

RIVISTA DI FANTERIA

RASSEGNA MENSILE DI STUDI MILITARI

La Direzione agli Abbonati e ai Lettori.

Gen. di C. d'A. AMBROGIO BOLLATI: I proverbi e la guerra.

Gen. di div. MARIO CARACCIOLO: Più cannoni o più munizioni?

Ten. col. di art. VARO VARANINI: Il Maresciallo Giuseppe Pilsudski.

Col. di fant. LUIGI TRIONFI: Il fuoco e la tattica della fanteria.

Col. di fant. GUSTAVO REISOLI MATTHIEU: Una malattia dello spirito militare: « la routine ».

Ten. col. di art. (S. M.) GIORGIO LIUZZI: L'esplorazione aerea strategica per l'esercito.

V. Z. Rievocazioni coloniali: Il dominio britannico nell'Africa orientale.

Magg. di fant. (S. T. A.) ALFONSO DI PAOLA: I primi carri armati in Italia.

1° cap. di fant. dott. GIOVANNI VITTORIO CARTA: Variabilità dell'efficacia balistica in relazione al terreno.

NOTE E PROPOSTE — NOTIZIARIO — NOTIFICAZIONI — RECENSIONI
E SEGNALAZIONI

TIPOGRAFIA REGIONALE — ROMA 1935 - XIII

I PRIMI CARRI ARMATI IN ITALIA.

ALFONSO DI PAOLA, MAGG. DI FANT. (S. T. A.).

Un articolo comparso recentemente su di un periodico della Capitale ha dato qualche breve cenno storico sulle origini dei carri armati in Italia.

L'argomento è molto interessante ed anche di attualità, essendo ormai la nuova arma, dopo le prime inevitabili incertezze, entrata a far parte decisamente del nostro organismo militare.

Sono di ieri le brillanti ed arditissime esibizioni effettuate dai magnifici cavalieri del « Guide » a Tor di Quinto e dei valorosi fanti della specialità carri armati al Foro Mussolini, presente il Duce, che già aveva valorizzato questo potente strumento bellico durante le grandi manovre dell'anno XII, parlando per l'appunto da un carro armato alla massa degli ufficiali colà convenuti.

E' pur di ieri l'episodio di Ualual, che ha dimostrato quali risultati possano e debbano attendersi dall'intervento dei carri armati anche in uno scacchiere difficile, per condizioni di clima e di terreno, come quello dell'Africa orientale.

E poichè tale mezzo è nel nostro esercito in continuo crescente sviluppo, non sarà fuori luogo rifarne un poco la storia, trattando più ampiamente delle sue origini e della sua evoluzione.

Cominceremo col ricordare che non appena questa nuova arma entrò a far parte dei materiali bellici alleati, essa attrasse subito l'attenzione del nostro Comando Supremo, sebbene il nostro teatro di operazioni non fosse propizio all'impiego dei carri armati, i quali inizialmente erano stati costruiti dagli Inglesi per essere impiegati in terreni piani.

Adottata la nuova arma dai Francesi, si ottenne la cessione di un carro Schneider (fine 1916 e principio 1917), e, avendo le prove eseguite con esso su terreni accidentati dato buoni risultati, s'iniziarono le pratiche col governo francese per ottenere la cessione di un certo numero di carri di quel tipo: trattative, che non giunsero, però, ad una felice conclusione.

In seguito a ciò, l'allora *Commissariato per le armi e munizioni* prospettò al Comando Supremo l'opportunità di allestire in Italia i carri tipo Schneider; ma, per circostanze varie, tale allestimento non potè effettuarsi.

Intanto la fabbrica Fiat aveva messo allo studio e progettato un carro armato di tipo pesante (detto tipo 2000), con le seguenti caratteristiche: peso 40 tonn.; velocità massima km. 6; motore 250 CV; armamento 1 cannone da 65 in torretta girevole e 7 mitragliatrici; equipaggio 10 uomini.

