava praticamente impenetrabile al munizionamento perforante dell'epoca. Sulla sua sommità erano posti i portelli di accesso per il cannoniere, porgitore e capocarro, dove quest'ultimo disponeva di cinque feritoie protette da blocchi di blindovetro spessi 94 mm. L'equipaggio, secondo gli standard tedeschi dell'epoca, era di 5 uomini. Naturalmente il carro era do-

volte la marcia del mezzo difficile se non proibitiva. I cingoli erano di due tipi: il Gelandekette 63/725/130 di 72,5 cm. di larghezza per l'impiego operativo ed i Verlandekette 63/520/130 larghi 52 cm. per la marcia su strada ed il trasporto ferroviario. L'intero treno di rotolamento agiva su 8 barre di torsione per lato anch'esse sfalsate. Nella progettazione del carro i tecnici della Henschel badarono soprattutto alla praticità produttiva, quindi per la protezione del mezzo si affidarono unicamente allo spessore delle corazze più che alla loro inclinazione. Ne risultò uno scafo a "parallelepipedo" estremamente compatto dove le piastre frontali erano spesse 100 mm con una inclinazione minima (66° negativi quella inferiore e 80° quella supe-

riore). Le laterali avevano spessori diversi: la parte bassa, dietro le ruote, era di 60 mm. la superiore di 80. Il retro veniva protetto da 82



Tigre II "Königstiger"

mm di acciaio inclinato negativamente di 82° mentre il tetto ed il fondo si affidavano a piastre di 26 mm. Tutte in acciaio omogeneo al nikel con un indice di durezza Brinell pari a oltre 460, forse il più elevato della II Guerra Mondiale (il

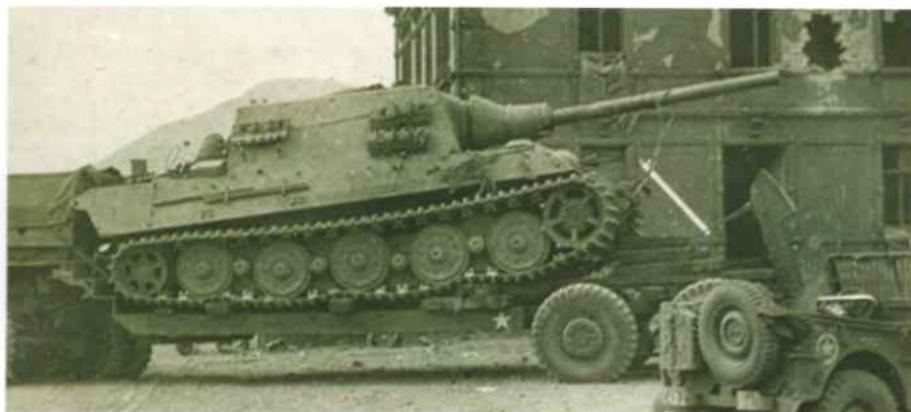
tato di una radio ricetrasmittente (FuG 5), di un impianto interfonico per le comunicazioni fra i membri dell'equipaggio e di un citofono per i contatti con l'esterno.

Nelle more del progetto si era stabilito che il Tigre dovesse essere in grado di guardare un corso d'acqua stando immerso fino a 4,50 metri di profondità. A tale scopo i primi esemplari di serie furono dotati di uno "snorkel" telescopico che però, dopo il 350° esemplare, visto l'uso quasi inesistente che ne era stato fatto, fu eliminato. Una curiosità: il Tigre I costava 645.000 marchi... "chiavi in mano" naturalmente.

A differenza degli altri carri armati



Prototipo del cacciacarri "Ferdinand" derivato del Tigre I



Uno "Jagdtiger" catturato, su un carrello da trasporto stradale

germanici, come il PzKpfw III ed il PzKpfw IV, il Tigre non ebbe praticamente alcuna variante se si escludono alcuni derivati con armamento particolare. Diede vita però ad un successore che sebbene fosse tecnologicamente quasi identico, può essere definito come un mezzo a se stante. Si trattava del "Tiger II Ausf B" più comunemente conosciuto come "Königstiger" (Tigre Reale).

Questo prese vita nel maggio del 1941 quando alle ditte fu chiesto di elaborare dal Tiger I un mezzo in grado di montare una torretta più grande, capace di ospitare il nuovo cannone da 88 dalla canna più lunga, il KwK 43 L/71. A questo punto la Krupp, che già produceva le torrette del Tigre, ne elaborò

un'altra ad hoc con brandeggio elettrico, denominata "Torretta Porche", perché in origine progettata per lo scafo del futuro carro di quella ditta. Furono quindi predisposte 50 torrette "Porche" che dal 51° esemplare del nuovo mezzo, sarebbero state sostituite da quelle dette "Henschel" o "Serienturm". Anche questa volta le due ditte si misero in gara e benché le valutazioni furono espresse soltanto in base ai progetti, fu nuovamente la Henschel ad avere la meglio. Il *Königstiger* incorporava numerose parti del suo predecessore, nonché del *Panther II* (mai realizzato) e differiva dal Tiger I, oltre che dalla torretta e dallo scafo di nuovo disegno, anche per una maggiore protezione e per il can-



Uno "Sturmtiger" dopo la cattura

none L/71. Il nuovo Panzer prese servizio nel febbraio del 1944.

Del Tigre furono costruiti alcuni derivati di cui solo tre veramente interessanti: il *Panzerjäger Tiger (P) Ferdinand/Elefant*, lo *Jagdpanzer VI* o *Jagdtiger Ausf B* e lo *Sturmörser Tiger* o *Sturmtiger*. Il primo era un cacciacarri pesante e fu realizzato utilizzando i 90 scafi presenti presso la Krupp del carro Porche "Leopard" con due motori



Lo "Jagdtiger" della foto precedente, conservato in museo. Notare il colpo che ha intaccato il colletto della bocca da fuoco (militaryfactory)

a pistoni e due elettrici di cui si è parlato in precedenza. Come armamento fu installato, in casamatta, il cannone da 88 mm. Pak 43/42 L71. Si trattava di un mezzo estremamente massiccio e pesantemente corazzato. Lo spessore delle piastre andava dai 25 mm. per quelle superiori ai ben 200 mm. per quella frontale, realizzata sovrappone-done due da 100. Naturalmente il peso era molto superiore rispetto al carro da cui derivava, arrivando infatti a 70 tonnellate. Inizialmente, in omaggio a Porche, fu battezzato



Lo "Sturmtiger" mentre lancia un suo razzo da 380 mm.

Ferdinand ma Hitler lo trovò poco battagliero e lo cambiò in *Elefant*. Lo *Jagdtiger* benché costruito in un numero inferiore di esemplari rispetto al primo (77 mezzi) si rivelò meglio bilanciato ed affidabile. Impostato sullo scafo del *Königstiger* sia con treno di rotolamento Henschel (*Jagdtiger H*) che Porche (*Jagdtiger P*), aveva una casamatta centrale dove era installato il cannone Krupp PaK 44 L/55 da 128 mm. con 39 colpi a disposizione. Due mitragliatrici Mauser da 7,92 mm. ed un mortaio a retrocarica Nach VW da 92 mm. operavano per la difesa ravvicinata. L'equipaggio, di cinque/sei uomini, aveva poi a disposizione due mitragliatori ERMA P40 da 9 mm. La protezione variava dai 30 ai 250 mm. ed il peso raggiungeva quasi le 72 tonnellate, naturalmente a scapito della velocità che su strada a stento superava i 20 Km/h.

Lo *Sturmtiger*, invece, fu un mezzo del tutto particolare e sicuramente fuori tempo rispetto alla realtà bellica in cui prese vita. Si trattava di un mortaio semovente da assedio, parente minore del colossale *Karl* che aveva bombardato Sebastopoli all'inizio del conflitto. Impostato anch'esso sulla meccanica e sullo scafo del *Königstiger*, utilizzando carri non nuovi ma mezzi che avevano subito danni in combattimento e riparati, appariva estremamente

compatto e massiccio. L'armamento principale era costituito da un mortaio senza rinculo Rheinmetall StuMrs RW 61 L/5,4 di ben 380 mm., originariamente progettato per lanciare bombe di profondità da bordo delle unità navali di superficie. In realtà si trattava di un lanciarazzi, in quanto la munizione era autopropulsa. Quest'ultima, del peso di 345 Kg., aveva una gittata fra i 4.600 ed 5.700 metri a seconda del tipo e giungeva sul bersaglio con effetti simili a quelli di un colpo di artiglieria pesante navale.

aveva una velocità su strada di circa 30 Km/h. Ne furono prodotti 18 esemplari.

Il Tigre (stranamente è uso in tutto il mondo identificarlo con la traduzione italiana del nome tedesco) ed i suoi pochi derivati, furono impiegati su tutti i fronti di guerra. Dall'Africa alla Russia, dalla Russia all'Europa continentale.

A causa della situazione bellica che si venne a creare, dopo la battaglia di Kursk ed in modo particolare in Francia nelle fasi finali della guerra, ne fu fatto un uso che con-



Pistola mitragliatrice "ERMA P40" in dotazione agli equipaggi dei Tigre. È conosciuta erroneamente anche come "Schmeisser" ma il famoso progettista, Hugo Schmeisser, nulla ha a che vedere con la progettazione dell'arma. La sua ditta ne produceva solo il caricatore

La cadenza di tiro risultava estremamente bassa, circa un colpo ogni dieci minuti, a causa del peso della munizione stessa e all'ambiente ristretto in cui gli artiglieri operavano. Meno protetto dello *Jagdtiger* (massimo 150 mm.) pesava intorno alle 66 tonnellate ed

trastava nettamente con le dottrine d'impiego dei mezzi corazzati dettate all'inizio del conflitto dall'allora Generaloberst Heinz Guderian. Il Tigre, infatti, come il coevo *Panther*, non venne utilizzato in attacchi di massa per aprire la strada alla fanteria, ma a piccoli



Una mitragliatrice Mauser MG 42 (in alto) ed una MG 34 entrambe installate sui carri della famiglia "Tigre"



Il pezzo antiaereo tedesco da 88mm che fu alla base del cannone del Tigre in uno splendido modellino.

Su questo argomento di grande interesse per i Carristi abbiamo avuto anche un interessante contributo dal Socio della Sezione di Padova **Giuseppe Borsato**, Sergente carrista del XXII Corso, Capo carro dell'M24

Una nota biografica su Michael Wittmann, asso del carrismo tedesco

Ho molto apprezzato gli articoli di **Roberto Polini** "Kommt die Panther" sul carro tedesco PzKpfw V° Panther e sul capo carro l' Oberscharführer Ernest Barkmann e di

Vincenzo Melega "i carri tedeschi che non divennero mai italiani", Panther e Tiger, pubblicati sui numeri 278 e 279 della nostra rivista.

Invio, con cortese invito di pubblicazione, una nota biografica sull'Auptsturmführer **Michael Wittmann** che con 138 carri e 132 cannoni anticarro ed un numero imprecisato di blindati distrutti è uno dei più famosi e valenti comandanti di carri Tiger della 2^a guerra mondiale.

Tra gli assi di carri Tiger: **Knispel** (169 carri distrutti), **Carius** (150), **Sandrock** (123), **Egger** (113), **Brommann** (106), **Corner** (102), spicca anche il nome di un italiano: l'Unterschar **Alfredo Carpeneto**, nato a Roma nel 1915 con 50 carri distrutti sul fronte orientale. Decorato con la **croce di ferro** di 1^a e 2^a classe, nonché con quella di "**Cavaliere**" per aver distrutto con il suo Tiger 16 T-34 in sole 24 ore, è fra i primi 30 migliori carristi del 2^o conflitto mondiale.

Nelle foto allegate, vediamo **Witt-**

gruppi in appoggio a quest'ultima e prevalentemente per tendere agguati. Si è sempre detto e forse non ha torto, che il Tigre fu causa di non pochi guai agli equipaggi per la sua la sua fragilità tecnica, ma se andiamo a ben vedere non risultò meno affidabile del Panther ed in alcuni casi lo superò. Sta di fatto che fu un sistema d'arma formidabile che in mano ad uomini addestrati e determinati fece cose strabilianti. Buon per gli alleati che fu costruito in non molti esemplari (1450 Tigre I e 489 Tigre II).

mann sopra il suo Tiger nell'estate del '44 con il tipico giubetto nero **Feld Jacke** dei carristi e col suo equipaggio nell'inverno 1943/44 sul fronte russo. Notiamo come, su tutti i carri Tiger, fosse stata appli-



L'Untersturmführer Michael Wittmann con la croce di cavaliere con fronde di quercia



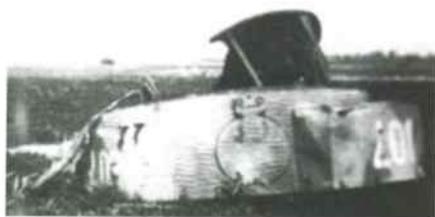
Il cannoniere di Wittmann, Balthasar Woll, che condivise numerose vittorie con il suo capocarro e fu decorato come lui con la croce di cavaliere



Wittman con Hitler il giorno della prima decorazione

cata la pasta "Zimmerit", per la difesa dalle mine magnetiche.

