

Dedico questo mio
modesto scritto a
tutti i Caduti del
X Btg.C.M. 14/41.

L'Aiutante Maggiore in 2a
(Ten. Ezio Cereda)

X BTG. C.M.14/41

132° RGT. FTR. CARRISTA

DIVISIONE "ARIETE"

Il X Btg. C.M. 14/41
del 132° Reggimento Carrista
Divisione "ARIEETE"

Non è facile parlare di un reparto carrista, che ha combattuto in A.S. inquadrato nella favolosa "Divisione fantasma", cioè nella Divisione Ariete, nella fase operativa che ha portato l'Arma italo-tedesca fino ad El Alamein, là ha combattuto la sua ultima battaglia con indomito ardore ed immolandosi totalmente, con la consapevole disciplina imposta dall'onore militare, pur nella evidente disparità di mezzi rispetto a quelli del nemico.

Non è facile, senza il pericolo di cadere nella retorica, o di condizionare il racconto alle esperienze personali vissute da chi scrive, e che devono invece essere il più possibile lasciate in disparte, per dedicare il pensiero all'intero Reparto, alla sua storia, alla sua fine gloriosa.

Mi ci provo, convinto come sono che il X Btg. C.M. 14/41 è stato uno dei più bei reparti che abbiano combattuto in deserto nel 1942 e con la premessa esplicita che esso ha operato nell'ambito di una azione corale di tutti i Battaglioni e di tutte le Armi, sempre sostenuti dal senso del dovere e tesi al conseguimento della vittoria, che fatti non imputabili ai Combattenti hanno invece negato.

Il X Battaglione Carri Medi 13/40 viene costituito il 20 dicembre 1940 con elementi del 1° Reggimento Carrista di Vercelli, al comando del Maggiore Giuseppe Ponzini, ed inviato, come Battaglione autonomo, a Novi Ligure, dove riceve materiali e mezzi secondo le tabelle di organico.

Il 16 maggio 1941 il X Btg., su organico completo in Ufficiali, Sottufficiali, truppa e mezzi, si trasferisce a Gignese, sul monte Mottarone, in provincia di Novara, per l'addestramento in terreno collinoso e montano, rimanendovi fino al 13 luglio 1941.

In questo periodo di tempo, dalla sua costituzione, gli uomini del Reparto si fondono tra loro, in una sempre miglior reciproca conoscenza, che forma la prima anima del Battaglione.

Ufficiali e Sottufficiali conoscono ormai bene i carristi, le loro individuali caratteristiche e capacità, e la truppa vuol bene, senza mezzi termini, ai propri superiori e li stima.

Bisogna dire che questa fusione, che fa del Battaglione quasi una grande famiglia, è facilitata dal sistema di comando del Maggiore Ponzini, che sa miscelare la durezza del comando con una paterna bonarietà, quando possibile, che penetra nell'anima di tutti.

Il 14 luglio 1941 il Battaglione si trasferisce per ferrovia a S. Leonardo di Campagna, nella piana friulana del Meduna Cellina e passa a far parte del 133° Rgt. Ftr. Carrista della Divisione



Maggio 1941 - Il X Btg. Carri Medi schierato in località
Pianezza, sopra Gignese (NO), sul Mottarone.

Littorio, al quale le Donne di Pordenone il 22 settembre 1941 consegnano le drappelle, in una splendida cerimonia.

Il 13 ottobre 1941 assume il comando del X Btg. il Maggiore Luigi Pinna, che rapidamente migliora le qualità del Reparto con le proprie personali capacità di comando e lo rende sempre più idoneo ai compiti, che immancabilmente gli verranno assegnati.

Come già a Gignese, anche a S. Leonardo la conoscenza dei mezzi, da parte della truppa, è stimolata da esercitazioni e da pratica professionale di tiro, di pilotaggio e guida e di manutenzione dei materiali.

Verso il 10 novembre ci si trasferisce a Casarsa della Delizia e si partecipa a faticose esercitazioni, anche notturne, in clima assai freddo, con la Divisione Littorio.

Giunge finalmente un ordine di trasferimento, subito sostituito da un altro, che destina il X Btg. al teatro operativo in Africa Settentrionale.

Entusiasmo generale e trasferimento per ferrovia, il 14 dicembre 1941, a Mesagne, fra Brindisi e Taranto.

A fine dicembre 1941 tutti i mezzi vengono spediti in A.S., parte da Brindisi, parte da Napoli.

Gli uomini, tranne i piloti di carro e gli autieri, seguono per ferrovia ed in aereo.

Senonchè, giunti a Palermo, un ordine ci ferma nella stupenda città per tre giorni, che tutti spendono con vivacità, nella consapevolezza che sulla "Quarta sponda" avremmo trovato un..... clima in tutti i sensi assai diverso.

Spostamento a Castelvetro il 12 gennaio 1942 ed il 13 in volo verso la Libia, dove si atterra a Castelbenito.

Sarebbe interessante raccontare alcuni episodi avvenuti durante il volo di trasferimento, ma cadrei nei fatti personali, che cerco di evitare.

Ma ecco che, giunti a Tripoli ed al primo Comando Tappa, ci arriva la sorprendente notizia che tutti i nostri carri, automezzi, motomezzi, tutto insomma, non escluso gli effetti personali caricati sugli autocarri, è stato d'urgenza, dopo lo sbarco, spedito ad Agheila al Ten.Col. Maretti, che là si è attestato alla fine del secondo ripiegamento.

Senso di meraviglia e di scontentezza, resi più forti da voci di "Radiofante", che già ci destinano a smembramento per rimpiazzare i vuoti dei vari Battaglioni, assai provati dal precedente periodo operativo.

Che ne sarà del nostro bel Battaglione ??

Sembra impensabile che un reparto già affiatato come il nostro possa essere disperso di qua e di là, perdendo quella unità anche spirituale già acquisita e sentita fortemente da tutti !!!

Ma qui avviene il miracolo.

Il nostro Comandante Maggiore Pinna è filato via a tutto gas e raggiunge Agheila; lascia al Ten.Col. Maretti i carri e tutti i mezzi del Battaglione, meno un autocarro ed alcuni piloti, che su

bito rientrano portando anche gli effetti personali degli Ufficiali e della truppa, a dire il vero quasi intatti, malgrado il comprensibile bisogno di ogni cosa che avevano gli uomini al fronte.

Ma c'è di più, ed è questo il vero miracolo.

Mentre noi siamo un po' sballottati e come dire senza guida fra un Comando Tappa ed un altro, il nostro Maggiore Pinna, mettendo in moto non so quali personali aderenze e la propria capacità, ottiene dal Comando Superiore A.S. che il X Btg. rimanga intatto negli effettivi, mentre lui stesso, con il Capitano Alberto Isacchini, rientra in Italia in volo per riorganizzare il rimpiazzo completo dei carri e dei mezzi previsti in organico per il nostro Battaglione.

Egli parte infatti il 18 gennaio da Tripoli.

Gli uomini vengono accantonati al Villaggio Corradini, sulla via Balbia ad una novantina di chilometri ad oriente di Tripoli.

Personalmente, io ricevo l'incarico di riportare ai limiti delle tabelle di organico tutti gli altri materiali, che non verranno spediti dall'Italia. E questo eseguo facendo molte volte la spola fra Villaggio Corradini e Tripoli.

"Radiofante", però, non la smette con le voci più varie.

C'è la prospettiva anche della creazione di un non meglio specificato "Centro di addestramento" per carristi.

Ma di che addestramento mai dovrebbe trattarsi, visto che sempre secondo le dicerie, dovrebbero farne parte anche i carristi reduci dalle linee, e quindi, c'è da credere, già bene addestrati ??

Me ne parla anche il Maggiore Ponzini, che rivedo per l'ultima volta in una mia andata a Tripoli, visibilmente ammalato e stanco.

Rivedo anche il collega Udeschini, che mi parla brevemente, in tono splendido, di ciò che i carristi hanno fatto a Bir El Gobi (egli pronuncia Bir El Gubi), facendo fare dietro front agli inglesi.

Passa una ventina di giorni, fra esercitazioni in ordine chiuso, conferenze su vari argomenti e brevi addestramenti con le armi individuali.

Poi, finalmente, il nostro Comandante torna dall'Italia.

Sono io al porto di Tripoli e lo vedo con grande gioia sbarcare dall'idrovolante e con altrettanta gioia, forse trattenuta troppo dalla forma militare, lo ricevo a terra.

In pochi minuti Egli è informato della vita al Battaglione ed a sua volta comunica che tutti i mezzi arriveranno prontamente e saranno i nuovi carri 14/41.

Con il Suo ritorno e con questa notizia, seguita poco tempo dopo dall'effettivo arrivo a Tripoli del materiale cingolato e ruotato, il X Btg. cambia anche ufficialmente nome: è ora il

X BTG. C.M. 14/41

Nuova serie di addestramenti e presa di conoscenza con alcune migliorie dei mezzi cingolati: in particolare ricordo le nuove pompe di iniezione del gasolio di marca Bosch.

Giunge il tanto atteso ordine del Comando Superiore A.S.

Il X Btg. C.M. 14/41 è assegnato al 132° Rgt. Carrista, della già famosa Divisione "Ariete", il 21 aprile 1942.

Entusiasmo generale, non disgiunto dalla consapevolezza che i compiti che ci attendono saranno assai duri e dovranno essere assolti con decisione e dignità.

Ed ecco finalmente anche l'ordine di trasferimento lungo la Balbia, subito dopo la Pasqua di quell'anno 1942, per arrivare in Zona d'Operazioni.