Questo tipo, pur avendo dispositivi meccanici originali e degni di considerazione, presentava i seguenti principali difetti: sagoma eccessivamente visibile; velocità troppo ridotta; cingolo troppo piccolo; applicazione difettosa delle armi. Ma, essenzialmente, non si dimostrava adatto all'impiego nei nostri terreni.

Del carro tipo 2000 furono costruiti soltanto 2 esemplari.

Particolari ricognizioni venivano poi compiute nell'estate 1917, sulla nostra fronte, per stabilire la possibilità d'impiego dei carri, per definire quale fosse il tipo più adatto, e, conseguentemente, il quantitativo necessario.

In base ai risultati di tali ricognizioni, nel settembre 1917, il Comando Supremo interessò il *Commissariato per le armi e munizioni* per l'attuazione del seguente programma:

a) acquisto di 100 carri Renault e di 20 carri Schneider dalla Francia (senza personale);

b) oppure allestimento del complesso dei carri da parte di fabbricanti francesi, facendone eseguire il montaggio in Italia;

c) se ciò non fosse stato possibile, ottenere dalla Francia i 20 carri Schneider e fare allestire dall'industria metallurgica nazionale i tipi Renault su modelli e piani di costruzione forniti dalla Francia;

d) predisporre per il pronto impiego i carri nei campi di istruzione non oltre il 1° marzo 1918, assieme ai materiali varî occorrenti per i loro servizi;

e) ottenere intanto dalla Francia due carri Renault, destinandoli, assieme allo Schneider già in nostro possesso, alla preparazione della scuola — che doveva sorgere a Tricesimo — di un primo nucleo d'istruttori (20 ufficiali, 50 graduati e soldati).

Ma, arretrata, dopo l'ottobre 1917, la nostra fronte di battaglia al Piave ed al Grappa, furono abbandonate le pratiche iniziate per l'attuazione di tale programma, avendo esso perduto ogni valore, in quanto era stato determinato in vista di un impiego di carri sul Carso e nella zona di Gorizia.

Il problema non venne però trascurato: nei primi di dicembre 1917, difatti, in seguito all'assetto della nostra fronte, il Comando Supremo, pur non prevedendone l'immediato impiego, fece eseguire ricognizioni sulla fronte della 3^a e 4^a armata, allo scopo di stabilire la possibilità di impiego dei carri e il loro presumibile fabbisogno. Nel contempo vennero riprese le trattative per avere dei carri dagli Alleati, i quali vennero anche invitati a dotare di carri le loro truppe operanti sulla nostra fronte.

Ma solo nel maggio 1918, il Comando interalleato inviò alcuni carri Renault.

L'impossibilità di avere i carri armati dagli Alleati e, d'altra parte, l'importanza sempre maggiore che essi andavano assumendo, indussero allora il *Commissariato per le armi e munizioni* a studiare la possibilità di costruire nelle nostre fabbriche un certo numero di Renault, con relativi trattori.

Così, nel luglio 1918, dopo alcuni esperimenti fatti a Piacenza ed ottimamente riusciti, la costruzione dei carri armati in Italia si avviò alla soluzione mediante un'ordinazione di 1400 carri a varie ditte italiane.

La consegna di tali carri avrebbe dovuto avere inizio il 1^o maggio 1919 con 260 macchine e continuare in ragione di 200 carri per ciascun mese, fino all'effettivo raggiungimento della cifra fissata.

Il tipo adottato da noi e da costruirsi dalla nostra industria era un Renault modificato e che, migliorato nel motore, negli organi di trasmissione, nell'armamento e nei sistemi di chiusura e di protezione, non costituiva una semplice copia del modello francese, ma un suo notevole perfezionamento.

Intanto, mentre si attendeva alla provvista del materiale occorrente, il Comando Supremo provvedeva a gettare le basi del futuro corso di carri armati, curando l'addestramento del personale per il loro impiego.

Così a Verona, presso il reparto di marcia del primo parco trattatrici, nell'estate 1918, venne istituita una sezione speciale per la istruzione sulle trattatrici a cingoli, americane ed inglesi, la cui condotta era analoga a quella dei carri armati; sezione che, trasformata successivamente in *Reparto speciale di marcia carri d'assalto*, comprendeva un certo numero di ufficiali volontari delle varie armi e di militari di truppa. Fra gli ufficiali, reputiamo opportuno ricordare l'allora capitano di artiglieria Giovanni Giuffrida, che può essere considerato come uno dei più degni precursori della specialità carrista.