Wittmann, era nato Vogethal in Baviera nel 1914 ed entrò nell'esercito nell'ottobre del 1934 e fu assegnato al 19° Rgt di fanteria "Freising" di stanza a Monaco, per passare poi, nell'aprile del '37 al 1° Rgt corazzato della celebre 1^a Panzerdivision **Leiberstandarte** Adolf Hitler. La sua grande fama e sen-



La torretta del carro di Wittmann, divelta e capovolta, dopo l'esplosione che uccise l'equipaggio

z'altro dovuta alla sfolgorante vittoria ottenuta il 13 giugno 1944 a "Villers-Bocage" in Normandia sulla strada provinciale 175 dove con il suo Tiger distrusse 15 carri, 2 cannoni semoventi, 2 OP-Tanks ed altri blindati, della 7^a divisione corazzata inglese in soli 20 minuti. Questo sbalorditivo successo è da

considerarsi, al pari di quello ottenuto **Otto Carius** il 22 luglio 1944 alla periferia di **Dunaburg** sul fronte orientale dove mise fuori combattimento, in soli 20 minuti 16 T-34 ed uno Iosef Stalin.

Il battesimo del fuoco dell'Obergefreiter **Wittmann** avvenne durante l'invasione della Polonia. Partecipò anche alle campagne di Francia e dei Balcani dove il carro dell'Unterscharfurher **Wittmann** fu tra i primi a raggiungere la città di Atene nella mattinata del 6 aprile 1941.

Prese parte anche all'operazione **Barbarossa** in Russia con il grado di **Oberscharfurher**, al comando di uno StuG III. Rientrò in Germania nell'inverno 1942-43 per frequentare il corso Ufficiali e nella primavera del '43 rientrò sul fronte russo al comando di un plotone di carri Tiger, con il grado di **Untersturmfurher**, dove si distinse nella grande battaglia di carri di "Kursk" nel luglio del '43.

Il 1° gennaio 1944, venne decorato con la croce di "Cavaliere", per aver distrutto nel corso del 1943 ben 88 carri sovietici. Nell'aprile dello stesso anno, in previsione

dello sbarco alleato, l'Obersturmfurher **Wittmann** comandante della 2^a Comp. del 101° Btg carri Tigre della 1^a Panzerdivision **Leiberstandarte** Adolf Hitler venne trasferito in Normandia.

L'8 agosto '44, presso il villaggio di "Cinteaux" sulla strada **Caen-Falaise**, dopo aver distrutto intera colonna nemica, composta da carri Sherman, Cromwel e Churchill ed altri veicoli blindati del 144° Rgt della 4^a divisione corazzata canadese, l'Auptsturmfurher **Michael Wittmann** cadde in una imboscata tesagli da 5 carri Sherman e fu dato per disperso. Il suo corpo venne ritrovato ed identificato assieme ai membri dell'equipaggio, solo nel 1983 e sepolto nel cimitero di guerra tedesco di "La Cambe".

Le circostanze della morte di **Wittmann**, non sono mai state del tutto chiarite e, per questo, oggetto di ricerche e discussioni negli anni del dopoguerra. Nel 1985 il periodico inglese **After The Battle** pubblicò un articolo sui combattimenti avvenuti in Normandia l'8 agosto '44, riportando la testimonianza del car-



Wittman con il suo equipaggio

rista **Les Taylor** del 1° Northamptonshire Yeomary il quale ha affermato che uno Sherman Firefly, con cannone da 76/55 britannico (n.d.r.), al comando del Serg. **Gordon**, mimetizzato nel bosco a qualche centinaio di metri sul lato destro del senso di marcia del Tiger di **Wittmann**, alle ore 12,47 con un colpo di cannone centrò il serbatoio

del carburante destro del carro facendolo esplodere.

Altre fonti affermano invece che il carro di **Wittmann** è stato distrutto lo stesso giorno da un razzo anti-carro RP3, sparato da un caccia bombardiere **Typhoon** della 2^a Tactical Air Force britannica. Questa versione è stata anche confermata da un civile francese certo **Serge Varin** il quale, ha dichiarato a suo tempo, di aver rinvenuto il giorno dopo sul luogo dello scontro un secondo razzo RP3 inesplosivo. Altri ancora sostengono che il merito della distruzione del Tiger di **Wittmann** va attribuito agli artiglieri del **Canadian Sherbrooke**

Fusiliers, operanti in quei giorni sulla strada **Caen-Falaise**.

Altri ancora hanno dichiarato che lo stesso giorno 8 agosto '44 sul fianco sinistro dei Tiger in movimento, occultati alla vista da una fitta siepe, all'epoca molto diffuse in Normandia, avanzava uno squadrone di carri Sherman Firefly del 2^o Rgt **Sherbrooke** della 2^a Brigata canadese comandata, dal Magg. **Sydne Radle**. Secondo questa versione, la distanza di 300/400 mt. e l'angolo di tiro dalla posizione dei carri canadesi, coincidevano perfettamente con l'obiettivo da centrare, il fianco sinistro del Tiger di **Wittmann**.



La tomba di Wittmann nel cimitero di La Cambe, dove riposa assieme a due membri del suo equipaggio

**Con Ferrea Mole e Ferreo Cuor
Cordialmente Saluto
Ariete combatte**

Giuseppe Borsato

“Una riflessione ed un interrogativo.

Considerando l'ardimento, la determinazione e ciò che fecero i nostri Carristi montati sui miseri M 13/40 nelle impari battaglie d' Africa e non solo, se avessero avuto a disposizione dei Tigre o dei Panther, quanti “Wittmann” ci sarebbero stati nelle file dei nostri battaglioni corazzati? “.

Dulcis in fundo

*(sempre in tema di carri tedeschi della 2^a guerra mondiale)
Il Vice Presidente della Sezione di Roma dell'Associazione nazionale della Fanteria, **Avv. Giulio MURANO**, ha donato alla nostra Presidenza nazionale una bellissima collezione di modellini proprio di carri tedeschi della 2^a guerra mondiale. Un gesto che rientra nella “indissolubile” fratellanza Fanteria-Carristi e che il Presidente nazionale, il Gen. C.A. Salvatore Carrara, ha molto apprezzato.
Qui la foto della consegna*



PZKPFW VI TIGER AUSF E

Propulsore: un Maybach HL 210P-45 a 12 cilindri a V a benzina raffreddato ad acqua di 21.354 cmc e 650 CV a 3000 giri. Carburante: 534 litri

Dimensioni: lunghezza totale 8,45 m; larghezza 3,79 m; altezza 3 m; altezza dal suolo 0,47 m.

Peso e protezione: peso totale 56.000 Kg.; rapporto peso:potenza 86 Kg/CV; protezione scafo 80-100 mm (fondo e tetto 25 mm); torretta 80-100 mm; scudo cannone 100-120 mm.

Prestazioni: velocità max 38 Km/h; fuori strada 20 Km/h; autonomia su strada 100-120 Km; fuori strada 57-85 Km; consumo su strada 450-535 litri per 100 Km (0,19-0,22 Km/litro); fuori strada 635-535 litri per 100 Km; pendenza max 78%; guado 1,60m; trincea superabile 3,50 m; gradino superabile 0,80 m.

Armamento: un cannone Krupp KwK 36 L/56 da 88 mm con 92 colpi ed un alzo di -6,5° e + 17°; una mitragliatrice Mauser MG 34 da 7,92 mm coassiale al cannone più una brandeggiabile dello stesso tipo con 4.000 colpi totali; una pistola mitragliatrice ERMA MP 38 da 9 mm con 120 colpi; sei lanciafumogeni da 92 mm; cinque lancia mine ed una pistola lanciarazzi Walter Kampfpistole da 26 mm.

SDKFZ 182 TIGER II AUSF B

Propulsore: un Maybach HL 230P-30 a 12 cilindri a V a benzina raffreddato ad acqua di 23.095 cmc e 700 CV a 3000 giri. Carburante: 860 litri

Dimensioni: lunghezza totale 10,29 m; larghezza 3,75 m; altezza 3,75 m; altezza dal suolo 0,49 m.

Peso e protezione: peso totale 69.700 Kg.; rapporto peso:potenza 100 Kg/CV; protezione scafo 80-150 mm (fondo e tetto 25-40 mm); torretta 80-180 mm.

Prestazioni: velocità max 38 Km/h; fuori strada 17 Km/h; autonomia su strada 100-120 Km; fuori strada 80 Km; consumo su strada 748 litri per 100 Km (0,13 Km/litro); fuori strada 850 litri per 100 (0,12 Km/L); pendenza max 67%; guado 1,60m; trincea superabile 2,50 m; gradino superabile 0,85 m.

Armamento: un cannone Krupp KwK 43 L/71 da 88 mm con 86 colpi ed un alzo di -6,5° e + 17°; una mitragliatrice Mauser MG 34 da 7,92 mm coassiale al cannone più una brandeggiabile dello stesso tipo con 5850 colpi totali; una pistola mitragliatrice ERMA MP 38 da 9 mm con 192 colpi ed una pistola lanciarazzi Walter Kampfpistole da 26 mm.

PANZERJAGER TIGER P FERDINAND/ELEFANT

Propulsore: due Maybach 120TRM a 12 cilindri a V a benzina raffreddato ad acqua di 11.867 cmc e 300 CV a 3000 giri più due motori elettrici Siemens da 230 KW; carburante: 950 litri

Dimensioni: lunghezza totale 8,14 m; larghezza 3,38 m; altezza 2,97 m; altezza dal suolo 0,50 m.

Peso e protezione: peso totale 70.000 Kg.; rapporto peso:potenza 117 Kg/CV; protezione tra 25 e 200 mm (piastre frontali 100-200 mm); scafo casamatta 60-80 mm; scafo superiore 25-30 mm.

Prestazioni: velocità max 20 Km/h; fuori strada 10 Km/h; autonomia su strada 150 Km; fuori strada 90 Km; consumo su strada 633 litri per 100 Km (0,16 Km/litro); fuori strada 1.065 litri per 100 Km; pendenza max 22%; guado 1,20 m; trincea superabile 2,60 m; gradino superabile 0,78 m.

Armamento: un cannone Dortmund-Huttenverein Pak 43/42 L/71 da 88 mm con 50; due mitragliatrici Mauser MG 34 da 7,92 mm con 600 colpi totali; due pistole mitragliatrici ERMA MP 40 da 9 mm con 384 colpi ed una pistola lanciarazzi Walter Kampfpistole da 26 mm. con 12 colpi.

SDKFZ 186 JAGDTIGER AUSF B

Propulsore: un Maybach HL 230P-30 a 12 cilindri a V a benzina raffreddato ad acqua di 23.095 cc e 700 CV a 3000 giri. Carburante: 860 litri

Dimensioni: lunghezza totale 10,65 m; larghezza 3,73 m; altezza 2,81 m; altezza dal suolo 0,49 m.

Peso e protezione: peso totale 71.700 Kg.; rapporto peso:potenza 102 Kg/CV; protezione della casamatta 250-30 mm.

Prestazioni: velocità max 20 Km/h; fuori strada 17 Km/h; autonomia su strada 110-173 Km; fuori strada 62-70 Km; consumo su strada 515 litri per 100 Km (0,19 Km/litro); fuori strada 1.233 litri per 100 Km (0,08 Km/L); pendenza max 76%; guado 1,75 m; trincea superabile 2,50 m; gradino superabile 0,85 m.

Armamento: un cannone Krupp PaK 44 L/55 da 128 mm con 39 colpi ed un alzo di -6,5° e + 17°; una mitragliatrice Mauser MG 34 da 7,92 + una opzionale MG 42 da 7,92 mm con 3.300 colpi totali; un mortaio a retrocarica NahVW da 92 mm e due pistole mitragliatrici ERMA MP 40 da 9 mm con 384 colpi.

