

all' ecc. generale Ago con devota affettuo-

ALFREDO BENNICELLI

La ammirazione

A. Benicelli.

4. 6. XX

I PRIMI "TANKS.,

o

CARRI-ARMATI

Estratto dalla Rivista "Realtà" del Rotary d'Italia

— Novembre 1936-XV —

ALFREDO BENNICELLI

I PRIMI "TANKS",
o
CARRI-ARMATI

Estratto dalla Rivista "Realtà", del Rotary d'Italia
— Novembre 1936-XV —

Aderisco, ben volentieri, al cortese invito di parlare dei primi *tanks*, i carri-armati odierni, anche perchè il farlo ravviva in me il ricordo, sempre assai caro, di memorabili vicende e di interessanti episodi.

Risale infatti all'ormai lontano 1917 la prima cronistoria di queste strane macchine, delle quali allora si discorreva come di misteriosi e terribili mostri!

Il nome di *tanks*, ossia serbatoi, fu adottato dagli Inglesi per nasconderne al nemico la costruzione, giacchè si cercò, fin da principio, di circondarla del più assoluto segreto, scrupolosamente mantenuto anche con gli alleati, allo scopo di sfruttare l'elemento sorpresa al loro apparire sui campi di battaglia. Io stesso ne ebbi la prova quando il nostro ambasciatore a Parigi, marchese Salvago Raggi, dovette intervenire personalmente presso il Comando Supremo inglese per farmi ottenere, dopo ripetuti dinieghi, l'autorizzazione a raggiungere i reparti dei *tanks* inglesi nelle Fiandre, e precisamente a Poperinghe, mentre se ne preparava il primo impiego di guerra. Non minori difficoltà pose il Comando francese per consentirmi di partecipare ad alcune azioni con i loro *chars d'assaut* nella Somme.

I primitivi *tanks* inglesi erano dei mastodontici colossi di acciaio, d'una forma assai strana, pesanti circa 40 tonnellate, con visibilità ridottissima perchè costituita da mi-

nuscole feritoie, protetti da corazze di grande spessore, mossi da due motori di circa 300 HP., con due cambi di velocità laterali indipendenti — per la cui manovra occorrevano due o tre serventi — con una velocità massima di 4 chilometri all'ora, di condotta assai complicata, armati di 6 mitragliatrici e di 2 piccoli cannoni.

