

NOTE BELLA DIVISIONE

CORAZZATA

Agosto 1940 - XVIII.

- Generale Gervasio BITOSI



NOTE SULLA DIVISIONE CORAZZATA

P R E M E S S A

Allorché, rimpatriato dalla Spagna, fui ricevuto dal Sottosegretario alla Guerra, l'Eccellenza volle sapere che cosa pensavo circa la costituzione avvenire della Divisione d'Assalto Littorio che per volontà del Duce non doveva sciogliersi.

Dopo varie ipotesi e prospettive l'Eccellenza mi manifestò infine che era nella sua intenzione di trasformare la Divisione d'assalto in Divisione Corazzata.

Mi limitai a dichiarare che non gradivo un tale comando soprattutto perché sotto l'etichetta della "Divisione corazzata" vedevo ancora i vecchi carri veloci o carri d'assalto, o carri L sui quali, per esperienza, sapevo quale onesto assegnamento si può fare con truppe celeri e quale non si deve fare con G.U. corazzate.

Il carro veloce o d'assalto o leggero fu da me introdotto nei reggimenti di cavalleria ed in genere nelle truppe celeri in mezzo alle quali cooperava efficacemente.

Dal campo delle azioni di truppe celeri il carro veloce, cambiando nome, passò, a battaglioni, in fanteria e la cavalleria bisogna riconoscerlo, fu ben lieta di tornare integralmente ai suoi cavalli.

Io andai in Africa e poi in Spagna con la coscienza tranquilla di aver fatto per animare e indirizzare il carrismo italiano, quello che con il carro d'assalto si poteva desiderare.

Al Sottosegretario alla Guerra dissi apertamente che una

Divisione basata su battaglioni di carri Ansaldo 35 non potrà mai essere una Divisione corazzata e che perciò non gradivo una tale trasformazione della Littorio.

L'Eccellenza mi rassicurò immediatamente dicendomi che nell'ottobre o novembre del 1939 la Divisione Littorio si sarebbe costituita in " corazzata " ma non già sui carri L/35 bensì su carri di nuovissimo modello medi e pesanti.

Di fronte a tale asserzione del Sottosegretario dovetti rinfoderare ogni obiezione.

Inutile dire che la Divisione Littorio si costituì ed è tuttora costituita con carri L/35.

Intanto la guerra del motore a scoppio ha avuto sviluppo. La Germania ha sorpreso nemici ed amici. " La Germania ci ha imbrogliato...."

I carristi della Littorio hanno capito che la loro arma è superatissima, che il nostro carro, al cospetto dei carri avversari ed alleati, non è né armato, né corazzato.

Il sottotenente di complemento appena giunto comprende che di questa Divisione Littorio non c'è che lo spirito e la volontà e la disciplina che possono ancora farla pesare ed ammirare; ma non vi è uomo il cui morale non soffra vedendo se stesso impotente, davanti ad un avversario munito di armi e di mezzi prevalenti, nell'accingersi al compito che gli è stato richiesto.

Al momento in cui il medico era alle porte, ogni dubbio, ogni obiezione, ogni difficoltà rappresentata sarebbe stata viltà.

Ciò non toglie che la realtà debba essere messa in chiaro prima per un dopo eventuale, non fosse altro che per documentare a priori, con una specie di testamento, che se il successo non sarà brillante, non si parli di manchevolezze nel comando o nelle truppe, ma si vada subito dritti alla

causa di tutti i mali : essa sta scritta ancora, sin dal rim-
patrio dalla Spagna, sull'etichetta che si é voluta, anzitempo,
appiccicare sulla Divisione depositaria dello spirito legiona-
rio: " Divisione Corazzata ".

IL CARRO L/35 (ANSALDO)

Il carro armato é il prototipo della meccanizzazione, cioè
dell'automobilismo militare spinto incondizionatamente nel cam-
po tattivo e fuori strada: carro cingolato e nel tempo stesso
arma per la sua potenza d'urto ed armato per offendere col
fuoco; infine, corazzato per resistere nella lotta in mezzo
ai nemici ed ai proiettili.

Dunque : carro cingolato, armato, corazzato.

Carro cingolato (anima - movimento - urto)

Cingoli e ruote, poco importa al combattente, a lui basta che
il costruttore gli dia modo di portare il mezzo attraverso ter-
reno vario con la minor limitazione possibile.

Sotto questo punto di vista il carro L/35 andrebbe abba-
stanza bene. Tutti ricordano il comportamento dei carri del
Reggimento "Guide" che si esibirono più volte a Tor di Quinto,
a Lanzo d'Intelvi, al Brehnero, ai Casoni di Romagna dove io
ebbi l'onore di ricevere dal Duce un regalo di 50 lire per il
modo col quale pilotavo il carro, quel carro stesso, dall'alto
del quale ai Tre Poggioli il Duce lanciò al mondo uno dei
suoi più espressivi ammonimenti.

Il carro L/35 é effettivamente agilissimo ed anche veloce;
ma, come carro destinato alla battaglia nasconde dietro queste
sue belle qualità un grandissimo difetto che scaturisce fuori
con tutte le sue conseguenze deprimenti soltanto in combatti-
mento. Questo difetto é "la sua statura" . Il Carro L/35 é
alto un metro e 10 e ciò significa che gli occhi degli uomini
chiusi nella cabina vedono, in terreno vario, quello che si

può vedere stando in ginocchio in campagna e se la campagna ha degli anfratti o qualche cespuglio, l'equipaggio non vede altro che sino a quell'anfratto, a quel cespuglio, al di là dei quali non sa se convenga avventurarsi. Può esserci un precipizio, può esserci il mare (per modo di dire). Ma non è tutto:-

I due uomini dell'equipaggio non vedono nella stessa maniera e questo è grave perché difficilmente possono intendersi: l'uomo di destra - il pilota - vede meglio, ha una finestra alla quale tiene appoggiata la fronte, così egli nel senso orizzontale, nonché nel settore superiore del senso verticale, vede bene, resta per lui molto limitata, come ho già detto, la possibilità di vedere la superficie del terreno nel settore inferiore perché i suoi occhi sono all'altezza di un uomo in ginocchioni e nell'impossibilità di alzarsi. Ognuno può rendersi conto di quello che si vede in campagna, procedendo in terreno vario, in ginocchio.

Assai peggiori sono le condizioni di visibilità dello altro uomo, quello di sinistra; da questa parte il carro ha l'armamento di due mitragliatrici abbinate ruotanti, a volontà del mitragliere, e facenti parte di un sistema unico con la casamatta. Questa, ruotando nel senso verticale, apre e chiude uno spiraglio attraverso al quale l'uomo ha il suo campo di vista. Ma l'ingombro delle mitragliatrici impedisce, da questo posto, di avvicinare la faccia all'apertura, di modo che, praticamente, col carro in moto, con le mitragliatrici puntate, l'uomo seduto da questa parte non vede quasi nulla e non può osservare, né rendersi conto della situazione.

Queste sono verità assiomatiche; sono pronto a dar prova convincente, nel carro, che quanto dico è vero.

Che cosa deriva tatticamente da queste qualità negative del carro ?

Deriva questo : che il carro Ansaldo 35-40 per procedere in un terreno che non sia piatto come quello della Cirenaica che non sia un bigliardo, ha bisogno di qualcuno davanti che gli indichi la strada da seguire. Difatti, chiunque abbia praticato reparti carristi riworderà certamente quanto sia abituale anzi indispensabile praticamente il sistema del manovrare il carro obbedendo ai cenni di appiedati che procedono e che vedono il terreno come per delega del pilota il quale é un po' come il macchinista sprofondato nell'interno della nave.

Che cosa é avvenuto spesso, troppo spesso in combattimento? che cosa avviene? Avviene che l'uomo davanti al carro per indicare la strada da seguire non c'è più, non ci può stare perché il nemico fa fuoco, allora il comandante del reparto carri, dalla sua posizione con gli occhi ad un metro da terra non vede più sufficientemente bene, va ad intuito, s'imbatte in un ostacolo o sceglie un itinerario che fatalmente lo conduce in cattiva direzione, il reparto segue come può, spesso finisce per mettersi " per uno" e questo é il principio del disastro: l'arresto del primo carro segna l'arresto e l'intasamento di tutti.

Mettiamoci con l'immaginazione nell'interno di un carro L/35 sotto il fuoco, immedesimiamoci della situazione dei carristi operanti isolatamente, senza cioè l'ausilio esterno di chi può vedere meglio; sia davanti che di fianco che indietro e soprattutto senza la possibilità di comunicare con nessuno e quindi senza poter beneficiare dell'osservazione degli altri & senza poter ricevere ordini né darne.

Io dico che, in queste condizioni, si capisce come molti carristi e, specialmente molti comandanti di reparto siano giunti all'estrema decisione di uscire dal carro sotto il fuoco pur di togliersi da quel carro funebre che altrimenti

non si aprirà più e si trasformerà; in sepoltura.

Meglio morire all'aperto, comandando o vedendo che non brancolando innocuamente macabri.

In tempo di pace, nelle istruzioni, tutto questo non conta, il terreno è arcinoto e preventivamente riconosciuto. Ci vuole la guerra per capire queste cose; bisogna averli visti i carristi sul cui ardimiento si sarebbe messo la mano sul fuoco; quelli stessi, in battaglia non si riconoscono più, i carri sono tutti eguali, non si distingue più quello del comandante da quello dei gregari, il terreno con le sue insospettate sorprese non favorisce l'uno più degli altri, il nemico neppure; dopo pochi minuti dallo scatto, l'ondata si diluisce, si rarefa, si scompone, fra i carri più avanzati e quelli più arretrati la distanza si fa enorme, molti sono obbligati a fermarsi, i più fortunati proseguono sempre più rari sino a che debbono considerarsi come isolati tanto sono sperduti.

Che cosa è che determina questo sfaldamento, questo sparpagliamento? Soprattutto, sopra al nemico, è il terreno; ma non il terreno del campo reale panoramico visto da noi in senso assoluto, no! È il terreno visto da ciascun pilota dallo interno del suo carro. Ogni pilota ha un punto di vista sempre infelicissimo ma appunto per questo, sempre diverso, ogni itinerario incontra ostacoli diversi che visti dal di fuori sembrano e possono anche essere evitabili e sarmontabili, ma visti dall'interno del carro, con quelle limitazioni che abbiamo prima descritto, sono di obbligato problematico superamento e, viceversa, certi passaggi che visti dal di fuori conducono fatalmente alla perdizione, visti invece dal di dentro del carro sembrano invitare il pilota ad entrarvi, se addirittura non lo obbligano, e spesso conducono a trappole o a "cul di sacco" senza via d'uscita.

Citerò l'ultimo degli incidenti capitati ad un btg. della

"Littorio" a causa della insufficienza visibilità dell'interno: sulle colline di Scandiano, in un tratto di terreno campestre presso una casa colonica, si esercitavano insieme carristi appiedati e pochi carri, ripartiti in varie istruzioni. Il terreno era conosciutissimo. L'andamento generale era in declivio piuttosto accentuato e tutt'altro che uniforme. Era il terreno ideale per istruzioni di piccoli reparti. Mese di luglio, messi già mietute, nessun pericolo di danni.