Cambio della guardia alla Presidenza Regionale della Calabria

Dopo quasi 50 anni di intensa attività, dedicata a cercare sempre maggiori traguardi per l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia in Calabria, il Prof. Michele Veltri ha deciso, con nostro rammarico, di passare la mano alla Presidenza Regionale. Dal lontano 1965, quando il barone Blasco, Presidente della Sezione di Reggio Calabria ed il Col. Mercuri, Presidente della Sezione di Catanzaro, lo hanno voluto alla Presidenza Regionale della Calabria, il prof. Veltri ha visto succe-



"il luogo ideale per il passaggio di consegne"

dersi tanti Presidenti Nazionali, dal gen. Stella al gen. Del Pozzo e all'attuale gen. Carrara.

Indimenticabili e colmi di emozione sono stati per lui i numerosissimi Raduni Nazionali ai quali ha partecipato, adoperandosi, con ogni mezzo, affinché la partecipazione dei carristi calabresi potesse sempre essere numerosa e fattiva, convinto come era ed è che i Carristi calabresi non sono secondi a nessuno.

Dal favoloso I° Raduno Nazionale di Napoli del 1969 allo storico XXII° a Roma del 2013, congiunto con l'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria, impossibile sarebbe enumerare gli episodi, i ricordi e le

emozioni che hanno lasciato nel suo animo un prezioso tesoro che nessuno, neanche l'inesorabilità del tempo, potrà mai cancellare.

Senza tema di smentita, il prof. Michele Veltri può essere definito la "memoria storica" del Carrismo Calabrese dell'ultimo mezzo secolo. Con verbale del 10 luglio 2014, vengono formalizzate le dimissioni del Presidente Veltri e l'elezione del nuovo Presidente Regionale nonché dei componenti della Presidenza Regionale. La votazione ha dato il seguente risultato:

- Pres. Carr. Geom. Delfino Francesco Sez. di Catanzaro;
- Vice Pres. Carr. Avv. Nardi Arnaldo Sez. di Cosenza;
- Segr. Carr. P.A. Rubino Renato Sez. di Catanzaro;
- Cons. Carr. Dott. Perri Renzo Sez. di Cosenza;
- Cons. Carr. Rag. Mungo Fabrizio Sez. di Catanzaro;
- Cons. Carr. Bisciglia Ugo Sez. di Cosenza;
- Cons. M.M.A. Filardo Antonio Sez. di Catanzaro.

Con successivo verbale del 19 luglio, si è proceduto alla votazione della proposta avanzata della nuova Presidenza Regionale, avente come oggetto la nomina del prof. Michele Veltri a Presidente Regionale Onorario. La proposta è stata accolta all'unanimità per acclamazione.

Il prof. Veltri, mantenendo la presidenza della Sezione di Cosenza, non ha certo inteso "spegnere i motori", come disse qualcuno, e noi lo condividiamo in pieno, un carrista non spegne mai i motori, ha soltanto deciso di mettere il suo carro in attesa che qualcuno abbia bisogno della



"Il prof. Veltri, Past President"

sua grande esperienza di carrista o semplicemente della sua saggezza.

Francesco Delfino

NdR: Nel condividere pienamente le belle parole espresse nei riguardi del Prof. Veltri, formuliamo per il nuovo Presidente gli auguri più fervidi di ogni soddisfazione nel suo nuovo ed importante incarico.



"Francesco Delfino, il nuovo Presidente"

le attività dei carristi

Regione ANCI del Veneto Orientale

Premiazione per il 25° Concorso Letterario

Dopo ferventi preparativi, nonostante gli imprevisti che hanno causato difficoltà e ostacoli prontamente superati, domenica 24 novembre a Padova, presso il Circolo Unificato di Presidio dell'Esercito, si è svolta l'attesa cerimonia di premiazione degli studenti che hanno partecipato al 25° Concorso Letterario "Gen. B. Luigi Liccardo" indetto dalla Presidenza Regionale del Veneto Orientale e gestito dalla Sezione di Padova che ne ha curato l'organizzazione.

I partecipanti, figli e nipoti di Carristi e Simpatizzanti del Triveneto iscritti nel Sodalizio, sono stati ben 49 suddivisi nelle classi dalla 1ª Elementare alla 5ª Media Superiore ed ognuno ha ricevuto un premio in denaro, un Attestato di partecipazione ed un considerevole numero di libri di narrativa, saggistica, storia e letteratura. Inoltre, grazie alla generosità e sensibilità nell'apprezzare tale iniziativa, la gentilissima Signora Maria Agostina D'Alessandro Zecchin, nelle cui vene scorre "sangue carrista" per essere figlia e sorella di Carristi di Razza, "Madrina" del Sito Web "www.asso-



L'Assessore dott. Paolo Cavazzana consegna il premio in denaro e l'Attestato di partecipazione ad una giovanissima concorrente

carristi.it", costituito e gestito dalla Presidenza Nazionale, con grande entusiasmo e sempre presente alle nostre manifestazioni, ha donato per il secondo anno consecutivo, in memoria dell'unica figlia, Alessandra, tragicamente scomparsa alla giovane età di quindici anni, travolta da un'auto mentre si recava a scuola, un moderno e utilissimo *Dizionario della Zingarelli* per uno studente di 1ª Media Inferiore, come prezioso compagno negli studi futuri.

Quest'anno proprio per festeggiare il 25° Concorso, il "Concorso d'Argento", ha donato a tutti i concorrenti ed alle Autorità, il libro dal titolo "*Segnalibro a pag 15*", una stupenda e commovente raccolta dei pensieri tratti dal diario della figlia scomparsa che, per commovente coincidenza, avrebbe compiuto venticinque anni proprio in occasione del nostro 25° Concorso: Alessandra, nei cieli... avrà senz'altro gioito per l'idea avuta dalla mamma e forse anche da lei suggerita per quel misterioso rapporto spirituale che esiste tra noi ed i nostri Cari scomparsi.

Il Presidente Magg. Giancarlo Bertola ha aperto la Cerimonia con il saluto ai convenuti e ringraziando gli ospiti illustri che con la loro presenza hanno conferito gran rilievo e onorabilità alla manifestazione, ha, quindi, tracciato brevemente la storia del Concorso, come nacque e come fu composta la prima Commissione esaminatrice dei lavori presentati dai concorrenti, con Presidente della Commissione il Gen. C.A. Antonio Oliva, tuttora fedelissimo iscritto alla Sezione nonostante la lontananza per essere tornato, dopo la perdita dell'amata Consorte, a Torre Annunziata, sua città d'origine.

Per ricordare e onorare coloro che nel



Il Gen. C.A. Alberto Ficuciello consegna il primo premio ad una concorrente.

passato hanno avuto un importante ruolo attivo nel Concorso, dopo averli citati, è stato osservato un minuto di silenzio per quelli che sono scomparsi.

Il Presidente Bertola ha ricordato il Gen. Luigi Liccardo ed il prof. Luigi Balestra, emerito Presidente della "Dante Alighieri" e del Circolo di Lettura, che hanno ideato il Concorso e coloro che furono Membri come il prof. Valfré, Tenente Carrista, Presidente Provinciale dell'Associazione di Treviso e Vice Presidente della Commissione, il prof. Giorgio Segato che fino l'anno scorso prima che, inaspettatamente cessasse di vivere, avrebbe voluto, pur non in buone condizioni di salute, classificare per il 24° anno consecutivo i disegni degli alunni delle Scuole Elementari e sostituito poi, con pari competenza, dal prof. Maurizio Zorzi docente al Liceo Artistico, indirizzo Arti Grafiche, dell'Istituto Superiore "Giovanni Valle" di Padova.

Tra gli illustri ospiti presenti c'era il dott. Paolo Cavazzana Vice Presidente del Consiglio Comunale, in rappresentanza del Sindaco sig. Ivo Rossi, il Gen.C.A. Alberto Ficuciello Vice Presidente Nazionale dei Carristi del Nord Italia, notoriamente conosciuto per la tragica perdita del Figlio Ten. Massimo, una delle vittime di Nassiriyah e per essere stato



Il Presidente Magg. Giancarlo Bertola consegna un premio

Consulente Militare nel Governo "Berlusconi", il Gen.C.A. Giuseppe Pachera Presidente Regionale del Veneto Occidentale, Trentino e A.A. ex Combattente Carrista in Tunisia nell'ultimo conflitto, il Gen.C.A. Pasquale Di Gennaro Presidente dell'Associazione "Cavalieri d'Italia della Riviera del Brenta" e dintorni, portando in poco tempo il numero dei suoi iscritti al raddoppio e Consigliere di gran pregio della Sezione Carristi di Padova, il Magg. Gen. Giovanni Angileri Presidente Provinciale dell'Assoarma la cui opera ha contribuito a mantenere in vita un gruppo di Associazioni d'Arma ottenendo dal Comune di Padova una struttura come Sede delle Associazioni, compresa la nostra, soggette a sfratto, la dott. Luisa Scimemi contessa di Sanbonifacio per molti anni Presidente della Commissione esaminatrice dei lavori presentati dagli studenti nei nostri Concorsi e attualmente Presidente Onoraria della "Società Dante Alighieri", il prof. Giorgio Ronconi docente di Italianistica all'Università di Padova Membro da venticinque anni della Commissione Esaminatrice dei lavori degli studenti, il prof. Rocco Pagliani, Sergente Carrista, iscritto al Sodalizio e prezioso collaboratore nella giusta scelta, sempre adeguata ai tempi, dei temi da assegnare ai concorrenti.

Da ricordare, assenti per imprevisti impedimenti, la prof. Maristella Mazzocca, per 24 anni membro della Commissione, e la dott. Raffaella Bettiol Presidente della Commissione, succeduta alla dott. Luisa Scimemi, ed infine, dopo 24 anni di presenza

ininterrotta, il prof. Giuliano Lenci inaspettatamente scomparso poco tempo dopo e per il quale fu pubblicato sul Notiziario Veneto "I CARRISTI", un eloquente necrologio.

Dopo la presentazione degli ospiti, molto apprezzati sono stati gli interventi oratori del dott. Cavazzana, del Gen. Ficuciello, della dott. Scimemi, del prof. Ronconi e del Gen. Angileri. Prima della lettura dei nomi dei concorrenti, sono stati consegnati gli Attestati di Benemerenzza alla dott. Scimemi, al prof. Ronconi, al prof. Pagliani ed alla signora Maria Agostina D'Alessandro Zecchin che personalmente ha voluto consegnare il *Dizionario Zingarelli* alla studentessa che lo ha meritato e poi, a tutti i concorrenti, il libro "*Segnalibro a pag.15*"



La madrina del nostro sito "Assocarri.it", sig.ra Agostina D'alessandro Zecchin, consegna il libro gentilmente offerto in palio.

con dedica personale.

E' stato poi consegnato ai primi tre classificati in 5ª Media Superiore, l'interessante libro "Fiamme Gialle in Guerra", il sacrificio delle Guardie di Finanza non come esattori fiscali ma come soldati in guerra, infoibati perché Italiani a Basovizza, donato dalla prof. Maristella Mazzocca Membro della Commissione esaminatrice dei lavori e per la prima volta assente dopo ininterrotta presenza per ventiquattro anni consecutivi.

Letti dal prof. Pagliani i nomi degli studenti in ordine alla scuola e alla classe frequentata lo scorso anno

con la graduatoria da ciascuno conseguita, i concorrenti hanno ricevuto direttamente dalle Autorità presenti: l'Attestato di Partecipazione e il meritato premio in denaro che quest'anno ha raggiunto complessivamente la ragguardevole somma di €. 2.315,00 di cui €. 2.000,00 elargiti generosamente dal Comune di Padova ed il resto attinto dalla languente cassa della Sezione. Agli alunni di 1ª Elementare al posto di libri adatti introvabili è stato donato un kit di articoli di cancelleria tra i più richiesti dai fanciulli d'oggi.

Terminata la premiazione, il Presidente ha ringraziato, tra gli applausi, tutti i convenuti con l'augurio, per i concorrenti, di continuare e non desistere dal concorrere negli anni futuri fino all'ingresso nell'Università o in un gratificante impiego.

I presenti, che si erano prenotati per partecipare al pranzo di scambio degli auguri Natalizi, si sono trasferiti nella Sala da Pranzo dove è stata allestita la cosiddetta "lotteria" con l'estrazione di numerosi e ricchi premi conferiti in parte dai Soci del Sodalizio, che ringraziamo, ed in parte dalle Ditte amiche tra le quali, degne di nota, cito l'ALF SUPERMERCATI S.p.A. ringraziando il Presidente comm. Francesco Canella ed i Fratelli Pietro e Settimo, la Ditta OLIVO TAPPETI s.n.c. di Olivo Marcello & C. e la ditta BERTOLDO ABBIGLIAMENTO di Uber Battistello & C.