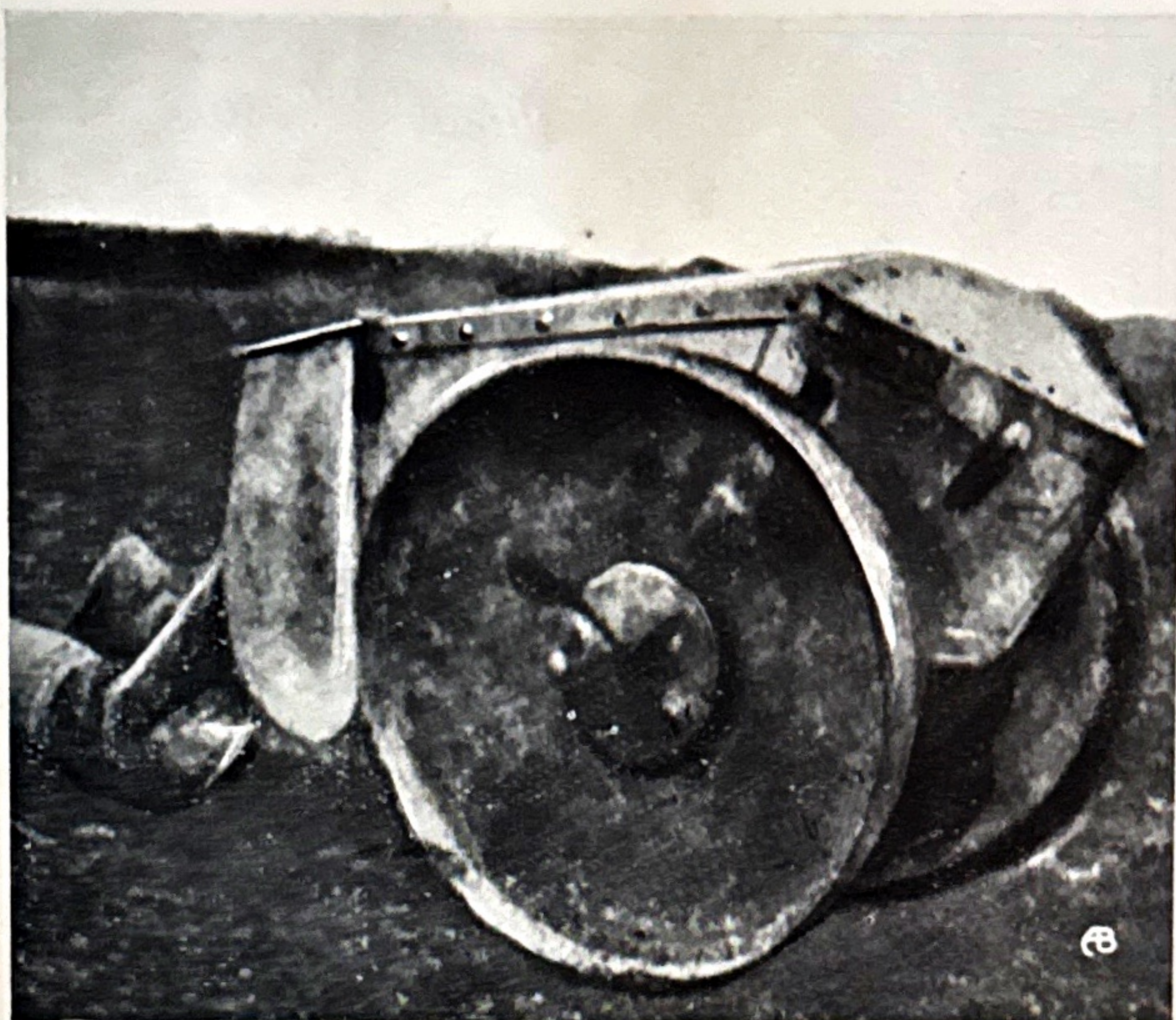
Il loro travolgente procedere, su qualsiasi terreno e contro i più difficili ostacoli, era assicurato da robusti cingoli a larga superficie.

Reparti speciali di fanteria, con mitragliatrici, accompagnavano l'avanzata dei *tanks* per poter consolidare le posizioni man mano che venivano conquistate.

