

Caspe 1938
XVI

L. S. E. P. Thom di P...
sempre aff. M...omms

A. INFANTE
COLONNELLO DI ARTIGLIERIA (S. M.)

il suo

26076

A. Infante



PROBLEMI

DELLA MECCANIZZAZIONE
E DELLA MOTORIZZAZIONE

172.9.

21

- IN INGHILTERRA
- IN FRANCIA
- IN ITALIA

TRIPOLI: 1938 - XVI



A. INFANTE
COLONNELLO DI ARTIGLIERIA (S. M.)



PROBLEMI
DELLA MECCANIZZAZIONE
E DELLA MOTORIZZAZIONE

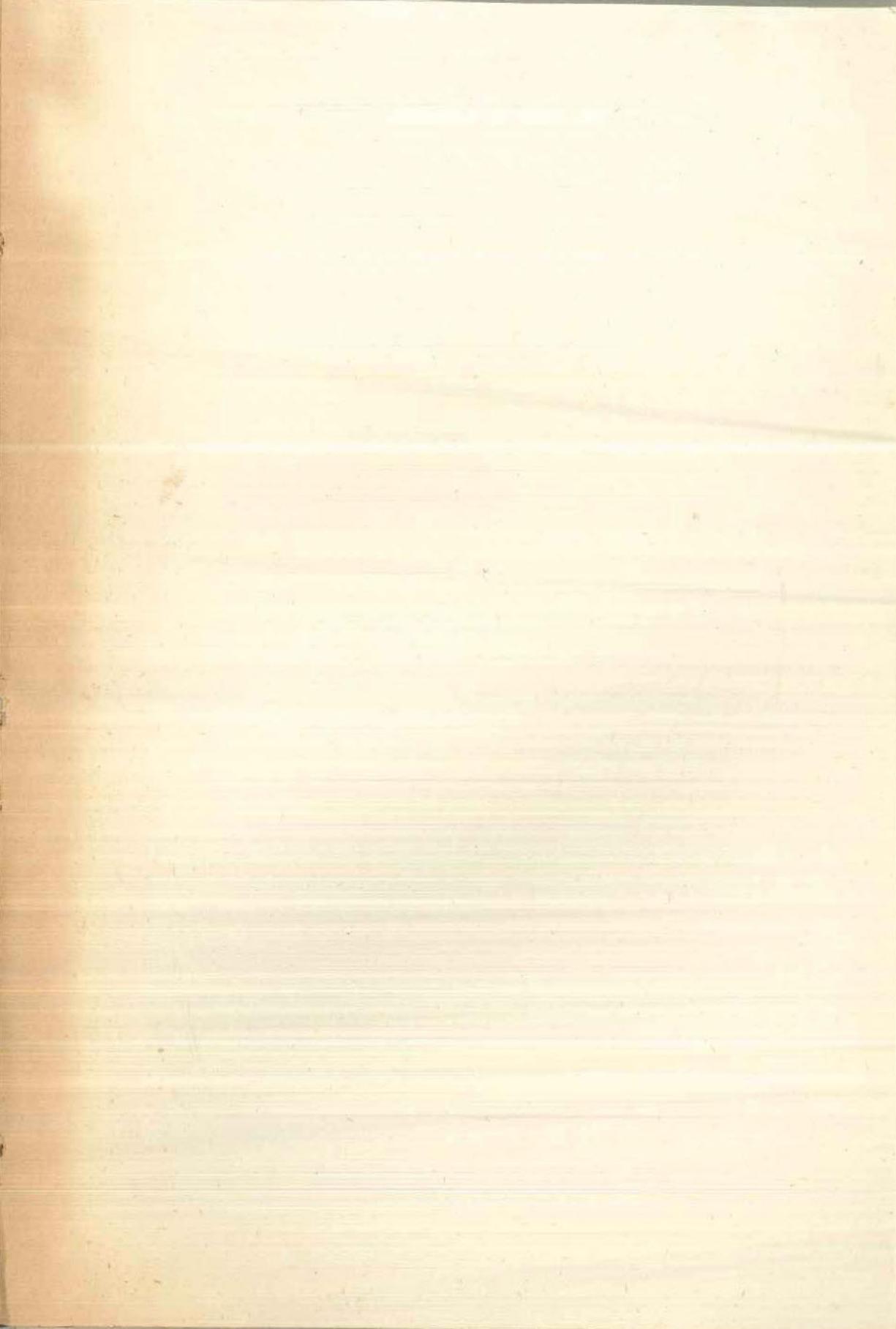
- IN INGHILTERRA
- IN FRANCIA
- IN ITALIA

TRIPOLI: 1938 - XVI



SOMMARIO

— PREMESSA	pag. 1
— L'ESERCITO INGLESE ED IL PROBLEMA DELLA MECCANIZZAZIONE ..	7
I — Principi generali sui quali si basa la difesa dell'impero britannico	9
II — Organizzazione delle forze armate terrestri	11
III — Il problema della meccanizzazione	12
IV — I nuovi mezzi	25
V — Conclusione	33
— MOTORIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE NELL'ESERCITO FRANCESE ..	39
I — La guerra di movimento	41
II — Le dottrine individuali	43
III — Le applicazioni pratiche	49
IV — Conclusione	55
— CONTRIBUTO ALLO STUDIO DELLA MOTORIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE IN ITALIA	61
I — La guerra di movimento	61
a) La teoria della guerra aerea integrale	62
b) La teoria della potenza di fuoco offensivo	62
c) La teoria dell'organizzazione del movimento	65
d) La teoria dei celeri	65
e) La teoria della motorizzazione e meccanizzazione	67
II — Le questioni inerenti alla meccanizzazione e motorizzazione in Italia	71
a) Il personale	72
b) Il materiale	74
c) Criteri generali d'impiego	78
d) Cenni di ordinamento	83
III — Conclusione	87



PREMESSA

PREMESSA

I problemi della Motorizzazione e della Meccanizzazione sono oggi, più che mai, in primo piano.

Tutte le Nazioni, grandi e piccole, hanno dovuto adeguare le forze armate ai progressi della vita civile. Il motore si è così imposto sempre più negli eserciti: prima nei servizi di 2^a linea, poi in quelli di 1^a linea, ora nell'interno stesso delle varie armi, ed in sostituzione stessa di qualche arma.

Libri, riviste, giornali hanno pubblicato e continuano a pubblicare una serie infinita di studi, analizzando il problema sotto ogni punto di vista.

Eppure, ancora oggi, dopo vent'anni dall'apparizione dei primi carri armati vi sono idee alquanto confuse sulla Meccanizzazione e Motorizzazione.

Il problema effettivamente è assai vasto, e riflette molti campi, non solo militari. D'altra parte le guerre di Etiopia, di Spagna ed in Cina lasciano molte menti perplesse sulle reali possibilità di questi mezzi.

In genere non si sono esaminate a fondo le esperienze fatte, e non si è compreso che gli insuccessi sono sempre derivati o da errato impiego dei nuovi mezzi o da errati tipi di mezzi impiegati.

Chi scrive ha avuto occasione di vivere per quattro anni presso reparti dell'esercito inglese nel periodo dello sviluppo della meccanizzazione; ha potuto assistere personalmente alle esercitazioni, agli studi, agli esperimenti svoltisi con reparti meccanizzati ed ha seguito tutte le discussioni, gli errori, le evoluzioni nelle idee verificatesi nell'impiego dei Veicoli Corazzati in Inghilterra.

Ritornato in Italia, per altri quattro anni, ha vissuto in un reggi-

mento di artiglieria motorizzato, continuando gli esperimenti con i mezzi di cui disponeva, partecipando a tutte le grandi esercitazioni, seguendo le nuove esperienze e tutti gli studi eseguiti da noi e all'estero.

Egli è ancora fermamente convinto che questi Nuovi Mezzi, contenuti nei giusti limiti, se razionalmente costruiti e soprattutto se razionalmente impiegati, costituiranno elemento decisivo per la guerra futura; ritiene perciò, suo preciso dovere qui riaffermare questa sua profonda convinzione.

Allo scopo di prospettare in un quadro organico il frutto degli studi e degli esperimenti svoltisi in questi ultimi anni, è sembrato opportuno raccogliere in un unico fascicolo le conferenze e gli articoli, nei quali sono state esaminate le varie fasi dello sviluppo della Meccanizzazione e della Motorizzazione presso l'Esercito inglese, francese ed italiano⁽¹⁾.

Da questi studi emergono alcune conclusioni che tuttora hanno vivo sapore di attualità.

Esse possono così sintetizzarsi:

1° La Motorizzazione e la Meccanizzazione degli Eserciti sono state da tutti gli Stati Maggiori riconosciute necessarie sia per meglio sfruttare ai fini militari le possibilità della vita civile; sia perchè si è convinti che soltanto impiegando la corazza ed il motore sarà possibile eseguire la manovra nel campo di battaglia moderno. Conseguentemente nel mentre si sono motorizzate largamente tutte le armi, sostituendo il carreggio e le salmerie con automezzi, si è anche riconosciuto la necessità di creare dei Reparti meccanizzati indipendenti dalle altre armi.

2° Per quanto riguarda la Meccanizzazione l'esperienza ha dimostrato che i reparti meccanizzati non possono sostituire la fanteria e la cavalleria nel combattimento; essi però rappresentano una nuova arma capace di svolgere più rapidamente ed in modo decisivo alcuni compiti invano oggi richiesti alla fanteria ed alla cavalleria.

Occorre perciò creare dei reparti meccanizzati completamente indipendenti dalle altre armi.

La forza e la composizione di questi reparti meccanizzati autonomi deve essere stabilita in modo che essi possano da soli risolvere un determinato compito tattico o strategico.

(1) Pubblicati nei fascicoli della Rivista Artiglieria e Genio di Gennaio, Marzo e Giugno 1934.

L'esperienza ha dimostrato che le unità meccanizzate più idonee sono:

- *per i compiti tattici, in stretta cooperazione con le altre armi: il battaglione carri armati leggeri o misti,*
- *per i compiti strategici: le brigate corazzate (su 3 o 4 battaglioni c. a.).*

3° *Per quanto riguarda la Motorizzazione si è riconosciuta la necessità di trasformare la composizione organica di alcuni reggimenti di fanteria prima di motorizzarli. In questi reggimenti si sono aboliti tutti i quadrupedi e tutte le carrette, motorizzando le armi di appoggio e quelle pesanti su trattori corazzati, ed i servizi di prima linea su autocarrette.*

In tal modo, per l'autotrasporto, è sufficiente caricare i soli fucilieri su autocarri comuni; i cannoni di accompagnamento, i mortai d'assalto, le mitragliatrici già trasportate dai trattori corazzati, possono seguire i fanti sulle rotabili (costituendo eventualmente con le mitragliatrici pesanti distaccamenti fiancheggianti); all'arrivo, scaricati i fucilieri, i reggimenti saranno in condizione di immediata efficienza tattica, avendo tutti i propri elementi al seguito, e disponendo dei mezzi per alimentare il combattimento.

La mancanza di queste salmerie meccaniche, di questo anello di giunzione fra la rotabile e la linea di combattimento, è stata assai spesso causa prima di azioni non riuscite da parte di reparti motorizzati.

Si è riconosciuta la possibilità di impiegare brigate di fanteria motorizzate, con elementi di artiglieria e genio e servizi motorizzati, in modo da avere Divisioni motorizzate, capaci di percorrere oltre 200 km. in 24 ore. Ma in genere è apparsa la necessità di costituire queste grandi unità molto leggere (4-6 battaglioni fanteria al massimo) e di dotarle di elementi meccanizzati (reggimenti autoblindo e battaglioni carri armati) per l'esplorazione e la sicurezza.

4° *Per assicurare l'impiego redditizio di reparti motorizzati e meccanizzati occorrono le maggiori e più accurate predisposizioni per le riparazioni ed i rifornimenti dei materiali automobilistici.*

Ogni unità, piccola o grande che sia, deve perciò avere uno scaglione di combattimento, ed uno scaglione servizi con autofficine, parti di ricambio, rifornimenti di carburanti, lubrificanti, etc. L'importanza di questo scaglione logistico è dimostrata dal fatto che in genere esso esige circa un terzo del totale degli automezzi assegnati al reparto.

5° Date le distanze alle quali i reparti meccanizzati e motorizzati devono agire, e la rapidità delle loro azioni, il problema dei collegamenti assume importanza fondamentale per questi nuovi mezzi. Occorre larghissima distribuzione di apparecchi radio, delle varie gamme, che consentano le comunicazioni nell'interno dei battaglioni carri armati (con laringofoni in ogni carro armato), e fra unità operanti a centinaia di km. di distanza.

6° Particolarmente curata ed assicurata deve essere la protezione anti-aerea delle formazioni motorizzate, obiettivi assai vulnerabili e attraenti per l'aviazione avversaria. Si è riconosciuta la necessità di avere nell'interno dei reparti corazzati alcuni carri armati con cannoncini anti-aerei, e l'opportunità di avere armi in postazione anti-aerea largamente distribuiti nelle colonne motorizzate. Ma soprattutto si è affermato il principio che le Grandi Unità corazzate e motorizzate devono agire in stretta cooperazione con formazioni aeree, che avranno il compito di proteggerle, guidarle, ed accompagnarle nelle loro fulminee azioni.

7° La motorizzazione e meccanizzazione degli eserciti impongono spese fortissime al bilancio della guerra: come per la Marina e la Aeronautica si è dovunque riconosciuta la convenienza di aggiungere uno speciale capitolo, destinato alle nuove costruzioni. L'esperienza di questi anni ha ampiamente dimostrato che è più economico motorizzare poco ma bene, che motorizzare largamente ma senza distribuire tutti i mezzi necessari. Molti insuccessi della motorizzazione e meccanizzazione sono dovuti a questi errori di valutazione.

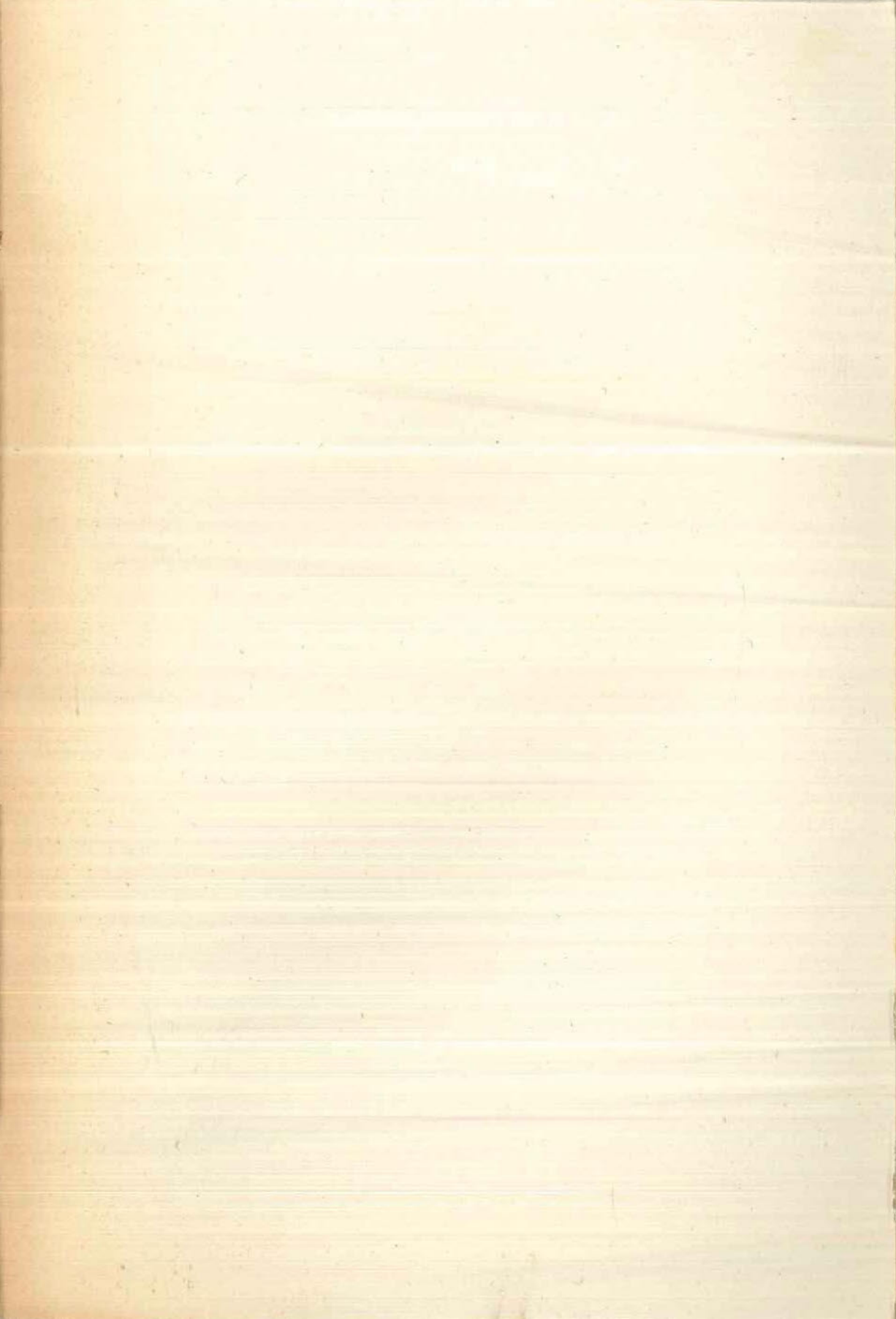
8° Infine sono emerse le profonde influenze che la Meccanizzazione e la Motorizzazione portano in tutti i campi militari e nazionali:

- necessità di avere un'aliquota dell'esercito, sia pur piccola, sempre pronta, poderosamente armata, perfettamente istruita;
- possibilità di azioni tattiche rapidissime e di una condotta della guerra veramente manovrata;
- problemi industriali complessi per costruire e tenere in efficienza le piccole flotte terrestri di cui oggi anche gli eserciti hanno bisogno.

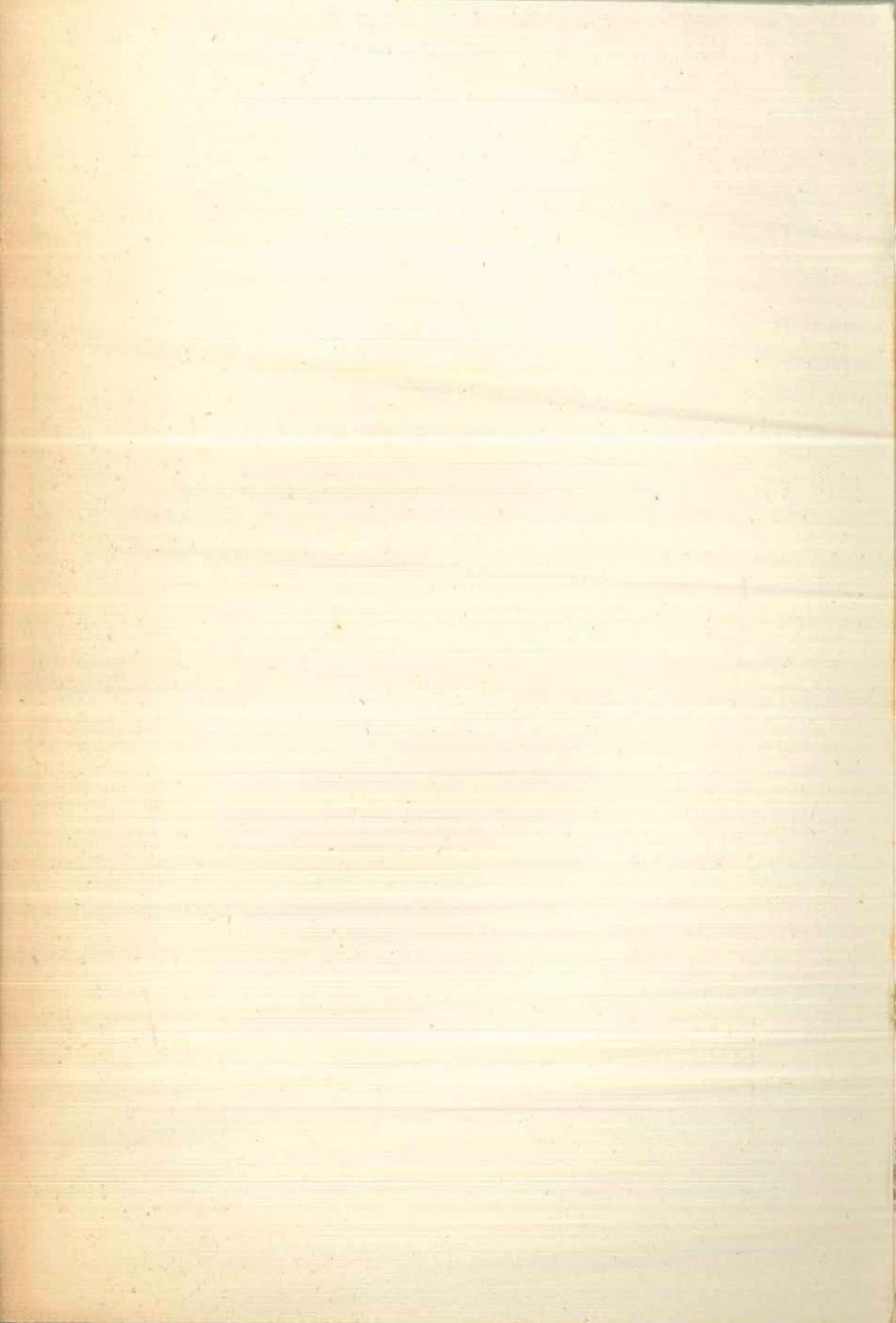
La semplice enunciazione delle principali conclusioni alle quali si è giunti dopo anni di costosi esperimenti, dimostra la complessità e la vastità dei problemi in discussione.

Gli scritti che seguono potranno offrire utili elementi di studio e facilitare il compito a chi vorrà meglio approfondire e sviluppare l'esame di questi Nuovi mezzi e delle Nuove forme di guerra da essi consentite.

ISCHIA : Febbraio 1938 - XVI E. F. - II dell'Impero



L'ESERCITO INGLESE
ED IL PROBLEMA DELLA MECCANIZZAZIONE



L'ESERCITO INGLESE ED IL PROBLEMA DELLA MECCANIZZAZIONE

Gli studi e gli esperimenti svoltisi in questi ultimi anni presso l'esercito inglese con reparti corazzati e meccanizzati, hanno richiamato l'attenzione di tutti gli altri eserciti su questi nuovi mezzi, sulle loro possibilità di impiego e sulle nuove forme di guerra da essi consentite.

Non senza una certa soddisfazione lo Stato Maggiore imperiale ha potuto rilevare l'interesse sempre più vivo con il quale gli Stati Maggiori delle altre Potenze hanno seguito le esercitazioni che annualmente si svolgono nella Salisbury Plain; e con legittimo orgoglio ha potuto osservare il fatto, nuovo nella storia militare, che l'esercito inglese invece di seguire, come sempre ha fatto, le dottrine militari di altri Paesi, è in questo momento all'avanguardia delle nuove idee.

Lo spirito empirico ed eminentemente positivo degli inglesi sente vivamente il contrasto oggi esistente nella regolamentazione tattica di quasi tutti gli eserciti, fra la concezione di guerra manovrata e le difficoltà pratiche che ad essa si oppongono, di fronte alla potenza di fuoco delle armi moderne.

Il codice tattico inglese riconosce tuttora come elementi fondamentali della guerra il fuoco ed il movimento; ma afferma che, nel campo di battaglia moderno, la manovra sarà consentita soltanto impiegando il motore a scoppio e la corazza.

Questi due mezzi, fusi assieme nei veicoli corazzati da combattimento, permetteranno:

nel campo strategico, la manovra delle riserve, con possibilità di ottenere ancora la sorpresa non ostante l'aeronautica e la radio;

nel campo tattico, il movimento negli ultimi quattrocento metri, non ostante il fuoco delle mitragliatrici, il reticolato ed i gas tossici.

Per poter giustamente valutare questa concezione della guerra futura occorre:

accennare brevemente ai principi generali sui quali si basa la difesa dell'Impero Britannico;

prospettare a grandi linee la organizzazione delle forze militari terrestri inglesi;

esaminare in particolare le conclusioni alle quali lo Stato Maggiore Imperiale è pervenuto dopo gli studi e le esperienze di questi ultimi anni;

descrivere i nuovi mezzi che lo Stato Maggiore imperiale ritiene necessario preparare per la guerra di movimento.

