



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - 00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. 48.26.136

IL CARRISTA D'ITALIA

MENSILE - ANNO XXXVIII - N. 1 - 2 (196°) GENNAIO - FEBBRAIO 1997
Sped. in abb. postale (COMMA 27 - ART. 2 - LEGGE 549/95) - ROMA



- **REGGIMENTI CARRI**
- **ROMMEL L'AFRICANO**
- **L'ADDESTRAMENTO DEGLI EQUIPAGGI CARRI**

FANTASIE E RICORDI IN UNA SERA DI FINE D'ANNO

Ho trascorso tre lunghi, lontani periodi della mia vita, in una Città del Sud, posta dal destino ad un crocevia della storia. In tempi remoti, più di un millennio di anni fa, l'onda di riflusso, seguita al declino dell'ordine di Roma, mise in moto moltitudini di popoli alla ricerca di un nuovo futuro. Su quel crocevia, le prime famiglie che avrebbero dato origine alla Città, videro confluire dai quattro punti cardinali, all'inizio rudimentali Longobardi, poi astuti Normanni, avventurosi Svevi ed in successione di secoli, Angioini, Catalani, Spagnoli ed infine, con un intermezzo Francese, i Borboni.

Su quegli spazi tutti sostarono, per anni o secoli, determinando con le loro contrapposizioni e cicli di dominio, le linee maestre della storia d'Italia, ed in particolare della sua parte meridionale.

Queste genti diverse, venute di lontano, con le loro spade ed i loro cavalli, mutate e maturate nella luce e nei colori di incantevoli terre e marine, lasciarono tracce profonde del loro passare, eternate nel pensiero e nelle pietre. Anche la "Città", testimone e soggetto di infiniti avvenimenti, nel formarsi delle memorie, assimilò una particolare, nobile identità. A chi l'avvicinava, penetrandone l'intima

essenza rivelava un tenace, ininterrotto legame con le persone, le leggende, gli amori e le collere del suo lontano vivere.

Una sera, dello scorso trentuno dicembre, la telefonata di un caro amico mi riportò, con abbagliante immediatezza, ai luoghi ed al tempo di un tratto della mia vita.

Immediati originarono desiderio e nostalgia, di riportare alla memoria di alcuni, un'immagine della "Città" che, in anni ormai spariti, abitammo. Eccola qui di seguito.

Anni addietro, nel corso del mio ultimo soggiorno, questa Città appariva ancora, ben definita e raccolta, intorno ai campanili, agli antichi palazzi, ai celati giardini, armonicamente inserita in un luminoso paesaggio.

Si appoggiava ad oriente a morbide colline, che richiamavano la fantasia verso lontane, azzurre montagne.

A ponente una verde pianura rimandava, nel silenzio, limpide voci e sperduti rintocchi.

Da nord, per est, verso sud, si avvicinavano e partivano, antiche, le vie, tracciate dall'inquieto scorrere di popoli e genti.

In questa Città che, delicatamente, con affetto, ho cercato di richiamare dal passato, nell'ultimo giorno di ogni anno, aveva luogo una solenne celebrazione

religiosa.

Nel tardo pomeriggio del 31 dicembre nel Duomo cittadino si officiava un solenne "Te Deum" di ringraziamento. La cittadinanza, fedelmente espressa nelle Istituzioni, Ordini, Rappresentanze, classi, dignitosamente vestita, composta e partecipe, affollava le ampie navate della Chiesa.

Nella mente e nel cuore di tutti era chiara la certezza di dovere "un atto di ringraziamento". Una preziosa comune occasione per far scorrere, come grani di rosario, i giorni dell'anno concluso, e sentire che l'"avuto" superava il "dato".

Eccoci dunque in quella sera, in quel tempio che irrealmente ci riuniva. Era una bella Chiesa barocca, ricca di marmi e di antiche pitture. Santi benevoli, bagliori d'oro e di vecchi argenti, raffigurazioni di speranze e di misteri, rendevano onore allo Spirito del luogo. Dalle alte volte lampadari dorati, all'altare maggiore e nel coro, grandi ceri guizzanti, mantenevano calda, propizia una luce palpitante. Su tutto, nel magico silenzio, il momento mistico, si esprimeva nella voce chiara ed ispirata del Vescovo. Un piccolo Vescovo, quasi centenario, carico di tempo, di saggezza, di speranza, che richiamava, in sintonia diretta, ad ognuno di noi, opere e giorni.



Una chiesa del Sud.

Fuori era già notte. La tramontana urlava nelle strade e nei vicoli inseguendo sperduti barattoli. Nell'altissimo cielo, scintillanti stelle brillavano a gloria, di lontane grandezze. Vicino, oscuro, nel suo corpo immenso, il grande Appennino, galoppava verso Sud con le sperdute luci, i conventi, i rari boschi, i briganti e le rocche, i Santi e le leggende. Tutto fermo, sospeso alle parole del Vescovo, che certo per Superiore delega, gestiva un'ora di particolare incontro.

Tutti ad ogni livello, riflettevano sui Talenti d'oro che, come nella parabola evangelica, avevano ricevuti in "affidamento" a principio dell'anno.

Le vedo, vitali ed espressive

come in quel tempo, tutte le persone che in silenzio meditavano: simpatici peccatori, amabili peccatrici, senza molti segreti - ognuno sapeva i fatti di tutti - con normali virtù ed accettabili difetti, che in quell'ora, in virtù di cose visibili ed invisibili si sentivano diversi, forse migliori certo, vagamente illuminati da difficili, misteriose verità.

Poi l'ora passò. Come tutte le belle favole la funzione terminò. Uscimmo nella tramontana e nella notte ci disperdemmo nella vita.

A distanza di anni, nella sera dei consuntivi annuali, mi accade, come forse a tanti dei presenti di allora, di ripensare al gratificante mistero di quel lon-

tano "Ringraziamento". Quelli della mia stagione si ritroveranno ancora nel palmo della mano il calore ed il peso delle monete d'oro che Dio ci aveva affidate: Tempo e Destino ancora da spendere.

Tempo fa ho voluto rivedere - ed ho fatto male - quella Città: non era più lei: un mare di angosciate costruzioni aveva cancellato e sommerse le colline e le pianure.

Le stelle erano rimaste al di là dello smog. Il verde sopravviveva in qualche solitario vaso di basilico.

Me ne andai in fretta prima che sparissero i colori dei ricordi. Quello che resta ho cercato di fissarlo in questo mode-

sto quadretto ad olio. Lo offro agli amici di un tempo, scomparsi o dispersi, a quelli che ancora ricordo, ed in particolare ad un carissimo amico di allora e di sempre.

Con lui rivolgiamo un saluto commosso alla piccola Città scomparsa.

Siamo nella sua casa paterna, una bella villa sulle propaggini delle colline che navigano verso Oriente. È inverno, ha nevicato ed il paesaggio ha un nuovo incanto.

Quanto tempo è passato caro Gaspare. Il bilancio è ancora positivo: siamo sempre noi stessi ed orgogliosi di esserlo. Possiamo ancora: "Ringraziare".

Enzo Del Pozzo

LETTERE AL DIRETTORE

Albareto - Modena 13.4.96

Egregio Direttore,

Ho ricevuto la Rivista del Carrista d'Italia n. 5-6 del settembre 1994 richiedente foto di carri storici.

Essendo stato ricoverato in ospedale non ho potuto spedire prima le foto del carro L 35.

La foto che allego riproduce il carro L3 Radio Comando del 5° Battaglione carri d'assalto in Trieste nel 1936.

