

CIRENAICA

1935

COMANDO 1° REGGIMENTO MISTO MOTORIZZATO

El Abiar 5 febbraio 1936.XIV°

SICUREZZA IN MARCIA E CARRI D'ASSALTO

- Riferimento sempre all'esercitazione del 28 gennaio -

Alla minaccia sul fianco di due mitragliatrici, la marcia del battaglione, che procedeva a losanga, si fermò per circa un'ora.

Quali furono le conseguenze ? -

Vanno ricercate negli elementi di sicurezza che erano irradiati. Questi elementi erano effettivamente di sicurezza o semplicemente di osservazione, di sensibilità ?-

Avevano un forza per opporsi alle offese laterali oppure avevano solo occhi per vedere e mezzi per segnalare od informare il grosso? Come hanno potuto internarsi gli avversari fino a distanza utile per tirare con le mitragliatrici sul grosso ? -

Hanno dovuto evidentemente infiltrarsi fra gli elementi di sicurezza, oppure questi elementi di sicurezza erano troppo attaccati al battaglione e non lo garantivano perché esso era coinvolto nelle stesse azioni che gli elementi irradiati avrebbero dovuto tenere lontano.-

La funzione degli elementi di sicurezza irradiati, qual'è? -

Rispondo : Arrestare le minacce prima e perché non arrivino sulla unità protetta o, quanto meno avvertire in tempo, o dare tempo all'unità protetta della minaccia (quale minaccia ? forza ? genere ? direzione? distanza ?) che si sta pronunciando, in modo che il grosso possa disporre adeguatamente, senza esagerazioni e senza insufficienze.

Si giri come si vuole la questione, si deve finire per concludere che gli elementi di sicurezza devono essere " molto lontani ma nontroppo" dal grosso.-

L'espressione è imprecisa come tutte le espressioni generiche che si riferiscono a situazioni differentissime.

Bisogna abituare i quadri al senso della misura e della respon

sabilità affinché l'espressione generica si traduca caso per caso in cifre inequivocabili che indichino forza, distanza, numero.

Forza, distanza, numero, degli elementi di sicurezza sono cifre risultanti da un esame del problema da risolvere che è "Assicurare il regolare procedimento della marcia del grosso".

Una colonna marciante che sente combattere sul suo fianco, non conserva la sua impassibilità se non è sicura di come vadano le cose e solo mezzi celeri di informazioni possono tranquillizzarla.

La marcia deve continuare; se mai, accelererà il passo, piuttosto che rallentarlo.

Invece il battaglione che aveva per compito di raggiungere Barce, ha arrestato la sua marcia per circa un'ora.

Io mi sono studiato di scoprire il perché e credo di non essere lontano dalla verità.

Io penso che quella formazione a losanga che va tanto bene, abbia però, per la sua proprietà di far fronte da tutte le parti, fatto credere ai comandanti di compagnia che il battaglione provvedesse direttamente col grosso a far fronte alle minacce.

Penso che il comandante del battaglione stesso adottando la losanga abbia assunto un pò della responsabilità della sicurezza accentrando sul grosso una funzione da cui deve invece esser tenuto lontano.

Forse, automaticamente, iniziando la marcia con le compagnie a losanga si è insinuato in tutti il concetto di una ripartizione in 4 spicchi dell'avvistamento, dell'accertamento dello avversario per fronteggiarlo in caso di minaccia, ma di fronteggiarlo addirittura col grosso (losanga) - come se fosse prestabilità.

Ed infatti così è avvenuto: ma è questo un servizio di sicurezza accettabile?.-

Ora conviene fare qualche considerazione fra il servizio di sicurezza in marcia in Penisola e quello che si deve fare su queste grandi distese percorribili in ogni senso.

In penisola avevamo poderosa l'avanguardia. Poderosa rispetto ai fiancheggiatori che di solito erano, elementi leggeri, normalmente molto meno forti dell'avanguardia.

Anche la retroguardia, salvo nella ritirata, era un plotone, al massimo.

Ora, ritengo, che su questi terreni si debba marciare in formazioni prossime ad uno schieramento frontale (esempio: la ⁴losaglia) - Sarebbe inutile e strano che una marcia qui, si facesse in colonna di via - qui non vi sono impedimenti e limitazioni laterali.

Ne deriva che la crisi dello schieramento frontale qui è molto ma molto rifatta e di conseguenza l'avanguardia ha un compito altrettanto ridotto d'importanza.

Se vi è una direzione la quale desti minori preoccupazioni come provenienza di offesa, è proprio quella di marcia.

Ad ogni modo ci basta che siano segnalate in tempo: la marcia continua.

Vediamo lateralmente:

lateralmente le offese sono molte più probabili che in penisola o simile territorio nemico. La caratteristica qui la grande percorribilità ed estensione del terreno.

Gli elementi nemici hanno grande libertà di scelta di direzione per attaccare, e di preferenza mireranno al tergo od al fianco contro la colonna in marcia.

Da parte della colonna: la sorpresa sul fianco obbligherebbe a cambiamenti di direzione, senza contare tante ripercussioni che accompagnano l'unità, il movimento, le comunicazioni, il morale etc.....

Ciò posto, mi sembra che il problema della sicurezza su que-

sti terreni, dove si può marciare in formazioni larghe, sia capovolto, rispetto ai normali criteri legati alle strade, e cioè: si vi è bisogno di un organo così potente e a se stante, sulla fronte della colonna (avanguardia) non si sente meno il bisogno di vere e proprie "guardie" a tergo e sui fianchi.

Il Comandante della colonna non può qui devolvere alle singole compagnie esterne la funzione della sicurezza in senso indiretto come si fa in penisola: ma deve invece organizzarla in pieno, direttamente, in funzione propria, totalitaria, istituendo organi per nulla inferiori alla figura ben conosciuta dell'avanguardia, che trasportata lateralmente si potrebbe chiamare fianco-guardia come si dice retro-guardia.

Questi organi, come l'avanguardia, devono tenere l'avversario lontano dal grosso.

Se in queste ampie e libere distese si entra nell'ordine di idee di ridurre la forza dell'avanguardia e di riversare tale economia in favore della sicurezza dei fianchi, ritengo che la sicurezza ne venga avvantaggiata; meglio se spingiamo il concetto fino a graduare l'entità delle forze destinate al servizio sulla fronte, sui fianchi, sul tergo, a seconda della situazione mutevole, e in relazione all'approssimarsi del passaggio dalla marcia, ai preliminari per l'attacco.

In sostanza:

La funzione dell'avanguardia non deve esercitare qui la parte prevalente come nella penisola. - Fino ai preliminari della battaglia la parola "sicurezza" deve, per associazione di idee, richiamare alla retroguardia, alla fianco-guardia, come in penisola alla "avanguardia".

Un collega mi ha presentato uno schema di formazione nella marcia in vicinanza del nemico in questo terreno - di un bat-

taglione di fanteria rinforzato da un plotone di carri d'assalto e un plotone di bersaglieri motociclisti. - Lo schema, così come appare nella carta, è geometrico come tutti i grafici che ci hanno fatto studiare nella storia delle formazioni di tutti i tempi, dalla falange macedone alla legione romana, alle compagnie di ventura etc.....-

Ma le formazioni dei tempi odierni accentuano sempre più la caratteristica di contenere elementi di diversa velocità.

Nel grafico si notano infatti intramezzati carri d'assalto e plotoni di fanteria - motomitragliatrici e pattuglie, nonché autocarreggio.

E' chiaro che nella marcia con probabilità di incontro col nemico, gli elementi celeri, tolto l'autocarreggio, possono essere sfruttati per la sicurezza.

La proprietà che essi hanno di superare le distanze in guida di rispondere "presente" ovunque siano chiamati, è proprio quella che ci vuole per sventare minacce improvvise con una massa mobile; anziché diluire altre forze.