Presso la casa colonica, come di solito, c'è una gora d'acqua per l'abbeverata del bestiame: una pozzanghera la cui superficie potrà essere di una ventina di m². Il contorno di questa gora è sponda un po' sopraelevata. Un sergente che guidava il carro per scuola guida, sotto la sorveglianza dell'ufficiale istruttore che gli sedeva accanto al posto del mitragliere o capo carro, non si accorge in tempo della presenza della gora e la rasenta troppo; il terreno, cede ed il carro si rovescia lateralmente e completamente; in un attimo è sommerso del tutto in un metro e 30 d'acqua con l'equipaggio dentro a capo all'ingiù.

Si precipitano nell'acqua i carristi appiedati ed un bravo capitano i quali tutti con l'acqua sino al collo, si accingono a rovesciare il carro sommerso, a braccia. Intanto un zelante sottufficiale appiedato, fa cenni imperiosi ad un altro carro, che stava esercitandosi nei dintorni, di accorrere dalla parte della gora per rimorchiare il carro infortunato (iniziativa prematura). Questo secondo carro, guidato da un ufficiale, obbedisce ai cenni del sottufficiale senza rendersi prima conto di ciò che è accaduto e che non ha visto né udito. Procedo rapido secondo i cenni dell'appiedato ma non può vedere la gora dalla quale è separato dalla lieve sopraelevazione della sponda, sale su questa impennandosi un poco e con la prua

la gora e in essa il carro e gli uomini intenti al salvataggio cerca di fermare il suo carro ma ... troppo tardi, anch'esso sprofonda nella grossa pozzanchera, investe e travolge.

Triste bilancio: un morto e vari feriti, oltre due moribondi per annegamento salvati per un vero miracolo di respirazione artificiale. Se qualche cosa di simile fosse accaduto allorché i carri Ansaldo furono sottoposti agli esperimenti di collaudo, probabilmente si sarebbe soprasseduto almeno alle ulteriori ordinazioni a migliaia.

Non credo ci sia bisogno di insistere per dimostrare che tutto questo dipende dalla scarsa visibilità della cabina di combattimento. E' facile immaginare che i carri in battaglia non beneficiando di indicanti esterni che insegnino la strada, sono votati quasi sempre all'insuccesso se il terreno non offre campo di vista sufficiente. Questo difetto é unicamente insito nella statura del carro. Da quanto sopra deriva un assioma ; il carro L/35 Ansaldo può essere impiegato soltanto in terreno decisamente pianeggiante e sempre in coordinamento con altre truppe, mai senza di esso.

Un carro con torretta, un carro alto due metri, sarà più vulnerabile, sarà prima visto, ma vede a sua volta prima.

Ora, io comanderei anche con grande fiducia un reggimento di gobbi e di zoppi eroici: ma non mi sentirei di portare all'attacco una squadra di ciechi anche se invulnerabili.

Direttamente connessa con la locomozione del carro é la sua autonomia. Vi é una autonomia di tempo di pace e vi é una autonomia di combattimento.

Quest'ultima (sembra strano, ma é così) é notevolmente più bassa.

Il 23 dicembre 1938, inizio della battaglia di Catalogna, i carri scattarono con la fanteria della Littorio. Dopo una dozzina di chilometri di avanzata mi accorsi che i carri erano dietro alla fanteria e dietro a me comandante di divisione. Mi

raggiunsero; avevo ragione di ritenere che avessero nei serbatoi tanto carburante per poter lavorare ancora il triplo di quanto avevano fatto sino allora. Era della massima importanza lanciare qualche elemento avanti per recidere le comunicazioni sulla strada fra Sarboxa e Majals essenziale e di arroccamento per il nemico.

Presi una ventina di arditi li unii ai carristi che li fecero sedere due per carro e così li lanciò con una certa temerarietà in giusta direzione con il compito di arrivare alla rotabile parallela al nostro fronte d'attacco e di scorazzare poi lungo la strada seminando confusione e terrore col movimento e col fuoco. Era una cosa arditissima ma non difficile; per raggiungere la strada mancavano meno di dieci chilometri di ottimo terreno vario.

I carri partirono con gli arditi carichi di bombe a mano e appollaiati sugli scafi. Le fanterie seguivano in formazione di combattimento e vincevano le resistenze sporadiche che si rilevavano a tradimento qua e là. Dopo un paio di chilometri raggiunti di nuovo i carri. Erano fermi. Sorpreso e stupito domandai le ragioni dell'arresto. C'erano vari ufficiali e c'era un console della Milizia che si era offerto di partecipare all'azione. Mi si rispose... che era finita la benzina. I carri avevano fatto, in tutto, sì e no 20 chilometri in un terreno vario, ideale per l'impiego dei carri. In realtà non la totalità dei carri aveva terminato del tutto il carburante; ma soltanto qualcuno; gli altri furono da me fatti proseguire, però l'azione, che doveva essere violenta immediata, si smorzò e non diede alcun risultato per merito dei carri che finirono per arrivare dopo i fanti. Occorre che sull'autonomia non ci siano preoccupazioni nel campo tattico e non sorgano dubbi che scuotano la fiducia dei comandanti nei reparti. E poiché il carro Ansaldo L/35 non può subire modificazioni costruttive tali da aumentare il serbatoio del carburante in modo da to-

gliere le suddette preoccupazioni, non resta che limitare i compiti dei carri L. nel campo tattico alla brevità di percorsi nell'ambito della cp. di fanteria cioè al raggiungimento di obiettivi immediati vicini infanteristici, quindi non pretendere da questi carri azioni in profondità da "guerra lampo" come invece potrà richiedersi ai carri M e P che, a quanto risulta, oltre alla potenza dell'armamento e all'alta protezione della corazza dispongono di un'autonomia molto superiore.

Così, anche sulla certezza del buon funzionamento del materiale non devono sorgere dubbi. Il grado raggiunto nella perfezione degli organi del movimento dei carri armati moderni è tale, in tutte le grandi nazioni, che non si deve ammettere che eccezionalmente l'arresto di un carro in avanzata.

Il 23 giugno u.s., al P.S. Bernardo di 26 carri che svanzarono, più di un quarto di essi si arrestarono dopo 5 o 6 chilometri o per scingolamento o perché il motore si era spento o per ingrovigliamento di reticolati di poca importanza. I costruttori ed i tecnici diranno che la colpa è del personale.

Non lo nego, ma allora non bisogna pretendere l'improvvisazione di piloti in pochi mesi e non bisogna lesinare il carburante al punto di tenere i carri inattivi per trecento giorni su trecentosessantacinque. Occorrono dei raffermati. Abbiamo bensì un numero esorbitante di ufficiali subalterni e sottufficiali per ogni compagnia ma sono improvvisati anch'essi e il regolamento prescrive che l'ufficiale ed il sottufficiale non pilotino il carro L/. Il pilota è un gregario di leva.

Gli ufficiali ed i sottufficiali sono, a norma di regolamento "capicarro" e siedono al posto di sinistra dal quale non si vede nulla, non si comanda nulla, si è alla mercé del

pilota, non ci si può far sentire e non si può neppure avere una volontà. Occorre invece che il comandante piloti lui stesso e sieda al posto dal quale si vede meglio, se non molto.

Il 23 giugno u.s., oltre il P.S. Bernardo i carri L. hanno proceduto attraverso reticolati ed interruzioni, però allorché il primo di essi è saltato in aria colpito in pieno, il carro successivo pilotato da un soldato si è fermato. Il capo carro non ha impresso l'impulso. Erano in fila indiana, non potevano andare altrimenti. Non hanno avanzato più. Perché? A questa domanda rispondono le considerazioni tutte che stiamo facendo. Sulle caratteristiche di movimento del carro influisce direttamente il collegamento. Quali mezzi ha il comandante di btg. e quello di compagnia per dirigere l'azione? Nessuno.

So bene che in tempo di pace a tutto si rimedia, si corre a piedi da un carro all'altro, si fanno segnali, si predispone, si studia il terreno; ma in combattimento i carri sono chiusi come tombe e non comunicano tra loro.

A Santa Coloma di Queralt..... (... gennaio 1939) giorno di dura battaglia, la compagnia comandata dal Capitano Arpaia avanzò; i primi carri fecero pochi passi; non si sa bene cosa succedesse al carro del capitano Arpaia; ma pochi giorni dopo, in un giornale avversario trovato addosso ad un prigioniero, si lesse che un caporale rosso, da solo aveva catturato il carro e fatto prigioniero il capitano ed il pilota (entrambi furono poi trucidati). L'episodio, a parte le vanterie avversarie, dimostra l'isolamento del comandante di compagnia, isolamento derivante dalla mancanza radio e dalla bassa statura del carro che non ha un minimo di osservatorio e si perde nelle anfrattuosità del terreno.

Sotto il riguardo del movimento di formazioni carriste L/ nel campo tattico non bisogna essere rigidi nel pretendere che i plotoni e le compagnie procedono coi vincoli organici.

e con sistema unico geometrico. Si capisce che sulla fronte di attacco di questi reparti vi saranno punti deboli e punti forti, ma soprattutto vi saranno passaggi percorribili e impedimenti ed insidie. Non sarebbe certamente lodevole quell'equipaggio che pur potendo procedere nel vivo dell'avversario vi rinunciasse accampando la ragione di non volersi distaccare dagli altri carri del plotone. Una volta lanciati i carri, ognuno deve mirare a cacciarsi avanti e non deve curarsi se lateralmente gli altri si fermano. L'impiego a massa deve essere inteso nel fascio delle volontà e del numero, non nel vincolo di una errata coesione organica che deve limitarsi al campo logistico e non andare ad anchilosare l'attacco.

Potrei continuare a portare argomenti persuasivi per convincere che sotto il punto di vista del "movimento" (e quando dico movimento mi riferisco a tutto ciò che al movimento è necessario, dalla necessità di vedere in chi anima il carro, alla necessità di non perdere i cingoli e l'autonomia per la strada) il carro L Ansaldo è ormai da impiegarsi in compiti arretrati, come per esempio: portare munizioni, portare ordini da un punto all'altro del campo di battaglia, sfasciare qualche ostacolo, rimorchiare qualche cannoncino. Può però essere utile in colonia, sulle strade ed in azioni preliminari strettamente unite a truppe celeri; ma anche per questo, vi è già di meglio.

Quanto al movimento dei carri L/ con rimorchio e lanciafiamme io ricordo che a Roma furono la prima volta sperimentati... nell'ipodromo dei Fatioli! (Più bigliardo di così non si poteva trovare). Naturalmente andarono benissimo e le Eccellenze in commissione furono soddisfattissimi e l'ordinazione strucciolò liscia liscia come i carrelli sui prati erbosi dell'esperimento effettuato: ma io vorrei sapere quanti nemici sono morti e sono scappati in Africa, in Spagna ed altrove per virtù del lancia-fiamme. Credo nesso-

no. Si potrebbe anche vedere se il carro L/ ha cagionato più morti fra le truppe nostre o fra le avversarie.

Sono espressioni dure, lo so; ma non per colpa mia, per amore di verità scritta in forma di testamento:

" A R M A T O (Fuoco)

" L'armamento del carro Ansaldo é passato da una mitragliatrice all'altra. Non valeva la pena di far tanti cambiamenti. Inutile dare un'arma potente e precisa ad un carro così basso e ad un mitragliere così cæco e traballante.

Se vogliamo essere franchi con noi stessi, il carro Ansaldo (copia del Carden Loyd) nacque in Italia senza sapere quel che se ne doveva fare. Venne fuori dalle officine Fossati e quando si doveva dire al Colonnello prescelto per trasformare il Reggimento " Guide", cosa doveva farne, non gli si disse proprio nulla e si rimase in attesa di vedere cosa nasceva da quella trasformazione del reggimento di cavalleria in reggimento di carri veloci. Nessuno fiatava, nessuno ardiva esprimersi, si stava a vedere come quell'ufficiale superiore se la sarebbe cavata.