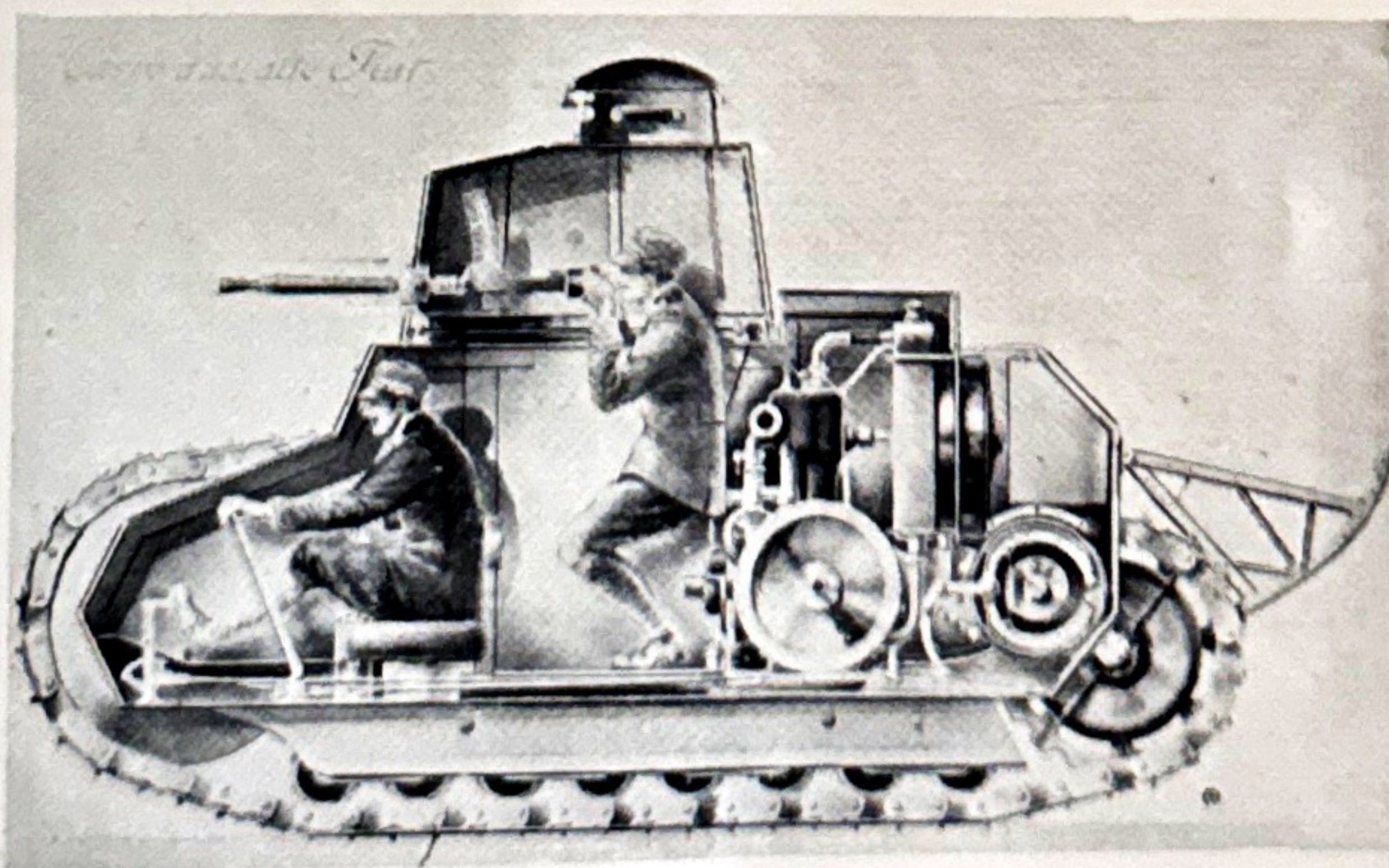
Piccioni viaggiatori costituivano il necessario collegamento, l'unico, tra ciascun *tank* ed il comando-base.

Dentro tali autentici mostri metallici stavano da 12 a 15 uomini, addetti in parte alla manovra ed in parte alle armi. L'atmosfera che dopo breve tempo si formava nell'interno diveniva irrespirabile, giacchè durante il combattimento era necessario tenere ben chiusi tutti gli sportelli, nè esisteva altro mezzo per cambiare l'aria.

In caso di arresto forzato della macchina, sia pure breve, si doveva subito abbandonarla dando fuoco al serbatoio della benzina — che ne conteneva circa 500 litri — onde distruggerla per non rivelare al nemico il suo segreto costruttivo. Invece vari furono i *tanks* che, per guasti, si fermarono in quell'attacco iniziale e non tutti poterono essere distrutti, permettendo così ai Tedeschi di catturarne alcuni e scoprire quello che Inglesi e Francesi avevano voluto nascondere tanto gelosamente. Un imprevisto grave ostacolo a quel primo impiego dei *tanks*, fu il terreno delle Fiandre, allagato appunto per ostacolare l'avanzata delle truppe inglesi. A fiore d'acqua, o meglio di fango, i Tedeschi avevano costruito numerosi ripari in cemento, ben