Le tappe vengono coperte da tutti i mezzi (coi carri sui rimorchi al traino di Lancia 3 RO) con stupenda regolarità e senza incidenti.

Il Battaglione parte il 5 aprile da Leptis Magna; il 10 è ad Agedabia; il 12 a Barce; il 13 siamo a Villaggio Berta.

Sul ciglione di Tocra abbiamo visto il relitto del carro con la nota scritta a vernice bianca: "Carro americano, equipaggio inglese, pillola italiana".

A Tmini si lascia la Balbia e si entra in deserto; un mondo nuovo, distesa senza fine di sabbia dorata e sottile, con rari cespugli bassi e stentati.

Dopo il verde e l'aria pura del Gebel è un passaggio brusco, e sappiamo che in quell'ambiente sarà la nostra vita per chissà quanto tempo !! Nè sappiamo se ne usciremo mai più vivi o morti.

Il 14 aprile 1942 il Battaglione raggiunge la zona di raccolta, a Segnali Nord.

Lo spirito di tutti è sereno ed elevatissimo.

Ci si adatta immediatamente alle restrizioni imposte specialmente all'acqua da bere, ma il tempo corre via veloce, con la solita visita, alta nel cielo, del ricognitore inglese, e con gli spostamenti quasi giornalieri dell'intero Reparto, in un paesaggio sempre uguale e privo di speciali caratteristiche.

Qui i nostri autieri, che guidano le cisterne d'acqua, rivelano per la prima volta doti di iniziativa personale e di intuito veramente sorprendenti.

Arrivano in piena notte, noi ci siamo spostati, e loro tranquillamente ci ritrovano; basta un braccio teso e ripartono verso la Compagnia alla quale sono diretti. E sarà così, e sempre così, durante i cicli operativi che verranno.

Ragazzi meravigliosi !!

Il 25 maggio il Btg. è pronto per iniziare il ciclo operativo: è composto da 24 Ufficiali, 465 Sottufficiali e Truppa, 51 carri M. 14/41, 17 Lancia 3 RO con 12 rimorchi Viberti, 8 SPA Dovunque, 9 moto Alce, 11 Trialce, 2 autofurgoni 1100, 1 Trattorice Breda, 1 Autoofficina 38.

Nel pomeriggio del 26 maggio 1942 il X Btg. C.M. 14/41 muove dalla zona di Segnali Nord in base agli ordini ricevuti, stando a un certo punto per essere superato, sempre secondo i piani, da un forte reparto tedesco.

Il movimento dura tutto il pomeriggio e tutta la notte.

Due Compagnie Carri, con il Comandante del Btg., sono però a disposizione del X Corpo d'Armata, in appoggio alle fanterie avanzanti, e si riuniranno al resto del Btg. e al carreggio in zona di Bir Hacheim verso le 3.30' del 27 maggio.

Non entrerò d'ora in poi che eccezionalmente in particolari, più pertinenti alle Relazioni Ufficiali sui combattimenti, ma cercherò di dare un'idea d'insieme dei fatti d'arme ai quali il X Btg. C.M. 14/41 ha partecipato sempre come uno dei principali protagonisti.

L'attacco viene iniziato da parte nostra, con i Battaglioni VIII e IX in prima schiera, ma poco dopo la 7a Compagnia del X Btg. viene fatta intervenire per colmare uno spazio troppo ampio formatosi fra gli altri due Battaglioni attaccanti e fortemente osteggiati dalla reazione nemica.

La 7a Compagnia incappa però in un campo minato e le perdite sono rilevanti, per la violenta difesa nemica; tuttavia il movimento viene continuato con estrema decisione.

Gravi le perdite: morti il Comandante della 7a Compagnia, Capitano Osvaldo Terni, ed il Comandante del 1° Plotone, caro amico S. Ten. Ezio Franceschini, che, fratello di una Ispettrice del P.N.F., pochi mesi prima a Pordenone aveva recisamente rifiutato di lasciare il Battaglione e rimanere in Italia.

Per volere della sorte toccherà poi, anni dopo, proprio al Comandante del nostro Battaglione Maggiore Pinna, consegnare la Medaglia d'Argento al V.M. alla figlia ancora bambina del primo Caduto del Battaglione, S.Ten. Franceschini.

In questa prima azione, battesimo del fuoco durissimo, il X Btg. subisce: tre morti (fra i quali i due Ufficiali sopra nominati), due feriti, quarantadue dispersi e quindici carri, che sono fatti saltare dagli avversari con armi anticarro.

Un solo carro rientra dall'azione.

Il caposaldo nemico è però travolto e il X Btg., con il resto del Reggimento, continua l'avanzata nel pomeriggio, in un polverone sollevato dal ghibli, osteggiato da tiri di artiglieria nemica e da forti bombardamenti aerei su tutto il carreggio e sull'officina al seguito.

Nell'azione suddetta, conosciuta col nome di Rughet El Atasc rimane ferito anche il Comandante del Reggimento Ten.Col. Enrico Maretti, ed il comando del Reggimento passa al Maggiore Pinna, fino al rientro del Ten.Col. Maretti dall'ospedale, avvenuto alcuni giorni dopo.

Merita di essere ricordato che nella stessa azione avviene la cattura, personalmente fatta dal Maggiore Pinna, di un alto Ufficiale inglese, l'Ammiraglio Cowan.

Costui se ne stava in una trincea ed il Ten. Emiliano D'Anna gli urlava di uscire. Il Maggiore Pinna con un gesto im-

Avanzata da Segnali Nord a
zona di El Alamein :
26/5 - 3/7/1942



perioso del braccio e facendo contemporaneamente schiacciare le dita della mano destra, ingiunge la medesima cosa all'Ufficiale inglese, che senza opporre la minima resistenza, finalmente gli si consegna.

Verso le ore 20.- di questo primo giorno di combattimento il X Btg. C.M. 14/41, passato in primo scaglione e seguito dai resti dei Battaglioni VIII e IX, giunge in zona di Bir El Harmat.

Debbo rilevare che tutti i componenti del X Btg. hanno superato la prima prova del fuoco con altissimo spirito e con assoluta serenità, malgrado la pesantezza dello scontro.

Ricordo di avere già in quel momento considerato che il comportamento degli uomini non era solo il risultato di una disciplina militare, ma doveva derivare da un intimo convincimento di onestà verso se stessi e di rispetto della propria dignità.

Il 28 maggio è giornata di forti combattimenti, volti sopra tutto a disarticolare e sconfiggere i ripetuti attacchi avversari (portati anche sul rovescio dei carri del X Btg.) intesi ad arginare la nostra avanzata.

La reazione tempestiva e decisa del Battaglione rende vani tali tentativi.

Un episodio, dei tanti avvenuti in questa giornata, merita di essere raccontato.

La 8a Compagnia, al Comando del Ten. Carlo Rombolà, è in testa alla colonna, diretta ad El Cherma.

Subisce perdite da fuoco di artiglieria nemica quando i carri entrano in zona minata.

Il 2° Plotone della Compagnia, al comando del S.Ten. Francesco Viglione, sboccato per primo dalla zona minata, attacca e cattura due camionette nemiche con i cannoni, che avevano fino a poco prima ostacolato l'avanzata del Reparto.

Il S.Ten. Viglione cattura gli uomini e li mette in riga, in attesa che arrivino i Bersaglieri per il rastrellamento, facendo fare loro ripetuti esercizi con comandi di "Hands up, hands down"; e poichè vicino al gruppo dei prigionieri cadono ancora cannonate, alla loro evidente angoscia incalza ironicamente gridando: "Non abbiate Paura ! Tanto sono granate vostre !!".

Viglione avrà la Medaglia di Bronzo al V.M. sul Campo.

Anche sul carreggio la reazione avversaria è fortissima; mitragliamenti e spezzonamenti aerei distruggono diversi automezzi, provocano morti e feriti e finiscono i resti di quanto era rimasto dell'Officina del Battaglione.

Il 29 maggio il X Btg. C.M. 14/41 si riunisce con l'8° Rgt. Bersaglieri sul costone di Hagiag Es Sidra, circa 5 Km. a nord di Bir El Tamar, e di lì, per richiesta personale del Comandante Rommel giunto sul posto, porta la propria azione di sostegno a reparti di artiglieria tedesca, stretti da vicino da forze inglesi e sul punto di cedere.

Per la nostra decisa azione di movimento e per la precisa

azione di fuoco che ne segue, il reparto inglese, che si trova ormai a meno di 500 metri dai nostri Alleati, arretra ed inseguito dai nostri carri ripiega portandosi a circa due chilometri dalla nostra linea.

Alla suddetta azione prende parte anche il V Btg. Semoventi al comando del Maggiore Viglietti, nonché un Gruppo da 75/27, al comando del Capitano Marino.

Il nemico, riorganizzatosi, sferra un nuovo attacco in forze contro le nostre posizioni, ostacolato però da fuoco di sbaramento dei pezzi da 75/27 e da fuoco di arresto del Gruppo Semoventi, che alla fine hanno la meglio; il nemico tituba, si arresta e retrocede sotto la protezione della propria artiglieria molto attiva.

Altri tentativi del genere vengono continuati per tutta la giornata, regolarmente stroncati.

Superfluo parlare delle azioni di mitragliamento aereo sugli autocarri che riforniscono i mezzi in linea e che purtroppo producono dolorose perdite in morti e feriti.

Nelle giornate seguenti, fino al 4 giugno, nessuna particolare novità, salvo quotidiani tentativi di attacco di carri inglesi, condotti però senza determinazione e a distanze eccessive per le nostre armi.