Al termine del pranzo il solito esiguo gruppo canterino ha cantato con voci più stonate che stentoree l'Inno dei Carristi mentre il Presidente si domandava perché il gruppo è così "esiguo"? Ma forse qualcuno si vergognava di cantare...che fosse stonato?

Tra i soliti evviva i convenuti si sono lasciati con gli auguri di buone feste natalizie e con gli "arrivederci", sani e belli (!) l'anno venturo. :-)

Giancarlo Bertola

le attività dei carristi

Visita del Comandante del 32° Reggimento carri "Ariete" all'A.N.C.I. di Spilimbergo

Il giorno 26 agosto 2014 la Sezione di Spilimbergo è stata oggetto di una graditissima sorpresa; quella del Col. Nicola Gorgoglione, Comandante del prestigioso 32° Reggimento Carri "Ariete", di stanza nella Caserma "Forgiarini" in Tauriano di Spilimbergo, accompagnato dal Luogt. Pasquale Lucarelli.

Visita che si rivela un augurale preludio alla giornata del 28 settembre 2014, giorno dedicato alla inaugurazione Ufficiale dell'Associazione e della Sede.

Questa Sede che in poco più di un anno dalla sua costituzione ha dimostrato, grazie alla costante e fattiva collaborazione che il Presidente Col Battista RONCHIS ha ricevuto dal suo gruppo Direttivo, di essere una realtà ben visibile soprattutto nei fatti in tutto lo Spilimberghese e non solo...



Il Col. Gorgoglione, il Presidente, l'"A" Cinque ed i Luogt. Patisso e Lucarelli davanti alla Sede

Il Colonnello Nicola GORGOGGLIONE ha avuto la possibilità di constatare, nonostante la penalizzazione dovuta a limiti strutturali della Sede (spazi limitati) gli eccellenti risultati ottenuti in così breve tempo grazie al lavoro

di squadra di tutta la Sezione.

Risultati che occorre riconoscere sono scaturiti anche dal fatto che circa l'80 degli iscritti sono coloro che negli anni dal 1968 in poi hanno prestato servizio, a vario titolo, nella vicina Caserma "Forgiarini".

Personale che dopo il congedo o la pensione ha continuato a dare il proprio contributo per la vita della Sezione.

Tutti gli Associati, più di cento, si sentono in dovere di ringraziare sentitamente il Colonnello Nicola GORGOGGLIONE ed il Luogt. LUCARELLI per la graditissima visita che hanno voluto regalare alla Sezione e auspicano per il futuro un'altra giornata come quella appena trascorsa.



Il Presidente illustra la mostra dei modellini di carro armato recentemente avuti in dono.

Mar. Magg. "A"
Carlo Borello

Inaugurazione della collezione di modelli di mezzi corazzati

Il Sindaco di Spilimbergo, dott. Renzo Francesconi è stato invitato (in forma privata) il giorno 22 luglio 2014 alla inaugurazione di una mostra di mezzi corazzati in scala, allestita in una saletta della locale Sede dell'A.N.C.I.

L'organizzazione della mostra è stata possibile grazie alla donazione inaspettata, ma graditissima, da parte del Mar. Magg. "A" Ennio Ghionna, ora purtroppo non più giovane, che ha prestato servizio dal 1968 a poco prima del terremoto del 1976 al 32° Reggimento carri di Tauriano sito nella Caserma "Forgiarini", per poi tornare a Verona presso un altro Ente Militare.

La collezione dei modellini, provenienti da vari paesi dell'Europa e dell'America, consiste in 78 pezzi e raccoglie



Sindaco e Presidente davanti ai modellini

diverse tipologie di mezzi corazzati che hanno caratterizzato la vita militare negli ultimi decenni.

Il Presidente della Sezione, Ten.Col. Battista Ronchis, ha avuto la soddisfazione di rice-

vere dal Sindaco i complimenti ed un sincero apprezzamento per il lavoro svolto.

La Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo è in continuo fermento e piena di nuovi progetti grazie alla forza dei suoi iscritti, numerosi ed in continuo aumento.

Fermento che purtroppo trova un freno nella dimensione della Sede che di giorno in giorno si rivelano sempre più inadeguate ai progetti che si vorrebbero realizzare.

Un particolare ringraziamento all'"A" Ennio Ghionna per questo suo sentito e nobile gesto.

Mar.Magg."A"
Carlo Borello



Al centro il Sindaco attorniato dal Direttivo

La sezione di Padova festeggia i suoi 53 anni

Domenica 4 maggio 2014 si è svolto a Torreglia (PD), per il quarto anno consecutivo, il 53° Anniversario della costituzione della Sezione di Padova intitolata al pluridecorato "Gen. carrista Alberto de Alfaro Querini". La manifestazione è iniziata con il breve corteo dei partecipanti dal Sagrato della Chiesa al vicino Monumento ai Caduti di Torreglia.

E' seguito, quindi, il rito protocolle dell'Alza Bandiera e degli Onori ai Caduti, con deposizione della Corona d'alloro, il tutto naturalmente accompagnato dai brani musicali, grazie all'allestimento fonico dell'ing. Maldì, Presidente della Sezione di Rovigo, che non si mancherà mai di ringraziare per questo suo annuale e solidale aiuto.

Dopo la Cerimonia, sempre suggestiva, ha preso la parola il Presidente Magg. Giancarlo Bertola che dopo aver ringraziato i convenuti per la loro presenza, ha sottolineato come sia un dovere per i Carristi che programmano le proprie manifestazioni in altro Comune, rendere omaggio prima di tutto, ai Caduti di quel Comune.

Ha ricordato, quindi, che tale doveroso intervento è rispettato anche in occasione dell'annuale pranzo sociale a Chioggia Sottomarina con gli onori ai Caduti del Mare e nell'anno successivo ai Caduti Lagunari, due monu-



Schieramento dei Labari di fianco al Monumento ai Caduti.

menti separati ma a breve distanza l'uno dall'altro ed in prossimità del luogo di convocazione.

Quest'anno sarà la volta dei Lagunari con i quali il Presidente ha già preso contatti con il Presidente dell'Associazione di Padova e Truppe Anfibie che per espresso suo desiderio ha assicurato la sua partecipazione con quelli di Chioggia.

E' seguito poi l'intervento del Ten.Col. carrista Giorgio Castagna ancora in servizio, del Gen. D. Guido Palmieri Presidente dell'ANUPSA di Padova ed infine del Sindaco dott. Filippo Legnaro che hanno posto l'accento sull'importanza di tali manifestazioni che contribuiscono non solo a mantenere vivo il ricordo di chi ha donato la vita per la Patria, ma anche mantenere costante un patriottico rapporto con la popolazione.

Il Presidente ha, quindi, riferito gli auguri ed i saluti che il Presi-

dente Nazionale dell'Associazione dei Carristi d'Italia Gen. C.A. Salvatore Carrara ha inviato rammaricandosi per non aver potuto essere presente e promettendo di farlo alla prossima occasione.

Sono seguiti gli auguri di altre persone di spicco che, sempre presenti negli anni scorsi, quest'anno non hanno potuto esservi, tra questi cito il Gen. C.A. Giuseppe Pachera, Presidente Regionale del Veneto Occ. - Trentino Alto Adige, il Gen. C.A. Pasquale Di Genaro, Presidente dell'Associazione dei Cavalieri d'Italia della Riviera del Brenta, il Magg. Generale Giovanni Angileri, Presidente dell'Assoarma di Padova e altri che sfuggono alla memoria e verso i quali ci scusiamo.

Erano presenti oltre le autorità citate, il Gen. Bruno Zanetti della Guardia di Finanza noto per la sua grande abilità come scultore di artistiche statuette di



Il Gen. Bruno Zanetti consegna il busto del Carrista del Deserto.

legno, vere opere d'arte, di cui scriverò più avanti.

Hanno partecipato con i loro rispettivi Labari le Associazioni degli Alpini, dei Bersaglieri, dei Fanti, dei Combattenti e Reduci, della Cavalleria e del-

l'AVIS oltre i Carristi di Rovigo, Monselice, Spresiano (TV), Treviso con la Marca Trevigiana, Verona con la Sottosezione di Sant'Anna d'Alfaedo, Trento e Bolzano, ed infine il Presidente con i Carristi della Sezione dei Colli Euganei che ci hanno ospitato.

I presenti si sono poi trasferiti in Chiesa per la S. Messa celebrata dal Rev.mo Parroco Don Franco Marin che, con un'omelia adeguata alla circostanza, è stato da tutti molto apprezzato. Al termine della funzione dopo che il Presidente ha letto la Preghiera per i Carristi, la maggior parte, con i propri mezzi, si è recata, per il Pranzo Sociale, al Ristorante "Rifugio M. Rua" noto per sua prelibata cucina confermata con un abbondante buffet d'antipasti e seguito poi dall'eccellente pranzo tradizionale.

Durante il pranzo, in uno degli intervalli tra una portata e l'altra, si è svolto quanto era stato segretamente programmato: il Gen. Bruno Zanetti ha fatto omaggio di una copia del tradi-

zionale busto del "Carrista del Deserto" da lui stesso scolpito nel legno con artistica bravura confermando le sue eccezionali doti anche con l'esposizione di altre pregiate sculture, scolpite per passatempo e passione, osservate e fotografate con grande interesse dei presenti.

In contropartita, il Presidente ha donato al Ten.Col. carrista Giorgio Castagna, noto per le sue assidue presenze alle nostre manifestazioni in rappresentanza del Comando Militare dell'Esercito del Nord Est, il piccolo busto in metallo pressofuso, avuto a suo tempo come crest e che il Ten.Col. Castagna aveva più volte, con insistenza e passione carrista, richiesto in omaggio da collocare nel suo ricco museo di cimeli militari a Spilimbergo (PN).

L'Inno dei Carristi, la torta carrista con il distintivo dei Carristi, tagliata dalla sig.ra Adriana, gentile consorte del Presidente della Sezione di Rovigo ing. Placido Maldi, hanno posto fine all'intensa giornata del 53° Anniversario della costituzione della Sede di Padova.

E' superfluo dire che gli ospiti, nel saluto di commiato, hanno espresso il loro compiacimento per la buona riuscita della manifestazione con l'augurio di ritrovarci tutti anche il prossimo anno.

Giancarlo Bertola



Una pregevole scultura che raffigura un Alpino con lo zaino affardellato.

Sezione di Seriate

Ricordato il primo Presidente Mario Pelliccioli

Con una semplice cerimonia senza Labari nè baschi, il 2 luglio abbiamo ricordato davanti alla sua tomba il primo presidente della Sezione carrista di Seriate, il Sergente PELLICCIOLI cav. uff. MARIO nel ventesimo anniversario della sua scomparsa. Lo abbiamo ricordato recitandogli la "Preghiera del carrista" davanti al suo loculo nel cimitero di Alzano Lombardo, rinnovandogli l'affetto e l'amicizia che ci legava. Pelliccioli ha dato lustro alla nostra Sezione, come fondatore, come energico presidente e come uomo sensibile ed autoritario, pacato ma nello stesso tempo con un temperamento vulcanico e innovativo. Tante iniziative per i carristi bergamaschi. Tra le altre l'incontro in prima fila di fianco al compianto Gen. Del Pozzo nell'incontro a Roma con il Papa di allora, oggi santo Giovanni Paolo.

Classe 1923, Pelliccioli fu promotore della Sezione di Bergamo, poi fondatore di quella di Seriate, uomo sanguigno, carrista al cento x cento, fu sua l'iniziativa di portare il semovente in Rocca a città alta in Bergamo; fu lui a far brillare di luce propria la nostra Sezione seriate, ed oggi questo insegnamento continua. Nella storia rossoblu delle Sezioni bergamasche vanno citati i "grandi" vecchi, che assieme a Pelliccioli hanno contribuito a questo splendore, il Col. Bruni, Barbagli, Prontera, Perorari, Caglioni, Antonietti, per citarne solo alcuni....

Io personalmente come il più giovane iscritto in quel momento, vedeva in me la continuità e posso vantarmi di esser stato il suo "delfino" appoggiato da Bruni e da Caglioni, i pezzi da novanta dell'epoca. Non le abbiamo dimenticate quelle figure che con noi hanno condiviso quei momenti straordinari di carrismo post naja, momenti tanto cari indimenticabili, che ci hanno temprato come l'acciaio che corazza i nostri carri.....