Venne fuori un reggimento per quei tempi formidabil^{issima}; ~~ma~~ scuola di ardimento e di tecnicismo e vennero fuori le prime idee scritte in opuscoli senza pretesa, ma chiari e onesti sull'impiego del mezzo. Soprattutto venne fuori una grande forma morale che fece prendere delle cantonate ai professori che stanno soltanto a tavolino; per parte mia stabilii subito che il carro Ansaldo non può operare da solo. In proposito unisco in visione uno studio ordinatori dal Sottocapo di S.M.R.E. sull'impiego di carri oltre frontiera 1935.

Promossi al più presto la divulgazione del mezzo nei reggimenti di truppe celeri e la formazione di squadroni che dovevano far parte integrale dei vari reggimenti. Come colonnello delle Guide intravedi subito il pericolo nella tendenza dei carristi e dei cavalieri di separarsi; ma specialmente i

carristi di fanteria hanno innato il separatismo ed a questo sono spinti dal tecnicismo e dal servizio tecnico automobilistico che per fini tecnici giustissimi, ma contrastanti coi fini bellici, tende a circoscrivere ed a separare. Tutto ciò se è necessario coi carri armati più potenti è nefasto e porta le sue perniciose conseguenze sui campi di battaglia con un reparto di carrettini come il carro L/ prese da solo.

Gli Ufficiali carristi, specialmente i comandanti di btg. essendo assai spesso distaccati e lontani dalle altre truppe e dal proprio comando di reggimento, si emancipano, si mettono i para-occhi, si danno al quietismo, si adattano volentieri alla vita di reparti trasformati in parchi automobilistici per una buona metà dell'anno. Divengono dei capitecnici. Le officine dei battaglioni si sbizzarriscono e far da sé più che possono e fanno riparazioni che sarebbero di pertinenza di officine più importanti; ma la genialità degli italiani prende corpo non solo nelle officine di battaglione ma anche in piccoli laboratori di compagnia. Le invenzioni fioriscono, le costruzioni in legno, in ferro, gli adattamenti sono all'ordine del giorno e tutto ciò distrae, svia dalla mèta: la guerra; la massa del personale e, soprattutto, la massa degli ufficiali inferiori e dei sottufficiali non comanda, non ce n'è bisogno: sono quattro gatti per compagnia, ognuno ha le sue comodità, in qualche reparto la consegna è di non turbare e non richiamare l'attenzione.

Tutti aspiriamo ai reparti carristi, specialmente i meno idonei fisicamente. Effettivamente la differenza tra il servizio che si fa in questi reparti rispetto a quello dei reparti di fanteria, di cavalleria, di artiglieria e del genio è fortissima.

Chiudo la parentesi.

Il tiro del carro Ansaldo;35 in movimento, come tiro è una

utopia. Non bisogna credere all'ottimistiche osservazioni di qualche carrista. Bisogna sfatare le leggende. Il tiro, o meglio "il fuoco" dal carro 35 in movimento serve solo a seminare il panico, ma crea una grande confusione e colpisce chi sa dove.

Per tirare a scopo di neutralizzazione o di accompagnamento dal carro non ci vuol confusione, occorre perciò fermare il medesimo e puntare.

Qui sta il difficile.

Provate a mettervi al posto del mitragliere, in terreno vario in situazione realistica, in avanzata contro occupazione nemica quale che sia e fate le operazioni di osservazione e di puntamento d'accordo ai movimenti di direzione del pilota. Non é uno scherzo neppure in esercitazione di pace; ma in guerra sotto il fioccar dei colpi e fra le insidie, il buio e il frastuono, il mitragliere (il così detto "capocarro") non riesce a puntare affatto le mitragliatrici contro un obiettivo di sua scelta e spara a casaccio nella direzione che gli impone, più o meno a ragione veduta, il pilota, gregario. Ben altra cosa avviene nei carri, con punto di vista in torretta e feritora girevole e multipla, con armamento (cannone) ben distribuito in caccia e in ritirata. Le vecchie autoblinde ed i vecchi carri FIAT 3000, a parte il tipo superatissimo, hanno però ancora, dal punto di vista dell'armamento, dei vantaggi notevoli sui carri Ansaldo e questi avrebbero senza dubbio la peggio.

Non si può esaminare la questione dell'armamento del carro a sé stante. Bisogna esaminarla in relazione all'armamento della grande unità nella quale opera, a massa.

I carri (4 battaglioni - circa 150 carri) della Divisione "Littorio" non hanno un cannone.

Che cosa é che teme il carro dopo le insidie del terreno ? Evidentemente : le armi anticarro, ed i carri avversari con cannone sono le peggiori armi anticarro.

Quale accompagnamento hanno i carri della Littorio? Hanno il volume di fuoco di 6/btr. da 75/27 divisionali che non possono seguirli né appoggiarli a corta misura dato il sistema di traino e il gioco della gittata; dovrebbero inoltre fare assegnamento sul tiro di 8 pezzi della compagnia anticarro divisionale, che però si spostano soltanto a braccia sul campo tattivo e non costituiscono perciò un accompagnamento per i carri.

In sostanza : praticamente, i carri Ansaldo avanzano spregiudicatamente uniformi nel loro armamento; al fuoco nemico non hanno da contrapporre, per cura divisionale, che il tiro dei 75/27, che, per quanto arditamente, non potranno avanzare in tempo e sulla linea delle ondate rapide dei carri.

Su questa linea mobilissima possono seguire soltanto cannoni semoventi o carri pesanti o almeno medi.

C O R A Z Z A T O (protezione)

Il carro L/ é un carro armato in miniatura. Dopo quanto ho dimostrato nel campo delle sue attività e delle sue attitudini offensive (movimento - armamento) nessuna meraviglia che nelle sue caratteristiche protettive, cioè nella sua corazzatura, questo carro già veramente modesto alla data della sua nascita, sia oggi decisamente inferiore di fronte all' aumentatissimo armamento della fanteria che sa come difendersi e dispone di ottime armi anticarro.

Ma questa sua modestia nello spessore e nella resistenza dello scudo, va messa in relazione alla statura del carro, alla sua mobilità, al suo armamento senza pretesa.

Mano a mano che gli eserciti si sono forniti di cannoni

e mano a mano che le fanterie hanno fraternizzato nelle prime linee con gli artiglieri, il campo d'azione dei carri armati é stato solcato sempre più da proiettili di crescente efficacia sulla corazza.

Il cannone anticarro, inseparabilmente legato alla fanteria ed elemento principale della difesa dei carri specialmente nei punti di probabile provenienza dei cingolati, ha imposto a questi ultimi condizioni di pesantezza e di corazzatura imperative.

Le divisioni corazzate costituite da carri rispondenti a tali condizioni, pur essendo corazzate e quindi protettissime, non sono separabili, nell'impiego da una stretta collaborazione aviatoria. Si vede che anche la corazza più imperforabile, non garantisce la continuità dell'avanzata irresistibile contro i mezzi della difesa moderna. Non basta cioè avanzare; ma bisogna continuare l'avanzata e continuarla rapidamente sino all'ultimo. Questo complesso di requisiti per la vittoria non ammette defezioni di alcuni degli elementi esaminati (movimento, armamento - corazzatura); ma se fra i tre, uno dovesse avere la preminenza nella costruzione del carro per divisione corazzata, oserei dire che la corazza é quello; e lo é, sia in senso assoluto, perché annulla le offese, sia in senso relativo e di riflesso perché il carro più corazzato e quindi più invulnerabile, procede e procedendo offende con la sua sola presenza e il suo urto e fa da cuneo e fa la strada all'attacco anche se le sue armi da fuoco tacciono.

Della assoluta necessità nella guerra moderna di simili mastodonti non c'è più da sollevare dubbi. Si potrà e si dovrà limitare l'impiego alla rete stradale ed al terreno più percorribile; ma non v'ha dubbio che il carro pesante nella guerra che ancora si combatte, si é imposto senza

discussione all'attenzione del mondo.

Che poi non sia molto a suo agio questo genere di pachiderma sui massicci montani e specialmente alpini questo é vero; ma la natura dei terreni che maggiormente interessano come le soglie di casa, non é la sola che deve ispirare nello studio e nella preparazione alla guerra moderna e dell'avvenire.

L'adozione di così ingombranti macchine da guerra ha stentato ad essere decisa col consenso di tutti; ma ormai, nessuno più si dimentica che l'Impero deve avere in terra, in mare ed in cielo mentalità cosmopolite e mezzi direi quasi cosmici, continentali ed oceanici.

Nelle battaglie della guerra lampo dei nostri giorni "raramente furono impiegati carri in cooperazione con la fanteria, comunque sempre con unità piccole".

Bisogna però ricordare che nessun belligerante della guerra lampo ha impiegato carri leggeri del tipo del nostro Ansaldo per sfondare e nell'impiego di unità corazzate. Non credo ne abbiano impiegati neppure in cooperazione con la fanteria perché non ne possedevano; ma scommetterei che se ne avessero avuti non avrebbero potuto azzardarsi ad impiegarli nella battaglia come unità corazzate a sé stanti ed operanti e non vorremo far credere che lo si voglia far noi.

Poiché noi non ne abbiamo altri, per il momento, sarebbe bene, si decidesse una parola chiara sull'impiego più onesto e conveniente dei nostri Ansaldo di 3 tonnellate, i quali essendo in numero di alcune migliaia nel nostro esercito, non possono essere dimenticati e nemmeno snaturati dalle loro caratteristiche in un impiego che, sotto l'etichetta di "unità corazzate", potrebbe dar luogo ad equivoci di conseguenze dannose anche per le unità normali che molto si aspetta-

sero dalle corazzate.

DIVISIONI CORAZZATE.

Nessun mezzo ultramoderno racchiude in se stesso il segreto della vittoria.

Il mezzo deve essere impiegato nel suo elemento e nel rispetto delle sue caratteristiche. Se l'elemento terreno é favorevole per l'impiego limitato di un plotone di cingolati non é il caso di parlare di schieramento di grandi unità corazzate, parliamo allora di plotoni.

In Polonia, nelle Fiandre, si sono impiegate G.U. corazzate (terreno adatto); ma non risulta che divisioni corazzate abbiano schierato neppure là e sempre tutti i loro mezzi; risulterebbe invece che le fronti siano state ristrette, a cuneo, a cavallo delle rotabili e che, smussate le punte, nuove punte acciaiate abbiano inesauribilmente sostituito, scavalcato procedute attuando il principio della continuità (magari momentaneamente a bassa velocità) ma ininterrotta inescrubile del movimento in avanti a trapano, a perforatore; i primi cadono e sono già sostituiti da altri, carri, da altri cannoni mercé un sapiente ed oculato dosamento inteso a non ingolfare i passaggi, senza indigestioni, senza congestioni, senza paralisi. Così é da concepirsi, a mio debole avviso, l'impiego a massa anche di una profonda divisione sulla fronte di un battaglione; ma davanti a quella fronte deve vigilare e guidare e pestare l'aviazione.