Siamo comunque nel pieno di quella situazione, che Autori inglesi hanno chiamato "The cauldron - Il calderone", per la particolare assai complessa posizione di tutte le formazioni, d'ambo le parti in lotta, nella vasta zona tra la fascia minata fra Ain El Gazala e Bir Hacheim, la guarnigione di Bir Hacheim ancora sul posto a sud e le forze inglesi in azione ad est.

Ed anche noi, come gli inglesi, nel mezzo e con difficoltà nei rifornimenti.

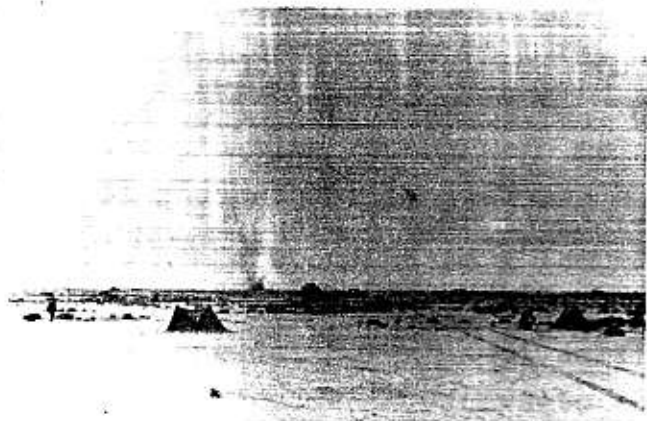
Le giornate che seguono sono notoriamente dense di aspri combattimenti, in una situazione nota solo agli Alti Comandi, con forze inglesi che da oriente sferrano le più furiose azioni per rompere il cerchio entro il quale stanno le loro Brigate 1a e 150a, contenute a sud dalla Divisione Trieste, ad est dalla 90a Divisione Leggera tedesca e a nord dalle 15a e 21a Panzerdivisionen. Il X Btg. C.M. 14/41, con l'intera Ariete, sta fronte verso est ad infrangere tali furiose azioni.

Queste cose le sapremo dopo. Quante cose sapremo "DOPO" !

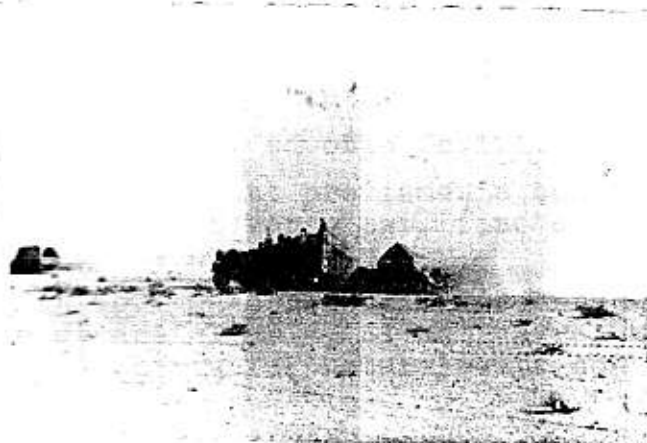
Intanto i Comandi inferiori e gli uomini in linea, nella loro situazione tattica, fanno bravamente e con pieno successo il loro dovere contro la 2a, la 4a e la 22a Brigata Corazzata.

Nella notte dal 4 al 5 maggio 1942 il X Btg. C.M. 14/41 effettua uno spostamento notturno da Hagiag Es Sidra verso la zona di Bir El Haslag, ostacolato da artiglieria nemica.

Al mattino si trova in posizione per fronteggiare un forte attacco di fanterie e di carri e conduce un asperissimo combattimento per tutta la giornata, che si chiude con successo per le nostre armi, ma con dolorose perdite di tre carri e con la morte di un Ufficiale (il caro, dotto, valentissimo S.Ten. Radivoj



24/5/42 - Segnali Nord - accampamento
del X Btg. C.M.14/41



26/5/42 - Un traino tedesco in marcia
verso Bir Hacheim .



3/6/42 - Il Ten. Cereda ed il S.Ten.Isola
(col giubbetto) al caposaldo di Bir El
Tamar (pezzo anticarro inglese automon-
tato delle batterie volanti).

Tavchar) del Serg. Magg. De Luca, dei carristi Ghinzelli e Corrado, e col ferimento del Capitano Alberto Isacchini, Comandante della 9a Compagnia, e del S. Ten. Giuseppe Rampini.

Quest'ultimo rimane però nel reparto.

Il successo della giornata è dovuto non soltanto alla decisione con la quale è stata condotta la nostra reazione alle iniziative nemiche, ma anche a tempestive manovre di movimento e di fuoco ordinate dal Comandante Maggiore Pinna a fronte dei tentativi inglesi di sfondamento e di aggiramento sia del nostro Battaglione che dei Bersaglieri dell'8° Rgt.

Va doverosamente ricordato che con il X Btg. ha cooperato, per l'intera giornata, il V Gruppo Semoventi al Comando del Maggiore Viglietti.

I vantaggi della vittoriosa giornata sono anche più grandi di quello che possono apparire a noi in linea, data la situazione del "Calderone" che sta alle nostre spalle.

Il movimento del nostro X Btg. si arresta, sempre sotto intensissima e tenace reazione di artiglieria avversaria, ostacolato anche dal ghibli e da nebbiogeni, sul costone di Bir El Haslag, per esplicito ordine del Comando di Reggimento.

Totale perdite della giornata: sei morti ed otto feriti.

Il 6 giugno il X Btg. effettua spostamenti previamente concertati con gli Alleati tedeschi, portandosi verso est, fino quasi al quadrivio Trig Capuzzo - Trig BirHacheim.

Non è una passeggiata, bensì un movimento intensamente ostacolato dalla sempre forte reazione di artiglieria, di anticarro, di fanterie inglesi; ma l'obiettivo è raggiunto, naturalmente non senza perdite.

Il 7 giugno, con azione pomeridiana, il X Btg. muove ancora verso est e raggiunge il quadrivio verso le ore 18.-, presidiandolo con fronte ad oriente.

Sempre rabbiosa l'opposizione inglese, e alla fine della giornata le perdite del X Btg. sono di tre morti e diversi feriti.

Il giorno 8 giugno l'artiglieria nemica si abbatte con forza contro il nostro schieramento, ma è prontamente rintuzzata dall'efficace intervento della nostra controbatteria.

Nel tardo pomeriggio un nuovo attacco inglese richiede ancora l'intervento del nostro X Btg., che prende posizione sulla destra del IX Btg. prolungandone lo schieramento.

Proprio poco prima della fine dell'azione un perforante inglese ferisce il Comandante del Battaglione, Maggiore Pinna, al piede sinistro.

Il nostro Comandante, tuttavia, lascia il campo solo quando l'azione sta per languire, e affida il Reparto al Ten. Carlo Rombolà.

L'emozione fra gli uomini del X Btg. è grande, ma non c'è ombra di scoramento; ciascuno mantiene la propria serenità, pronto a dare e dare ancora, come ha sempre dato fino ad oggi.

Il Capitano Anito Cervio, animoso Ufficiale del X Btg., già decorato di Medaglia d'Argento al V.M. nella Guerra di Spagna, ne prende il comando il giorno 9 giugno.

A sintetizzare la validità dell'apporto dato dal X Btg.C.M. 14/41 credo sia interessante riportare l'autorevole giudizio dato dal Generale DE STEFANIS, Comandante della Divisione Corazzata "Ariete" ed in seguito Comandante del XX Corpo d'Armata durante i cicli operativi ai quali ha partecipato, nel 1942, il X Btg. C.M.14/41, che così si è espresso, in un documento ufficiale, nei riguardi del Battaglione stesso:

"Nelle dure, vittoriose giornate combattute a cavallo dei Trig
"Capuzzo - Bir Hacheim - Enver Bey, il X Btg. C.M. 14/41 ha
"salvato più di una situazione seriamente compromessa, ed ha
"costituito l'elemento di forza sul quale in ogni condizione
"ho potuto fare sicuro affidamento.

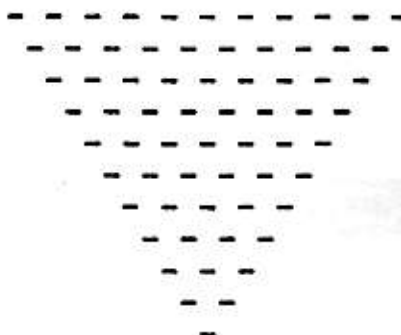
Nei giorni che seguono, il X Btg. con l'intera "Ariete", mantiene e migliora le proprie posizioni sul settore.

L'operazione controffensiva inglese si disarticola, lascia finalmente spazio alla eliminazione della spina di Bir Hacheim, che cade il 10 giugno.

Le forze italo tedesche si buttano all'inseguimento dei reparti inglesi, ma non riuscendo a tagliare la strada costiera fra Ain El Gazala e Tobruk, si dispongono ad investire la temibile piazzaforte, che cade finalmente il 21 giugno, dopo fortissimi attacchi aerei e terrestri.

Nel contesto delle azioni, condotte dall'intera Armata italo tedesca, il X Btg. collabora con il Reggimento in seconda schiera del nostro dispositivo.

Si chiude così la prima fase del ciclo operativo, che porterà ad El Alamein nel successivo mese di luglio.