Serg. carr. Achille Vitali Anci Seriate

Sezione di Trento

In gita in Musiera

Domenica 10 agosto i Carristi trentini si sono ritrovati in un posto incantevole in Musiera. Musiera è una splendida località raggiungibile dalla Valsugana. Da Telve si prende la strada per il passo Manghen e dopo pochi chilometri, a sinistra, inizia la strada per Musiera. Il luogo del nostro ritrovo è a fine strada, dove un nostro Carrista Sergio Rigoni gestisce un ristorante "Al Laghetto" con vicino un laghetto dove si possono pescare delle trote. La cucina è "ottima e abbondante" e il posto veramente incantevole e merita una visita.

Tornando a noi, i Carristi Trentini da alcuni anni organizzano una "trasferta" in questo splendido posto per trascorrere una giornata in allegria. La partecipazione è aperta anche ai simpatizzanti e amici. E grazie a questa iniziativa cerchiamo di aumentare il numero di simpatizzanti e Carristi. Naturalmente abbiamo anche altre iniziative simili, come ad esempio la tradizionale castagnata autunnale e ritrovi in vari momenti dell'anno. Tutto questo per cercare di aumentare il numero di Carristi e simpatizzanti. Attualmente siamo 54 Carristi e un centinaio di simpatizzanti. Per il Trentino è un bel partecipare, in quanto la quasi totalità sono Alpini. Ci sono anche altre associazioni combattentistiche e d'arma, ma non possono "competere" con i nostri Splendidi Alpini che sono presenti molto attivamente in ogni paese del Trentino. Comunque noi Carristi ci difendiamo, anche se vedo per noi un futuro tutto da riscrivere..... Un grazie particolare va al nostro nuovo direttivo nazionale che ha dato una sferzata di ottimismo sul proseguo di noi Carristi.

Nelle foto il personaggio con la banana è il titolare: Carrista Sergio Rigoni. Ci sono poche persone nella foto perché alcuni stavano pescavano, altri erano andati a cercare funghi ed altri a fare una magnifica passeggiata nei dintorni.

Un caro saluto da Enzo Manincor



La sezione di Padova si imbarca a Chioggia Sottomarina

A Chioggia Sottomarina anche nel 2013 è stata rispettata la tradizione.

L'anno precedente (2012), il pranzo sociale a base di buon pesce a prezzo modesto, era stato programmato in ottobre, mese nel quale Chioggia vive, per nove giorni, un'intensa attività denominata "Ottobre Blù".

L'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (A.S.P.O.) con la collaborazione del Comune e dell'A.N.M.I. organizza ogni anno assieme alla Marina Militare Italiana, la "grande festa del mare".

Per questo motivo, dal 2012 programmiamo il tradizionale pranzo nel mese d'ottobre, che, nel passato, si riduceva ad un semplice e arido incontro con palati raffinati, mentre oggi si arricchisce anche d'insigni valori

sociali e patriottici nel rapporto e contatto realizzato con le istituzioni locali.

Con una semplice cerimonia che ha coinvolto l'Associazione Marinai d'Italia, resi gli Onori con deposizione di una Corona d'alloro al Monumento ai Caduti del Mare di Chioggia e con la gradita presenza di un gruppo di Marinai in congedo iscritti al loro sodalizio, il Presidente ha ricordato i Carristi che, mentre erano diretti in Africa Settentrionale, sono naufragati uniti fraternamente nel mortale abbraccio con i Marinai, nella pace del fondo dei mari.

Il prossimo anno saranno resi gli Onori ai Caduti Lagunari, al molto espressivo monumento che con quello dei Marinai sono la testimonianza del grande contributo in vite umane che Chioggia ha dato alla Patria.

Nel pomeriggio, i presenti che non si sentivano troppo affaticati dal lauto pranzo, hanno potuto visitare la Fregata "EURO" che, purtroppo, il prossimo anno cesserà per vecchiaia il suo onoratis-



Al monumento ai Marinai Caduti.



Con il Comandante del Sottomarino.

simo servizio ed il Sottomarino "S. PELOSI" ormeggiati nel porto.

Per il prossimo anno vedremo cosa ci offrirà l'Ente organizzatore dell'Ottobre Blù con il quale sono già stati presi i contatti, mentre, per gli Onori ai Caduti, sarà la volta dei Lagunari.

Soddisfatti per l'intensa giornata vissuta, i presenti si sono salutati con il proposito di ritrovarsi anche al prossimo anno, a Dio piacendo...

Giancarlo Bertola



Davanti alla Fregata "EURO" ed al Sottomarino "S. PELOSI".

La Sezione di Sanremo: celebrazione del 2 giugno.

Da Legnano a Sanremo, stessa passione per la divisa dei Carristi e stessa carica. Il Colonnello Cataldo Zaza, trasferitosi in Liguria per ragioni familiari, ha portato anche in Riviera il suo entusiasmo e la sua vivacità organizzativa, creando insieme ad alcuni amici una Sezione Carristi, come quella che presiedeva a Legnano.

Un primo evento cui ha partecipato la sezione sanremese è stata la parata del 2 Giugno, ma altre iniziative sono in programma nell'immediato futuro.

La sezione, oggi, è attiva soprattutto grazie al Ten. Col. Cataldo Zaza, Ten. Col. Orazio Privitera, Serg. Franco Pasotto, Cr. Sergio Besostri e Fte Gianluigi Besostri.

La celebrazione della Festa della Repubblica è iniziata con la deposizione della Corona di alloro al Monumento ai Caduti di corso Mombello e la sfilata in corteo lungo via Matteotti fino a raggiungere il Monumento ai Caduti in via Roma, dove è stato celebrato l'alzabandiera.

Erano presenti all'evento, oltre all'assessore Gianni Berriño ed il candidato Sindaco Alberto Bianchieri, le massime autorità civili e militari ed esponenti delle Associazioni d'arma e combattentistiche.

La cerimonia ha avuto poi seguito, con un pranzo presso la Base logistico addestrativa di Sanremo, ove il Presidente dell'UNUCI, il Cap. Domenico Prevosto, ha pre-

sentato a conviventi - soci di Associazioni Combattentistiche e d'Arma Sanremesi - il Ten. Col. Cataldo Zaza quale Presidente f.f. della Nuova Sezione dei Carristi Sanremesi - in attesa della riunione Sociale per l'elezione del Consiglio Direttivo.



Raduno dell'A.L.T.A. a Bibione

20 e 21 settembre 2014

Una giornata festosa, allietata dalla folta presenza di Lagunari di oggi e di ieri e dalle rappresentanze delle Associazioni d'Arma, in particolare i Carristi che quest'anno, numerosissimi, hanno reso ancora più bello il cielo di Bibione con i colori dei loro stendardi Rosso Blu. Hanno sfilato con i Lagunari Carristi del XXII, guidati dal Lagunare Carrista 1° Cap. Fabio Sorini, Presidente della Sezione dell'A.L.T.A. intitolata al leggendario XXII Battaglione Carri "Serenissima", erede di quello che durante la seconda guerra mon-

diale, si chiamava XXII Battaglione Carri d'Assalto. Secondi come presenze solo ai Lagunari, i Carristi hanno dato una grande dimostrazione di essere presenti e attivi e questo non può che essere motivo di grandissima soddisfazione per tutti coloro che a vario titolo fanno parte della grande famiglia Rosso Blu. Forte la presenza carrista, anche nelle autorità: il Sottosegre-



tario alla Difesa, Gen. C.A. On. Domenico Rossi, carrista, il Gen.



Alberto Ficuciello, Vice Presidente A.N.C.I. per il Nord Italia, il Presidente dell'Associazione Lagunari Truppe Anfibie, Gen. Giampaolo Saltini, che negli anni dal '62 al '64, giovane Tenente carrista, in forza al CI Btg. Carri, prestò servizio a Verona, presso la gloriosa Caserma "Martini", particolarmente cara a molti carristi e anche a chi scrive.

Mi scuso in anticipo per eventuali involontarie omissioni nel citare i presenti: Il sindaco, dott. Codognotto, che è stato lagunare, ha accolto il Sottosegretario alla Difesa, Gen. C.A. On. Domenico Rossi,, il Gen Chiapparini, Decano dei Lagunari, il Generale di C. A. Comandante della Regione N.E., il Generale Comandante della Brigata di Cavalleria "Pozzuolo del Friuli" dove è inquadrato come elemento di manovra il Reggimento Lagunari "Serenissima", il Comandante del Reggimento Lagunari "Serenissima" Col. Massimiliano Carella.

Ospiti in tribuna d'onore la Sig.ra Assenza, vedova Generale Assenza, che fu presidente dell'A.L.T.A. e i genitori del primo caporal maggiore Matteo Vanzan deceduto in Iraq. In un momento particolarmente suggestivo della cerimonia è stato loro donato,

racchiuso in una teca, il basco verde dei Lagunari, perchè nel 2004, quando Matteo cadde in combattimento, indossava ancora il basco nero.

Ora il basco nero è concesso solo alla Sezione del XXII Btg. Carri "Serenissima" per ricordare la componente Carrista.

Si può stimare che a sfilare siano state circa 1500 persone suddivise in 38 sezioni.

EMILIA ROMAGNA: Estense (Ferrara), FRIULI VENEZIA



GIULIA: Passons (Udine), XXII Btg. Carri "Serenissima" (San Vito al Tagliamento - PN), Trieste, Villa Vicentina. LAZIO: Roma; LOMBARDIA: Bergamo, Mantova; PIEMONTE: Torino; VENETO - PROVINCIA DI PADOVA: Alta Padovana, Correzzola, Padova; PROVINCIA DI ROVIGO: Adria, Basso Polesine, Rosolina, Rovigo; PROVINCIA DI TREVISO: Treviso; PROVINCIA DI VENEZIA: Annone

Veneto, Camponogara, Caorle, Cavarzere, Cesaro, Chioggia, Concordia Sagittaria, Eraclea, Jesolo, Marcon, Marghera, Mestre, Mirano, Noale, Portogruaro, Riviera del Brenta, San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Venezia- La Sezione di Verona era guidata dal Presidente Nazionale Onorario, Gen. C.A. Giuseppe Pachera e dal Presidente, Col. Napoleone Puglisi.

Molto applauditi il gruppo storico e i gruppi di Protezione civile.

Nello schieramento, la Banda della Brigata "Pozzuolo del Friuli", una compagnia Lagunari in armi con la Bandiera di Combattimento del Reggimento decorata di due Medaglie d'Oro al Valore dell'Esercito.

Le Sezioni A.N.C.I. di: Spresiano, Mirano, Manzano, San Michele al Tagliamento, Treviso, Verona, Pordenone, Mestre, Udine. Molti applausi per tutti e una grande festa finale, con ben 1234 persone presenti al pranzo.

L'appuntamento è per il 2016 a S. Vito al Tagliamento.

ADZ

In Margine al raduno dei Lagunari

Il Raduno dei Lagunari a Bibione del 21 settembre è bravamente descritto in altra parte della Rivista dalla nostra giornalista Agostina D'Alessandro. Da veneto e da carrista non mi resta che aggiungere qualche commento estemporaneo su un avvenimento che ha visto una grande presenza di carristi. Il che può apparire anomalo per chi forse ignora come i Lagunari nacquero con una forte componente carrista, il XXII btg. Carri. Ne derivò una specie di gemellaggio, uno strano connubio, propiziato dal reclutamento in gran parte locale, nel quale carristi e lagunari finirono per unire tradizioni e mentalità pur rimanendo diversi.

Va premesso che i lagunari nacquero nell'ultimo dopoguerra dalla necessità di difendere la cimosa lagunare, un ambiente del tutto particolare, dalle minacce che potevano provenire dalla sponda opposta divenuta malauguratamente straniera con il trattato di pace. Si pensò che quell'insieme di spiagge, di barene, di canali sospeso tra terra, mare e cielo, poteva essere meglio protetto da chi lo abitava e lo conosceva. Nacquero quindi i lagunari. Era qualcosa di nuovo, benché la Brigata lagunare fosse erede della antica tradizione veneziana dei fanti de mar e benché non dovesse essere confusa – anche se lo fu e lo è – con il Battaglione San Marco della Marina Militare più simile ai Marines di americana e britannica memoria.

