



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
CARRISTI D'ITALIA

calendario **2018**



"Pondere Ignique Auxilium Fert"



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
CARRISTI D'ITALIA  
Il Presidente Nazionale

**I**l nostro calendario del 2018 ha uno scopo divulgativo storico culturale, poiché tratta della presenza dei carri e dei personaggi che hanno caratterizzato la storia mondiale del carrismo nella 1<sup>a</sup> guerra mondiale, quando la nostra Specialità non era ancora nata. I Carristi hanno origine allorché la realtà del “motore” si affacciò alla ribalta del mondo militare. Leonardo da Vinci ebbe la geniale idea di un veicolo protetto ed armato e lo disegnò. Furono però gli inglesi, nel 1916 nella Battaglia della Somme, ad impiegare, in guerra, i primi tanks dotati di motore a scoppio.



Studiato per sbloccare l'empasse della guerra di trincea, esso doveva essere in grado di superare ogni sbarramento, falciare i reticolati e portare il fuoco dei cannoni e delle mitragliatrici nel campo avversario, rimanendo, per quanto possibile, invulnerabile. La nuova fortezza semovente si impose immediatamente per le sue capacità di coniugare armonicamente le caratteristiche di mobilità, protezione e potenza di fuoco. Il calendario si articola in un'introduzione sull'avvento del carro armato nella Grande Guerra, una piccola descrizione tecnica dei carri dell'epoca, compreso il nostro Fiat 2000 che non ha partecipato ai combattimenti, cenni biografici dei personaggi che hanno segnato la storia dei carristi e si conclude con la descrizione del primo scontro fra carri della storia, avvenuto il 24 aprile 1918, a Villers-Bretonneux, con gravi perdite da entrambe le parti ma con importanti lezioni apprese.

IL PRESIDENTE NAZIONALE  
Gen. C.A. Salvatore CARRARA

# Il carro armato nella Grande Guerra

Nel 1916, apparve evidente a tutti gli strateghi, che la guerra era divenuta una vera e propria carneficina alla quale bisognava in qualche modo porre rimedio. La grande perdita di vite umane, oltre a dissanguare le file degli eserciti contrapposti, rischiava di incrinare anche il "fronte interno" creando quei presupposti che, prima o poi, avrebbero potuto portare alla perdita della guerra. Il problema fu affrontato dagli opposti schieramenti, in modo completamente diverso. Tedeschi ed Austriaci, si affidarono ad un cambiamento di strategia, applicando il metodo dell'infiltrazione che in qualche modo cercò di trasformare la guerra di posizione in guerra di movimento. In realtà alcuni risultati furono acquisiti, vedi la battaglia che portò alla rotta italiana a Caporetto. L'intesa invece, ad opera della Gran Bretagna, intraprese un'altra strada: quella della tecnologia. Potrà apparire strano, ma a dar vita alla prima idea di carro armato fu la Royal Navy che aveva già iniziato particolari e mirati studi nel 1915. Infatti, il Primo Lord dell'Ammiragliato, sir Wiston Churchill, fu colui che diede il primo grande impulso a quello che ancora oggi, nella lingua anglosassone, viene indicato come "tank" (serbatoio). In realtà, mezzi che in particolari situazioni d'impiego, erano in grado di resistere ai colpi di fucile o di mitragliatrice, già esistevano. Si trattava delle autoblindo, che essendo però su ruote, non sempre si adattavano alle esigenze del combattimento. Inoltre, si rivelarono completamente inutili nel risolvere il problema più importante: l'abbattimento dei reticolati ed il superamento delle trincee. Occorreva un mezzo in grado di muoversi agevolmente fuori strada e su cingoli, né più e né meno come i trattori per l'agricoltura. Alcuni progetti iniziali, infatti, si basarono proprio su questi ultimi, come ad esempio lo Schneider francese. Anche gli inglesi, inizialmente, si affidarono a questo principio e dettero vita al "Little Willie", ma poi si orientarono verso un progetto innovativo che portò al primo vero carro armato operativo della storia: il Mark I. Ben lontani da essere utilizzati attraverso la dottrina della massa, furono usati singolarmente o



a coppie per l'appoggio alla fanteria su terreni sconvolti dall'artiglieria, il che fu causa di notevoli inconvenienti meccanici e tattici. Il primo vero impiego in massa avvenne nella battaglia di Cambrai il 20 novembre del 1917, dove i carri conseguirono ottimi risultati, mostrando quanto fosse determinante il loro giusto impiego. Peccato che tali vantaggi furono vanificati dal mancato intervento della fanteria che permise all'avversario di rioccupare, in appena 10 giorni, tutto il terreno perduto. Naturalmente i tedeschi non stettero a guardare e sia pure in tono minore, si dotarono anch'essi di una componente corazzata. Infatti, benché avessero presto trovato, nei fucilanti contro carro, nei proiettili perforanti "K" e nell'artiglieria con colpi diretti, delle efficaci contromisure per controbattere la nuova minaccia, questo li costringeva esclusivamente ad una tattica difensiva. Occorreva a loro un mezzo in grado di farsi adeguatamente largo nel campo di battaglia. Nacque così l'A7V che, pur discostandosi grandemente nelle forme dal carro inglese, trovava le stesse dottrine d'impiego. Fu prodotto in un numero ridottissimo di esemplari, circa una ventina, ma ciò non gli impedì di scontrarsi perfino con i carri avversari, come avvenne il 24 aprile 1918 nei pressi di Villers-Bettonneux. Era iniziata l'era dei carri armati.



# MARK I

Sviluppato nel 1915, nasce dall'evoluzione del "little Willie" con l'intento di dare all'esercito uno strumento in grado di abbattere i reticolati e scavalcare le trincee, aprendo così la strada alle fanterie, in quel periodo, falciate dalle mitragliatrici. Afflitto da numerosi problemi meccanici ed utilizzato in modo improprio, non ottenne grandi risultati. I successivi MKII III IV e V, tecnicamente migliori ed impiegati in modo più consono alle loro caratteristiche, ottennero maggior successo, dimostrando l'utilità dei mezzi corazzati. Vennero prodotti due tipi: uno armato di cannoni e mitragliatrici, denominato "male" (maschio) e l'altro dotato di sole armi automatiche chiamato "femile" (femmina).