Sono un reduce di El Alamein. Ho fatto parte del 12° Rgt. - Divisione Littorio, sono stato Pilota del carro M 14/41 nella 2ª compagnia comandata dal Ten. Alberto Pomari.

Sono un naufrago della mo-

tonave Carlo Del Greco silurata il 12.12.41.

Sarei tanto contento di avere notizie di qualche altro naufrago.

Ringraziamenti.

**Caporale Maggiore
Mario Barbieri**

Via Quercia, 24 - Albareto
(MO)

Caro Barbieri,

con ritardo ma con sincero piacere, pubblichiamo la sua bella ed interessantissima lettera che è l'immagine e lo specchio della vita di un vero carrista. Pubblichiamo anche la foto che ci ha inviato, ove appare Lei con il suo carro L3, con la speranza che qualche suo compagno d'armi si metta in contatto con lei.

Signor Colonnello,
Come Le avevo anticipato

telefonticamente, nel decorso bimestrale hanno avuto inizio gli incontri con gli studenti delle varie scuole superiori di Legnago da parte dei Presidenti delle varie Associazioni d'Arma, come concordato con i Presidi d'Istituto. La proposta è stata fatta dai rappresentanti di associazioni all'Amministrazione comunale la quale s'è dimostrata favorevole ad appoggiare l'iniziativa contattando i vari Presidi ed assumendosi l'impegno di tramite.

Il Primo Istituto superiore incontrato dall'Ass. Carristi è stato: l'Istituto tecnico per Geometri e Ragionieri, cui è seguito il Liceo Classico e l'Agrario.

Nel giorno stabilito e nell'ora designata le varie classi parallele sono riunite nelle sale convegno d'Istituto dove, per due periodi di 50 minuti intervengono i Presidenti di due Associazioni precedentemente concordate ad ognuno dei quali è affidato il compito d'intrattenere i presenti trattando argomenti relativi alla propria Arma (caratteristiche e compiti anche in tempo di pace, armamenti; mezzi moderni sofisticati e tecnologicamente all'avanguardia, utilizzabili in Patria per necessità di carattere sociale e fuori nelle località dove, purtroppo, viene messa in pericolo la

APRILE 1936 -
Il cap. mag.
Mario Barbieri
con il suo carro.



pace e la democrazia. Vedi: Irak - Jugoslavia - Somalia - Mozambico ecc.).

È logico, che nel trattare argomenti del genere viene naturale la domanda se è ancora necessario l'Esercito.

Vivendo in un periodo in cui si fanno tutti gli sforzi per legalizzare l'obiezione di coscienza, indipendentemente dall'eventuale uso delle armi, credo che nessuno troverà la determinata volontà di elimina-

re un'istituzione che più di qualche altra ha come finalità la Pace e la concordia fra i popoli. E la Bandiera tricolore che giornalmente viene issata anche in queste terre presso i reparti ivi impegnati sarà testimone della civiltà e della volontà di pacifica convivenza. Prossimamente riprenderanno gli incontri, gli argomenti non sono mai esauriti anche perché il tutto cambia giornalmente.

Italo Merlin

Caro Merlin,

Apprezzo quanto Lei ha fatto perché è utile per avvicinare i giovani alle Istituzioni militari e alla Nazione Italia.

Questo avvicinamento ai valori nazionali comincia ad essere sentito dai giovani,



Il Col. Franco Bruni, con il suo carro durante il 2° conflitto mondiale (al tempo Sottotenente).

infatti, come avrà letto sui giornali, il 17 gennaio u.s. il Presidente della Camera, Luciano Violante, in visita ad una scuola elementare romana ha accolto di buon grado la proposta di un alunno che consigliava di mettere il tricolore italiano in ogni classe. E ciò potrebbe verificarsi perché lo stesso Presidente si è impegnato di parlarne con il Ministro della Pubblica Istruzione, Berlinguer.

Continui pure, caro Merlin, nel suo operato di portare nelle scuole argomentazioni riguardanti la necessità delle Istituzioni militari e l'amore di Patria.

È positivo che fin dall'attività scolastica si abbia un segno dell'identità nazionale, che ci si riconosca in un Paese, l'Italia, che è di tutti noi.

22 Agosto 1996

Egregio Direttore,
Le invio questa foto del Colonnello Franco Bruni, nostro amatissimo "Presidente Onorario", del periodo dell'ultimo conflitto mondiale, ove egli appare con il suo carro.

Ciò con preghiera di pubblicarla sulla nostra Rivista.
Grazie.

Achille Vitali
Seriato (BG)

Caro Vitali e amici di Seriate,
Sono felice di pubblicare la foto del vostro presidente onorario, Col. Franco Bruni, che ha dato una vita al Carrismo Italiano e al nostro Sodalizio.

REGGIMENTI CARRI

a cura di Franco Giuliani

In occasione del SETTANTENNALE della Specialità Carrista (1927-1997) viene dedicata in ogni numero dell'anno in corso una pagina di storia ai "Reggimenti carri". Il primo numero della Rivista è dedicato al "33° Reggimento carri", presso il quale siamo stati ospitati nello scorso gennaio e ricevuti con grande entusiasmo dal Comandante, Col. Giuseppe CRISCI, e dai suoi ufficiali. La visita ci ha dato l'opportunità di rivedere i nostri carri e di stringere ancor più i vincoli di amicizia che ci legano ai colleghi in servizio.

33° REGGIMENTO CARRI

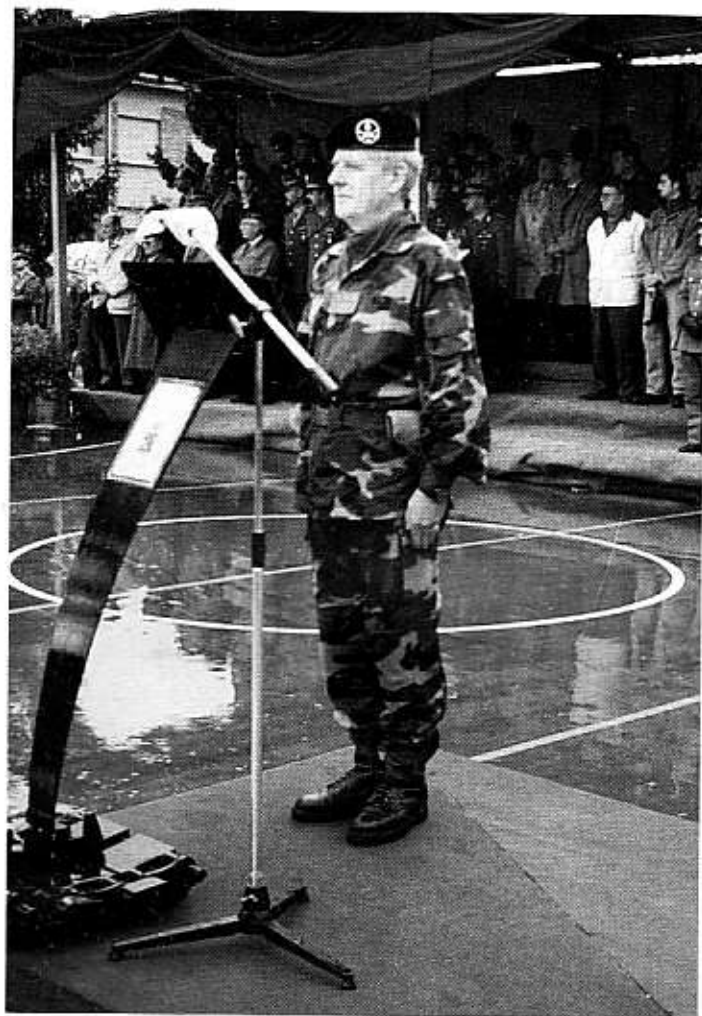
Breve storia

Venne costituito a Parma il 6 novembre 1939. Nel 1940, inquadrato nella Divisione Corazzata

"Littorio", partecipò alle operazioni di guerra sul fronte occidentale dove, sul Piccolo S. Bernardo, caddero i primi carristi della seconda guerra mondiale. Nel 1941 prese parte alle operazioni dei Balcani. Fu sciolto nel 1945. Alcuni suoi carri a Parma combatterono contro i tedeschi dopo l'armistizio.