La stessa proprietà consentirebbe loro di incrociare intorno all'itinerario percorrendo in tutti i sensi ed a largo raggio, direi ricamando le zone più pericolose e sottoposte, di perlustrazioni ed indagini - ma vi metto subito in guardia contro questa tentazione istintiva, continua di impiegare i mezzi celeri "a tutto spiano".

Se non si svari di questo impiego di mezzi, dopo pochissimi giorni di campagna non ne avremo più. Ma prima di tutto bisogna formarsi una idea chiara dell'impiego che si può fare di motociclisti, di motomitraglieri e di carri d'assalto per correre con essi alla sicurezza di una colonna in marcia.

Abbiamo detto già le caratteristiche della formazione a losanga che non assorbe in se stessa il servizio di sicurezza.

Abbiamo ben chiarito che la sicurezza deve essere disimpegnata da reparti organici ben distaccati dalla colonna. Abbiamo anche visto che in terreno scoperto e tutte percorribile, conviene considerare più importante la sicurezza sui fianchi e a tergo che la sicurezza sulla direzione di marcia. In terreno coperto, come vedremo in seguito, la cosa cambia aspetto.

Orbene, si tratta di vedere come il motore delle motociclette e dei carri può cooperare e coordinarsi nel servizio di sicurezza.

Possiamo innanzi tutto distinguere le motociclette comuni (o meglio il comune motociclista) dalle motomitragliere.

I motociclisti comuni servono per il collegamento. Le motomitragliere servono per il combattimento come i carri veloci. Per motomitragliere intendo tutta la squadra di bersaglieri motociclisti che è inscindibile.

Il motociclista ordinario costituisce un mezzo isolato o accoppiato di corrispondenza e di informazione - è il "messo a cavallo" che cavalca un motore rumoroso, più o meno celere perchè non troppo adatto per l'esplorazione; ma adattissimo per il collegamento e la informazione.

I motociclisti di una colonna di marcia devono; essere fino che possibile, impiegati per collegare ed informare due o più reparti, possibilmente sempre gli stessi. Per esempio: i motociclisti/impiegati per il collegamento, fra il grosso ed il reparto fiancheggiante destro, devono finché possibile, essere gli stessi distinti da quelli che devono collegare col reparto laterale sinistro.

Questi motociclisti devono acquistare pratica per sapere scegliere direzione giusta calcolando lo spostamento di marcia nell'unità di tempo, dei reparti in movimento da collegare.

Il numero dei motociclisti occorrenti per un battaglione

in marcia a losanga su questi terreni può essere:

2 con l'svanguardia;

2 a spola fra grosso e reparto fiancheggiante destro

2 " " " " " " " " sinistro

2 di riserva col comandante della colonna, che muoveranno a sbalzi.

La funzione dei motociclisti è quella del collegamento permanente dei reparti di sicurezza per quel tanto che non può essere fatto a vista ed a segnalazioni.

Per quanto riguarda motomitraglieri e carri d'assalto si entra in altro ordine di idee - : sono mezzi preziosi da sfruttarsi a ragion veduta come si fa per l'artiglieria. In sostanza: fanno parte della colonna e possibilmente devono compire il trasferimento con la minore usura.

Si tratta dunque di mettere d'accordo la velocità dei componenti la colonna, dal fante al motomitragliere, al carro d'assalto.

All'ingrosso :

Velocità di marcia della Comp. di fanteria	Km.4 all'ora	= m.333	al m
" " "	del motociclista in questo tempo	vario m.1000	
	ogni 5'		
" " "	della squadra motomitraglieri	" "	m.1000
	ogni 10'm'		
" " "	del plotone carri assalto	" "	m.1000
	ogni 5 m'		

Il battaglione a losanga nell'esercitazione era profondo circa 1 Km.

La losanga sfilava per la intera sua profondità di 1 Km. in 15 m'.

La motocicletta si porta dalla testa alla coda della colonna in circa 8' (5 + 1 o spostamento della testa in marcia).

Il carro veloce idem, in 8' circa.

Dunque noi possiamo immaginare il movimento della colonna nel modo seguente:

Fanterie - procede ininterrotta a 4 Km. all'ora.-

Motomitraglieri e carri - a sbalzi ogni 15 m' dalla coda alla testa in 8' circa.

Io preferirei non tenere i carri insieme ai motomitraglieri - ma alternerei in modo che quando i carri si trovino fermi all'altezza della metà della colonna, i motomitraglieri dalla coda inizino il movimento e si portino in testa scavalcando i carri che sono fermi.

I motomitraglieri giunti in testa, si fermano.

In questo momento avremo i motomitraglieri in testa fermi e i carri verso la coda in procinto di riprendere lo sbalzo appena sfilata la coda.

Questo movimento a spola, su quale direttrice lo faremo fare? Evidentemente, se vi è una pista, una striscia di terreno buono, è bene cederlo ai motomezzi per non usare il materiale e per il risparmio di carburante.

Si potrebbe far marciare la fanteria fuori della pista, di qua e di là il che è necessario anche per la formazione a losanga.

In questo modo i motori fanno 15 minuti di riposo e di silenzio ogni 5' di sbalzo cioè di movimento. Non vedo inconvenienti.

Si intende che la messa in moto non essendo automatica costa un pò di fatica per i carristi, i quali possono però uscire dal carro; dopo tutto si tratta di mettere in moto una volta ogni venti minuti senza contare gli "alt" periodici della intera colonna.

Dobbiamo esaminare ancora il lavoro dei motociclisti comuni informatori.

Questi hanno funzione di collegamento, come ho già detto, e specialmente laterale.

Sono loro, che guideranno poi i carri e i motomitraglieri sul punto minacciato se i reparti fiancheggianti avranno da ricacciare qualche offesa seria.

Tutto il possibile si deve fare, per servire la fanteria in marcia, la quale deve essere l'ultima a divergere dalla sua direzione di movimento a losanga.

Abbiamo dunque, una colonna marciante in mezzo a reparti (satelliti) che la proteggono.

Come marciano questi reparti protettori ?

Io direi : a piccola losanga anch'essi, per la stessa ragione che ci ha fatto preferire la losanga per la colonna del grosso. Saranno squadre in fila affiancate e sfalzate all'avanti e all'indietro, o una formazione simile.

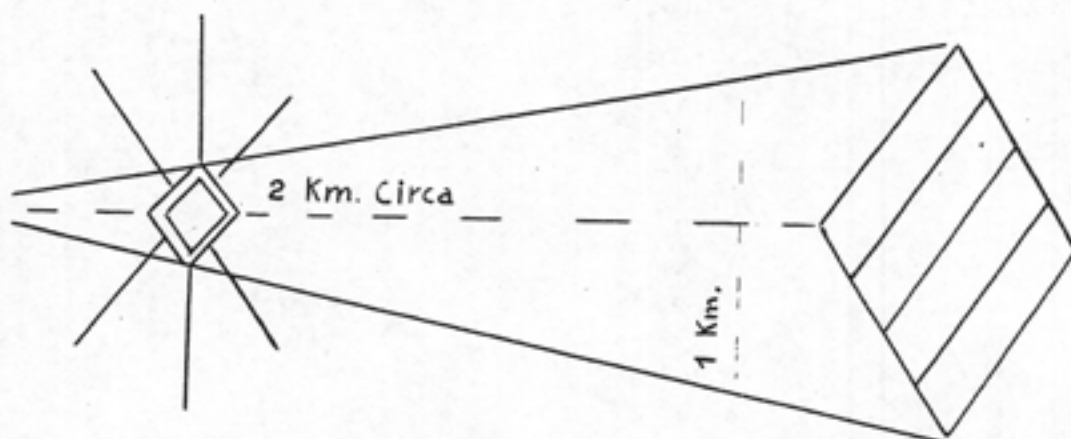
A quale distanza sarà questo reparto fiancheggiante, dal grosso ?
Tale da non fare arrivare le eventuali offese sul grosso né coinvolgerlo nelle azioni protettive.