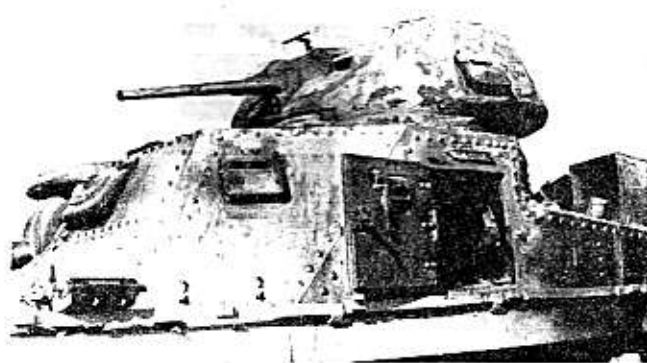




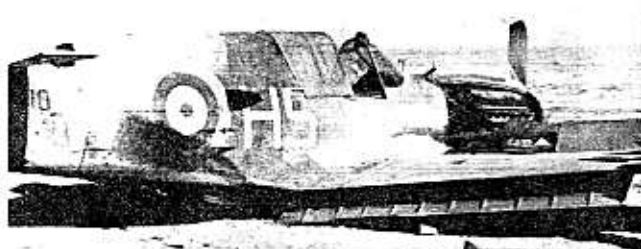
7/6/42 - relitto di carro inglese
a Bir El Aslag .



7/6/42 - Il S.Ten. Giuseppe Rampini



20/6/42 - Tobruk: relitti di due carri
americani General Grant M 3



28/6/42 - un Curtiss abbattuto in Egitto

La resa di Tobruk determina una vera ondata di entusiasmo in tutti e segna una svolta decisiva nel corso del ciclo operativo.

Il X Battaglione è orientato dai Comandi superiori, come tutta l'Armata, all'inseguimento del nemico, che si ritira velocemente nella zona desertica verso il confine egiziano.

Alle ore 7.- del 22 giugno il Battaglione muove verso Sidi Muftah, sostando dopo circa sei ore di marcia un po' discontinua, senza impedimenti particolari, in una zona pianeggiante dal colore verdastro.

Qui, alle ore 20.-, un grave sciagurato incidente provoca dolorose quanto inutili perdite: una cassetta di bombe a mano SR0M ancora sigillata, caricata su un nostro autocarro, scoppia spontaneamente. Trovano la morte i carristi Peruzio, Tenco e Prudenzano, ed altri quattro rimangono feriti in modo grave.

Il materiale viene danneggiato con la perdita di due autocarri.

La marcia continua verso Gabr Saleh, ove si giunge alle ore 3.30' del 23 giugno.

Si riprende il movimento verso mezzogiorno ed alle ore 22.- si sosta in prossimità del confine egiziano.

Il 24 giugno il X Battaglione parte dalla zona ed alle 7.- circa passa il confine in zona di Sidi Omar, sostando per la notte una quindicina di chilometri più ad oriente.

Gli Inglesi non ripiegano però disordinatamente, ma secondo le migliori regole dell'arte militare, coprendo i loro movimenti con abili tiri d'artiglieria sempre in rapido spostamento: veloci salve di batteria sui nostri mezzi avanzanti, sempre ben centrate, e poi via senza dare il tempo per una efficace contro-batteria.

Anche la loro aviazione si fa molto aggressiva, con frequentissime incursioni di bombardieri, che ovviamente producono danni e perdite ed ostacolano il nostro movimento.

Il mattino del 25 giugno, al risveglio, ci ritroviamo avvolti da una densa, bianchissima nebbia degna della nostra Valle Padana.

Un senso di sollievo ci viene da questa umidità, che entra nei polmoni e che ci riporta, fugacemente, ad un clima nostrano!

Al dissolversi della nebbia ci avvediamo di essere fiancheggiati sulla sinistra, cioè verso nord, da una forte colonna di nostri carri fermi.

Alcuni uomini vengono verso di noi ed alcuni nostri vanno loro incontro.

Mi viene riferito poi, ma non ho notizie ufficiali, che si tratta dei carri della "Littorio", fermi per mancanza di carburante.

La cosa è preoccupante, perchè la strada che abbiamo percorso in fretta è lunga, e certamente i rifornimenti avranno delle difficoltà a seguire il nostro passo.

Per il momento, noi siamo bene approvvigionati di tutto.

Ancora in questa giornata del 25 giugno, a causa di tiri di quelle battierie volanti di cui ho detto, rimane ferito ad una coscia il Comandante dell'8a Compagnia, Ten. Carlo Rombolà, uno dei più validi e coraggiosi ufficiali del nostro X Battaglione.

Lo rivedo come fosse adesso, seduto sulla torretta del suo carro, mentre mi comunica appunto di essere stato ferito.

E' calmo e sereno, e rimane coi suoi carri fino alla fine della giornata.

La notte del 25 giugno, mentre siamo in sosta in una zona fra la ferrovia e Bir Ebna, indicata su carte inglesi come Piccadilly Circus, rimaniamo sotto azione di bombardamento ininterrotto dalle 22.- all'una del 26.

Dovizia di razzi illuminanti ed assoluta mancanza di nostra reazione contraerea caratterizzano l'episodio.

Nel lungo bombardamento rimangono colpiti a morte il carrista Burotti e feriti gravemente i carristi Alessio, Iamoni e Palotto. Distrutti anche due motomezzi e due autocarri del nostro Battaglione.

Il giorno 26 giugno si apre male, con l'accertamento anzitutto delle perdite riportate e sopra riferite e poi col movimento della colonna divisionale su tre lunghe file pochissimo intervallate fra di loro.

La mia fila sta proprio al centro del convoglio e la cosa non mi piace affatto.

Cosicchè durante la marcia rallento l'andatura fino a farmi sorpassare dalla fila che sta sulla mia destra; quindi la risalgo sul lato aperto verso il deserto riportandomi in testa con un buon intervallo, almeno doppio del precedente, fra i mezzi del mio Battaglione e quelli di altro Reparto in movimento.

Non è una manovra napoleonica, la mia; ma si rivela fortunatamente essenziale per la salvezza degli uomini e dei mezzi a me affidati, quando la R.A.F. ci regala un violentissimo bombardamento aereo alle ore 11.45'.

Un folto gruppo di bombardieri nemici, infatti, scortati da numerosi caccia svolazzanti (il verbo è adatto al loro modo di volare sopra e sui fianchi della formazione pesante e compatta dei bombardieri) proviene obliquamente dalla destra e sgancia il suo micidiale carico a massa proprio sulla fila centrale del nostro convoglio, provocando un inferno di scoppi e di fiamme, producendo gravissime perdite in uomini e mezzi.

Della mia fila, solo un Lancia 3 RO rimane incendiato, senza perdite umane.

Anche il S.Ten.Medico del nostro Battaglione, il dottor Tomaso Formia, valente quanto animoso e sereno ufficiale, va con

i propri infermieri in soccorso dei colleghi degli altri reparti per aiutarli nella difficile opera di aiuto ai moltissimi feriti.

L'episodio del bombardamento non finisce qui: dai caccia che si allontanano col gruppo da bombardamento, uno se ne stacca ritorna, sorvola la martoriata fila centrale abbassandosi via via, punta diritto verso una vettura scura ferma, isolata, circa duecento metri avanti al nostro convoglio, e sgancia un solo spezzone.

La mira è stata precisa. Lo scoppio dell'ordigno è la morte per il Generale di C.d'A. E. Baldassarre e per altri suoi accompagnatori. Egli sarà insignito di Med.d'Oro al V.M.

Fra tanto strazio, sull'orizzonte non lontano una lenta carovana indigena, con molti cammelli dal passo dinoccolato e con molta gente a piedi al seguito, va sulla carovaniera verso Siwa, indifferente al conflitto che non la riguarda, indisturbata dalle parti in lotta.

Per noi la tragica giornata non finisce così.

Ripresa l'avanzata, si sosta verso le 17.- in una zona di deserto di colore nerastro, con una vasta conca nella quale, opportunamente distanziati, vengono dislocati i nostri mezzi.

Ancora uno stormo di bombardieri ci sorvola, abbastanza alto, e va verso occidente. Speriamo che sia andata bene, invece quelli fanno un largo giro e tornano, col sole alle spalle per difendersi da una inesistente reazione contraerea, proprio su di noi e sganciano sulla nostra formazione una quantità di bombe di grosso calibro.

Gli schianti sono imponenti. Dopo un po' di silenzio, le urla dei feriti !!

Sono colpiti a morte il S. Ten. Giuseppe Rampini, il Serg. Magg. Francesco Manara, il carrista Luigi Del Zotto, e rimangono feriti il Cap. Anito Cervio, Comandante del X Battaglione in quel momento, ed il carrista Bergamaschi Adriano.

Siamo vicinissimi a Abiar el Kenayis, sulla carovaniera Marsa Matruh - Siwa.

Tutto il 27 giugno sostiamo nello stesso posto.

Il 28 giugno, dalle ore 0.30' alle 2.30' altro consistente bombardamento aereo, che impensabilmente non provoca alcun danno.

Il 29 giugno ci si muove in direzione est ed alle 23.- si parcheggia per la notte.

E' di questi giorni una serie di duri attacchi alla cintura esterna di Marsa Matruh, ad opera del DAK e di reparti italiani. La città cade il 28/6/42. Si vedono numerosi, a fior di terra, i segnali bianchi della resa sulle trincee e sulle postazioni tenute dagli inglesi.

Ho occasione di entrare nella città, assolutamente deserta, che mostra gli aspri segni della lotta. Tendoncini ed allestimenti per le truppe, abbandonati in buon ordine, mostrano evidenti che erano serviti a reparti indiani..

E' pure di questi giorni l'assegnazione al X Battaglione del nuovo Comandante, Maggiore Umberto De Flammineis, soldato di robusta esperienza nel comando di uomini, fresco invece per la specialità carrista.