All'atto della ristrutturazione dell'Esercito (1° ottobre 1975), quando le tradizioni reggimentali vennero assunte dai battaglioni, la bandiera e le tradizioni del 33° Reggimento vennero affidate al 6° Battaglione carri.

Nel 1991 con il ritorno dei Reggimenti si è ricostituito in Ozzano Emilia (Bologna) presso la Caserma "Gamberini", attuale Sede.

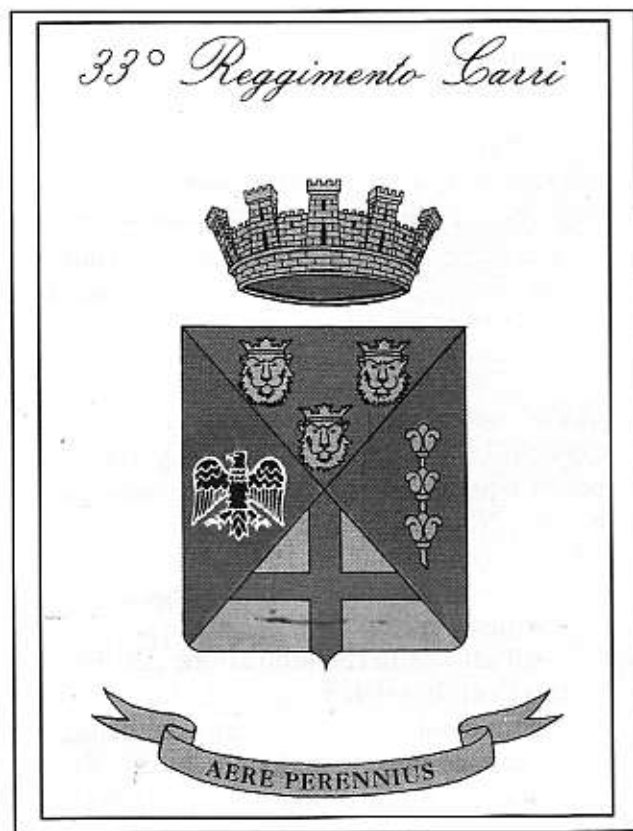


Il Comandante del 33° Reggimento carri, Col. Giuseppe Crisci, all'atto dell'assunzione del Comando, Ozzano Emilia 16 ottobre 1996.

Stemma araldico

Del tipo inquartato in croce di S. Andrea, sono sintetizzate le vicende storiche del Reggimento, e precisamente:

- *a ovest* - l'aquila normanna nera di Sicilia in campo rosso, indice del sacrificio di tre battaglioni del reggimento che, nella disperata difesa dell'isola dallo sbarco alleato (1943), furono annientati da preponderanti forze nemiche;
- *a nord* - i tre leoni coronati di Dalmazia in campo azzurro, a ricordo dell'esaltante avanzata del 33° lungo la costa dalmata (aprile 1941);
- *a est* - il Silfio d'oro reciso di Cirenaica in campo rosso, indice del sacrificio di un intero battaglione carri del Reggimento nel tentativo di contrastare la famosa 7^a



Divisione corazzata inglese "Desert Rats" a nord di Adedabia (febbraio 1941);

• a sud - l'Arme di Parma (croce azzurra su cam-

po d'oro), a ricordo del luogo ove il 33° Reggimento carri fu costituito.

Nel cartiglio il motto del Reggimento "AERE PERENNIUS" (Più duraturo del bronzo).

Tratto dai versetti del poeta latino Orazio "ex-gli monumentum aera perennius" a significare che il ricordo dei carristi del 33° Reggimento resterà sempre vivo nella memoria dei posteri.

I QUADRI DEL REGGIMENTO

• Ufficiali:

Col.	Giuseppe CRISCI
Ten.Col.	Carmine ZAVARELLA
Ten.Col.	Ernesto BRIGLIA
Cap.	Walter BARBARANELLI
Cap.	Giuseppe ESPOSITO
Cap.	Ciro FORTE
Cap.	Angelo MINELLI
Cap.	Daniele BIZZARRI
Cap.	Giuseppe COSTA
Cap.	Fabrizio GIARDINI
Ten.	Claudio RICCIARDI

Ozzano Emilia (Bologna), 20 settembre 1996. Cambio di Comando dell'11° Battaglione carri "M.O. Calzecchi" del 33° Reggimento. Il Ten. Col. Carmelo Cutropia (a sinistra) cede il comando al nuovo comandante Ten. Col. Ernesto Briglia.



Ten. Cosimo G. GRECO
 Ten. Pericle TISCIONE
 S.Ten. Matteo TOMMASONI
 S.Ten. Emiliano FATICANTI
 S.Ten. Alessandro CIFARELLI
 S.Ten. Graziano MARIANI
 S.Ten. Nicolò CIPPO
 S.Ten. Stefano SARTORI
 S.Ten. Vittorio FAZIO
 S.Ten. Antimo DI DONATO
 S.Ten. Francesco DI GIOVANNA
 S.Ten. Pierluigi BABINI
 S.Ten. Mauro QUADRINI
 S.Ten. Gaetano MARRARO

M.O. Calogero CINARDO
 M.O. Fedele CASSENTI
 M.O. Nicola DI PASQUALE
 M.O. Pasquale NERO
 M.O. Michelino IANNOTTA
 M.O. Andrea BORTOLONI
 M.O. Alfonso AMORUSO
 M.O. Pasquale AUDI
 M.O. Vincenzo BORRELLI
 Mar. Giuseppe NOCCO
 Mar. Pino RECINE
 Mar. Vincenzo MANICONE
 Mar. Francesco SEMERARO
 Mar. Antonio MAIORANO
 Mar. Antonio ADDABBO
 S.M. Rocco ANGELICCHIO
 S.M. Massimo DE PASCALIS
 S.M. Gianluca GIORGINO
 S.M. Gianfranco MORRA
 S.M. Antonio VILLANI
 S.M. Franco AVOLIO
 S.M. Luca FORTUNATI
 Serg. Bruno FENIO
 Serg. Gabriele BIANCO
 Serg. Giuseppe GUIDO
 Serg. Marco MONTINARO
 Serg. Giuseppe D'ANTICO
 Serg. Michele BASILE

• **Sottufficiali:**

"A" Carlo GREPPI
 M.C. Carmine FARINA
 M.C. Domenico RECCIA
 M.C. Gaspare CASANO
 M.C. Domenico COCCHIARELLA
 M.C. Giuseppe PETRELLA
 M.C. Giancarlo DEL BUONO
 M.O. Vincenzo GRANATA
 M.O. Fortunato LA ROCCA



Ozzano Emilia, dicembre 1996. Incontro di fine d'anno alla Caserma Gamberini, sede del 33° Reggimento carri. Il direttivo della Sezione A.N.C.I. di Bologna con il Comandante ed alcuni ufficiali e sottufficiali del Reggimento.