Ciò ci porterà non tanto a citare cifre, diagrammi o statistiche, quanto ad esporre le idee, lo spirito, l'abito morale ed intellettuale dell'Esercito inglese, nella fiducia di poterne così far risaltare le caratteristiche di ambiente, e di prospettarne tutti gli aspetti materiali e spirituali.

I

PRINCIPI GENERALI SUI QUALI SI BASA LA DIFESA DELL'IMPERO BRITANNICO

La difesa dell'Impero Britannico (anzi delle Commonwealth of British Nations, o Società delle nazioni Britanniche, come ora essa si chiama) si basa sulla libera e volenterosa cooperazione delle forze armate di tutti i Domini per la difesa degli interessi comuni.

Un unico organo supremo, il « Comitato della difesa imperiale » presieduto dal Primo Ministro inglese, e di cui sono membri i ministri militari e degli esteri inglesi, alcuni ministri dei Domini, ed i tre Capi di Stato Maggiore dell'esercito, marina ed aeronautica, ha il compito di organizzare e coordinare l'azione di tutte le forze armate dell'impero. Da questo comitato dipende il sottocomitato dei Capi di Stato Maggiore costituito dal Capo di Stato Maggiore imperiale, dal Primo Lord dell'Ammiragliato e dal Capo di Stato Maggiore della aeronautica.

Per avere ufficiali e funzionari civili capaci di lavorare con conoscenza di causa nella segreteria di questo Comitato supremo, è stata istituita nel 1926 la « Scuola della difesa imperiale », una specie di super-scuola di guerra, alla quale sono assegnati come frequentatori ufficiali superiori di Stato Maggiore dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, ed alti funzionari del Ministero degli esteri e del tesoro. Il corso dura un anno; è presieduto a turno da un generale dell'esercito, da un ammiraglio o da un generale dell'aeronautica, che si alternano ogni due anni. I frequentatori sono in genere 25 dei quali: 5 tenenti colonnelli di S. M., 5 cap. di fregata, 5 tenenti colonnelli di aeronautica, 5 ufficiali superiori dei Domini, 5 funzionari civili. Il corso ha soprattutto carattere applicativo, e si svolge con lo studio e la discussione di casi concreti, fatti naturalmente con la collaborazione di tutti i frequentatori.

Data la enorme estensione dell'Impero (oltre 1/4 della superficie terrestre, con circa 490 milioni di sudditi) i problemi militari che ad esso si presentano sono evidentemente vasti e complessi.

Mentre alla marina ed alla aeronautica è affidato il compito di difendere la Madre Patria dalle incursioni navali od aeree dell'avversario, e di assicurare la libertà delle comunicazioni navali ed aeree, all'esercito è affidato il compito, che appare sempre più grave ed importante dopo l'ultima grande guerra, di assicurare l'inviolabilità della Madre Patria e di essere in grado di intervenire prontamente (sempre in concorso colla marina e colla aeronautica) là dove se ne manifestasse il bisogno, sia in piccole spedizioni di carattere coloniale per ristabilire l'ordine in qualche possedimento, sia per partecipare, se necessario, in un conflitto di grandi potenze come si è verificato nel 1914.

II

ORGANIZZAZIONE DELLE FORZE MILITARI TERRESTRI

L'organizzazione delle forze militari terrestri Britanniche, in particolare, si differenzia da quella di tutti gli altri eserciti delle potenze continentali.

E ciò non tanto per la forma di reclutamento (che, come ben noto, è volontario invece che di coscrizione) quanto per la sua elasticità e mancanza di rigidità, in armonia, del resto, con la stessa natura del popolo inglese.

Infatti, sia per mancanza di attitudini speculative, sia per poca facoltà di astrazione, certo è che gli inglesi sono per istinto ostili ad ogni forma di teoria o di rigidità organica.

Essi non hanno quindi quelle belle teorie generali, armoniche e simmetriche alle quali si finisce poi con l'adattare ad ogni costo i fatti, magari deformandoli, pur di farli entrare nel quadro concepito a priori; ma accettano i fatti come sono, e senza curarsi se questi si succedono secondo una teoria o l'altra, provvedono in base alle circostanze del momento. Ne deriva un senso pratico eccezionale, una adattabilità sorprendente, una spiccatissima antipatia per l'assoluto ed una straordinaria tendenza al compromesso. La costituzione, la legislazione, tutte le istituzioni britanniche, comprese quelle militari, risentono di questa peculiare qualità.

Tutto ciò, a noi latini, dà talvolta l'impressione della confusione, specie quando si osserva un'organizzazione militare asimmetrica o indefinita. Ma è certo che, ogni nuova necessità, invece di essere compressa e distorta, perchè non esca dall'inquadratura stabilita, trova subito l'adatta disposizione per il suo soddisfacimento.

Questo spiega come l'Inghilterra abbia potuto creare e possa governare un impero sparso in tutto il mondo, con elementi così diversi fra loro per clima, civiltà, lingua, religione, tendenze politiche.

Senza alcuna rigidità di principî, senza alcun preconcetto teorico, la Madre Patria ha adottato la forma del governo alle particolari condizioni di ciascun popolo, contentandosi di tenerli uniti col solo minimo comune multiplo dell'idea imperiale.

In un quadro tanto vasto ognuno si muove a suo agio, ed ognuno segue la via dettatagli dal suo speciale carattere, senza mai urtare in limiti assoluti e senza sentire il bisogno di liberarsi da costrizioni ed imposizioni non confacenti alla propria indole.

L'organizzazione dell'esercito non può non rispondere perfettamente a queste caratteristiche del popolo.

L'esercito inglese infatti non è un quadro simmetrico che comprenda un certo numero di Grandi Unità, tutte egualmente composte con una certa costante proporzione delle varie armi e dei vari servizi, ma è un insieme di elementi che serviranno a costituire quel numero di Grandi Unità di quella tale composizione che sarà richiesta per quel determinato scopo.

Il criterio dell'adattabilità, del compromesso, della pieghevolezza alle circostanze, dell'avversità allo schema teorico traspare anche qui, come nella costituzione e nella legislazione.

Sarebbe infatti assurdo pensare alla possibilità di formare delle Grandi Unità che possono indifferentemente adattarsi ad operare ugualmente bene nelle pianure delle Fiandre o sulla frontiera alpestre del nord-ovest dell'India o fra le sabbie del Sudan.

Premesso così il concetto fondamentale che è servito di guida nell'organizzazione militare britannica, rammentiamo a grandi linee quali sono le forze terrestri dell'Impero.

Esse comprendono:

l'esercito regolare inglese, poco più di duecentomila uomini con le sue riserve, dislocato per quasi due terzi in patria e per un terzo nei vari possedimenti. Esso ha il compito di presidiare i punti strategicamente più importanti dell'Impero e di costituire in Patria una forza di spedizione sempre pronta ad essere inviata dove necessario;

l'esercito territoriale, che comprende pure duecentomila uomini, tutto dislocato in Patria, e che ha come compito principale di inquadrare una eventuale mobilitazione generale del paese. Esso è una specie di milizia nazionale, in quanto solo i comandi di Brigata e di Divisione sono permanenti e con ufficiali dell'esercito regolare, mentre tutti i reparti hanno

quadri e truppa costituiti da volontari, che s'impegnano per 4 anni a svolgere un'ora di istruzione militare settimanale e 15 giorni di campo all'anno;

l'esercito Indiano, che comprende circa centosessantamila uomini e che ha anche esso le sue riserve, costituite da truppe indiane inquadrata da ufficiali inglesi;

infine le *Forze militari dei Dominî*, reclutate, organizzate ed impiegate dai rispettivi governi autonomi per la difesa dei propri interessi. Questi sono gli eserciti territoriali del Canada, dell'Australia, della Nuova Zelanda, del Sud Africa, dell'Irlanda e le varie milizie locali dei vari possedimenti. In totale queste forze territoriali dei Dominî comprendono circa mezzo milione di uomini, sparpagliati in tutto il mondo, organizzati a seconda delle situazioni locali in piccoli reparti misti delle varie armi. Questi possono costituire i centri di mobilitazione e di istruzione di maggiori unità da mettere eventualmente a disposizione della Madre Patria, come appunto si è verificato durante la guerra mondiale per le Divisioni canadesi, australiane ecc.

Con questa organizzazione, elastica ed adattabile alle circostanze, la Gran Bretagna, come è noto, ha potuto durante la guerra mondiale mobilitare oltre dieci milioni di uomini ed organizzare circa cento divisioni.

Ma, ai nostri fini, di tutte queste forze militari terrestri britanniche, ci interessa in particolare, per la nuova corrente di studi e di idee iniziate, soltanto il nucleo centrale, cioè l'esercito regolare inglese.

Questi, come accennato, comprende circa duecentomila uomini, dei quali sessantamila sono dislocati in India a fianco ed a rinforzo dell'esercito indiano, ventimila sono dislocati a presidio dei punti strategicamente importanti (Gibilterra, Malta, Egitto, Sudan, Palestina, Cina, ecc.), il resto, cioè poco più di centoventimila uomini, è dislocato in Inghilterra e costituisce la cosiddetta Forza di spedizione su cinque Divisioni di fanteria ed una di cavalleria.

Queste Divisioni, pur non avendo forza e composizione identiche, comprendono in massima: tre Brigate di fanteria (su quattro battaglioni ciascuna), quattro gruppi di artiglieria (su quattro batterie di sei pezzi ciascuna), un reggimento cavalleria, quattro compagnie genio, e soliti servizi divisionali. Abbiamo cioè nelle Divisioni inglesi dodici battaglioni e 96 pezzi.

Le truppe sono tutte dislocate nel sud dell'Inghilterra, in specie di campi militari, lontani da qualunque centro abitato e con vaste zone demaniali a disposizione per le istruzioni. Fra questi campi i più importanti sono

quelli di Aldershot (dove sono due intere Divisioni) e quello di Salisbury (dove è una terza Divisione).

La ragione di questa dislocazione in campi militari va soprattutto ricercata nel fatto che la legge inglese, con quelle incongruenze che la distingue, non riconosce come costituzionale l'esercito. Tanto che, e la cosa risale ai tempi della rivoluzione inglese e di Carlo II, ogni anno il Parlamento deve autorizzare, con una speciale legge, detta Army Bill, il Sovrano a mantenere per l'anno in corso un esercito di cui determina forza e composizione.

Non solo, ma in caso di manovre militari, affinchè le truppe possano uscire dalle strade ed usufruire per le esercitazioni del terreno di proprietà privata, occorre una speciale legge della Camera dei Comuni.

Si comprende come per liberarsi da queste servitù civili il War Office preferisca mantenere i reparti in zone militari di cui esso stesso è proprietario e sulle quali può liberamente far manovrare intere Grandi Unità. Il campo di Salisbury infatti misura oltre trenta chilometri di larghezza per quaranta di lunghezza.

In questi campi le truppe inglesi sono sistemate molto semplicemente in piccole casermette in muratura e talvolta anche in baracche di legno. Un edificio un po' più grande è assegnato agli ufficiali per la loro mensa, per una sala di lettura, e per gli alloggi, anche essi semplicemente arredati, tranne le mense, in genere ricche di quadri con episodi storici, di tappeti raccolti nelle varie peregrinazioni coloniali, e soprattutto di magnifiche argenterie, regali dei vari ufficiali e accumulati nei secoli.

Da questa dislocazione permanente nei campi, deriva un'altra caratteristica della vita militare inglese. I reparti svolgono normalmente le loro istruzioni dal martedì al venerdì di ogni settimana, mentre dal sabato al lunedì tutto il personale, eccetto quello di guardia, è autorizzato ad allontanarsi vestendo l'abito borghese. Da notarsi anche che in ogni reparto, da un terzo ad un quarto della forza, può essere ammogliato; così vi sono nei campi inglesi moltissime famiglie di sottufficiali e soldati, autorizzate a vivere presso le truppe in apposite cassette loro assegnate.

Data la forma di reclutamento volontario e la durata della ferma variabile dai sette ai dodici anni, la media della truppa ha sei-otto anni di servizio, e molto spesso, per le rafferme, si hanno soldati perfino con venti anni di servizio sempre nello stesso reggimento.

A questo proposito è bene ricordare come presso l'esercito inglese il reggimento esista soltanto come unità morale ed amministrativa, ma non

come unità tattica quale da noi intesa. I reggimenti di fanteria hanno un nome e tradizioni storiche gloriose, quali il Queen's Own, il Black Watch, ecc.. Essi non hanno però un comando di reggimento, ma semplicemente un colonnello onorario che può essere la Principessa Mary o un altro Principe di Casa Reale o qualche generale proveniente dal reggimento stesso, e vi possono anche essere più colonnelli in un stesso reggimento.

Ogni reggimento comprende un deposito comandato da un maggiore, che ha sede fissa nella zona di reclutamento del reggimento; ad esso si presentano i volontari per essere arruolati per ricevere una prima istruzione elementare della durata di due o tre mesi. Il reggimento comprende poi due battaglioni regolari dei quali uno è dislocato in Patria e l'altro all'estero, e che si scambiano fra loro ogni sette anni. Il battaglione in Patria, che riceve le reclute direttamente dal deposito, fornisce i complementi a quello dislocato all'estero, inviando elementi con almeno due anni di servizio.

Gli ufficiali all'uscita dalla scuola militare sono assegnati ad un reggimento, ed in questo percorrono tutta la loro carriera sino al grado di tenente colonnello, alternandosi in un battaglione o nell'altro. Ne risultano così carriere talvolta sensibilmente diverse per gli ufficiali di uno stesso corso di scuola militare, ma questo inconveniente è largamente compensato dalla coesione morale che acquista il reggimento formato sempre dagli stessi uomini, spesso figli o nipoti di ufficiali o sottufficiali che hanno prestato servizio nello stesso reparto durante le guerre del secolo scorso.

Questa cura scrupolosa, continua, delle tradizioni e dei fattori morali, si riscontra a base di tutte le manifestazioni militari inglesi: nelle uniformi, nei colori reggimentali, nelle rigide forme di etichetta alla mensa. Se tali forme possono in un primo tempo sembrare perfino ridicole ad un osservatore latino, a lungo andare esse finiscono con lo spiegare la tradizionale solidità di questo esercito che ha il vanto di proclamare di avere attraverso i secoli perduto molte battaglie, ma di avere alla fine sempre vinte tutte le guerre, anche quelle contro Napoleone.

Altra caratteristica essenziale dell'esercito inglese, oltre al culto delle tradizioni, è l'esaltazione delle qualità di carattere di fronte a quelle dell'intelligenza. Fin dalle scuole militari di reclutamento si insegna agli allievi che per vincere in guerra, come nella lotta per la vita, occorre soprattutto avere carattere; che l'intelligenza è un dono naturale, che vale poco o nulla se non è sorretto dal carattere; che, secondo la famosa similitudine napoleonica, ogni uomo è sempre rappresentato da un rettangolo, nel quale la base è data dal carattere, e l'altezza dell'intelligenza, e che quello che conta

di più è la base, cioè il carattere. All'educazione di questo, viene del resto dedicata gran parte della vita militare nei reparti stessi, attraverso quelle manifestazioni sportive cui giornalmente si dedicano ufficiali, sottufficiali e truppa.

Gli ufficiali inglesi provengono in massima parte da giovani che hanno il certificato di una « Public School »; pochissimi, il 2 o 3% sono quelli che hanno provenienza diversa.

Ma in Inghilterra le scuole medie, nonostante il loro nome di Public Schools, non sono governative, ma strettamente private, sul tipo dei nostri collegi di Moncalieri e dei Gesuiti; le scuole pubbliche nel vero senso della parola sono quelle municipali, frequentate esclusivamente dalle classi popolari.

Le classi medie (professionisti, industriali, ufficiali ecc.) e la nobiltà mandano i loro figli in queste Public Schools, che sono circa trecento in tutta l'Inghilterra, con magnifiche tradizioni di cultura secolare: celebri quelli di Eton, Harrow, Cheltenham, Winchester, ecc. In queste scuole i giovani vengono inviati quando hanno nove o dieci anni e vi restano fino ai 17-18 anni. L'educazione di un ragazzo presso una di queste scuole costa ai genitori dalle 200 alle 300 sterline all'anno; ne deriva che solo le classi più abbienti possono permettersi di dare un'educazione completa ai loro figli.

Il certificato della Public School apre le porte alle Università di Oxford o di Cambridge o alle scuole militari di reclutamento. Si comprende perciò come la massa di ufficiali, pure appartenenti alle varie classi sociali, abbia un fondo comune di educazione e di cultura che li mette all'altezza della parte più elevata della popolazione.

È anche tradizione dell'aristocrazia e delle classi politiche dirigenti percorrere almeno qualche anno nell'esercito. In genere questi giovani, futuri Lords o futuri ministri, rimangono fino al grado di capitano, percorrendo la loro carriera nelle guardie a piedi od a cavallo: così è avvenuto a Winston Churchill, a Chamberlain, a Eden, etc.

Il resto degli ufficiali inglesi, per origine, per l'educazione ricevuta alle Public Schools, per lo sviluppo dato all'istruzione militare nelle scuole di reclutamento, specialmente dopo la grande guerra, per il fatto che a turno finiscono col girare tutto il mondo, venendo quindi a contatto con popoli e civiltà tanto differenti fra loro, oltre ad essere dei gentlemen nel vero senso della parola, hanno buona cultura e massimo senso pratico. Nell'ambito delle proprie funzioni essi hanno una cultura profonda che proviene loro dal-

la lenta ma assidua cura del proprio mestiere e dal continuo sviluppo delle proprie qualità di comandante, esercitate in infinite occasioni con reparti sempre su piede di guerra.

Le condizioni di carriera nell'esercito inglese non sono ora molto felici in quanto si hanno tenenti con oltre dodici anni di spalline e capitani con venticinque anni, e vi sono esami per passare da tenente a capitano, e da capitano a maggiore. Molti subalterni hanno quindi passata la trentina, molti capitani sono sulla quarantina, mentre i maggiori hanno in media quarantacinque anni. Ed è da notarsi che i maggiori sono comandanti di compagnie, o di batteria, mentre i capitani sono i comandanti in seconda.

Ma occorre tener presente che la carriera dell'ufficiale inglese finisce per il 70% degli ufficiali al grado di tenente colonnello. Giunti infatti a questo grado, si ha un comando di battaglione o di un gruppo di artiglieria, o di un reggimento di cavalleria per quattro anni, al termine dei quali inderogabilmente si è promossi o si è messi a riposo. E siccome, non essendovi reggimenti, i posti di colonnello sono pochissimi (comandanti di brigata fanteria o brigata cavalleria o artiglieria divisionale o funzioni di Stato Maggiore nei comandi di Grandi Unità o al War Office), circa la metà dei tenenti colonnelli allo scadere dei quattro anni di comando viene messa a riposo. E, rilevasi, quasi tutti i tenenti colonnelli hanno oggi superato la scuola di guerra.

Ai gradi più elevati finiscono quindi con l'arrivare solo gli ufficiali più distinti, che hanno avuto più promozioni a scelta e che sono quindi anche più giovani rispetto ai colleghi.

Caratteristica anche e diversa da quella di tutti gli altri eserciti è l'organizzazione del comando presso l'esercito inglese.

In tempo di pace il comando dell'esercito è affidato al Consiglio dell'esercito, costituito da tre personalità civili (il Ministro della guerra e i due sottosegretari finanziario e politico) e da quattro membri militari:

il primo membro è il Capo dello Stato Maggiore Imperiale, che ha l'alta responsabilità della preparazione alla guerra di tutte le forze terrestri dell'Impero, ma che si occupa particolarmente soltanto dell'addestramento, delle operazioni e delle informazioni;

il secondo membro del Consiglio è l'Aiutante Generale delle forze, che si occupa di tutte le questioni relative al personale;

il terzo membro è il Quartiermastro Generale, che funziona come da intendente, occupandosi dei servizi e delle questioni amministrative;

il quarto membro infine del Consiglio, è il Mastro generale delle or-

dinazioni, che si occupa di tutte le questioni relative al materiale, fungendo come un super-ispettore di artiglieria, del genio e della meccanizzazione.

Questa ripartizione delle mansioni di comando in quattro grandi organi direttivi viene riprodotta in tutti i gradini della gerarchia militare dalle grandi alle piccole unità, in pace ed in guerra.

Così ad esempio, scendendo al battaglione di fanteria, troviamo:

un tenente colonnello, comandante, che si occupa essenzialmente dell'addestramento degli ufficiali e del reparto in tempo di pace o delle operazioni e informazioni in tempo di guerra;

un maggiore comandante in seconda, che si occupa delle questioni relative al personale (sostituzioni, avanzamento, trasferimento, permessi ecc.) e di tutte le questioni di dettaglio che vengono così sottratte all'attività del comandante;

un capitano, Quartiermastro, che si occupa di tutte le questioni amministrative e dei vari servizi del battaglione;

un tenente, del corpo delle Ordinazioni, che ha la responsabilità del materiale.

Il sistema, che permette di svolgere le varie pratiche secondo quattro linee di comunicazioni indipendenti, funziona magnificamente bene.

III

IL PROBLEMA DELLA MECCANIZZAZIONE

Ma veniamo alla parte più interessante cioè ai criteri di impiego ed alle conclusioni alle quali si è giunti con la adozione dei mezzi meccanici.

La Gran Bretagna è uscita dalla grande guerra mondiale vittoriosa, ma stremata di forze, materialmente, moralmente e finanziariamente dato il carattere della lotta di logoramento.

Dalla guerra di trincea infatti la Gran Bretagna era stata costretta ad accettare suo malgrado la coscrizione; aveva visto messe in pericolo le proprie comunicazioni marittime e quindi la sua stessa esistenza; era stata costretta ad impegnare tutte le proprie riserve finanziarie con conseguenze che ancora oggi si fanno sentire gravissime.

Naturale quindi la tendenza, manifestatasi vivissima in Inghilterra nell'immediato dopo guerra, di ricercare ad ogni costo un mezzo che consentisse una rapida soluzione nella ipotesi di un futuro conflitto.

A questo orientamento politico generale che portava verso la guerra di movimento, corrispose perfettamente lo Stato Maggiore britannico, che già nell'ultimo anno della guerra si era convinto di avere trovato nei mezzi meccanici la soluzione della guerra di trincea.

Come noto, infatti, l'esercito inglese nel 1918 disponeva già di un migliaio di carri armati e si preparava a costruirne circa tremila per il 1919.

L'idea della meccanizzazione si è perciò sviluppata naturalmente in Inghilterra sulla base delle esperienze fatte a Cambrais e ad Amiens.

Ma mentre il carro armato costruito durante la guerra, pesante, lento, ed a corto raggio d'azione, aveva essenzialmente il compito di aprire i varchi alle fanterie attaccanti, nell'immediato dopo guerra l'idea del carro armato

si è sviluppata attraverso vari tipi molto più mobili e capaci di grande autonomia, in grado quindi di essere impiegati in una guerra di movimento.

Non sono mancati, come noto, discussioni appassionate, studi, esperimenti costosi e raddrizzamenti di idee, prima di poter giungere all'organizzazione ed ai concetti attuali nei riguardi della meccanizzazione.

In un primo tempo, dal 1919 al 1923, ci si è limitati ad organizzare i carri armati rimasti dalla guerra in battaglioni, in modo che ogni Divisione dell'esercito regolare avesse un suo battaglione di 52 carri armati medi (su tre compagnie di 16 tanks l'una). Il concetto, che risentiva un po' della guerra di posizione, era sempre di impiegare questo battaglione per aprire la strada alla fanteria della Divisione.

In un secondo tempo, dal 1923 al 1926, si è pensato di costituire delle unità celeri composte di cavalleria, artiglieria autotrainata, fanteria autoportata, autoblindo, e carri armati. E nelle manovre del 1925 si è appunto assistito all'esperimento di una Forza Mobile costituita da un'intera Brigata di fanteria con i suoi quattro battaglioni caricati su 240 autocarri, da un gruppo di artiglieria da campagna con le 4 batterie autotrainate, da un reggimento di cavalleria, un reggimento autoblindo ed un battaglione carri armati. L'esperimento non ha dato però risultati soddisfacenti, dato che l'autocolonna era troppo obbligata alle strade e molto esposta alle offese nemiche. I vari elementi costitutivi della forza mobile avevano inoltre velocità e capacità a muoversi in terreno vario troppo differenti fra loro, con conseguente disarmonia nella manovra.

