



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
CARRISTI D'ITALIA



CALENDARIO
2021

«**IL** nostro paese non è mai stato un grande precursore nel campo degli armamenti, se non in qualche caso particolare che non ha fatto storia, per il resto, si è sempre limitato a seguire il cammino degli altri, spesso, anche con grave ritardo. Vedi la progettazione di aerei e relativi motori a cavallo delle due guerre, l'applicazione del RADAR e via dicendo. Quando il 15 settembre del 1916, durante la battaglia di Cambrai, gli inglesi misero in campo i primi carri armati, per l'Italia si trattò quasi di fantascienza. Però chiariamo subito che, se forse peccavamo di fantasia, di certo, per ingegno non eravamo (e non siamo) secondi a nessuno. Difatti, un anno dopo, era già pronto e marciante il primo carro armato tutto italiano. Carro armato che, se debitamente sviluppato (la fine delle ostilità pose termine al progetto e vennero costruiti due soli esemplari) non avrebbe avuto nulla da invidiare agli altri mezzi simili coevi. Anzi c'è da dire che presentava degli accorgimenti di assoluta modernità. Premesso ciò, in queste pagine, vedremo quale è stato il principale cammino che il nostro paese ha percorso, nel campo dei mezzi corazzati, da qual lontano 1917 fino ai nostri giorni».

Il Saluto del Presidente Nazionale

La recente finalizzazione della costruzione della replica del FIAT 2000 ci ha offerto l'idea per la scelta del tema cui dedicare il calendario 2021 dell'A.N.C.I.: una sintetica storia dei mezzi corazzati, dal primo all'ultimo in dotazione ai reparti carri del Regio Esercito e dell'Esercito Italiano.

La costruzione del FIAT 2000, primo carro armato italiano, risale all'anno 1916, la costruzione della sua replica è "storia" recentissima, che si è sviluppata dal 2017 al 2020. Il progetto è stato concluso con il sostegno concreto del Museo delle Forze Armate 1914-1945 e del Raggruppamento SPA, unito ad un metodico lavoro di riprogettazione derivante da prestazioni professionali effettuate a titolo gratuito da appartenenti all'Associazione, e una intensa attività di coordinamento e di promozione del progetto stesso.

Parimenti significativa è stata la condivisione e l'adesione all'iniziativa da parte dei carristi associati e di simpatizzanti che hanno effettuato cospicue donazioni per sostenere parte dei costi, quale testimonianza di una fortunata dimensione dello spirito carrista che ci anima.

Nella considerazione che il progetto è stato portato a termine con successo, desidero ringraziare tutti quelli che hanno offerto generosamente: idee, dedizione, passione, lavoro e contributi volontari per aiutare la ricostruzione del primo carro armato italiano.

Sul successo di questa operazione, ovvero sul potenziale che l'A.N.C.I. è in grado di esprimere, intendiamo consolidare la nostra credibilità su una ulteriore concreta iniziativa volta a riservare ai Carristi Italiani uno spazio idoneo a raccogliere, custodire e mantenere il patrimonio di carri storici e di cimeli, quali testimonianza della propria memoria storica.

I carri descritti nel calendario costituiscono indubbiamente il fondamento sui cui si è creata la storia e la tradizione carrista. Non è un racconto nè una raccolta di prestazioni tecniche. Ogni mezzo nel suo profilo, nella sua sigla distintiva, riporta con immediatezza alla mente e al cuore una moltitudine di bravi Carristi di ogni età, le caserme che abbiamo abitato, i luoghi della giovinezza e delle fraterne amicizie, nonché un tempo particolare e indimenticabile del nostro servizio svolto presso le unità corazzate, con fatica, orgoglio e passione.

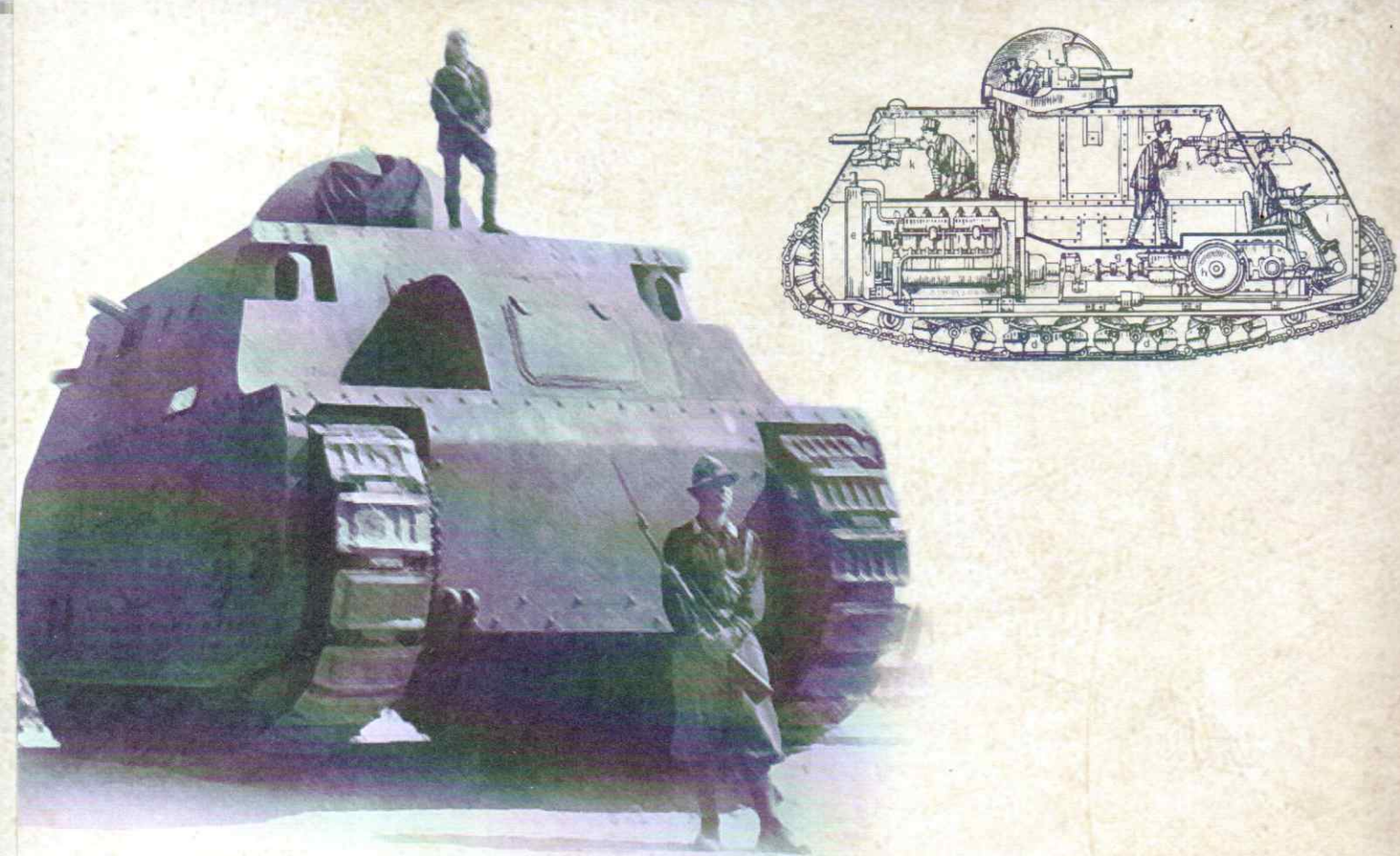
Oggi, noi Carristi siamo qui, e non vogliamo trovarci altrove, a rappresentare e ricordare gli equipaggi che hanno operato e combattuto dall'interno delle torrette di quei carri, nonché ad onorare la loro fulgida memoria. Essi rappresentano una importante parte della storia della nostra Patria ed hanno pertanto motivo e diritto al sentimento profondo della nostra riconoscenza.