**PESO:** 28 Tonnellate

**ALTEZZA:** 2,44 mt

**LUNGHEZZA:** 9,9 mt

**LARGHEZZA:** 4,17 mt

**MOTORE:** A benzina

**VELOCITÀ:** 8,1 Km/h

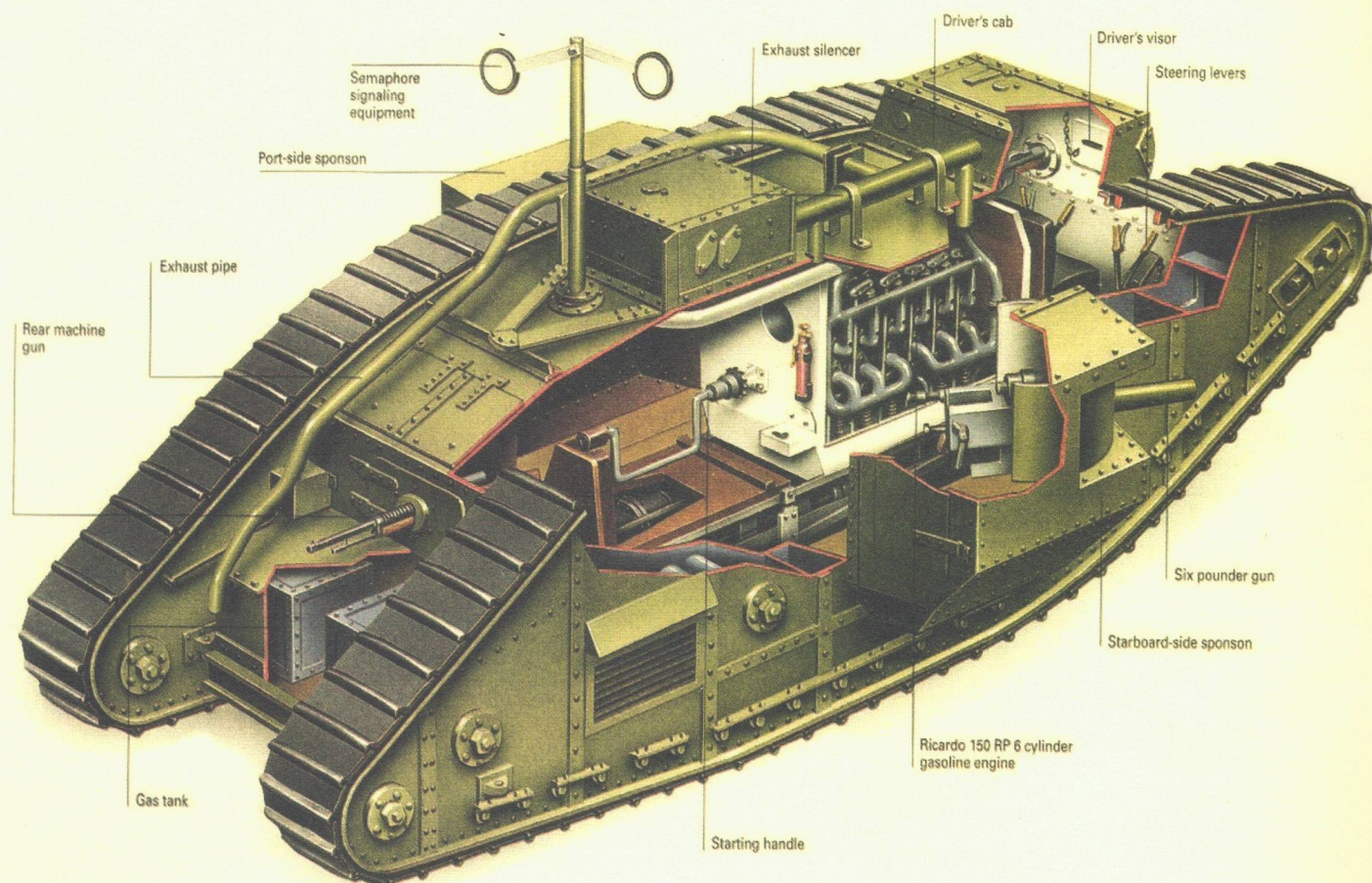
**ARMAMENTO:** un cannone

da 79/9,5

due mitragliatrici

**EQUIPAGGIO:** 8 uomini

**PROTEZIONE:** da 12 a 6 mm



# SCHNEIDER CA1

**PESO:** 14,6 Tonnellate

**ALTEZZA:** 3,30 mt

**LUNGHEZZA:** 6,32 mt

**LARGHEZZA:** 2,5 mt

**MOTORE:** A benzina

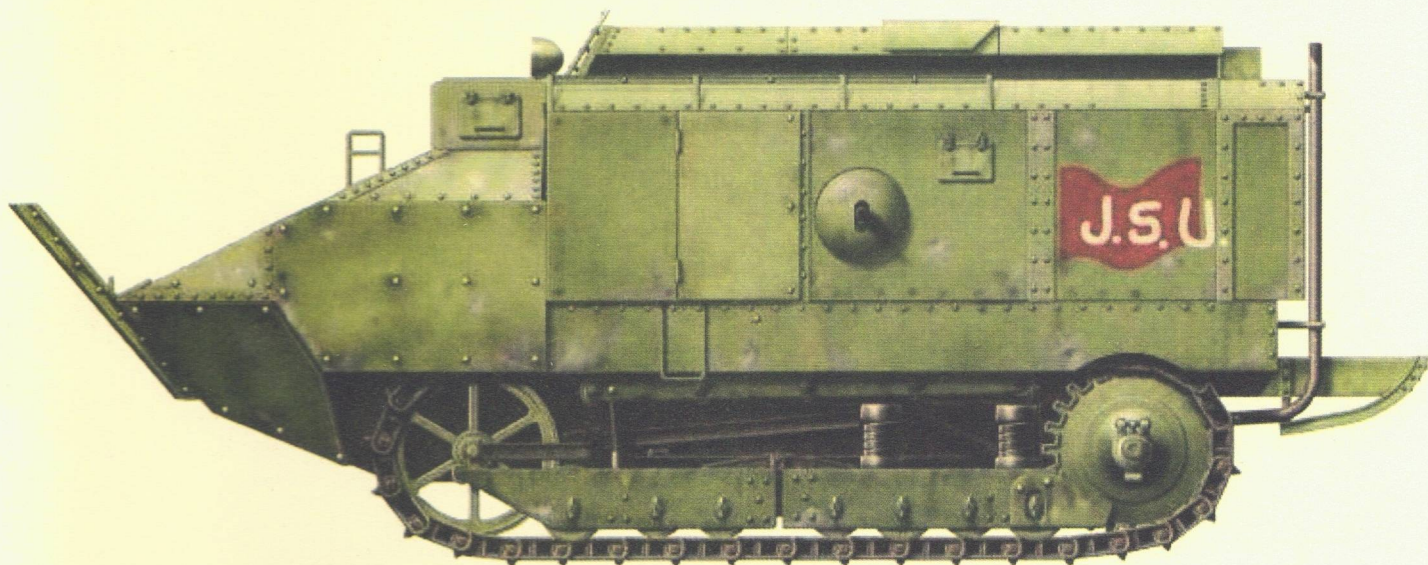
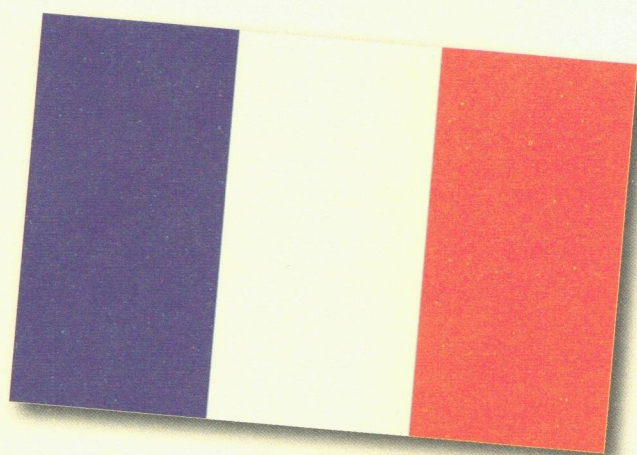
**VELOCITÀ:** 8,1 Km/h

**ARMAMENTO:** un cannone  
da 75/9,5  
due mitragliatrici

**EQUIPAGGIO:** 6-7uomini

**PROTEZIONE:** da 24 a 6 mm

Fu il primo carro armato sviluppato e prodotto in Francia ed uno dei primi ad essere impiegato operativamente nel mondo. Impostato sul trattore agricolo americano "Baby Holt", inizialmente venne chiamato Tracteur Estienne, dal colonnello omonimo, primo fautore del progetto. Il mezzo, però, altri non era se non un cassone blindato, sagomato ed armato, montato su cingoli. Questi ultimi, essendo molto corti rispetto alla struttura che trasportavano, avevano grosse difficoltà a muoversi sul terreno accidentato e spesso provocavano lo sbilanciamento del carro. Il mezzo fu testato anche in Italia ed acquistato in due esemplari.



# A7V

Il carro fu progettato dai tedeschi, nel 1917, in risposta ai coevi mezzi corazzati messi in campo dagli inglesi e dai francesi. Semplice e rustico, esternamente aveva qualche somiglianza con lo Schneider francese anche se appariva più massiccio e sicuramente più stabile. Entrato in produzione verso la fine della guerra, fu costruito in pochi esemplari ma fece in tempo a scontrarsi con i carri avversari, contribuendo a dar vita ai primi combattimenti fra carri armati. Alcuni esemplari furono consegnati all'esercito polacco che lo mantenne in linea fino al 1921.