Egli si trova nelle mani un Reparto agguerrito, bene organizzato, con elementi affiatatissimi e generosi, ma naturalmente indebolito dalle asprezze dei combattimenti sostenuti e dal logoramento dei chilometri percorsi nel deserto, in un clima torrido, con motori che sovente funzionano ad oltre cento gradi al radiatore, con forte logorio dei cambi di velocità e frequente cattivo funzionamento delle pompe di iniezione.

I nostri bravi meccanici e motoristi fanno miracoli, tanto più pregevoli data la precarietà delle situazioni, cosicchè ogni carro recuperato è una vittoria della buona volontà e della personale iniziativa dei nostri carristi.

Si pensi che l'intero 132° Reggimento ha in linea in questi giorni, efficienti, non più di una decina di carri, dei quali circa la metà sono del nostro X Battaglione.

Ad ore zero del 30 giugno un nutrito scambio di colpi di artiglieria e di mitragliatrici fra carreggio ed elementi nemici provenienti forse da Marsa Matruh, in cerca di contatto con le forze amiche già più ad oriente. Ma l'episodio finisce senza danni.

Verso le 4.50' allarme per alcuni carri inglesi, che si avvicinano a parlare coi nostri soldati appena desti e che aprono il fuoco contro nostri automezzi col cannone e contro gli uomini con le mitragliatrici.

Da citare, in questo episodio, il fatto che segue: vedo distintamente il serg.magg. Doardo Targhetta, robusta figura fisica e morale di montanaro valdostano, che si arrampica su un carro, colpisce ripetutamente col calcio della pistola il carrista che sporge dalla torretta, fino a farlo cadere all'interno del mezzo e non avendo poi altro di offensivo indosso, nè bombe a mano, si butta giù dal carro e fugge.

Il fatto è però visto da un altro mezzo inglese, che lo insegue con la mitraglia e lo ferisce alle gambe.

Nell'episodio rimane ferito anche l'armaiolo carrista Giuseppe Panzeri e perdiamo un Dovunque ed un Trialce, incendiati.

Si riprende il movimento verso est alle 11.30', senza ulteriori difficoltà, e si marcia per molti chilometri, fino a raggiungere la zona di Alam-Abu-Busat, facendo sosta solo alle ore 2.30' del giorno 1 luglio.

Un'ora dopo circa, altro episodio di questa strana situazione di inseguitori e di inseguiti, che si trovano sovente a contatto di gomiti.

Stiamo riposando a terra, avvolti nei nostri pastrani, e da oltre mezz'ora sentiamo un rumore come di un treno in movimento, che si avvicina sempre più.

Finalmente, nella notte illune, al solo chiarore caratteristico delle notti africane, si delinea un convoglio compatto, che avanza dritto su di noi, tanto che diversi carristi, a pochi metri da me, sono costretti ad alzarsi per non essere travolti.

Il convoglio inizia con una ventina di carri armati, non molto grossi (non riesco a capire di che tipo siano) bene allineati su tre file; sono seguiti da sette od otto automezzi pesanti con cassoni e cannoni al traino; poi vengono una quindicina di autocarri carichi di soldati, silenziosissimi, tutti seduti in perfetto ordine su panchette all'interno dei cassoni, con il loro bravo fucile dritto sulla destra della persona, il capo coperto dal caratteristico elmetto inglese a padellino.

La colonna si ferma proprio davanti a noi ed alcuni carriisti vanno alla testa, per intavolare coi nuovi venuti qualche battuta di saluto.

Ma tornano subito da me, allarmati, dicendomi che quelli sono inglesi e che dagli sportelli dei carri hanno cacciato fuori una mano, toccandoli sul volto, e dicendo qualche parola che, dal suono che mi viene riferito, può voler dire: "tirati in là, non dar fastidio !"

Il tempo di dirmi queste cose e la colonna riprende la marcia verso sud est.

Ma non è tutto: cinquanta metri dopo l'ultimo mezzo inglese, un autocarro delle comunicazioni tedesco arriva e si ferma da me, che sono in piedi. Ne scende un Sottotenente, che mi chiede se a mio parere quelli che sono passati siano inglesi o tedeschi.

Gli do la mia risposta ed egli mi dichiara che li sta seguendo da oltre mezz'ora, senza saper che fare.

Adesso lo sa ed agisce in conseguenza, comunicando al suo Comando la novità.

Dopo questo episodio, il X Battaglione si sposta un poco a nord, avvicinandosi al carreggio divisionale.

Ad ore 11.- ci si muove verso est, marciando lentamente e con difficoltà su terreno difficile, molto sabbioso.

Nel superamento di una valletta molti automezzi rimangono insabbiati ed il lavoro per rimuoverli è lungo.

Bombardamento aereo sulla colonna divisionale, uno dei tanti che non ci danno tregua, provoca la morte del carrista Giacobazzi Zeffirino.

Il giorno 2 luglio è caratterizzato da continui attacchi aerei di bombardieri anche a bassissima quota, che si susseguono regolari, ad intervalli di un'ora l'uno dall'altro, ma che incredibilmente non producono danni.

Ed anche il 3 luglio è la stessa cosa, a dimostrare che il nemico ha le proprie basi di rifornimento molto vicine, mentre le nostre sono ormai lontane e la copertura della nostra aviazione, almeno sul settore nel quale io mi trovo, è nulla.

In linea la giornata è decisiva e sfavorevole per le nostre armi, che si trovano in zona di Deep Well investite da fuoco nemico d'artiglieria da tre lati, con un forte attacco di fanterie sul fronte sud, appoggiato da fortissimo fuoco di tutte le armi.

In quell'inferno anche i nostri carri sono in combattimento e vengono ritirati su comando della Divisione verso le 10 del mattino, con severe perdite.

Il 3 luglio segna, praticamente, l'arresto dell'avanzata delle Forze italo tedesche su una linea approntata dall'avversario nella strettoia fra il mare e la Depressione di El Qattara, favorevole alla difesa, tanto più contro un esercito ormai in difficoltà per la distanza dalle proprie basi e logorato dalla rapida corsa nel deserto.

I nostri Reparti si sistemano in linea, con nuove attrezzature di appoggio alle spalle; per il 132° Reggimento Carri la base viene posta ad El Dabaa, precisamente a circa 6 Km. ad ovest della detta località.

E' là anche il Comandante del Rgt. Ten.Col. Maretti; là rientra al nostro Battaglione, dopo la sua permanenza all'ospedale per le ferite riportate nel bombardamento aereo del 26 giugno il nostro Cap.no Cervio, il quale il giorno 8 luglio riprende interinalmente il Comando del carreggio e dei servizi del X Battaglione, mentre nella stessa giornata il maggiore De Flammineis parte per raggiungere i mezzi in linea.

Il Battaglione si va ricostituendo, coi mezzi corazzati recuperati in deserto e rimessi in efficienza.

A tutto l'8 luglio le perdite del X Battaglione sono le seguenti: Caduti N. 24 (di cui 4 Ufficiali)

Feriti e dispersi N. 122 (di cui 4 Ufficiali)

Carri perduti N. 46.

Le giornate che seguono, sono di normale "routine", con immancabili bombardamenti notturni o tiri di artiglieria, che però non fanno danni rilevanti, salvo il ferimento di due carristi (Silvio Donolo e Walter Vercellino) e la perdita di qualche mezzo motorizzato.

Il 27 luglio abbiamo già 25 carri efficienti ed il 12 agosto altri due se ne aggiungono: siamo a 27, un bel numero in verità, ma quanti in meno rispetto ai 51 del 25 maggio !!

Fa piacere ricordare che il 9 agosto S.E. il Comandante del C.d'A. ha concesso un premio di cinquecento lire ai Sottotenenti Bianchi, Isola, Russo, Spanò e Viglione.

Le giornate passano fra riordino del materiale e addestramenti vari, sempre con il contrappunto delle salve di artiglieria inglese e con gli abituali bombardamenti notturni, che causano il ferimento, in diverse giornate, dei carristi Tronci Emo, Angelini e Giossi Antonio.

Il 25 agosto il X Battaglione alle ore 19.- è messo in allarme ed il 30 agosto alla stessa ora i suoi carri muovono in base agli ordini avuti per iniziare la battaglia, che sarà chiamata di Alam El Halfa. Nostri carri efficienti in linea N. 25.

Ma un duro bombardamento aereo, che si protrae dalle 23.- fino alle 3.- del mattino, i campi minati particolarmente difesi dalle armi in postazione del nemico, ritardano tutto il movimento. L'Ariete viene arrestata da campi minati; dietro sta la Trieste, e dietro ancora il nostro carreggio. Sulle mine saltano ben dieci dei nostri carri, un Lancia 3 Ro e un Alce. Cadde il cap.magg.Stacchiotti e rimangono feriti il cap.magg.Impavidi e il carrista Beltrami.



3/7/42 - cintura fortificata di Marsa Matruh - un fortino della difesa.



3/7/42 - cintura fortificata di Marsa Matruh - fortino sbriciolato da attacchi dei nostri "Picchiattelli".



3/7/42 - veduta del deserto dai fortini di Marsa Matruh.



3/7/42 - Marsa Matruh vista dalla cintura fortificata .

La situazione generale poneva, contro le forze italo tedesche (90a Leggera, XX Corpo d'Armata Italiano con Ariete e Littorio, 21a e 15a Panzerdivisionen e Gruppo Esplorante) la 7a Brigata Motorizzata e la 4a Brigata Corazzata inglesi a diretta difesa dei campi minati, con intervento sul fianco meridionale della 7a Divisione Corazzata e sul fianco settentrionale la 23a e 22a Brigata Corazzata.

L'intera manovra veniva così compromessa e giungeva alla fine l'ordine di rientrare.