ERWIN ROMMEL L'“AFRICANO”

Riportiamo un brillantissimo articolo di Bruno Gatta sul Gen. Rommel. Il Caro Prof. Serra, carista amico e consocio, con il quale Gatta cortesemente polemizza, esprime pensieri e riflessioni non coincidenti con quelli che appaiono nel libro di Serra: “Tempi duri”.

Me ne scuso con il Serra poiché il mio pensiero su Rommel è analogo a quello di Gatta. Avrei fatto torto alla sua personale identità ed alla mia, se mi fossi allineato per cortesia. Voglio peraltro precisare che il suo libro “Tempi duri” è una testimonianza toccante, precisa e credibile di un periodo intensamente vissuto. Tuttavia poiché non possiamo trascurare il concetto di “Relatività”, devo sommessamente rilevare che - a mio parere - lo spirito e la lente con cui vengono restituiti i suoi ricordi risente (certo positivamente) di culture, frequentazioni, orientamenti, incarichi di prestigio, che avevano maturato in relazione superiore alla media la sua personalità.

Egli fu pertanto un attore validissimo e coraggioso che nell'interpretazione della sua “parte” è sempre presente l'intima censura di un livello intellettuale superiore alle realtà tragiche degli uomini e degli eventi in cui viveva.

Enzo Del Pozzo

Enrico Serra, storico di cattedra e dotto giornalista, ricercatore insaziabile e coscienzioso ordinatore di archivi diplomatici, ha fatto anche la guerra del deserto libico egiziano, da tenente carista, e racconta ora quei suoi tempi duri africani in un libro-diario di recente pubblicato dal «Mulino».

Un mare di sabbia: raramente un luogo comune - scrive Serra - contiene tanta verità come nel caso del deserto africano. «Piatto, lucente, salino nella zona sirtica, questo mare diventa mosso e rugoso nella Marmarica. Scabre, ripide vallate hanno il colore intenso dei luoghi profondi. Verso sud, l'orizzonte tende a confondersi col cielo, in un abbaglio di specchio. Silenzio e solitudine. Se ricordo qui ciò non è per fare del colore e neppure per ritrarre un paesaggio dove pure lasciai una parte di me stesso, i miei carristi sepolti. Ma è per dare un'idea dell'ambiente; che quest'ultimo fu il condizionatore, il despota della guerra combattuta dall'estate del 1940 a quella del 1943. Se non lo si ha bene presente, si rischia di non capire niente.

Niente del come la lotta vi si svolse, niente della personalità di Rommel, niente infine dello sfortunato valore italiano».

Quel mare di sabbia del deserto spiega anche il mito di Rommel, il perdurare di esso tra i suoi soldati dell'Afrika Korp, e i loro figli e i loro nipoti, tra gli stessi inglesi nemici, che lo hanno innalzato sugli altari storiografici della seconda guerra mondiale, tra gli italiani, che forse non l'amarono ma pure ne furono affascinati: il maresciallo hitleriano che stava per vincere la campagna d'Egitto, arrivando a poche decine di chilometri dalle Piramidi, storicamente resta incollato per sempre su quello sfondo del deserto, con i famosi occhiali antisabbia, sulla non meno famosa camionetta che lo portava in primissima linea, la divisa impolverata e sgualcita, la croce di ferro e il bastone di feldmaresciallo appena conquistato sul campo, la figura bassa, un po' tozza, ma ben piantata, soprattutto serena e fiduciosa. Con la sicurezza del buon comandante, del condottiero di un esercito in marcia.

Serra riconosce molti meriti a

Rommel, prima di tutto un grande coraggio personale ed una ancora maggiore immaginazione tattica.

«Mai prima di lui un generale osò rivoluzionare sul campo così profondamente l'ortodossia e la tecnica già acquisite. Mobile come pochi comandanti hanno osato essere prima di lui, egli ebbe sicura percezione e rapida intuizione: gli riuscì più volte, modificando i piani nel pieno della battaglia, di sorprendere il nemico e quindi di batterlo». Ma il deserto, che lo vide spesso vittorioso, finiva anche col limitarlo e condizionarlo. Secondo Serra, Rommel, impareggiabile come tattico, non ebbe mente di stratega. «Uso a tutti i sotterfugi ed alle astuzie della guerra del deserto, la sua mente non spaziò mai nei più ampi orizzonti della condotta della guerra, dove la grande operazione diventa soprattutto un problema politico. Forse fu un Ney o un Murat, non certo un Napoleone, e neppure un Alexander».

I rimproveri dell'ex tenente carista, divenuto poi storico della guerra africana, hanno un'indubbia rilevanza, ma non mi hanno con-

vinto ritrovandoli oggi nel suo libro, così come non mi avevano convinto parecchi anni fa, quando li lessi in un suo articolo su *Il Mondo* pannunziano (1953) e li rilessi qualche tempo dopo nella raccolta di testimonianze della guerra curata da Giulio Bedeschi: «Fronte d'Africa, c'ero anch'io» (1979). La smitizzazione di Rommel tentata da Serra mi indusse, invece, a una doverosa riflessione, ma non mi piegò alla convinzione. Cosicché, discorrendo di quella guerra del deserto, nel racconto della storia meravigliosa dell'avanguardista Bresciani, il ragazzo di El Alamein tre volte fuggito di casa, a sedici anni, per correre al fronte (e fu decorato di medaglia d'oro), accantonai la tesi serriana, limitativa del mito di Rommel, e mi abbandonai, invece, in pieno alla sua suggestione storica ed umana. Mi autocitai, ma questa lunga autocitazione non vuole essere altro che una confessione amica a Serra, di aver scritto allora, qualche anno fa, in sottintesa polemica con lui, proprio con lui. Dunque scrivevo, e ri-firmo una per una quelle mie pagine: «... A fine giugno dell'anno 1942 l'Asse sfiora la vittoria. Dalla piazzaforte di Tobruk, appena riconquistata e subito svuotata di armi, carburante ed ogni ben di Dio, l'Armata italo-tedesca di Rommel l'Africano insegue con fulminea baldanza per circa cinquecento chilometri il nemico battuto ed in fuga. Corre, corre verso Alessandria, il delta del Nilo, il Canale. È una marcia che ha l'irrealità di un sogno vissuto, ma anche le speranze fanno talvolta, proprio esse, la realtà della storia. Fu detto poi, con la ragione del poi e con i manuali dell'arte militare tradizionale alla mano, che quello del feldmaresciallo or ora promosso sul campo fu un errore grave; perché bisognava attendere al confine libico-egiziano, magari al campo trincerato

di Marsa Matruk, la conquista dell'isola di Malta, sempre preannunciata e sempre rinviata dal perfezionismo di Kesselring, dall'ambiguità di Cavallero, dai dubbi di Supermarina italiana, che temeva di perdere nell'impresa un pezzo della flotta. In verità, la pazienza, che è una virtù militare spesso trascurata, consigliava di attendere i convogli dei rifornimenti dall'Italia. Ma è ugualmente vero che il condottiero vittorioso non si ferma mai, ha la febbre di andare avanti, di sfruttare il successo, di non allentare la presa sul nemico fuggiasco, di raggiungere l'obiettivo del Canale, strategicamente risolutivo della guerra mediterranea. Hitler, poi, dal suo Quartier Generale sul fronte russo, non ascoltò neppure lui la prudenza di Kesselring, e dette carta bianca al "suo" Rommel (chi dei due era ipnotizzato dell'ebbrezza guerresca dell'altro?) e indirizzò a Mussolini una lettera perché anch'egli mettesse da parte i dubbi dei suoi generali e approvasse il piano di inseguimento che, del resto, il frenetico comandante dell'Armata aveva messo subito in operazione, senza attendere gli ordini né di Berlino né di Roma.