**PESO:** 33,5 Tonnellate

**ALTEZZA:** 3,3 mt

**LUNGHEZZA:** 8 mt

**LARGHEZZA:** 3,6 mt

**MOTORE:** due a benzina

**VELOCITÀ:** 12,9 Km/h

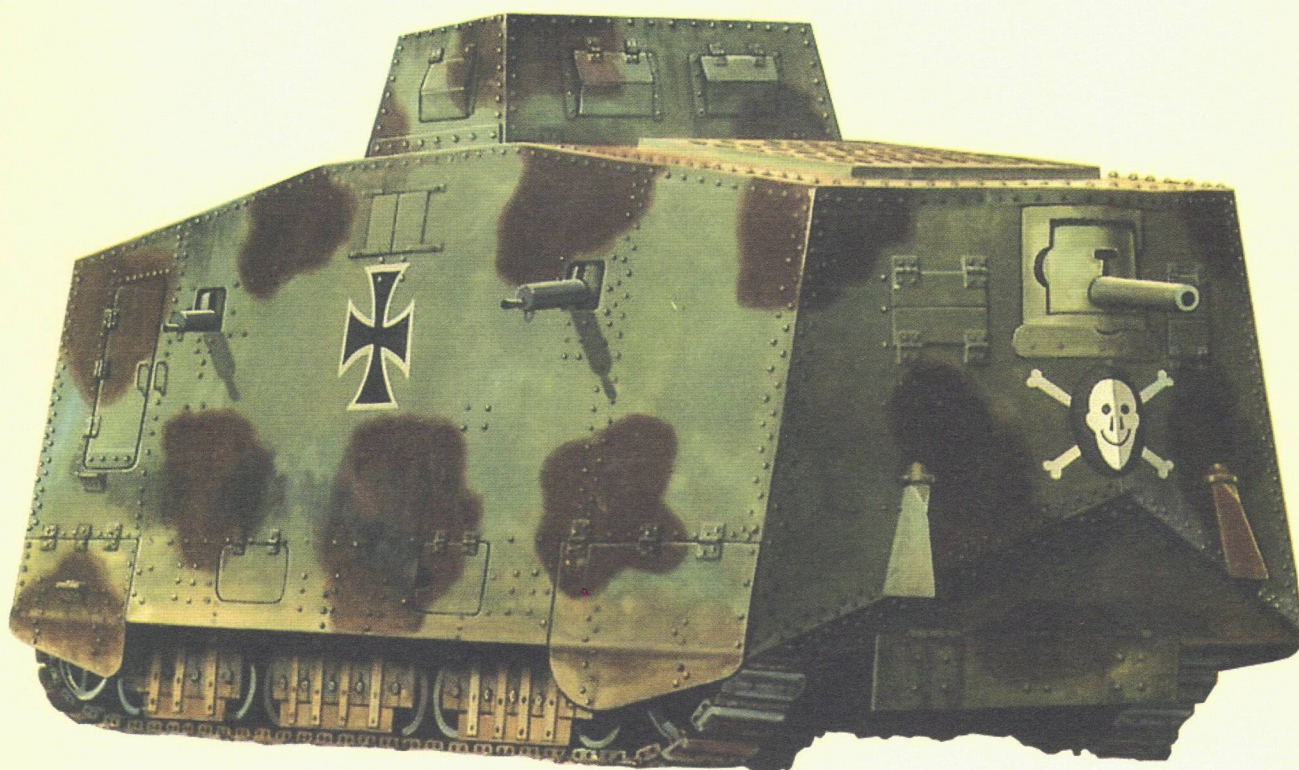
**ARMAMENTO:** un cannone

da 57 mm

sei mitragliatrici

**EQUIPAGGIO:** 18 uomini

**PROTEZIONE:** da 30 a 10 mm



# RENAULT F-17

Inizialmente chiamato char mitrailleur l' F-17 fu progettato nel 1916 ed entrò in servizio l'anno successivo. Può essere considerato il primo, vero, carro armato, in quanto incorporava soluzioni che ancora oggi fanno parte della struttura dei carri moderni, come la torretta girevole su 360° ed il motore separato dal vano equipaggio. Prodotto in oltre 3.600 esemplari, si dimostrò talmente efficiente che l'Italia lo richiese per l'impiego sul suo fronte alpino, ma ne furono consegnati soltanto due. La Fiat, allora, ne mise in produzione una copia quasi identica denominata Fiat 3000, che rimase in servizio fino al termine della seconda guerra mondiale.

**PESO:** 6,6 Tonnellate

**ALTEZZA:** 2,13 mt

**LUNGHEZZA:** 5 mt

**LARGHEZZA:** 1,71 mt

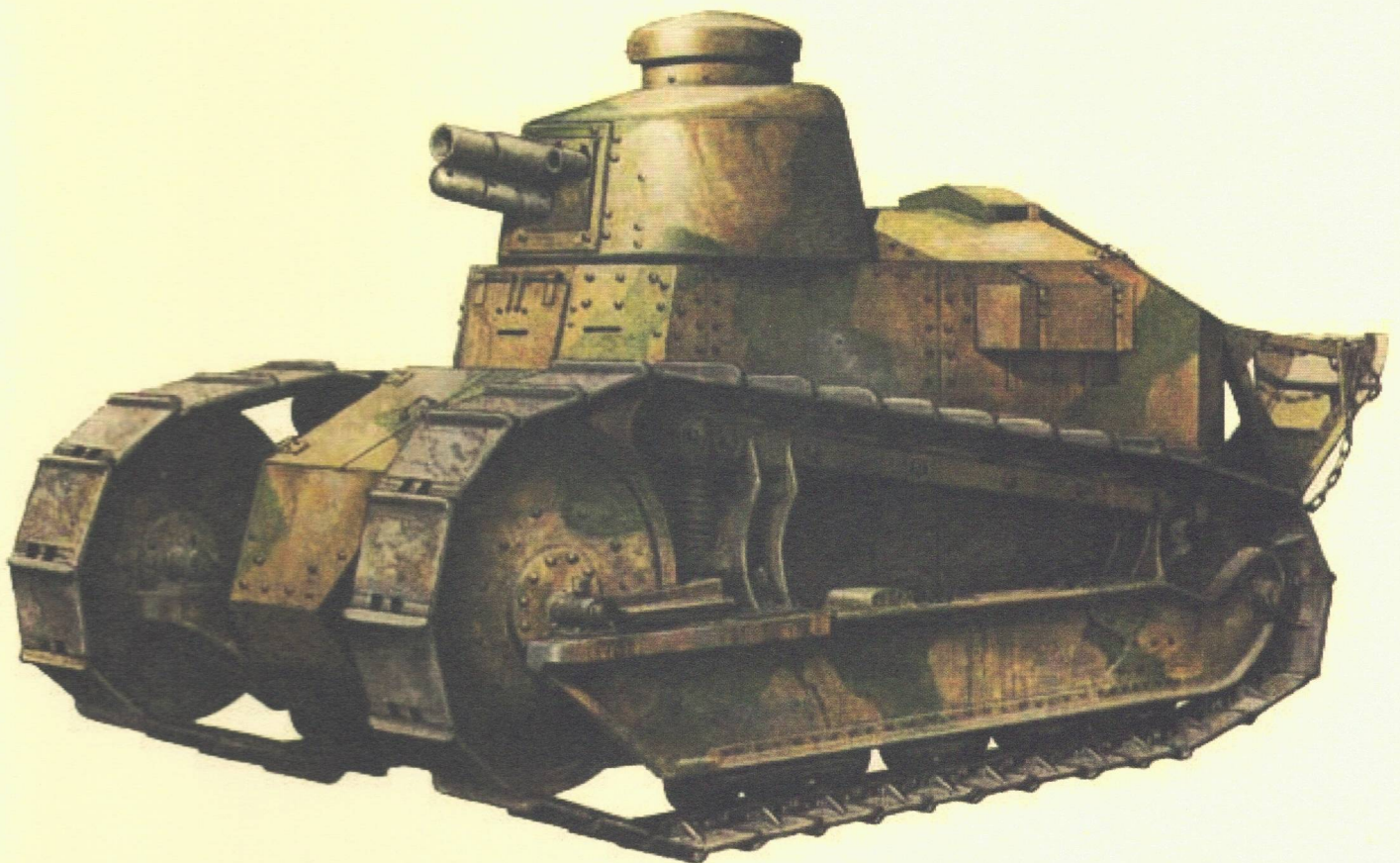
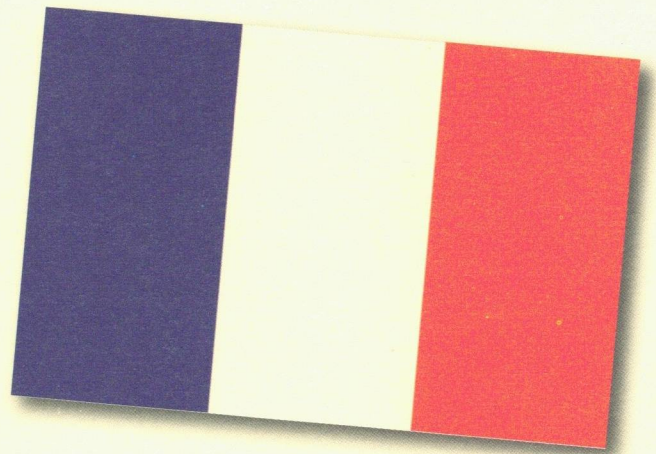
**MOTORE:** due a benzina

**VELOCITÀ:** 18 Km/h

**ARMAMENTO:** una mitragliatrice  
o un cannone  
da 37 mm

**EQUIPAGGIO:** 2 uomini

**PROTEZIONE:** da 16 a 6 mm



## GENNAIO

- 1 L SS. MARIA MADRE DI DIO
- 2 M S. BASILIO VESCOVO
- 3 M S. GENOVEFFA
- 4 G S. ERMETE
- 5 V S. AMELIA
- 6 S EPIFANIA
- 7 D S. LUCIANO
- 8 L S. MASSIMO
- 9 M S. GIULIANO MARTIRE
- 10 M S. ALDO EREMITA
- 11 G S. IGINO PAPA
- 12 V S. MODESTO M.
- 13 S S. ILARIO
- 14 D S. FELICE M., S. BIANCA
- 15 L S. MAURO ABATE
- 16 M S. MARCELLO PAPA
- 17 M S. ANTONIO ABATE
- 18 G S. LIBERATA
- 19 V S. MARIO MARTIRE
- 20 S S. SEBASTIANO
- 21 D SANT'AGNESE
- 22 L S. VINCENZO MARTIRE
- 23 M S. EMERENZIANA
- 24 M S. FRANCESCO DI SALES
- 25 G CONVERSIONE DI S. PAOLO
- 26 V SS. TITO E TIMOTEO
- 27 S S. ANGELA MERICI
- 28 D S. TOMMASO D'AQ.
- 29 L S. COSTANZO, S. CIRO
- 30 M S. MARTINA, S. SAVINA
- 31 M S. GIOVANNI B.