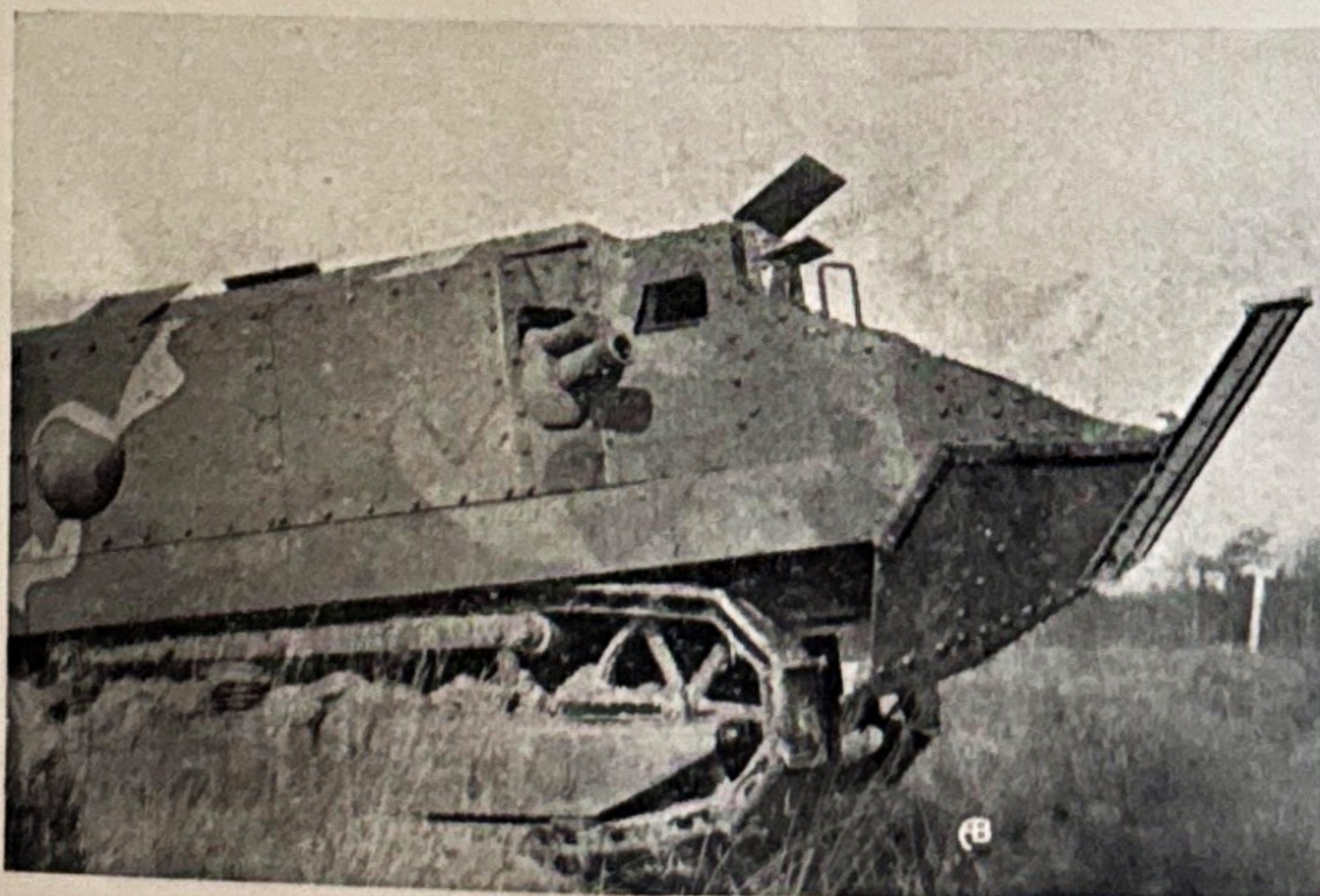
Primo tentativo di scudo mobile
nell'esercito francese (1917).



Interno di Carro-Armato leggero (1917).