Nell'esprimere il comune desiderio di percorrere insieme il tempo che verrà, rivolgo il mio affettuoso e beneaugurante saluto a voi Carristi in servizio ed in congedo ed alle vostre famiglie.

IL PRESIDENTE NAZIONALE

Generale di Divisione (rjs.) Sabato Errico





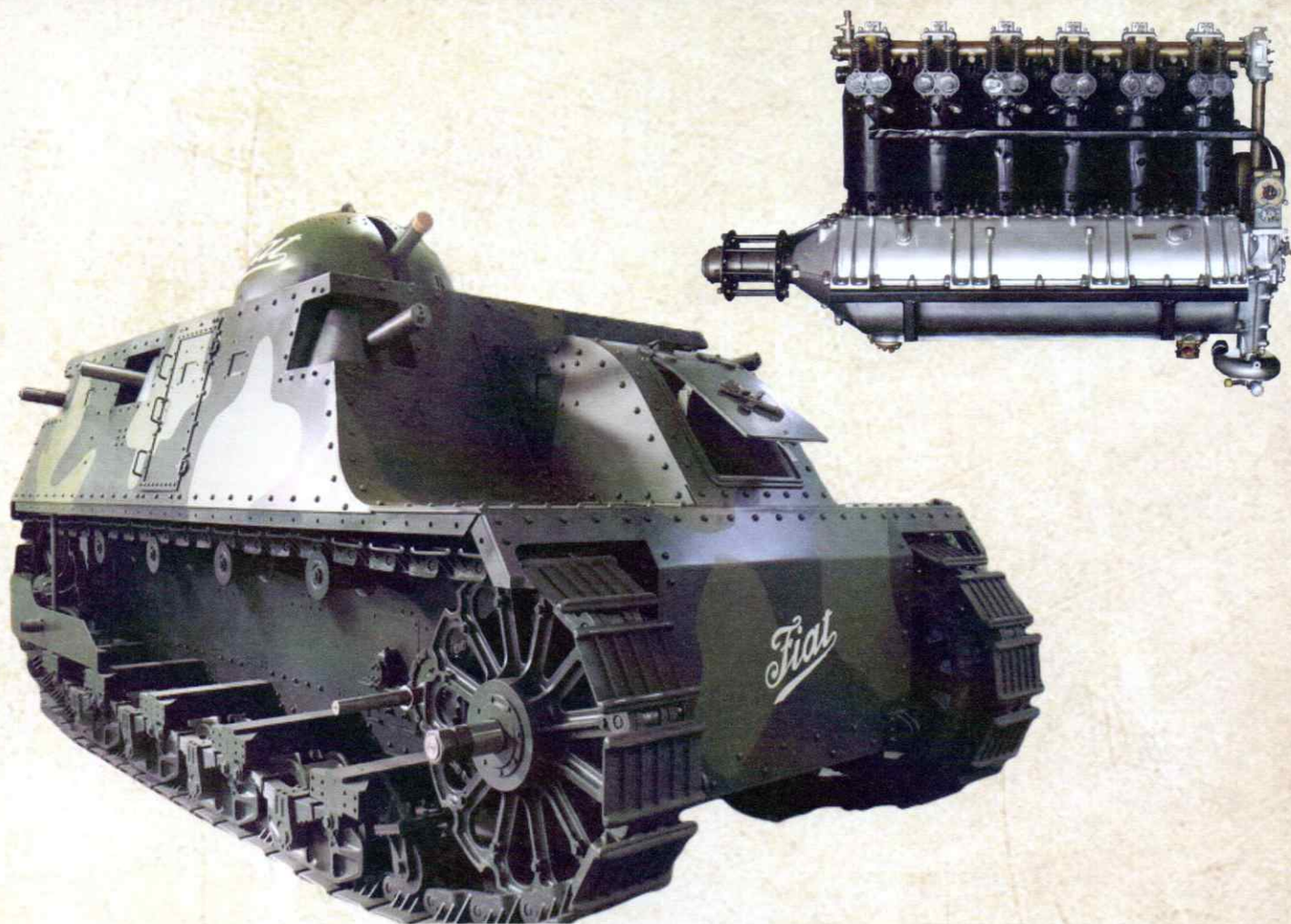
IL GIGANTE

Viste le potenzialità che il carro armato poteva esprimere sul campo di battaglia, anche l'Italia, praticamente alla fine del Primo Conflitto Mondiale, decise di dotarsi di questo innovativo mezzo da combattimento. Fu così che su richiesta dei vertici militari, nel 1916, la FIAT iniziò a sviluppare il progetto. A quel tempo non erano assolutamente chiare le tecniche di impiego dei mezzi corazzati e conseguentemente, i progettisti basarono le loro idee unicamente su un qualcosa che fosse in grado di sfondare impunemente le linee nemiche aprendo la strada alle fanterie. Gli ingegneri della FIAT, Carlo Cavalli e Giulio Cesare Coppa, non furono da meno e diedero vita ad un vero e proprio gigante di circa 40 tonnellate. Benché per dimensioni fosse simile ai Mark I britannici, si presentava molto più compatto, pesava quasi il doppio ed era maggiormente protetto, oltre a beneficiare, come si è detto, di innovazioni tecniche d'avanguardia, vedi la torretta ruotante su 360° gradi e il motore separato

dal vano di combattimento. Era addirittura presente un aspiratore che buttava fuori i gas residui dello sparo delle armi. Tutto ciò lo rendeva quasi una "Rolls-Royce" rispetto ai carri inglesi e tedeschi, il cui equipaggio era costretto a convivere, combattendo, con un ambiente saturo del rumore, del calore e delle esalazioni del motore, nonché di quelle delle armi che stava usando.