## FEBBRAIO

- 1 G S. VERDIANA
- 2 V PRESENTAZIONE DEL SIGNORE
- 3 S S. BIAGIO, S. OSCAR
- 4 D S. GILBERTO
- 5 L S. AGATA
- 6 M S. PAOLO MIKI
- 7 M S. TEODORO MARTIRE
- 8 G FESTA 32° RGT. CARRI
- 9 V S. APOLLONIA
- 10 S S. ARNALDO
- 11 D B.V. DI LOURDES
- 12 L S. EULALIA
- 13 M S. MAURA
- 14 M S. VALENTINO MARTIRE
- 15 G S. FAUSTINO
- 16 V S. GIULIANA VERGINE
- 17 S S. DONATO MARTIRE
- 18 D S. SIMONE VESCOVO
- 19 L S. MANSUETO, S. TULLIO
- 20 M S. SILVANO
- 21 M S. ELEONORA
- 22 G S. MARGHERITA
- 23 V S. RENZO
- 24 S S. EDILBERTO RE
- 25 D LE CENERI
- 26 L S. ROMEO
- 27 M S. LEANDRO
- 28 M S. ROMANO ABATE

## MARZO

- 1 G SANT'ALBINO DI ANGERS
- 2 V S. BASILEO MARTIRE
- 3 S S. CUNEGONDA
- 4 D S. CASIMIRO, S. LUCIO
- 5 L S. ADRIANO
- 6 M S. GIORDANO
- 7 M S. FELICITA, S. PERPETUA
- 8 G SAN GIOVANNI DI DIO
- 9 V S. FRANCESCA
- 10 S S. SIMPLICIO PAPA
- 11 D S. COSTANTINO
- 12 L S. MASSIMILIANO
- 13 M S. ARRIGO, S. EUFRASIA.
- 14 M S. MATILDE REGINA
- 15 G SANTA LUISA DE MARILLAC
- 16 V S. ERIBERTO VESCOVO
- 17 S S. PATRIZIO
- 18 D S. SALVATORE, S. CIRILLO
- 19 L S. GIUSEPPE, S. QUINTO
- 20 M LE PALME
- 21 M SAN SERAPIONE DI THMUIS
- 22 G SANTA LEA
- 23 V S. TURIBIO DI M.
- 24 S S. ROMOLO
- 25 D ANNUNC. DEL SIGNORE
- 26 L S. TEODORO, S. ROMOLO,
- 27 M S. RUPERTO
- 28 M S. CASTORE
- 29 G S. SECONDO
- 30 V S. AMEDEO
- 31 S S. BENIAMINO MARTIRE

## APRILE

- 1 D PASQUA DI RESURREZIONE
- 2 L LUNEDÌ DELL'ANGELO
- 3 M S. RICCARDO VESCOVO
- 4 M S. ISIDORO VESCOVO
- 5 G S. VINCENZO FERRER
- 6 V S. GUGLIELMO
- 7 S S. ERMANNO
- 8 D S. ALBERTO DIONIGI, S. WALTER
- 9 L S. MARIA CLEOFE
- 10 M S. TERENCE MARTIRE
- 11 M S. STANISLAO VESCOVO
- 12 G SAN ZENO (ZENONE) DA VERONA
- 13 V SAN MARTINO PAPA
- 14 S S. ABBONDIO
- 15 D FESTA 31° RGT. CARRI
- 16 L S. LAMBERTO
- 17 M S. ANICETO PAPA
- 18 M S. GALDINO VESCOVO
- 19 G D. IN ALBIS
- 20 V S. ADALGISA VERGINE
- 21 S SANT' ANSELMO D'AOSTA
- 22 D S. CAIO
- 23 L SAN GIORGIO
- 24 M S. FEDELE, S. GASTONE
- 25 M S. MARCO EVANGELISTA
- 26 G S. CLETO, S. MARCELLINO M.
- 27 V S. ZITA
- 28 S S. VALERIA, S. PIETRO CHANEL
- 29 D S. CATERINA DA SIENA
- 30 L S. PIO V PAPA, S. MARIANO

## MAGGIO

- 1 M SAN GIUSEPPE ART.
- 2 M S. CESARE, S. ATANASIO
- 3 G S. FILIPPO, S. GIACOMO
- 4 V FESTA DELL'ESERCITO
- 5 S S. PELLEGRINO MARTIRE
- 6 D SAN VENERIO DI MILANO
- 7 L S. FLAVIA, S. FULVIO
- 8 M S. DESIDERATO, S. VITTORE M.
- 9 M S. GREGORIO V., S.E DUILIO
- 10 G S. ANTONINO, S. CATALDO
- 11 V S. FABIO MARTIRE
- 12 S S. ROSSANA
- 13 D S. EMMA
- 14 L S. MATTIA AP.
- 15 M S. TORQUATO, S. ACHILLE
- 16 M SANT'UBALDO DI GUBBIO
- 17 G S. PASQUALE CONF.
- 18 V S. GIOVANNI I PAPA
- 19 S S. PIETRO DI M.
- 20 D S. BERNARDINO DA S.
- 21 L S. VITTORIO MARTIRE
- 22 M S. RITA DA CASCIA
- 23 M S. DESIDERIO VESCOVO
- 24 G ASCENSIONE DEL SIGNORE
- 25 V S. BEDA CONF., S. ERMINIO
- 26 S S. FILIPPO NERI
- 27 D FESTA 132° RGT. CARRI
- 28 L S. EMILIO M., S. ERCOLE
- 29 M CORPUS DOMINI
- 30 M S. FELICE I PAPA, S. FERDINANDO
- 31 G SS. TRINITÀ

## GIUGNO

- 1 V S. GIUSTINO MARTIRE
- 2 S ANNIVERSARIO DELLA REPUBBLICA
- 3 D S. CARLO L.LIST
- 4 L S. QUIRINO VESCOVO
- 5 M S. BONIFACIO VESCOVO
- 6 M S. NORBERTO VESCOVO
- 7 G S. ROBERTO
- 8 V S. MEDARDO VESCOVO
- 9 S S. PRIMO, S. EFREM
- 10 D S. DIANA, S. MARCELLA
- 11 L S. BARNABA AP.
- 12 M S. GUIDO, S. ONOFRIO
- 13 M S. ANTONIO DA PADOVA.
- 14 G S. ELISEO
- 15 V SANTA GERMANA COUSIN
- 16 S S. AURELIANO
- 17 D S. GREGORIO B., S. ADOLFO
- 18 L S. MARINA
- 19 M S. GERVASIO, S. ROMUALDO AB.
- 20 M S. SILVERIO PAPA, S. ETTORE
- 21 G S. LUIGI GONZAGA
- 22 V S. PAOLINO DA NOLA
- 23 S S. LANFRANCO VESCOVO
- 24 D NATIVITÀ DI SAN GIOVANNI BATTISTA
- 25 L S. GUGLIELMO AB.
- 26 M S. VIGILIO VESCOVO
- 27 M S. CIRILLO D'ALESS.
- 28 G S. ATTILIO
- 29 V SS. PIETRO E PAOLO
- 30 S SS. PRIMI MARTIRI



## LUGLIO

- 1 **D** S. **TEOBALDO EREM.**  
 2 **L** S. OTTONE  
 3 **M** S. TOMMASO AP.  
 4 **M** S. ELISABETTA, S. ROSSELLA  
 5 **G** S. ANTONIO M. Z.  
 6 **V** S. MARIA GORETTI  
 7 **S** S. EDDA, S. CLAUDIO  
 8 **D** S. **ADRIANO, S. PRISCILLA**  
 9 **L** S. ARMANDO, S. LETIZIA  
 10 **M** S. FELICITA, S. SILVANA  
 11 **M** S. BENEDETTO, S. OLGA  
 12 **G** S. FORTUNATO MARTIRE  
 13 **V** S. ENRICO IMP.  
 14 **S** S. CAMILLO DE LELLIS  
 15 **D** S. **BONAVENTURA**  
 16 **L** N.S. DEL CARMELO  
 17 **M** S. ALESSIO CONF.  
 18 **M** S. CALOGERO, S. FEDERICO V.  
 19 **G** S. GIUSTA, S. SIMMACO  
 20 **V** S. ELIA PROF.  
 21 **S** S. LORENZO DA B.  
 22 **D** S. **MARIA MADDALENA**  
 23 **L** S. BRIGIDA  
 24 **M** S. CRISTINA  
 25 **M** S. GIACOMO AP.  
 26 **G** SS. ANNA E GIOACCHINO  
 27 **V** S. LILIANA, S. AURELIO  
 28 **S** S. NAZARIO, S. INNOCENZO  
 29 **D** S. **MARTA**  
 30 **L** S. PIETRO CRISOLOGO  
 31 **M** S. IGNAZIO DI L.