Si è allora passati ad un terzo tempo nel processo evolutivo della meccanizzazione, e si è pensato di costruire automezzi corazzati speciali con diverse caratteristiche fra loro, nei quali potenza di fuoco, mobilità e protezione, fossero dosati in modo tale da poter sostituire completamente la fanteria, la cavalleria, e l'artiglieria nel combattimento. Questo periodo, durato dal 1926 al 1929, è stato quello della progettata meccanizzazione integrale, quando il colonnello Fuller prevedeva l'intero esercito Britannico trasformato in Divisioni pesanti, Divisioni leggere e Divisioni per l'inseguimento, tutte interamente meccanizzate.

Si costituì per esperimento una Forza corazzata avente come nucleo centrale un battaglione di carri armati medi, al quale si erano aggiunti tutti gli elementi necessari per svolgere e condurre a termine un combattimento; cioè carri armati leggeri ed autoblindo per l'esplorazione; artiglieria auto-transportata, per l'appoggio di fuoco; fanteria su autocarri per occupare ma-

terialmente le posizioni, compagnie genio motorizzate per gli eventuali lavori di adattamento delle strade e dei ponti; autocolonne varie per i servizi; un complesso di ottocento automezzi, dei quali trecento da combattimento e cinquecento ausiliari.

Le esercitazioni del 1927 e 1928 hanno messo in risalto tutti gli inconvenienti di una Grande Unità così costituita ed hanno chiaramente rivelato che, almeno con i mezzi meccanici di cui ora si dispone, non era possibile sostituire sempre ed interamente la fanteria e la cavalleria nel combattimento. Anche i più ardenti fautori dei nuovi mezzi hanno riconosciuto l'inopportunità di una meccanizzazione estesa a tutto l'esercito ed hanno cominciato a sostenere la tesi che i veicoli corazzati da combattimento dovessero non sostituire le altre armi, ma aggiungersi ad esse come una nuova potente arma per lo svolgimento della battaglia moderna.

Si è così giunti, con le esercitazioni sperimentali del 1929 e 1930, all'ultima fase evolutiva, durante la quale si è stabilito di studiare in quale proporzione i nuovi mezzi potranno essere assegnati alle normali unità dell'esercito per aumentarne la potenza e la mobilità.

Dapprima, nel 1929, si è creduto di poter adoperare i veicoli corazzati da combattimento nella stessa Brigata di fanteria. Vennero perciò costituite due brigate di fanteria sperimentali, nelle quali uno dei 4 battaglioni era stato sostituito da un battaglione di carri armati leggeri, ed in ognuno dei rimanenti tre battaglioni di fanteria la compagnia mitragliatrici era interamente meccanizzata sui piccoli Carden-Lloyd. Ma le esercitazioni del 1929 hanno dimostrato le difficoltà per il comandante della brigata di impiegare mezzi così disparati.

Si è allora passati alle unità di ordine superiore e, con il 1931, il problema della meccanizzazione ha trovato la sua soluzione presso l'esercito inglese, con la costituzione di *brigade corazzate leggere e miste*, che a seconda delle necessità e delle caratteristiche dei probabili teatri di operazione verranno assegnate alla forza di spedizione in più delle unità di cui ora esse dispono.

Come risultato della esperienza fatta lo Stato Maggiore Imperiale è giunto alle seguenti conclusioni:

1°) occorre creare dei reparti meccanizzati completamente indipendenti dalle altre armi;

2°) la forza e la composizione di questi reparti meccanizzati autonomi deve essere stabilita in modo che essi possano, da soli, risolvere un determinato compito strategico o tattico;



3°) i reparti meccanizzati non possono sostituire la fanteria o la cavalleria; ma essi rappresentano una nuova Arma capace di svolgere più rapidamente ed in modo più decisivo alcuni compiti oggi richiesti alla fanteria e alla cavalleria;

4°) le unità meccanizzate autonome riconosciute più idonee sono: il Battaglione Carri Armati Misti ed il Battaglione Carri Armati Leggeri per i compiti tattici (in stretta cooperazione con le altre armi); la Brigata Corazzata (su quattro battaglioni carri armati) per i compiti strategici;

5°) oltre alla creazione di reparti meccanizzati indipendenti, nella composizione organica dei reparti delle varie armi è stato riconosciuto opportuno meccanizzare alcuni elementi, per aumentarne le capacità tattiche (come ad esempio la comp. mitragl. dei battaglioni di fanteria, le artiglierie leggere destinate in appoggio, i lanciabombe, le armi antitank ed antiaeree), elementi questi che pur essendo meccanizzati continuano a far parte organica della fanteria, cavalleria ed artiglieria.

Cosicchè accanto alle brigate di fanteria (su quattro battaglioni), alle brigate di cavalleria (su tre reggimenti), alle brigate di artiglieria (su quattro batterie), si è stabilito di avere nell'esercito britannico alcune brigate corazzate (su tre o più battaglioni carri armati misti o leggeri).

In base ai risultati ottenuti lo Stato Maggiore imperiale aveva stabilito che nel 1931 l'esercito regolare inglese dovesse essere costituito da:

truppe celeri: comprendenti brigate e Divisioni di cavalleria e brigate corazzate leggere;

truppe da combattimento: comprendenti Divisioni di fanteria e brigate corazzate medie.

Nel 1932 il Maresciallo Milne, veniva sostituito nella carica di Capo dello Stato Maggiore Imperiale dal Maresciallo Montgomery.

Nei quattro anni del suo incarico il Maresciallo Montgomery sviluppava ulteriormente sia la meccanizzazione che la motorizzazione dell'Esercito inglese; cosicchè nel 1936 si avevano:

28 battaglioni di fanteria trasformati in reparti motorizzati con tutte le armi di appoggio meccanizzate;

8 reggimenti di cavalleria trasformati in reggimenti autoblindo o carri armati leggeri;

la brigata di cavalleria stanziata in Egitto trasformata in una grande unità motomeccanizzata con un Reggimento di cavalleria trasportato su auto-mezzi, un Reggimento carri armati leggeri ed un Reggimento autoblindo.

Inoltre veniva stabilito di:

motorizzare tutti i servizi di 1^a linea in tutti i battaglioni di fanteria; motorizzare tutta l'artiglieria divisionale.

Nel 1936 veniva nominato Capo dello Stato Maggiore Imperiale il Maresciallo Devereil; ma lo sviluppo dei mezzi meccanici continuava senza sosta con ulteriori trasformazioni.

Soprattutto interessanti sono:

1^o) La costituzione di battaglioni armi di appoggio meccanizzati, da assegnare alle divisioni di fanteria: di fronte al peso sempre crescente delle armi della fanteria gli inglesi hanno sentito il bisogno di alleggerire i normali battaglioni di fanteria, costituendoli di sole quattro compagnie fucilieri, con molti fucili mitraglieri; tutte le mitragliatrici pesanti, i lancia bombe, le armi antiaeree, i mezzi di appoggio etc. etc. sono stati invece riuniti in battaglioni armi di appoggio, interamente meccanizzati ed assegnati, prima alla brigata, poi direttamente alla divisione di fanteria.

2^o) La trasformazione della divisione di cavalleria in divisione mobile motorizzata: i reggimenti di cavalleria vengono trasformati in reggimenti mobili motorizzati trasportati su piccoli automezzi dovunque. L'artiglieria a cavallo è tutta trasformata in artiglieria autotrainata.

Per quanto riguarda la meccanizzazione, la Brigata Corazzata ha continuato a costituire l'unità fondamentale, intorno alla quale si sono sviluppati tutti gli esperimenti e tutti gli studi dei nuovi mezzi.

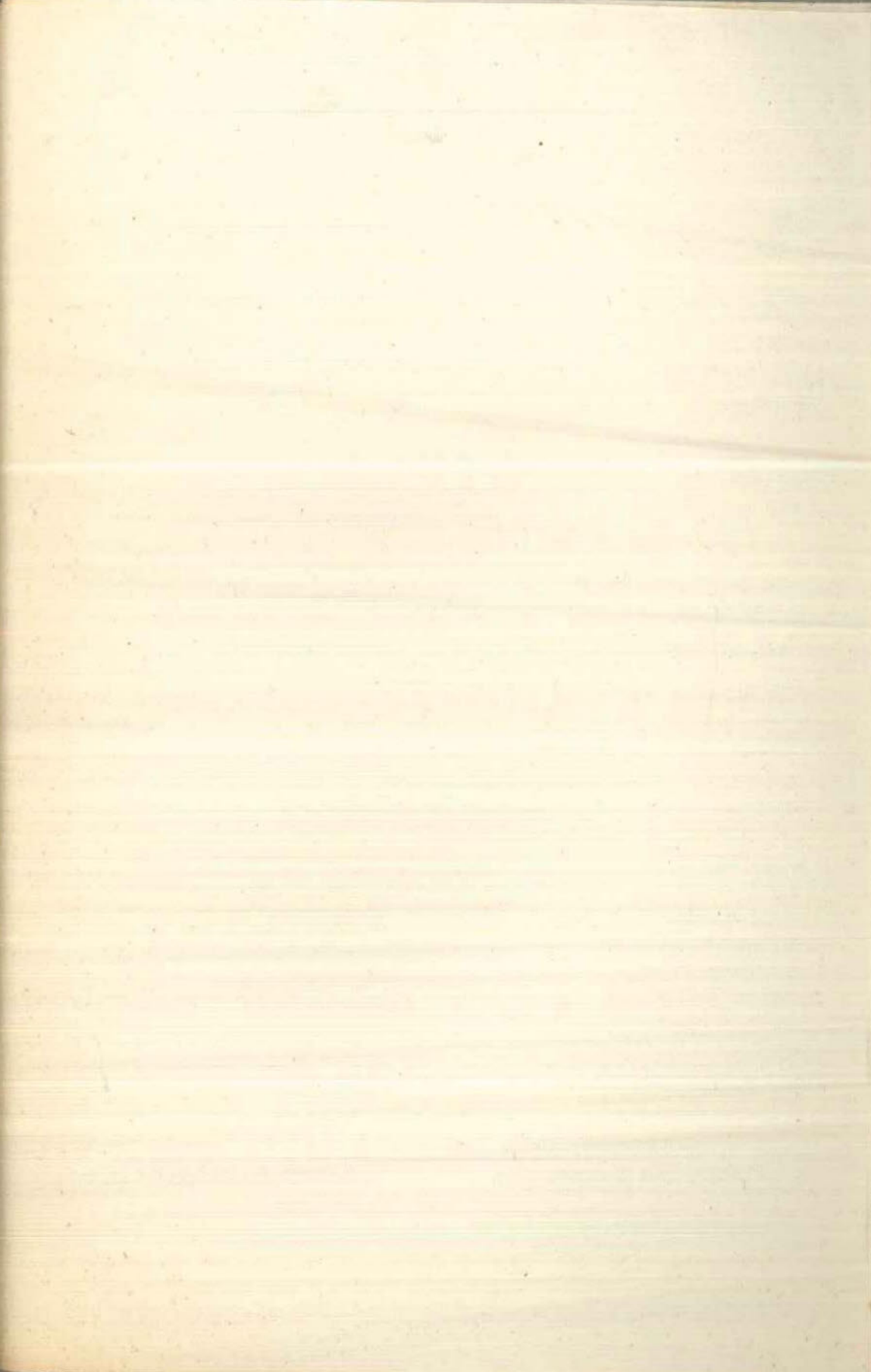
In base alle ultime esperienze fatte, è stato deciso, per il 1938, di costituire la Divisione mobile su 2 brigate di cavalleria (ciascuna brigata su 3 Reggimenti carri veloci); 1 battaglione fanteria autoportato su piccoli automezzi dovunque; 3 gruppi artiglieria motorizzata.

Alla Divisione mobile può essere aggregata la Brigata corazzata.

In tal modo lo Stato Maggiore inglese sembra voglia prevedere l'impiego di una vera grande unità interamente meccanizzata (4 battaglioni carri armati misti e 18 squadroni carri armati veloci) con un solo battaglione di fanteria motorizzata al seguito.

Inoltre è stato deciso di assegnare organicamente ad ogni Divisione di fanteria un battaglione carri armati misti.

La meccanizzazione dell'Esercito è come si vede spinta al massimo.



IV

I NUOVI MEZZI

Prima però di esaminare in dettaglio la composizione delle unità corazzate e di accennare ai principi di impiego di queste unità, è opportuno descrivere brevemente i materiali che la compongono, esaminare cioè i vari tipi di veicoli corazzati da combattimento.

Negli anni scorsi, per poter rispondere alle varie esigenze della battaglia con i veicoli corazzati da combattimento, si erano ideati carri armati medi, leggeri, artiglieri, mitraglieri, antiaerei, autoblindo, nonché una serie di automezzi corazzati per trasportare in posizione le armi, vale a dire i « carriers » per le artiglierie di accompagnamento, per i lanciabombe, per i cannoncini antitank, ecc.: una quantità cioè di materiali diversi che rendevano estremamente complesso e difficile il problema dei rifornimenti, delle parti di ricambio e delle riparazioni.

Per evitare questi inconvenienti, i tipi di veicoli corazzati sono stati ora ridotti soltanto a quattro: il carro armato medio, il carro armato leggero, l'autoblindo, ed i « carriers » per il trasporto delle armi pesanti della fanteria.

Il *carro armato medio* è il nuovissimo Vickers da 16 t, che verrà distribuito ai vari battaglioni non appena le finanze lo consentiranno.

Il War Office è convinto che per molti anni da venire esso costituirà la soluzione migliore del carro armato da combattimento, destinato cioè a distruggere il nemico col fuoco e con l'urto.

Esso è munito di un motore da 180 HP Armstrong Siddeley a raffreddamento ad aria, che gli assicura una velocità di 30 km. all'ora, con possibilità di superare facilmente terreno rotto, e di percorrere, in condizioni

normali, oltre 200 *km.* in un giorno. Il motore è collocato posteriormente ed è completamente separato dalla camera di combattimento, in modo che l'interno del carro armato si mantiene relativamente fresco.

I cingoli, di acciaio stampato, sono resistentissimi, e praticamente durano indefinitivamente. Un certo logorio si verifica soltanto nelle giunture, ma viene garantito un percorso di 6000 *km.*

Particolarmente curata è stata la sospensione per assicurare la massima stabilità alla piattaforma di fuoco, la trasmissione è assicurata mediante il cambio automatico Wilson, che rende più facile e meno faticosa la guida.

L'armamento è costituito da tre torrette corazzate: una torretta con un cannoncino da tre pounder (47 *mm.*) ed una mitragliatrice coassiali; due torrette laterali, più piccole, ciascuna armata con una mitragliera da 12 *mm.* o con due mitragliatrici normali.

Per dare una certa sicurezza contro gli incendi, la benzina è stata collocata in due serbatoi corazzati, esternamente: inoltre un sistema di estinzione automatico Pyrene può essere fatto funzionare nel caso si verificasse un incendio nel motore.

Per permettere inoltre al carro armato di attraversare immunemente una zona infetta da gas asfissianti, vi è nell'interno del carro una leggera pressione superiore a quella esterna, che impedisce l'ingresso ai gas; tale pressione è ottenuta per mezzo di un ventilatore elettrico che prende l'aria dall'esterno attraverso una camera purificatrice e la comprime nell'interno.

Infine per permettere al carro armato il movimento nella oscurità o nella nebbia, e per facilitare l'orientamento al personale, nell'interno si è applicata una bussola giroscopica, che ha dato ottimi risultati.

Per i collegamenti, in ogni carro armato medio è sistemata una stazione radio ricevente e trasmittente; con una lunghezza d'onda di 70/90 *m.* essa permette di trasmettere segnali Morse in un raggio di 3-5 *km.* col carro armato in movimento e di parlare, con il carro armato fermo, a 2-3 *km.* di distanza.

Sono in corso esperimenti per usare un motore ad olio pesante, ma finora per quanto siano stati provati praticamente tutti i tipi esistenti sul mercato, nessuno ha dato risultati soddisfacenti.

Solo ultimamente sembra che un motore Ricardo appositamente costruito abbia dato prove ottime tanto che un certo numero di nuovi carri armati medi verrebbe munito di questo tipo di motore ad olio pesante.

Lo stesso carro armato medio verrà impiegato anche come carro di accompagnamento per l'appoggio vicino. In questo caso però nella torretta cen-

trale invece di avere il cannone da 47 mm. e la mitragliatrice coassiale, si avrà un cannone di 15 pounder, cioè da 75 mm.

Il comandante della brigata dispone per il combattimento di un carro armato medio, nel quale, invece delle tre torrette, è sistemata un'unica camera corazzata, con stazione radio che permette di comunicare nel raggio di 50-70 km.

Non si sa con precisione quanti di questi nuovi carri armati medi da 16 t siano già in distribuzione. Ma il War Office ha ormai definitivamente stabilito che esso dovrà costituire l'armamento principale dei battaglioni carri armati ed è quindi prevedibile che, non appena la ~~presente~~ situazione finanziaria lo consentirà, esso verrà rapidamente costruito dall'industria britannica, e largamente distribuito.

Il *carro armato leggero* è stato dopo molti anni di discussione, costruzioni e tentativi vari, finalmente definito nel Mark II Vickers da 3 t (che in pratica è risultato di t 4 1/2).

Il carro armato leggero ha soprattutto il compito di svolgere la esplorazione vicina per i carri armati medi, e di assicurare a questi un certo grado di protezione. Nel carro armato leggero perciò la velocità viene considerata più importante della potenza di fuoco, in quanto esso deve scoprire il nemico e localizzare i mezzi antitank ed eventualmente collaborare alla neutralizzazione dei mezzi avversari.

Poichè il carro armato leggero ha il compito di svolgere la esplorazione vicina, esso deve precedere il carro armato medio, inviare informazioni sulla situazione, scoprire i mezzi di resistenza del nemico, e se del caso, poter impegnare il nemico ^{fino} all'arrivo dei carri armati medi.

Si trattava quindi di costruire un veicolo corazzato che potesse essere distribuito in gran numero, e che quindi non costasse troppo: che fosse veloce, che potesse contenere una stazione radio, che assicurasse una certa protezione al personale, almeno contro i proiettili delle mitragliatrici, che permettesse un certo sviluppo di fuoco e che fosse silenzioso.

Le discussioni, come accennato, sono state infinite, cominciando dal numero dei serventi ritenuti necessari per ogni carro armato leggero. Teoricamente si è riconosciuto che sarebbe stato opportuno avere 4 serventi per ogni carro: un conducente, un mitragliere, un capo-carro ed un radiotelegrafista. Ma per contenere un tale personale sarebbe stato necessario costruire un carro di almeno 8-10 t. Si è allora cercato di avere un carro armato leggero con tre serventi, riunendo in una sola persona capo-carro e radio-

telegrafista. Ma anche il « threeman light tank » è riuscito troppo pesante, essendo il suo peso risultato di circa 6 t e soprattutto troppo costoso; e si è perciò dovuto scendere al carro armato di soli due serventi: uno con funzioni di capo-carro, mitragliere e radio-telegrafista, l'altro con funzione di conducente ed osservatore.

Si è così giunti a costruire l'attuale tipo di carro armato leggero.

Esso è costituito dallo chassis del trattore leggero Carden Loyd con migliorato sistema di sospensione, per assicurare maggior stabilità alla piattaforma di fuoco.

Il motore è un Meadows 60 HP, che permette al carro armato una velocità di oltre 45 km. all'ora su strada; ed una buona capacità a percorrere terreno rotto insieme ai carri armati medi.

Il motore è posto di fianco e spostato in avanti rispetto alla camera di combattimento, dalla quale è completamente separato, per assicurare una temperatura meno calda all'interno del carro armato.

Vi è una sola torretta, armata da un cannone da 12 mm o da una mitragliatrice.

Le *autoblindo* in servizio saranno in futuro di due soli tipi:

un tipo pesante, Lanchester, con 4 serventi, un cannone da 12 mm. e due mitragliatrici: chassis a 6 ruote, velocità 60 km. all'ora, peso 5 t;

un tipo leggero, Crossley, con tre serventi e 2 mitragliatrici, chassis a 6 ruote, peso 4 t.

Sia per l'uno che per l'altro tipo sono in istudio dei cingoli che dovrebbero consentire anche alle *autoblindo* di percorrere con maggiore facilità terreni rotti.

Il quarto ed ultimo tipo di veicolo corazzato è il « *Carrier* », destinato a trasportare le mitragliatrici, le artiglierie di accompagnamento, le armi antitank, ecc., nel campo di battaglia.

Questo tipo di veicolo è il Carden Loyd Mark VI, che dallo Stato Maggiore Imperiale non è stato riconosciuto idoneo a svolgere i compiti di carro armato leggero e veloce.

La *brigata corazzata mista* risulta appunto composta di carri armati leggeri; e precisamente essa comprende:

- comando di Brigata;
- una sezione segnali;

una sezione corazzata antiaerea;

4 battaglioni carri armati, uno leggero e tre misti.

Il *battaglione carri armati leggeri* è costituito da:

un comando;

una sezione di accompagnamento;

tre compagnie carri armati leggeri.

In totale nel battaglione carri armati leggeri si hanno così 53 carri armati leggeri, 2 carri armati medi e 5 carri armati medi di appoggio vicino.

Il *battaglione carri armati misti* è invece costituito da:

un comando;

una sezione da accompagnamento;

tre compagnie carri armati misti: ogni compagnia composta di un comando, una sezione media, una sezione leggera.

Complessivamente nel battaglione misto vi sono quindi 25 carri armati medi (dei quali 5 di appoggio vicino) e 22 carri armati leggeri.

Per l'impiego, i veicoli costituenti la brigata corazzata vengono sempre suddivisi in due grandi scaglioni:

lo scaglione A, o di combattimento, costituito da tutti i veicoli corazzati da combattimento propriamente detti, e da quelli necessari per i comandi, i collegamenti, la protezione antiaerea; in totale 227 veicoli corazzati;

lo scaglione B o di servizi di 1^a linea, costituito da tutti i veicoli portamunizioni, benzina, olii e grassi, personale di riserva, materiali per le riparazioni ecc.: in totale 135 automezzi.

Lo scaglione A, o di combattimento, è, a sua volta, generalmente suddiviso in tre gruppi:

il primo gruppo (N° 1 party) comprende: il comandante della Brigata: uno o due dei suoi ufficiali del comando, e gli ufficiali di collegamento dei vari battaglioni o i comandanti stessi dei battaglioni. Vale a dire da 6 a 10 carri armati, che seguono sempre il carro armato del brigadiere, per riconoscere la zona, gli obiettivi e comprendere il concetto d'azione del capo;

il 2° gruppo (N° 2 party) comprende la sezione segnali, talvolta i comandanti delle compagnie carri armati, oppure le sezioni carri per l'appoggio vicino. Vale a dire da 10 a 30-40 carri armati, con il compito di assicurare il collegamento fra il comandante di brigata e le unità minori (battaglioni, compagnie, sezioni di accompagnamento); di permettere eventualmente ai comandanti di compagnia di ricevere particolari spiegazioni verbali, di avere una riserva di fuoco ad immediata disposizione per azioni impreviste;

il 3° gruppo (detto tank mass) è costituito dalla massa dei carri armati dei 4 battaglioni, che in posizione di attesa, agli ordini dei comandanti in seconda, attendono i risultati delle ricognizioni del 1° gruppo per entrare in azione.

Con questa brigata corazzata mista si sono svolte dal 1931 al 1936 numerose interessanti esercitazioni, colle quali il War Office ha voluto iniziare la fase di addestramento vero e proprio dei reparti corazzati, considerandoli come un'altra arma combattente.

Lo Stato Maggiore imperiale ritiene così di avere definito nelle grandi linee la soluzione del problema organico relativo alla meccanizzazione, stabilendo di costruire un certo numero di brigate corazzate; alla dottrina di guerra essa ha provveduto pubblicando un manuale sull'impiego delle formazioni meccanizzate e corazzate, nel quale dopo aver riassunte le caratteristiche dei vari veicoli corazzati da combattimento, accenna ai criteri d'impiego delle brigate corazzate, affermando che soltanto queste, con le loro caratteristiche di mobilità, potenza di fuoco e protezione, permetteranno di superare la potenza difensiva delle armi moderne e consentiranno la manovra.