Il prototipo del FIAT 2000 (questo il suo nome) venne presentato ai militari il 21 luglio del 1917, con la meccanica definitiva ma una corazzatura ridotta e una torretta di circostanza, quadrangolare a cielo aperto, che nel mezzo di produzione fu invece emisferica.

Il carro si presentava come una casamatta a piastre leggermente inclinate, imbullonate, il cui spessore andava dai 20 mm per quelle laterali ai 15 per le superiori ed inferiori. Il motore, un FIAT A12 a benzina di 250 hp di origine aeronautica, a sei cilindri di oltre 21000 cm³, spingeva il mezzo a 7,5 Km/h su strada con una autonomia di 75 Km.



...DA 40 TONNELLATE

Il treno di rotolamento si basava su otto carrelli (quattro per lato) con sospensioni a balestra, dotati di due rulli ciascuno che insistevano su una cingolatura a piastre che distribuiva discretamente il peso del mezzo sul terreno. L'armamento, di tutto rispetto, comprendeva sette mitragliatrici FAT-Revellini mod. 1914 calibro 6,5 ed un cannone da 65/17 che, grazie ad una elevazione che andava da -10° a $+75^\circ$, ne permetteva l'uso anche come obice. Per la conduzione del mezzo era previsto un equipaggio di otto uomini.

Il carro si rivelò abbastanza affidabile ma troppo ingombrante per il fronte italiano che si sviluppava essenzialmente in ambiente montano.

Questo fece sì che il FIAT 2000 venne prodotto in soli due esemplari, di cui uno fu inviato in Libia per contrastare i guerriglieri di Omar-al-Mukhtar.

Ma le grandi distanze africane poco si adattavano alla scarsa velocità ed autonomia del mezzo, che presto venne ritirato dalla prima linea e di lui si perse ogni traccia. L'altro esemplare, inizialmente

affidato all'ottavo Reparto di Artiglieria Pesante di Roma, si sa che successivamente, nel 1936, fu posto a monumento nella caserma Corrado Mazzoni di Bologna, ma da quel momento in poi, anche di lui se ne ignora la sorte.

In questo breve excursus, nel parlare del FIAT 2000, abbiamo sempre coniugato i verbi al "passato" ma avremmo benissimo potuto coniugarli al "presente", infatti, il nostro gigante è rinato.

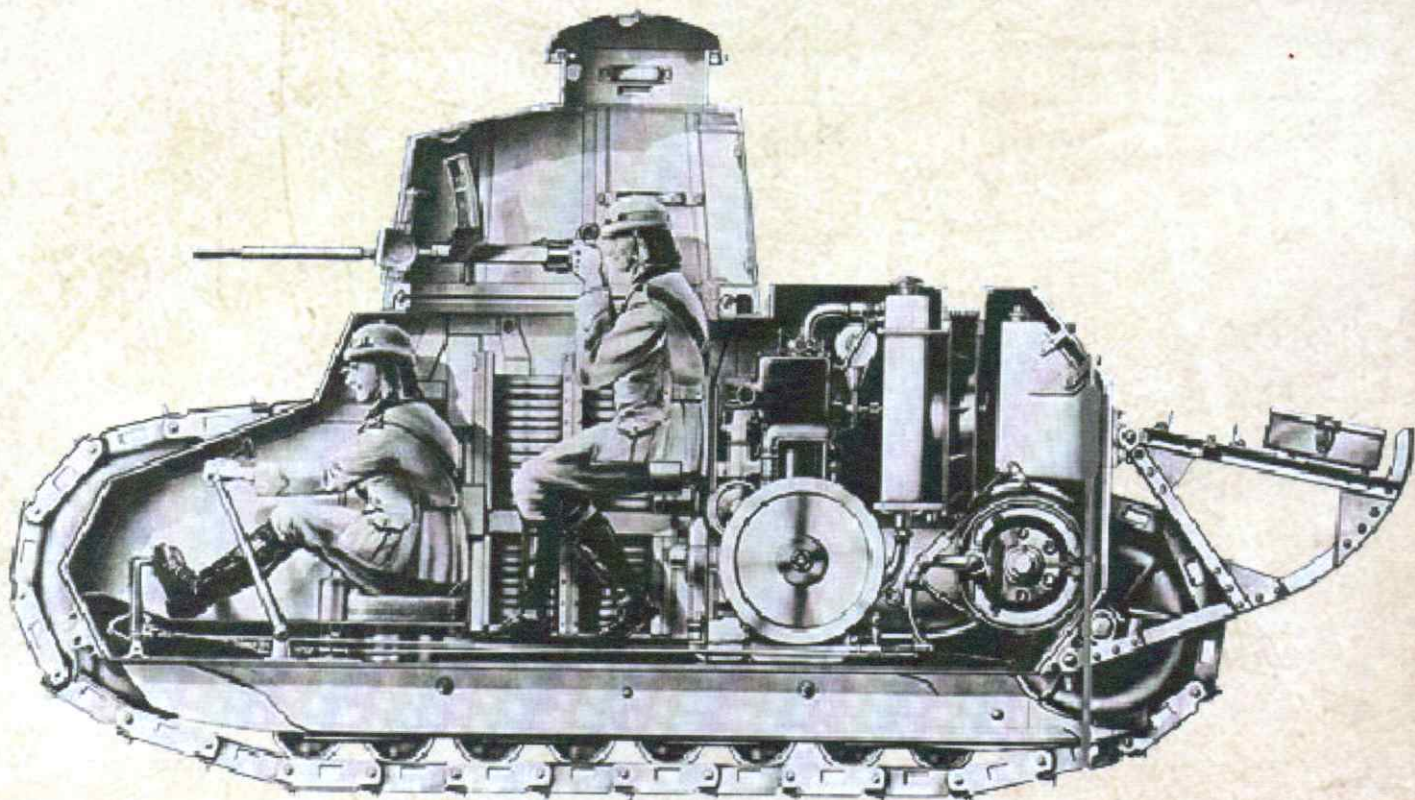
Grazie alla tenacia dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, efficacemente coadiuvata dall'Associazione Cultori della Storia delle Forze Armate e dal Raggruppamento SPA, il FIAT 2000, del quale esistevano soltanto alcuni disegni di massima ed una manciata di fotografie, è stato interamente ricostruito dal nulla nei minimi particolari, perfettamente marciante.