## AGOSTO

- 1 **M** S. ALFONSO  
 2 **G** S. EUSEBIO, S. GUSTAVO  
 3 **V** S. LIDIA  
 4 **S** S. NICODEMO, S. GIOVANNI M.V.  
 5 **D** S. **OSVALDO**  
 6 **L** TRASFIGURAZ. N.S.  
 7 **M** S. GAETANO DA T.  
 8 **M** S. DOMENICO CONF.  
 9 **G** S. ROMANO, S. FERMO  
 10 **V** S. LORENZO MARTIRE  
 11 **S** S. CHIARA  
 12 **D** S. **GIULIANO**  
 13 **L** S. IPPOLITO, S. PONZIANO  
 14 **M** S. ALFREDO  
 15 **M** **ASSUNZIONE MARIA VERGINE**  
 16 **G** S. STEFANO, S. ROCCO  
 17 **V** S. GIACINTO CONFESSORE  
 18 **S** S. ELENA IMP.  
 19 **D** S. **LUDOVICO, S. ITALO**  
 20 **L** S. BERNARDO ABATE  
 21 **M** S. PIO X PAPA  
 22 **M** S. MARIA REGINA  
 23 **G** S. ROSA DA LIMA, S. MANLIO  
 24 **V** SAN BARTOLOMEO  
 25 **S** S. LUDOVICO  
 26 **D** S. **ALESSANDRO MARTIRE**  
 27 **L** SANTA MONICA  
 28 **M** S. AGOSTINO  
 29 **M** MARTIRIO S. GIOVANNI B.  
 30 **G** S. FAUSTINA, S. TECLA  
 31 **V** S. ARISTIDE MARTIRE

## SETTEMBRE

- 1 **S** S. EGIDIO ABATE  
 2 **D** S. **ELPIDIO VESCOVO**  
 3 **L** S. GREGORIO M., S. MARINO  
 4 **M** S. ROSALIA  
 5 **M** S. VITTORINO VESCOVO  
 6 **G** S. PETRONIO, S. UMBERTO  
 7 **V** S. REGINA  
 8 **S** NATIV. B.V. MARIA  
 9 **D** S. **SERGIO PAPA**  
 10 **L** S. NICOLA DA TOL.,  
 11 **M** S. DIOMEDE MARTIRE  
 12 **M** SS. NOME DI MARIA, S. GUIDO  
 13 **G** S. MAURILIO, S. GIOVANNI CRIS.  
 14 **V** ESALTAZ. S. CROCE  
 15 **S** BEATA VERGINE MARIA ADDOLORATA  
 16 **D** S. **CORNELIO E CIPRIANO**  
 17 **L** S. ROBERTO B.  
 18 **M** S. SOFIA M.  
 19 **M** S. GENNARO VESCOVO  
 20 **G** S. EUSTACHIO, S. CANDIDA  
 21 **V** S. MATTEO APOSTOLO  
 22 **S** S. MAURIZIO MARTIRE  
 23 **D** S. **LINO PAPA**  
 24 **L** S. PACIFICO CONF.  
 25 **M** S. AURELIA  
 26 **M** SS. COSIMO E DAMIANO  
 27 **G** S. VINCENZO DE P.  
 28 **V** S. VENCESLAO MARTIRE  
 29 **S** SS. MICHELE, GABRIELE E RAFFAELE  
 30 **D** S. **GIROLAMO DOTTORE**

## OTTOBRE

- 1 **L** **FESTA DEI CARRISTI**  
 2 **M** SS. ANGELI CUSTODI  
 3 **M** S. GERARDO AB.  
 4 **G** S. FRANCESCO D'ASSISI  
 5 **V** S. PLACIDO MARTIRE  
 6 **S** S. BRUNO AB.  
 7 **D** N.S. **DEL ROSARIO**  
 8 **L** S. PELAGIA  
 9 **M** S. DIONIGI, S. FERRUCCIO  
 10 **M** S. DANIELE M.  
 11 **G** S. FIRMINO VESCOVO  
 12 **V** S. SERAFINO CAPP.  
 13 **S** S. EDOARDO RE  
 14 **D** S. **CALLISTO I PAPA**  
 15 **L** S. TERESA D'AVILA  
 16 **M** S. EDVIGE, S. MARGHERITA A.  
 17 **M** S. IGNAZIO D'A., S. RODOLFO  
 18 **G** S. LUCA EVANG.  
 19 **V** S. ISACCO M., S. LAURA  
 20 **S** S. IRENE  
 21 **D** S. **ORSOLA**  
 22 **L** S. DONATO VESCOVO  
 23 **M** S. GIOVANNI DA C.  
 24 **M** S. ANTONIO M.C.  
 25 **G** S. CRISPINO, S. DARIA  
 26 **V** S. EVARISTO PAPA  
 27 **S** S. FIORENZO VESCOVO  
 28 **D** S. **SIMONE**  
 29 **L** S. ERMELINDA, S. MASSIMILIANO  
 30 **M** SAN GERMANO DI CAPUA  
 31 **M** S. LUCILLA, S. QUINTINO

## NOVEMBRE

- 1 **G** **TUTTI I SANTI**  
 2 **V** COMMEMORAZ. DEFUNTI  
 3 **S** S. MARTINO, S. SILVIA  
 4 **D** **GIORNATA UNITÀ NAZIONALE e FF.AA.**  
 5 **L** S. ZACCARIA PROF.  
 6 **M** S. LEONARDO ABATE  
 7 **M** S. ERNESTO ABATE  
 8 **G** S. GOFFREDO VESCOVO  
 9 **V** S. ORESTE, S. ORNELLA  
 10 **S** S. LEONE MAGNO  
 11 **D** S. **MARTINO DI TOURS**  
 12 **L** S. RENATO M., S. ELSA  
 13 **M** S. DIEGO, S. OMOBONO  
 14 **M** S. GIOCONDO VESCOVO  
 15 **G** S. ALBERTO M., S. ARTURO  
 16 **V** S. MARGHERITA DI S.  
 17 **S** S. ELISABETTA  
 18 **D** S. **ODDONE AB.**  
 19 **L** S. FAUSTO MARTIRE  
 20 **M** S. BENIGNO  
 21 **M** PRESENTAZ. B.V. MARIA  
 22 **G** S. CECILIA V.  
 23 **V** S. CLEMENTE PAPA  
 24 **S** CRISTO RE E S. FLORA  
 25 **D** S. **CATERINA D'ALESS.**  
 26 **L** S. CORRADO VESCOVO  
 27 **M** S. MASSIMO, S. VIRGILIO  
 28 **M** S. GIACOMO FRANC.  
 29 **G** S. SATURNINO MARTIRE  
 30 **V** S. ANDREA AP., S. DUCCIO

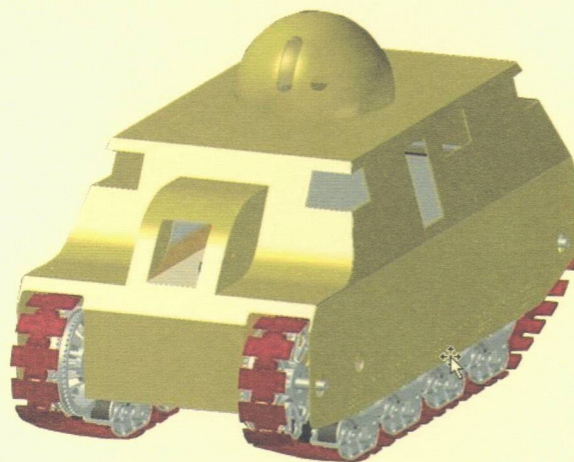
## DICEMBRE

- 1 **S** S. ANSANO  
 2 **D** S. **BIBIANA, S. SAVINO**  
 3 **L** S. FRANCESCO SAVERIO  
 4 **M** S. BARBARA, S. GIOVANNI DAM.  
 5 **M** S. GIULIO M.  
 6 **G** SAN NICOLA DI MIRA  
 7 **V** S. AMBROGIO VESCOVO  
 8 **S** **IMMACOLATA CONCEZIONE**  
 9 **D** S. **SIRO**  
 10 **L** N.S. DI LORETO  
 11 **M** S. DAMASO PAPA  
 12 **M** S. GIOVANNA F.  
 13 **G** S. LUCIA  
 14 **V** S. GIOVANNI D.CR., S. POMPEO  
 15 **S** S. VALERIANO  
 16 **D** S. **ALBINA**  
 17 **L** S. LAZZARO  
 18 **M** S. GRAZIANO VESCOVO  
 19 **M** S. FAUSTA, S. DARIO  
 20 **G** SAN COREN  
 21 **V** S. PIETRO CANISIO  
 22 **S** S. FRANCESCA CABRINI  
 23 **D** S. **GIOVANNI DA K., S. VITTORIA**  
 24 **L** S. DELFINO  
 25 **M** **NATALE DEL SIGNORE**  
 26 **M** S. STEFANO  
 27 **G** S. GIOVANNI AP.  
 28 **V** SS. INNOCENTI MARTIRI  
 29 **S** S. TOMMASO BECKET  
 30 **D** S. **EUGENIO V., S. RUGGERO**  
 31 **L** S. SILVESTRO PAPA