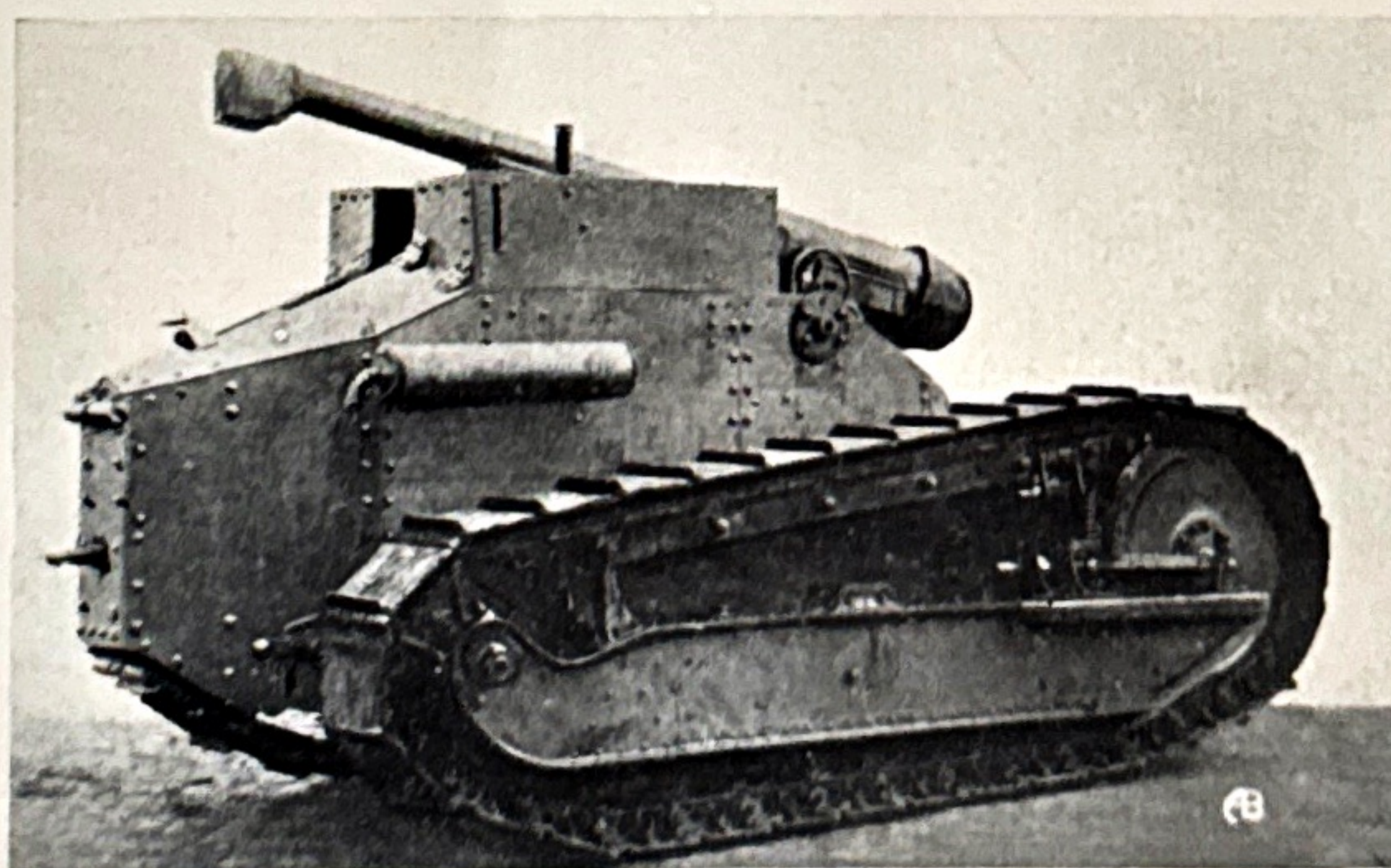
Primo modello di Tank inglese sul terreno di battaglia delle Fiandre (1917).



Carro-Armato mod. Schneider (1917).



Carro-Armato modello Ansaldo (1918).