"Duce - scriveva il Führer tedesco - la dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta". E Mussolini non contraddisse neppure quella volta il suo grande amico nibelungico, gli rispose accogliendo senz'altro "il suo consiglio", e si portò addirittura in Libia per seguire da vicino la situazione e forse anche - si mormorò con maldicenza - per essere pronto ad entrare da duce vincitore in Alessandria. Comunque, il giorno prima di lasciare Tripoli, piuttosto deluso e di cattivo umore, per rientrare a Roma a mani vuote, redasse per il Comando operativo un appunto scritto di direttive strategiche, in cui esortava Rommel a

mantenere ad ogni costo la posizione di El Alamein, attestandosi nella stretta fra il golfo degli Arabi e la depressione di Qattara, per poi riprendere da quella punta avanzata, appena possibile, nel giro di qualche settimana, se non di giorni, il balzo verso il Nilo: dopo la prima battaglia vittoriosa di Tobruk doveva venire la seconda battaglia, cui il duce giornalista dava già il nome di battaglia del Delta.

«Rommel fu il grande e solo protagonista storico di questa illusione di vittoria dell'estate africana. Il feldmaresciallo era un soldato di forte temperamento, di sicuro istinto (con qualche tentazione di infallibilità), ostinato, ancorato anche fisicamente al terreno della battaglia, sempre e ovunque presente come se avesse la delega soprannaturale dell'ubiquità, umanamente e sofferentemente partecipe con i suoi uomini, che lo amavano, lo idolatravano, tedeschi e italiani che fossero, fieri di essere comandati da lui: avevano tutti la sua stessa tensione febbrile per la guerra, ne erano contagiati. Lui si spostava da un punto all'altro della linea avanzata con la sua camionetta, col suo furgone comando, col suo piccolo, vulnerabilissimo aereo-cicogna...

«Ad El Alamein il mito africano di Rommel, volpe ed aquila insieme del deserto, ebbe la conferma storica. Quella sconosciuta stazioncina ferroviaria della linea Marsa Matruk - Alessandria, ad appena cento chilometri dal miraggio della grande città egiziana, divenne uno dei punti-scambio principali della storia della seconda guerra mondiale. Le avanguardie del cosiddetto gruppo di inseguimenti, messo su dal generalissimo per raccogliere tutti gli uomini e tutte le armi, italiani e tedeschi, disponibili a fare con lui il grande salto in Egitto, non sapevano nem-

meno dove esattamente si trovavano quella sera del 30 giugno quando, in quel punto del deserto, scavarono le buche per trascorrervi la notte. Più che avanguardie avanzanti, quei soldati stanchi, esausti per la lunga marcia, sembravano "i resti dell'Armata": così annotava con amarezza profetica lo stesso capo di Stato maggiore del feldmaresciallo. Lessero quel cartello ferroviario, quel nome, ma non provarono nessuna sensazione storica: il deserto annulla, nella sua uniformità infinita, ossessiva, le sue stes-

se diversità, è sabbia che si ripete ed accumula, intatta, nei secoli, pronta ad ospitare, ed anche a proteggere con la sua coltre, viandanti e guerrieri che chiedono asilo e riparo, da qualunque parte vengano, chiunque siano».

Sì, il deserto, ha ragione l'amico Serra, è un mare di sabbia: nulla più, in fondo un luogo comune, che contiene però tanta verità. Ma su Rommel, sul suo mito, ha ragione lui e torto io? od ho ragione io e torto lui? o abbiamo ragione e torto tutti e due? Serra ha, al suo

attivo, di esserci stato, di aver visto quella storia da vicino, ma io non posso neppure negare a me stesso, più di cinquant'anni dopo, di sentire il mito di Rommel l'Africano come allora, quand'ero ragazzo di El Alamein in cui ho raccontato qualche anno fa l'avventura, con l'amore dovuto alla poesia vissuta.

Eppoi il tempo della storia è senza fine: per poter ricordare, forse per sognare.

Bruno Gatta

CARRISTI IN ARMI

LA 3^a CP. DEL 31^o RGT. CARRI IN ESERCITAZIONE

Nel Dantesco scenario del Poligono di Torre di Nebbia, al cospetto del Comandante della Brigata Corazzata "PINEROLO" Sig. Generale di Brigata Luciano Neri, del Comandante del 31^o Reggimento Carri Sig. Col. Franco Spataro e degli Allievi Ufficiali di complemento del 164^o corso della Scuola di Carrismo di Lecce, si è concluso l'iter formativo dei militari della 3^a Compagnia Carri "FALCRI" nella esercitazione a fuoco del complesso minore corazzato, ultimo test addestrativo, dopo l'impegnativo servizio svolto nell'Operazione "Vespri Siciliani" nel periodo Luglio/Settembre in quel di Catania.

Nonostante le avverse condizioni climatiche, che hanno disturbato con pioggia battente l'intera settimana di prove, i giovani carristi del 10/sc/1996, agli ordini del Cap. Pasquale Minerva, hanno dato prova della loro

preparazione tattico-logistica impartitagli durante tutto l'anno.

Nella zona di attesa con le bocche da fuoco pronte a "cantare", i Comandanti di Plotone S. Ten. Alessandro Pitino ed il S. Ten. Nicola Vincenti, coadiuvati dai loro colleghi, affinavano gli ultimi dettagli pronti a dar sfoggio della loro capacità.

Ricevuti gli ordini, tutti hanno assolto con passione, coraggio e competenza il loro dovere. Risultato conclusivo: buon movimento dei plotoni, buona celerità di tiro, ottima precisione. Tutto, insomma, per il meglio, compresa l'organizzazione logistica, relativa alla Direzione di Esercitazione, magistralmente coordinata dal Ten. Col. Luigi Petti Comandante del 1^o Battaglione Carri "M.O. CRACCO" e del suo staff.

Al termine dell'esercitazione, il complesso schierato ha reso gli onori al Comandante della Brigata, dal quale sono, per contro,

pervenuti lusinghieri apprezzamenti per il lavoro e per l'esercitazione svolta.

Apprezzamenti che hanno sicuramente notevole significato sapendo che nel petto del Sig. Generale batte un cuore carrista.

Anche il Comandante del Reggimento, come segno tangibile per il lavoro svolto da tutta la compagnia, ha premiato i seguenti carristi: Cle F. Angelastri, Cle M. Condemi, cr. P. Ciavarella, cr. F. Castelluccio, cr. L. Melillo con licenze premio e premi in denaro. Non è stato possibile premiare tutta la compagnia per ovvie difficoltà, ma non per questo il resto dei carristi impegnati, non ha meritato.

Il motto della 3^a cp. "SOPRA GLI ALTRI COME FALCO VOLA" come non mai echeggia nella Caserma "Felice Trizio", sede del 31^o Reggimento Carri.

Lorenzo Salerno

L'ADDESTRAMENTO DEGLI EQUIPAGGI CARRI

PREMESSA

Nelle mie precedenti note avevo accennato alla possibilità che la durata della ferma venisse ridotta da dodici mesi a dieci mesi: ero stato un profeta malaugurato perché tutto si è puntualmente avverato e come volevasi dimostrare tutti hanno qualcosa da lamentare eccetto i diretti interessati e soprattutto le loro mamme, felici perché il servizio militare sta diventando una comoda burletta. Piangono i responsabili di un esercito pressoché inutile, piangono i Carabinieri, piangono gli accaparratori dei cosiddetti obiettori perché le entrate diminuiscono, piange infine il Tesoro perché le spese per la Difesa rimangono immutate. Una soluzione potrebbe trovarsi in un piccolo esercito di volontari ben motivati ed addestrati e soprattutto ben pagati lasciando agli eventuali non volontari incarichi come quello dei servizi vari.