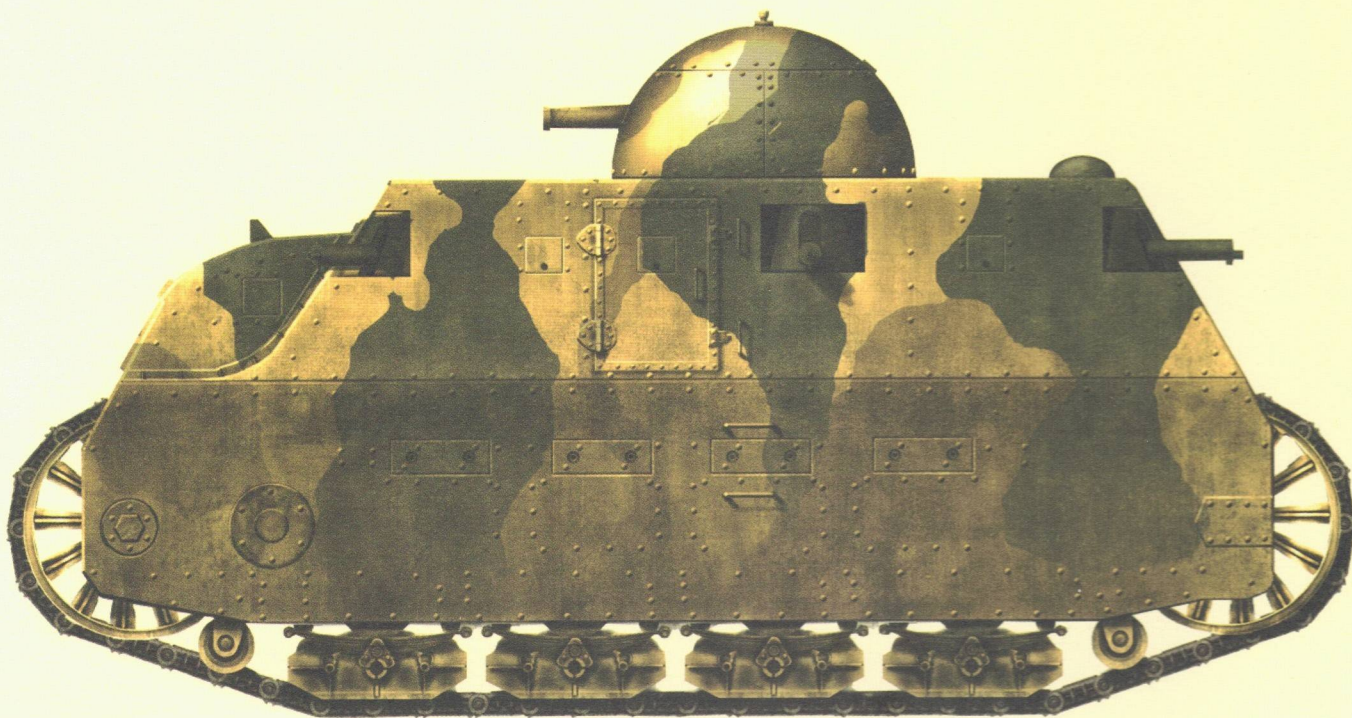
# IL PRIMO PROGETTO ITALIANO

Visti i risultati ottenuti in Francia dai primi mezzi corazzati sui campi di battaglia e dopo averne sperimentato l'uso, sia pure in modo molto relativo, con gli esemplari acquistati all'estero, i vertici militari italiani richiesero, nel 1916, all'industria nazionale, un carro armato che non fosse da meno rispetto a quelli messi in campo dai belligeranti che già li producevano ed impiegavano.

A porre in essere quanto i militari avevano richiesto fu la Fiat. Grazie al lavoro degli ingegneri Cavalli e Cappa, già un anno dopo, fu possibile presentare il primo prototipo del mezzo. Si trattava di un vero e proprio colosso di 40 tonnellate di peso, con un cannone e ben dieci mitragliatrici ridotte poi a sette. Il carro però presentava delle innovazioni, rispetto ai suoi coevi, cosa che lo facevano apparire decisamente moderno. Aveva infatti il cannone posizionato in una torretta che ruotava su 360 gradi, una ventola per l'espulsione dei gas di sparo delle armi ed il propulsore con gli organi del cambio separati dalla camera di combattimento. Lo scafo o meglio la "casamatta", risultava composta da lastre di acciaio imbullonate di 20 mm nei lati e di 15 mm per la parte superiore ed inferiore. Il motore, che lo "spingeva" ad una velocità di 7,5 Km/h, era un Fiat A12 di derivazione aeronautica di 21.200 c.c. erogante 250 CV a 1400 giri. La trasmissione avveniva tramite una catena che agiva su due ruote dentate applicate ad altrettante ruote motrici che agivano, anteriormente, sulle maglie (piastre) dei cingoli. Benché il serbatoio fosse in grado di contenere ben 600 litri di benzina, l'autonomia del carro raggiungeva a malapena i 75 Km. su strada, che scen-



devano drasticamente su terreno vario. Il treno di rotolamento era composto da 10 rulli per lato racchiusi in quattro carrelli sospesi a balestre di tipo ferroviario. Il tutto si rivelò discretamente efficiente, infatti consentiva al carro di superare gradini di 1 metro, pendenze del 40% ed un guado di 1 metro d'acqua. Ne furono prodotti due esemplari di cui uno soltanto portato in teatro d'operazione, esattamente in Libia. Qui il mezzo mostrò palesemente tutte le sue caratteristiche negative, in particolare la scarsa autonomia e velocità. Lasciato in Africa, alla fine delle operazioni, se ne persero le tracce. L'altro esemplare rimase in Italia e dopo varie vicissitudini finì come monumento presso la caserma Corrado Mazzoni di Bologna. Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, anche di lui si persero le tracce. Attualmente, ad opera dell'Associazione Raggruppamento S.P.A. con il patrocinio dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, è partito un progetto per la ricostruzione di un Fiat 2000 in grandezza naturale e marciante. In realtà si spera di realizzarne due: uno in metallo con motore originale e l'altro in legno, statico ma smontabile, per essere agevolmente trasportato e posto in mostra ovunque sia richiesto.



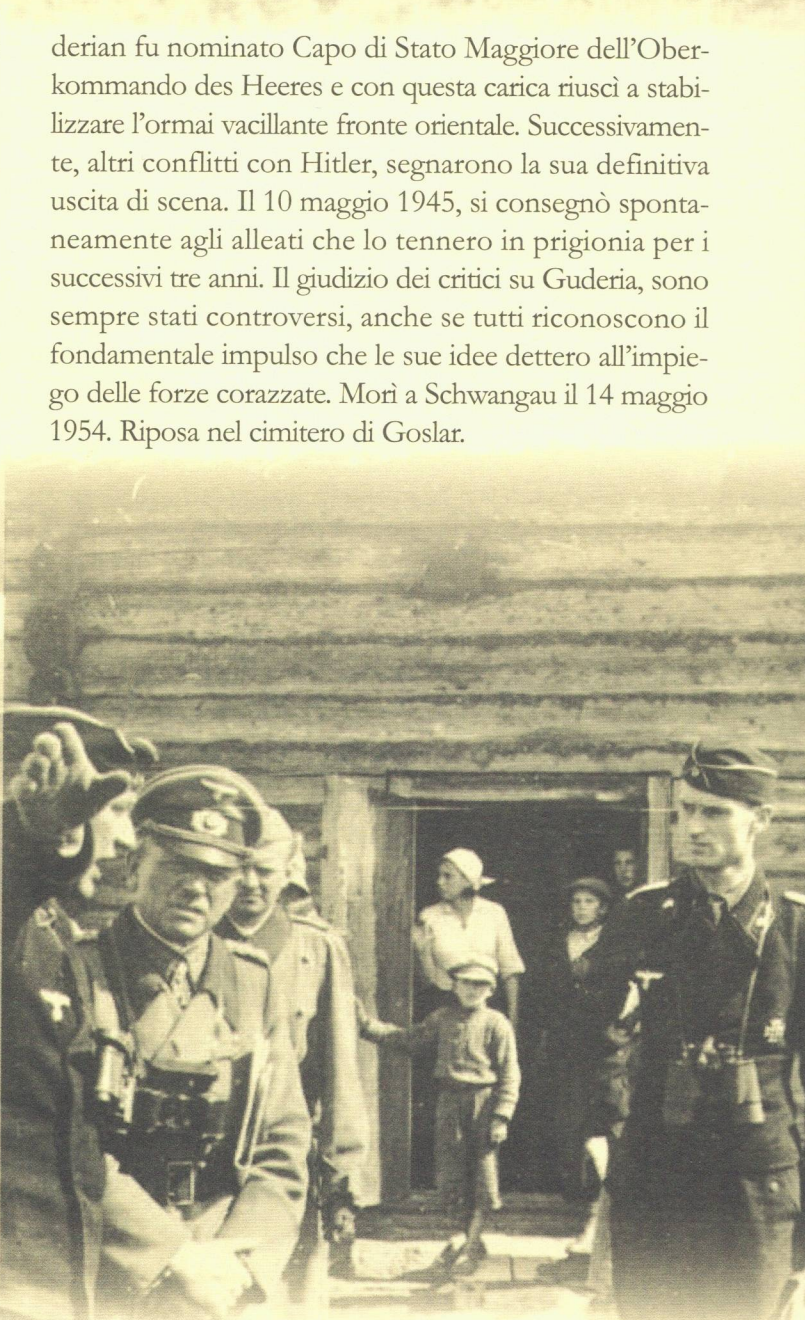
# IL PADRE DELLE PANZER DIVISION



Heinz Wilhelm Guderian, nacque a Kulm il 17 giugno 1888 da una famiglia di ricchi proprietari terrieri prussiani. Frequentò la scuola militare di Gros Lichterfelde e dopo un breve periodo presso un reparto di fanteria, alla vigilia del primo conflitto mondiale, entrò nella prestigiosa Accademia Militare di Posdam che fu poi costretto a lasciare perché inviato sul fronte occidentale.