La complessità del materiale, la difficoltà dei collegamenti, la novità dell'impiego di un gran numero di veicoli corazzati a massa, hanno finora costretto le esercitazioni in limiti alquanto modesti con temi schematici ed elementari. La situazione finanziaria del paese, inoltre, non ha consentito l'effettiva assegnazione ai reparti dei nuovi materiali adottati, tanto che l'esercito inglese, dal punto di vista della meccanizzazione, continua ad essere un «esercito di sostituti».

Ma nel campo delle idee si è ulteriormente progredito, essendosi ormai accettato da tutti il concetto che nella futura forza di spedizione Britannica, accanto alle 5 Divisioni di fanteria (di cui due motorizzate) ed alla Divisione di cavalleria (trasformata in Divisione mobile tutta motorizzata) dell'esercito regolare, vi saranno un certo numero di brigate corazzate leggere e miste. Quante queste potranno essere ed in quali proporzioni esse potranno essere assegnate ed agire con la Divisione mobile o con le Divisioni di fanteria, dipenderà dalla natura del teatro di operazioni e dalle possibilità finanziarie della nazione.

D'altra parte lo Stato Maggiore Imperiale ritiene che, anche all'infuori delle presenti difficoltà economiche, non conviene in tempo di pace avere un gran numero di veicoli corazzati già pronti, dato che il rapido ed incessante progredire della scienza rende si può dire già superati i nuovi nello stesso

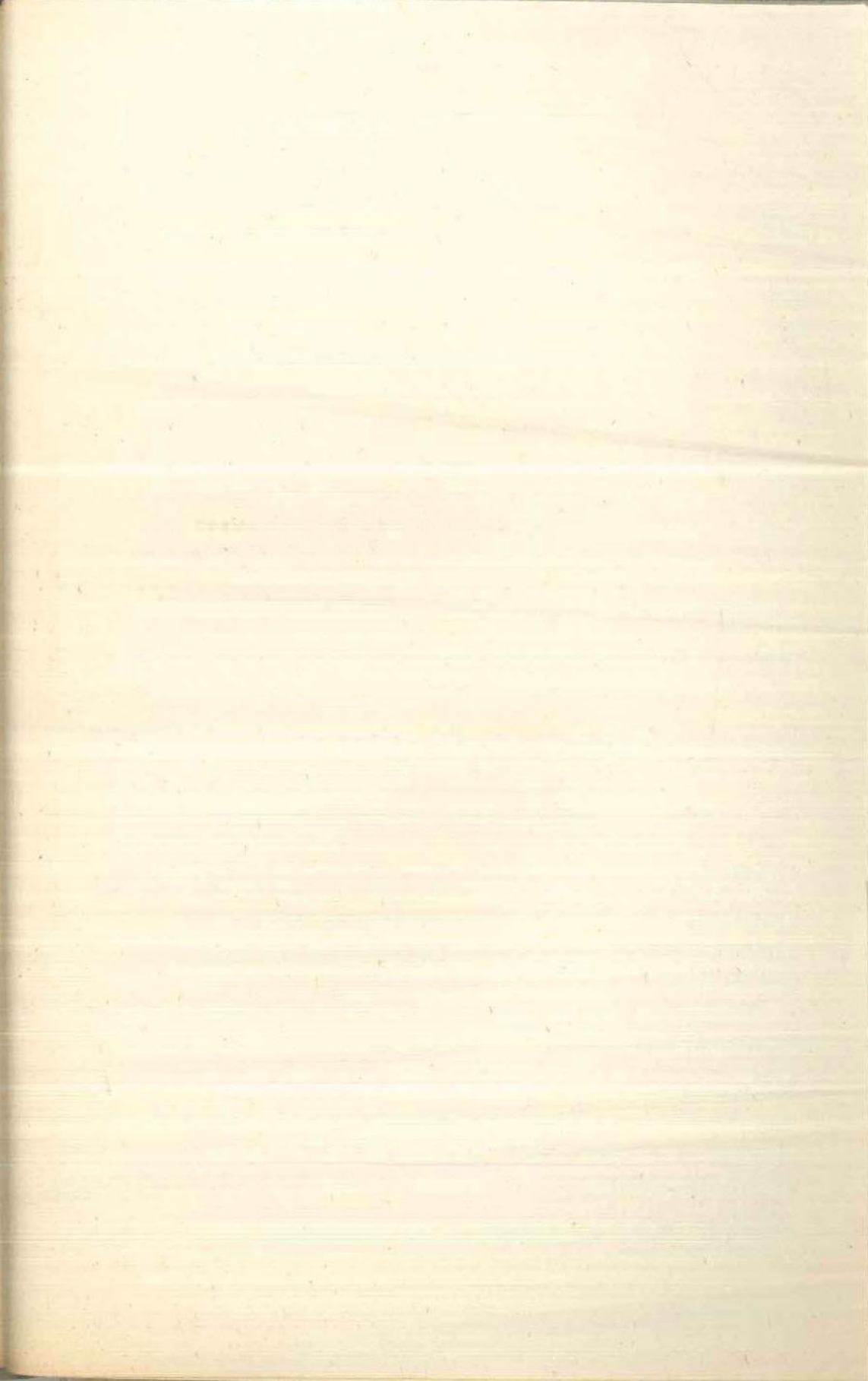
momento in cui essi vengono costruiti. Il concetto dello Stato Maggiore Imperiale è quindi di avere in tempo di pace un sufficiente numero di veicoli corazzati più e meno antiquati necessari per l'addestramento del personale, e di avere pronti alcuni campioni soltanto dei nuovi tipi da adottarsi in modo che, in caso di bisogno, essi possano largamente e rapidamente essere riprodotti e distribuiti.

Per quanto riguarda l'impiego delle brigate corazzate si prevede che queste verranno generalmente usate insieme con le altre armi, in quanto queste nuove unità, se hanno velocità di movimento, potenza di fuoco e protezione, non hanno la capacità di mantenere il terreno occupato. Ma, specialmente all'inizio di una campagna ed in teatri di operazioni opportuni, è previsto anche l'impiego di brigate corazzate indipendentemente dalle altre armi, per compiere « raids » in territorio nemico, per distruggere importanti obiettivi, per disorganizzare lo schieramento nemico, per assicurare l'occupazione di punti strategicamente importanti. In questo ultimo caso occorrerà che fanteria motorizzata o cavalleria sia tenuta pronta ad accorrere sulla posizione raggiunta dai veicoli corazzati per assicurarne l'occupazione ed organizzare la difesa.

Con i nuovi mezzi si calcola di poter assegnare ad una brigata corazzata un raggio di azione di oltre 300 *km*, con possibilità di spostarsi di circa 150 *km* in un giorno solo.

Qualora le brigate corazzate siano assegnate alle normali Divisioni di fanteria, il loro compito è di cooperare nell'attacco contro l'organizzazione nemica o di agire come massa di manovra per colpire improvvisamente ed in direzione non prevista l'avversario, o come potente mezzo per sfruttare il successo.

Particolarmente utile infine potrebbe essere l'impiego di brigate corazzate in collaborazione con truppe celeri per svolgere l'esplorazione lontana e la copertura, o per costituire potente e rapidissima riserva in posizione centrale nell'ipotesi di conflitto su più fronti contemporaneamente.



V

CONCLUSIONE

In conclusione, allo stato attuale, i concetti relativi alla meccanizzazione dell'Esercito si sono in Inghilterra consolidati sui presenti dati di fatto; ed è prevedibile che, per un certo numero di anni almeno, non vi saranno sensibili modificazioni.

La situazione attuale, alla quale si è giunti dopo una serie di esercitazioni sperimentali iniziate nel 1925 e continuate incessantemente per dieci anni, può così riassumersi:

1°) la meccanizzazione dell'Esercito è stata riconosciuta necessaria, sia per meglio adattare le possibilità della vita civile alle esigenze militari, sia perchè si è convinti che soltanto impiegando la corazzata ed il motore a scoppio sarà possibile eseguire la manovra nel campo di battaglia moderno;

2°) in conseguenza, nel mentre si sono motorizzate largamente tutte le armi, sostituendo i veicoli ippotrainati destinati ai servizi di prima linea con autocarri leggeri, si è stabilito di avere dei Reparti interamente meccanizzati, che *possano* agire indipendentemente dalle altre armi;

3°) si è così creata la Brigata Corazzata Mista, vero Corpo Celere potente e rapido, che deve sostituire il Corpo di Cavalleria dell'anteguerra;

4°) accanto a questo Corpo Celere Meccanizzato, destinato essenzialmente ad azioni strategiche (esplorazione lontana, manovra avvolgente a largo raggio ecc., ecc.) si è riconosciuta l'opportunità di aver Battaglioni Carri Armati autonomi, da assegnarsi alle normali Grandi Unità per facilitarne il compito tattico (cooperazione coll'artiglieria e la fanteria nell'attacco);

5°) oltre ai Reparti interamente meccanizzati, è stata riconosciuta l'opportunità di trasformare la Divisione di cavalleria in Divisione Mobile tutta motorizzata e di avere due Divisioni di fanteria specialmente organizzate per

essere autotrasportate. In queste unità si sono aboliti tutti i quadrupee e tutte le carrette, meccanizzando le armi pesanti e le armi di appoggio vicine o della fanteria;

6°) La nuova dottrina di guerra è già in formazione e prevede l'impiego dei Reparti meccanizzati isolati o in cooperazione con Grandi Unità delle altre armi, prendendo a base la guerra manovrata nel senso più ampio.

In Inghilterra si è così convinti di aver trovato nel mezzo meccanico lo strumento che dovrà consentire all'offensiva di riprendere il suo primato rispetto alla difensiva, primato perduto nell'ultima guerra a favore della difensiva per la potenza di fuoco delle armi moderne e per lo sviluppo degli ostacoli passivi. « Se l'offensiva è stata uccisa dalla mitragliatrice e dal reticolato » dicono gli inglesi, « il mezzo meccanico, invulnerabile di fronte alla mitragliatrice e capace di superare il reticolato, farà rivivere l'offensiva ».

Il carro armato renderebbe così nuovamente possibile la manovra: e le norme relative alla guerra di movimento sancite nei vari regolamenti tattici del dopo guerra, perderebbero quel sapore di inattuabilità che talvolta hanno per chi ha vissuto la guerra passata.

Del resto, il problema della meccanizzazione si è oggi imposto all'attenzione degli Stati Maggiori di tutte le nazioni. Ed esso si presenta già poderoso e grave per le possibili e vaste ripercussioni in tutti i campi, militari e nazionali.

Nel campo organico, la meccanizzazione impone eserciti piccoli e ferme lunghe. Dato infatti il costo elevato dei mezzi meccanici, non sarà possibile, anche alle nazioni più ricche, mantenere eserciti a vasta intelaiatura mentre l'impiego di questi nuovi mezzi, tatticamente e soprattutto tecnicamente, richiede una truppa con cultura professionale molto elevata, raggiungibile soltanto dopo molti anni di servizio.

Nel campo tattico, i mezzi meccanici conducono ad azioni rapidissime: l'intera figura della battaglia terrestre viene ad essere profondamente modificata avvicinandosi a quella della battaglia navale. Comandanti e Stati Maggiori, dovranno risolvere le situazioni tattiche con eccezionale prontezza; una forza meccanizzata nemica, segnalata ad 80-100 km. di distanza, potrà infatti attaccare dopo quattro o cinque ore il massimo; e, pur sapendone la provenienza, non sarà facile stabilire la direzione dell'attacco data l'estrema manovrabilità dei nuovi mezzi.

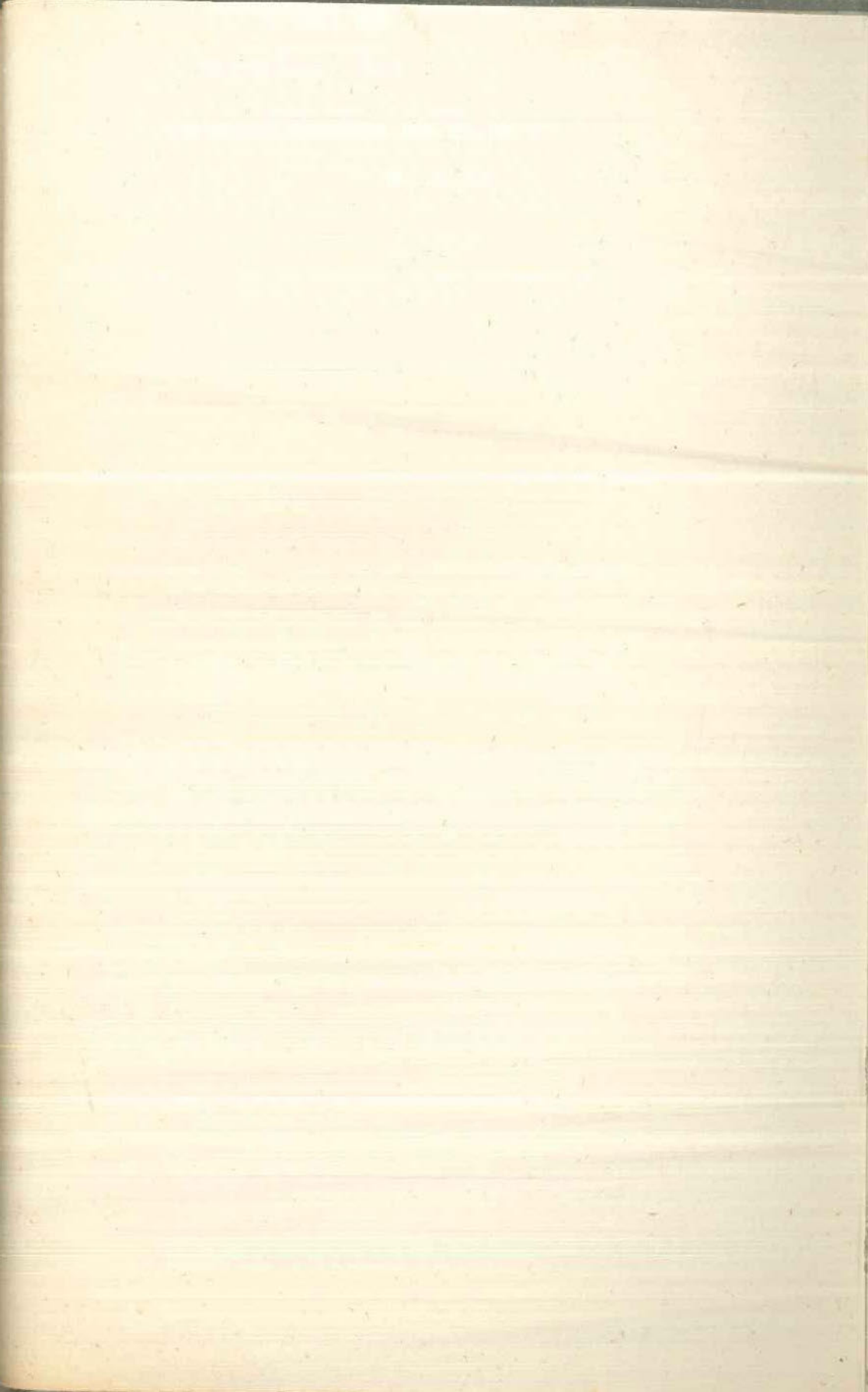
Nel campo strategico, l'intera condotta della guerra, disponendosi di

mezzi tanto potenti e veloci, potrà avere più ampio respiro e consentire la manovra, nel senso classico della parola.

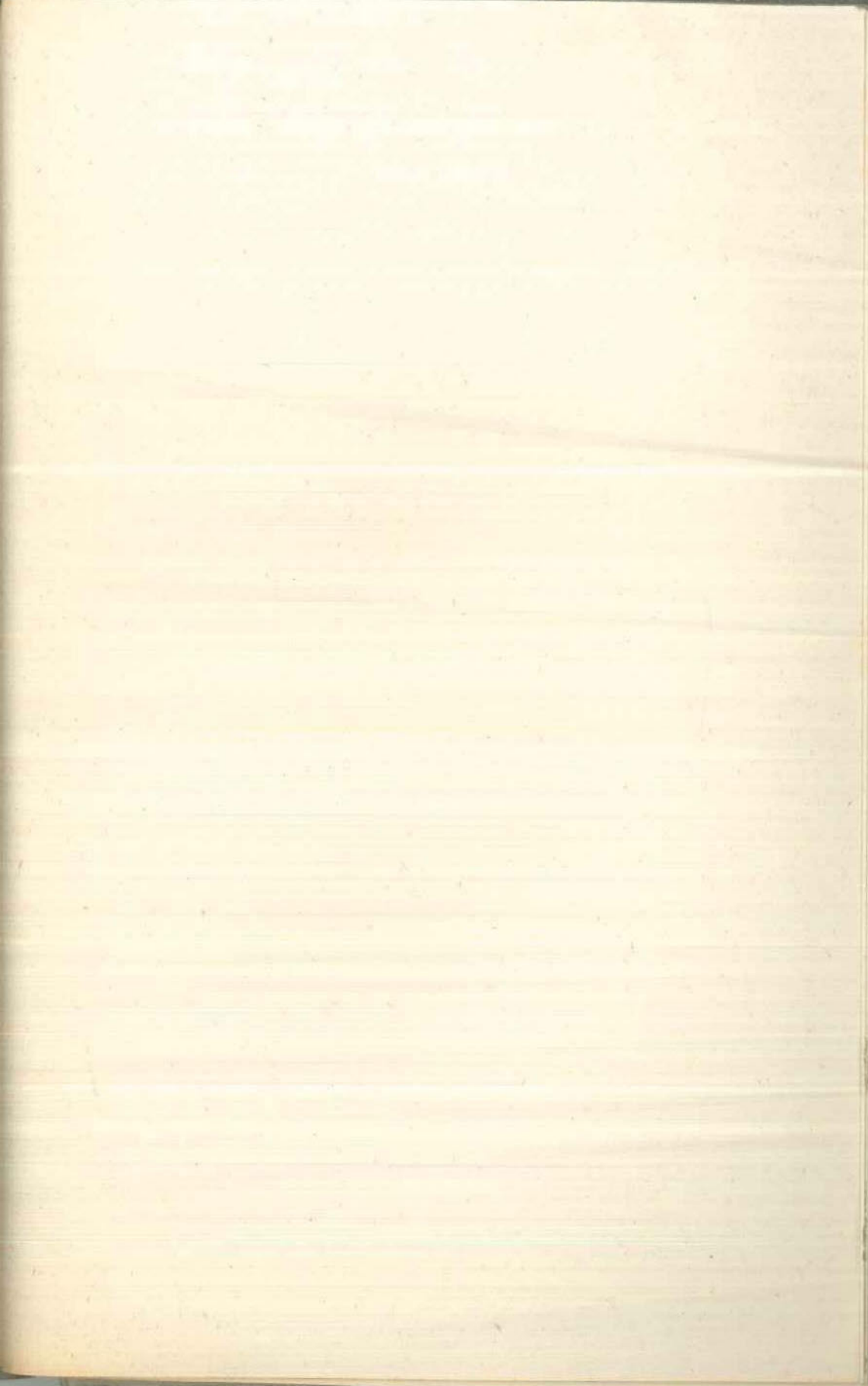
Nel campo nazionale infine, la meccanizzazione impone uno studio particolare del problema industriale per costruire e tenere in efficienza i veicoli corazzati, tenendoli al corrente degli ultimi perfezionamenti scientifici; e spinge ogni paese a sfruttare gli oli sintetici o i petroli nazionali per i propri automezzi.

Un complesso di questioni e di nuovi problemi veramente grandiosi che, quantunque possano apparire di un futuro alquanto lontano, vengono già in Inghilterra studiati analizzati ed affrontati praticamente: un complesso di questioni e di problemi che potranno forse essere ancora discussi ma che nessun ufficiale può oggi più ignorare.

(da una conferenza all'Istituto Superiore di Guerra di Torino nel Marzo 1932).



MOTORIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE
NELL' ESERCITO FRANCESE



MOTORIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE NELL' ESERCITO FRANCESE

Lo Stato Maggiore francese ha, in questi ultimi anni, intensificato e sviluppato gli studi e gli esperimenti relativi alla motorizzazione ed alla meccanizzazione dell'esercito; accentuando la tendenza a costituire delle Grandi Unità celeri interamente motorizzate e ad impiegare Reparti meccanizzati indipendentemente dalle altre armi.

Analogamente a quanto è stato fatto per l'esercito inglese, per poter giustamente valutare i nuovi orientamenti militari francesi, sembra opportuno: premettere alcuni brevi cenni sulla forma di guerra terrestre prevista dai nostri vicini d'oltralpe;

accennare a grandi linee alle teorie individuali più notevoli, affermatesi nel dopoguerra, teorie che hanno creato l'ambiente propizio alla adozione dei nuovi mezzi;

esaminare le esperienze eseguite nelle recenti manovre, cercando di dedurre le conclusioni alle quali lo Stato Maggiore Francese è finora pervenuto.

Nel mentre però nei riguardi dell'esercito inglese ci si è limitati al problema della meccanizzazione, che rappresenta la soluzione accettata dallo Stato Maggiore Imperiale, il presente studio relativo all'esercito francese comprenderà la motorizzazione e la meccanizzazione, dato che lo Stato Maggiore francese ritiene di avere trovato la migliore soluzione del proprio problema militare terrestre in un compromesso fra questi due termini.

E, tanto per intenderci, ricordiamo che:

per meccanizzazione s'intende l'impiego dei mezzi meccanici corazzati capaci di combattere da soli, ed in grado quindi di sostituire, almeno in parte, le altre armi nel combattimento: tali mezzi sono le autoblindo e i carri armati leggeri, medi o pesanti;

per motorizzazione invece si intende l'impiego del motore in sostituzione dei quadrupedi nei servizi di prima linea e nell'interno stesso delle varie armi: essa comprende quindi le autocarrette, gli autocarri dovunque, i trattori, i comuni automezzi, cingolati, semicingolati, od a due, quattro, sei o più ruote motrici.

I

LA GUERRA DI MOVIMENTO

Lo Stato Maggiore francese non ritiene che la guerra futura potrà essere risolta da piccoli eserciti professionali, per quanto poderosamente armati; ma è convinto che, dati gli interessi in gioco, anche in un futuro conflitto saranno le Nazioni in armi a decidere della propria sorte. Si prevedono perciò ancora eserciti grandiosi, che si mobileranno più o meno rapidamente sotto la protezione di forze di copertura numerose, tenute pronte fin dal tempo di pace, e nelle quali potranno invece dominare elementi professionali.

D'altra parte l'aumentata potenza di fuoco della fanteria e l'enorme capacità difensiva sviluppata dalle odierne armi automatiche, rendono possibile anche a forze limitate di assicurare fronti difensive estese.

Si tratta dunque, scrivono i francesi, di risolvere questo problema: con i moderni eserciti di milioni di uomini e con le possibilità difensive delle armi automatiche, come si può compiere la manovra?

Tutti sono concordi nel ripudiare l'idea della guerra statica, di logoramento; nessuno discute sulla necessità assoluta di ricercare ad ogni costo la guerra di movimento che, sola, può dare la vittoria.

E, sia per naturale reazione alla lunga ed estenuante guerra di trincea, sia per affermazione di una volontà artistica che mira alla vittoria mediante la manovra, la regolamentazione tattica francese è tutta orientata verso la guerra di movimento.

Ma i procedimenti tattici e strategici preconizzati nei vari regolamenti per le future battaglie non sono in armonia con tale concezione di guerra manovrata; e soprattutto non soddisfano l'animo di chi ha vissuto la guerra passata, e di chi, anche nella recente campagna marocchina, ha potuto una volta di più sperimentare l'inanità delle azioni offensive contro il reticolato e la mitragliatrice.

Naturale quindi la tendenza a ricercare altrove o con altri mezzi la soluzione della lotta.

Alcuni, come ben noto, ritengono di poter risolvere la guerra futura con l'azione acro-chimica. Ma in Francia, pur riconoscendo le grandi possibilità di questa nuova arma, non si ritiene che allo stato attuale delle cose l'Aeronautica da sola potrà decidere le sorti di interi popoli.