Temo tuttavia che le motivazioni principali di tale reclutamento poco abbiano a che fare con motivazioni morali o patriottiche ma piuttosto con il desiderio legittimo di un posticino al sole per disoccupati o illetterati. Ed, ammesso che i volontari siano insufficienti per quantità e qualità e che si voglia avere almeno la parvenza di un esercito, sarà ancora necessario ricorrere al solito Mario Rossi per il quale salvo contraria dimostrazione sono necessari sei mesi di addestra-

mento per farne un carrista degno di questo nome.

LA SELEZIONE

Presupposto indispensabile è che il Mario Rossi di turno abbia la capacità di assolvere l'incarico al quale è stato pre-designato. In altri termini che la selezione attitudinale sia stata corretta.

Quando il sottoscritto era giovane, cioè purtroppo molti anni fa, non esistevano certamente i test sofisticati ora in uso ma un qualche indirizzo metodologico era certamente seguito e programmato.

Avveniva così che ai reparti arrivavano per la maggior parte reclute bassine, senza occhiali, con un mestiere più o meno attinente alla meccanica.

In una società prevalentemente agricola ciò comportava un notevole vantaggio perché le reclute finivano per essere per molti lati superiori alla media e su questa superiorità era facile basare lo spirito di corpo.

Non si può dire che la selezione odierna abbia risolto tutti i problemi; certo è più credibile anche se con qualche ombra. Per esempio a partire dagli anni cinquanta, e particolarmente nel Triveneto, il reclutamento carrista è stato sporadico perché a parità di attitudine con i carristi le reclute erano prescelte per le truppe alpine. E questo è il motivo, certo non il solo, per il quale le sezioni ANCI stanno gradualmente calando pure in un ambiente di alta tradizione

consociativa. Di tale selezione ho sentito qualche lamentela perfino da parte alpina per la sovrabbondanza di signorini rispetto ai veri montanari.

Conosco un signore, di mestiere ingegnere elettronico, il quale ha fatto tutto il servizio militare come conducente di muli perché in sede di selezione dichiarò che gli piacevano i cavalli: naturalmente quelli delle corse. Non ci fu verso di cambiargli l'incarico perché nessuno voleva o poteva sostituirlo.

Meglio andò a mio figlio, pure lui ingegnere elettronico, arruolato come cameriere. Di fronte alla sua palese inettitudine fu promosso caporale e destinato a fare il capofoglie, vale a dire il capo della squadra raccoglitori delle foglie cadute dagli alberi della caserma. Balzò al grado di caporale maggiore quando fu chiamato a far parte di un ufficio di telematica nel quale nessuno, compreso il capo ufficio, sapeva bene cosa significasse tale termine.

Volendo essere cattivi tutti possiamo portare questi ed altri esempi di cattiva selezione. Va però chiarito che i Consigli di Leva, di fronte a migliaia di elementi da esaminare in ogni scaglione, hanno fatto di massima il loro dovere nei limiti, sia della selezione ruspante del tempo che fu, sia di quella computerizzata dei giorni nostri. Non dimentichiamo che, per quest'ultima, la decisione definitiva spetta al Ministero, come ben sa la Presidenza Nazionale richiesta spesso di in-

tervenire nell'improbabile compito di far assegnare una recluta ad un reparto carrista.

Nessuno dei comandanti vecchi e nuovi può ragionevolmente lamentarsi dei carristi alle dipendenze in pace ed in guerra, i quali hanno sempre dato esempi non comuni di capacità e dedizione.

Con questo più che doveroso riconoscimento torniamo al nostro Mario Rossi selezionato per una delle specialità fondamentali carriste: pilota, cannoniere o radiofonista.

I PILOTI

Si suppone che il nostro Mario Rossi abbia una forte costituzione fisica, una adeguata patente automobilistica ed una buona capacità meccanica.

Su questa base si dovrà costruire un pilota. Tempo assegnato: un mese. Se non ci fossero i periodi successivi alla specializzazione non ci resterebbe che piangere. Il pilota non è un conduttore di automezzi né un acrobata sugli ostacoli quale si usava ai tempi dei carri L. Il pilotaggio dei carri di giorno e di notte, su strada e fuori strada, su sabbia, neve, ghiaia, fango eccetera; la valutazione di fossi, guadi, curve, pendenze; la conoscenza delle prestazioni fino al limite delle possibilità; la manutenzione di tutto l'apparato meccanico dai cingoli al motore, tutto questo ed altro rendono evidente come il pilota debba essere considerato assieme ai suoi compagni di equipaggio, come un tecnico ad alta specia-



1997 - Carri Leopard dei nostri reparti oggi.

lizzazione. Ci vuol ben altro che un mese di addestramento!

Molto potranno giovare eventuali simulatori di pilotaggio e la varietà dei poligoni addestrativi il più possibile simili a quelli di probabile impiego, come avvenne per l'Afrika Korps tedesco addestrato sulle spiagge del Baltico prima di essere trasferito in Libia. Mi auguro che non capiti più a nessuno di rivedere certi orrori della mia giovinezza: battaglioni carri trasferiti con lo stesso addestramento ed equipaggiamento dalle nevi del Fronte Occidentale alle sabbie della Sirte; piloti inviati quali complementi in zona di operazioni dopo un sommario addestramento sugli autocarri 18BL o 15Ter; la poca nafta disponibile usata per lucidare le piastre dei carri e la cera per scarpe impiegata per lustrare i rulli.

Suggerirei piuttosto di completare l'addestramento dei piloti con la conoscenza delle carte geografiche e della meccanica teorica senza peraltro sprofondare in formule mate-

matiche e diagrammi utili soltanto, e ciò vale per tutte le specializzazioni, alla vanità dell'istruttore.

I CANNONIERI

Ho sempre avuto l'impressione che tale incarico in tempo di pace sia sottovalutato, a parte l'esigenza di fare bella figura al momento di qualche esercitazione a fuoco davanti ai superiori Comandi:

In tempo di guerra il personaggio diventa il più importante dopo il capocarro, quando ci si convince che dalla sua freddezza ed abilità dipende la pelle di tutto l'equipaggio. Non per nulla i tedeschi ne affidavano i compiti, almeno per i carri più potenti, ad un sottufficiale quasi sempre pieno di pendagli, tanti quanti erano i carri nemici colpiti. Da parte loro gli americani si vantavano che nel corso del suo incarico ogni cannoniere sparava mediamente duemila colpi. Cifra che io consideravo

del tutto esagerata anche se anni fa i congegni di puntamento non avevano raggiunto l'attuale livello ed il tiro con il carro in movimento richiedeva una abilità particolare.

Attualmente l'adozione di poligoni di tiro ridotto e di proiettili a corto rimbalzo certamente agevola l'addestramento che richiede pur sempre un lungo e paziente lavoro.

Per fare un paragone, nella compagnia carri sono in organico all'incirca lo stesso numero di armi di un gruppo di artiglieria di medio calibro e le differenze quantitative nel personale disponibile sono enormi.

La manutenzione delle armi di bordo e degli apparati ottici rappresenta un altro grosso e spesso ignorato problema.

Se si aggiunge l'opportunità di insegnare ai cannonieri almeno qualche pratico rudimento di balistica e di ottica si deduce che il tempo per il loro addestramento non è mai troppo ed il mesetto assegnato per la specializzazione è un semplice assaggio.