Su questi terreni scoperti, presso El Abiar, tale distanza non supererà i 2 Km. - Così rispetto alla profondità della colonna (Km. 1), il reparto fiancheggiante sarà al vertice di un triangolo che ha per base la profondità stessa.

Qui, dove non vi sono obbligati passaggi o strade o località o provenienze pericolose che inducono a preventive occupazioni o accertamenti, qui la sorpresa può venire da tutte le parti, quindi il reparto fiancheggiante può tenersi all'altezza della metà del grosso (triangolo isoscele).

Fra El Abiar e lo scalino del Gebel il terreno è ondulato ma scoperto.

Poi sul Gebel comincia un bosco a basso fusto ma sufficiente per coprire la vista.



Porta differenza questo passaggio dal terreno scoperto al terreno coperto, sulle distanze che abbiamo esaminato fra protettore e protetto ?.

Rispondo che nel terreno coperto il nemico, per offendere la colonna dovrebbe avvicinarsi ad essa assai più che nel terreno scoperto, quindi i fiancheggiatori possono e devono ravvicinarsi al grosso e il "pattugliare" intorno, dovrà intensificarsi assai di più, il lavoro e più di dettaglio perché "a vista" non si accerta che nei limiti di un ristretto campo di osservazione.

I due Km. di distanza laterale si potranno ridurre ad uno, ed anche meno : - ma tutti questi discorsi, vanno poi tradotti in pratica per mezzo di capacità personali sul campo vero.

I motociclisti comuni avranno così in terreno coperto un minor percorso da fare per collegare il reparto fiancheggiante col grosso e ciò compenserà in parte la grande difficoltà del mantenimento della coesione e della direzione di marcia . - Forse, non di rado, i motociclisti dovranno ^{essere} sostituiti da uomini a piedi che sono meno soggetti ad imboscate e sono molto più sicuri; ciò dipenderà dal terreno; ma per principio, io consiglio a tener presente che quando vie-

ne al Comandante il " dubbio" sulla opportunità di usare il motociclista come mezzo di collegamento, é segno che quel mezzo non é più sicuro ed é meglio ricorrere ad altro mezzo, senza esitazione.

Se il terreno é molto coperto, tutto il sistema deve rattrappirsi; anche la losanga del grosso deve rannichiarsi. Tutto quello che si perde in raggio di sicurezza, deve trasformarsi in attività esplorativa, in un ricamo in un ronzio più dettagliato e fitto a sciame di pattuglie intorno alla colonna.

Nel terreno coperto, infine, l'avanguardia deve essere rinforzata perché nel terreno coperto forse torna ad essere di convenienza al nemico di appostarsi sui punti di certo passaggio della colonna per arrestarla, disturbarla piuttosto di attentarsi a cercare il fianco di una breve colonna attraverso le insidie e le coperture del bosco.

L'avanguardia quindi ritorna in maggiore onore nel terreno boscoso perché l'insidia nemica avrà convenienza a piazzarsi sulla direttrice di marcia, data la difficoltà di farla, lateralmente.

C.O.N.C.L.U.D.I.A.M.O.:

- 1°)- Il servizio di sicurezza in marcia deve essere inteso tale *da* consentire il più che sia possibile la continuazione indisturbata della marcia del grosso.
- 2°)- Il servizio di sicurezza in marcia si assume il compito di combattere per tenere lontano le offese che tendessero a turbare il movimento del grosso.
- 3°)- La formazione a losanga non sminuisce la responsabilità del compito di cui sopra, dei reparti di sicurezza.
- 4°)- In queste ~~le~~ regioni percorribili in tutti i sensi e scoperte, la sicurezza sui fianchi non ha minore esigenza della sicurezza sulla fronte ed a tergo. Vi é quindi almeno pe-

rità di importanza fra avanguardia - retroguardia - fianco guardia.-

- 5°)- Evitare di impiegare mezzi meccanizzati ad ogni occasione se vogliamo averne il forte concorso all'azione decisiva.
- 6°)- Non confondere il motociclista comune con i bersaglieri motociclisti i quali agiscono a squadre.
- 7°)- Teniamo presente che un Battaglione può marciare aderente a carri d'assalto e a motomitraglieri se questi compiono sbalzi dalla coda alla testa ogni 15 - 20 minuti.
- 8°)- Tutto il possibile si deve fare per servire di sicurezza la fanteria del grosso, il quale deve essere l'ultimo a distaccare reparti dal loro regolare movimento di marcia.
- 9°)- Abbiamo esaminato la posizione e la formazione di un reparto fiancheggiante, ed il concorso che può ricevere dai carri o motomitraglieri occorrenti a ragion veduta.

Generale G. Bitossi



COMANDO 1° REGGIMENTO MISTO MOTORIZZATO

N° di prot. Add.

El Abiar 11 febbraio 1936 XVI

INSEGNAMENTI DA TENERSI PRESENTI NELLE RIMANENTI ESERCITAZIONI
DI TIRO.

Tanta é la schiavitù alle strade e l'abitudine a vedere i propri reparti in colonna di via che dopo due mesi dall'arrivo in queste regioni senza rete stradale, si insiste ancora negli incolonnamenti.

Le marcie sono parte importante della guerra ma non presentano difficoltà di comando nelle minori unità, se sono fatte in colonna di via.

Le piccole esercitazioni quotidiane, devono rifuggire dalla ^{colonna} di via altrimenti i comandanti finiscono per fare quello che fanno i gregari cioè fanno del moto o, guidano una macchina. Questo non é addestramento.

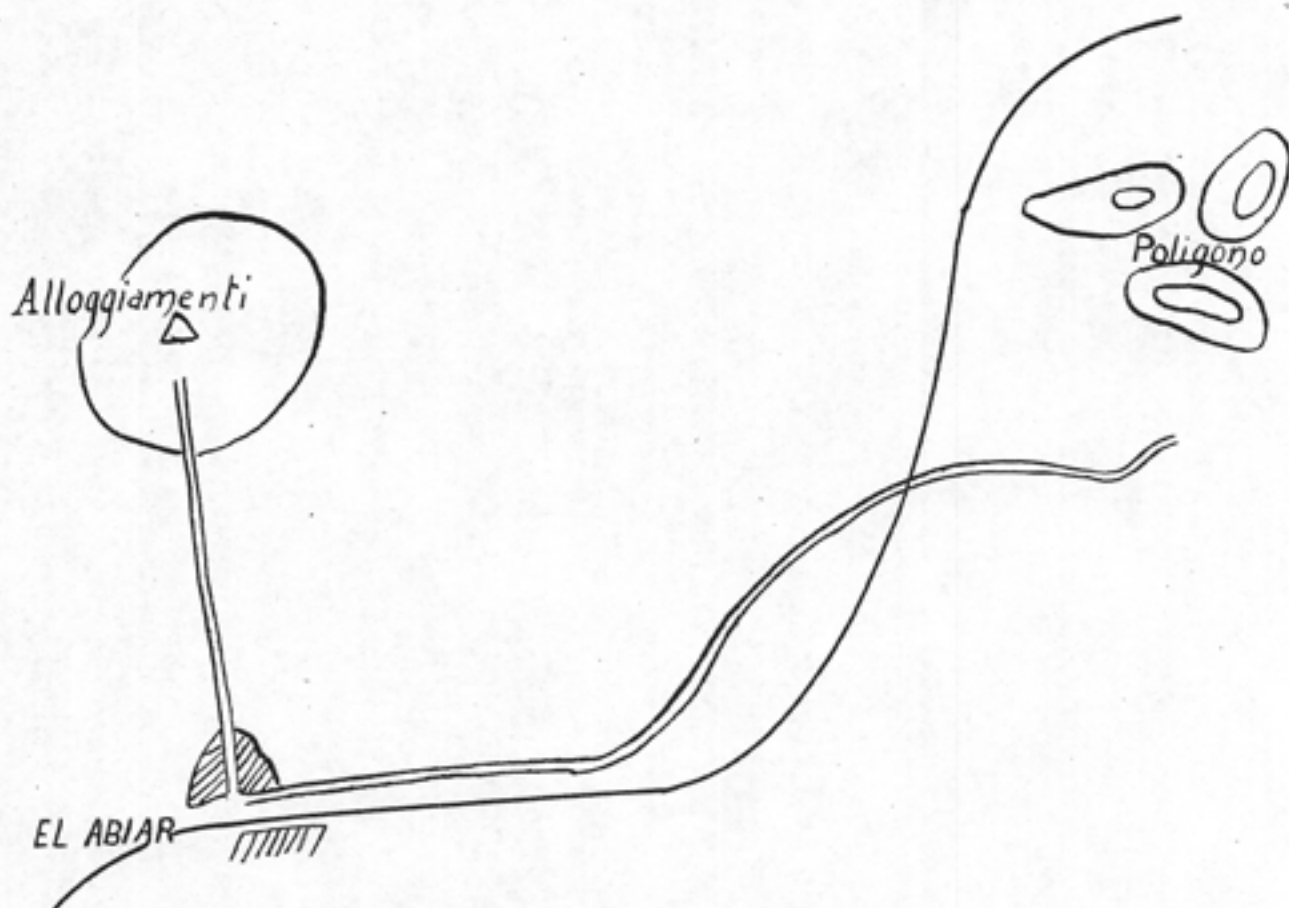
Se per la fanteria vi sono ragioni plausibili ch'io ho apprezzato, di evitare la marcia nell'alta erba bagnata per giusta considerazione di ordine igienico e sanitario, per i carri tali ragioni non esistono.