Da una pubblicazione francese dell'aprile 1940 "Revue des questions de defense nationale" traggio alcune impressioni del Gen. Boucherie, che riassumo e che ritengo attendibili se non fedeli alla realtà storica della guerra in Polonia per quanto concerne le divisioni corazzate tedesche; .- La presa di contatto é affidata a distaccamenti leggeri composti di macchine blindate e motociclisti o semplici automi-

tragliatrici o carri, appoggiati da un paio di pezzi d'artiglieria.

Questi distaccamenti si fanno sotto il nemico decisamente e lo obbligano a rivelarsi specialmente nelle sue armi anticarro.

La loro azione é protetta, aiutata dalle squadriglie che interdicono l'intervento dell'aviazione avversaria.

Il Comandante della G.U. in base a queste azioni preliminari determina la direzione favorevole dell'attacco. Se il Comandante giudica la resistenza troppo solida abbandona il progetto e lo cambia con un ampio movimento. Se la decisione é di attaccare in una determinata direzione, una breve e violenta preparazione precede lo sbocco dei mezzi meccanizzati. Questa preparazione é eseguita con tutti i mezzi che é possibile utilizzare, non escluso l'aviazione. Specialmente dall'artiglieria verranno prese di mira le armi anticarro.

Dall'aviazione saranno bombardati invece l'artiglieria, i posti di comando, le riserve e gli obiettivi fuori della portata della propria artiglieria.

La durata della preparazione potrà durare dai 15 minuti alla mezz'ora ma deve essere violenta.

Le unità d'attacco son portate nel frattempo il più vicino possibile alla loro zona d'azione; si articolano in formazioni di combattimento al coperto possibilmente.

La disposizione di questi mezzi tende sempre a realizzare un'azione a massa e rapida e comporta un primo scaglione di carri leggeri (ma non tanto) destinati a precisare i centri di resistenza nemici questo scaglione é seguito ad una distanza di 1000 metri circa da uno scaglione di carri medi che progredendo aprono il fuoco contro le resistenze che i carri leggeri hanno potute far svelare o intaccare; altri due o tre scaglioni articolati in profondità ed ad una distanza di 1000-

1500 - mt. seguono in appoggio.

La densità, il numero, le formazioni degli scaglioni variano secondo il terreno e l'importanza delle resistenze da annientare. La densità dello scaglione carri leggeri é talvolta solamente di un carro ogni cento metri di fronte ma spesso é di più; il numero degli scaglioni é in generale di 4 o 5; le divisioni polacche attaccate all'ovest di Varsavia hanno subito l'assalto di 6 scaglioni successivi di carri. Per dare un'idea si é parlato di fronte di attacco da 2500-3000 mt. per divisioni corazzate che disponevano di 500 carri - ma queste cifre non hanno alcun valore. Se le resistenze sono discontinue i differenti scaglioni penetrano negli intervalli, li sorpassano e si orientano sui punti più sensibili dell'avversario, posti di comando, artiglierie ecc..

La fanteria avversaria non é affatto distrutta, é semplicemente attraversata, sommersa, paralizzata per la distruzione dei suoi organi di comando e di collegamento.

L'azione dei carrié senza posa intonata, protetta, condotta e appoggiata da quella di numerose squadriglie che assicurano la padronanza assoluta dell'aria.

Quando le G.U. corazzate son riuscite a penetrare nel dispositivo nemico, esse lanciano agli elementi di fanteria autoportata o non, che le seguono, la cura di occupare il terreno e di piegare le ultime resistenze mentre esse puntano arditamente coi loro soli elementi organici sugli obiettivi lontani che hanno avuti assegnati.

Si sono viste divisioni corazzate sopravanzare di 70 Km. le teste delle colonne di fanteria. Una tale dottrina (quella tedesca) esige per la sua applicazione un allenamento completissimo di quadri e di truppe, di potenti mezzi di collegamento, una collaborazione stretta dell'aviazione e soprattutto dei capi i quali devono possedere insieme un senso tattico a

tutte prova e delle belle qualità di audacia e di decisione.

I francesi nell'aprile 1940, cercando le ragioni di un così rapido successo ed andamento della guerra in Polonia soprattutto per opera delle divisioni corazzate tedesche, enumeravano le seguenti :

- = l'esercito polacco non aveva conosciuto nel suo passato le sanguinose prove imposte nel 1918 all'esercito tedesco dai carri.
- = i polacchi erano a loro volta troppo poco dotati di mezzi blindati. Non erano preparati né moralmente, né materialmente a subire l'attacco a massa di G.U. corazzate e l'intervento delle divisioni blindate tedesche fu per i polacchi una vera sorpresa.
- = L'aviazione polacca dominata da quella tedesca non poté malgrado i suoi sforzi opporre una resistenza seria.
- = l'artiglieria polacca senza mezzi di difesa contro i carri fu per essi una preda facile.
- = la fanteria polacca insufficientemente dotata di armi anticarro non ebbe che una risorsa per sottrarsi ai loro attacchi, quella di rifugiarsi nei boschi e nei villaggi.

Queste furono le considerazioni francesi della vigilia della prova che l'esercito francese doveva dare a sua volta, e i capi imprudentemente ammonirono i tedeschi che non avrebbero potuto sperare altrettanto facili successi di fronte ad un avversario preparato, già installato su terreno organizzato solidamente.

Penso che i fatti dimostrarono, è vero, ancora una volta, che nessun mezzo nuovo racchiude in sé stesso il segreto della vittoria e che in guerra il progresso tecnico non è fattore esclusivo di successo; ma è certo che il limite al quale la fiducia in tale progresso può essere spinta, è molto ma molto più in avanti nelle possibilità di quello che comu-

nemente si crede. In questa fiducia, in questa consapevolezza sta spesso e soprattutto l'audacia dei capi e si propaga tra le truppe.

COSTITUZIONE, ORDINAMENTO, ADDESTRAMENTO DELLE UNITA' DELLA
DIVISIONE CORAZZATA "LITTORIO"

FANTERIA CARRISTA

La parte sostanziale, la fanteria della divisione corazzata é costituita dai carri, oggi tutti carri L e di essi ho già parlato. Quando essi saranno integrati da carri M e P. la caratteristica della specialità "corazzata" sarà un fatto compiuto per quanto riguarda il materiale carri.

Resterà da far molto nel campo del coordinamento da parte dei comandi, da quello della Divisione a quelli dei battaglioni e gruppi, e nel campo della cooperazione e collaborazione intuitiva da parte di tutti.

Il coordinamento é funzione di comando, la collaborazione sul campo di battaglia é spontaneità fraterna, é iniziativa che, specialmente laddove i collegamenti possono, mancare, supplisce e risolve meravigliosamente.

Tutto ciò si ottiene con la preparazione, con la familiarità, con la reciproca conoscenza fra i vari elementi della divisione.

Per il Rgt. ftr. carrista é sentita la necessità di superare l'attuale assetto transitorio dei battaglioni su due compagnie passando a tre, come del resto già preannunciato con la distribuzione del materiale nuove carri M/13.

E' indispensabile la costituzione di pattuglie di btg. destinate a funzionare analogamente a quelle delle pattuglie di artiglieria che lavorano con la esplorazione dei celeri, con speciale riguardo alla ricognizione del terreno per l'impiego dei carri.

Due parole in materia d'ordinamento e d'addestramento delle unità carriste :

Le altre unità (bersaglieri, artiglieri, autoportati in genere) possono benissimo sviluppare un'attività addestrativa anche senza muovere i motori. Vi é sempre una massa di truppa proporzionata al numero dei quadri e questa truppa ha in sé stessa una consistenza sufficiente a dar vita e ragione ad un multiforme addestramento bellico. In fondo ; si tratta sempre di fanteria e di armi e mezzi da fanti scelti. oppure si tratta di artiglieria o di generi sia pure con mentalità motorizzate.

Ma quando si passa ai reparti carristi (parlo s'intende dei reparti con materiale L attuale) troviamo queste sproporzioni fra quadri e inquadrati:

SQUADRA = Non esiste.

PLOTONI = un ufficiale, due -tre sottufficiali, tre-quattro graduati o soldati. E' tutto.

COMPAGNIA = quattro ufficiali, otto-dieci sottufficiali, quindici venti graduati, venti-trenta soldati.

In ogni reparto sono più i comandanti che i gregari. Gli ufficiali spuntano fuori da tutte le parti, i sottufficiali non hanno da inquadrare nessuno.

Se la gerarchia si dovesse confondere con l'inquadramento, nelle unità carriste nascerebbe molta confusione per sovrabbondanza di comandanti e per penuria di comandati o gregari.

Traspare che si é supplito con l'aumento dei quadri laddove si sentiva invece il bisogno soltanto di rafforzati.

E' chiaro che l'addestramento nelle unità carriste debba essere molto diverso da quello delle altre unità che hanno a base della loro forma sostanziale, la truppa, l'uomo, il materiale uomo.

Nelle unità carriste l'elemento sostanziale é il mate

riale; ma non il materiale quando esso giace inerte nelle rimesse o nei parchi, bensì il materiale vivo, animato, efficiente, sistema unico con l'uomo che lo rende attivo.

Per quanto si voglia valorizzare l'importanza dei veicoli organici anche nelle unità carriste, pure l'esperienza insegna che il voler insistere troppo nel mantenere, durante le azioni, la distinzione e la compagine nei minori reparti dal carro isolato, al plotone, alla compagnia, al battaglione ecc., è un errore ed è errore di ostinazione a voler pretendere ciò che il campo di battaglia non concede. Ripeto: il carro, o i carri che trovandosi nella possibilità di agire con favore e fortuna in una direzione o contro un obiettivo improvvisamente avvistato e che vi rinunciassero per il falso obbligo di seguire il reparto per altra via, o peggio, si arrestassero per il solo fatto che il comandante si è arrestato, sarebbero certamente colpevoli.

Le incognite del combattimento sui vari tratti della fronte di avanzata dei carri sono così fitte e si sommano a tante altre incognite del terreno, che si può senz'altro prescrivere ai piloti di non curare altro che di andare avanti nella direzione rispettiva dimenticando ogni viugolo organico e di ricercarlo a suo tempo, dopo il raggiungimento del successo stabilito nel compito.

Il voler trasportare nelle unità carriste in azione, per filo e per segno, i procedimenti tattici dell'avanzata delle altre armi è un'utopia.

E' appunto per questo che la condizione di successo per le azioni dei carri sta nell'agire a massa. Agire a massa vuol dire in definitiva che ognuno fa sentire i propri effetti offensivi per la via che egli è possibile, sin dove può arrivare, di modo che nessun punto debole sfugga alla penetrazione per arrivare ai centri vitali, alle sedi di

comando, alle artiglierie avversarie.

E siccome i punti deboli sono delle incognite, così nessun punto deve sfuggire alla provocazione né essere intentato dalla volontà di passaggio delle successive ondate.

E' chiaro che sia nella rottura, sia nello sfruttamento del successo il principio rimane immutato perché sia nell'un caso che nell'altro si tratta di andare avanti, nel vivo, nel cuore, magari con poco; ma avanti sempre per far cuneo dovunque sia possibile nel morale dell'avversario.

Questi reparti carristi ora sono ambitissimi per varie ragioni che é inutile enumerare, ma, senza fare insinuazioni fuori luogo, devesi guardare in faccia umanamente una verità; nei reparti carristi si vive molto meglio e si ha un respiro molto;più ampio di quanto non avvenga nei reparti di linea delle ~~tre~~ armi.