Nonostante le intenzioni, in pratica i lagunari ebbero sempre a tutti i livelli comandanti e soldati non necessariamente veneti ma pur sempre capaci di assorbire e di mantenere uno straordinario spirito di corpo, oggi visibilissimo nella presenza nel Raduno e nell'orgoglio di essere stati lagunari, del Gen. C.A. Ficuciello già ufficiale del XXII btg. Carri e padre di un ufficiale dei Lagunari caduto in Afghanistan, dell'attuale Sottosegretario alla Difesa il Gen. C.A. Rossi e del Presidente della Associazione Lagunari (A.L.T.A.) il Gen. Saltini già tenente carrista del CI° btg. Carri. Nessuno di essi è veneto o dei dintorni.

La presenza di tanti stendardi delle Sezioni A.L.T.A. con il Leone di San Marco, pur uniti ad altrettanti labari carristi, può comunque porre la domanda, non nuova, di quanto sia pericoloso il reclutamento locale in uno Stato come l'Italia soggetto a tensioni regionali e perfino indipendentiste. La storia dimostra che, ove possibile e conveniente, reparti con forte percentuale di componenti della stessa regione hanno reso sempre qualcosa in più di altri senza toccare anzi esaltando l'amore per la Patria comune.

L'indipendentismo, il federalismo esasperato et similia è sempre stato la bandiera di minoranze ignoranti, guidate da personaggi ignoranti avidi di potere. Non ha mai riguardato l'Esercito, dovunque e comunque. Anzi! Quindi: Viva i Lagunari!

E' sufficiente ricordare le imprese dei reggimenti sardi, del Lupi di Toscana, degli alpini eccetera, per tacitare ogni dubbio pur nel pericolo che le vicende belliche finiscano per concentrare le perdite nei soldati di una particolare regione. Del resto i veneziani, pur eredi di una storia unica e gloriosa di libertà millenaria, non esitarono a combattere duramente ed eroicamente per l'Unità dell'Italia. E a Bibione, dove il 21 settembre le bandiere tricolori e l'inno di



Mameli dominavano ovunque piazze e cortei, nemmeno il minimo cenno a certe fisime elettorali ha sfiorato il pensiero dei presenti civili o militari.

In ogni caso con l'abolizione della leva il problema oggi non esiste più o semmai è diverso. Il reclutamento interessa in gran parte le regioni più povere e la stessa tendenza a prestare servizio vicino a casa può provocare, ad esempio, che i bersaglieri siano in gran parte siciliani se i loro reggimenti siano dislocati in Sicilia e i fanti sardi se la Brigata Sassari abbia sede in Sardegna.

Per quanto riguarda i lagunari è ovvio che non possono essere trasferiti dalla costa veneta se devono rimanere tali anche se i veneti siano ormai una infima minoranza. Non è poi un gran danno se si considera il lungo addestramento sul terreno.

Infine i lagunari carristi, o meglio i carristi lagunari, non esistono più perché il loro XXII battaglione è scomparso nel vortice della riduzione delle Forze Armate.

Se un giorno rinasceranno potremo chiamarli carrolagunari con unico sostantivo brutto, neutro e, ci auguriamo, consolatorio.

Gen. Giuseppe Pachera

I Caduti di *Nassirya*

Il 12 novembre 2003, in un vile attentato a Nassirya, sono caduti 19 italiani (Soldati, Carabinieri e 2 giornalisti). Fra di loro Massimiliano Ficuciello, figlio del Gen. C.A. Alberto, nostro Vice Presidente nazionale. Ricordiamo i loro nomi e ad essi dedichiamo una toccante poesia di Pino Leo

Tenente Massimiliano **FICUCIELLO**

Luogotenente Enzo **FREGOSI**

Aiutante Giovanni **CAVALLARO**

Aiutante Alfonso **TRINCONE**

Maresciallo Capo Alfio **RAGAZZI**

Maresciallo Capo Massimiliano **BRUNO**

Maresciallo Daniele **GHIONE**

Maresciallo Filippo **MERLINO**

Maresciallo Silvio **OLLA**

Vice Brigadiere Giuseppe **COLETTA**

Vice Brigadiere Ivan **GHITTI**

Appuntato Domenico **INTRAVAIA**

Carabiniere Scelto Horatio **MAIORANA**

Carabiniere Scelto Andrea **FILIPPA**

Caporal Maggiore Emanuele **FERRARO**

Caporale Alessandro **CARRISI**

Caporale Pietro **PETRUCCI**

Dottor Stefano **ROLLA**

Signor Marco **BECI**

FIORI RECISI

(Ai Caduti di Nassirya)
12.11.2003

Freschi, profumati,
giovani fiori,
recisi anzitempo, bagnati
da calde lacrime,
che sgorgano pure,
come da fonte,
da cuori rossi
di dolore,
per alimentare
un immenso oceano
di pace, di speranza
e d'amore.



Ten. cr. Giuseppe LEO
Div. "ARIETE" - 32° Rgt. - III Btg. Carri
Presidente Sezione A.N.C.I.
Via P. Martì, 15 - 73100 LECCE

Tenente Colonnello Paolo Caccia Dominioni

L'immagine di copertina di questo numero della Rivista, il Sacrario di El Alamein, richiama inevitabilmente la memoria di un grande "Italiano": Paolo Caccia Dominioni, un Italiano certamente straordinario. Nato nel 1896 e deceduto nel 1992, ha partecipato sia alla prima che alla seconda guerra mondiale. Nella prima guerra mondiale si arruolò Volontario e diventò Tenente nel Genio Pontieri. Guadagnò una Medaglia di Bronzo al Valor Militare in occasione della decima battaglia dell'Isonzo. Dopo la guerra si laureò in ingegneria e si trasferì in Egitto. Richiamato in servizio nella seconda guerra mondiale, ebbe il comando del 31° Battaglione Guastatori con cui partecipò alla prima ed alla seconda battaglia di El Alamein ove guadagnò una Croce di Ferro tedesca ed una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Partecipò anche alla Resistenza guadagnando un'altra Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

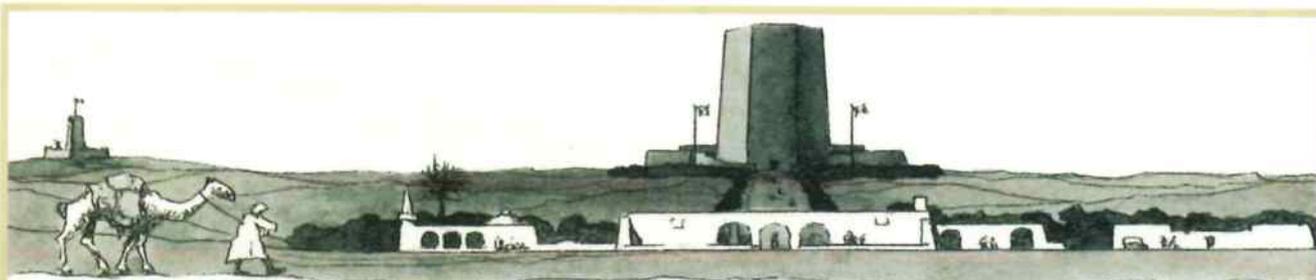


Dopo la fine della guerra riprese la sua attività nello studio di ingegneria del Cairo e nel 1948 fu incaricato dal Governo italiano di dare una significativa sistemazione al Cimitero di guerra italiano di Quota 33 ad El Alamein. Ebbe inizio così una missione che durò circa quattordici anni, spesi in gran parte nel deserto, alla ricerca delle salme dei Caduti di ogni nazione, culminando con la costruzione del Sacrario italiano da lui progettato.

Nel 2002, dieci anni dopo la sua morte, fu insignito della Medaglia d'Oro al Merito dell'Esercito "alla memoria".

Di questo straordinario italiano, riportiamo alcuni suoi disegni dedicati proprio al Sacrario di El Alamein.





ALAMEIN * SACRARIO MILITARE ITALIANO



Fazio Rocca Domini



ALAMI DI DIFENDIBILI, 35 Km.
a Sud di ALAMEIN * Duello senza
superstizi tra un Grant e un
Panzer IV * Una notte tra il 9 e il
12 luglio 1942

Lenza, 4 Nov. 1985
60° Anniversario della
Vittoria Grande

a. F. Leo Ufficiale
e animatore Carrista N°1
nelle 5 provincie della Terra
d'Otranto
Fazio Rocca Domini



Alamein - Sacrario Militare e Base Italiana visti dal Golfo degli Arabi.

L'orgoglio carrista

Combattere in Guerre Mondiali

Questa fotografia ritrae mio nonno, Agostino Carro, Cav. di Vittorio Veneto, in alta uniforme da carabinieri. L'immagine è del 1915, anno in cui fu chiamato a prestare il servizio di leva, in coincidenza con lo scoppio del primo conflitto mondiale.

Aveva solo 19 anni e due fratelli più grandi che, come lui, partirono per il fronte, destinazione gli altipiani di Asiago. Mio nonno, essendo carabiniere non tornò come tutti alla fine della guerra nel 1918. A causa dei vari disordini che si susseguirono alla fine di quei terribili anni, dovette fermarsi per questioni di ordine pubblico e tornò a casa nientemeno che nel 1921...dopo ben 6 anni di guerra! Ma l'Italia aveva in serbo qualcosa ancora per lui.

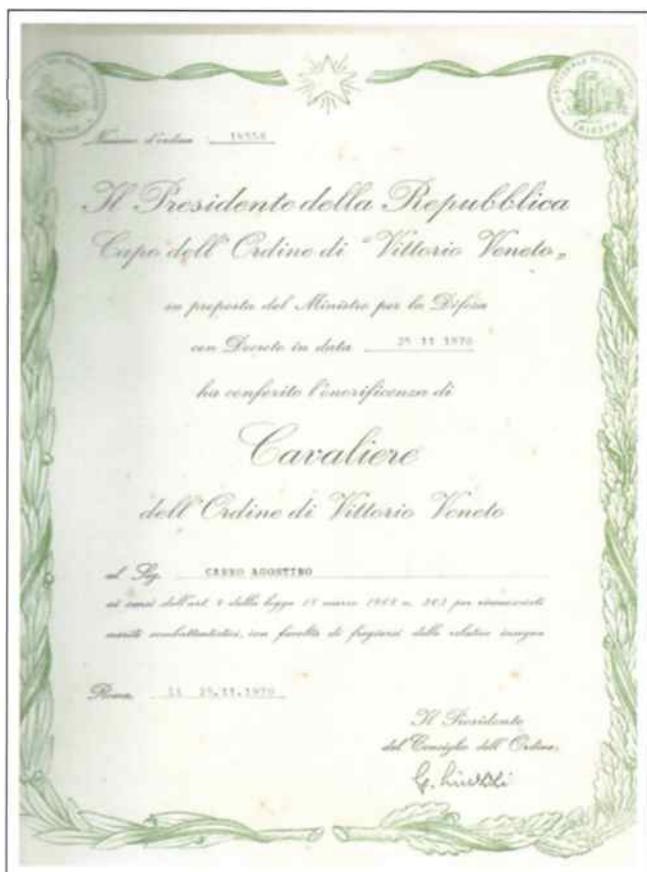
Nel 1940, tornando dopo il lavoro (mio nonno era agricoltore) ed entrando in casa, vide sua moglie, mia nonna, che piangeva. Sul tavolo una cartolina che gli ricordava quella ricevuta molti anni prima, e che lo chiamava, come allora, alla guerra. Ora però tutto era cambiato... aveva moglie, 5 figli e il fatto di dover partire a 44 anni, con una famiglia numerosa che dipendeva da lui e dal suo lavoro, lo scosse non poco. Nonostante questo, si tirò su le

maniche e partì, rimanendo lontano, a combattere, per altri 3 anni...

Quando penso a queste vicende, sorrido... ricordando che quando prestavo il mio servizio di leva c'erano fra gli altri anche certi miei commilitoni che si facevano dare "l'articolo" per scappare a casa...Ma, e allora, gente come mio nonno, che cosa avrebbe dovuto dire? Eppure non si gloriava, nè vantava in alcun modo... Dico con molta sincerità che mio nonno è stato il mio esempio nei momenti di sconforto della mia vita. Un uomo semplice ma allo stesso tempo un grande!

Francesco Carro

(X° Battaglione carri M.O. BRUNO- Aviano (Pn)
caporal maggiore III° scaglione 1986)



Fra le mura *di una caserma*

Era il mese di novembre del 1964, cinquant'anni fa! Prestavo servizio con il grado di Sergente, del 35° Corso AUC, presso la caserma "L. Sbaiz", a Visco di Palmanova, sede del LXIII Battaglione carri della Divisione "Mantova", comandato dal Ten. Col. Gabriele Servillo.