Comincia così un periodo di assestamenti e spostamenti successivi del nostro X Battaglione, nella zona meridionale del fronte, che ci porta ad una definitiva sistemazione nella zona di Racabet El Retem, ove il fronte fa una grande curva verso est e poi verso sud, fino a Qaret Himeimat, posizioni avanzate tenute dalla meravigliosa "Folgore" e dalla "Pavia". Alle spalle il Gebel Kalak.

I nostri carri vengono parzialmente interrati, in posizione difensiva, in attesa degli eventi che sentiamo maturare di giorno in giorno.

Anche qui il solito saluto di qualche salva di artiglieria quotidianamente arriva, ma non troppo insistente. Non producono danni.

Anche l'aviazione ci batte molto meno. Pericolosi i passaggi inaspettati, a pochi metri dal suolo, di aerei isolati, che colpiscono quello che si trovano davanti.

In uno di questi, malauguratamente, sotto ai miei occhi, in un pomeriggio di settembre, perde la vita il Serg. Magg. Prato, uno dei nostri bravi sottufficiali. Viene sorpreso di spalle e colpito da una breve raffica. Non si avvede neppure del pericolo. E' un'altra perdita dolorosa ed inutile.

Sempre mentre siamo nella zona, assistiamo all'abbattimento, ma peggio ancora all'accanirsi del pilota inglese contro il pilota avversario, che scende col paracadute e giunge al suolo cadavere, crudelmente mitragliato già fuori combattimento.

Corre sul posto il Cappellano del nostro Reggimento, e con segna la salma ai tedeschi. Si è poi sentito dire che si trattasse dell'Asso tedesco Marseille. Non so se sia vero.

Non abbiamo alcuna notizia della situazione, ma sentiamo l'avvicinarsi della tempesta.

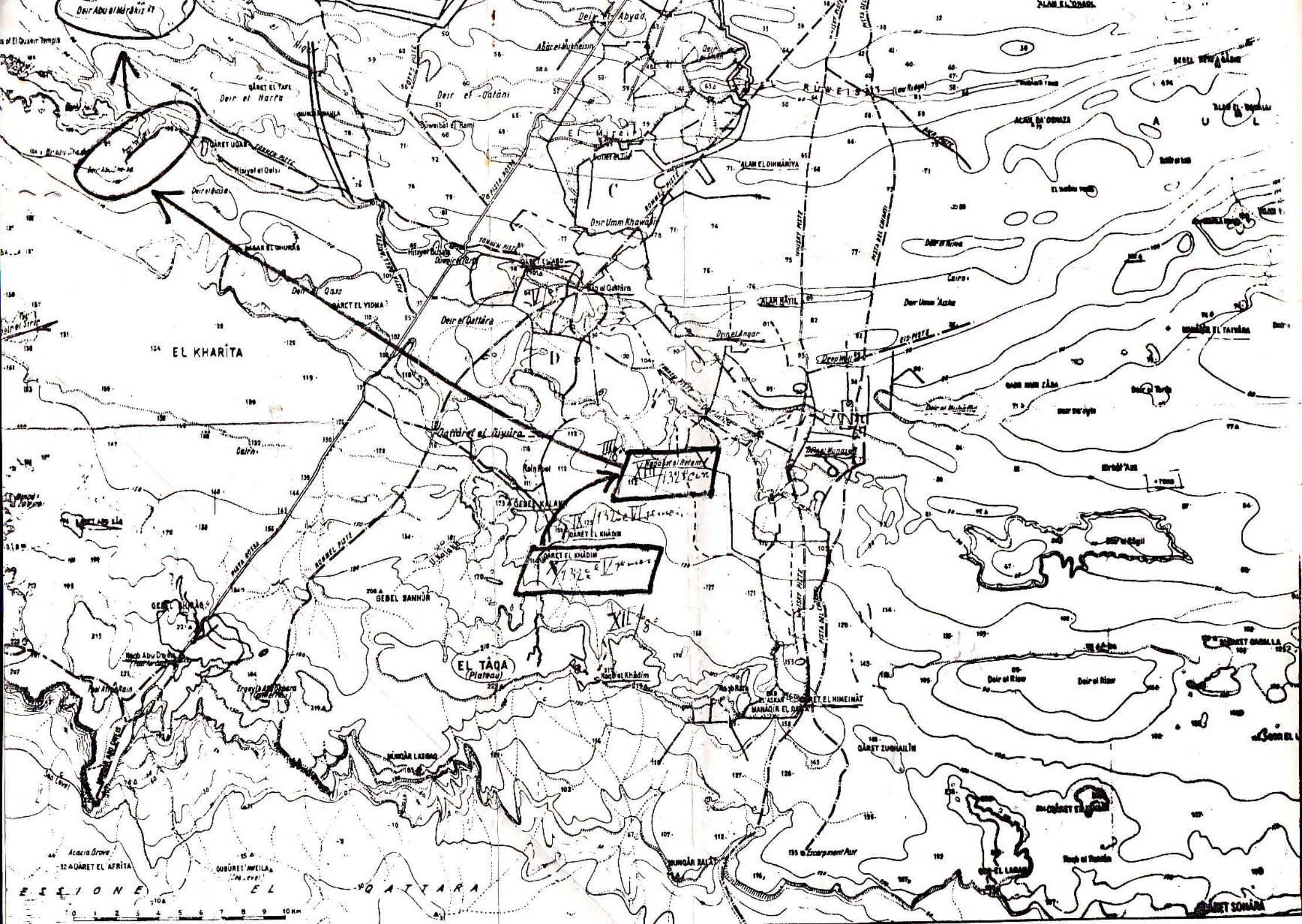
Carri e materiale nuovo non ne arrivano. Continuano invece con notevole successo i recuperi dei mezzi, sia corazzati che ruotati, ad opera dei nostri instancabili carristi di ogni grado. Siamo arrivati ad avere ben 37 carri efficienti, in linea, alla fine di agosto.

In questo lavoro di tanta importanza va segnalata in particolare l'attività e la competenza del nostro Serg. Magg. Alessandro Zambelli, che agisce d'iniziativa ed è largo di aiuto a chi ne sa meno di lui.

Anche i complementi giungono assai scarsi, cosicché la forza del X Battaglione è assai ridotta, rispetto agli organici.

Verso le 18.- del fatale giorno 23 ottobre si presentano al Comando del X Battaglione tre giovani sottotenenti, che ven-

[illegible]



gono a riempire un po' i vuoti lasciati dagli eventi dei mesi passati.

Purtroppo ricordo solo uno dei tre nomi: quello del S.Ten. te PIETRO BRUNO, bel ragazzo dagli scuri occhi scintillanti.

I tre giovani colleghi si interessano immediatamente della situazione, dello stato d'animo della truppa, delle nostre previsioni.

Noi diciamo loro quello che sappiamo e ricordo in particolare che mi parvero molto soddisfatti quando dicemmo loro dello stato d'animo dei nostri carristi, dal morale sempre elevato.

Poi si va a mensa, dove vengono presentati al Comandante interinale del Battaglione, Capitano Luigi Grata (essendo il Comandante titolare partito da qualche giorno per l'Italia per gravi motivi di famiglia) ed agli altri Ufficiali del Reparto.

Il loro affiatamento è immediato e spontaneo, la loro simpatia è vivissima.

Alle 21.40', improvvisamente, il tuono dei cannoni inglesi rompe il silenzio della notte e l'orizzonte, verso nord, si arrossa per le vampe delle armi e per gli scoppi delle granate in arrivo sulle posizioni italiane e tedesche.

Il nostro Reparto è in allarme immediato; le radio dei carri sembrano impazzite, piene di rumori, di fischi, di frasi dette in varie lingue, forse anche in gergo, dalle quali non si capisce niente.

Il fuoco d'artiglieria si estende poco a poco anche verso la parte meridionale del fronte, ma batte molto avanti a noi.

Sono impegnati i reparti della "Folgore" e della "Pavia", che respingono gli attacchi della 1a Brigata "Francia Libera" e della 7a Divisione Corazzata inglese.

Per il nostro X Battaglione, però, la situazione si evolve a distanza e non siamo direttamente chiamati in causa fino al giorno 2 di novembre, quando verso le 15.- giunge l'ordine di tenersi pronti a muovere.

La forza del Battaglione è di 16 Ufficiali, 49 sottufficiali, 207 graduati e truppa. Abbiamo 37 carri M 14/41 efficienti, 22 autocarri fra Lancia 3 Ro, Spa 38 e Spa Dovunque, 3 motocicli Alce.

Alle 17.- il Battaglione riceve ordine di movimento, per immettersi sulla pista del XX Corpo d'Armata e con il Btg. muove pure il V Gruppo Semoventi da 75/28, in appoggio specifico al nostro reparto, come già avvenuto in precedenza.

Nel tragitto fino al Pass for Cars, raggiunto verso le ore 6.- del 3 novembre, ben nove carri si fermano per avaria, e ciò denuncia, se ne fosse il caso, la precarietà delle condizioni dei mezzi cingolati e delle riparazioni fatte con tanta buona volontà e con tanta scarsità di mezzi.

Nella mattinata del 3 novembre, dunque, solo 28 carri raggiungono Deir Abu El Marakiz, ma già nelle prime ore pomeridiane viene spostato in località Tell el Aqqagir, con la 5a compagnia avanzata, la 4a e la 6a arretrate.

Tre carri riparati rientrano al Battaglione; ne abbiamo quindi 31 efficienti.

Nella notte sul 4 novembre giunge l'ordine di spostamento in direzione sud ovest, con schieramento nella zona compresa fra Deir el Murra e quota 53.