Tale reparto, poi sciolto nella primavera del 1919, era alla provvisoria dipendenza della sezione automobilistica dell'Intendenza Generale, retta dall'attuale Capo del Servizio Automobilistico Militare, tenente generale Pugnani, al quale si debbono la potente organizzazione automobilistica durante la guerra ed i molteplici progressi tecnici ora conseguiti nel vasto campo della motorizzazione.

Sopraggiunto l'armistizio, la lavorazione dei numerosi carri in commessa venne sospesa e soltanto se ne mantenne alla Casa Fiat una limitata ordinazione, da consegnarsi nel settembre 1919.

Ma, per l'opposizione dell'elemento operaio addetto alla lavorazione, che per ragioni politiche non voleva più attendere alla costruzione di materiale bellico, la consegna cominciò solo ad effettuarsi a partire dall'agosto 1923, sotto l'egida del Fascismo.

Durante la guerra, da diversi ufficiali del nostro esercito erano stati studiati e proposti dei tipi di carri armati (di essi alcuni fumogeni, altri per l'impiego sulla neve ed in montagna) che però non furono adottati, non presentando essi alcun progresso rispetto ai tipi già in servizio presso gli eserciti alleati.

Nel dicembre 1918 si costituiva a Torino, con elementi tratti dal reparto di Verona, la prima *batteria autonoma carri d'assalto* con 2 sezioni di 4 carri, di cui uno pesante (Fiat 2000) e 3 leggeri (Renault), che nel febbraio 1919 veniva inviata in Tripolitania contro gli Arabi ribelli.

Domata la ribellione, la batteria tornò in Italia (Nettuno), assumendo successivamente, nel 1922, la denominazione di *Compagnia autonoma carri armati* con sede in Roma e rappresentò il nucleo dell'attuale organizzazione carrista. Dal 1919 a tutto il 1922 il problema dei carri armati segnò in Italia un tempo di arresto.

Le idee correnti erano decisamente ostili, in quanto era giudicato poco redditizio l'impiego dei carri nelle nostre zone di alta

montagna; ma riteniamo che molte obiezioni all'adozione dei carri fossero infondate, molto più che nel farle, si dimenticava che la guerra è combattuta almeno tra due avversari e che dei due ha sempre la peggio quello che non dispone dei mezzi bellici di cui l'altro è provvisto. In proposito, un nostro critico militare doveva scrivere: « non si tratta, per noi Italiani, di continuare a cavillare sulla supremazia degli uomini o delle macchine o sulle ragioni o sui torti degli uni o delle altre. Si tratta di pensare che uomini ne abbiamo molti; fin troppi, e macchine poche ».

Tuttavia il problema dei carri armati venne affrontato in pieno solo nel 1923, anno nel quale si costituì il *reparto carri armati* con un comando ed un gruppo, poi trasformatosi in *centro di formazione di carri armati*; successivamente si passò al reggimento con diversi battaglioni e si ebbero altri tipi di carri armati, di pretta concezione italiana.