La mia Compagnia era comandata dal Cap. Francesco Ingargiola. S'apprestava l'inverno e un giorno, mentre percorrevo un viale della caserma, nei pressi della cucina, in un cumulo di legnami, scaricato per il funzionamento della stessa, fui attratto dalle particolari forme di un tronchetto di quercia.

Lo raccolsi e guardandolo attentamente, ebbi un'ispirazione. Fu un lampo! Mi rivolsi ad un carrista di origini siciliane al quale chiesi in prestito il suo affilato temperino. E fu così che, durante i periodi di riposo del servizio, mi dedicai all'intaglio di quel prezioso pezzo di legno, realizzando il corpo di Gesù Crocifisso, che rifinii ed incorniciai opportunamente a Lecce una volta congedato.

Ora quel Crocifisso è da cinquant'anni nella mia camera da letto a ricordo anche di un periodo della mia vita, se pur breve ed impegnativo, trascorso con determinazione e tanto amore per i colori della nostra Specialità.

Giuseppe Leo



Il S. Ten. Leo all'ingresso della caserma



Foto del Crocifisso

Figure da ricordare: *Suriani Dr. Col. Nino*

ICarristi polesani ricordano la figura dell'ex Presidente Suriani Dr. Col. Nino nel 10° anniversario della scomparsa.

Nato a Grignano Polesine (RO) nel 1916, laureatosi a Bologna in Economia e Commercio, contemporaneamente frequentava il Corso Allievi Ufficiali presso il 3° Battaglione carristi di Bologna; chiamato alle armi in qualità di giovane Ufficiale universitario carrista, combatteva con valore ed ardimento nella Divisione "Ariete" in Africa Settentrionale nel 7° Battaglione carri, guadagnandosi due Medaglie d'Argento sul campo a Tobruk e Bir el Gobi.

La sua conoscenza delle lingue tedesco ed inglese gli fu utile in Africa nel 1941.

Fu lì che divenne interprete del Generale Erwin Rommel e dello Stato Maggiore italiano.

Di Rommel il S.ten. Suriani ha serbato un grato ricordo e stima, una stima ravvivata dal successivo incontro con il figlio Manfred che, per lungo tempo Sindaco della città di Stoccarda, ha dedicato alla memoria del Padre le sue ricerche storiche.

Proprio Manfred ha inviato all'amico Suriani, come segno tangibile di stima, amicizia e affetto, un memoriale dedicato alla figura di suo padre e degli ultimi giorni della sua vita.

Il dott. Suriani nella sua vita è stato un industriale, imprenditore indomito, per diversi anni è stato Presidente dell'Associazione industriali nella nostra città. Per quanto ha fatto per il progresso economico e sociale della sua gente Polesana, per riconoscimento gli venne consegnato il premio "Due Torri d'oro - Città di Rovigo".

Gli sono state conferite dal Presidente della Repubblica le insegne di Cavaliere di Gran Croce al merito, massima onorificenza della Repubblica italiana. Fu promotore del Premio "Campiello".

Questo aspetto morale della sua vita ha influenzato l'attività della nostra Sezione Carristi di Rovigo (dal 1946), realizzando il primo Monumento ai Carristi ed ai Caduti di tutte le Guerre (1999), seguito da analoga attività a Trecenta (RO) nel 2004.

Egli ha lasciato una grande eredità e responsabilità a tutti noi Carristi che dobbiamo saper conservare e continuare il suo operato.

Associazione Carristi Polesani
Carr. Adriano Beggio



Incontri speciali... tra Carristi

In questa sezione, verranno pubblicate fotografie di incontri fra Carristi, in occasione di cerimonie e ricorrenze anche a carattere non specificamente militare.

Cominciamo con Agostino Greco, della Sezione di Catanzaro, ((11° Btg carri M.O. Calzecchi Ozzano Emilia - Pilota Leopard del 4° sc 84) e Filippo Marchio (2° Sc. del 71 da Altamura), che indossa con orgoglio i colori rosso-blu. Si sono incontrati nello scorso mese di agosto alla "Sagra del Fungo 2014", organizzata come ogni anno dalla Pro Loco di Petronà



l'angolo delle foto

Il fascino dei colori rosso-blu

Il basco ed il foulard rosso-blu aggiungono solo un piccolo tocco di fascino alla già splendida Melissa, qui ritratta con la mamma. Melissa è la nipote del nostro Roberto Polini, una delle "anime" più vivaci della Presidenza nazionale.



Le Nozze di Diamante di Felice Merlin, Presidente della sezione di Asti

Riceviamo e pubblichiamo molto volentieri questa stupenda notizia. La inseriamo nella nostra rubrica "Esiste ancora un'Italia bella" perché lo merita ampiamente. Auguri "ferrei e di cuore", carissimo Merlin, a Te ed alla Tua splendida Consorte.

Buongiorno.

Sono Merlin Carla Maria, figlia del Vs. associato Serg. Merlin Felice, Presidente A.N.C.I. di Asti.

Il 15 settembre, con mamma Lucia festeggeranno i 60 anni di matrimonio, le cosiddette "Nozze di diamante".

Tramite la Vs. rivista che leggo con papà (e sulla quale spesso pubblicate sue lettere o articoli) vorrei insieme a mia figlia Cristina e tutti i famigliari, inviare tanti auguri e ringraziare tutti i Carristi, simpatizzanti e amici, che per l'occasione hanno manifestato i loro auguri e festeggiato con noi questo ammirevole e inusuale traguardo.

Complimenti per la rivista e ringrazio anticipatamente se pubblicherete.

Distinti saluti,

Merlin Carla Maria

Vi allego anche una foto recente scattata in occasione del matrimonio della nipote Cristina.



RONCO. Il reduce invitato a parlare anche agli studenti della sua esperienza durante il secondo conflitto mondiale

Il carrista Tomba racconta la guerra

In occasione della Festa della Repubblica, celebratasi il 2 giugno, l'amministrazione comunale ha promosso l'incontro «Memoria e presente», che si terrà domani, alle 11, in sala polifunzionale Massimiliano Marconcini: all'incontro sarà ripercorsa l'esperienza bella che portò alla nascita della Repubblica, attraverso la testimonianza diretta del reduce Antonio Tomba, originario di Ronco e oggi residente a Cologna Veneta.

A portare agli onori delle cronache il reduce Tomba è stato, qualche mese fa, l'appassionato e collezionista di oggetti del-

l'ultima guerra Gianluigi Personi il quale, in collaborazione con l'assessore alla Cultura Davide Vesentini e allo storico locale Ernesto Santi, ha deciso di promuovere un incontro per far conoscere ai propri concittadini, attraverso una testimonianza diretta, una pagina drammatica dell'ultimo conflitto mondiale. Interverranno alla mattinata anche gli studenti della scuola media.

«È doveroso far conoscere a tutta Ronco, e soprattutto ai ragazzi, la figura di Tomba, attraverso il suo racconto di una vicenda storica che molti giovani hanno appreso solo sui li-

bri di storia», dice Personi. «L'incontro, oltre ad avere una valenza storica, ha lo scopo di lasciare, grazie al grande lavoro di ricerca del professor Santi, un documento scritto che ripercorre la storia personale del carrista Tomba», fa sapere il vicesindaco Vesentini, «fondamentale perché resti nella memoria della nostra comunità».

Accanto a Santi, che presenterà l'opuscolo «L'esperienza bellica di Antonio Tomba», intervorrà lo stesso reduce, oggi collezionista di carroarmati e che porterà con sé una riproduzione, in scala 1:1, di uno dei

blindati usati nella campagna d'Africa. Il caporal maggiore carrista Tomba, reduce di El Alamein, ha 92 anni. «Soldato di leva, sono stato inviato alla scuola allievi piloti di carro M 13 a Montorio, dove ho frequentato un corso di astronomia, orientamento e carte topografiche», ricorda Tomba. «Trasferito nel 1942 in Africa settentrionale, sono stato inquadrato nei reparti da combattimento della Divisione Corazzata Ariete e inviato al fronte di El Alamein».

«Dopo la battaglia, con tre carri ancora efficienti, contrastammo l'avanzata dei carroar-

mati inglesi fino in Tunisia, dove, finché ho avuto la possibilità, ho sempre combattuto, fino al momento della resa», ricorda Tomba. «Quando sono stato fatto prigioniero di guerra, non ho collaborato con i degaullisti: sono miracolosamente scampato alla morte per denutrizione. Rientrato in Italia nel 1946, ero così mal ridotto da pesare solo 35 chili».

Tomba ha ricevuto due croci al merito di guerra, la grande croce d'oro della Croce Rossa tedesca, è Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana e Commandeur du Mérite Franco-Belga. ■ Z.M.

L'ARENA DI VERONA (DA PUBBLICARE) GRAZIE

Un ricordo ed un legame lungo 54 anni

Spettabile Redazione,

desidero inviarvi alcune foto ricordo che penso possano essere pubblicate sulla vostra...e nostra (perché carristi) bella rivista, alla cui lettura si accompagna sempre il ricordo della passata gioventù.

1ª foto: Maggiorità del 1º Btg. durante la breve cerimonia di passaggio di comando del medesimo (cedente Magg. Falco, subentrante Magg. Colucci). Tra i vari ufficiali e sottufficiali, tra cui il sottoscritto giovane serg. capocarro, spiccano al centro, il Cap. Antonio Viesti comandante di Cp., nonché il Ten. Pucci a destra in 1ª fila destinati entrambi ad una carriera di tutto spicco.

2ª foto: Il sottoscritto ancora cap. magg. ASC capocarro M 47 con il suo equipaggio (1960 e 54 anni dopo).

3ª foto: cinque commilitoni nella caserma Amico a Caserta 1960 ed ora 2014 amicissimi ad una riunione conviviale.

4ª foto: tre commilitoni 1960 ed ora 2014 ad una riunione conviviale.

Insomma, un prima e dopo la cura dei 54 anni!

Siamo un gruppo tutti ex serg. capicarro, una ventina di ex commilitoni di alcune regioni d'Italia ed un paio da Svizzera ed USA, che ci riuniamo almeno una volta l'anno in Piemonte, con le rispettive gentili consorti per rinnovare a tavola...i fasti del Rgt. Sperando che le foto possano essere a voi gradite, porgo i miei più cordiali saluti ed un augurio per il vostro lavoro.

Germano ARIONE

Via Roreto 9 - 14100 Asti - germano.arione@tin.it - tel. 0141.216220 - cell. 3335305362 - fax 0141.412051



Ha spento i motori il Cav. carr. Mario BRAGAZZI, *Presidente della Sezione di Melara*

I funerali avranno luogo l'11 settembre 2014 ore 10,30 a Melara

L'Associazione Provinciale Carristi d'Italia esprime le più sentite condoglianze ai familiari del Cav. carrista Mario Bragazzi, che ci ha lasciato dopo un percorso di vita che l'ha distinto per il suo ingegno e per la sua passione per il corpo dei Carristi, fino a fondare la sottosezione di Melara e a realizzare il Monumento dedicato ai Caduti di "cielo, terra e mare".



Il nostro giovane carrista

"Insieme ci siamo trovati molte volte, caro Mario, abbiamo cercato di onorare sempre le Tue feste, sebbene organizzate in date che molto hanno fatto discutere ma che poi sono state accettate da tutti i Carristi che sempre sono stati con Te."

Il Presidente Nazionale Gen. C.A. Salvatore Carrara si unisce al nostro saluto e Ti ringrazia per quello che hai voluto rappresentare. A Melara non sarai mai dimenticato per la concretezza delle tue azioni, per la Tua bontà, per l'insegnamento che ci hai dato, per la volontà con la quale hai voluto conservare fino all'estremo delle Tue forze il gruppo carrista di Melara.

Oggi noi, rimaneggiati nel "nostro equipaggio" Ti rendiamo onore, e ci rimettiamo in pista per raggiungere uniti e sicuri i Tuoi obiettivi. Ciao Mario

Placido Maldi



Il giovane Bragazzi ed il suo equipaggio.