Si spera che presto possa fare bella mostra di sé nel costituendo Museo dei Mezzi Corazzati Italiani, presso il Museo delle Forze Armate 1914-1945 di Montecchio Maggiore in provincia di Vicenza.



IL PICCOLO MA VINCENTE FIAT 3000

A ccantonato il progetto del grande FIAT 2000, troppo ingombrante per un fronte montano come quello italiano, l'attenzione fu rivolta ai prodotti stranieri, in modo particolare a quelli francesi. Infatti, i transalpini avevano messo in servizio, nel 1917, un carro armato di tutto rispetto, perfettamente confacente con le esigenze italiane. Si trattava del piccolo Renault FT. In realtà, inizialmente la richiesta fu per dei carri Schneider, ma ci si accorse subito che la macchina era poco affidabile e ne fu preso in carico un solo esemplare, girando poi l'ordine verso il più efficiente FT. Ora, un po' perché nel 1918 si era in piena guerra e la produzione veniva quasi totalmente assorbita dalle esigenze nazionali, un po' perché i carri armati potevano essere considerati quasi delle "armi segrete", i francesi ci consegnarono soltanto quattro macchine. A questo punto, venne dato incarico alla FIAT di progettare e poi produrre un mezzo simile. Nacque così il FIAT 3000 che altro non era se non una copia modificata dell'FT francese. Definito "carro



d'assalto" il piccolo FIAT appariva assai simile all'originale Renault, ma in realtà era abbastanza diverso, anzi, in alcuni particolari, migliore. Il motore ad esempio, un quattro cilindri FIAT a benzina di 2635 cm³, sviluppava, nella versione "21" del carro, 45 hp contro i 35 del francese ed era posizionato in modo trasversale invece che longitudinale. Questo rendeva il 3000 più corto di 1,4 metri rispetto all'originale con un risparmio nel peso di una tonnellata e mezza. Pertanto il carro italiano pesava complessivamente 5,1 tonnellate contro le 6,5 del francese. Anche nella velocità il FIAT era superiore e toccava i 24 Km/h con un'autonomia di 80/90 Km contro i 60 del Renault. Pressoché identica la corazzatura che andava per entrambi da 16 a 6 mm, anche se nella torretta, il francese, raggiungeva i 22. L'armamento ricalcava quello del suo gemello e nella versione "21" montava di norma due mitragliatrici SIA o FIAT da 6,5 mm mentre nella versione "30", la torretta poteva ospitare un cannoncino da 37/40. Diverso anche il motore che erogava 50 hp contro i 45 della versione "21". Il Fiat 3000, come del resto il suo omologo FT, fu il primo carro armato ad avere un aspetto moderno, discostandosi totalmente dalle "casematte ambulanti" che fino ad allora avevano caratterizzato i mezzi corazzati. La macchina si rivelò abbastanza affidabile, anche se per i lunghi spostamenti doveva essere caricata su appositi carrelli per evitare noie ai cingoli ed al motore. Fu il "nerbo" delle forze corazzate del Regio Esercito per tutti gli anni '20. Prodotto in 140 esemplari venne distribuito, nel 1934, perfino ad una particolare unità detta G.a.F. o "Guardia alla Frontiera", dove dette vita ai "Carristi di Frontiera", combattendo sul fronte Francese e Greco-Albanese nonché, successivamente, contro i tedeschi. Il piccolo FIAT ebbe il suo canto del cigno nel luglio del 1943, nel tentativo di contrasto dello sbarco alleato in Sicilia, dove una intera compagnia si immolò in un violentissimo quanto vano contrattacco, nel tentativo di riconquistare Gela.

GENNAIO

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

FEBBRAIO

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

MARZO

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

APRILE

- 1 G S. UGO VESCOVO
- 2 V LUNEDÌ DELL'ANGELO
- 3 S S. RICCARDO VESCOVO
- 4 D **PASQUA**
- 5 L **LUNEDÌ DELL'ANGELO**
- 6 M S. GUGLIELMO
- 7 M S. ERMANNO
- 8 G S. ALBERTO DIONIGI, S. WALTER
- 9 V S. MARIA CLEOFE
- 10 S S. TERENCE MARTIRE
- 11 D **S. STANISLAO VESCOVO**
- 12 L S. GIULIO PAPA
- 13 M S. MARTINO PAPA
- 14 M S. ABBONDIO
- 15 G S. ANNIBALE
- 16 V S. LAMBERTO
- 17 S S. ANICETO PAPA
- 18 D **S. GALDINO VESCOVO**
- 19 L D. IN ALBIS
- 20 M S. ADALGISA VERGINE
- 21 M S. ANSELMO
- 22 G S. CAIO
- 23 V S. GIORGIO MARTIRE
- 24 S S. FEDELE, S. GASTONE
- 25 D **S. MARCO EVANGELISTA**
- 26 L S. CLETO, S. MARCELLINO M.
- 27 M S. ZITA
- 28 M S. VALERIA, S. PIETRO CHANEL
- 29 G S. CATERINA DA SIENA
- 30 V S. PIO V PAPA, S. MARIANO