Insofferente alla disciplina ebbe diversi contrasti con i superiori, cosa che gli comportò numerosi trasferimenti, fino a quando, nel 1922, non gli fu affidato l'incarico di organizzare una forza meccanizzata per l'esercito germanico. Nel 1933, con il grado di Oberst (colonnello), fu trasferito al kommando der Kraftfahrtruppen dove poté acquisire nuove idee ed insegnamenti riguardo l'impiego delle truppe motorizzate. Nel 1938, promosso general panzertruppen, ebbe il comando dei reparti corazzati tedeschi e pubblicò un libro in cui asseriva che i carri armati dovevano divenire l'elemento essenziale di un esercito in caso di attacco, e che le altre armi, almeno inizialmente, dovevano essere a loro subordinate. Tutto ciò ebbe modo di dimostrarlo concretamente al comando del XIX armeeekorps durante l'attacco alla Polonia e successivamente in quello alla Francia. I successi ottenuti nelle due campagne gli fecero acquisire grande prestigio e con lui il grado di generaloberst. Nel 1941, alla guida del panzergruppe 2 (cinque panzerdivisionen, tre divisioni motorizzate ed una di cavalleria), iniziò l'Operazione Barbarossa e grazie ai notevoli successi ottenuti, gli furono conferite le foglie di quercia per la Croce di Ferro. Assolutamente incolpevole per le successive sconfitte subite dalla Wehrmacht sul fronte orientale, fu ugualmente sostituito nel comando e messo a riposo. Nonostante questo, il suo prestigio non ne risentì minimamente, tanto è che Rommel lo propose, senza successo, come suo sostituto alla guida dell'Africa-korps. Nel 1943 il furer lo richiamò nuovamente in servizio affidandogli l'incarico di Inspekteur der panzergruppen, incarico che svolse con grande capacità e profitto, cosa che però non gli impedì di entrare nuovamente in contrasto con Hitler (e Rommel) riguardo l'impiego delle truppe corazzate. Dopo l'attentato al capo della Germania Nazista del 21 luglio 1944, Gu-

derian fu nominato Capo di Stato Maggiore dell'Oberkommando des Heeres e con questa carica riuscì a stabilizzare l'ormai vacillante fronte orientale. Successivamente, altri conflitti con Hitler, segnarono la sua definitiva uscita di scena. Il 10 maggio 1945, si consegnò spontaneamente agli alleati che lo tennero in prigionia per i successivi tre anni. Il giudizio dei critici su Guderia, sono sempre stati controversi, anche se tutti riconoscono il fondamentale impulso che le sue idee dettero all'impiego delle forze corazzate. Morì a Schwangau il 14 maggio 1954. Riposa nel cimitero di Goslar.



# LA VOLPE DEL DESERTO



Erwin Johannes Eugen Rommel, nacque il 15 novembre 1891 da una famiglia medio borghese.

Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale aveva quindi 23 anni e vi partecipò con il grado di tenente.

In vari episodi dimostrò il suo valore e per questo gli furono conferite diverse onorificenze,

tra cui la Croce di Ferro di Prima Classe. Fu in questa occasione che si procurò la prima ferita di guerra. Ma fu durante la battaglia di Caporetto, sul fronte italiano, che raggiungendo brillanti successi, si meritò la più alta decorazione dell'esercito imperiale, la Pour le mérite. Ufficiale di notevole ingegno, aperto a tutte le nuove prospettive d'impiego dei mezzi bellici, in particolar modo quelli meccanici e corazzati, alla vigilia dell'invasione della Polonia aveva raggiunto il grado di Generale di divisione.

Durante la campagna di Francia gli fu affidato il comando di una panzer-division che condusse brillantemente, applicando tutte le nove norme d'impiego dei mezzi corazzati dettate da Guderian.

Fu però in nord Africa che dimostrò pienamente le sue eccezionali qualità di comandante, quando fu messo, da Hitler in persona, alla testa dell'Afrikakorps.

Per due anni, manovrando sapientemente ed astutamente nel deserto, tenne testa agli inglesi, recuperando tutto il terreno perduto dalle truppe italiane nelle precedenti campagne, arrivando ad appena 100 chilometri da Alessandria d'Egitto, guadagnandosi il titolo di Wustenfuchs (Volpre del deserto).

La sconfitta di El Alamein, dovuta alla mancanza di mezzi adeguati e non certamente alle sue capacità, non ne offuscò la fama e nel 1943, gli fu affidato il comando del "Vallo Atlantico".

Ferito seriamente durante un attacco aereo, fu rimandato in Germania in convalescenza. Convinto che la guerra per la Germania fosse irrimediabilmente perduta, partecipò, sia pure passivamente, al fallito attentato ad Hitler noto come "Operazione Valchiria".

Vista la sua grande popolarità il Führer non ritenne opportuno condannarlo a morte in modo diretto, gli propose quindi il suicidio in cambio dell'immunità per la sua famiglia. Il 14 ottobre 1944 Rommel si tolse la vita, probabilmente con una capsula di cianuro.

Ai tedeschi fu detto che il Feldmarescial era deceduto per i postumi della ferita subita in Francia. Tutto sommato Rommel, caratterialmente, aveva dei punti di contatto con Patton.

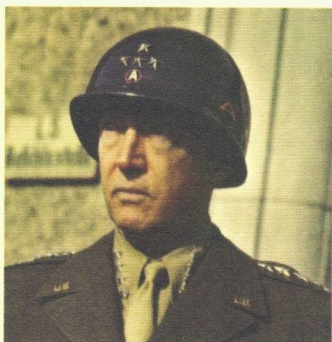
Come lui non andava molto d'accordo con i superiori, arrivando, a volte, al limite dell'insubordinazione e non si faceva certo scrupolo di usare linguaggi poco consoni ad un ufficiale.

Come Patton era però amato dai suoi soldati. Lo trovavano sempre in mezzo a loro, anche in prima linea.

Riposa nel cimitero di Herrlingen.



# IL GENERALE D'ACCIAIO



George Smith Patton è universalmente conosciuto come uno dei più importanti e famosi generali statunitensi della seconda guerra mondiale. Nacque però l'11 novembre 1885, quindi, allo scoppio della Grande Guerra aveva diciannove anni e quando venne in Europa, al seguito del generale Perching, ne aveva quasi ventidue. Parlando della prima guerra mondiale, avrebbe potuto tranquillamente dire: "io c'ero" e chissà che non lo abbia detto. Proveniva da una famiglia benestante, che aveva lasciato sui campi di battaglia della guerra di secessione americana, ben due suoi componenti.

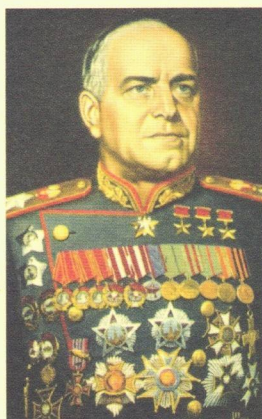
Era ovvio che George continuasse la tradizione e dopo essere entrato nella prestigiosa accademia militare di West Point, ne uscì nel 1909 come ufficiale di cavalleria. Durante la campagna che gli Stati Uniti intrapresero, nel 1916-17, contro il Messico, ebbe subito modo di mettere in mostra il suo carattere spregiudicato e poco incline alle convenzioni. Infatti, con una mitragliatrice montata su di un'automobile, fece fuori il braccio destro di Pancho Villa, il gen. Cardenas, cosa che gli procurò la promozione a capitano. Fu però con la venuta in Europa, assieme al corpo di spedizione Americano, per dare man forte all'Intesa, che Patton apprese quelle conoscenze sui carri armati che poi lo resero famoso negli anni a venire. Poco rispetto sole regole, comprese quelle del galateo, (non si faceva scrupolo di usare il linguaggio di caserma anche davanti alle signore), creò diversi grattacapi ai suoi superiori, Eisenhower compreso. Il suo modo di fare, diretto ed indipendente, piaceva però ai soldati, che lo apprezzavano soprattutto per questo, anche se esigeva da loro

una disciplina ferrea e non tollerava il minimo atto di vigliaccheria o presunto tale. Emblematico lo schiaffo che affibbiò ad un soldato ricoverato in ospedale per stress da combattimento. Episodio, che per poco non gli costò la carriera.

Dopo il disastro di Kasserine, in Tunisia, gli fu affidato il comando della II armata che guidò con notevole capacità pur non ottenendo grossi risultati. Passò poi alla 7<sup>a</sup> armata con cui partecipò allo sbarco in Sicilia. Dopo il "D day" prese il comando della 3<sup>a</sup> armata e con questa passò il Reno spingendosi fino ai confini della Cecoslovacchia. Qui, fu fermato da Eisenhower, più per motivi di strategia politica nei confronti dei sovietici, che militari. Convinto fautore di una guerra preventiva da scatenare subito contro l'Unione Sovietica, si lasciò andare a dichiarazioni che misero in seria difficoltà la diplomazia statunitense e questo pose praticamente fine alla sua carriera. Morì il 21 dicembre 1945 per i gravissimi postumi di un incidente stradale. Riposa nel Louxembourg American Cemetery di Hamm.