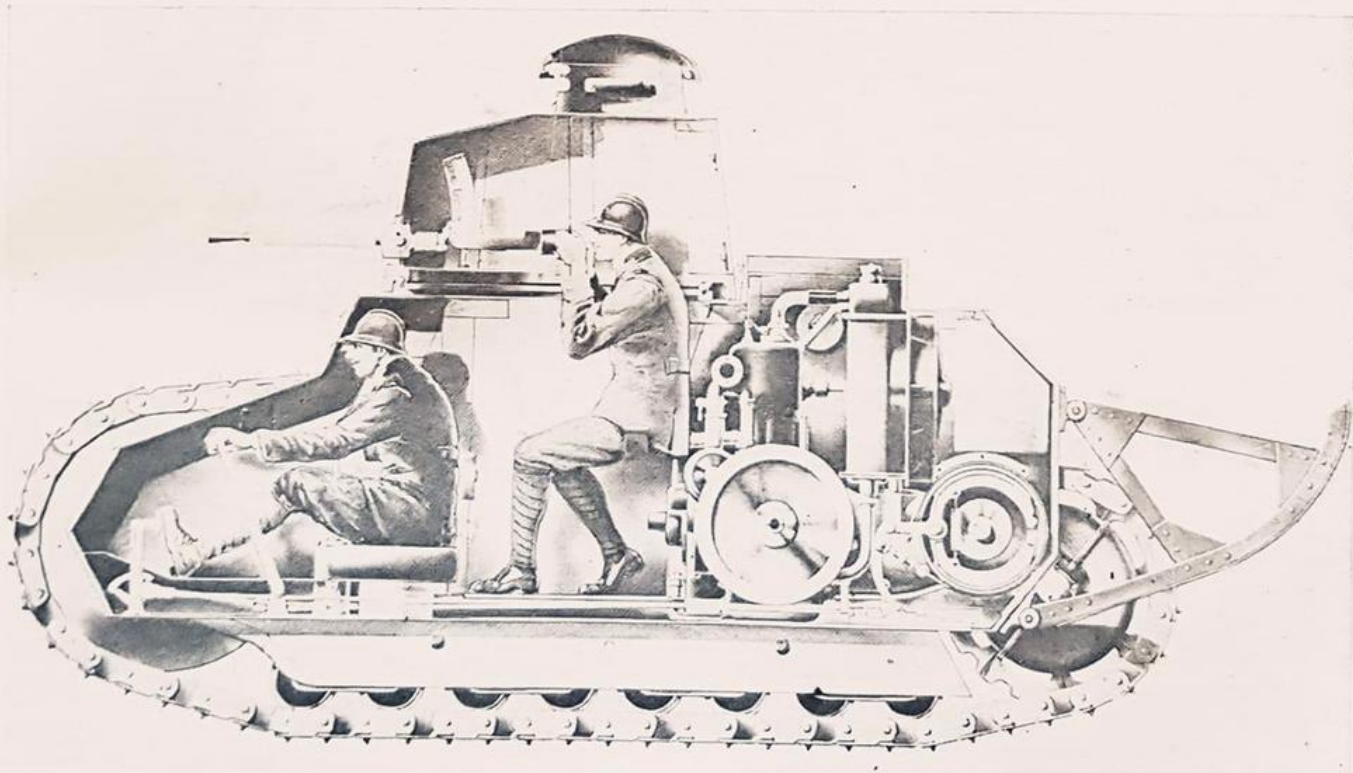
Da allora molto cammino è stato fatto e chi, come lo scrivente, nel lontano 1918, per aver frequentato il corso d'impiego di carri armati presso la Scuola interalleata di Reclose (Fontainebleau), ebbe modo di conoscere gli svariati tipi di carri armati adottati dagli eserciti alleati, non può che esultare di fierezza per la sensibile evoluzione compiutasi in quelli italiani.

In particolare da noi è da porre in evidenza il carro veloce Ansaldo Fiat che, pur rappresentando quanto di meglio e di più perfetto sia stato finora realizzato, non costituisce certo una mèta di arrivo, ma bensì un punto di partenza per adeguare un così potente mezzo alle più svariate esigenze belliche.

Ora, col progresso della tecnica, marcia di pari passo l'addestramento del personale, che costituisce l'anima del carro, in quanto a nulla vale l'arma più potente e perfetta se in chi l'impiega non si assommano doti di perspicacia, di ardimento e di completa dedizione. Soprattutto di dedizione, perchè l'azione dei carri armati non potrà integrarsi e fondersi mirabilmente con quella delle altre Armi, se il personale destinato a tale specialità non sentirà al massimo grado l'entusiasmo per i propri compiti e non sarà spronato dall'ambizione di prodigarsi per coadiuvare la fanteria in tutte le sue imprese e per emularla in tutti i suoi nobili ardimenti.



Carro armato Fiat 2000.



Sezione longitudinale di un carro armato leggero Fiat.