Al grado di addestramento in cui siamo, i carristi, e soprattutto i comandanti, si esercitano adeguatamente alla loro missione, solo se si chiudono nei carri e incrociano in formazione di manovra fuori dalle strade - si esercitano cioè soltanto, se fanno uno sforzo visivo, comprensivo, collettivo, di orientamento, di scandaglio, di interpretazione del terreno preceduto da uno sforzo d'immaginazione, da intese, da accordi, e seguito da correzioni a percorsi ultimati.

Si esce dagli alloggiamenti con un tema, e relativi compiti spiegati per uno scopo, con un obiettivo, o vari obiettivi facendo astrazione dalle strade. Già questi terreni sono troppo sinceri per un buon addestramento carrista, se poi andiamo anche sulle strade o sulle piste ed uno dietro l'altro, tanto vale rimanere a casa.

Che cosa centra tutto questo col tiro ?

Ho volutamente lasciato alla iniziativa ed al criterio dei comandanti di battaglione di approfittare delle esercitazioni di tiro per esplicare un addestramento completo, inquadrato, realistico, senza sensibili limitazioni di carburante ed ho scelto un poligono vicino per compensare automaticamente tale voluta limitazione; ma né il XXI° né il XXXII° Battaglioni carri d'Assalto, hanno sfruttato i mezzi a loro disposizione secondo quello spirito addestrativo che ha cercato di fare intendere in questi due mesi di comando.



Mi spiego :

Il terreno fra gli alloggiamenti e il poligono di tiro, a Nord della ferrovia é percorribile in ogni senso, senza danni. Per andare dagli alloggiamenti al tiro non si ha che da voltarsi verso Est e andare diritto. Tirare diritto, semplicemente. I "se", ed i "ma" non arrivano a nulla. Ora é avvenuto che tutti i reparti di carri sono andati al poligono passando per le vie di El Abiar, coi carri uno dietro l'altro come i vagoni di un treno facendo, un percorso piú lungo senza rendimento istruttivo. Non ha valso che io ripetutamente con la motocicletta mi sia recato dagli alloggiamenti al poligono direttamente fuori strada. Né che a cavallo sia giunto sul poligono del Nord. Con questo intendevo di suggerire di disancorarsi dalle strade, di spaziare di motorizzare, le menti ; ma i reparti " romani " hanno continuato imperterriti a ricalcare le piste arabe. Io penso che la nostra superiorità sul nemico di domani negro o biondo, debba consistere nella nostra capacità di manovra, nel nostro spirito offensivo che sono sinonimi, e presuppongono, una volontà esercitata.

L'azione di comando é una continuazione di atti volitivi ragionati. Un reparto celere senza una direzione ben ragionata e voluta é in serio pericolo. Meglio procedere con una volontà precisa, che andare per andare.

Occorre distinguere e fare distinguere ai carristi profondamente l'automobilismo civile dalla meccanizzazione, l'automobilista dal "carrista"? Questa differenza risiede prima di tutto sulla caratteristica della meccanizzazione che é il "fuori-strada", il "mai in colonna", "la libertà di direzione individuale" la "attitudine al combattimento". Il Comandante é sempre fuori strada.

Attenzione a non fare entrare la "burocrazia" nell'addestramento coi carri. Nel caso in questione (esercitazione di tiro) l'unico ostacolo al transito in ogni senso di questi

terreni è la strada ferrata; ma dobbiamo ringraziarlo perché ci obbliga^a doverlo superare, cosa d'altra parte facilissima e senza pericolo di danneggiamenti per dei carristi esperti e giudiziosi quali noi siamo.

Quanto al tiro in sé stesso mi ha soddisfatto. Si vede che l'istruzione tecnica sulle armi è stata ben curata, ed anche il puntamento.

Ho l'impressione che non tutti e due gli uomini di ogni equipaggio abbiano tirato; e questo è necessario per la loro INTERCAMBIABILITA'.

Ho anche osservato una eccessiva linearità e vicinanza dei bersagli tra loro.

Nei tiri che rimangono da fare desidero vedere il progresso dell'addestramento a cominciare dall'uscita dagli alloggiamenti.

G. Bitossi.



LA VOLONTA' DELL' ATTACCO CHE SI FA STRADA

Non tutti conoscono l'origine della parola " tank " .

Per conservare il segreto della fabbricazione del loro carro gli inglesi lo avevano inizialmente battezzato "water carrier" ma con la mania delle iniziali il nome apparve ben presto sconveniente (W.C.) e lo si rimpiazzò con quello di "tank" che vuol dire serbatoio.

Ricorrere ad un vocabolo straniero non é necessario in Italia dal momento che noi disponiamo di un vocabolo : "carro", dal latino "carrum", di antica nobiltà, familiare ai nostri padri per designare l'equipaggio di guerra degli dei e degli eroi, vocabolo che trova più recenti reminiscenze in quello di "carroccio" al quale dà onore la nostra patria.

I carri inglesi fecero le loro prime armi il 15 settembre 1916 a Flers con una prematura e stentata apparizione, che fu un vero fallimento. Essi non servirono altro che a richiamare sui disgraziati reparti contigui, una valanga di proiettili di artiglieria.

Nonostante il discredito derivante dall'insuccesso Francia ed Inghilterra misero in costruzione altri carri che nel 1917 diedero a loro volta i primi esperimenti nei quali però si ricadde nel medesimo errore di impiegare le tanks in piccolo numero, senza riservare ad esse una missione speciale adatta alle loro possibilità, senza scopi, ben precisati, e senza riguardo alle condizioni del terreno che le condannava alla perdizione.

Soltanto nel novembre 1917 si vede il primo impiego razionale dei nuovissimi mezzi secondo un progetto studiato in precedenza , su terreni possibili.

Furono 126 carri che attaccarono su di un fronte di 12 Km. senza preparazione di artiglieria. Parlo della battaglia di Cambrai - 20 novembre - 6 dicembre 1917 - che segnò un indiscutibile successo per le nuove armi.