Altri ritengono che il problema della guerra terrestre potrà essere risolto adottando i nuovi mezzi meccanici che, sviluppando maggiore celerità di movimento e grande potenza di fuoco, ed assicurando nello stesso tempo una certa protezione contro le armi automatiche, potranno ancora consentire la manovra. Secondo costoro gli eserciti moderni dovrebbero essere integralmente meccanizzati e la lotta futura dovrebbe svolgersi esclusivamente fra Divisioni corazzate.

Dopo aver lungamente oscillato in un senso o nell'altro, in Francia si è rinunciato all'idea della guerra puramente meccanica e, come vedremo meglio in seguito, si cerca oggi la soluzione in un compromesso fra l'impiego di reparti meccanizzati autonomi e la costituzione di Grandi Unità interamente motorizzate.

II

LE DOTTRINE INDIVIDUALI

Durante la guerra mondiale la motorizzazione si è largamente sviluppata sulla fronte francese con grandiosi autotrasporti di truppa, che, iniziatisi si può dire dalla 1^a battaglia della Marna nel settembre 1914, hanno raggiunto la massima potenzialità nel luglio 1918 nella 2^a battaglia della Marna.

La meccanizzazione si è invece affermata timidamente soltanto verso la fine della guerra con l'impiego di carri armati, destinati ad aprire i varchi alla fanteria attaccante ed a facilitarne l'avanzata nella zona organizzata difensivamente dal nemico. Cosicché dall'esperienza della guerra era derivato un carro armato, pesante, fortemente corazzato, lento, vera e propria arma della fanteria.

Cessata la guerra, la dottrina francese si è irrigidita nella concezione e nello sviluppo della battaglia preparata. La dolorosa esperienza di guerra, la giusta valutazione della potenza del fuoco delle armi automatiche, hanno consigliato l'assegnazione di maggiori mezzi offensivi alla fanteria, un maggiore dosamento di artiglierie nella Divisione, e soprattutto procedimenti di attacco lenti e potenti, che dall'avanzata a sbalzi e scaglioni durante l'avvicinamento giungevano a prescrivere poderose preparazioni di artiglieria prima dell'attacco anche in terreno libero.

I mezzi meccanici, considerati tuttora come arma della fanteria, hanno avuto nella regolamentazione francese il compito di precedere l'attaccante per completare la distruzione e la neutralizzazione eseguite dall'artiglieria.

Ma nel 1925 una serie di brillanti articoli apparsi nella « Revue Militaire Française », dovuti alla penna di un ben noto scrittore militare (1)

(1) Gen. CAMON: *La motorisation pour la manoeuvre - Motorisation et Armée de couverture - La Division légère automobile*, marzo 1925 aprile 1926.

richiamavano l'attenzione degli studiosi di arte militare sulle possibilità del motore a scoppio nella guerra moderna.

Il generale Camon, dopo aver ricordato che la manovra strategica è il mezzo fondamentale per vincere la guerra, fa rilevare come nella guerra mondiale non vi siano state manovre con risultati veramente decisivi sul tipo di quelle napoleoniche. La ragione va ricercata soprattutto nel fatto che « il Corpo di cavalleria » che rappresenta l'elemento celere degli eserciti dell'anteguerra, ha dimostrato di non possedere la velocità e forza necessarie per compiere la sua missione nella guerra moderna. L'aviazione e la radio hanno impedito la sorpresa; la mitragliatrice ed i gas tossici hanno reso il cavallo un bersaglio troppo vulnerabile sul campo di battaglia. « Il cavallo è quindi destinato a scomparire sia dal campo strategico che da quello tattico; si impone perciò la soppressione della cavalleria e la motorizzazione di tutta l'artiglieria e dei trasporti, anche di prima linea ».

A rafforzare questa tesi, il generale Camon espone le seguenti ragioni:

strategiche: oltre alla maggiore velocità truppe motorizzate possono facilmente percorrere in 24 ore 300 km. ed essere più fresche per il combattimento che non cavalleria che abbia penosamente superato una tappa di 80 km.;

tattiche: piccoli trattori potranno impunemente trasportare artiglierie, armi leggere e munizioni fino alle prime linee senza essere esposti alle offese cui è soggetto il cavallo;

economiche: lo sviluppo della trazione meccanica nella vita civile renderà sempre più difficile trovare nel paese tutti i quadrupedi occorrenti per la mobilitazione;

fisiologiche: per le maggiori cure che esigono i quadrupedi, e per le difficoltà di assicurare loro sempre i foraggi necessari;

organiche: per la convenienza di ridurre al minimo il numero dei non combattenti.

In sostituzione della Divisione di cavalleria (costituita come è noto di 3 brigate su 2 reggimenti l'una, cioè di 3000 cavalieri; e di due gruppi di artiglieria a cavallo) si proponeva perciò sino dal 1925 la costituzione di qualche *Divisione leggera automobile*.

Questa Divisione leggera motorizzata avrebbe dovuto comprendere:

una brigata leggera, comprendente 400 motociclisti con mitragliatrici, cannoncini antitank da 37 mm, e stazioni radio;

una brigata di linea, costituita da due reggimenti di 1000 cavalieri autotrasportati su piccoli autocarri dovunque e da due gruppi di artiglieria

leggera motorizzata;

una brigata pesante: costituita da 1 reggimento di 1000 uomini su autocarri, un parco genio ed un equipaggio da ponte motorizzati.

Un complesso di circa 4000 uomini con 24 cannoni e con circa 250 automezzi.

Nel mentre queste idee venivano discusse e cominciavano a trovare qualche prima timida applicazione in Francia, le esperienze inglesi del 1927 con una forza corazzata facevano risaltare gli inconvenienti di una Grande Unità interamente meccanizzata e convincevano anche i più ardenti fautori dei nuovi mezzi che, con i mezzi di cui si disponeva, non era possibile sostituire sempre ed interamente la fanteria e la cavalleria nel combattimento.

Il generale Alléhaut pubblicava intanto nel 1929 il suo noto volume « Motorisation et Armées de demain » che può tuttora essere considerato come fondamentale per comprendere gli orientamenti francesi.

Dopo aver esaminato analiticamente la soluzione adottata in Inghilterra, che sembrava mirasse in quel momento ad una meccanizzazione integrale, il generale Alléhaut si dimostra avverso all'impiego di Grandi Unità interamente meccanizzate per i seguenti principali motivi:

in Europa la maggior parte dei teatri di operazione non si prestano ad un largo impiego di carri armati;

l'alto costo dei mezzi meccanici imporrebbe anche alle Nazioni più ricche eserciti piccoli, ai quali finirebbe per essere affidata la sorte di tutto il Paese;

non sarebbe possibile aver sempre pronti fin dal tempo di pace tutti i mezzi meccanici da impiegare all'inizio delle operazioni, poichè, dati i continui progressi scientifici, si correrebbe il rischio di avere sempre degli strumenti già superati;

infine, perchè, pur essendo allettante in teoria, la concezione inglese fa un po' troppo astrazione dal terreno, che nella guerra terrestre conserva tuttora importanza predominante: l'occupazione, la difesa, la percorribilità del terreno rimangono infatti gli elementi fondamentali della strategia e della tattica terrestre.

Il generale Alléhaut si dichiara invece convinto fautore di una motorizzazione molto estesa. In particolare egli vorrebbe vedere nell'esercito francese:

un certo numero di Divisioni di fanteria, delle quali la massa dovrebbe essere di composizione normale, come l'attuale, mentre alcune dovrebbero essere interamente motorizzate;

un certo numero di reparti meccanizzati in riserva generale; artiglierie motorizzate, servizi motorizzati, ed autotrasporti organizzati per il rapido spostamento di intere Grandi Unità.

La *Divisione leggera* propugnata dal generale Alléhaut avrebbe i compiti affidati alla nostra Divisione celere. Essa dovrebbe cioè sostituire la Divisione di cavalleria pre-bellica. Per questo occorrerà disporre di due tipi diversi:

a) la *Divisione leggera ippomobile* destinata ad agire sui terreni nei quali i mezzi meccanici non possono uscire dalle strade. Essa dovrebbe perciò essere largamente rinforzata da elementi motorizzati. La sua costituzione potrebbe essere quindi la seguente:

1° scaglione (di ricognizione): una brigata di cavalleria leggera su due reggimenti a cavallo, con autoblindo su cingoli, un gruppo di artiglieria motorizzata;

2° scaglione (di combattimento): una brigata di cavalleria pesante su due reggimenti a cavallo, con due gruppi di artiglieria motorizzata, due compagnie di carri armati leggeri, una compagnia del genio motorizzata;

3° scaglione (di riserva): un reggimento di fanteria autotrasportato su autocarri dovunque, con le compagnie mitraglieri meccanizzate.

b) La *Divisione leggera motorizzata* dovrebbe invece comprendere due scaglioni:

1° (di ricognizione): due reggimenti di fanteria autotrasportata con piccoli automezzi cingolati leggermente corazzati, un gruppo di artiglieria motorizzata;

2° (di copertura o di combattimento): due reggimenti di fanteria autotrasportati su autocarri dovunque, un battaglione di carri armati leggeri, un reggimento di artiglieria su 3 gruppi motorizzati, una compagnia del genio motorizzata, e servizi di 1^a linea, tutti motorizzati con autocarri cingolati.

La *Divisione di combattimento* sarebbe anch'essa di due tipi principali:

a) la *Divisione di combattimento motorizzata*, elemento di manovra e di urto all'inizio delle ostilità, e di riserva generale in seguito, comprenderebbe:

un nucleo di ricognizione vicina costituito da una compagnia autoblindo cingolate, una compagnia di fanteria autotrasportata, e due sezioni mitragliatrici meccanizzate;

tre reggimenti fanteria motorizzati su autocarri dovunque;

un battaglione mitraglieri meccanizzati;

un reggimento artiglieria divisionale motorizzato;

genio e servizi autotrasportati.

b) La *Divisione di linea* non sarebbe altro che l'attuale Divisione di fanteria, migliorata e resa più mobile con la motorizzazione di alcuni elementi. Essa comprenderebbe perciò:

un nucleo di ricognizione costituito da uno squadrone di cavalleria, da una squadriglia di autoblindo, e da una compagnia autoportata;

tre reggimenti di fanteria, con batterie di appoggio vicino, ed armi di accompagnamento e le mitragliatrici pesanti meccanizzate;

un reggimento artiglieria divisionale con 4 gruppi di batterie, dei quali due ippotrainati e due motorizzati;

tre compagnie genio con parchi autotrasportati;

una riserva di fanteria, costituita da due o tre battaglioni autotrasportati;

servizi e parchi interamente motorizzati.

In conclusione il generale Alléhaut, pur dimostrandosi contrario all'abolizione della cavalleria e dei trasporti ippomobili, come proponeva il generale Camon, sosteneva la necessità di motorizzare largamente tutte le armi, e di costituire alcune Grandi Unità interamente motorizzate di due tipi principali:

leggera, per i compiti di esplorazione lontana;

di combattimento, per la manovra e l'urto nel punto decisivo.

Le idee sostenute dal generale Alléhaut ebbero larga ripercussione in Francia e lo Stato Maggiore francese ha in gran parte applicato il suo programma di vasta motorizzazione di tutto l'esercito.

Ma ultimamente una nuova corrente di idee più avanzate sta affermandosi. Secondo questa nuova corrente di idee si vorrebbe, oltre alla motorizzazione delle varie armi ed alla costituzione di alcune Grandi Unità motorizzate, vedere anche l'impiego di reparti meccanizzati indipendentemente dalle altre armi, sul tipo e con i compiti della brigata corazzata inglese.

Si è anzi tentato nel marzo 1931 di far approvare alla Camera dei deputati un progetto di legge per la « Costituzione del Corpo autonomo dei carri armati ». Il progetto non passò, soprattutto per ragioni finanziarie; ma il concetto che i carri armati debbono oggi essere considerati non più arma della fanteria, ma una vera e propria arma, alla quale verrà affidata parte dei compiti fino ad ora svolti dalla cavalleria o dalla fanteria, va affermandosi sempre più.

L'ultimo e forse più brillante sostenitore di queste idee è il ten. colonnello di cavalleria Gaillard, che per essere stato circa tre anni addetto

militare aggiunto presso l'Ambasciata di Francia a Londra, ha assimilato le concezioni inglesi, e si è convinto che i nuovi mezzi corazzati rappresenteranno nella guerra futura l'elemento decisivo.

Nella « France Militaire » del 6 settembre 1933 il colonnello Gaillard, dopo aver ricordato che la guerra di logoramento potrà essere evitata impiegando la corazza ed il motore, sostiene che una forza corazzata costituita opportunamente sarà in grado di svolgere da sola tutti gli atti della battaglia: ricognizione, combattimento, inseguimento.

Occorrerà perciò che la forza corazzata comprenda:

- carri armati leggeri, per l'esplorazione lontana e vicina;
- carri armati artiglieri, per l'appoggio vicino di artiglieria;
- carri armati medi, per l'urto e sviluppo del fuoco nel combattimento;
- carri armati radio per i collegamenti;
- carri armati antiaerei per la protezione contro l'azione aerea.

Una forza corazzata di questo genere, capace di percorrere oltre 300 km. in 24 ore, sarà in grado all'inizio delle ostilità di sfondare facilmente la copertura nemica, o di eseguire vaste manovre avvolgenti, o di giungere rapidamente su importanti centri avversari, con effetti morali incalcolabili. Durante queste incursioni la forza corazzata subirà naturalmente perdite, anche considerevoli; ma i risultati saranno imponenti, quali nessun Corpo di cavalleria può sperare di raggiungere.

In seguito, durante lo svolgimento della guerra, la brigata corazzata potrà costituire un poderoso elemento di manovra nelle mani del comandante per sfondare la fronte nemica nel punto più importante, o per sfruttare un successo, o come riserva potente e mobilissima in caso di atteggiamento difensivo.

Ma perchè i reparti meccanizzati possano dare questi risultati, occorre creare delle formazioni corazzate autonome, composte di carri armati dei vari tipi, e non appesantire questi mezzi meccanici con elementi di cavalleria o fanteria, che per la loro lentezza paralizzerebbero la caratteristica fondamentale di questi nuovi mezzi, che deve essere quella della rapidità.

Per opporsi ai mezzi meccanici, conclude il col. Gaillard, si parla di mine anti-carro, di cannoncini anti-tank, ecc.; ma la Storia insegna che per opporsi ad un nuovo strumento bellico, occorre possedere uno strumento analogo. « Perciò l'esistenza dell'Arma corazzata impone oggi ineluttabilmente la creazione di questo nuovo mezzo di guerra a tutte le grandi potenze militari ».

III

LE APPLICAZIONI PRATICHE

Lo Stato Maggiore francese nell'immediato dopoguerra si è limitato a conservare i mezzi meccanici impiegati nel grande conflitto ed a codificare l'esperienza ottenuta con questi mezzi nelle grandi battaglie di rottura della fronte occidentale.

Ma, come noto, si trattava di carri armati pesanti, lenti, massicci, costruiti per la guerra di logoramento e con il compito di completare l'azione dell'artiglieria nell'aprire i varchi e nell'accompagnare la fanteria nella sua avanzata.

Notevole sviluppo viene invece dato agli auto-trasporti, per il rapido spostamento di Grandi Unità.

In questo primo periodo, che va dal 1919 al 1927, si risente troppo il ricordo della guerra combattuta: il concetto della motorizzazione è limitato al trasporto di automezzi di truppe e materiali; il concetto della meccanizzazione non esiste ancora. Le uniche esperienze eseguite in questa prima fase sono quelle di Lorena del 1927, nelle quali si sono trasportati con autocolonne tre reggimenti di fanteria. I risultati furono poco soddisfacenti: le autocolonne risultarono molto esposte all'osservazione aerea, e vennero più volte bombardate dall'aviazione avversaria. Inoltre esse furono costrette a scaricare i reparti a notevole distanza per non essere sotto il tiro delle artiglierie nemiche. Infine i reparti, una volta scaricati, privi del proprio carreggio, dei propri servizi e della propria artiglieria, non erano in grado di svolgere un combattimento in piena efficienza.

Ma già nel 1927 era apparso un tipo di automezzo semicingolato (il Citroën-Kegresse) che permetteva al veicolo di uscire facilmente dalla strada rotabile; la casa Renault costruiva inoltre un carro armato leggero,

capace di trasportarsi rapidamente sul terreno rotto, e di raggiungere i 40 km. all'ora su strada. Le idee propugnate dal generale Camon ed i risultati delle esperienze inglesi consigliarono lo Stato Maggiore francese ad orientarsi decisamente verso una riduzione dei trasporti ippomobili ed a un gran sviluppo della motorizzazione.

In questa seconda fase, che comprende il periodo 1928-1931, si hanno le principali trasformazioni nell'esercito francese:

Cavalleria: le Divisioni di cavalleria sono ridotte da 12 a 5; ben 30 reggimenti di cavalleria sono soppressi. Restano ancora una cinquantina di reggimenti di cavalleria; ma di questi:

5 sono di dragoni autoportati;

9 sono parzialmente motorizzati avendo gli squadroni armi pesanti motorizzati;

2 vengono trasformati in squadroni motociclisti;

15 reggimenti sono dislocati nell'Africa del Nord;

di modo che in Francia non restano che una ventina di reggimenti veramente a cavallo, ed anche in questi lo squadrone comando è già motorizzato, oltre naturalmente a tutti i servizi.

Appartengono inoltre alla cavalleria 18 squadroni autoblindomitragliatrici.

Fanteria: in alcuni reggimenti sono stati motorizzati i servizi di prima linea con piccoli autocarri dovunque. Sono stati inoltre sperimentati piccoli carri a cingoli corazzati sul tipo dei nostri carri veloci, per la motorizzazione delle compagnie mitragliatrici e per il trasporto delle munizioni in linea. Per i comandi di reggimento sono previsti autovetture di collegamento ed autocarri radio.

Con questi provvedimenti si tende a rendere possibile l'autotrasporto di un reggimento di fanteria caricando soltanto i fucilieri su autocarri: non si avrebbero infatti nè muli nè carrette, essendo tutti i servizi motorizzati, e le armi pesanti meccanizzate.

Artiglieria: l'artiglieria pesante viene tutta motorizzata. L'artiglieria divisionale rimane invece nella maggior parte ippotrainata; ma sono in corso provvedimenti per motorizzare 6 reggimenti sui 22 esistenti. La Francia ha inoltre 9 reggimenti di artiglieria autoportata. Con i provvedimenti in corso il 65% dell'artiglieria francese sarà così motorizzata.

Genio: tutti i trasporti del genio tendono a motorizzarsi.

Carri armati: la Francia possiede oggi:

1 battaglione carri armati pesanti;

10 reggimenti carri armati leggeri (su 2 battaglioni di 3 compagnie

ciascuno);

vale a dire in totale circa 3000 carri armati.

I materiali in uso sono:

il carro armato pesante Schneider da 20 *t* armato di un obice da 75 *mm* e 2 mitragliatrici: velocità 20 *km/h*;

il carro armato medio Renault da 8 *t*, modello 27, armato con un cannone da 37 *mm* e da una mitragliatrice pesante: velocità 35 *km/h*;

il carro armato medio Renault-Lorraine da 14 *t* armato con un cannone da 37 *mm* in torretta e 2 mitragliatrici: velocità 30 *km/h*;

il carro armato leggero Schneider da 3 *t* armato con una mitragliatrice da *mm* 7,5;

inoltre pochi esemplari di carri armati pesanti, in esperimento, di peso variabile fra le 30 e le 90 *t*, armati con cannoni da 75 *mm* e con 4-6 mitragliatrici;

infine sono in esperimento: un nuovo carro armato leggero Renault (sul tipo del Carden-Loyd inglese); un carro armato da montagna, che avrebbe dato ottimi risultati superando zone montane coperte di neve; ed un carro armato medio a ruote od a cingoli facilmente sostituibili, capace di percorrere 60 *km/h* su strada.

Oltre a questi tipi di carri armati vi sono numerosi tipi di mezzi meccanici:

piccoli autocarri blindati semicingolati capaci di trasportare 6 uomini ed 1 mitragliatrice;

autocarri dovunque a 6 ruote;

trattori blindati;

motomitragliatrici;

autocannoni;

un complesso cioè poderoso di nuovi mezzi con i quali sarebbe già possibile costituire Grandi Unità meccanizzate e motorizzare intere Divisioni.

Con le profonde trasformazioni organiche già sancite ed in corso di attuazione, e con i nuovi materiali adottati, l'esercito francese ha iniziato nel 1932 e 1933 una terza fase nel processo evolutivo della motorizzazione.

Sotto la guida e l'impulso personale del Capo di Stato Maggiore dell'esercito generale Weygand, e con l'entusiastico ausilio tecnico del generale Maurin ispettore della motorizzazione, lo Stato Maggiore francese ha svolto in questi ultimi due anni una serie di interessanti manovre con Grandi Unità motorizzate allo scopo di studiare praticamente tutti i problemi inerenti

ai mezzi meccanici e di definire le norme per l'impiego di queste nuove Grandi Unità celeri.

Come noto, nel 1932 in Champagne una intera Divisione, la 15^a, è stata motorizzata e contrapposta prima ad una Divisione di fanteria normale, ed in seguito ad una Divisione di cavalleria.

La 15^a Divisione comprendeva:

un gruppo di ricognizione divisionale costituito da uno squadrone di motociclisti con sezione mitragliatrici, uno squadrone di dragoni autoportati, una compagnia carri armati leggeri;

un reggimento di fanteria interamente motorizzato con le compagnie armi pesanti meccanizzate;

due reggimenti fanteria autotrasportati;

un reggimento artiglieria divisionale da 75 *mm* motorizzato;

un battaglione carri armati leggeri;

elementi del genio e servizi motorizzati.

Il trasporto delle truppe era assicurato da un « gruppo trasporti » che aveva la forza di oltre 1500 automezzi con un centinaio di rimorchi.

La 4^a Divisione di cavalleria comprendeva invece:

due brigate di cavalleria;

una brigata motorizzata costituita da un reggimento dragoni autoportati, un reggimento autoblindo, ed un battaglione carri armati leggeri;

un reggimento artiglieria da campagna ippotrainato;

un gruppo cannoni 105 autotrainato.

Si è trattato cioè di due tipi di Divisioni analoghe a quelle preconizzate dal generale Alléhaut.

Le esercitazioni sono state ricche di ammaestramenti di ogni genere, pur avendo dato luogo a molti inconvenienti.

In particolare dalle esperienze di Maily del 1932 sembra che lo Stato Maggiore francese abbia rilevato gli ottimi risultati raggiunti con i nuovi materiali. Si è potuto inoltre osservare la tendenza ad impiegare nella Divisione di cavalleria i reparti meccanizzati indipendentemente dai reparti a cavallo. Così pure è apparsa la convenienza di dare nei nuovi mezzi maggiore importanza al fattore mobilità che non al fattore protezione.

Con le esperienze del 1932 lo Stato Maggiore francese ha ultimato la fase sperimentale codificando le Norme per l'impiego delle unità motorizzate.

Tanto che nel 1933 si sono svolte nella zona di Maily manovre su scala più grande con due Divisioni motorizzate, la 9^a e la 12^a, e con la 4^a Divisione di cavalleria, in parte motorizzata. Per la prima volta in Francia

si sono viste unità motorizzate agire contro altre unità pure motorizzate.

Si è voluto studiare l'impiego di queste Grandi Unità nella presa di contatto, nell'avvicinamento, nell'azione offensiva ed in quella difensiva. Le forze iniziali distanti 60 km fra di loro all'inizio delle operazioni, in meno di 12 ore sono venute a contatto; e le azioni tattiche hanno acquistato un carattere di rapidità tale da essere paragonate a quelle navali.

Si è ancora accentuata la tendenza ad impiegare la brigata corazzata della Divisione di cavalleria indipendentemente dalle brigate di cavalleria.

Si è inoltre osservato che i moderni carri armati, piccoli, mobilissimi, leggermente corazzati, costituiscono realmente un bersaglio difficilissimo per l'artiglieria normale, specialmente quando sfruttano opportunamente il terreno, o utilizzano cortine di nebbia artificiale: per combatterli occorrono speciali armi anticarro distribuite largamente alla fanteria.