# LA STELLA ROSSA



Georgij Konstantinovic Zukov può essere considerato il “Guderian” dell’Unione Sovietica, perché come lui, oltre cortina, dettò e mise in pratica le teorie sull’impiego dei mezzi corazzati. Nacque ad Ugodsky Zavod il 1 dicembre del 1896 da una famiglia poverissima, il padre era calzolaio. Nel corso della Prima Guerra Mondiale prestò servizio in cavalleria nel reggimento cosacco dei Dragoni dello zar, ma dopo la Rivoluzione d’Ottobre, per restare nei ranghi dell’esercito, si arruolò nell’Armata Rossa dove ottenne il comando di uno squadrone nella I Armata, sempre di cavalleria. La prima efficace dimostrazione delle sue idee sull’impiego dei mezzi corazzati, la diede nel 1939 nella guerra non dichiarata contro il Giappone, affrontando e sconfiggendo questi ultimi nella battaglia di Khalkhin Gol. Ingaggiò l’avversario con un violento attacco frontale, mentre tenne in riserva due brigate corazzate. Quando vide i giapponesi totalmente impegnati nel combattimento, lanciò in massa i carri verso i fianchi dello schieramento nemico. Ne risultò una “tenaglia” micidiale che costrinse l’intera Sesta Armata nipponica alla resa. Per la vittoria conseguita fu dichiarato “Eroe dell’Unione Sovietica”. Lo scoppio del se-

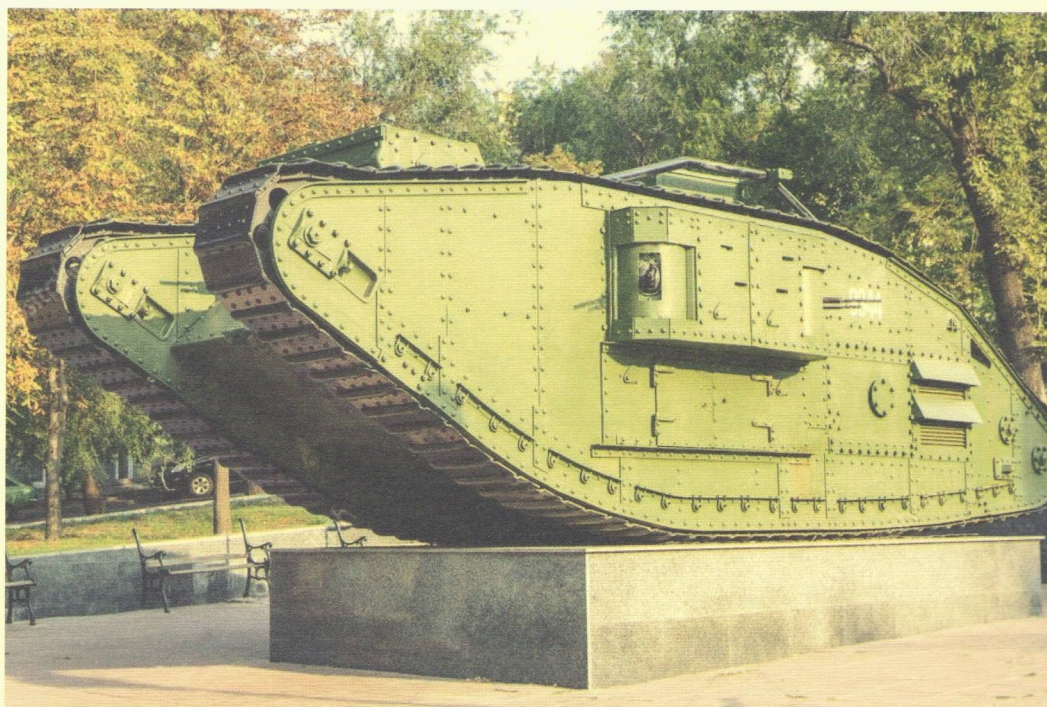
condo conflitto mondiale e le strabilianti, inaspettate, rapide vittorie delle armate tedesche, fecero passare in secondo piano, nell’ambito internazionale, i risultati ottenuti da Zukov, ma non in patria. Venne infatti nominato Capo di Stato Maggiore generale, carica che mantenne fino al 1941, quando, entrato in contrasto con Stalin, fu esonerato e relegato a compiti di “riserva”. Nonostante ciò riuscì a rallentare e poi a frenare l’avanzata tedesca verso Mosca, portando successivamente alla resa la VI armata di Von Paulus a Stalingrado. Questa e le successive vittorie, indussero Stalin a conferirgli il titolo di “Maresciallo dell’Unione Sovietica”. Nel 1943 riuscì a bloccare nuovamente i tedeschi in quello che è considerato il più grande scontro di carri armati della storia, la battaglia del saliente di Kursk. Seguirono altre vittorie che portarono alla liberazione della Russia Bianca, l’Ucraina e l’occupazione degli stati baltici alleati di Hitler. Tutto ciò permise al maresciallo di battere gli alleati sul tempo e di giungere per primo in ciò che restava di Berlino. Per dovere storico va però anche detto che alcune volte Zukov fu tradito dal suo carattere aggressivo e frettoloso. A salvarlo furono fattori come la geografia e la grande disponibilità di uomini e di mezzi. Dopo la guerra, per contrasti con Stalin, finì addirittura sotto il controllo della polizia segreta e destinato ad incarichi privi d’importanza. Anche Chruscev lo tenne a distanza, temendo che la sua popolarità potesse in qualche modo nuocergli. Venne quindi escluso da ogni attività pubblica fino al 9 maggio 1965 quando Leonid Breznev lo invitò ai festeggiamenti per la vittoria sulla Germania nazista. Fu il suo “canto del cigno”, morì a Mosca all’età di 89 anni, il 18 giugno del 1974. Riposa con altri eroi dell’Unione Sovietica nelle mura del Kremlin



# LO SCONTRO DI VILLERS - BRETONNEUR

Il 24 aprile 1918, a Villers-Bretonneux, avvenne il primo scontro fra mezzi corazzati della storia. Infatti, l'Abteilung I tedesco, con tredici carri, partecipò ad un attacco nei pressi della cittadina francese, causando agli alleati lo stesso "terrore da carri" che ebbero due anni prima i tedeschi. Ma in quell'azione memorabile, alcuni carri tedeschi incontrarono nella loro avanzata dei Mark IV inglesi. La prima battaglia tra carri armati fu inevitabile e questa colse gli inglesi effettivamente impreparati a scontrarsi contro i mezzi tedeschi. Dei dieci carri britannici presenti, sette erano Whippet e due Mk IV "femmina"

(armati soltanto di mitragliatrici), mentre solo un carro aveva anche cannoni da 57mm: l'Mk IV del comandante. I carri tedeschi del Gruppo 3 si diressero immediatamente contro i veicoli inglesi ed un Mk IV "femmina" fu subito colpito, ma non venne distrutto dalle cannonate di un carro germanico. L'Mk IV riuscì a rispondere al fuoco, nonostante le grandi difficoltà provocate dalla nebbia e per il fatto che i gas avevano ridotto l'equipaggio a sei uomini. L'A7V tedesco fu colpito a sua volta da tre cannonate che uccisero tre uomini. Nel



frattempo un altro A7V venne perduto perché cadde in una cava. Inoltre, i carri leggeri Whippet, nell'avanzare verso i tedeschi, finirono sotto il fuoco di un altro A7V, contro cui nulla potevano in quanto privi di armamento pesante. Da circa 300 metri tre di essi vennero messi fuori combattimento o bruciati. Alla fine entrambe le parti si ritirarono con perdite e con importanti lezioni apprese. Altri epici scontri sarebbero seguiti, in quella e nelle guerre successive, consacrando il carro armato come il principe delle battaglie.





ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
CARRISTI D'ITALIA  
Il Presidente Nazionale

**I**l nostro calendario del 2018 ha uno scopo divulgativo storico culturale, poiché tratta della presenza dei carri e dei personaggi che hanno caratterizzato la storia mondiale del carrismo nella 1<sup>a</sup> guerra mondiale, quando la nostra Specialità non era ancora nata. I Carristi hanno origine allorché la realtà del "motore" si affacciò alla ribalta del mondo militare. Leonardo da Vinci ebbe la geniale idea di un veicolo protetto ed armato e lo disegnò. Furono però gli inglesi, nel 1916 nella Battaglia della Somme, ad impiegare, in guerra, i primi tanks dotati di motore a scoppio.



Studiato per sbloccare l'empasse della guerra di trincea, esso doveva essere in grado di superare ogni sbarramento, falciare i reticolati e portare il fuoco dei cannoni e delle mitragliatrici nel campo avversario, rimanendo, per quanto possibile, invulnerabile. La nuova fortezza semovente si impose immediatamente per le sue capacità di coniugare armonicamente le caratteristiche di mobilità, protezione e potenza di fuoco. Il calendario si articola in un'introduzione sull'avvento del carro armato nella Grande Guerra, una piccola descrizione tecnica dei carri dell'epoca, compreso il nostro Fiat 2000 che non ha partecipato ai combattimenti, cenni biografici dei personaggi che hanno segnato la storia dei carristi e si conclude con la descrizione del primo scontro fra carri della storia, avvenuto il 24 aprile 1918, a Villers-Bretonneux, con gravi perdite da entrambe le parti ma con importanti lezioni apprese.

IL PRESIDENTE NAZIONALE  
Gen. C.A. Salvatore CARRARA