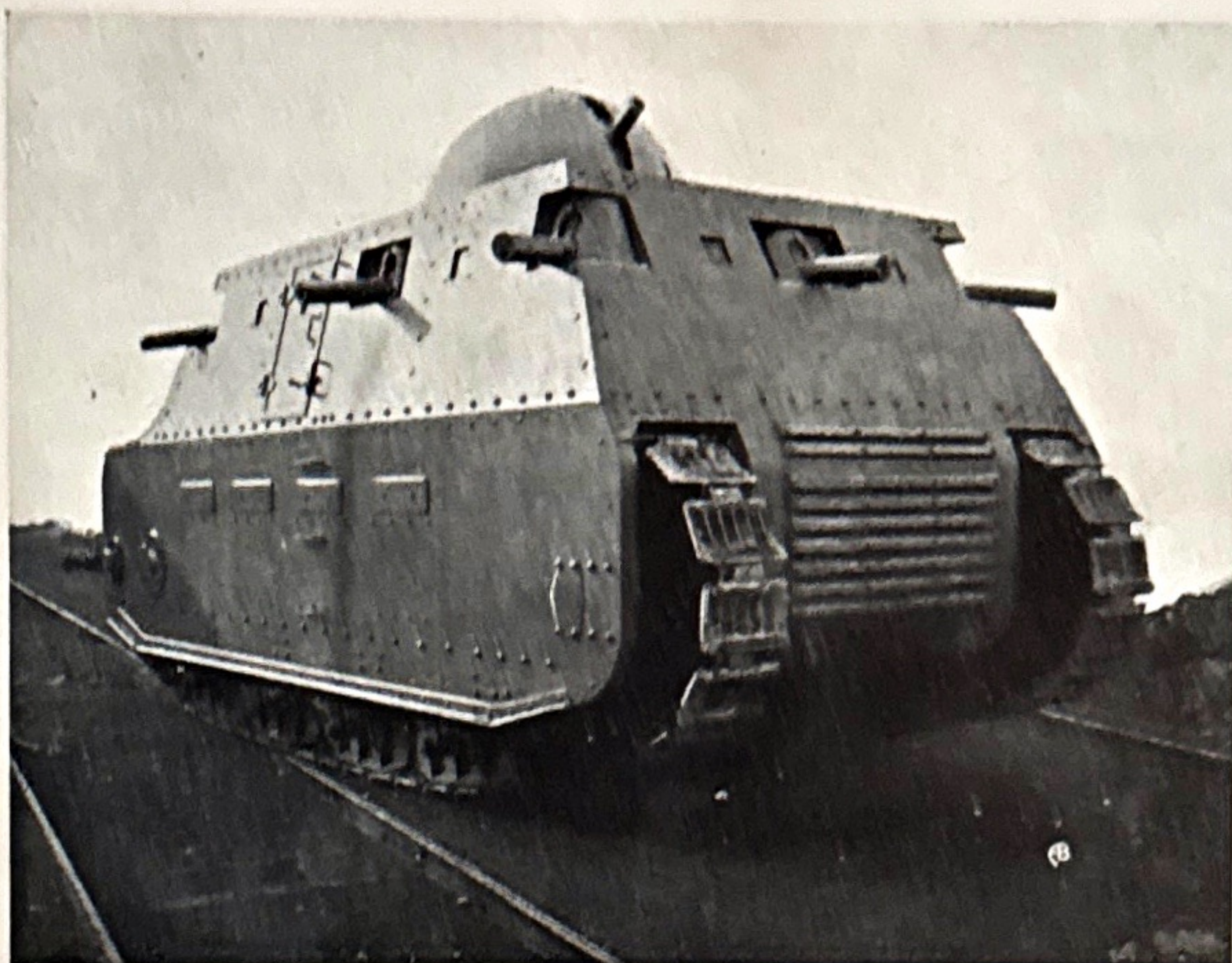
Primo esperimento di carro armato con cannone da 75
(Italia 1917)