Il tempo disponibile nei reparti carristi é un po' come in aeronautica: si passa dall'azione decisa, mordente, incuprante, rischiosa, alla libertà e al riposo... sugli allori. Dove ci sono motori, c'è sport, c'è ricchezza, c'è indipendenza, si sta bene, si fa buona figura; quale giovane ufficiale di fanteria non andrebbe volentieri neincarristi?

C'è dunque da scegliere fra tanti aspiranti e bisogna scegliere anche per un'altra ragione : nelle unità carriste quel che conta nei vari comandanti non é il numero bensì la qualità. Noi abbiamo presentemente nelle unità carriste numerosissimi ufficiali la cui presenza potrebbe benissimo, senza alcun inconveniente, essere sostituita da altrettanti sottufficiali.

B E R S A G L I E R I =

A mio giudizio l'attuale ordinamento dato al rgt. bers. della Div. Gr. non costituisce un punto di arrivo.

Il rgt. ha fatto un passo avanti disponendo oltre che

di motociclisti anche di autoportati e assicurandosi la possibilità dell'azione fuori delle strade, a fondo, ad integrazione dell'azione di altri mezzi. Ma la forza non risponde alle necessità nel combattimento: troppo pesante il btg. motociclisti (738 u.), troppo leggeri i btgg. autoportati (456 u. ciascuno).

Mi sembra che, quanto meno, occorrerebbe portare a tre le cpp. dei btgg. autoportati.

A mio avviso, tutto considerato, e in base all'esperienza di comando di reggimenti misti celeri, meccanizzati, motomitraglieri, si potrebbe sperimentare una diversa combinazione di specialità nell'ente reggimento carristi e bersaglieri.

I motociclisti, attualmente al reggimento bersaglieri, potrebbero meglio addestrarsi, permearsi di spirito motoristico, compenetrarsi insomma coi carristi che non con i bersaglieri autoportati.

Esperimenterei volentieri l'inquadramento di motociclisti e autoblindo nel rtg. di carristi ed avvicina^{menti} ~~autocarsi~~ il; ^{il} più possibile gli uni agli altri sino a renderli permutabili sui due mezzi che hanno qualche cosa di comune perché destinati entrambi ad internarsi al massimo nel campo tattico e quindi ad integrarsi.

Raggiungeremmo certamente buoni risultati anche nel campo tecnico e probabilmente avremo un forte incremento unitario sulla strada della meccanizzazione delle mentalità e la possibilità di manovrare il personale facendolo passare facilmente dalla motocicletta al carro (cosa di grande importanza nell'economia generale), due mezzi affini per la loro natura aggressiva e travolgente, per la loro rumorosità e la loro attitudine a percorrere terreno vario.

Nell'impiego, poi, l'esperienza mi induce a favorire la tendenza a dare appoggio con autoblindo alle ardite mis-

sioni dei reparti motociclisti, missioni che in Spagna, ho visto, in terreno nemico, non così facili e spregiudicate come appaiono alle grandi manovre del tempo di pace. Un appoggio di autoblindo riesce gradito in tali missioni.

Da parte del reggimento bersaglieri si otterrebbe invece una costituzione più omogenea, a massa, con quattro battaglioni autoportati su tre compagnie, quanti sono i battaglioni carristi.

Questa allusione alla simmetria, alla equiparazione di battaglioni fra carristi e bersaglieri, tradisce una mia tendenza ad avvicinarli ed a farli lavorare insieme. Io penso infatti che ciò non sia nocivo anche se la guerra e la preparazione alla guerra dovrà portare ogni specialità ad agire a massa per conto proprio.

ARTIGLIERIA =

Dall'esame dei vari casi concreti del reggimento di artiglieria di divisione corazzata scaturiscono le seguenti considerazioni di carattere organico e tecnico.

L'attuale formazione del reggimento: un comando di reggimento - due gruppi di tre batterie da 75/27 mod. 11 o 75/34 - un reparto munizioni e viveri reggimentale - sembra non rispondere alle reali necessità della G.U. corazzata. La costituzione organica del reggimento di artiglieria di divisione corazzata più rispondente ai reali bisogni sembra essere quella di : un comando di reggimento - tre gruppi su tre batterie (due gruppi cannoni - un gruppo obici) ciascuno dotato di un proprio reparto munizioni viveri. I gruppi cannoni destinati all'appoggio dei battaglioni carri dovrebbero essere armati di una bocca da fuoco di calibro 75/, su affusto corazzato o semi protetto, cingolato o semovente, velocità superiore a quella dei carri, con installazione in torretta o a cielo scoperto, protetta sul fronte e sui fianchi (set-

tore 360°). Il materiale che dovrebbe armare tali gruppi dovrebbe essere un peso in batteria ed al tirano inferiore ai 1000 Kg.; gittata intorno ai 10.000 metri; ampia gamma di traiettorie curve; ingombro massimo metri 1.50, stretto angolo di volta. Il materiale da 75/34, che dovrà in futuro armare il reggimento di artiglieria corazzato, a quel che mi risulta, non sembra realizzarsi, alle medie distanze di tiro, la forza viva occorrente per forare le corazze frontali dei moderni carri medi e pesanti e in più presenta alcuni inconvenienti quali : quello della scarsa mobilità fuori strada anche con l'impiego del trattore da montagna, e quello della scarsa protezione (ha un semplice scudo fra le ruote, ripiegabile, di 4,2 m/m) pur senza avere la protezione che si richiede al materiale che dovrebbe armare i gruppi da 75 - dovrebbe avere una gittata intorno ai 12 Km., disporre di una ampia gamma di traiettoria ed essere trainato da un trattore che gli dia possibilità di percorrere terreni rotti con pendenze del 30%; ingombro massimo metri 1.50.

Così organizzata l'artiglieria della D.Gr. viene a disporre di : - una massa di artiglieria di accompagnamento materiale idonea ad essere decentrata alle colonne di attacco sempre pronta a spostarsi a scaglioni (da ciò i gruppi su 3 batterie) per reagire in continuazione di movimento in avanti all'azione nemica, prima che sia esaurita la capacità combattiva degli scaglioni di attacco;

- una massa di artiglieria (gruppo da 100 m.m.) costituente massa di manovra nelle mani del Comandante della G.U. che oltre a rappresentare la vera ossatura del combattimento favorisce col fuoco l'attuazione del concetto generale secondo il quale la G.U. opera col movimento.

Per tutti proietto unico scoppiante e perforante (granata mod. 32) con percentuale di sostanza nebbiigena.

Indipendentemente dalle suaccennate considerazioni, il problema contingente urgente per l'artiglieria di D. Cr. è quello della soppressione del carrello elastico che ritarda notevolmente la massa in batteria. La soppressione del carrello e la sostituzione delle attuali ruote a cerchioni con altre di elétron gommate (provvedimento già realizzato per il 105/28) eliminerebbe l'inconveniente lamentato migliorando anche la possibilità di movimento.

Quanto agli organi di comando e di collegamento. Appaiono ognora indispensabili profonde modificazioni nelle esistenti unità di artiglieria di D. Cr.

- Gruppi e batterie - e non di rado anche il comando di reggimento - debbono mantenersi in collegamento con unità motociclistiche e carriste.

- Occorre soprattutto che i comandanti vedano e suddividano i settori d'attacco fra gruppi e fra batterie se occorre.

- Quasi sempre l'osservazione del tiro dovrà essere spinta decisamente avanti in zone fortemente tormentate dal tiro avversario.

Ciò posto, è evidente come sia indispensabile:

- 1° - suddividere le pattuglie C.C. in due nuclei, uno di primo impiego ed uno di riserva a completamento del primo nucleo;

- 2° - costituire il nucleo di primo impiego con aliquote di motociclisti e con carri osservatorio corazzati (uno per batteria e due per gruppo-) muniti di radio e degli strumenti necessari per il collegamento e per l'osservazione.

- 3° - sostituire le attuali vetture dei comandanti con automezzi blindati e tali da conseguire l'istallazione dei mezzi radio ed il trasporto del relativo personale ridotto al minimo.

Analogamente il nucleo topografico del comando di regt. e dei comandi di gruppo dovrebbe essere montato in motociclet-

carro per munizioni, evidentemente inadeguate ai reali bisogni della divisione corazzata ed alla potenza del trattore L/37 che lo traina, consiglia infine la adozione di un carro per munizioni più capace. Di tale carro per munizioni, oltre ad essere dotate le batterie dovrebbe essere dotato anche il reparto munizioni e viveri onde consentire, al momento del rifornimento sul campo di battaglia, la sostituzione dei carri stessi.

(-----)

Sui principi caratteristici delle artiglierie della Divisione corazzata il generale De Stefanis in "Rivista artiglieria e genio - maggio 1940", ha scritto alcune considerazioni che io condivido.

(-----)

ALCUNE CONSIDERAZIONI SCATURITE DA CASI CONCRETI SULL'IMPIEGO DELLA G. U. CORAZZATA

Non ci fissiamo troppo sulla composizione della Divisione corazzata e sui suoi elementi? Questa composizione può cambiare come tutte le cose che non vogliono perire.

I mezzi di qualsiasi divisione corazzata non vanno bene ugualmente per tutti i teatri di operazioni.

Vi sono però degli elementi che si riscontrano necessari nella massima parte delle situazioni e su tutte le reti stradali; per esempio l'autoblindo, la vettura del comando con la torretta R.T. su 6 ruote o su cingoli, il cannone anticarro autportato.

In mancanza di questi sostanziali mezzi indispensabili a comandi di unità corazzate o motorizzate, noi diciamo "arrangiatevi", imperativo che, inteso seriamente e patriotticamente è un comando che salva molte situazioni; ma nel campo del tecnicismo non bisogna abusare.

Una fase interessante dell'impiego della D.Cr. è quella di

passaggio dalla 2^a alla 1^a schiera;

Bisogna aggiornare certe espressioni riferite ad una G.U. corazzata. Espressioni come "posizione d'attesa": due parole che tradiscono o possono tradire il concetto di immediatezza e di passaggio fugace che i nostri reparti fanno in un tale atteggiamento che non è né una "posizione" né un' "attesa".

Quale sarebbe la posizione d'attesa per la Divisione? quella in 2^a schiera (a circa 60 Km.)? oppure quella immediatamente precedente all'entrata in base di partenza ?

A parte i vocaboli è chiaro :

1. - che la posizione di 2^a schiera è già con questa dicitura definita;
2. - che partendo dalla 2^a schiera per la base di partenza è indispensabile una sosta, non foss'altro per ripristinare il pieno del carburante e per riconoscere le zone di schieramento; quella sosta è la così detta "posizione d'attesa".

Resta inteso che il verbo "attendere" stride con i nostri procedimenti e con le nostre mentalità.

Sul movimento della Div. dalla zona di 2^a schiera a quella di 1^a schiera, gli argomenti considerati e studiati nella Div "Littorio" sono stati i seguenti:

- rete stradale - quella di pianura : ricca, verso la montagna: sempre più povera.
- mezzi : autocarri, trattori, automezzi, etc.;
- velocità nel senso di ogni singolo mezzo e nel complesso di una unità e G.U. Regimi diversi dei diversi mezzi. Media di 20 Km. orari e variazioni singole su quella media.

Errori più comuni in cui incorre chi tiene la testa e la velocità dei reparti e delle colonne. Sensibilità della coda - ripercussioni dei singoli errori. - facilità di inviare ordini dalla testa alla coda e difficoltà del collegamento in senso

ipotesi: tempo occorrente ad un motociclo a risalire un colonna marciante a 20 Km. orari.