MAGGIO

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

GIUGNO

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

LUGLIO

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

AGOSTO

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

SETTEMBRE

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

OTTOBRE

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

NOVEMBRE

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

DICEMBRE

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

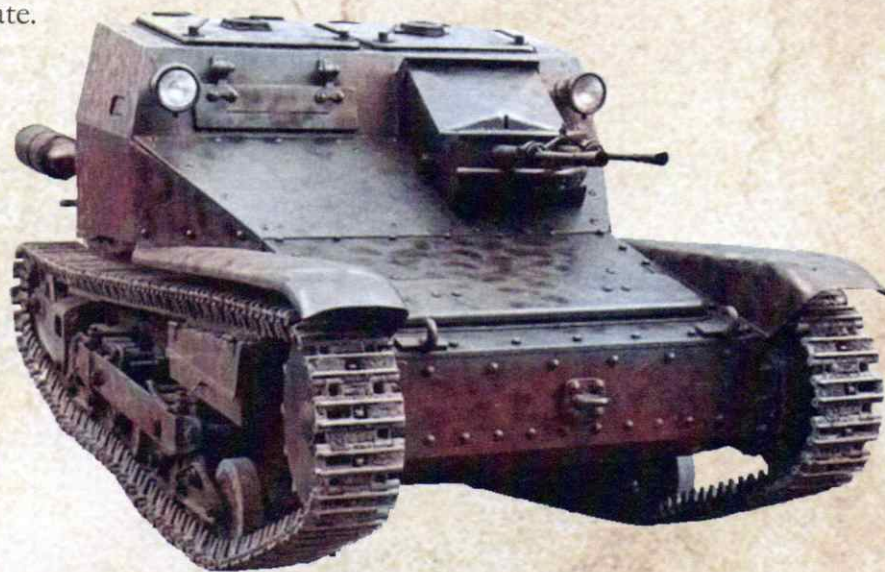


IL CARRO D'ASSALTO

Alla fine degli anni '20, il FIAT 3000 appariva ormai decisamente obsoleto ed i vertici militari chiesero all'industria un nuovo carro armato. Ligi alla filosofia del carro leggero, da utilizzare per l'accompagnamento della fanteria in una guerra di montagna, gli ingegneri dell'Ansaldo si ispirarono al Carden-Loyd Mk VI tankette. Ne nacque un mezzo di dimensioni ridotte, leggero, armato con una mitragliatrice e relativamente veloce, che inizialmente venne chiamato CV33, dove le lettere stavano ad indicare "Carro Veloce" ed in numeri l'anno di introduzione in servizio. Successivamente però ebbe il nome definitivo di L3/33. Si trattava di un mezzo molto leggero, ancora più leggero del carro che andava a sostituire (3,1 tonnellate contro le 5,1 del FIAT 3000) protetto, nei punti di maggior spessore, con piastre di 16 mm. Dotato di un motore di 2746 cc erogante 43 hp, raggiungeva su strada una velocità di 48 Km/h, che per il tempo era ragguardevole. Nel 1936 ne fu sviluppata una versione denominata CV35 (poi L3/35) che si differenziava dalla prima essenzialmente per avere le piastre di casamatta rivettate invece che saldate.

L'equipaggio, composto da due uomini, comprendeva il capocarro ed il pilota. Armato normalmente con due mitragliatrici da 8 mm, non era assolutamente in grado di affrontare dei veri e propri carri armati, come fu dimostrato nella guerra di Spagna, dove, di fronte ai T-26 sovietici dotati di un cannone da 37 mm non ci fu storia.

Era andata meglio nella precedente guerra contro l'Etiopia, il cui esercito non disponeva di alcun genere di mezzo corazzato, ma soltanto di pochissimi cannoni controcarro da 37 mm. Anche qui, la scarsa protezione veniva a volte superata dalle pallottole perforanti delle armi leggere o da quelle ordinarie sparate da distanza ravvicinata. Furono prodotte anche alcune varianti fra cui una armata con un fucilone controcarro da 20 mm o Breda 20/65 ed una lanciafiamme. Quest'ultima trainava un rimorchio di 500 chili contenente il liquido infiammabile. Prodotto in circa 2500 esemplari l'L3 fu presente su tutti i fronti di guerra e quando impiegato, nel ruolo per cui era stato progettato, fece sempre il suo dovere. Quando invece si cercò di usarlo come carro di "rottura" per lui non ci fu storia. Storia che però la fecero gli equipaggi, che non curanti dell'inferiorità del mezzo su cui erano montati andarono sempre ugualmente avanti.





IL FRATELLO MAGGIORE DELL' L3

Vista la palese obsolescenza dell'L3, verso la fine degli anni '30, l'Ansaldo ne sviluppò un derivato, chiamato L6/40, che altro non era se non un L3 di maggiori dimensioni e diverso armamento. Inizialmente l'installazione delle armi ricalcava quello dell'M11 con due mitragliatrici in torretta ed un cannone da 37 mm in casamatta. Successivamente, si optò per una soluzione più tradizionale, sistemando nella torretta anche il cannone, un Breda da 20/65 coassiale. Le lamiere dello scafo erano interamente rivettate e raggiungevano uno spessore massimo di 30 mm nella parte frontale con un minimo di 6. Il treno di rotolamento si componeva di due carrelli per lato serviti da due doppie ruote ciascuno. La trazione era anteriore e le sospensioni a barra di torsione. La macchina, poten-

ziata da un motore SPA a benzina da 70 hp, raggiungeva una velocità massima di 42 Km/h su strada, con un'autonomia di 200 Km. Come il suo predecessore, L6, se utilizzato secondo le specifiche di progetto, sarebbe stato un buon mezzo, ma anche lui, in mancanza di meglio, fu impiegato spesso come carro di rottura con conseguenze immaginabili. Ne vennero prodotte alcune varianti tra cui una lanciafiamme ed una portamunizioni, ma la più significativa fu quella semovente "cacciacarri".

Il mezzo si presentava privo di torretta con un'arma controcarri costituita dall'onnipresente 47/32 sistemata nello scafo.

L'L6 fu utilizzato praticamente su ogni fronte di guerra restando in servizio fino agli anni '50 presso i reparti celeri della Pubblica Sicurezza.