Nel 1918 si tornò tuttavia a ripartire le tanks su larghissime fronti, fino a 90 Km., venendo meno in tal modo al principio della massa ed isolando l'azione di ogni carro al punto da renderlo per il nemico un fastidio quasi trascurabile.

Ben diversi risultati si conseguirono più tardi nella memorabile offensiva di Magin l'11 giugno 1918 allorché i francesi con 160 Schneider e Saint Chamond, travolsero i tedeschi che con 14 divisioni speravano di prendere Compiègne in 48 ore.

Tornati così alla tattica di Cambrai, ottimi risultati si ottennero anche più tardi ad Hamel, a Moreuil, ad Amiens.

Alla fine del 1918 la causa dei carri può dirsi definitivamente vinta.

Questo modestissimo mio tentativo si limita a considerare il "perché " dei carri armati nel combattimento, a considerare cioè la ragione per la quale la loro adozione - in proporzioni molto varie, ma in tutti i paesi é ormai decisa.

Le differenze che debbono rilevarsi fra i carri armati ed i carri veloci stanno sopra tutto nelle dimensioni, o meglio nel-

l'ingombro che essi fanno sentire a chi li impiega - nella velocità - nel numero degli uomini di equipaggio - nel numero delle armi e loro genere - nel grado di visibilità dall'interno - nella vulnerabilità conseguente dalla rispettiva massa di bersaglio offerta - nella capacità di percorrere terreni difficili e di occultarsi ecc.

A meno che in avvenire non appaia la convenienza di mettere in una carezza senz'altro un uomo solo, difficilmente si potrà desiderare un carro di dimensioni più ridotte del carro veloce Ansaldo 33, dimensioni che gli permettono già di nascondersi, anche sui terreni notevolmente scoperti, dietro semplici cespugli e leggerissime pieghe del terreno.

Si può quindi dire che il carro veloce Ansaldo 33 è una realizzazione italiana del combattente corazzato capace di fare a meno del fuoco di artiglieria per avanzare sotto il fuoco della fanteria.

Nell'addestramento del fante bisogna riconoscerlo, la baionetta ha un posto apparentemente assai modesto; ma la presenza della baionetta nell'armamento del soldato è però di una eloquenza senza equivoci; essa significa implicitamente che si deve finire corpo a corpo, addosso all'avversario.

Orbene, si può affermare subito - per associazione di idee, che anche il carro veloce dice alla sua guida che bisogna arrivare con l'urto a sopraffare l'avversario.

Si può affermare per conseguenza che il fuoco, di massima, per il carro veloce è azione complementare, mentre il suo scopo dominante è di avanzare. Il carro che si ferma per sparare rinunciando a proseguire, tradisce le caratteristiche e lo scopo per cui è nato che è quello di "fare la strada".

Le azioni di fuoco competono, se mai, alle truppe che seguono e non al carro.

Converrà indubbiamente usare il fuoco alternato al movimento in frequenti circostanze, come per proteggere altri carri infortunati ed altra truppa amica. Si può dire che di massima contro nemico fermo è preferibile agire col movimento finché il terreno lo consente. Contro nemico in movimento invece è redditizio anche il fuoco da carro fermo, alternato a movimento.

Il fuoco del carro in movimento è un fuoco di puro effetto morale senza efficacia alcuna.

I PERICOLI DEL CARRO

Le offese che un carro ha da temere sono:

- quelle operate dal terreno, compreso le difese poste dal nemico;
- quelle delle armi anticarro, dell'artiglieria, congegni esplosivi; mitragliatrici avversarie.

Per le prime, quelle del terreno, esse devono essere considerate prima di impegnare i carri. Una volta impegnati, se quelle difese impediscono l'ulteriore avanzamento del carro, l'eventuale suo ripiegamento ed arresto implica una tremenda responsa-

bilità morale da parte di chi lo decide, responsabilità che debbono essere ben considerate fin dal tempo di pace per le enormi conseguenze che possono derivare.

Se l'offesa è delle armi anticarro o dell'artiglieria o di altro tiro, il carro deve proseguire ancora più decisamente all'obiettivo prestabilito. In questo caso, il fuoco del carro anche in movimento, deve essere diretto sui serventi della arma anticarro appena questa sia visibile. Il fuoco in questo caso, come nelle generalità dei casi, non è fine a se stesso; il fine è sempre: "AVANZARE". Ma poiché l'avanzare implica il vedere, il problema della visibilità è uno dei più importanti da risolvere per la condotta tattica del carro veloce (assai più serio di quello che non sia per i carri armati nei quali il punto di vista è più elevato). Si deve vincere il terreno per vincere il nemico e per vincere il terreno bisogna sufficientemente vederlo.

Ora, le fessure limitatissime, il traballamento del carro in moto, l'altezza dal suolo del punto di vista dell'equipaggio (meno di un metro) sono le tirannie esercitate sul fattore "visibilità" in omaggio ed in vantaggio di un'altro fattore di importanza pure grandissima: "la protezione".

Bisogna acquistare la capacità di vedere ed apprezzare il terreno attraverso le feritoie; per questo non c'è che l'esercizio; ma in caso di necessità, bisogna avere il coraggio di aprire gli sportelli quel tanto che basti per non andare (mi si passi l'espressione) con la testa nel sacco.

Mi sia permesso anche, a questo proposito, di esprimere il parere che si sia finora abusato, nelle esercitazioni di pace, nel far la strada al carro mediante uomini a piedi incaricati di segnalare premurosamente al pilota quello che deve fare.

Questo sistema è dannosissimo per l'abilitazione del pilota. Il sistema deve essere "un'altro"; deve essere quello di dare ordini chiari al pilota fuori dal carro, prima che incominci il movimento ed abbandonarlo poi, anche nelle istruzioni, al suo destino, stabilendo unicamente dei segnali di allarme e di interruzione del movimento per i casi in cui il carro corra estremo pericolo.

È assurdo pensare che in combattimento un uomo possa precedere a piedi il carro.

Bisogna avere il coraggio di guardare in faccia la realtà del combattimento così come affrontare l'equipaggio chiuso nel carro. La questione del movimento e della condotta del carro è capitale, essa si riferisce al terreno assai più che al nemico. La corazza difende dal nemico, ma dal terreno deve difendersi il pilota e deve difendersi attaccandolo, aggredendolo intelligentemente, con ardimento e con garbo, partendo dal principio che vinto il terreno, il nemico è vinto.

Per decidere sull'opportunità di impiegare i carri bisogna innanzi tutto saper giudicare con sicurezza e con senso di re-

sponsibilità se un terreno antistante è percorribile o proibitivo.

Talvolta il terreno è soltanto apparentemente proibitivo; talvolta, visto alla lontana, sembra di una facilità estrema mentre un solo ostacolo trasversale, invisibile ed insospettato ne limita ad un certo punto inesorabilmente la transitabilità.

L'acqua profonda più di 55 centimetri, i pantani ed acquitrini, i ghiaietti umidi e melmosi sono perniciosi per l'andamento dei cingolati in questione.

Talvolta l'estensione della fronte di attacco subisce delle strozzature che implicano delle trasformazioni, incollamenti, spiegamenti. Queste strozzature devono essere più che sia possibile previste dal comandante che predispone l'azione e possibilmente riconosciute o sondate ad evitare che costituiscano intasamenti o trappole con irrimediabile perdita dei preziosi mezzi impiegati.

Tutto questo insieme di indagini, di induzioni e di deduzioni si riferisce sempre al terreno, quindi lo studio del terreno - in senso diverso da quello comunemente inteso in tattica, cioè più plastico, più materiale, più pedestre se vogliamo ma non meno difficile - è indispensabile ed inseparabile dalla condotta e dall'impiego dei carri veloci.

I CARRI ARMATI, NEL COMPLESSO QUADRO DEL "MATERIALI".