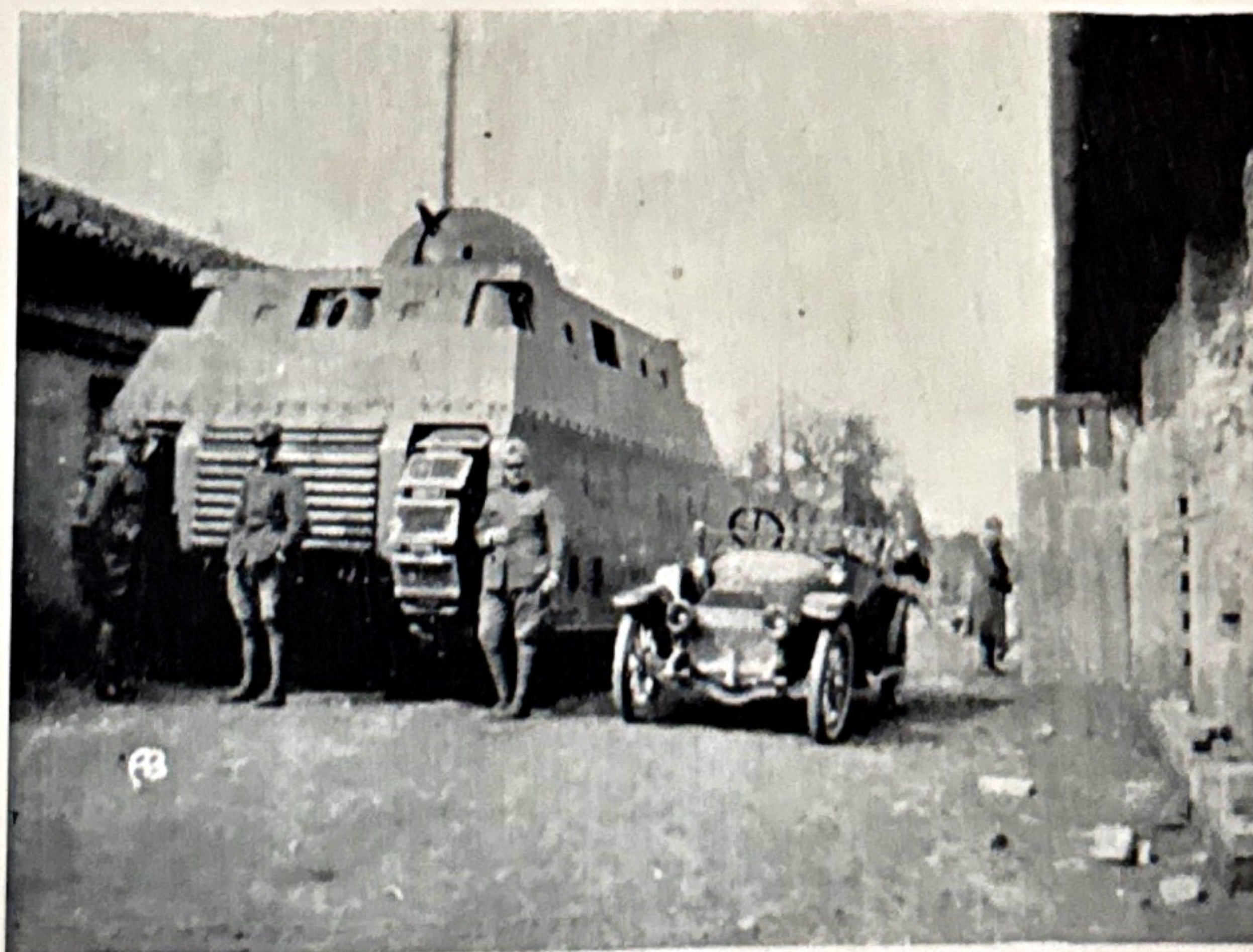
Carro-Armato veloce inglese « Whippet » (1918).



Carro-Armato tedesco catturato nella Somme (1917).



Carro-Armato Fiat mod. 1917-18.