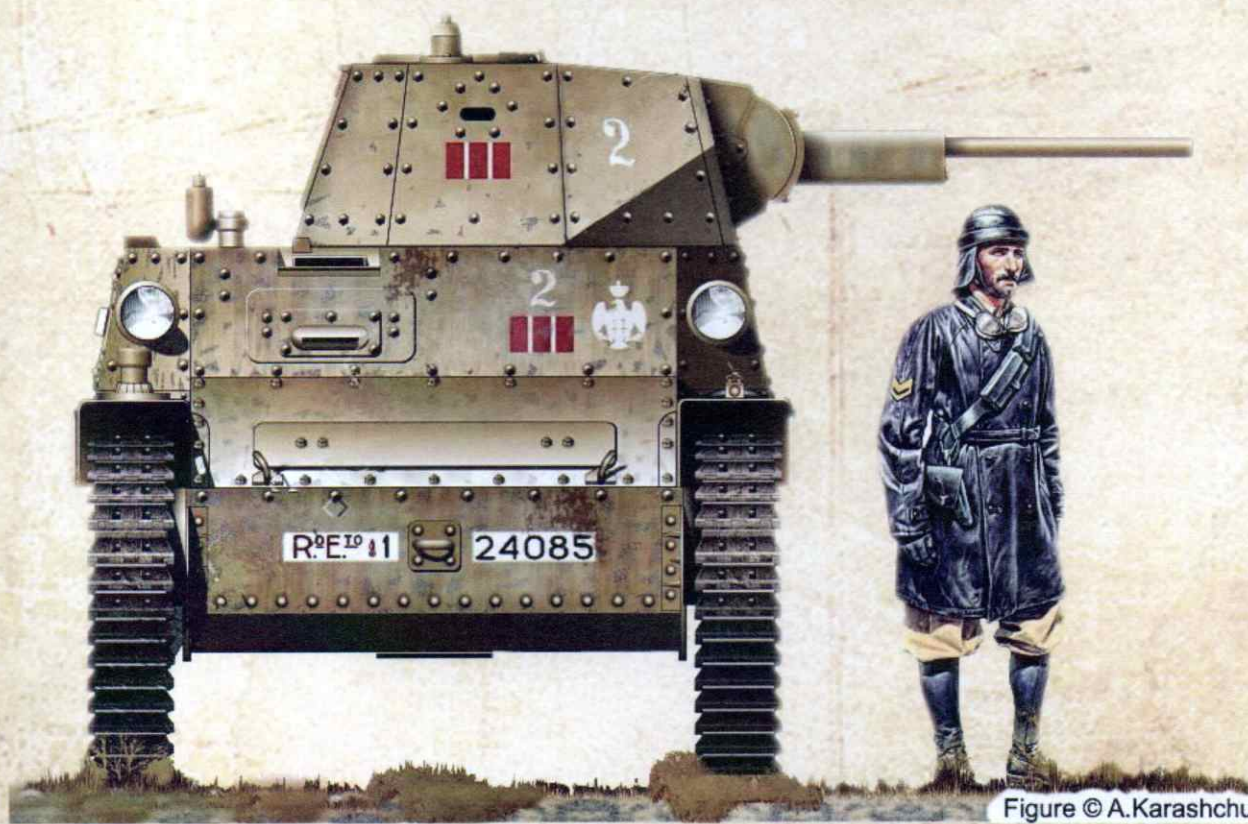


Figure © A.Karashchuk



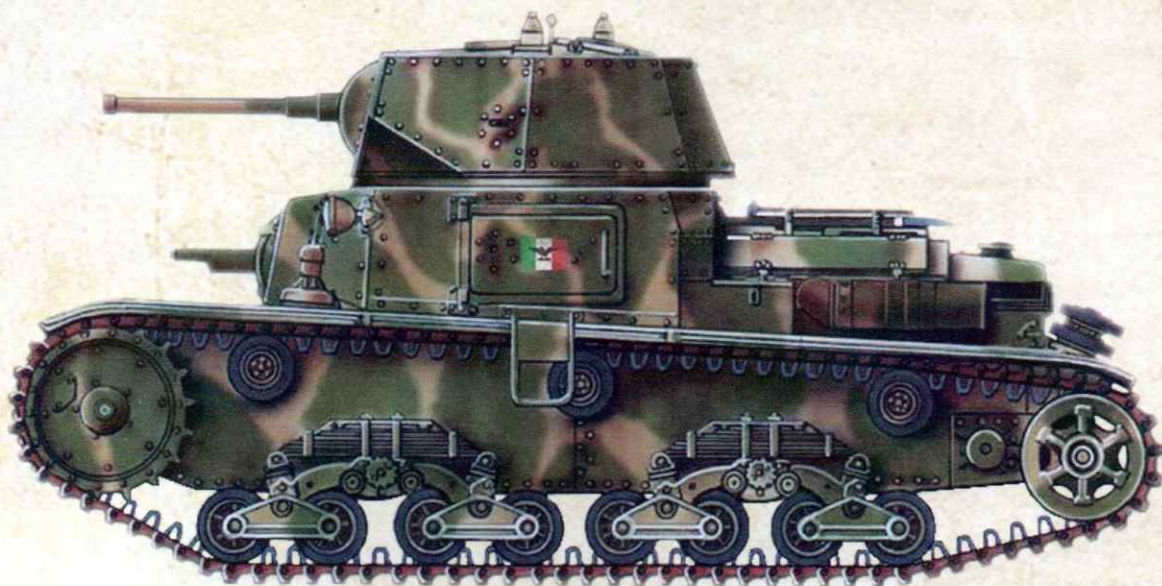
L'M11/39 IL CARRO DI MEZZO

In Italia, l'idea di dotare il Regio Esercito di un vero e proprio carro di rottura nacque nel 1932, ma ci vollero ben cinque anni prima che il progetto si concretizzasse almeno in un prototipo. Infatti, fu solo nel 1937 che l'Ansaldo lo presentò ufficialmente. Si trattava dell'M11 che, all'entrata in servizio nel 1939, assunse il nome definitivo di M11/39. Il carro si adeguava alla filosofia costruttiva del periodo che vedeva, in un carro armato, l'armamento principale posizionato nello scafo ed il secondario in una torretta. Idea che peraltro fu presto abbandonata, perché rivelatasi assolutamente inadeguata. In sostanza l'M11 era un L3 molto ingrandito, dotato di un cannone in casamatta e di due mitragliatrici in torretta. Ovviamente fu maggiorata anche la protezione che frontalmente toccava i 30 mm ed i 15 nelle piastre laterali, tutte rivettate in una struttura interna. L'armamento, come si è detto, era impostato su un cannone in casamatta da 37 mm (37/40) e due mitragliatrici Breda, abbinate, da 8 mm in una torretta ruotante su 360°. L'equipaggio si componeva di tre uomini, in quanto non era previsto un servente ed il cannoniere doveva caricarsi da

solo il cannone. Il pezzo, vista la posizione che occupava nello scafo, aveva un brandeggio di soli 15° a destra e a sinistra, con un alzo che andava da +12° a -8°. Il motore, un FIAT-SPA diesel da 105 hp, lo spingeva a 32 Km/h su strada per un'autonomia di 210 Km, che si riducevano a 120 su terreno accidentato. L'M11/39 era considerato un carro medio di rottura, ma in realtà si trattava di un mezzo adatto solo ad accompagnare la fanteria. La protezione lo rendeva immune unicamente ai colpi delle armi leggere, schegge e proiettili da 20 mm. Quando in Africa Orientale si trovò di fronte i carri inglesi non ci fu storia, anche se in Somalia fu soprattutto la mancanza di pezzi di ricambio a mettere fuori uso i 24 M11 presenti.

In Libia ce ne erano invece 72 la cui sorte non fu diversa. In pratica l'M11 venne prodotto in un centinaio di esemplari ed equipaggiò le truppe corazzate del Regio Esercito fino all'arrivo dell'13/40. Alcuni esemplari catturati furono utilizzati dalle truppe australiane che dipinsero sui fianchi dei bianchi canguri come segno di riconoscimento.