Non è comunque ammissibile la tendenza a considerare il cannoniere un semplice passeggero nelle esercitazioni in bianco perché ci saranno sempre degli obiettivi su cui puntare le armi e gli ordini del capocarro da eseguire.

I RADIOFONISTI

Il problema delle trasmissioni nei reparti carri è ovviamente sempre esistito. All'inizio vi erano le bandierine che spuntavano da un apposito buco; il lo-

ro colore rappresentava i vari ordini di movimento e di formazione. Non ebbero molto successo; meglio andavano le urla dei vari comandanti che si sbracciavano dai carri, nemico permettendo, e meglio ancora le radio se avessero funzionato e se fossero state in dotazione di tutti i carri.

Con i carri M13 il sogno cominciò ad avverarsi per quanto lo permettevano la mancanza di adeguata manutenzione e di materiale di ricambio. Di radiofonisti adeguatamente addestrati neanche a parlarne.

Nel deposito del mio reggimento si usava mandare i radiofonisti, o presunti tali, in un vecchio convento adibito a distacco dove per due mesi andavano a pestare il tasto del telegrafo e ad imparare l'alfabeto Morse. Tornati al reparto venivano pacificamente riadibiti al loro incarico normale non sempre coincidente con quello di radiofonista considerando che le radio in giro erano poche e ancor meno si usavano i tasti del telegrafo.

La procedura radiofonica, strumento indispensabile per le comunicazioni in fonia, era pacificamente ignorata o meglio si limitava all'uso di "pronto" e "passo" ripetuto più volte.

Invero la conoscenza di tale procedura non ha fatto molti progressi tra i comandanti di vario grado. L'abitudine di parlarsi addosso non è mai tramontata del tutto. Ho visto e sentito comandanti non di basso livello alle prese con microfoni, cavi ed interruttori, frastornati e vocianti, dare e ri-

cevere ordini al vento mentre in un angolino il radiofonista assisteva muto alla esibizione del suo capo.

Forse un breve corsetto su quello che si fa a bordo degli aerei non farebbe male a qualche ufficiale.

Ma come sia utile un radiofonista intelligente e capace lo dimostra quanto sopra descritto.

Non è un facile mestiere collegare comandanti inferiori, superiori e laterali, regolare gli ordini interfono e infine, fino a quando tutto non sarà automatizzato, caricare anche il cannone. Ci vuole tempo e pazienza ed il radiofonista non finisce mai di imparare anche se tutto oggi è più semplice di un tempo quando, come nei carri tedeschi, il posto del pilota sembrava una cabina spaziale o, come nei carri più recenti, cambiare le frequenze era pur sempre un problema.

Insomma al radiofonista si richiedono prontezza di esecuzione, chiarezza di eloquio, forza fisica e certamente una conoscenza di base di radiotecnica. E soprattutto la padronanza della procedura radiofonica, con l'invito ai comandanti di tutti i livelli di parlare meno e meglio se vogliono veramente comandare...

L'EQUIPAGGIO

Teoricamente quattordici settimane dopo l'inizio della ferma si entra nel secondo ciclo nel quale giustamente l'addestramento di equipaggio e di

plotone si fondono e si completano.

Premesso che l'addestramento di specializzazione in pratica non termina mai, sarebbe molto bello se la composizione degli equipaggi rimanesse immutata per tutto il servizio militare.

Per molteplici motivi ciò accade raramente e per conseguenza nell'ambito del plotone o meglio della compagnia l'addestramento deve essere omogeneo, nel senso di avere sempre la possibilità di interscambio tra il personale dei diversi equipaggi e di un uguale livello addestrativo nelle varie specializzazioni.

Molto vale la capacità dei capicarro che dovrebbero essere sottufficiali di lungo corso. In genere ottimi erano anche i sottufficiali di complemento, qualche volta migliori degli ufficiali stessi. Personalmente mi piacerebbe conoscere l'attuale orientamento su tale argomento.

A tanti anni di distanza ricordo ancora con ammirazione l'addestramento degli equipaggi tedeschi. Oltre alle normali esercitazioni, un tempo interminabile era dedicato alla successione degli ordini per il fuoco, sei in tutto, che iniziavano dalla indicazione dell'obiettivo per terminare con l'ordine di fuoco "feuer" del capocarro il quale, tra l'altro, era in condizione di far fuoco direttamente. Soltanto quando si arriva al totale rimbambimento (si fa per dire) l'equipaggio era considerato operativo.

Però i tedeschi erano sempre i primi a mettere a segno i loro colpi come può testimoniare

chi li ha visti operare.

L'equipaggio è e deve essere considerato una unica cellula pur nella specificità delle funzioni.

Lo impongono la complessità della manutenzione degli apparati e delle armi di bordo, i rifornimenti di munizioni, carburanti, lubrificanti, la fatica fisica e psicologica dei lunghi cicli operativi ed addestrativi che costringono, come nel rapporto cavallo cavaliere, a curare prima il mezzo e poi l'uomo.

Americani ed inglesi hanno od avevano l'abitudine del check-up del carro prima dell'impiego, similmente a quanto fanno gli aerei, e del "compito" giornaliero di ogni membro dell'equipaggio. Tutte cose fattibili ed auspicabili ma che richiedono una diversa mentalità ed una perfetta organizzazione delle riparazioni e dei rifornimenti.

- A suo tempo per me fu una fatica improba imporre e controllare il "compito" dei conduttori di automezzi e non so proprio se ancora sia conveniente riversare nelle officine di battaglione le riparazioni di competenza dei gradi superiori. Ma questo è un altro discorso.

CONCLUSIONE

Se vi è qualcosa da addebitare alla generazione del tempo che fu, è di non avere capito fino in fondo che l'addestramento è una tecnica, stavo per scrivere una scienza, nella quale confluiscono psicologia, metodologia e didattica.

Una certa superficialità, propria del carattere nazionale, ha condizionato il nostro comportamento, aggravato dalla mancanza di adatti strumenti e corretto dalla nostra capacità di adattamento o di arrangiamento che dir si voglia.

In fondo nessuno ci ha insegnato ad insegnare.

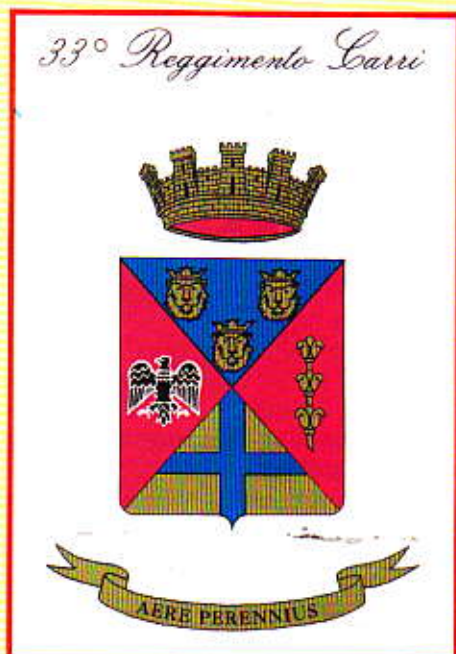
Dove non ha potuto la tecnica e gli strumenti connessi hanno supplito anche la dedizione e la tensione morale mai mancata nei reparti carri fino a costituire una tradizione militare da tutti invidiata.