È palese ormai che l'offensiva non ha i mezzi per ottenere quella duratura superiorità sulla difensiva che consenta la continuità dell'avanzata, senza la quale non vi è sviluppo di capacità offensiva. E questa superiorità non c'è nonostante che nella guerra mondiale siano state introdotte almeno quattro innovazioni della più alta importanza e cioè: gli aereoplani, i carri armati, i gas, gli autotrasporti che nel campo strategico possono a ragione, specie l'artiglierie considerarsi come un'arma.

Nella guerra stabilizzata se noi volemmo avere il modo di avanzare contro il nemico, bisognava sviluppare questi mezzi di lotta perché solo il loro sviluppo poteva fare ottenere tale scopo.

Ciascuna di queste quattro armi infatti si dimostrò capace di esplicare una azione decisiva nella guerra. Esse sono state sviluppate tardivamente, parzialmente e timidamente.

Tuttavia è stato affermato autorevolmente:

- che le artiglierie autotrasportate hanno reso invincibili molte difensive;
- che se il lancio di bombe degli aerei anziché di 5 tonnellate fosse stato di 500 sulle città e sugli stabilimenti nemici, il risultato sarebbe di carattere decisivo;
- che se i tedeschi all'inizio avessero usato gas velenosi in proporzioni sufficientemente vaste e prima che l'avversario

avesse le maschere di protezione, essi avrebbero probabilmente infranto il fronte occidentale;

- si é anche affermato che se gli inglesi avessero sviluppato le tanks fino ad averne qualche migliaio e le avessero poi impiegate come nella battaglia di Cambrai, in proporzioni più vaste e con le riserve di fanteria al loro seguito, avrebbero probabilmente spezzato il fronte nemico, obbligando i tedeschi ad una continua ritirata.

Siamo dunque in presenza di nuovi fattori, ciascuno dei quali possiede qualità decisive.

Ma tutto questo va bene se ci riferiamo alla guerra stabilizzata: può divenirlo ma ci vuole la volontà o la sotto-missione sufficiente dei rispettivi contendenti perché tale sia.

Bisogna poi ricordare che il totale delle nostre risorse é limitato e che la decisione che sarà presa nei riguardi dello sviluppo delle nuove armi, tanto per gli uomini quanto per il materiale, deve effettuarsi per la maggior parte a spese delle vecchie.

Non é il caso di soffermarsi a considerare la convenienza di creare un esercito essenzialmente diverso dalla sua attuale meccanizzazione, bisogna riconoscere che noi procediamo con cautela anche perché dobbiamo tener conto della natura dei nostri terreni, oltre alle esigenze ed alle difficoltà nel campo costruttivo e finanziario.

Dobbiamo però esser pronti a liberarci dalla tradizione dei metodi convenzionali e capaci di prevedere tempestivamente ed in modo adeguato la condotta da tenersi per evitare di fare costose esperienze e di esporre le nostre idee ad essere conosciute al nemico.

I CARRI ARMATI E VELOCI NELL'ATTACCO.

In base all'esperienza della guerra, per quanto riguarda i carri armati ordinari, dobbiamo convenire con francesi ed inglesi che gli attacchi a massa su grandi fronti sono sempre riusciti e soltanto essi sono riusciti, mentre azioni sminuzzate di pochi mezzi non hanno dato alcun frutto.

Per quanto riguarda il ~~carro~~ carro veloce, che é la minima espressione di una vita di mezzo tra il carro armato e l'auto-blindo, si sente che esso partecipa dello stesso principio, ma in un quadro proporzionato alle dimensioni dei campi di battaglia delle azioni preliminari, di unità celeri, di distaccamenti incaricati di missioni, speciali come anche di avanguardie di grandi unità non celeri, cioè a dire con la fanteria.

Il carro veloce é, in circostanze adatte ma non rare, per le truppe celeri o nelle avanguardie in genere, un mezzo che sostituisce con vantaggio di tempo, il colpo di artiglieria che annienta e neutralizza il fuoco di una o più armi automatiche nemiche e che avanza malgrado il loro fuoco. Si presta perciò alle azioni di presa di contatto.

Ma procediamo con ordine : secondo l'esperto pensiero di Lord Churchill, primo Lord dell'Ammiragliato dal 1911 al 1916, ~~il~~ il movimento offensivo di grandi unità può essere arrestato :
= dalle pallottole e scheggie di proiettili che annullano negli uomini e nei cavalli la capacità di movimento;
= dalla confusione della lotta.

Le pallottole e le scheggie sarebbero meno temibili durante la notte, ma d'altra parte, la confusione sarebbe molto più grande.

Se durante la notte vi fosse qualche mezzo per dominare la confusione esso sarebbe enormemente vantaggioso.

Allo stato delle cose, l'attacco durante la notte è quasi impossibile : tutti perdono la strada ed ogni cosa abortisce.

E' certo che durante la notte, l'attacco, se potesse aver luogo, avrebbe tutti i vantaggi; la difesa non potrebbe muovere fino all'alba.

Non potendo effettuare l'attacco, la fanteria può tuttavia anzi deve, considerare la possibilità di effettuare durante la notte almeno la massima parte della preparazione dell'attacco in modo che la sua situazione del mattino sia la conseguenza dell'azione svolta nell'oscurità.

Se a tale vantaggio si aggiungesse una immunità relativa delle "punte di attacco" contro le pallottole e le scheggie, può dirsi credo, che si sarebbe fatto un passo avanti sulla via della vittoria.

Orbene, i carri armati in genere, realizzano una efficace protezione di acciaio contro i piccoli proiettili e, per il loro impiego, teoricamente non si dovrebbe temere che l'urto diretto di una granata, sempre quanto s'intende, il terreno sia conciliante.

- o -

Nelle operazioni di truppe celeri ammettiamo pure che vi sia una iniziale fase di velocità, una specie di gara fra gli opposti avversari celeri, per arrivare ad un determinato punto conteso dal terreno il cui possesso sia vantaggioso per le ulteriori operazioni. La fase critica dell'operazione tattica anche per le truppe celeri, non è in quella incruenta gara di velocità.

Il conflitto non comincia che al momento in cui avviene il primo contatto col nemico. Individuare distintamente quel momento definire ora le linee generali e le generiche circostanze in cui avverranno i primi contatti, non è possibile. Di solito nelle esercitazioni di pace, sono uomini di punta, saranno pattuglie che vengono prese d'improvviso sotto; il fuoco di una o più armi automatiche appostate, invisibili : una scarica che investe due uomini di punta o che, avendo trascurato gli uomini di punta, si abbatte su di un reparto di avanguardia? Questa scarica in caso vero arrestata istantaneamente la truppa già

valorosa del mondo e se altri uomini si fanno avanti, seguono la sorte dei primi.

Alla prima raffica é cominciata la presa di contatto: si tratta di continuare l'avanzata in qualsiasi modo, di penetrare con un minimo di velocità; ci si contenterebbe di poco, di pochissimo;

" avanzare o non avanzare", questo é il problema.

~~specie~~ Il Comandante del reparto celere può preferire é vero, e ~~specie~~ deve evitare il combattimento: in tal caso dopo un rapido esame del terreno, egli dispone per una variazione dell'itinerario e se un reparto é di cavalleria, abbandonando le strade cercherà di raggiungere il suo obiettivo aggirando la prima resistenza incontrata.

Ma inevitabilmente, ad un certo punto, i suoi uomini di punta, od altri suoi elementi di sicurezza, sono fatti segno nuovamente ad un fuoco che arresta. In breve: il reparto prima e poi avrà un progressivo incontro di resistenza. Non si tratta più di tentare di qua e di là ma di combattere.

Il problema in definitiva sta nel progredire ad ogni costo contro il fuoco micidiale di armi automatiche avversarie e, per le truppe celeri, non é tanto il fuoco dell'artiglieria nemica quanto le raffiche delle mitragliatrici che arrestano il movimento.