L'M13/40 IL CARRO MEDIO

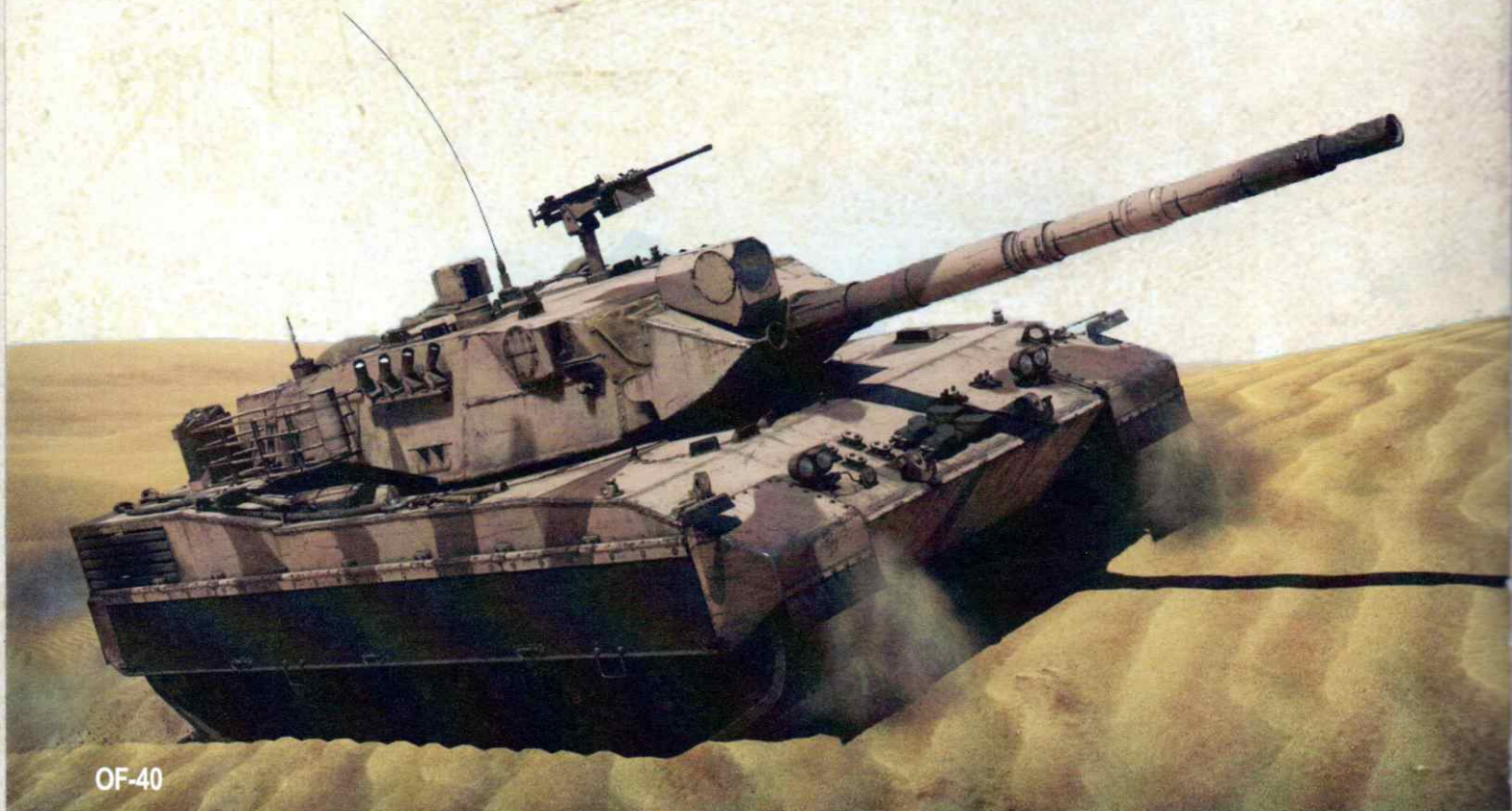
L'M13/40 è stato il carro medio standard del Regio Esercito durante tutto il Secondo Conflitto Mondiale. Al suo apparire, nel 1940, il mezzo si presentava come un carro relativamente moderno, addirittura, per alcune caratteristiche, migliore dei suoi coevi stranieri. L'armamento principale, ad esempio, era composta da un cannone da 47/32, quando gli altri disponevano, generalmente, solo di un pezzo 37. Con il progredire delle ostilità però, nazioni come la Germania, l'Inghilterra, gli Stati Uniti e la Russia, spinti dalle necessità, svilupparono e misero in servizio carri armati sempre più moderni e potenti che presto surclassarono l'M13 sotto ogni punto di vista. Nel 1941, soltanto un anno dopo la sua distribuzione ai reparti, il carro dell'Ansaldo poteva considerarsi praticamente obsoleto. Inoltre, progettato per il teatro continentale, si trovò in serie difficoltà quando fu costretto ad operare in territori desertici e sabbiosi. La mancanza di filtri anti sabbia e le alte temperature di esercizio, usurarono in tempi rapidissimi i già non esuberanti motori. In realtà l'idea di sostituirlo con il Pzkw IV e successivamente addirittura con il Panther ci fu, ma non si concretizzò per via di una politica industriale decisamente sbagliata. I tentativi di migliorarlo (M14/41 e M15/42), sostituendo il motore con uno più efficiente, prima diesel e poi a benzina, l'installazione di un pezzo più potente (47/40) si rivelarono soltanto dei palliativi di scarsissima efficacia. In pratica il carro dell'Ansaldo si trovò sempre in condizioni di netta inferiorità rispetto ai mezzi avversari che si trovò di fronte, con l'eccezione del Crusader inglese che, in quanto ad armamento, protezione ed affidabilità, aveva ben poco da invidiargli. L'M13/40 pesava 13 tonnellate ed era spinto da un motore FIAT-SPA ad 8 cilindri di 11140 cc con una potenza di 125 hp che imprimeva al mezzo una



M15/42

velocità massima di 30 Km/h. La protezione, composta da piastre di acciaio bullonate, andava dai dai 42 mm nell'arco frontale agli 8-15 delle piastre laterali. L'armamento principale si basava, come detto, su un pezzo da 47/32 che altri non era se non il cannone contro carri standard dell'Esercito, posizionato in una torretta girevole su 360° assieme ad una mitragliatrice Breda da 8 mm coassiale. Nello scafo si trovavano altre due mitragliatrici, abbinate, dello stesso calibro. Era possibile montarne anche un'altra, in funzione antiaerea, davanti al portello del capocarro. Il treno di rotolamento si basava su quattro carrelli (due per lato) con otto ruote binate ciascuno, asserviti da sospensioni a balestra. Impiegato su tutti i fronti di guerra, grazie al coraggio ed alla determinazione degli equipaggi, nonostante la palese inferiorità, l'M13 fece sempre il suo dovere. Emblematiche le parole scritte sul rapporto di un maggiore carrista dopo la riconquista di Tobruk, in cui diceva che i carri rimasti "... sono sempre fronte al nemico".