I risultati di tali manovre sono stati elaborati lungamente; numerosi problemi tecnici, tattici e logistici risultanti dall'impiego su larga scala dei reparti motorizzati sono stati studiati presso i competenti organi dello Stato Maggiore francese.

Ma intanto si è già manifestata una decisa evoluzione nei nostri vicini d'oltralpe, favorevole non solo allo sviluppo della motorizzazione nell'interno delle varie armi, ma anche nell'impiego di Grandi Unità motorizzate. Di queste hanno fatto anche parte reparti meccanizzati (reggimenti autoblindo, battaglioni carri armati) che sono stati impiegati indipendentemente dalle altre armi per assolvere determinati compiti strategici o tattici.

Come conseguenza delle manovre eseguite si è infatti studiato dallo Stato Maggiore francese un tipo di Divisione leggera costituita da:

due brigate di cavalleria su due reggimenti a cavallo;

un reggimento dragoni autoportati;

una brigata motorizzata costituita di un reggimento autoblindo, un battaglione carri armati leggeri, due battaglioni carri armati misti;

due reggimenti artiglieria: uno ippotrainato, ed uno autotrainato.

La brigata motorizzata francese viene così stranamente a rassomigliare alla brigata corazzata inglese.

L'unica differenza consiste nel fatto che, mentre in Inghilterra si ritiene opportuno avere brigate corazzate autonome, salvo a raggrupparle per la costituzione di quel certo Corpo di Spedizione che la situazione, il teatro di operazioni, ed il nemico consiglieranno come più opportuno; in Francia si ritiene ancora necessario avere fin dal tempo di pace una Grande Unità

celere organica, nella quale siano largamente rappresentati gli elementi a cavallo, quelli motorizzati e quelli meccanizzati.

La ragione di questa Grande Unità celere in parte meccanizzata, in parte motorizzata, ed in parte ippomobile, va ricercata nel fatto che lo Stato Maggiore francese preferisce avere riunito in una sola Grande Unità la manovrabilità strategica assicurata dal motore, con la mobilità tattica che solo il cavallo può offrire. Ad ogni modo la differenza fra la concezione di guerra meccanizzata inglese e quella di guerra motorizzata francese non appare più così profondamente diversa.

La soluzione della guerra futura sia presso lo Stato Maggiore Imperiale che presso lo Stato Maggiore francese viene così ricercata in un compromesso fra meccanizzazione e motorizzazione.

Le manovre in Normandia dal 1937 si sono svolte in scala ancora maggiore: ad esse hanno infatti partecipato ben 5 Divisioni motorizzate, Truppe suppletive varie di corpo d'armata pure motorizzate (battaglioni mitraglieri, artiglierie leggere e pesanti etc. etc.) e tre battaglioni carri armati, costituenti unità meccanizzata.

Le manovre hanno avuto un carattere di guerra ampiamente manovrato, ed hanno dimostrato la tendenza francese a staccarsi dalla dottrina difensiva-controffensiva finora adottata, per assumere una concezione decisamente offensiva della guerra, con la speranza di una rapida decisione.

Per questo la Francia ritiene anche essa di dover fare la guerra di macchine, che le consentirebbe di sostituire la guerra di masse, e di far quindi fronte alla deprecata deficienza di uomini.

CONCLUSIONE

In conclusione, dopo aver a lungo esitato, la Francia sembra oggi decisamente avviata ad una vasta motorizzazione del suo esercito e ad una meccanizzazione parziale delle sue truppe celeri.

Per l'azione offensiva si riconosce la necessità di impiegare i carri armati dovunque possibile. Ma si ritiene che per l'attacco sarà ancora necessaria la preparazione di artiglieria, preludio indispensabile di ogni battaglia. Poichè l'artiglieria per quanto potente e numerosa, non riuscirà però a neutralizzare e tanto meno a distruggere tutti i centri di resistenza nemici, occorrerà iniziare l'attacco con i carri armati pesanti, che per la loro corazzatura, potenza di fuoco e velocità potranno facilmente giungere fin sulle posizioni delle artiglierie nemiche, sconvolgendo così l'intero schieramento della difesa. A questi carri armati pesanti dovranno seguire immediatamente reparti di carri armati medi, meno corazzati, armati solo di cannoncini, per eliminare tutte le resistenze lasciate dai carri armati pesanti, e per dar loro una certa protezione. Infine seguirebbero unità di carri armati leggeri, pochissimo protetti, armati di due uomini con una sola mitragliatrice, per assicurare l'occupazione della posizione, in attesa che fanterie autotrasportate vengano materialmente a presidiarle.

Si prevede in tal modo l'impiego di una brigata corazzata composta di due o tre battaglioni carri armati misti nella battaglia di rottura, indipendentemente dalle altre armi.

Ma per sfruttare la sorpresa e la rapidità con le quali i reparti meccanizzati potranno agire, tutte le armi, ed in particolare la fanteria e l'artiglieria, dovranno essere rese più celeri con una larga motorizzazione dei loro mezzi di trasporto.

Si è così giunti a concepire delle Divisioni motorizzate, nelle quali il mulo e la carretta della fanteria vengono sostituiti da piccoli carri blindati

a cingoli capaci di percorrere qualunque sentiero, anche mulattiero, mentre i cavalli dell'artiglieria sono sostituiti da trattori leggeri cingolati od a ruote, in grado di assicurare il passaggio delle bocche da fuoco anche dove il traino animale non potrebbe certo giungere.

Oltre alla brigata corazzata ed alla Divisione di fanteria motorizzata, destinate soprattutto a rinforzare l'azione delle normali Divisioni di fanteria nello svolgimento della battaglia, la Francia ha organizzato un tipo di Divisione leggera mista, che finirà col sostituire interamente l'attuale Divisione di cavalleria.

Per ora questa Divisione leggera mista dovrà comprendere due brigate di cavalleria ed una brigata motorizzata. Ma vi è una forte tendenza ad avere qualche Divisione leggera interamente motorizzata, sostituendo le due brigate di cavalleria con una brigata di fanteria motorizzata.

Si sostiene infatti in Francia che i compiti della Divisione di cavalleria potrebbero oggi, in ogni caso, essere meglio svolti da una Grande Unità celere interamente motorizzata che da una mista.

Se si tratta di eseguire una vasta manovra avvolgente contro l'ala avversaria, occorrerà soprattutto avere grande celerità di spostamento su strada: arrivato a contatto del nemico il mezzo di trasporto (sia esso il cavallo o l'automezzo cingolato) dovrà essere abbandonato per il combattimento.

Nell'esplorazione lontana, la cavalleria non avrà più impiego: essa sarà svolta principalmente dall'aviazione e controllata da qualche reggimento di autoblindo che potrà rapidamente spostarsi lungo le principali direttrici di marcia a segnalare con la radio le informazioni sul nemico.

Per quanto riguarda infine la presa di contatto, per definire la fronte di un avversario, sia questo fermo od in marcia, sarà, sempre che possibile, più conveniente inviare truppe motorizzate, che più rapidamente potranno giungere a contatto del dispositivo nemico.

In ogni caso sembra che impiegando i diversi tipi di mezzi meccanici (autoblindo, carri armati leggeri, carri armati medi, autocarri cingolati, autocarri dovunque, ecc.), le unità motorizzate potranno dovunque aver miglior campo di impiego che non le unità miste.

Si vorrebbe perciò disporre di Grandi Unità celeri costituite da:

reggimenti autoblindo e battaglioni carri armati leggeri per la presa di contatto e l'eventuale costituzione di una fronte difensiva;

battaglioni carri armati misti, reggimenti di fanteria motorizzata costituenti il grosso.

Alla cavalleria non resterebbe quindi che il compito dell'esplorazione

vicina, nei nuclei di ricognizione divisionale, in collaborazione sempre con reparti meccanizzati.

In sintesi dunque l'esercito francese, pur conservando la massa delle sue Divisioni di composizione normale, si avvia a:

motorizzare largamente tutte le armi, ed in particolare il 65% dell'artiglieria, ed il 29% della fanteria;

a costituire alcune Divisioni di fanteria (7-9) interamente motorizzate;

a trasformare 4 delle 6 Divisioni di cavalleria in Divisioni leggere miste;

a considerare l'impiego di brigate meccanizzate indipendentemente dalle altre armi.

Il programma attuato dallo Stato Maggiore francese, le trasformazioni tuttora in corso, le ultime esperienze svolte con Grandi Unità motorizzate, e soprattutto la corrente di nuove idee che si manifesta nelle Riviste militari e nella stessa stampa politica, permettono di affermare che in Francia la questione della motorizzazione è già stata superata favorevolmente. Ormai non si discute più se il cavallo può o non può esser sostituito dal motore, ma si studia come e fino a qual punto il cavallo potrà essere abolito.

Il concetto dalla motorizzazione ha ormai superato oltralpe tutte le critiche e tutte le discussioni: esso è ora fenomeno acquisito non solo per tutti coloro che appartengono all'esercito, ma anche per l'opinione pubblica, che vede nelle Divisioni motorizzate il nuovo tipo di Grande Unità celere che sola potrà consentire la manovra nel campo di battaglia moderno; e nella brigata meccanizzata una vera e propria arma importante e necessaria come la fanteria, l'artiglieria e la cavalleria, più decisiva forse di quelle, perchè in determinate circostanze capace di raggiungere da sola un obiettivo strategico e tattico.

Il merito principale del generale Waygand è stato forse quello di aver voluto le esperienze di Maily, allo scopo di convincere tutti, accaniti oppositori e fautori troppo futuristi, delle reali possibilità dei nuovi mezzi, e di aver fatto, non ostante le critiche, gli inconvenienti, gli immancabili errori, della buona propaganda.

Quest'opera di lenta e continua persuasione all'idea della guerra meccanizzata si perpetua oggi e si perfeziona con i numerosi studi della stampa militare francese, nei quali i problemi dell'organizzazione, dell'impiego e del mantenimento di questi nuovi mezzi vengono studiati, analizzati ed approfonditi sotto tutti i punti di vista.

Le affermazioni del Ministro Painlevé alla Camera dei Deputati nell'ottobre 1932 sulle possibilità di impiego dei carri armati in Francia e sulla attrezzatura industriale francese capace già in tempo di pace di produrre oltre 200.000 autoveicoli all'anno; e le dichiarazioni dell'ex presidente del Consiglio Daladier sulla meccanizzazione di 5 sulle 6 Divisioni di Cavalleria sono altamente significative.

Soprattutto interessante per noi è:

l'esistenza di un carro armato da montagna, capace di superare ampie distese di neve anche con forti dislivelli; qualora questo materiale si sviluppasse e divenisse pratico, la barriera alpina non sarebbe più ostacolo insuperabile al transito dei mezzi meccanici: anzi diverrebbe superabile in molti punti specialmente nella stagione invernale;

la trasformazione delle Divisioni di cavalleria in Divisioni leggere moto-meccanizzate; di queste due sono dislocate nel Nord Africa, e potrebbero in questo speciale teatro d'operazioni trovare ampio campo d'azione.

(da un articolo pubblicato nella
Rivista d'Artiglieria e Genio nel Marzo - Aprile 1934.)

CONTRIBUTO ALLO STUDIO DELLA MOTO-
RIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE IN ITALIA

CONTRIBUTO ALLO STUDIO DELLA MOTO- RIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE IN ITALIA

Il problema della motorizzazione e della meccanizzazione degli eserciti rappresenta oggi la questione forse più grave e più importante sottoposta allo studio degli Stati Maggiori di tutte le Nazioni.

Dalla soluzione che ad esso verrà data dipenderà infatti essenzialmente se la guerra futura sarà ancora di posizione o se potrà aspirare realmente al movimento.

I

LA GUERRA DI MOVIMENTO

La guerra mondiale ci ha lasciato una sola eredità, certa ed inconfutabile: la strapotente forza assicurata alla difensiva dalla mitragliatrice e dal reticolato.

Ebbene, non ostante questo risultato dolorosamente provato e riprovato su tutte le fronti di battaglia, le regolamentazioni tattiche del dopoguerra, sia per naturale reazione alla lunga ed estenuante guerra di trincea, sia per affermazione di una volontà artistica ed umana che mira alla vittoria mediante la manovra, sono tutte orientate verso la guerra di movimento e rifuggono dall'accettare la maggiore esperienza dell'ultima guerra: la forma statica.

Si prevedono così eserciti che possano tranquillamente mobilitarsi e compiere la radunata in 3, 4 o 6 settimane, e che possano poi muoversi

l'un contro l'altro in un spazio illimitato; e si studiano marce al nemico con esplorazioni avanzate e vicine, e avvicinamenti, e prese di contatto, e battaglie in terreno libero; quando è dubbio se domani, in guerra, esisterà ancora un terreno non organizzato, e quando le ingenti forze di copertura ed i nuovi mezzi tecnici imporranno fin dall'inizio delle ostilità, forse prima ancora della dichiarazione di guerra, una battaglia sulle frontiere con azioni strategiche in profondità, aeree e terrestri, di importanza tale da sconvolgere tutti i piani di mobilitazione e di radunata e di schieramento avversari.

Tutti coloro che hanno vissuto la grande guerra sentono vivamente il contrasto oggi esistente nelle varie regolamentazioni tattiche fra la concezione di guerra manovrata e le difficoltà pratiche che ad essa si oppongono e, pur accettando la parola d'ordine della guerra di movimento, attendono tutt'ora che sia loro indicato il modo di porla in atto.

In tutte le Nazioni si sono affermati e vanno sempre più sviluppandosi nuovi orientamenti nei riguardi della guerra terrestre.

Dovunque si reagisce contro le cristallizzate e poco persuasive dottrine ufficiali ed appaiono nuove teorie tendenti a scoprire il modo di superare lo squilibrio oggi esistente fra offensiva e difensiva.

a) *La teoria della guerra aerea integrale*

È ben nota *la teoria della guerra aerea integrale* sostenuta dal generale Douhet e dal comandante Kneworthy. Essi giungono a chiedere l'abolizione degli eserciti e delle marine, per concentrare tutti i mezzi nell'aeronautica, che sola dovrebbe risolvere la lotta con la guerra aero-chimica. Non è qui il caso di discutere tale teoria, che ha già dato luogo a lunghi e appassionanti dibattiti.

Certo è che, pur riconoscendo le grandi possibilità dell'arma aerea e la conseguente necessità di preparare e studiare questi nuovi mezzi per ottenere il massimo rendimento, nessuna nazione ha ritenuto oggi di poter risolvere la guerra futura con la sola aeronautica.

Tutti gli Stati Maggiori vedono invece, concordemente, nell'aviazione un mezzo potentissimo col quale dare impulso al movimento.

b) *La teoria della potenza di fuoco offensivo*

Esclusa la guerra aerea integrale, si tenta di risolvere il problema nel campo terrestre, cercando nuovi mezzi con maggiore potenza offensiva, or-

ganizzando maggiore rapidità nel movimento o cercando di conciliare in Grandi Unità celeri i problemi di potenza e di mobilità.

Una larga corrente di idee imposta il problema della guerra futura essenzialmente sull'armamento della fanteria. Si riconosce che la mitragliatrice è un'arma soprattutto difensiva, che ha poca capacità offensiva; si afferma che l'artiglieria, non ostante la più intima cooperazione, non potrà mai essere in grado di spianare effettivamente la strada alle truppe attaccanti, specialmente in quella « striscia azzurra » dove tutt'ora la fanteria deve combattere da sola; si conclude facendo risaltare la necessità di assegnare alla fanteria un armamento offensivo che le consenta di svolgere uno sforzo continuativo e deciso attraverso tutto il dispositivo nemico.

Questa teoria, che potremo definire della *potenza di fuoco offensivo*, ha trovato da noi il suo più brillante sostenitore nel gen. Visconti Prasca, che, nel ben noto volume su « La guerra decisiva », propone che venga costituito organicamente per ogni reggimento di fanteria un quarto battaglione cannonieri, che potrebbe comprendere una dozzina di cannoni portati dai fanti, ed impiegati dai fanti contro quei bersagli che solo i fanti possono svelare e quindi individuare.

Nella battaglia moderna si richiede effettivamente che la fanteria, ad un certo momento, possa disimpegnarsi da sola, con i suoi mezzi, e con il fuoco offensivo delle sue armi, mentre l'artiglieria allungherà il suo tiro per battere obiettivi più lontani. Occorre quindi che la fanteria possa disporre di un armamento offensivo capace di distruggere le mitragliatrici avversarie.

Ma occorre tener presente che l'accresciuta potenza di armamento della fanteria non sarà, in caso di guerra, un fenomeno unilaterale, ma bilaterale, in quanto per le caratteristiche degli eserciti attuali, è da supporre che anche l'avversario disporrà di mezzi analoghi.

Inoltre, occorre ricordare che il cannone di fanteria ha grandi possibilità anche in difensiva, e ciò sia per il maggior tempo disponibile per l'organizzazione dei tiri, sia soprattutto per il maggior munizionamento immediatamente disponibile.

Consequentemente, anche disponendo di battaglioni cannonieri, occorrerà pur sempre, per l'attacco, una forte superiorità di mezzi rispetto a quelli della difesa; occorrerà cioè perdere un certo tempo per organizzare un'azione offensiva, tempo che sarà meglio utilizzato dalla difesa per irrobustire le proprie linee.

Inoltre, con la costituzione di un quarto battaglione e con l'assegnazione

organica di un maggiore numero di cannoni, il reggimento di fanteria (questo nucleo di battaglia fanteria-artiglieria) finirebbe con l'avere una pesantezza, e quindi una lentezza, che neutralizzerebbe la sua aumentata potenza di fuoco.

Si tenga infatti presente che il cannone di fanteria pesa dai 3 ai 4 quintali, e che, non ostante gli studi in corso, non sarà possibile alleggerirlo molto, se, come vuole il gen. Visconti, «l'alleggerimento non deve andare a scapito della potenza balistica ed il materiale deve mantenere intatte le caratteristiche essenziali di bocca da fuoco d'artiglieria».

Pur sottoscrivendo in pieno alla necessità di aumentare la potenza di fuoco offensivo della fanteria, non sembra quindi che la miglior soluzione della guerra di movimento possa ricercarsi nell'assegnazione organica di artiglierie al reggimento di fanteria.

Presso tutti gli eserciti, come noto, si è già giunti a soluzioni di compromesso fra potenza e pesantezza, adottando un'arma di appoggio capace di sviluppare potente fuoco offensivo pur senza essere di peso eccessivo, e costituendo una compagnia armi d'appoggio per ogni reggimento di fanteria.

Così in Francia si ha per ogni reggimento una «Compagnie d'engines d'accompagnement» costituita in guerra su:

una sezione di 3 pezzi da 37 mm;

una sezione di 6 mortai Stokes-Brandt mod. 1930 del calibro di 81 mm; arma d'appoggio precisa ed efficacissima, del peso complessivo di 54 kg, trasportabile scomposta in tre parti, a spalla, o a soma, o su piccoli automezzi corazzati e cingolati.

Analoga soluzione ha adottato la Germania con la compagnia Minenwerfer leggeri e medi per ogni reggimento di fanteria.

Presso l'esercito inglese, invece, ogni battaglione di fanteria ha una compagnia armi accompagnamento, con un plotone di 3 mortai Stokes-Brandt e 3 plotoni mitragliatrici pesanti. Ma vi è ora la tendenza di alleggerire il battaglione di fanteria, lasciandovi le sole mitragliatrici leggere e pesanti, e trasformando uno dei 4 battaglioni costituenti la brigata di fanteria in battaglione armi di appoggio, con una compagnia cannoncini da 20 mm antiaerei ed antitank e 2 compagnie mortai Stokes-Brandt.

In conclusione, la teoria di aumentare l'armamento offensivo della fanteria, è stata già adottata da quasi tutti i principali eserciti. Ma quest'aumento di potenza di fuoco offensivo, se potrà consentire alla fanteria di agire con i propri mezzi, nella famosa striscia azzurra della gloria e della morte, non sembra possa risolvere da sola il problema della guerra di movimento, soprattutto per l'aumentata pesantezza dei reparti e la conseguente lentezza dell'azione.

c) *La teoria dell'organizzazione del movimento*

Ed ecco affermarsi perciò un'altra *teoria, quella dell'organizzazione del movimento*, sinteticamente e brillantemente esposta dal colonnello di artiglieria Paolo Berardi, in un suo articolo apparso nelle «Forze Armate» del 19 dicembre 1933.

Nella guerra futura si tratterà soprattutto di ridurre al minimo il tempo disponibile alla difesa per organizzarsi: pochi mezzi potranno aver ragione delle posizioni avversarie quando queste non siano ancora organizzate.

Si prevedono ancora azioni di sfondamento ed azioni di inseguimento, che si alterneranno vicendevolmente. La guerra di movimento sarà realizzata se l'attaccante saprà ridurre al minimo le soste, se cioè saprà apprestare così rapidamente la potenza dell'attacco da impedire all'avversario l'approntamento della difesa.

Si tratta quindi di rendere più mobili tutte le armi, facilitandone non solo gli spostamenti con una larga motorizzazione, ma organizzandole in modo da consentire il più rapido impiego.

Il problema interessa in particolare l'artiglieria, che è forse più lenta per le complesse operazioni della preparazione dell'attacco.

Si vorrebbe perciò una regolamentazione più agile, completata da un sistema di addestramento che consentisse di disporre di truppe realmente in grado di intervenire con la massima celerità.

Tutte le Grandi Unità dovrebbero perciò essere orientate alla rapidità «intendendosi per rapidità la capacità di entrare in azione con la potenza necessaria entro un numero limitato di ore».

Il concetto è chiaro: ha lo scopo di privare la difesa del tempo di rafforzarsi.

Ma, ci si può domandare: con i mezzi di cui attualmente si dispone sarà possibile ottenere una tale rapidità di azione? E anche di fronte a pochissime armi automatiche, affrettatamente sistemate dalla difesa, sarà sufficiente la rapidità dell'attacco per progredire, o non sarà necessario per ottenere la «potenza necessaria», impiegare mezzi speciali, che concilino appunto potenza e celerità?

d) *La teoria dei celeri*

Dai tentativi di conciliare la potenza con la celerità deriva la terza teoria, la più italiana forse per semplicità di mezzi, per rispondenza ai terreni e

per capacità di sviluppi: *la teoria dei celeri*, già preconizzata da S. E. il generale Grazioli e autorevolmente riaffermata da S. E. il generale Zoppi, nella sua ben nota pubblicazione «*I celeri*».

Premessa la fede nella guerra di movimento, che, viva e salda, anima noi soldati, e che «si fonda sulla storia, sul meditato esame dell'ultima guerra e sulla realistica valutazione delle nuove condizioni di ambiente e di mezzi» S. E. il generale Zoppi afferma che nella guerra futura la manovra sarà ancora possibile se la gerarchia guerriera sarà educata ad impiegare con preventivo intuito i nuovi mezzi di lotta.

Occorrerà creare uno strumento celere e potente che consenta di ravvicinare al massimo i tempi fra l'entrata in azione delle flotte aeree e quella delle forze terrestri.

Un tale strumento, a parere di S. E. Zoppi, potrà soltanto essere costituito da truppe celeri, già naturali truppe di copertura, subito in grado di svolgere le missioni di primo tempo, e di agire in seguito, durante tutta la guerra, sia ai margini dei grandi campi di battaglia, sia nella battaglia stessa.

Perciò formazioni organiche di cavalieri, di ciclisti e di carri armati, riuniti in unità celeri, agenti in armonia con formazioni aeree, con truppe motorizzate ed eventualmente con alpini (i celeri della montagna) costituiranno gli elementi decisivi della lotta in quanto saranno in grado di svolgere azioni offensive così rapidamente da ridurre al minimo le possibilità difensive dell'avversario.

In questa concezione appunto sembra possa trovarsi la soluzione del difficile problema della guerra di movimento.

Ma perchè la Grande Unità celere possa svolgere i suoi compiti, occorrono mezzi che sviluppino notevole potenza di fuoco, che nello stesso tempo siano in grado di spostarsi rapidamente, e che assicurino infine una certa protezione contro le armi automatiche della difesa.