Il carro veloce Ansaldo 33 rappresenta lo scudo avanzante.

Se questo scudo avanzasse solo sulle strade sarebbe poco, ma sarebbe già qualche cosa. Orbene, quest'arma ausiliaria - corazzata semovente - esce dalle strade con sufficiente disinvoltura cosicché coordinando i propri atti con quelli delle truppe celeri, può creare l'ambiente nel quale queste ultime possano esplicare la loro caratteristica di mobilità. L'uomo che é dentro il carro veloce é inviolabile. Per contro, la zona delle traiettorie nemiche non lo é più per lui, perché il carro prosegue fino ad opprimere con l'urto e la confusione l'origine di quelle traiettorie.

I carri costituiscono dunque un elemento di attacco che potrà divenire di primo ordine perché già, ripeto essi escano dalle strade e se arrivano attraverso il terreno vario, e spesso arrivano, la loro azione di urto e di fuoco é particolarmente ricca di effetti morali.

L'azione dei carri veloci, a breve o lungo raggio, finirebbe però con lo spegnersi sterilmente se non fosse inquadrata nella manovra dei celeri o di punte di fanteria; in altre parole: l'azione dei carri non può essere fine a se stessa.

Hanno grande peso sui risultati della cooperazione dei carri veloci:

- 1° - la scelta della direzione di impiego dei carri;
- 2° - il giusto momento della loro entrata in azione;
- 3° - il giusto momento per l'amplificazione e lo sfruttamento del loro successo da parte delle truppe che devono de-

cidere della riuscita del disegno di manovra.

La manovra deve delinearci chiara nella volontà di chi impiega i carri veloci, tenendo presente che la scarsissima visibilità del carro impone grande semplicità di compiti. Le azioni complicate devono essere scartate senza esitazioni.

I carri veloci, una volta visto il proprio obiettivo (nemico), non hanno che da trovare la via per oltrepassarlo e proseguire fino a che a loro volta, non sono sorpassati dalle truppe celeri o dalla fanteria sopravveniente.

L'apparizione dei carri veloci, deve presumersi, determinerà nel nemico atti di reazione e di difesa che richiedono senza dubbio un certo tempo: ne consegue che se il movimento dei carri è lento o se si alterna con soste troppo frequenti adottando gli sbalzi, viene favorita con queste perdite di tempo la reazione avversaria ed i carri, fermi, si espongono al tiro di artiglieria.

Necessità, quindi, di spingere l'avanzata dei carri a quella velocità massima media che le esigenze tecniche, la natura del terreno, i collegamenti fra carro e carro determineranno nel loro insieme.

L'azione dei carri contro fanteria, in confronto di azioni contro truppe celeri, si esplica in un campo più complicato per la intensità del nemico (fanteria) e per molteplicità delle sue armi, non esclusi gli autocarri.

Contro la fanteria in formazione di combattimento ogni carro deve sopraffare successivamente più di un centro di resistenza avversario ed in questa mischia, si vale del fuoco oltre che dell'urto. In questa fase in cui reca lo scompiglio nel nemico e lo obbliga ad esporsi e scomporsi, scaturisce l'occasione e la possibilità dell'entrata in azione del fuoco delle truppe cooperanti coi carri ed anche dell'artiglieria.

- In questa penetrazione, la corazza del carro difende perciò l'equipaggio, più che altro, dal fuoco delle truppe amiche e della propria artiglieria che tira senza tener conto, per lui, di distanze di sicurezza. L'equipaggio del carro veloce procedendo, passa dunque per una prima fase di movimento nella quale sfida i proiettili del nemico che si abbattono sulle sue corazze frontali; entra poi nella seconda fase nella quale le corazze posteriori saranno le più esposte al fuoco delle armi amiche.

- o -

Il collegamento dei carri fra loro e fra le truppe cooperanti ed i carri veloci, si mantiene dall'indietro all'avanti.

I carri non hanno il dovere di segnalare le posizioni raggiunte; sono i reparti che ne sfruttano l'azione che devono tenersi collegati con i carri.

Questi ultimi devono essere serviti, alimentati, sfruttati nel

loro successo..... mai fermati.

=====

Ho bastantemente insistito sulla stretta relazione che lega inseparabilmente qualsiasi progetto d'impiego di carri con lo studio del terreno; non sarà tuttavia inopportuno, penso, un accenno all'impiego di carri veloci sui nostri terreni di confine Orientale:

Il terreno boscoso e montuoso, proprio delle nostre frontiere, valorizza, é vero, l'uomo a piedi e l'arma individuale..... non le macchine.

Tuttavia, il carro veloce, a differenza dei carri armati di maggior mole, può trovare passaggi e campi d'azione insperati dopo un soggiorno prolungato di ricognizione nel bosco ed ai suoi margini, in prossimità delle nostre frontiere.

Il difensore, con qualunque mezzo, può trovare in questo terreno un grande amico, purché lo abbia saputo conoscere dettagliatamente, profondamente in precedenza. Le asperità del bosco, i suoi segreti, si schiereranno in favore di quell'avversario che meglio li abbia saputo indagare e volgere a proprio vantaggio.

Ora é in facoltà nostra di addomesticare fin dal tempo di pace le zone di confine, migliorarne la rete di comunicazione anche nei riguardi della percorribilità per i carri veloci.

Sarà discutibile che ciò possa essere vantaggioso sotto qualche riguardo, ma sta di fatto, che con poche giornate di lavoratori e senza spesa, al momento opportuno, quasi tutte le comunicazioni del tratto di frontiera orientale e di altri tratti affini, si renderebbero totalmente percorribili da carri veloci.

Se si decidesse in questo senso, converrebbe premunirsi nello stesso tempo da incursioni di carri avversari e poiché questi ultimi hanno una carreggiata superiore ai nostri Ansaldo 33, sembrerebbe buona difesa accessoria intercalare accennatamente nei punti di più probabile ed obbligato passaggio verso confine, delle strozzature a guisa di "sagome limite", larghe ed alte tanto da lasciar passare il nostro carro veloce (metri 1.40) per M. 1.10) e non i carri avversari di maggiore carreggiata ed altezza. La strozzatura potrebbe essere eseguita con pilastri e mediante grossi alberi già esistenti. Il carro veloce nella zona di frontiera, quasi ovunque, é il mezzo ideale per imbastire con carattere di improvvisazione una copertura difensiva, talvolta anche con una copertura offensiva in corrispondenza delle comunicazioni e degli sbocchi naturali.

Carri veloci disposti in profondità ed a scacchiera, con disposizione topografica prestabilita, anche se limitati nella possibilità di movimento, costituiscono pur sempre altret-

tante mitragliatrici blindate resistenti, in molti casi, anche alle schegge, organismi suppletivi che possono con probabilità di successo superiore agli altri comuni mezzi, ingaggiarsi con carattere di sorpresa in uno scambio di offese preliminari con l'avversario.

Quandanche si neghi ogni possibilità di avanzata ai carri veloci sulla nostra frontiera, resta pur sempre in loro una grande attitudine a tenere in rispetto l'avversario integrando l'azione di rade truppe appiedate e mercé, le opportune predisposizioni resta a loro sempre la possibilità di ripiegare per la strada per la quale hanno avanzato. In questo caso emerge la opportunità di una mitragliatrice posteriore, per il tiro in ritirata, mitragliatrice che oggi manca nei carri veloci.

Entriamo ora un pò in famiglia dei carri.

I QUADRI -

Nei carri la missione dei quadri superiori al grado di capitano, nella battaglia, è più organizzativa che combattiva, tecnica che tattica, ma essa si estrinseca in una importante parte artistica sotto l'aspetto della collaborazione, della consulenza presso il comandante della unità celere e di fanteria alla quale i carri sono assegnati.