Decesso del Gen. Luigi Ferro

Ha spento i motori, a Catania, il Gen C.A. carrista Luigi Ferro. Il Gen. Ferro è stato il decimo Comandante della Scuola Truppe corazzate di Caserta. Durante il suo periodo l'Ente ha vissuto la ristrutturazione da Scuola Truppe Meccanizzate e Corazzate a Scuola Truppe Corazzate, nell'agosto del 1976, a seguito del trasferimento dei meccanizzati di Fanteria, Bersaglieri e di Cavalleria presso la Scuola di Fanteria di Cesano. Ha comandato anche la Scuola di Lecce ed infine è stato Comandante della Regione militare della Sicilia negli anni 1980-1981



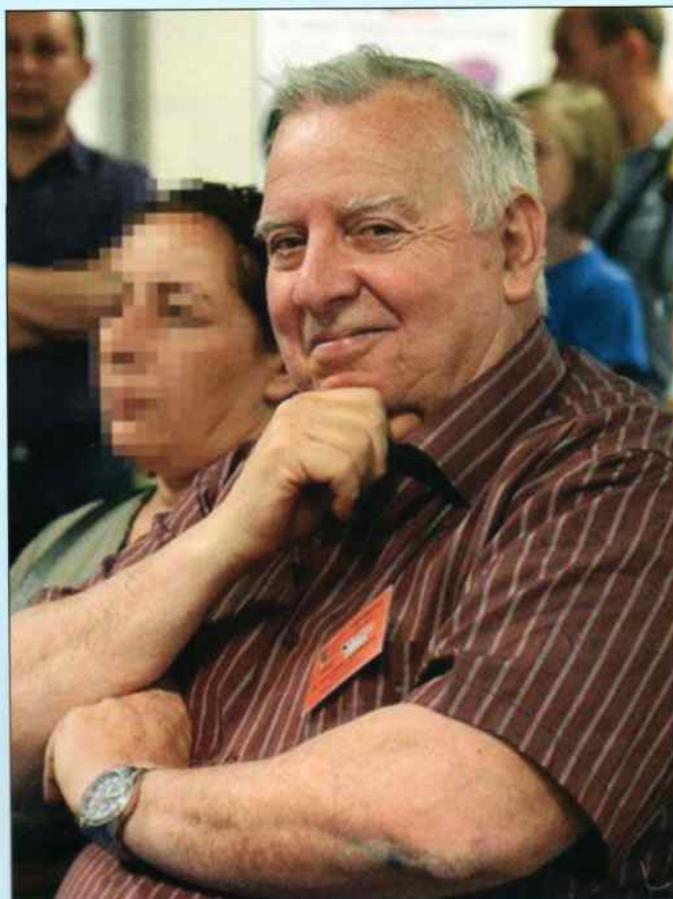
Decesso Mar. Lelio Maria Alby

Il Mar. Magg. Lelio Maria Alby, scomparso il 14 luglio scorso avrebbe festeggiato il 2 agosto il suo settantaduesimo compleanno.

L'omaggio migliore, per ora, lo facciamo attraverso le sue stesse parole, scelte anche come frase del mese di agosto, sul sito.

"Ho portato per 35 anni le "fiamme rosse" con onore e orgoglio ed ho servito il mio Paese con tutto me stesso. Anche in missioni all'estero".

Alla famiglie le condoglianze più sentite da tutti i "cuori" rosso-blù.



Ricordo di due *amici fraterni*

Nel caro e profondo ricordo di due amici fraterni, di profondi sentimenti carristi che ci hanno lasciato di recente, invio due foto.

Nella prima, il Ten. Antonio Mortella (2° da sinistra), leccese come il sottoscritto, Presidente della Sezione di Siena, fra l'amico Franco Di Giovanni, il Gen. Giovanni De Castri ed il sottoscritto, in occasione dell'XI Raduno nazionale dell'ANCI tenutosi ad Aviano nel 1987.



Nella seconda, il carrista Francesco Bonazzi, Presidente Onorario della Sezione di Verona, insieme al gen. Giuseppe Pachera, ed al sottoscritto, in occasione di una visita nel Salento, avvenuta nel 1995 e conclusasi con lo storico gemellaggio fra le Sezioni di Verona e di Lecce



Ai nostri indimenticabili amici rivolgiamo le nostre preghiere.

Pino Leo

Onorificenza per il Mar. Giovanni Bertossa, *Socio Onorario della Sezione di Seriate*

Presso la Sezione dell'Unione Nazionali Sottufficiali Italiani (UNAI) di Bergamo, il 14 maggio u.s., il Socio Onorario della Sezione ANCI di Seriate, Mar. Magg. Cav. Uff. Giovanni Bertossa, combattente e reduce della seconda guerra mondiale ove ha combattuto in Africa, è stato insignito di Diploma ad honorem con la seguente motivazione:



“Sottufficiale italiano che ha combattuto a difesa della gloriosa Bandiera italiana nella seconda guerra mondiale con abnegazione e spirito di sacrificio. L’Unione Nazionale Sottufficiali italiani ricorda e rende onore a Colui che ha reso servizio alla Patria”.

Il Presidente nazionale dell’UNSI, dott. Roberto Congedi”.

Il Mar. Bertossa è un profugo istriano, nato 91 anni fa a Monte Grande alla periferia di Pola.

Dopo la guerra ha continuato a fare il militare di carriera fino alla pensione, per amore dell’Italia, ricordando con nostalgia la sua terra d’origine.

Qui lo vediamo insieme alla sua simpaticissima consorte la sig.ra Santina, sempre vivace e vulcanica.

Al Mar. Bertossa le felicitazioni più vive di tutti i Carristi d’Italia per questa bella e meritissima onorificenza.

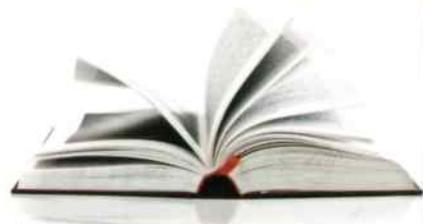


Un incontro carrista *Pranzo con Andrea*

Livorno 14 agosto 2014: come ormai consuetudine, bella consuetudine, nei periodi di vacanza in terra toscana, sia ferie estive che festività natalizie, rinnoviamo, con un incontro, l’amicizia che ci lega con il Presidente della Sezione ANCI di Livorno (Andrea Dell’Innocenti). Ormai diventata “obbligatoria”, questa mezza giornata passata assieme per ribadire l’amicizia e gemellaggio virtuale delle due Sezioni carriste. Con Andrea Dell’innocenti si parla del privato, ma soprattutto delle questioni riguardanti le nostre Sezioni: iniziative svolte, idee da mettere in pratica. Si parla degli impegni vari che dalla prossima stagione ci vedrà impegnati tant’è che il nostro calendario è già ricco di appuntamenti. Da anni questo nostro sodalizio, fatto di incontri, scambi di idee e di gadget, prosegue senza alcun intoppo ed è straordinario ogni volta che si presenta l’occasione ritrovarci sempre in forma ferrea; poi l’appuntamento alla prossima volta in cui sicuramente si parlerà della nostra presenza al Raduno nazionale di Treviso 2015 per poi ritrovarci in terra veneta.



Sergente carrista Achille Vitali
Sez. ANCI Seriate



Strani Italiani

Storie di uomini e donne controcorrente

di Valeria Isacchini e Vincenzo Meleca

Editori Greco & Greco

Un libro tutto particolare. Un libro che parla di Italiani, non alieni; persone di nazionalità italiana che hanno seguito un'idea, che hanno vissuto la loro "italianità" con onore, sacrificio, senso del dovere, ma anche con crisi e debolezze, talora anche con delusione. Eppure possono sembrare strani, gli italiani qui presentati: senza farne agiografie audative – anzi, talvolta evidenziandone i limiti e pure i disvalori – queste sono le biografie di alcuni connazionali, poco o punto conosciuti, che hanno comunque dimostrato disinteresse per il proprio "particolare", disponibilità al rischio, coerenza con le proprie idee, patriottismo.

Il cospiratore mazziniano che si distingue nella Guerra Civile americana, il domenicano coperto di medaglie al valore militare, il sommergebilista che sdegnosamente rifiuta ciò che considera un tradimento dell'alleato, la ricca signora che finisce in galera per aver aiutato nostri militari, il pilota ventiduenne che si sacrifica per distrarre gli artiglieri inglesi, un gruppo di italiani che resistono all'occupazione britannica dell'Eritrea... e tanti altri.

E certo avrebbero potuto essere di più. Non sappiamo se sia indicativo che sia stato all'estero che questi "Strani Italiani" hanno manifestato pienamente la loro italianità, e in tempi difficili, e con tante avversità. Magari ci piace (ci piacerebbe) pensare che siano proprio le situazioni contrarie, i problemi e lo straniamento a tirare fuori il meglio della loro (e, chissà, forse anche nostra) italianità.

C'è anche un capitolo dedicato ad un carrista italiano...che però divenne un asso dei Tigre della Wehrmacht!!!

Un libro da leggere tutto d'un fiato.

Note sull'autore

Vincenzo Meleca, avvocato, giornalista, ufficiale in congedo dell'Esercito, è autore di numerosi testi e articoli nel campo del diritto del lavoro e della gestione delle risorse umane. La sua passione per i viaggi e la narrativa lo ha portato a raccontare alcune storie di vita vissuta (Ritorno a Dahlak Kebir, 2001) o semplicemente immaginata

(L'ombra dell'aquila, 1997, Una fine, un inizio, 2006, Il Paradiso all'ombra delle spade, 2006), nonché un testo di argomento storico-militare, Storie di uomini, di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak, tutti pubblicati con Greco&Greco.

L'Avv. Meleca è Socio della Sezione ANCI di Milano.

Strani Italiani

storie di
uomini e donne
controcorrente

Valeria Isacchini

Vincenzo Meleca



Le uniformi dei Carristi dalle origini al 2004

Nei due numeri precedenti della Rivista abbiamo pubblicato le prime immagini della magnifica raccolta realizzata dal Ten. Pino Leo, Presidente della Sezione ANCI di Lecce, con una passione e professionalità decisamente straordinarie.

Proponiamo qui un'altra immagine che mostra l'evoluzione delle nostre uniformi. Siamo ormai alla seconda guerra mondiale. Nei prossimi numeri della Rivista saranno riprodotte ulteriori immagini fino alla situazione odierna.

Ancora un ferreo "grazie" a Pino Leo.



Pensieri *Rosso Blu*

comparsi sul sito www.assocarri.it

"La sabbia del tempo non cancella i ricordi..XXII Btg carri "Piccinini"...Sicut Leones."

Francesco Danny Tuzzolino

"La nostra Storia non va relegata solo nelle giornate delle celebrazioni, va ricordata sempre. Il sacrificio dei Caduti lo impone".

Devis Bonato

"Sono rimasto stupito da quanto appaia impeccabile e formale nel saluto militare: 12 mesi di servizio in armi per la Patria hanno lasciato l'impronta..".

Giovanni de Sario

"Il motore dell'Esercito...giovani...motivati, disinteressati perchè di passaggio, una ventata di aria fresca, spesso sottovalutati, quasi sempre invidiati...ma davano spessore..."

Marco Bandini

"Le Prealpi da una parte, interminabili distese di mais dall'altra, in mezzo nuvole di polvere sollevate dai carri sul greto del Meduna. Di lontano, nelle sere d'estate, colpi di cannone sul poligono di Vitaro. "

Piero Mazza

"Capocarro 3/87 SICUT LEONES Provo ancora i brividi al solo pensiero. I piloti sono sempre stati quelli che si divertivano di più..."

Davide Baldin

Da questo numero, riportiamo le "frasi del mese, quelle che hanno accolto i visitatori sulla Prima Pagina del sito www.assocarri.it nei mesi di Settembre, Agosto, Luglio

- Ringrazio i Carristi che per decenni hanno difeso il nostro confine orientale con la tempra dell'acciaio dei loro carri e dei loro cuori. Grazie! (**Luca Zamagni**)
- I carri armati. Bellissime e terribili macchine da guerra terrestri, non sono stati ancora superati. (**Mario Sechi**)
- Ho portato per 35 anni le "fiamme rosse" con onore e orgoglio ed ho servito il mio Paese con tutto me stesso. Anche in missioni all'estero". (**Mar. Magg. Lelio Maria Alby**)



ricordi del nostro passato



(L'Aquila 1975 - Cp. carri 17°
"Aqui" a cena con il Gen. C. A.
Pascarelli allora Comandante
la Compagnia).



(L'Aquila 1975 - Cp. carri 17°
"Aqui" si controllano
le barre di torsione.

ricordi del nostro passato

(Torre Veneri 1974 - 6° Cp.
piloti M47 della scuola
di Caserta al campo estivo).



(Foce Verde 1975 - Cp. carri 17°
Rgt. "Aqui" in esercitazione
a fuoco con le Browning .50).