Alle 5.30' il X Battaglione è nella posizione assegnata, con le tre Compagnie in linea ed il Gruppo Semoventi leggermente spostato sulla destra, in linea coi carri.

Verso le 5.45' si presentano all'orizzonte, verso nord est, numerosi mezzi corazzati nemici, che con forte appoggio di artiglieria cominciano ad esercitare una forte pressione sul lato sinistro del nostro schieramento.

Il movimento è prontamente contenuto dalla 5a Compagnia, mentre i mezzi nemici aumentano considerevolmente di numero e vanno schierandosi in modo da interessare l'intero arco di fronte del Battaglione.

Il Cap. Grata ordina adattamenti nello schieramento, in modo da sfruttare le caratteristiche del terreno, visto che i mezzi nemici si mantengono ad una distanza di circa 1.500 metri, troppo fuori portata dei nostri pezzi da 47/32.

Alle 7.30' circa il Battaglione riceve via radio l'ordine di resistere a oltranza e si appresta a vivere la sua grande gloriosa giornata.

Nella situazione d'insieme abbiamo il IX Battaglione con il VI Gruppo semoventi dietro al nostro X Btg. e più arretrato il XIII Battaglione Carri.

La massa nemica ingrossata sempre più, raggiunge forse i 250 mezzi corazzati, cui fanno contrasto in tutto 111 carri nostri e 12 semoventi. La disparità dei mezzi in lotta è enorme, senza contare la qualità dei mezzi stessi.

Verso le ore 8.- violentissimo fuoco di preparazione di artiglieria e vigoroso attacco dei mezzi corazzati, contenuto con contrattacco del Plotone del Tenente Guido Ricevuti, uno dei più brillanti Ufficiali del X Battaglione.

E' impossibile seguire uno per uno gli atti di generoso ardimento fatti dai singoli equipaggi, sempre obbedienti ai loro coraggiosi Ufficiali e Sottufficiali capicarro.

Può sembrare ingeneroso citarne qualcuno e dimenticare gli altri, che sfuggono alla memoria e che non sono riportati sulle annotazioni frettolose, frammentarie, incomplete prese a caldo nell'imperversare della battaglia.

Un episodio è lo scambio di colpi fra il carro del Tenente Francesco Viglione, comandante il 2° Plotone della 5a Compagnia, che collaborò col Plotone del già ricordato Ten. Ricevuti nel rintuzzare l'attacco dei mezzi corazzati inglesi, ed un carro avversario Stuart, che manovrava avanti e indietro sfruttando le pieghe del terreno. La schermaglia di colpi d'ambo le parti durò a lungo, finchè purtroppo il pezzo del Ten. Viglione non andò in chiusura, e l'avversario ebbe la meglio, appioppando due o tre colpi col suo pezzo da 37 mm., che misero fuori uso il ca-

ro nostro e penetrando nello scafo ferirono assai gravemente ad una gamba il Ten. Viglione, nonché il suo pilota carrista Giacomo Dellea.

Furono poi civilmente curati dagli Inglesi, in prigionia.

Verso le ore 9.- la posizione era insostenibile. Solo il fuoco dei semoventi riusciva di qualche utilità contro i carri Shermann attaccanti; l'azione del Plotone Ricevuti, pure avendo alleggerito la pressione sulla sinistra del nostro schieramento, non impediva la concentrazione dello sforzo nemico sulla parte centrale del fronte, facendosi di minuto in minuto più preoccupante.

Il X. Battaglione teneva fermamente la linea, finchè ottenne ordine scritto di arretrare lentamente, schierandosi sulla destra del IX Battaglione, un chilometro circa a sud ovest della precedente posizione.

La forza del Battaglione è già ridotta, a questo momento, a 16 carri ed a soli 3 semoventi del V Gruppo.

In questa manovra di sganciamento del Battaglione prende vita l'episodio del Ten. Pietro Bruno, che alla testa del proprio plotone, già ferito alla spalla destra, incita i propri carristi e li conduce all'attacco delle forze avversarie, viene nuovamente ferito alla fronte da scheggia di granata e pur sempre rimane al proprio posto di comando, finchè il carro, centrato in pieno da cannoneggiamento nemico, non si trasforma in una ardente bara.

Alla Sua memoria verrà concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare, della quale oggi si onora il nuovo 10° Battaglione Carri della Brigata "Manin", nel ristrutturato Esercito Italiano.

Alle ore 11.30' altro attacco avversario, con la consueta violentissima preparazione di artiglieria, fronteggiato anche dal IX Battaglione e dal fuoco del V e VI Semoventi.

Per uno spostamento del IX Battaglione, alle ore 14.- il fronte verso nord est rimaneva affidato a solo 12 carri del nostro X Battaglione.

Alla stessa ora, altro attacco frontale del nemico, sostenuto interamente dal X Battaglione e da due pezzi semoventi del V Gruppo: non più di tanti ne erano rimasti efficienti !!

Una nuova autorizzazione scritta a retrocedere di 500/600 metri porta il Battaglione all'altezza del IX ed a squadra con lo stesso. Il nemico avanza su tutta la linea con circa 200 mezzi corazzati, sia sui fianchi che frontalmente.

Il Cap. Grata comunica al Comando superiore che la posizione viene tenuta ad oltranza, secondo gli ordini, ma che la nuova ondata di carri nemici sarà certamente decisiva.

In nove ore di combattimento il Battaglione ha perduto ben 22 carri, dei quali 7 incendiati.

I carri nemici sono a circa 500 metri ed altri due dei nostri vengono incendiati ed un terzo è reso inefficiente.

Un motociclista porta un ordine scritto di ripiegare sulla quota 78, insieme alle residue forze del IX Battaglione e sotto la protezione del XIII.

Iniziano il ripiegamento 6 carri e due pezzi semoventi.

Il X Battaglione, che ha iniziato all'alba il combattimento con 31 carri, ha ritardato di ben 10 ore l'avanzata del nemico, confermando ancora una volta le proprie tradizioni di fede carrista ed il buon nome della Divisione "Ariete".

Va ricordato che alle 15.30' era partito, dal Comando della Divisione, il noto radiogramma: "Carri nemici penetrati a sud... Conseguentemente "Ariete" è circondata. Carri "Ariete" combattono".

Finisce così la resistenza organizzata del nostro X Battaglione C.M. 14/41, con l'incontro, verso la mezzanotte del 4 novembre 1942, degli ultimi 5 carri superstiti della immane battaglia con i Comandanti del IX Btg. Ten.Col. Marzara e del XIII Btg. Ten.Col. Baldini. Ordine: raggiungere a nord la strada costiera.

Ma poichè la storia del Battaglione finisce ufficialmente con l'ordine di scioglimento del 132° Rgt. Carrista, che da documento ufficiale risulta avvenuto in data 8 dicembre 1942 (mentre da mie note personali lo scioglimento del X Btg. C.M. 14/41 risulta essere in data 27/11/1942), mi sembra giusto proseguire la storia stessa, almeno per i giorni immediatamente seguenti la gloriosa giornata del 4 novembre.

Il 4 stesso, ai miei ordini, il carreggio del Battaglione, al quale si aggiungono numerosi automezzi di altri Reparti, quali la Bologna, la Pavia, la Brescia, due autoambulanze, una cinquantina in tutto, si organizza per la marcia notturna in deserto verso Fuka.

Io ritorno indietro con un Lancia 3 Ro con il Ten. Giulio Santini ed il Serg. Magg. Santacatterina, guidatore il carrista scelto Sibella, fino al punto dove stavano due blindo del Comando di Divisione Ariete.

Giunto a distanza adatta, le vedo entrambe in fiamme, ed al posto esatto dove io stavo, sulla piana sovrastante un uadi, un automezzo inglese (di quelli che noi chiamavamo Mammout) è fermo con cannone al traino.

Niente più da fare, quindi !! Non si vede un solo carro. I nostri si sono ritirati dietro un tondeggiante movimento del terreno, quelli inglesi sono ormai fuori vista, lancia ti a nord e a sud all'aggiramento delle nostre Unità. Quelli del ramo meridionale debbono essere già ben oltre il punto nel quale io mi trovo, e sono le 17.-.

Torno quindi sui miei passi e ritrovo il collega Ten. Giuseppe Macaro, caro e leale collaboratore, che sta finendo un ruolo e responsabilizzando i singoli autieri, perchè stiano in colonna, ai miei ordini quando si riprenderà la marcia.

Cominciamo così il nostro ripiegamento in deserto, senza ordini o direttive di sorta, stando a sud della strada costiera lungo la quale, per tutta la notte, bombardieri inglesi infieriscono portando disordine e distruzione sui reparti in ripiegamento e sulle basi ancora esistenti.

Al mattino verso le 6.- mi trovo esattamente a Fuka, ove parcheggio fra la strada e il mare, ben distanziando i mezzi l'uno dall'altro.

Riceviamo il benvenuto da una decina di Spitfires, che arrivano velocissimi a bassa quota dal mare, superano i miei mezzi senza offesa e compiono un feroce spezzonamento e mitragliamento del campo d'aviazione, a sud della strada.

Io lascio il comando del carreggio al Ten. Giulio Santini,

carico un Lancia 3 Ro di rifornimenti vari, carburante, munizioni acqua, viveri, e col Ten. Macaro ed il buon Sibona riprendo la strada verso est, per cercare i carri del mio Battaglione, se mai mi sia possibile di trovarli e portare loro aiuto.