Questi mezzi sono oggi rappresentati dai veicoli corazzati da combattimento, ai quali l'armamento offensivo, il motore a scoppio e la corazza consentono:

nel campo strategico, la manovra nel senso più ampio, con possibilità di conseguire ancora la sorpresa, non ostante l'esplorazione aerea e le comunicazioni radio;

nel campo tattico, il movimento nella «striscia azzurra» non ostante il reticolato, il fuoco delle mitragliatrici ed i gas tossici.

e) *La teoria della motorizzazione e meccanizzazione*

La teoria dei celeri sbocca perciò fatalmente nella *motorizzazione e meccanizzazione*, «fattori veramente rivoluzionari, da accogliersi con veggente fiducia e con vivo senso del futuro, in quanto essi riaprono alle concezioni dei comandanti campi che parevano per sempre chiusi, ed offrono agli esecutori soluzioni che le armi automatiche avevano rese difficili e sovente impossibili».

La teoria della motorizzazione e meccanizzazione degli eserciti è, come ben noto, apparsa durante la guerra mondiale, si è affermata nello immediato dopoguerra e si è sensibilmente sviluppata in questi ultimi anni.

Senza accennare ai notevoli sviluppi già raggiunti in America, in Giappone, in Russia ed in Polonia, ricorderemo soltanto che:

l'Inghilterra, dopo gli studi e gli esperimenti di questi ultimi anni, ha ormai risolto il problema con la costituzione di alcune brigate corazzate e con la trasformazione delle divisioni di cavalleria in divisioni mobili meccanizzate; con la pubblicazione di un regolamento sull'impiego delle formazioni corazzate e meccanizzate è in questo momento all'avanguardia delle nuove idee;

la Francia, dopo aver a lungo esitato, si è ora decisamente avviata ad una vasta motorizzazione del suo esercito e ad una meccanizzazione parziale delle sue truppe celeri;

la Germania, nella ricostruzione del suo esercito ha già 4 Divisioni corazzate, ed una larga motorizzazione di tutte le armi;

la Svizzera, nel definire la nuova riorganizzazione del proprio esercito, ha riconosciuto la necessità di motorizzare alcune unità e di predisporre una forte difesa contro i carri armati, ritenendo che le unità meccanizzate francesi costituiscono un grave pericolo per la mobilitazione del paese: e «che il terreno montuoso svizzero non può ormai più essere considerato un serio ostacolo per simili unità».

In Italia il problema della motorizzazione e meccanizzazione dell'esercito, è stato solo in questi ultimi anni affrontato e solo in parte risolto.

Le ragioni principali di questo nostro atteggiamento sono essenzialmente dovute al fatto che, mentre sulla fronte francese gli eserciti alleati hanno fatto un largo uso di carri armati, sulla nostra fronte i nuovi mezzi non hanno avuto occasione di agire; da noi è mancato perciò ad essi il battesimo del fuoco.

Inoltre il terreno montano e boschivo della nostra frontiera ed i nume-

rosi corsi d'acqua che intersecano la nostra pianura padana, rendono senza dubbio più problematico l'impiego dei mezzi meccanici nei nostri terreni.

Infine l'alto costo di questi nuovi mezzi ha fino ad ora impedito che venissero fatti in Italia esperimenti di una certa entità.

Da tutto ciò è derivata una interpretazione più o meno errata di quanto si è fatto all'estero; non ostante la apparizione di numerosi articoli le idee in Italia nei riguardi della motorizzazione e della meccanizzazione sono ancora alquanto confuse, spesso deformate, quasi sempre incomplete.

Ora, riconosciamo che il problema della meccanizzazione e motorizzazione dell'esercito si presenta particolarmente grave per una nazione come l'Italia, non ricca di carburanti, non fortemente attrezzata dal lato industriale, con terreni montani e boschivi che sembrano precludere l'impiego di qualunque tipo di veicolo corazzato.

Ma occorre tener presente che in qualunque ipotesi di conflitto, per poter entrare in guerra, l'Italia dovrà pur sempre o aver raggiunto una autarchia sufficiente per la prevedibile durata delle ostilità o aver garantita la libertà delle comunicazioni marittime, senza le quali non le sarebbe possibile combattere a lungo. Di fronte alla quantità di carburante occorrente alla marina ed all'aeronautica, ed all'esercito stesso per i servizi, il fabbisogno di carburante per i reparti motorizzati e meccanizzati sarà pur sempre limitato. D'altra parte la motorizzazione nella vita civile sta estendendosi anche da noi con un ritmo sempre crescente; ed il generalizzarsi nell'impiego commerciale dei motori ad olio pesante ed a gassogeno fa prevedere imminente la possibilità di far camminare gli automezzi anche senza benzina.

Per quanto riguarda il particolare terreno della nostra frontiera terrestre, si può rilevare che «le reti stradali anche per effetto dello sviluppo dei motori, tendono sempre più ad affittirsi», e che «giorno verrà in cui le Alpi, pur conservando le loro generali caratteristiche strategiche e tattiche, saranno logisticamente più redditizie, saranno più umane verso la fatica del fante, e apriranno alla lotta più vaste possibilità».

Ed oggi è già in istudio un piccolo automezzo blindato con carreggiata inferiore al metro, capace di superare mulattiere con pendenze del 100 per 100, e di trasportare in poche ore mitragliatrici e munizioni dove le salmerie giungerebbero faticosamente dopo giornate di marcia; e la Francia possiede un carro armato da montagna in grado di avanzare facilmente sulla neve, e di superare quindi valichi e zone normalmente impervie; ed in In-

ghilterra è apparso un carro armato anfibio capace di superare terreno rotto e di navigare nei corsi di acqua o in mare, agendo col fuoco mentre galleggia; e carri armati superano già facilmente ampie zone desertiche in Africa ed in Asia.

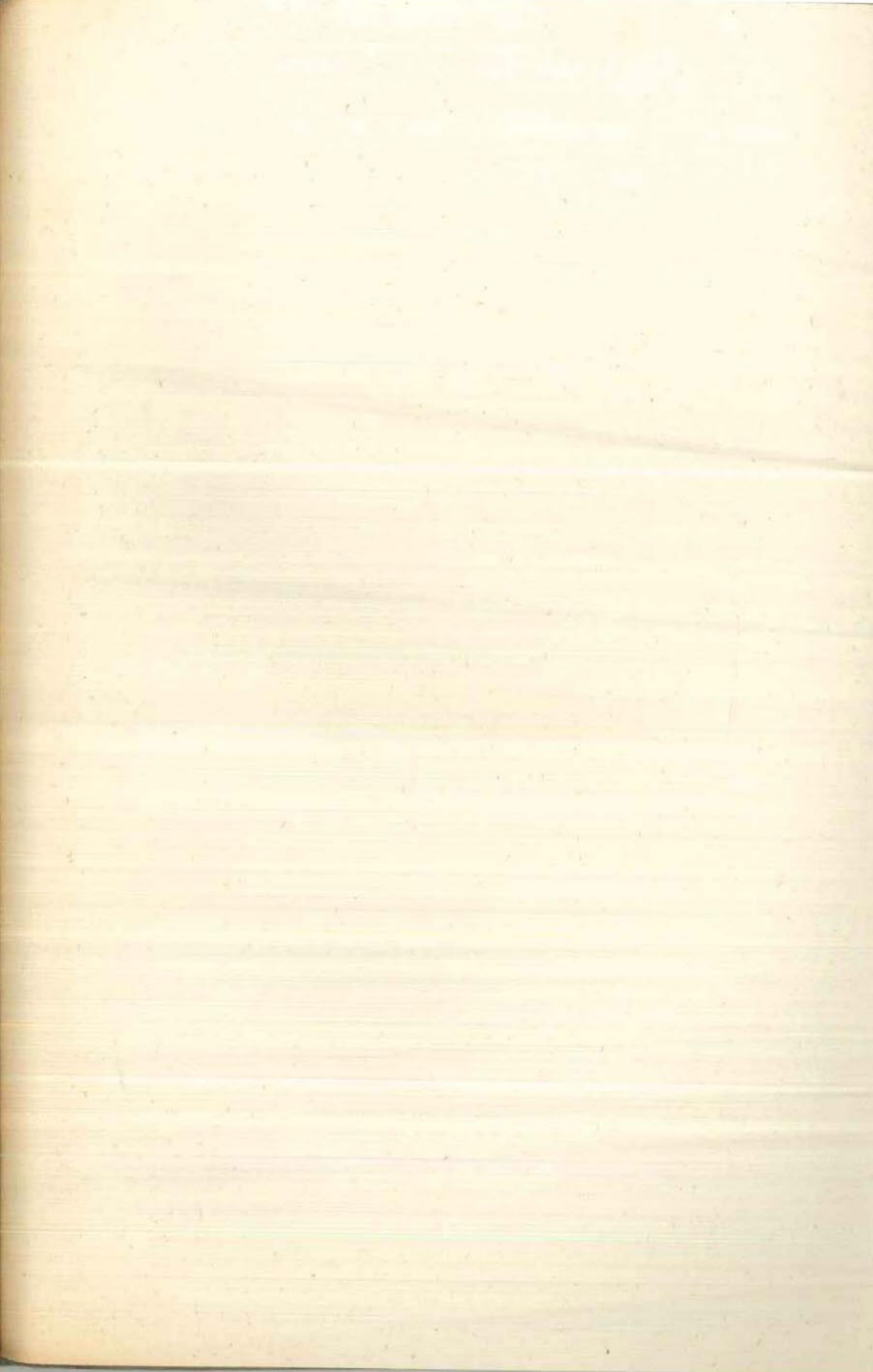
Infine si tenga presente che le grandi battaglie della storia non si sono mai risolte nelle zone impervie delle Alpi; e che una grande potenza come l'Italia ha oggi più che mai bisogno, per la sua posizione e per i suoi impegni internazionali, di avere sempre pronto un nucleo di forze, celeri e potenti, essenzialmente costituito da reparti corazzati, meccanizzati e motorizzati, non solo in grado di rinforzare immediatamente la nostra copertura, ma di agire anche rapidamente su altri teatri di operazione europei e coloniali.

Non sembra perciò che le obiezioni relative al carburante ed ai nostri terreni, comunemente elevate da chi non vuol riconoscere nei nuovi mezzi meccanici il fatale modellamento dei mezzi di lotta allo sviluppo della vita civile, abbiano eccessivo valore.

Occorre dunque affrontare anche da noi il problema della meccanizzazione, esaminando in profondità le varie questioni, per eliminare gli errori commessi, e per giungere a conclusioni razionali.

Pur tenendo conto del fenomeno storico ed umano della scarsa risonanza dell'esperienza altrui, specie nel campo militare, appare tuttavia evidente l'opportunità di conoscere profondamente e valutare serenamente le conclusioni alle quali dopo anni di studi e di esperimenti costosi sono giunti gli Stati Maggiori di altri eserciti, non per copiare quanto si fa all'estero, ma per evitare analoghi costosi errori e perdite di tempo, ora più che mai prezioso.

E saranno necessari, anche da noi, esperimenti su larga scala, che potranno orientare le menti di tutti alle nuove possibilità belliche, e consentiranno di prendere decisioni conclusive. Il loro costo sarà largamente ricompensato dai risultati ai quali si giungerà, risultati che dimostreranno, come appunto si è già verificato in Inghilterra ed in Francia, agli scettici ed increduli, che cosa realmente siano questi nuovi mezzi, quali siano le loro possibilità di impiego, quali le nuove forme di guerra da essi consentite.



II

LE QUESTIONI INERENTI ALLA MECCANIZZAZIONE E MOTORIZZAZIONE IN ITALIA

Riteniamo anzitutto utile ricordare ancora una volta che:

- per meccanizzazione s'intende l'impiego di veicoli corazzati capaci di combattere da soli (carri armati, autoblindo) ed in grado quindi di sostituire almeno in parte le altre armi nel combattimento;
- per motorizzazione invece s'intende l'impiego del motore in sostituzione dei quadrupedi nei servizi di prima linea (autocarri) e nell'interno stesso delle varie armi (trattori, autocarrette, etc.).

La meccanizzazione e la motorizzazione esigono nuovi mezzi e trasformazioni organiche nell'ordinamento delle varie armi; non basta quindi ad es. prendere un qualsiasi battaglione di fanteria, togliergli le salmerie ed il carreggio e caricarlo su autocarri, per avere un battaglione motorizzato; una volta scaricato dagli automezzi, mancherà infatti al battaglione la possibilità di trasportarsi al seguito le armi d'appoggio, il munizionamento, e tutto il materiale in genere che non può essere spalleggiato e che occorre in prima linea per il combattimento.

Spesso, ancora oggi, si confondono con la motorizzazione gli autotrasporti; e si usano chiamare motorizzati dei normali reparti, semplicemente perchè sono autotrasportati. Ora gli autotrasporti non hanno in comune con la motorizzazione che qualche questione tecnica relativa al materiale. Gli autotrasporti infatti, già largamente usati nella Grande Guerra, riguardano i trasporti di truppa e di materiale mediante automezzi su rotabili, in sostituzione ed a prosecuzione dei trasporti ferroviari: essi si riferiscono quindi principalmente ai servizi di seconda linea.

Premesso ciò, sulla base delle conclusioni alle quali sono già giunti i principali eserciti e tenendo conto delle speciali esigenze del nostro Paese, esaminiamo le varie questioni inerenti alla motorizzazione e meccanizzazione dell'esercito, nei riguardi del personale, del materiale, dell'impiego e dell'ordinamento, esponendo un modesto contributo alla soluzione di questi problemi in Italia.

a) *Il personale*

Anzitutto la questione del *personale*, per il quale lo sviluppo dei mezzi meccanici e l'applicazione degli ultimi ritrovati scientifici impongono un'organizzazione speciale, un addestramento sempre più accurato, e soprattutto qualità intellettuali e morali spiccatissime.

In Inghilterra, come ben noto, è stato creato, subito dopo la guerra, il corpo dei carri armati, nettamente distinto da tutte le altre armi. Gli ufficiali vengono reclutati direttamente dalla scuola militare di Sandhurst, dalla quale escono i sottotenenti di fanteria, di cavalleria e del corpo dei carri armati, che percorrono la loro carriera in ruoli distinti fino al grado di tenente colonnello incluso. I colonnelli (non esistendo il reggimento) costituiscono un ruolo unico per tutte le armi, e possono avere indifferentemente il comando di una brigata di fanteria, di cavalleria, di carri armati, o il comando dell'artiglieria divisionale, o incarichi di stato maggiore.

In Francia la questione dell'autonomia dei carri armati è stata discussa alla Camera dei Deputati nel marzo 1931. La relazione al progetto di legge faceva presente la necessità di creare un corpo autonomo di carri armati, per evitare che la loro assegnazione organica all'arma di fanteria ne deformasse gli ulteriori sviluppi, indirizzandone l'impiego esclusivamente come arma di appoggio della fanteria. Si preconizzava fin d'allora l'impiego di formazioni meccanizzate indipendenti dalle altre armi, e si faceva risaltare che tali formazioni, per natura, spirito, reclutamento, mobilità e necessità tecniche si differenziavano dalla fanteria, per lo meno quanto l'aviazione.

D'altra parte, oltre alla fanteria, anche la cavalleria ha i suoi carri armati e l'artiglieria ha i suoi trattori; perchè non riunire sotto un'unica direzione lo sviluppo di tutti i mezzi motorizzati e meccanizzati?

Inoltre i carri armati, per poter agire, hanno bisogno di studiare una propria tattica, con speciali modalità di tiro, con particolari collegamenti, con servizi organizzati in modo del tutto diverso.

La commissione governativa francese incaricata di esaminare il progetto

di legge per la creazione del corpo autonomo dei carri armati, pur riconoscendo le ragioni che consigliavano un tale provvedimento, non ha però ritenuto, soprattutto per ragioni economiche, di adottarlo subito.

Tuttavia, per impedire che i carri armati venissero assorbiti dalla fanteria, e per lasciare le più ampie possibilità avvenire, senza impegnare il presente, si è stabilito che i carri armati formino una suddivisione speciale dell'arma di fanteria, con una propria sezione autonoma, presso l'Ispettorato di fanteria.

Dopo le esperienze in Champagne, il concetto d'impiegare reparti meccanizzati indipendentemente dalle altre armi si è affermato anche presso l'esercito francese; la questione di creare il corpo autonomo dei carri armati sembra perciò verrà presto ripresa in esame in senso favorevole.

In Italia, come ben noto, i carri armati sono tuttora considerati come arma della fanteria. Essi vengono ancora impiegati con il concetto della guerra di posizione di collaborare con l'artiglieria per spianare la strada alla fanteria. Ed alle esercitazioni si vedono ancora i carri armati seguiti immediatamente da nuclei di fanti e qualche volta... perfino preceduti.

Recentemente, con l'assegnazione di carri veloci ad un reggimento di cavalleria, si sono visti anche carri armati scorazzare sul campo di battaglia fra nuclei di cavalieri galoppanti.

Noi siamo fermamente convinti, sulla base di quanto abbiamo personalmente potuto constatare, che i carri armati non possono certo sostituire la fanteria e cavalleria. Ma siamo egualmente convinti che essi rappresentano una nuova arma capace di svolgere più rapidamente ed in modo più decisivo alcuni compiti che ancora oggi invano si richiedono alla fanteria e soprattutto alla cavalleria.

Riteniamo perciò che sarebbe indispensabile la creazione anche in Italia di un corpo autonomo dei carri armati, che sotto la direzione dell'Ispettorato della motorizzazione per le questioni tecniche e dell'Ispettorato delle truppe celeri per l'impiego, dovrebbe accentrare, studiare, sperimentare tutte le questioni inerenti alla motorizzazione e meccanizzazione.

Come vedremo meglio in seguito, trattando dell'impiego di questi nuovi mezzi, occorre per essi lo spirito della cavalleria, l'animo della fanteria, la cultura tecnica, balistica e meccanica dell'artiglieria e del genio.

Gli ufficiali quindi dovrebbero essere reclutati da tutte le armi con il grado di tenente (dopo ad esempio due o tre anni di ottimo servizio nella propria arma) e costituire un corpo a sè, con una propria scuola di applicazione per i carri armati, una scuola di tiro per i reparti meccanizzati, ed una scuola centrale di impiego.

Soltanto allora sarà possibile affrontare il problema della meccanizzazione e motorizzazione in Italia, stabilendo un programma da svolgere, definendo gli esperimenti da eseguire, e sulla base di questi concretare l'organizzazione e la dottrina di questi nuovi mezzi.

b) *Il materiale*

La questione del *materiale* assume un'importanza preminente, specialmente per i caratteri dei nostri probabili teatri d'operazione.

Appaiono anche nel campo terrestre esigenze contrastanti, che non possono avere che soluzioni di compromesso, come già del resto si verifica per la marina e per l'aeronautica.

Protezione (cioè corazza), potenza (cioè armamento), e mobilità (cioè motore), devono essere opportunamente dosati a seconda dello scopo che ci si propone. Occorrerà quindi avere diversi tipi di veicoli corazzati in relazione ai differenti compiti strategici e tattici che ad essi si richiederanno. Per non complicare le cose, specialmente per la manutenzione e i rifornimenti delle parti meccaniche di ricambio, la tendenza affermatasi, sia in Inghilterra che in Francia, è stata quella di ridurre al minimo i vari tipi di veicoli corazzati, utilizzando se del caso gli stessi chassis, con diverse attrezzature a secondo degli scopi a cui sono destinati.

Inoltre i continui progressi scientifici fan sì che i nuovi materiali sono, si può dire, già in parte superati, non appena vengono costruiti. Da un lato vi è quindi la necessità di avere sempre pronti questi nuovi mezzi, destinati ai primissimi compiti in caso di guerra; dall'altro lato occorre essere prudenti per non costruire materiali costosi che al momento del bisogno possono risultare inferiori a quelli impiegati dai nostri avversari.

La questione è soprattutto finanziaria, ma è analoga per tutti i paesi. La soluzione adottata è quella di mantenere fino al limite di consumazione i vecchi materiali (sia in Inghilterra che in Francia sono ancora in servizio carri armati del tempo di guerra) e ciò allo scopo di esercitare il personale e di studiare i vari problemi inerenti all'impiego dei reparti meccanizzati. I nuovi tipi, una volta definiti, vengono distribuiti in numero limitato, affinché siano conosciuti; e con questi, gradualmente a seconda delle possibilità del bilancio, vengono sostituiti i vecchi tipi.

Nello stesso tempo si cerca di attrezzare l'industria nazionale in modo che nel minor tempo possibile sia in grado di riprodurre gli ultimi tipi

adottati. Problema, come si vede, che dal campo strettamente militare, si ripercuote in quello nazionale.

Per quanto riguarda i vari tipi di automezzi, l'Ispettorato della motorizzazione ha già in corso di adozione ed in istudio avanzato i principali tipi che meglio si prestano nel nostro paese. Occorre però distinguere le necessità della motorizzazione da quelle della meccanizzazione.

Per la **motorizzazione**, per l'impiego cioè del motore in sostituzione di quadrupedi nei servizi di prima linea e nell'interno stesso delle varie armi, occorre sfruttare al massimo gli automezzi che già vengono utilizzati nella vita civile. Si tratterà essenzialmente di avere:

autocarri leggeri, medi, pesanti, capaci di trasportare rispettivamente carichi da 16-30 e 50 quintali per i servizi di 1^a e 2^a linea. L'industria privata costruisce già largamente questi tipi di autoveicoli che rispondono ai bisogni del commercio; con l'apparire degli autotreni, che con i rimorchi trasportano pesi di oltre 200 quintali, quando la rete stradale lo consente, anche i rifornimenti per i servizi di artiglieria e di commissariato saranno sensibilmente semplificati;

autocarri « dovunque » a sei ruote grandi e piccoli ed *autocarrette da montagna*, sul tipo di quelle già da noi adottate, capaci di uscire dalle rotabili e di percorrere buone mulattiere, per i servizi di 1^a linea;

trattrici pesanti, trattori medi e trattori leggeri, come quelli già in uso per le nostre artiglierie, per il traino dei carri rimorchio, delle artiglierie pesanti, pesanti campali, e da campagna;

motocicli, mototricicli e motocarrozette, per il trasporto di mitragliatrici, mezzi di collegamento, etc., etc..

Per questi tipi di autoveicoli, opportuni provvedimenti legislativi e finanziari potranno invogliare l'industria privata a costruirli per gli autotrasporti in montagna, per l'agricoltura, etc., etc..

Ma soprattutto occorre:

un piccolo trattore corazzato a cingoli, (il « carrier »), per il trasporto in prima linea delle armi di appoggio del reggimento di fanteria (lancie, cannoncini anti-tank ed anti-aerei), delle mitragliatrici pesanti e del relativo munizionamento. Questo piccolo veicolo corazzato da trasporto dovrebbe avere carreggiata intorno al metro, altezza di 70-90 cm, e dovrebbe trasportare due uomini ed una mitragliatrice, in grado eccezionalmente

di far fuoco anche dal trattore stesso. Esso dovrebbe essere seguito da analoghi trattori con rimorchi cingolati dello stesso tipo per il trasporto del personale e delle munizioni. In altre parole si tratta di avere un autoveicolo corazzato da trasporto che consenta di abolire il mulo e la carretta da battaglia in alcuni reggimenti di fanteria.

Questo tipo di trattore è stato largamente costruito in Inghilterra (è il ben noto Carden-Loyd Mark VD, in Francia (dove la Renault ha copiato il tipo inglese), in Austria (dalla Daimler): da noi, con qualche adattamento, si potrebbero utilizzare i piccoli trattori agricoli (708 CM etc.).

Occorre però tener ben presente che non si tratta di un carro armato leggero o veloce (come erroneamente si è ritenuto in un primo tempo presso qualche esercito), ma di un «carrier», cioè di un veicolo da trasporto leggermente protetto, il cui compito principale è quello di trasportare in primissima linea armi e munizioni della fanteria, sostituendo come si è detto il mulo e la carretta.

Vi è poi da noi uno speciale rimorchio: il «carro biga». Questo non è altro che un carro rimorchio attrezzato in modo da poter trasportare quadrupedi, carri bagaglio, carrette, vetture-pezzo e cassoni, al rimorchio di autocarri pesanti. Si sono ottenuti buoni risultati. Ma la questione non interessa la motorizzazione che indirettamente.

Si tratta semplicemente di poter eseguire degli autotrasporti di interi reparti (uomini, quadrupedi e materiali) a rinforzo e complemento dei trasporti ferroviari, in condizioni migliori di quanto già largamente è stato attuato in guerra anche sulla nostra fronte.