- Inceppamenti - Tendenza a distanziarsi - necessità di ripartire molto la colonna in modo da consentire gioco delle unità di marcia e sbalzi a regimi normali per i mezzi dell'Unità.
- Grafici di marcia utili per ricavare presto e all'evidenza il complesso del movimento dei vari scaglioni, coordinato e influito da rallentamenti o soste obbligatorie e attraversamenti etc.
- In materia di tecnica di movimento soluzioni brillanti non ve ne sono - Vi è però sempre la soluzione migliore - Occorre trovarla e a questo servono i grafici.

All'inizio di un'esercitazione è sopravvenuto un imprevisto (direttore) per il quale all'atto della partenza della 2^a schiera si è saputo che in una località l'itinerario subiva una deviazione per causa di una interruzione e, di conseguenza, la colonna doveva ridurre la velocità a 5 Km. orari per un tratto di Km.3.

E' sorto un raffronto di grafici rispecchianti l'evidenza la ripercussione delle novità sullo svolgimento della marcia; accorciamenti, allungamenti, rallentamenti, prolungamenti ~~in~~ nel tempo, e nello spazio, tormento dei motori, impiego della rete stradale sull'economia generale del traffico ed in relazione all'attraversamento di itinerari principali.

L'importanza della competenza tecnica dei comandi in simili frangenti e della disciplina dei comandanti tutti, è apparsa capitale.

L'adozione preferibile è stata quella della ripartizione delle colonne in unità di marcia, scaglioni e gruppi di scaglioni aventi ciascuno gerarchicamente un'autonomia di movimento ed un respiro sufficiente a trasformare il "Nastro"ri-

gido in un "Verme" le cui sezioni infinite giocano organicamente ed elasticamente adattando il rispettivo movimento a quello dell'Unità precedente e seguente, entro lo spazio rispettivamente riservato.

" Strette " - costituite da terreno, impercorribile e che impedisce lo schieramento o l'uscita dalla rotabile; é un fenomeno che per i nostri reparti ~~ix~~ si verifica sovente. Una colonna di fanteria se s'imbatte in una resistenza od un ostacolo può subitamente straripare; ma la motorizzazione e la meccanizzazione sono molto suscettibili sotto questo riguardo: occorre calma e prontezza, previdenza, e non intasarsi in caso di inceppamento chi é indietro; pensare alle code.

Rigidità immediata della colonna che dal moto passa all'arresto. Succede come nella morte - come dal vivo al cadavere - nelle paralisi delle articolazioni dall'estremità al centro e viceversa.

L'aviazione, compagna inseparabile delle Unità corazzate, indica la loro via sugli obiettivi. Campagna in Polonia. Aviazione indipendente. Squadriglie cooperanti. Esplorazione; collegamento.

" S C H I E R A M E N T O "

Principio base per "agire" proiettarsi in avanti con gli organi direttivi, visivi, coi collegamenti ed i comandi.

Altro principio: lo schieramento deriva dal concetto d'azione. L'idea di arrivare con forze sull'obiettivo implica tenere una buona parte in condizioni di muovere velocemente, e non si muove velocemente che sulle strade. Non si può, d'altra parte, andare all'obiettivo senza aprirsi la via, una via, ed a questo provvederanno forze che dovranno perciò schierarsi sul largo fronte e procedere sino ad investire in tutta la sua larghezza la resistenza attiva onde superarla in qualche punto.

OCCUPAZIONE DELLA BASE DI PARTENZA

Operazione delicata da eseguirsi spesso di notte in terreno

sconosciuto.

E' evidente il vantaggio che si avrà se dalla 2^a schiera sino all'istante in cui si è saputo di dover attaccare all'alba del giorno dopo, si saranno spediti immediatamente ufficiali ed elementi dei comandi a riconoscere la base di partenza con i suoi itinerari i suoi impedimenti e le sue caratteristiche, oltre i primi accordi e ragguagli ambientali.

Senza queste ricognizioni sommarie preventive alla luce del giorno, l'occupazione della base di partenza potrà anche farsi ma non con molta forza e bisognerà accontentarsi di una dislocazione avvicinata che preluderà ad uno schieramento da farsi alle prime luci dell'alba.

Certo, lo schieramento dettagliato, di due o più btgg. carri di notte è operazione onerosa e farraginosa che stanca e sfiducia gli uomini sulla vigilia dell'azione. Tutto sta nell'accontentarsi di abbozzare lo schieramento a blocchi rimandando al domani quello delle unità minori.

Non potendo fare ricognizioni preventive di giorno, si sarebbe indotti a pensare che converrebbe rinunciare ad uno schieramento inattuabile e che potrebbe risolversi in intasamenti e confusioni, e rimandare all'alba ogni cosa. In sostanza, se non vi sono difese organizzate da schiacciare né opere di mole da superare, non occorre ripartire i carri dei btgg. secondo una linea per tutta la larghezza del fronte sino dalla notte. Basta tenere i carri presso la rete stradale, anche a 2-3 Km. dietro e il domani all'alba inizieranno l'attacco di là, schierandosi, nell'iniziare il movimento, a ventaglio. Non è da escludere che qualche reparto rimanga anche in colonna per agire rapidamente a ragion veduta, sulla scia di quei carri che più fortunati non avranno incontrato arresti.

Comunque, in definitiva, quello che è base mettersi in mente è che prima dell'inizio dell'attacco la Div. tutta, abbia assunto un dispositivo conforme al concetto del Comandante della

Divisione.

Questo dispositivo é lo scopo di quella operazione che si chiama "occupazione della base di partenza". Ripeto "tutta la Div. si considera in base di partenza anche se é incolonnata su strada e non soltanto lo scaglione di testa più o meno schierato".

In questa differenza sta il "busillis" dell'impiego della Div. Cr. per lo sfruttamento del successo. In questo concetto si rispecchia già nello schieramento la volontà dell'attacco come inizio ad un'azione in profondità di tutta la Div. totalitaria.

Il dispositivo raggiunto al momento di iniziare l'attacco consta, in genere, di più scaglioni. Il 1° si sovrappone in quanto necessario allo schieramento delle truppe già in posto. Sarebbe un errore il portarli di notte o all'alba sulla linea di contatto allo scoperto. Si può arrivare persino a concepire qualche cosa di più audace come dirò subito, se bene che le audacie sbandierate in esercitazione del tempo di pace non sono di buon gusto e non servono ai fini addestrativi, però vanno formulate come possibili perché educano lo spirito ad osare prima col pensiero e poi con l'azione, sempre con senso di misura in relazione ai mezzi.

Ecco due ipotesi di ardimenti in due sensi apposti come due colpi di forcella :

1. - ridurre lo schieramento all'arrivo in 1^a schiera e rimandarlo all'alba e cioè riprendere la marcia al mattino con tutta la Div. decisi a rompere le resistenze limitatamente a cavallo delle strade e di proseguire sull'obiettivo. In sostanza rinunciare ad una occupazione sulla base di partenza perché "occupezione" vuol dire fermarsi e fare invece un'avanzata di sorpresa dilagando lateralmente.
2. - Fare un'azione notturna con parte delle forze senza aspettare l'alba per portarsi di notte sul nemico e attaccar-

le alle prime luci: se il terreno é facile e nota la situazione, c'è tutto da guadagnare, meno la confusione che é compagna inseparabile delle tenebre (4 settembre 1939 Div.mecc. von Kukler si trova bruscamente a contatto ad est di Mlawka - attacca di notte con artiglierie e bombe il villaggio e le cascine. Pari accesi, bombe incendiarie, luci di proiettori. Narew - 100 Km. : il 6 settembre). Questo ho letto in una relazione - Faccio le mie riserve sull'autenticità e l'importanza di questo attacco notturno con carri.

§

Altre note sulle unità corazzate

Roma 25 Febbraio 1941 -XIX°

Caro Generale Bitossi,

Voi avete certo immaginato il piacere che mi facevate comunicandomi il vostro interessantissimo, chiaro e ardito studio che ho trovato qui al mio ritorno da una lunga licenza. Vi risponderò adeguatamente, ma intanto desidero sappiate che firmerai tutti i periodi del vostro scritto e specialmente la conclusione che è, veramente, dopo il lungo ragionare una conclusione o meglio ancora la sola logica conclusione.

Sto pensando come mettere in valore quanto mi scrivete perché le vie che mi si aprono sono più di una, ma voi sapete che noi italiani non amiamo la fatica e che per nove decimi delle persone è una fatica leggere o ascoltare gli altri. L'episodio al quale accennate (Bernardo) mi era noto, e non mi ha meravigliato perché eravamo ancora allora e lo siamo tuttora quasi altrettanto (non io, non voi) nella euforia dei mezzi che portarono alle rapide vittorie orientali e occidentali (1). Ma troverò la strada. Non potete dubitare perché è un dovere patriottico concorrere a gettare un po' d'acqua su quella euforia e a richiamare alla realtà. Per fortuna la realtà finirà sempre per imporsi perché la padrona della vita è essa.

Mi congratulo molto con voi e sono lieto di questa ripresa di contatto dopo tanto tempo e ve ne sono riconoscente. Avevo seguito col più vivo compiacimento le vostre operazioni in Spagna così come ero stato lieto di vedervi conservato alla testa di una divisione così ardita quale la "Litterio".

Non solo sono arrivato sino alla fine ma vi ho letto d'un fiato la prima volta.

Ancora grato e veramente ammirato per la padronanza che avete del complesso problema sono vostro memore.

f° O. Zoppi

(1) favorita dalle note circostanze cui accennai arditamente a Milano il 19 gennaio.

P.M. = 5 Marzo 1941 XIX°

Eccellenza,

mi ha fatto piacere l'ambito Vostro consenso perché Voi rappresentate l'ardimento felicemente accoppiato al senso intellettuale abituato ad prevenire le cose.

La passione per il motore ed il carro armato che noi viviamo, non è così forte da corrompere e falsare il nostro giudizio.

Vi sono grato Eccellenza delle Vostre schiette espressioni perché esse scacciano dal mio spirito critico, che sempre vigila feroce contro me stesso, il dubbio ch'io sia un presuntuoso.

Del resto le persone non contano, io meno delle altre; ma la verità deve farsi luce, deve trionfare, altrimenti l'Esercito nostro si smarrisce su mille straducole anziché tirar dritto per la via maestra.

Vi prego di considerarmi sempre Vostro fedele e devoto subordinato e vogliate gradire il mio grato saluto.

Eccellenza: Senatore

Generale Conte Ottavia Zoppi

R O M A

RB

Roma 13 Marzo 1941 = XIX

Caro Generale Ritossi,

L'ufficio addestramento ha trovate "molto interessanti e piene di ottime idee" quante è nel vostro sodo e brillante memoria, e mi ha chiesto se voi sareste disposto a restringerle in un articolo per la rivista "Comando". Naturalmente bisognerebbe diminuire il tono polemico e tutte ciò che non può essere pubblicamente detto. Siccome la rivista "Comando" è redatta anche da ufficiali dell'"addestramento" il vostro articolo potrebbe costituire un impulso verso la meta che voi giustamente proseguite.

Io penso che se non vi viene molto ristretto potrete anche fare due puntate successive.

Ancora molti cordiali saluti e grazie per la vostra gentile lettera.

affmo.