Da Fuka a El Dabaa sono circa 80 Km.; tre ore e mezzo di marcia, col nostro automezzo, unico e solo che va verso oriente, contro colonne interminabili tedesche ed italiane che vengono invece in senso contrario. Non ci rendiamo neppure conto della assurdità della cosa, ma abbiamo la sfacciata fortuna di non essere disturbati dall'aviazione. Cosa veramente strana, perché in quella situazione avrebbero potuto mietere vittime a non finire.

Sulla nostra sinistra, verso il mare, frequenti cartelli di indicazione di "basi" tedesche ed italiane, tutte assolutamente vuote, evacuate.

Arriviamo finalmente alla nostra, e la troviamo in piena attività, con l'officina reggimentale all'ingresso, perfettamente funzionante.

Ci vedono e ci ascoltano con sorpresa. Non sanno niente di niente !!!

Mi faccio immediatamente accompagnare dal Comandante della Base, Cap.no Castagnetta, e lo trovo in un anfratto della costa a picco sul mare.

Gli riferisco la situazione, lo invito a dare immediate disposizioni di evacuare la base, insisto, ma quello rifiuta di accettare miei consigli e men che mai miei ordini, che afferma di voler ricevere solo per iscritto.

Lo saluto e ritorno all'ingresso.

E qui, fortuna ancor più sfacciata, mentre osservo la strada verso oriente, vedo d'improvviso affacciarsi a non più di 50 metri cinque carri inglesi, che, come fossero in manovra più volte studiata, simultaneamente si arrestano di fronte allo scoscendimento che porta sulla strada sottostante, coi loro bravi cannoni puntati verso la bassa dorsale che fiancheggia la strada dall'altro lato.

Incredibile !!! Avessero fatto altri cento metri di strada e saremmo finiti prigionieri anche noi !!!

Un gesto, saltiamo sul nostro fido Lancia 3 Ro e via verso ovest, protetti dal saliscendi continuo della strada.

I carri non ci hanno visto, non ci disturbano affatto.

Faranno prigioniera l'intera base verso le ore 14.- come mi è stato poi riferito, senza colpo ferire.

Ritroviamo i nostri automezzi col Ten. Santini e cominciamo così il ripiegamento, che ci porterà a Sirte, ove un cartello indica essere posta la nuova base del 132° Rgt. Carri.

Ben diversa e ben più tragica, in quella mattina del 5 novembre, la sorte dei 5 carri scampati alla immane battaglia del giorno prima.

Gli ordini avuti sono di raggiungere la strada a nord.

I carri marciano nella notte, intrecciandosi con reparti grossi e piccoli di forze inglesi, che marciano speditamente verso occidente.

I carri hanno circa 10 perforanti ciascuno e carburante per una cinquantina di chilometri.

Un altro si arresta per avaria durante la notte.

Il Cap. Grata salta su un semovente e, più veloce di una colonna di carri che lo fiancheggia a sud, sfugge all'accerchiamento e raggiunge le nostre unità in ripiegamento. Lo rivedo di sfuggita vicino a Marsa Matruh, prima di ritrovarlo a Sirte.

Non sappiamo nulla degli altri; neppure lui sa nulla.

Apprenderemo come sono andate le cose soltanto a fine della guerra, al nostro ritrovarci in Patria, dal Cap.no Cervio.

I 4 carri rimasti vengono superati e aggirati da una colonna inglese, che fa fuoco col cannone contro i mezzi, carichi anche sull'esterno di soldati dei più disparati Reparti, che hanno trovato un mezzo motorizzato per guadagnare terreno verso ovest.

La nostra piccola colonna viene fermata; gli uomini si disperdono e cercano riparo nei rari appigli del terreno.

Gli inglesi sparano. Una cannonata scoppia vicino al Cap. Cervio ed al Ten. Guido Ricevuti. Il primo è ferito da piccole schegge in molte parti del corpo e del viso, ma non gravemente; il secondo viene sventrato da una scheggia, e muore poco dopo fra le braccia del capitano Cervio, a sua volta di lì a poco catturato dal nemico e portato in prigionia.

Il bravo Ricevuti, Ufficiale di grandi qualità, di generoso altruismo, sempre primo negli scontri a fuoco, deciso nell'azione, ha avuto la sorte di uscire illeso anche dall'ultimo feroce combattimento del 4 novembre, per poi finire al primo accenno di ripiegamento !!!

Il X Battaglione ha risposto alla chiamata della Patria, ha servito con generosità, lealtà, dedizione fino al proprio annientamento, ha combattuto con umiltà, per il bene della Patria amatissima e per una indiscutibile riconferma dell'onore militare.

Dal fronte di El Alamein, la sera del 4 novembre 1942, il X Battaglione C.M. 14/41 non si è ritirato.

E' rimasto là, in sublime resistenza ad oltranza !!

L'Aiutante Maggiore in 2a
del X Btg. C.M. 14/41
1° Cap.no Ezio Cereda

Ezio Cereda

PERDITE DEL X Btg. A TUTTO IL 5/11/1942

Ufficiali N. 20.

Sottufficiali e truppa N. 365.

Carri armati N. 46 in battaglia e gli ultimi 5 nella sacca fra le posizioni di El Alamein ed El Dabaa.

I DECORATI DEL X Btg. C.M. 14/41

per azioni di guerra in A.S.
nel periodo dal 27/5/1942 al 27/11/1942.

MEDAGLIA D'ORO AL V.M.

S.Tenente Carrista PIETRO BRUNO

" Comandante di plotone carri M. 14/41, con indomito valo-
" re tracciò ai suoi equipaggi la dura via della vittoria
" e del sacrificio. In azione di ricognizione offensi-
" va, attaccato da numerosi mezzi corazzati avversari, al-
" la testa del suo reparto, accettava l'impari lotta soppe-
" rendo all'esiguità numerica con abili temerarie manovre.
" Benchè ferito alla spalla destra, protraeva con ammire-
" vole tenacia la violenta azione fino al termine della
" ardua missione. Rifiutava quindi decisamente d'essere
" avviato alla base in previsione del nuovo impegno dei
" suoi carristi. Il giorno successivo impegnato in a-
" spri e cruenti scontri contro soverchianti forze coraz-
" zate, sosteneva, pur essendo minorato fisicamente, il
" formidabile urto alimentando nei propri equipaggi, con
" la sua serenità e fermezza, spiccato spirito aggressivo.
" Prescelto per la sua abituale arditezza a proteggere la
" manovra di sganciamento del battaglione cui apparteneva,
" si lanciava decisamente col suo plotone rinforzato da
" una sezione di semoventi, sul fianco del dispositivo av-
" versario. Conscio e fiero della grave missione affi-
" datagli, sdegnando ogni personale pericolo, si sporgeva
" dalla torretta incitando gli equipaggi a più serrata lot-
" ta. Più volte investito da violenta reazione di fuoco
" avversario insisteva nel suo movimento e fuoco infliggen-
" do gravi perdite al nemico sorpreso da tanto ardire.
" Ferito alla fronte da scheggia di granata, rimaneva al
" suo posto di dovere persistendo nella disperata azione.
" Colpito in pieno il suo mezzo corazzato, trovava glorio-
" sa fine nel rogo del proprio carro, divenuto fiammeggian-
" te bara della sua giovinezza generosa ed ardita.
" Bir al Abd (A.S.), 3-4 novembre 1942.

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M.

BRACCI ERCOLE (8a Compagnia)
 BUGATTI PIETRO (8a Compagnia)
 S.Ten. TAVCAR RADIVOJ (8a Compagnia)
 Serg. BASSI WALTER (7a Compagnia)
 Serg.Magg. VASSALLO GIOVANNI (9a Comp)

MEDAGLIA DI BRONZO AL V.M.

CENCI CARLO (Comp. Comando)
 COLOMBO LUIGI (Comp. Comando)
 Serg.Magg. DE LUCA GIUSEPPE (9a Compagnia)
 S.Ten. FRANCESCHINI ITALO (1a Compagnia)
 Cap.no ISACCHINI ALBERTO (9a Compagnia)
 PREGNO OTELLO (8a Compagnia)
 Ten. SANTINI GIULIO (9a Compagnia)
 Ten. RICEVUTI GUIDO (8a Compagnia)
 Ten. VIGLIONE FRANCESCO (8a Compagnia)
 Serg.Magg. ZANOTTO FERMO (8a Compagnia)

CROCE DI GUERRA AL V.M.

Serg. BOTTO GIUSEPPE
 Serg. CHIABOTTO EUGENIO
 PANTINA VINCENZO
 Ten. ROMBOLA' CARLO (8a Compagnia)

CROCE DI FERRO TEDESCA DI SECONDA CLASSE

Ten. CEREDA EZIO, A.M. in 2a del Btg.
 Ten. MACARO GIUSEPPE (Comp.Comando)
 DELLEA GIACOMO (8a Compagnia)

Il 10° Battaglione Carri nel ristrutturato Esercito Italiano.

Con orgogliosa e commossa fiera e fierezza i Reduci del vecchio X Battaglione Carri Medi 14/41 vedono la continuità ideale e morale del loro glorioso Reparto, intestato al nome della M.O. al V.M. Pietro BRUNO, nel nuovo 10° Battaglione Carri, che nel ristrutturato Esercito ha ereditato la Bandiera del 133° Reggimento Carrista, inquadrato nella 132a Brigata Corazzata "Manin".

In vari raduni, anche recentissimi, i Reduci hanno potuto toccare con mano lo spirito elevatissimo delle giovani leve e misurarne l'entusiasmo e l'attaccamento al Reparto, sicure interpretazioni dei sentimenti di quando, negli anni della loro giovinezza, hanno generosamente risposto alla chiamata della Patria con lealtà e spirito di sacrificio, spinto fino allo stremo.

1° Cap.no Ezio Cereda

Ezio Cereda