Effettivamente, come azione di comando, una volta chiusi gli sportelli sul capo degli equipaggi e sigillati dal fuoco avversario, ben poco influisce sulla operazione, la presenza del capo. Perciò si può dire che l'azione di comando del comandante di squadrone, è identica tanto se i plotoni agiscono riuniti, quanto se agiscono separati.

Il comandante tattico più elevato in grado che ha possibilità di condurre un'azione con qualche indirizzo personale è il comandante dello squadrone. Non è tuttavia da escludersi che il comando tattico salga al comandante di gruppo ed anche al comandante di reggimento, ma l'azione di comando in tali casi, si arresta al momento dello scatto dei carri e si smiuzza nelle singole azioni di squadrone e di plotone.

In effetto l'azione di comando, ripeto, può esplicarsi fortemente anche durante l'azione da parte del comandante di gruppo e di reggimento, ma è l'azione dell'esempio, è l'idea della presenza del capo che condivide il rischio: "Miei soldati, io sarò con voi" questa frase, eserciterà grande effetto per tutta l'azione.

E' bene stabilire chiaro dunque, che il comandante di una unità qualsiasi di carri veloci che riceve ordini di ripartire i suoi mezzi fra differenti dipendenze, qualunque sia il suo grado, partecipa col suo carro all'azione più importante perché soltanto così, conferisce ad ogni equipaggio la fiducia nel successo ed un altro coefficiente volitivo alle sin-

gole azioni. L'esempio trascina tanto più quanto più elevato è il grado e l'età di chi lo dà.

GLI EQUIPAGGI.-

L'individualismo dei carri veloci caratterizza le loro azioni.

Chiusi gli sportelli, l'equipaggio invisibile, inaccessibile è abbandonato a se stesso: tutto dipende dal battito di due cuori e di un motore.

Attraverso le anguste fessure, dalla bassa e scomoda posizione, nel frastuono assordante del motore, un po' ciechi ed un po' sordi, quei due uomini, devono trionfare del terreno mantenendo la giusta direzione dell'attacco ed il collegamento a vista con gli altri carri.

Essi sono protetti da buon acciaio, questo è molto incoraggiante e deve ispirare alla calma.

Sotto il tiro della granata dell'artiglieria; il carro cerca salvezza nell'avanzare più decisamente. Sotto il tiro innocuo e trascurabile a shrapnel o di mitragliatrice, il carro procede imperturbato, preoccupandosi soltanto delle accidentalità del terreno da superare.

Il capocarro deve essere anche brevettato pilota e deve avere la facoltà di fare da pilota quando crede. Il pilota dev'essere anche mitragliatore.

La figura del capocarro, quando non guida egli stesso, può essere paragonata a quella del cavaliere, mentre il pilota sarebbe il cavallo generoso, tutt'uno col carro.

Il capocarro è sempre il comandante del carro veloce. Egli giudica l'itinerario più conveniente e lo prescrive al pilota, fissandogli sul terreno successivi punti intermedi per raggiungere con movimento ininterrotto l'obiettivo. Il pilota si regola poi di sua iniziativa per superare gli ostacoli e per portare il carro laddove vuole il capocarro.

I RIFORNIMENTI IN COMBATTIMENTO -

I rifornimenti "cingolati" per carri veloci non rappresentano ancora oggi, per i reparti una necessità imprescindibile. Le azioni dei carri veloci sotto il fuoco si presuppongono relativamente brevi dal momento in cui i carri le iniziano, essendo possibilmente il completo. Sarà difficile che l'azione duri nel suo complesso più di 150 chilometri su strada e di sei ore in terreno vario. E vi è anche un limite alla resistenza degli equipaggi che può essere considerato vicino al limite di autonomia del carro.

La necessità di un rifornimento cingolato con altro carro corazzato, presuppone dunque una permanenza dei carri veloci sotto il fuoco che va al di là delle durate che umanamente può imporsi all'equipaggio.

Si deve anche ammettere che durante la notte e ove il terreno non sia totalmente scoperto, qualche portatore a piedi può recare al carro 10-20 litri di benzina come del resto i fanti portano sul campo di battaglia una marmitta, una cassetta di cartucce, un bidone.

=====O=====

CONCLUSIONE

Tutta l'arte militare oggi é perplessa dinanzi agli ultimi 400 metri da attaccare.

Popoli ritenuti imbelli, come il cinese, hanno tenuto duro su linee trincerate all'improvviso e difese da armi automatiche.

Si é detto - per esempio - che tali armi sono :
" eminentemente offensive". Questo non é vero.

Ma già S.E. il generale Grazioli piazzò sul tappeto chiaramente il suo "problema" centrale" consistente per la dottrina tattica moderna, nel ridare all'attacco il perduto predominio sulla difesa.

Orbene questo problema che si erge terribilmente davanti alla fanteria é lo stesso che tronca alla cavalleria ogni possibilità di attraversamento del campo di battaglia. E' lo stesso che si presenta alle truppe celeri in presa di contatto. E' lo stesso contro il quale si schiaccia il servizio di avanguardia. E' il problema di rifare la continuità alle azioni di punta, affinché non avvenga più l'arresto e lo sfiancamento delle masse nel senso laterale, sfiancamento che é il principio della guerra di trincea.

Il problema origina dalla vulnerabilità, dalla fragilità della carne, che limita materialmente e deve limitare intelligentemente l'audacia dell'uomo combattente.

Fin dagli antichi guerrieri vediamo impugnare con la destra l'arma di offesa e con la sinistra lo scudo difensivo.

Più tardi i cavalieri medioevali si coprirono la persona e coprirono il loro cavallo di corasse, sacrificando la mobilità alla vitalità e per poter insistere nella lotta conferendo all'arte e alle doti militari la superiorità che in tutti i tempi esse hanno avuta sulla forza bruta.

Sono passati quei tempi, ma i problemi si ripetono e non si risolvono sulla base degli stessi principi.

Alle storiche armature si sostituiscono oggi congegni assai più complicati ma quasi viventi e di una impressionante capacità di perfezionamento e di progresso. Certo, essi non sono meno degli delle antiche armature di entrare trionfalmente nella storia della guerra e nello stile della cavalleria.

Per ben prepararsi alla guerra bisogna soprattutto "credere"

alla sua prossima realtà ed avere fiducia nei mezzi che dobbiamo impiegare. Se non si crede, non si prepara.

Questi carri veloci che io ho avuto l'onore di prendere in consegna e di organizzare in reparti, sono destinati alla guerra come noi ufficiali, come la nostra truppa, come i nostri cavalli e le nostre armi. Tutto questo insieme di uomini, di cavalli e di macchine deve essere una sistema unico, obbediente ad uno spirito offensivo pratico. Lo spirito offensivo pratico è quello che tiene conto dello scudo oltre che dell'arma.

Il carro veloce Ansaldo 33 non è un punto di arrivo; è una prima realizzazione italiana del combattente corazzato capace di fare a meno del fuoco di artiglieria per avanzare sotto il fuoco e idoneo ad avanzare nell'imperversare delle opposte traiettorie di armi portatili. Il Carro veloce su forme di terreno non molto accidentato può mettere fuori causa più di una mitragliatrice avversaria come farebbe un cannone per fanteria. Il carro veloce permette in virtù della corazza di cui è fornito, all'artiglieria amica, di continuare il tiro sraghnel senza tener conto, per lui, delle distanze di sicurezza.

Il carro veloce è di per se stesso un'arma, la cui efficacia, la cui potenza, dipendono dalla sua mobilità in terreno vario; può produrre effetti col movimento, con l'urto, col fuoco e in virtù della sua corazza di acciaie e del suo piccolo ingombro, può mescolarsi alle formazioni delle altre armi senza recar loro danni.

Le truppe con le quali esso opera, trovano in lui un vero mezzo di trazione morale.

Il carro veloce - insomma - è la volontà dell'attacco che si fa strada.

Arriverà.

COLONNELLO BITOSI