2° C. Zoppi

Eccellenza,

Vi sono profondamente grato per l'onore che mi avete fatto segnalandomi all'Ufficio A. Vorrete perdonare però se Vi dichiaro che non mi sento ora di scrivere articoli. Sono, già soddisfatto che il mio modesto contributo che vuol rimanere oscuro come un servizio, sia stato dato allo stato maggiore al quale appartengo. E' proprio quello che volevo; rivolgermi al pubblico sarebbe un tornare indietro; non abbiamo bisogno della sua opinione.

Io penso che in lettere private io possa esprimermi con spontaneità personale. Mi rincrescerebbe che la mia vivacità di espressioni Vi facesse credere che io voglia aprire polemiche. Non lo credo necessario né utile in tempo di guerra; preferibile prepararsi ad una bella battaglia....ma non altro Bernardo o simili.

La vostra benevolenza a mio riguardo è stata grande. Vi devo domandare scusa di aver chiamato la Vostra attenzione e devo ringraziarvi ancora.

Avete sempre avuto ed avrete sempre la mia ammirazione e la mia devozione.

Eccellenza Senatore

Generale Conte Ottavio ZOPPI

ROMA

3 Febr. 1941 XIX°

Voi mi avete seguito nei miei primi passi (oltre 7 anni fa) alle prese coi motori, alle prese col misonismo di qualche cavaliere mio compagno d'arma, mi avete incoraggiato e mi avete chiamato "dei vostri celeri" non temo perciò di essere frainteso e, invece di scrivere un articolo di giornale, ciò che non è mio forte, dico a voi le mie idee in materia di meccanizzazione ai fini del nostro Esercito.

Ne farete quello che vorrete.

Purtroppo nelle mie opinioni pratiche, molto più modeste di quelle che compaiono sui giornali in materia di motori e corazze, sono state lungamente deluse. L'inganno per la così detta divisione corazzata italiana è stato troppo consumato perché io ritenga possibile ormai una bella pagina di guerra per queste S.U. dal nome modernissimo.

Non vedo carri armati degni di tal nome, non vedo il giusto uomo al giusto posto.

Non abbiamo fatto sul serio, molta cornice e poco contenuto, in fatto di meccanizzazione.

Non crede in una improvvisazione come vorrebbe²⁰ farla gli improvvisati.

Una certa praticaccia, anche se non riconosciuta, mi appartiene: pensate che in Cirenaica, proprio là; dove ora si combatte, ci sono ancora i segni sul terreno del Gebel, di quelle cospicue esercitazioni (btgg. carri - btgg. autoperlati - btgg. motociclisti - btgg. motomitraglieri - gruppi d'art. autoperlati) delle quali è pur traccia sul mio libretto personale, a firma del compianto Generale Pintor; decine, ventine di grosse esercitazioni da me dirette e svolte: fatica sprecata, dimenticata per gli altri; ma non per me.

Si fecero quelle esercitazioni colla Divisione motorizzata "Trento", all'epoca delle sanzioni, proprio per prepararci per questa guerra, proprio contro gli inglesi, su quel terreno.. come mai non han pensato ad impiegare oggi i capi che si preparavano sin da allora?

Passiamo ad altro:

Tutta la mia fatica per l'avviamento della cavalleria sulla strada della meccanizzazione ! La trasformazione del reggimento "Guide" in reggimento carri armati ! Voi lo sapete Eccellenza! le Guide nelle esibizioni a Tor di Quinto, al Brennero, a Lanzo d'Intelvi, ai Casoni di Romagna, lavoravano bene. L'impulso era dato. Avevo creato inoltre, un bello squadrone carri veloci per ciascun reggimento di cavalleria. Ma ahimé ! Tutto fu giudicato poi inutile :il reggimento Guide fu rimesso a cavallo, gli squadroni carri veloci dei reggimenti furono aboliti.

Quanto cammino fatto inutilmente. Quanta esperienze spese male. Quanto " coraggio tecnico " inculcato a vuoto ! E all'estero intanto ?

E che dire delle prove in Spagna coi carri armati ^{date} e contro i carri armati ? Ci son pur rimasti centinaia di morti laddove é passata la Divisione "Littorio"; un po' d'esperienza l'avrà pure acquistata qualcuno che anche se non ha scritto libri, ha scritto però una relazione ufficiale.

Noi italiani siamo lontani; molto lontani nei nostri punti di vita; in Italia "chi sa vuol comandare e ad ognuno par di sapere" e tutti vogliono parlare.

Quando, tornato dalla Spagna, il Sottosegretario alla Guerra mi disse che la mia Divisione d'assalto si trasformava in divisione corazzata mi susseguirono le braccia; mi opposi; inutile dire che la "Littorio" si costituì ed é tuttora costituita con carrettini L/35. Tutti sanno che quest'arma é superatissima, che il carro L/35 non é né armato né corazzato. Tutti sanno che di "corazzato" non vi é ^{neanche} l'etichetta sull'insegna divisionale.

Non vi é uomo il cui morale non vacilli vedendo se è stesso impotente davanti a un avversario munito di armi e di mezzi prevalenti nell'accingersi al compito che gli é stato

disonestamente fissato.

Al momento in cui il nemico è alle porte però; ogni dubbio, ogni obiezione, ogni difficoltà rappresentata sarebbe stata viltà; ma ciò non toglie che la realtà debba essere messa in chiaro e fu messa sin dal rimpatrio della Spagna. Ma da allora l'etichetta che si è voluta appiccicare sulla divisione depositaria dello spirito legionario, falsa ed i quattro btgg. carri L. sono divenuti tre e le tre compagnie di ciascun battaglione son diventate due.

Intanto la guerra ha avuto sviluppo. Qualcuno ha detto che la Germania ci ha sorpreso: "La Germania ci ha imbrogliati".

Guardiamoci negli occhi; chi è che ha imbrogliato?

E questa mia divisione doveva essere il primo scaglione di una colonna d'invasione! e mi trovo un giorno incolonnato in una unica strada di fondo valle, con 1550 motori dietro più di altrettanti di una divisione motorizzata che mi precedeva; la testa fra le nebbie le nuvole del P.S. Bernardo, da dove non si mosse perché un nemico ce lo impedì. Stiamo calmi i francesi, non farono loro: io sempre più mi convinco che il nemico era in noi, non in loro. Il nemico da vincere oggi come allora è in noi stessi.

Nessun altro nemico mi preoccupa.

Che cosa era avvenuto?

C'era stata una novità: si è detto infatti che mentre nelle guerre del passato ogni grande movimento di truppe, dal momento in cui si varcava la frontiera, era vincolato nel suo ritmo ad una capacità di avanzata che si calcolava su un rendimento giornaliero al massimo di 20-28 Km. e solo eccezionalmente di più, in Polonia, in Olanda, in Belgio, in Francia invece le operazioni avevano avuto impronta dalla motorizzazione, dall'impiego di reparti corazzati con rendimenti molto più ampi.

Era apparsa una nuova cavalleria impiegata con spirito

federiciano, il cui concorso era certamente una delle prime cause delle strepitose vittorie.

Il problema dell'attacco di fronte alla strapotenza delle armi e degli apprestamenti difensivi, che tanto aveva preoccupato gli studiosi militari si era dunque volatilizzato come nebbia al sole?

Insomma, dopo aver sbraitato tanto: "senza fuoco non si avanza" noi ci siamo presentati sulla base di partenza per l'attacco senza fuoco ed ai cannoni abbiamo sostituito i motori incolonnati per centinaia di Km. senza possibilità di uscire dalla strada.

E' innegabile che le unità corazzate e la motorizzazione siano state una delle cause e non l'ultima del carattere "lampoggiante" delle invasioni germaniche; ma i germanici hanno creato le divisioni corazzate dopo aver accertato, anni prima, le sicure ed immutabili condizioni favorevoli dei campi di Polonia e delle Ardenne, non solo, ma dopo averle create, le hanno addestrate in terreni simili a quelli sui quali dovevano operare per fare una guerra di movimento.

Nella composizione "ad hoc" e nell'addestramento delle unità predisposte a ciascuna azione dei tedeschi, si sarebbe potuto vedere a priori, per così dire, e intravedere, l'idea saliente del concetto del loro impiego, quasi come in uno schieramento si può ravvisare già qualche indizio del disegno d'azione del condottiero.

Se il Fuhrer ha detto un giorno all'Inghilterra "noi verremo", alludendo allo sbarco, si può essere certi che già da prima di quel giorno e tuttora, le riserve germaniche battono l'addestramento su quel chiodo.

Così facessimo noi con le nostre forze in riserva nella Penisola!

Quale coefficiente di potenza può essere conferito ad una riserva di addestramento aggiornato ed appropriato al

sul terreno, al nemico di ciascun fronte ! Quanto peso porta sulle sorti di un'operazione una specifica preparazione preventiva.

Ma il tempo stringe, ed orientare la preparazione delle nostre riserve per scacchieri d'operazione tanto diversi è ormai impossibile.

Ma perché non riconoscere almeno che se migliaia di motorizzati e decine di divisioni corazzate vanno bene in Egitto, non è a credere che vadano bene egualmente in Albania o sul fronte alpino ?

Noi non possiamo avere un solo "calibro" di divisione corazzata motorizzata e non possiamo irrigidirci sulla meccanizzazione integrale con una dottrina di guerra assoluta. Ad ogni ~~tipo~~ orientamento cardinale ed ad ogni terreno deve corrispondere la tendenza a vincere in un modo diverso.

La meccanizzazione deve calcare la sua impronta di esigenze più o meno fortemente sulla composizione delle unità a seconda del loro destino operativo.

Il condottiero che impasta la formazione che ha già creato col suo intelletto sapendo quel che ne farà, non segue una vecchia moda o la moda degli altri, ma da originale "arbitrario" ne fa una propria creazione e la impone al nemico infischandosi di tutti gli articoli più o meno tradotti e distillati sulle riviste gibernone. Quel condottiero sensibilissimo e garbatissimo verso le impostazioni del terreno, mette il giusto uomo e il giusto mezzo al giusto posto e non va a caso o lascia fare al caso.

Nell'Africa settentrionale, in mezzo alla distesa desertica che circonda i due eserciti, l'assenza o quasi di "incoraggiamenti" topografici o morfologici del terreno ai quali appigliarsi, alla vecchia maniera, ha concorso in alto grado a valorizzare la tecnica dei nuovi mezzi meccanici mentre ha affievolito la parte artistico-tattica dei singoli comandanti,

tanto cara al nostro temperamento latino; ma la parte concettuale, inventiva e tempestiva dell'azione totalitaria resta libera e piena di imperio nella figura del capo.

In quel terreno, tutto più o meno o in gran parte percorribile, che offre la possibilità di un'estrema libertà di mosse, di una grande manovrabilità di mezzi a largo raggio, se il comandante dispone di unità pronte e capaci di votarsi a se stesse in operazioni indipendenti, può giocare con esse e con l'evitazione per agire con un'apertura di compasso e una scelta di direzione che sarebbero impossibili in un teatro di operazioni ai confini della nostra Patria.

Le unità meccanizzate sono appunto quel che occorre in un deserto percorribile per operazioni di questo genere; ma se dal fronte egiziano ci spostiamo a considerare la frontiera alpina le cose cambiano; non si esce dalle strade con un solo plotone di carri. Se invece consideriamo gli sbocchi in piano potremo trovar modo di uscire dalle strade con qualche plotone, compagnia, battaglione di cingolati per azioni localizzate e di modesta profondità; ogni volta che il terreno cambia, è un altro paio di maniche: mano a mano che il terreno si fa rotto e intersecato, il diagramma dei valori del fante a piedi sale, sale e quello della macchina scende, rallenta e si ferma. Il re del deserto è lo schiavo delle montagne.