DALL'OF40 ALL'ARIETE



Nel 1940 ci fu un tentativo di sostituire l'M13 e i suoi derivati, con un mezzo più adeguato, che fosse in grado di affrontare ad armi pari i carri avversari. Venne impostato quello che fu poi chiamato P26/40 o semplicemente P40. La macchina, afflitta da seri difetti, soprattutto nel propulsore, fu prodotta nel 1943 in soli cento esemplari di cui 40 senza motore, non ebbe praticamente storia e quindi non ne parleremo.

Nel dopoguerra, la grande disponibilità di residuati bellici fece sì che il nostro paese rivolgesse la sua attenzione proprio a questi ultimi per riequipaggiare le proprie Forze Armate e le unità corazzate non fecero eccezione. Quando poi, nei primi anni '50, furono disponibili mezzi più moderni come l'M47 "Patton", offerto quasi in regalo, non si avvertì la necessità di sollecitare l'industria nella progettazione di carri di produzione nazionale.

Fra gli anni '60/'70 poi, si preferì produrre su licenza i vari Leopard ed M60 senza impegnarsi in lunghi e costosi programmi di progettazione e sviluppo.

Soltanto nel 1977, su iniziativa praticamente privata della OTO-Melara e Fiat, prese vita il primo carro armato interamente italiano del dopoguerra. La ditta nel produrre 720 Leopard su licenza, aveva acquisito il know-how necessario per mettere in cantiere un progetto tutto suo e lo concretizzò nell'OF40. In realtà si trattava di un "Leopard 1" con alcune modifiche che non portavano nulla di veramente nuovo, ma la macchina risultò affidabile e con buone prestazioni.

La OTO-Melara puntò soprattutto al mercato estero che purtroppo non ebbe lo sviluppo desiderato, infatti, l'OF40 fu acquisito in una dozzina di esemplari soltanto dagli Emirati Arabi. Andò meglio con il semovente di artiglieria "Palmaria" che utilizzava lo scafo del carro, acquistato dalla Libia per un totale di 200 mezzi. Quando a metà degli anni '80 l'Esercito Italiano iniziò a pensare di rinnovare il suo parco carri, dopo le valutazioni di rito, decise di adottare una macchina di produzione nazionale.

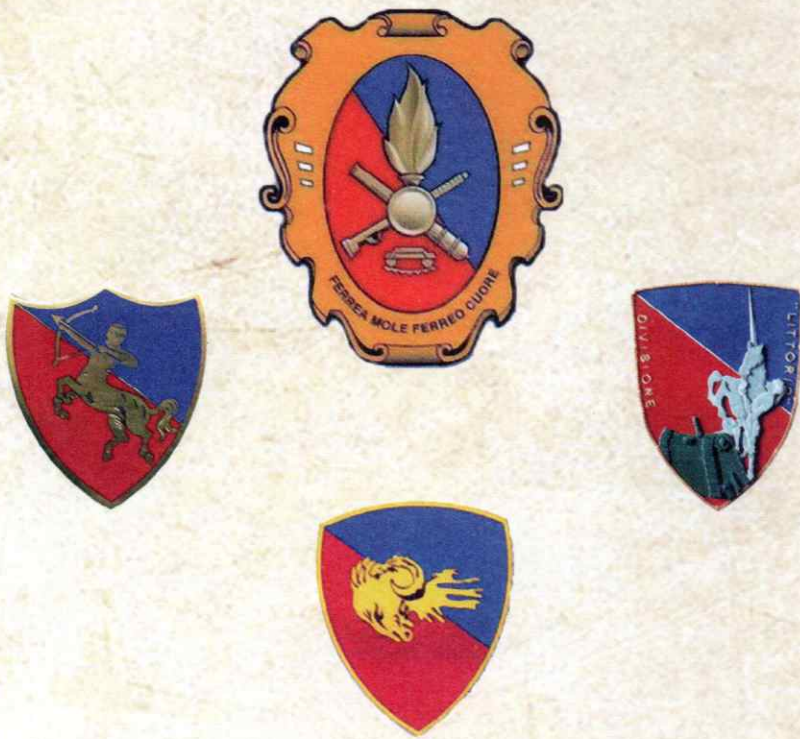
La FIAT e la OTO-Melara, che avevano già fatto una buona esperienza con l'OF40, non fecero altro che prenderlo come base. Il progetto però fu costretto a fare i conti con le esigenze di bilancio che impedirono l'applicazione di tutte quelle migliorie tecnologiche che nel corso dello sviluppo si erano presentate. Così, quando nel 1995, i primi "Ariete" iniziarono ad uscire dalla catena di montaggio il mezzo era ormai superato. Inizialmente ne dovevano essere prodotti 700 ma, la fine della guerra fredda e la sempre mancata di fondi, ne ridussero il numero a 200 che impiegarono ben sette anni per andare tutti in esercizio.

Attualmente l'Ariete è oggetto di un ammodernamento che dovrebbe prolungarne la vita operativa ancora per alcuni decenni. Questi comprendono l'installazione di un nuovo propulsore da 1600 hp in sostituzione dell'attuale che ne sviluppa 1250.

Un nuovo sistema per la condotta del tiro, asservito sempre al cannone da 120 mm che permetterà, tra l'altro, di fare fuoco in movimento a velocità più elevata. Inoltre saranno aggiornati la protezione e gli apparati per la comunicazione.

Comunque l'attuale "Ariete", benché non modernissimo, ha dimostrato un ottimo grado di efficienza, partecipando nel 2004 all'operazione "Antica Babilonia" nel difficile teatro operativo irakeno.





Ideazione e realizzazione Roberto Polini
Progetto grafico e stampa a cura di FREEMINDEDITING - www.freemindediting.it
Suppl. al numero 4-2020 del periodico "Il Carrista d'Italia"