Attualmente, visti dall'esterno, i problemi addestrativi per la generazione dei carristi alle armi appaiono enormi: la riduzione della leva e degli stanziamenti finanziari al limite dell'assurdo, la caduta vertiginosa della coscienza nazionale e morale, l'enfasi di un pacifismo ipocrita e fine a se stesso, insomma il dover operare in un ambiente politico e sociale ora velleitario ora indifferente ora ostile, potranno trovare un compenso nella fermezza e nel realismo dei capi nella maggior cultura e capacità didattica dei militari alle armi, nella certezza di fare il proprio dovere di italiani.

Chiedo venia se nella descrizione di una lunga esperienza addestrativa mi è sfuggito un qualche consiglio, da nessuno richiesto e d'altronde inutile perché ogni generazione desidera e deve fare le sue esperienze senza sentire i confusi borbottii dei padri e dei nonni.

Giuseppe Pachera

33° REGGIMENTO CARRI



**ESERCITAZIONI
NOTTURNE**



IL MEDAGLIERE NAZIONALE A LECCE PER LA FESTA DEI CARRISTI



Incontro, prima della Cerimonia, tra i Carristi della Sezione ANCI di Lecce con il Vice Presidente Nazionale, Col. Fausto Giardini.

Il 5 ottobre u.s. è una data che rimarrà per sempre impressa nella mia memoria. È una di quelle date che entrano a far parte della tua vita, così come tante altre che fanno già parte della tua vita.

Un avvenimento che inaspettatamente ha interessato me e la nostra Sezione.

In occasione della celebrazione della Costituzione della nostra Specialità coincidente con il Giuramento Solenne del 164° Corso AUC e del 7° - 8° e 9° scaglione 1996, in piazza S. Oronzo, la Presidenza Nazionale ha voluto onorare tale importantissima annuale cerimonia con la presenza del Medagliere Nazionale.

Vengo avvisato dalla Scuola di Carrismo della necessità di scortarlo; si ha bisogno dell'Alfiere.

Ci si organizza immediatamente. Si assicura prontamente la nostra più completa collaborazione.

L'onore di scortare il Medagliere Nazionale è grande!

È un'occasione irripetibile ed irrinunciabile e l'impegno è massimo.

Per evitare perdite di tempo o contrattempi per il giorno successivo, stabilito per la cerimonia, sono autorizzato a ritirare

dalla Scuola il Medagliere.

Per una notte Esso viene custodito come una reliquia, e non mi par vero, presso la mia abitazione.

Quanti pensieri corrono per la mente; quante immagini fuggenti; odo stridore di cingoli e tuoni di cannoni; per ogni medaglia una preghiera.

In me una gioia indescrivibile.

Durante le prove è venuta giù tanta di quella pioggia da far dubitare sulla perfetta riuscita della cerimonia.

Il giorno dopo miracolosamente il sole è riapparso.

Prima della cerimonia mi incontro con il Col. Giardini intervenuto in rappresentanza della Presidenza Nazionale, che mi ringrazia per la disponibilità.

La cerimonia si svolge in modo superlativo.

Dello schieramento fa parte una Compagnia di Carristi in uniforme d'epoca ed una Compagnia con il nuovo casco LARIMART e tuta ignifuga.

Sfilano, a conclusione, i mezzi storici ed il pubblico applaude con tanto calore ed entusiasmo.

Si è conclusa così una giornata indimenticabile per tanti, storica per la nostra Sezione.

Giuseppe Leo

Celebrazione della Costituzione della Specialità Carrista e Giuramento Solenne del 164° Corso A.U.C. e del 7°-8° e 9° Sc/96.



LA LIGURIA HA UNA NUOVA SEZIONE ANCI

Il giorno 16 Dicembre nasce a Varazze (SV) una Sezione ANCI. Partecipa alla cerimonia una folta rappresentanza di carristi liguri, con i labari di tutte le Sezioni, sono presenti le Sezioni del Piemonte. Dopo la S. Messa, il Presidente Regionale, Maggiore Scielzo Cav. Tomaso, elogia il Carr. Chioldino, neo Presidente, per l'entusiasmo e la tenacia con cui in breve tempo sia riuscito a radunare un certo numero di carristi della Provincia di Savona. Quindi tutti al Ristorante la Capannina gestito dallo stesso Chioldino, che ci presentava un menù molto variato e gradito a tutti. La giornata si chiudeva con la relazione del Pre-



sidente Regionale, sulle attività svolte dalle varie Sezioni nell'anno 1996. Anno molto intenso e di grandi soddisfazioni.

Un cordiale e caloroso arrivederci a tutti i partecipanti, ed un fervido augurio per il Nuovo Anno.

Tomaso Scielzo

Domenica 8 dicembre '96 i Carristi di Melbourne, con le loro Famiglie e simpatizzanti si sono riuniti per il pranzo pre-Natalizio e chiusura dell'anno.

Dopo la relazione fatta dal Presidente, dal Segretario e dal Tesoriere è stato presentato ed approvato il bilancio finanziario '96 e distribuito una copia ad ognuno dei Soci. È stato effettuato il rinnovo del tesseramento.

Antonino Failla

DA MELBOURNE (AUSTRALIA)



LEVA RIDOTTA A 10 MESI GIÀ DAL PROSSIMO CONTINGENTE

A partire dal prossimo contingente, per i giovani che saranno incorporati nell'Esercito, nella Marina e nell'Aeronautica, il servizio di leva avrà la durata di 10 mesi, così come prevede la legge finanziaria 1997 approvata dal Parlamento, che ha ridotto la durata della ferma. La riduzione da 12 a 10 mesi è valida anche per i giovani che svolgeranno servizio civile sostitutivo. Negli ambienti del ministero della Difesa si precisa che da parte degli Stati Maggiori è allo studio un decreto ministeriale che «si farà carico di contemperare il vecchio sistema di leva con il nuovo».

La riduzione del servizio di leva da 12 a 10 mesi è solo il primo passo di una riforma che va sotto il nome di "Nuovo modello di Difesa". Una Difesa che, a detta del ministro Andreotta e degli Stati Maggiori, dovrà sempre di più puntare sulla qualità e sempre di meno sulla quantità. Il prossimo passo sarà un disegno di legge per creare un servizio nazionale, civile e militare.

F.G.

In questo primo numero del 1997 abbiamo cercato di dare una ulteriore nuova veste alla Rivista per migliorarne l'immagine e i contenuti, nella speranza di avere accontentato i nostri lettori, anche se a causa della riduzione delle pagine da 40 a 24, per note ragioni economiche, a volte siamo costretti a non pubblicare tutto ciò che ci viene richiesto.

Ci auguriamo però, con l'aiuto di tutti, carristi in congedo ed in servizio, di potere presto ripristinare il numero delle pagine della nostra Rivista, che rappresenta il ricordo e la continuità dei nostri valori e della nostra storia.

Il Direttore

COMANDO FORZE TERRESTRI ALLEATE SUD EUROPA

ESERCITAZIONI COOPERATIVE DRAGON 96 (CD 96) E DYNAMIC Mix 96 (DM 96)

CD 96 - Il Generale Carrista Cesare Pucci, Comandante delle Forze Terrestri Alleate Sud Europa, al suo arrivo all'aeroporto di Sliac, viene ricevuto dal Generale Josef Tuchyna, Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate Slovacche, e passa in rassegna la compagnia d'onore.



CD 96 - DM 96 - Il Generale Cesare Pucci, Comandante delle Forze Terrestri Alleate Sud Europa, assiste ad un briefing del Capo Distaff.

ESERCITAZIONI DEL 31° RGT. CARRI DELLA BRIGATA CORAZZATA PINEROLO

Il Generale Carrista Luciano Neri, Comandante della Brigata Corazzata Pinerolo, passa in rassegna le truppe dopo le esercitazioni.