Chi conosce tecnicamente il comportamento delle macchine e le sa sfruttare razionalmente per il massimo rendimento sia offensivo, sia difensivo, sia logistico, comprende molto facilmente che ogni terreno, ogni paese, richiede quelle specie e quella dose di mezzi motorizzati e meccanizzati compatibili con la sua rete stradale e con le esigenze degli schieramenti fuori strada. Sin quando non si delinea l'apertura di un orizzonte da carri armati a masse, questi agglomerati e conglomerati debbono essere tenuti ripartiti e fuori dai piedi e non alle spalle immediate delle unità normali che devono attaccare.

Tenere " alla fonda " G.U. corazzate e motorizzate laddove non vi ^e prospettiva d'impiego profondo a schiere frontali é un errore altrettanto grave quanto il non averle sottomano allorché il terreno invita ad impiegarle.

Troppo spesso si dimentica che se i tedeschi hanno impiegato i carri armati in grandi masse a ragion preveduta li hanno però impiegati, come noi in Spagna, anche ripartiti fra la fanteria : a Leopoli, in Norvegia ed hanno raccolto successi.

L'impiego a massa non é basato sul numero. Si può impiegare a massa una compagnia e la si può impiegare assieme a della fanteria, in cooperazione. La massa é degli effetti. La massa é virtù di comandante; non tutti capaci di realizzarla nel tempo, nello spazio, con la fanteria o senza.

Conviene attenerci a considerazioni strettamente pratiche e calzanti allo stato di guerra: per momento non si vedono all'orizzonte carri armati muniti di " artiglierie " che permettono di arrampicarsi su per le asperità montagnose né disponiamo ancora di "autogiri" o altri pratici sistemi di superamento di grossi dislivelli con pesanti carri corazzati, ed anche per traghettare fiumi, l'anfibologia carrista é ancora in fasce ed in Italia é sconosciuta.

Tutto ciò limita gradatamente il campo d'azione dei cingolati al terreno pianeggiante.

Un po' di pazienze dunque, queste invenzioni verranno; ne siamo certissimi ma per il momento conteniamo il nostro istinto bellico nelle possibilità di quello che si ha e di quello che il cingolato può fare sui diversi terreni. Non ci emancipiamo troppo dalla fanteria, teniamoci pronti a cooperare con essa non avremo a pentirci; e non dimentichiamo che prima del carro armato, nei comuni terreni é l'artiglieria che beneficia della mobilità fuori strada e la voce di bocche da fuoco sennò e più prestante del farragginoso ansinar di grandi uni-

tà corazzate di sfogo tanto più dubbio e problematico quanto più sproporzionata la mole allo spazio e al terreno di probabile impiego.

È innegabile che nel carro armato rivive in germe l'antica cavalleria. I vocaboli durante la loro lunga vita modificano il loro significato: il "fante" di oggi è immensamente distante dal "fante" di tempi non altrettanto lontani. Così il cavaliere".

Vi sono ormai "cavallerie" nelle quali il cavallo non entra affatto. Soltanto per un cavallerizzo, la cavalleria è così intitolata dall'animale noto; in verità: il vocabolo, amplificandosi, è straripato dagli argini di ciò che è soltanto "ippica".

Ormai l'arma delle cavallerie di quasi tutti gli eserciti, trascende dal modello della natura e, senza feticismi né fobie, accomuna sotto lo stesso arcione il cavallo di Caprilli, quello di Barecca e quello di Crippa, tutti molto diversi dall'animale servo dei misoneisti, che dopo aver fatto anche arricchire qualche padrone di scuderia, finisce per tirare la carretta.

La cavalleria acquistò la sua fama per il fatto che gli uomini montati poterono lanciarsi contro il nemico più rapidamente di qualsivoglia altra arma; il cavallo fu l'arma d'assalto e così la mente si abituò alla naturale concezione che la cavalleria presupponga il cavallo; ma questa concezione ha la forza dei concorsi ippici.

Nella condotta in combattimento dei nuovi mezzi corazzati conta quello che io chiamerei "coraggio tecnico" che accomuna ai combattenti dell'aria e del mare e che è un connubio felice di intrepidità e di tecnicismo.

Ora, se è vero che molte delle qualità che fanno il cavaliere possono essere utili per fare il carrista, un po' ne è che

frutte solamente dalla pratica e dallo studio e non si possiede naturalmente; la capacità tecnica e la nostra cavalleria cominciava ad entrare in questo ordine di idee allorché, more solito, si demolì tutto quello che si era costruito o quasi.

Il cavallo rimane simbolo vivente e maestro sempre nuovo di ardimento, di generosità, di dimestichezza col rischio, di decisione; ma queste non sono prerogative dell'ufficiale di cavalleria a cavallo, queste sono attitudini indispensabili a tutti i comandanti di tutte le armi e specialità; il cavallo è buona scuola di reclutamento degli spiriti per tutti.

L'evoluzione dell'apprestamento militare meccanico è estremamente urgente, celere e variata; ciò che non sembra possibile oggi potrà essere normale domani; la comprensione dei veri cavalieri sarà presto alla prova finale.

La meccanizzazione rispetto al terreno, si trova oggi allo stesso punto di progresso in cui si trovava la navigazione rispetto al mare all'epoca dei romani; le tempeste che facevano naufragare le flotte di allora non impressionano più i marinai; ma altri naufragi si verificano oggi sulla superficie della terra per tutti i mezzi meccanici che abbandonata la rete stradale, si cimentano colle insidie del terreno o l'isolamento del deserto. In terra non si sa ancora navigare dove si vuole.

Oggi anche un incompetente di nautica e di aeronautica arriva a rendersi conto se le condizioni del mare e dell'aria offrono la possibilità di navigare e di volare. L'elemento acqua e l'atmosfera sono sempre comunemente intuibili nelle loro condizioni di accessibilità; sono elementi che, per quanto tempestosi non sono mai durevolmente ed assolutamente proibitivi. Evidentemente invece la superficie della terra ferma, con le sue immense distanze non è da tutti ben considerata nel-

la sua percorribilità con mezzi meccanizzati; essa proibisce nettamente molto più spesso di quanto molti non riflettano.

Bisogna far progredire mezzi di locomozione sull'elemento terra come si è progredito coi mezzi di comunicazione sull'elemento mare. Se ne è sentita meno la necessità nell'andar dei secoli perché si è venuti ad un comodo compromesso nel traffico civile: era infatti sentita la necessità di spostarsi e spostar materiali da un luogo all'altro, viaggiare senza camminare e si inventò "la ruota". Così la scienza della locomozione si sviluppò nella direzione in cui essa era avviata e col minimo sforzo. Anziché escogitare un sistema atto a percorrere il terreno vario naturale, si trovò più facile e più semplice costruire una rete stradale, cioè una rete di corridoi che consentissero la rotabilità. Ruota e strada hanno risolto così in un certo senso il movimento del progresso civile.

Con l'automobilismo, come prima con le ferrovie, si sentì la necessità di perfezionare il piano stradale; nasquerò le autostrade come erano già nate le strade ferrate.

Tutto questo è sufficiente in pace; ma in guerra c'è il rovescio della medaglia: le lunghe colonne marcianti devono sboccare in uno schieramento, bisogna uscire dalla strada. L'automobilismo militare non poteva contentarsi della ruota e della strada; ben presto si trovò di fronte al problema del "fuori strada"; problema di guerra; l'insufficienza delle ruote e dei cavalli da tiro fece nascere trattori e cingolati; ma onestamente possiamo dire di poter uscire dalle strade con centinaia di carri armati e di proseguire in profondità per decine di Km.? Non lo credo.

Sembra impossibile ma è così: si è progredito assai di più nelle applicazioni moderne navali ed aeronautiche che in quelle antiche dell'aderenza e della locomozione sulla super-

ficie terrestre; siamo ancora schiavi della strada soltanto nei combattenti dell'Esercito e ne sentiamo tutte le grandi ripercussioni nell'arte della guerra, a cominciare da quella operazione comune a tutte le battaglie che si chiama "schieramento" e che presuppone l'abbandono delle strade.

Nella guerra terrestre il terreno si impone ovunque con carattere determinante ancor prima del nemico, per il sì o per il no, con intrattabilità che spesso si rilevano all'improvviso all'incauto comandante ed allora avvengono i naufragi di sorpresa di fronte ad un nemico che poteva essere anche disprezzabile.

Questo elemento terreno nei combattimenti terrestri, dobbiamo tenerlo presente a priori, molto più di quanto marinai ed aviatori non abbiano a considerare il tratto di cielo e lo specchio d'acqua della loro futura operazione. E tanto più dobbiamo considerarlo quanto più nel caso specifico su quel dato terreno ci si deve allontanare dall'impiego di uomini isolati a piedi per avventurarsi nell'impiego di masse d'uomini con impedimento, autocolonne, e tanto più ancora nella cattiva stagione, nella vastità del deserto e in tutto ciò che può produrre limitazione prevedibile.

Le difficoltà crescono con progressione geometrica e l'imprevisto è in agguato da mille occasioni sconosciute.

A questo io dico che bisogna onestamente pensare quanto si preconizzano gli eserciti dell'avvenire a base di G.U. motorizzate. Tutto va bene sino a quando il matrimonio "ruota - strada" fila in perfetto amore e assicura la velocità e la mobilità delle autocolonne. Per quanto profonde e pesanti queste masse vermiformi, a segmenti articolati, trovano nella loro mobilità vermicolante la promessa del successo per mezzo del movimento tenuto vivo. Ma la strada non conduce che ad un punto nel quale bisogna schierarsi ed è qui che la meccanizzazione deve es-

sere all'altezza del compito. Si continua a dire che la guerra meccanizzata deve essere considerata ormai una realtà, che la guerra sarà combattuta da masse di macchine indipendenti dalla rete stradale; ma dove sono queste macchine così sicure di rovesciarsi in ogni direzione e di dominare il terreno nelle sue svariate forme e nelle sue asperità normali, a schiere di centinaia? in Libia, e allora che cosa abbiamo aspettato a quella rara occasione?

Prescindiamo dal nemico e dalla Libia e procediamo allo schiacciamento ed all'avanzata di una divisione corazzata con carri armati ed artiglierie in 8 o 10 svariati terreni dalle Alpi agli Appennini, dalle brughiere venete alle coltivazioni intensive della pianura padana od a quelle della Toscana, dell'Abruzzo, della campagna romana.

Vedremo allora comportamenti molto diversi e ci convinceremo probabilmente che prima di formare le G.U. corazzate, bisogna formare gli ingredienti che le devono comporre e questi ingredienti devono essere studiati sul terreno, a massa, quella massa che è una "dose" una "relatività" e non una cosa fissa, massiccia e organicamente determinata. Dalla dose, caso per caso, si passerà alla "ricetta" e le ricette saranno differenti e non so se si chiameranno "C.A. Corazzati" o soltanto "Divisioni" motomeccanizzate" o anche meno, molto meno; perché chi potrebbe escludere che numerose modeste piccole unità corazzate, specialmente cannoni semoventi, possano valere con l'appoggio immediato delle armi pesanti della fanteria anche dove non è pianura o dove, per altre ragioni non siano possibili azioni di più ampia portata? e chi può negare che da queste piccole unità si possa facilmente salire, quando si voglia poi, alla costituzione eventuale di G.U. Corazzate?