Per la **meccanizzazione**, cioè per l'impiego dei veicoli corazzati capaci di combattere da soli, la questione del materiale può ridursi a definire tre tipi di carri armati: leggerissimo, leggero e medio, ed un tipo di autoblin-domitragliatrice.

Il *carro armato leggerissimo o veloce* deve essere piccolo, con pressione unitaria minima sui cingoli, in grado di percorrere le mulattiere, di attraversare campi di neve, di galleggiare sulla sabbia. Corazzatura, quindi, minima; armamento ridotto ad una mitragliatrice pesante e ingombro laterale poco superiore al metro; peso inferiore alle 2 t. L'importanza di far arrivare tempestivamente in determinate località montane o desertiche poche armi automatiche capaci di dominare col loro fuoco vaste zone e di preparare e appoggiare azioni alpine o coloniali, esige che questo mezzo sia soprattutto mobile. La Francia, come noto, avrebbe già un tipo di carro armato da mon-

tagna che avrebbe dato ottimi risultati; l'Inghilterra ha in Egitto ed in India reparti carri armati di un tipo Carden-Loyd modificato, che si sono mostrati utilissimi nel Sudan e contro le tribù montane della frontiera afgana.

Il *carro armato leggero* deve svolgere l'esplorazione vicina per i carri armati medi: esso deve in certo qual modo svolgere le funzioni assegnate in marina all'esploratore rispetto all'incrociatore da battaglia. Nel carro armato leggero perciò il fattore mobilità deve essere considerato più importante dei fattori protezione e potenza di fuoco. In massima, il carro armato leggero deve precedere immediatamente il carro armato medio per riconoscere il miglior terreno di accesso, per scoprire i mezzi di resistenza nemici, localizzando in particolare le armi anti-tank, per inviare informazioni sul nemico, per impegnare eventualmente l'avversario fino all'arrivo dei carri armati medi. Ciò naturalmente non esclude che vi debbano anche essere compagnie e battaglioni di soli carri armati leggeri per compiti di esplorazione lontana rispetto ai reparti di carri armati misti.

Per svolgere tutte queste funzioni il carro armato leggero per i nostri teatri di operazioni potrebbe all'incirca avere queste caratteristiche principali: peso, sulle 4 t; velocità, 40-45 km. orari su strada; armamento, una mitragliatrice pesante del calibro di 12 mm. (per servire anche come arma anti-tank), collocata in torretta girevole, per poter avere un settore di tiro di 360°; corazza 6-12 mm; carreggiata in 1,50. In ogni carro vi dovrebbe essere una stazione radio e due serventi: uno con funzione di capo-carro, mitragliere e radiotelegrafista, l'altro con funzioni di conducente e osservatore.

Il *carro armato medio* deve rappresentare l'elemento più potente fra i veicoli corazzati.

Esso ha il compito di spianare con la potenza di fuoco e con il proprio peso i centri di resistenza avversaria.

Per poter svolgere tutti i suoi compiti in modo soddisfacente sarebbe opportuno arrivare alle 16 t del Vickers inglese; od alle 14 t del Renault-Lorraine francese. Ma, tenendo conto dei nostri probabili teatri d'operazione, sarà forse necessario per noi limitarsi ad un carro armato medio di 9-10 t, che potrebbe avere 3-4 serventi, essere armato di un cannoncino da 37 mm e da 1 a 2 mitragliatrici (anche in torretta girevole); corazza di 9-20 mm; velocità su 30 km orari su strada; carreggiata non superiore ai 2 m.

Utilizzando gli chassis di questi tipi di carri armati, veloce, leggero e medio, che dovrebbero costituire l'armamento fondamentale dei nostri reparti meccanizzati, alcuni carri armati dovrebbero essere attrezzati come: *carri armati gassogeni* (per produrre cortine fumogene); *carri armati di*

collegamento, sacrificando parte dell'armamento per avere stazioni radio più potenti; *carri armati comando*, per il trasporto dei comandanti dei maggiori reparti meccanizzati; *carri armati anti-aerei*, con cannoncini da 20 mm per assicurare la protezione contro gli aerei delle formazioni corazzate; *carri armati artiglieri*, con obici da 75 mm per l'appoggio immediato di artiglieria.

Le *Autoblindomitragliatrici* si differenziano essenzialmente dai carri armati perchè sono veicoli a ruote, anzichè a cingoli. Esse hanno perciò velocità notevoli, che giungono a 90-100 km orari, ma scarsa capacità di uscire dalle strade.

Ad ogni modo un tipo di autoblindo del peso di 6 t, su chassis a sei ruote di tipo «dovunque» con tre mitragliatrici, con stazione radio potente, potrebbe costituire un ottimo elemento per l'esplorazione lontana di unità meccanizzate, per eseguire puntate offensive in determinate direzioni e circostanze, e per assicurare l'occupazione di importanti punti strategici. Riteniamo perciò che sarebbe opportuno possederne qualche unità.

Recentemente in America ed in Francia è stato sperimentato un tipo di autoblindo che può muoversi sia su cingoli che su ruote, con facile manovra dall'interno stesso della corazzatura.

Per la *manutenzione* infine di tutti questi materiali e per un pronto *rifornimento* delle parti di ricambio occorre disporre di auto-officine leggere e pesanti, vale a dire di automezzi specialmente attrezzati con dotazioni di macchine utensili con le quali sia possibile impiantare, a seconda delle circostanze, officine mobili o semimobili.

L'assegnazione di queste auto-officine ai reparti meccanizzati deve essere fatta in modo che ogni reparto minore possa con i propri mezzi provvedere alla comune manutenzione ed alle piccole riparazioni dei materiali di dotazione; mentre l'auto-officina dell'Unità superiore deve essere attrezzata in modo da poter eseguire le riparazioni più importanti; fino a giungere alle officine semi-permanenti della base per i massimi lavori.

Per ottenere ciò, come vedremo meglio parlando dell'ordinamento, ogni reparto dovrà comprendere un secondo scaglione (servizi) del quale appunto faranno parte le auto-officine.

c) *Criteri generali d'impiego*

Nei riguardi dell'*impiego* le conclusioni più attendibili si sono avute in Inghilterra, dove lo Stato Maggiore imperiale, dopo vari anni di espe-

rienze, è riuscito a codificare le principali norme d'impiego nel manuale «Mechanics and Armoured Formations» pubblicato nel 1931. Ed è interessante rilevare come in Francia, non ostante si sia partiti da concetti del tutto diversi, dopo le esperienze in Champagne e Normandia, si sta giungendo a norme di impiego del tutto simili a quelle inglesi.

Val quindi la pena di soffermarsi alquanto su queste conclusioni, poichè siamo convinti che anche noi fatalmente ad esse giungeremo.

Anzitutto si è dovunque riconosciuta l'opportunità di *motorizzare largamente tutte le armi*, estendendo l'impiego del motore, già ampiamente applicato nei servizi di 2^a linea, anche ai servizi di 1^a linea, e nell'interno stesso delle varie armi.

In particolare, è stata riconosciuta la convenienza di disporre di alcune brigate di fanteria specialmente organizzate per essere auto-trasportate. In queste unità si sono aboliti tutti i quadrupedi e tutte le carrette, motorizzando le compagnie armi pesanti su piccoli «carriers» ed i servizi di prima linea su autocarrette. In tal modo, qualora una brigata di fanteria debba essere autotrasportata, sarà sufficiente caricare i soli fucilieri sugli autocarri; le mitragliatrici pesanti, già sui «carriers», potranno fare la scorta all'autocolonna, assicurandone la difesa vicina. All'arrivo, scaricate le compagnie di fucilieri, la brigata è in condizioni di immediata efficienza tattica, avendo tutti i suoi elementi al seguito.

Qualora a queste brigate di fanteria motorizzate si unissero gruppi di artiglieria da campagna motorizzata, genio e servizi motorizzati, si potrebbe senz'altro disporre di una divisione motorizzata, che, rinforzata da compagnie autoblindo e da battaglioni carri armati misti, potrebbe costituire una Grande Unità celere capace di spostarsi di oltre 200 km nelle 24 ore.

Ma, oltre alla motorizzazione delle varie armi ed alla costituzione quindi di Grandi Unità motorizzate, si è riconosciuta la necessità di creare dei *reparti meccanizzati completamente indipendenti* dalle altre armi.

La forza e la composizione di questi reparti meccanizzati è stata stabilita in modo che essi da soli possano risolvere un determinato compito strategico o tattico.

L'esperienza ha trovato che le unità meccanizzate autonome dimostratesi più idonee sono:

il battaglione carri armati misti, da assegnarsi alle normali Grandi Unità soprattutto per compiti tattici (cooperazione con l'artiglieria e la fanteria nelle varie fasi della battaglia);

la brigata corazzata mista, vera unità celere potente e rapida, che deve sostituire il corpo di cavalleria dell'anteguerra, destinata essenzialmente ad azioni strategiche (incursioni in territorio nemico, esplorazione lontana, manovra avvolgente a largo raggio, ecc., ecc.).

In conclusione la motorizzazione e la meccanizzazione portano essenzialmente all'impiego di Divisioni motorizzate in più ed a fianco delle normali Divisioni di fanteria, e di Reparti Meccanizzati indipendentemente dalle altre armi.

Come è stato già accennato nello studio su «L'esercito inglese ed il problema della meccanizzazione», in Inghilterra si è cercato per molti anni di impiegare i carri leggeri nell'interno stesso della brigata di cavalleria (nella quale gli squadroni mitraglieri erano meccanizzati), e delle brigate di fanteria (che aveva tre battaglioni di fanteria ed uno di carri armati). Ma le esperienze svoltesi nella Salisbury Plain hanno chiaramente messo in luce tutti gli inconvenienti di una unità celere mista nella quale elementi dotati essenzialmente di grande mobilità strategica (i carri armati) erano frammisti con elementi dotati invece di sola mobilità tattica (i cavalieri). Si è preferito perciò avere i reggimenti di cavalleria interamente ed esclusivamente a cavallo (con le mitragliatrici sovrapposte) per i reggimenti divisionali destinati all'esplorazione vicina e trasformare gli altri reggimenti di cavalleria in reggimenti autoblindo e carri armati; abolire il battaglione carri armati nelle brigate di fanteria sperimentali, trasformando gli altri tre battaglioni in unità motorizzate con le armi pesanti sui piccoli «carriers», in un primo tempo nell'interno del btg. stesso; in seguito si sono riunite tutte le armi d'appoggio in btg. divisionali.

Non solo, ma non si è ritenuto opportuno costituire una Grande Unità celere, con una formazione organica fissa. Si sono invece costituite delle minori unità celeri autonome: brigate di cavalleria (su tre reggimenti: totale 9 squadroni tutti a cavallo), brigate di fanteria motorizzate (su tre battaglioni con le armi pesanti motorizzate), e brigate corazzate miste (su quattro battaglioni carri armati). A seconda della situazione, del teatro di operazione e del nemico, verrà costituito quel certo corpo celere che si addirà allo scopo da raggiungere. Solo nel 1937, come noto, si è stabilito di trasformare la Divisione di cavalleria in Divisione mobile, motorizzando 6 Reggimenti di cavalleria in carri armati veloci.

In Francia invece, come è stato ampiamente detto nell'articolo «Moto-

rizzazione e meccanizzazione nell'esercito francese», si è ritenuto ancora conveniente mantenere le Grandi Unità celeri organicamente costituite. Ma, dopo le famose manovre in Champagne, lo Stato Maggiore francese si è orientato verso la costituzione di due diversi tipi di divisioni leggere:

un primo tipo, essenzialmente a cavallo;

un secondo tipo, essenzialmente motorizzato.

Analogamente a quanto l'esperienza ha già dimostrato in Inghilterra ed in Francia è nostra convinzione che anche in Italia bisognerà giungere:

o alla costituzione di unità celeri elementari (brigade di cavalleria, brigade motorizzate, brigade meccanizzate), ciascuna ben omogenea nella propria composizione, vere pedine a disposizione del comandante per costituire quella forza celere che la situazione, il terreno ed il compito di volta in volta consiglieranno;

o alla costituzione di due diversi tipi di Divisione celere: una essenzialmente a cavallo, l'altra essenzialmente motorizzata.

Per quanto riguarda in particolare i possibili compiti di Brigate corazzate e Divisioni motorizzate in una nostra guerra, noi riteniamo che esse rappresenteranno le unità celeri per eccellenza, destinate ad avvicinare al massimo i tempi fra l'intervento delle forze aeree e quello delle forze terrestri.

Come si è accennato nella premessa, la guerra futura, perchè possa realmente aspirare al movimento, dovrà soprattutto mirare alla sorpresa; la stessa dichiarazione di guerra potrà essere un formalismo superfluo. Per ottenere la sorpresa e ridurre così effettivamente al minimo il tempo disponibile al nemico per organizzare la difesa, occorrerà disporre di uno strumento terrestre che concili la potenza con la celerità.

Un tale strumento non può essere rappresentato che dalla brigata corazzata.

Mentre le forze aeree eseguono le prime grandi azioni di bombardamento contro i centri vitali del potenziale bellico nemico, una brigata corazzata, costituita da circa 200 carri armati, capace di percorrere 300 km nelle 24 ore, potrà di sorpresa eseguire delle incursioni per raggiungere qualcuno di questi centri e completare l'azione distruggitrice delle forze aeree.

I carri armati da montagna ed i carri armati leggeri potranno facilitare le vie di penetrazione ai battaglioni carri armati misti; nella guerra meccanizzata, infatti, il fattore fondamentale diventa il tempo e qualunque direttrice di operazione potrà condurre all'obiettivo, purchè si prevenga il nemico.

Data la velocità di spostamento dei reparti corazzati e la loro immunità di fronte alle mitragliatrici nemiche, sarà sempre possibile, anche nei nostri terreni, trovare delle zone nelle quali i piccoli e veloci carri armati leggeri e da montagna potranno agire superando o aggirando le improvvisate resistenze nemiche.

Speciali ed ampie possibilità d'azione questi reparti avranno in particolari teatri di operazione europei e soprattutto coloniali.

Se e quando opportuno, la Brigata corazzata potrà essere seguita da qualche Divisione motorizzata destinata ad assicurare il possesso di qualche importante località strategica e a facilitare l'avanzata alle altre Grandi Unità non motorizzate.

Quando fosse possibile un'azione strategica di sorpresa di tale entità, svolta con forze aeree e brigate corazzate seguite immediatamente da Divisioni motorizzate, siamo convinti che fin dall'inizio delle ostilità verrebbe a crearsi una situazione politico-militare a tutto nostro vantaggio, che potrebbe portare ad una pronta soluzione del conflitto, e che in ogni caso avrebbe importanti ripercussioni su tutto lo svolgimento successivo delle operazioni.

All'infuori di questo primo compito, che non sempre la politica generale potrà consentire di svolgere, la brigata corazzata e le divisioni motorizzate potranno pur sempre costituire un potente e pronto corpo di spedizione da inviare in territori alleati per il mantenimento di impegni internazionali, o per agire con le forze alleate, in terreni particolarmente favorevoli all'impiego dei nuovi mezzi.

Oltre a questi compiti strategici, i battaglioni carri armati, dati in rinforzo ai Corpi d'armata ed alle Divisioni destinati all'attacco principale, costituirebbero il migliore anello di congiunzione fra l'azione dell'artiglieria e quella della fanteria, ed un potente strumento del comando per intervenire prontamente nel punto decisivo.

Infine, è bene tener presente che, benchè si parli di mine anti-tank, di cannoni anticarro, di difese passive ecc., ecc., per opporsi effettivamente all'avanzata di reparti meccanizzati, occorrono reparti che abbiano mobilità e potenza analoga. Come la storia insegna, per opporsi ad un nuovo mezzo bellico, occorre possedere uno strumento analogo. «Perciò l'esistenza dell'arma corazzata impone oggi ineluttabilmente la creazione di questo nuovo mezzo di guerra a tutte le grandi potenze militari».

Un complesso quindi di necessità e di possibilità tattiche e strategiche che pongono il problema della meccanizzazione e della motorizzazione in primo piano anche per il nostro esercito.

d) *Cenni di ordinamento*

In base ai criteri generali di impiego suesposti, vediamo quale potrebbe essere una prima applicazione della motorizzazione e meccanizzazione in Italia.

Nei riguardi della *motorizzazione* sembra indispensabile estendere maggiormente l'uso del motore nell'interno delle varie armi.

In particolare sarebbe opportuno:

per la *fanteria*: motorizzare alcuni reggimenti di fanteria, in modo che essi siano fin dal tempo di pace già organicamente predisposti per l'autotrasporto. Occorrerà perciò che in questi reggimenti i servizi siano tutti motorizzati su autocarrette da montagna; che le compagnie mitragliatrici pesanti dei battaglioni siano *meccanizzate* sui piccoli trattori corazzati « carriers »; che ad ogni reggimento sia assegnata una compagnia armi di appoggio (cannoni da 47 mm o lanciabombe leggeri) motorizzati su gli stessi carriers coi rimorchi; che la compagnia comando abbia tutti i mezzi di collegamento ed i servizi motorizzati. Il reggimento di fanteria motorizzato non avrà così alcun quadrupede, nè alcuna carretta. Al momento di essere autotrasportati i fucilieri verranno caricati su autocarri « dovunque »; le mitragliatrici pesanti sui « carriers » sarebbero intercalate nell'autocolonna e assicurerebbero così una certa protezione durante la marcia; i servizi di prima linea sulle autocarrette costituiranno lo scaglione servizi ad immediata disposizione del comandante;

per l'*artiglieria*: costituire reggimenti di artiglieria leggera, ciascuno su 4 gruppi motorizzati (due di obici da 100/17 e due di cannoni da 75/18). I comandi dei reggimenti divisionali (ed a maggior ragione il comando di artiglieria divisionale) dovrebbero largamente disporre di elementi motorizzati (autocarri comando, collegamenti, servizi, ecc., ecc.);

per la *cavalleria*: lasciare interamente a cavallo i reggimenti divisionali destinati all'esplorazione vicina, motorizzando i soli servizi. Ogni reggimento dovrebbe però essere ridotto a tre squadroni, di cui uno mitragliere.

Trasformare gli altri reggimenti di cavalleria in reggimenti carri leggeri, ciascuno su due battaglioni (di tre compagnie: una cinquantina di carri armati);

genio: in massima parte motorizzarlo, il resto someggiarlo.

In tal modo si potrebbe disporre senz'altro di *Divisione leggere motorizzate*, ciascuna costituita di:

un reggimento carri armati leggeri per l'esplorazione;
due brigate di fanteria motorizzata (ciascuna su due reggimenti fanteria autotrasportati);
un reggimento artiglieria leggera;
genio e servizi motorizzati.

Nei riguardi della *meccanizzazione*, definiti i materiali e costituito il corpo autonomo dei carri armati, è indispensabile affrontare da un lato la costituzione di battaglioni carri armati destinati a compiti tattici, dall'altro la formazione di una brigata corazzata con compiti strategici.

In particolare sarebbe opportuno disporre di:

reggimenti carri armati misti;⁽¹⁾
reggimenti carri armati leggeri;⁽²⁾
reggimenti carri armati leggerissimi.⁽³⁾

(1) ogni reggimento dovrebbe comprendere:

un comando di reggimento: con 1 carro armato per il comandante e 5 carri armati leggeri di collegamento;

una sezione collegamento: con 4 carri armati medi radio e 5 carri armati leggeri di collegamento;

una sezione carri armati anti-aerei: con 9 carri armati anti-aerei (cannoni da 20 mm) e due carri armati leggeri di collegamento;

una sezione carri armati artiglieri; con 9 carri armati medi artiglieri (obici da 75/13) e due carri armati leggeri di collegamento;

tre battaglioni carri armati misti: ogni battaglione con una sezione comando (2 carri armati medi e 2 carri armati leggeri) e tre compagnie (su una sezione media con 5 carri armati medi e una sezione leggera con 7 carri armati leggeri): un totale cioè di circa 20 carri armati medi e circa 25 carri armati leggeri nel battaglione;

uno scaglione servizi: con automezzi portamunizioni, benzina, oli, grassi, personale di riserva, materiale di ricambio ed auto-officine: un totale di un centinaio di automezzi.

Complessivamente ogni reggimento carri armati misti comprenderebbe così circa: 65 carri armati medi, 90 carri armati leggeri, 9 carri armati artiglieri, 9 carri armati anti-aerei, 4 carri armati radio, e 100 automezzi vari.

(2) composti di: un comando di reggimento ed una sezione collegamento con 10 carri armati leggeri;

tre battaglioni carri armati leggeri: ciascuno su tre compagnie carri armati leggeri (ogni compagnia su 17 carri armati leggeri); in totale circa 60 carri armati leggeri nel battaglione.

Complessivamente il reggimento carri armati leggeri avrebbe così circa 200 carri armati leggeri.

(3) su tre battaglioni carri armati leggerissimi, di costituzione analoga ai battaglioni carri armati leggeri.

La brigata corazzata dovrebbe essere costituita, a secondo del bisogno, con elementi tratti dai vari reggimenti; in massima:

un comando di brigata e sezione collegamenti con 5-6 carri armati medi e 10 carri armati leggeri di collegamento;

una sezione anti-aerea: con 9 carri armati anti-aerei;

una sezione artiglieria: con 9 carri armati artiglieri;

un battaglione carri armati leggeri o da montagna;

tre battaglioni carri armati misti;

scaglione servizi, analogo a quello del reggimento carri armati misti.

Complessivamente la brigata corazzata avrebbe così circa 230 carri armati (dei quali una settantina medi) nel primo scaglione di combattimento, ed un centinaio di automezzi nel secondo scaglione (servizi).

I vari reparti corazzati dovrebbero essere addestrati sia ad agire in cooperazione con le altre armi per azioni tattiche, sia indipendentemente, per operazioni isolate di carattere strategico.

III

CONCLUSIONE

La vastità dei problemi e la complessità delle varie questioni non consentono uno studio più approfondito nel campo teorico.

Soltanto l'esperienza potrà indicare le soluzioni migliori nei nostri riguardi.

Ma noi confidiamo di avere formulato i criteri fondamentali che dovrebbero essere presi di base nei riguardi del personale, del materiale, dell'impiego e dell'ordinamento per una più larga applicazione della meccanizzazione e motorizzazione in Italia.

E formuliamo il voto che ben presto anche il nostro esercito possa affrontare questo problema vitale per la sua efficienza.

Sarà però necessario valutare fin da principio le vaste ripercussioni che la meccanizzazione e motorizzazione dell'esercito provocherà in tutti i campi dell'attività militare e nazionale.

Si è già detto come occorrerà considerare il problema industriale stimolando la costruzione degli automezzi utili ai fini militari, approfondendo gli studi per lo sfruttamento di carburanti nazionali, attrezzando le fabbriche per una pronta riproduzione degli ultimi tipi adottati di veicoli corazzati.

Nel campo militare l'intero ordinamento dell'esercito dovrà essere rivisto; l'addestramento del personale dovrà essere orientato alle forme pure della guerra di movimento. Occorrerà cioè educare la gerarchia guerriera a sollevare la mente dalla carta al 25.000 ed a lavorare con quelle a scala più piccola.

E, come sempre, il problema militare si concluderà in un problema morale.

Oggi affiorano purtroppo nella nostra letteratura militare scritti tendenti

a dimostrare che lo sviluppo del materiale minaccia di deprimere i fattori morali.

Noi affermiamo invece che lo sviluppo dei mezzi tecnici stimola ed esalta le qualità morali dei combattenti. Quali prove più grandi infatti di coscienza coraggiosa che non quelle offerte dall'aviatore isolato nell'immensità del cielo nemico, o dal marinaio del sommergibile in agguato nella profondità dell'oceano, o dal mitragliere infiltratosi con la sua arma fra le organizzazioni nemiche?

I nuovi mezzi richiedono un personale con qualità morali ed intellettuali spiccatissime; ed in particolare i carri armati, lanciati a centinaia di *km* dalle proprie basi, in territorio nemico, collegati soltanto con la radio, con linee di comunicazione incerte, hanno bisogno di uomini dal cuore saldo, di carattere risoluto, di coltura tecnica superiore, in grado di impiegare strumenti che rappresentano quanto di più perfezionato il progresso scientifico può offrire.

(da un articolo pubblicato nella
Rivista d'Artiglieria e Genio nel Giugno 1934)

BIBLIOTECA STORICA



INV. 55810