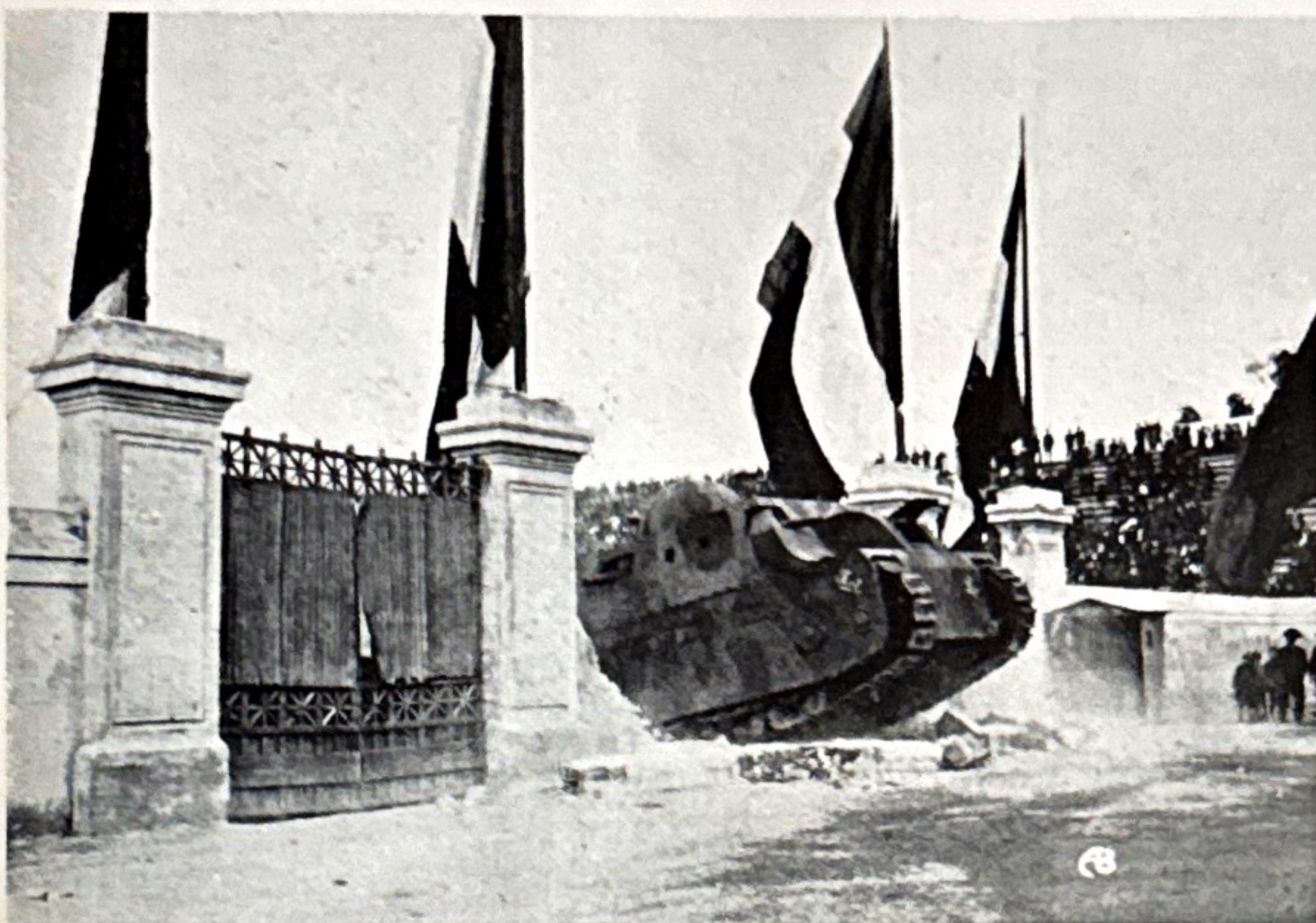
I due estremi si toccano!



Carro-Armato Fiat, di 40 tonn., contro un grosso albero.



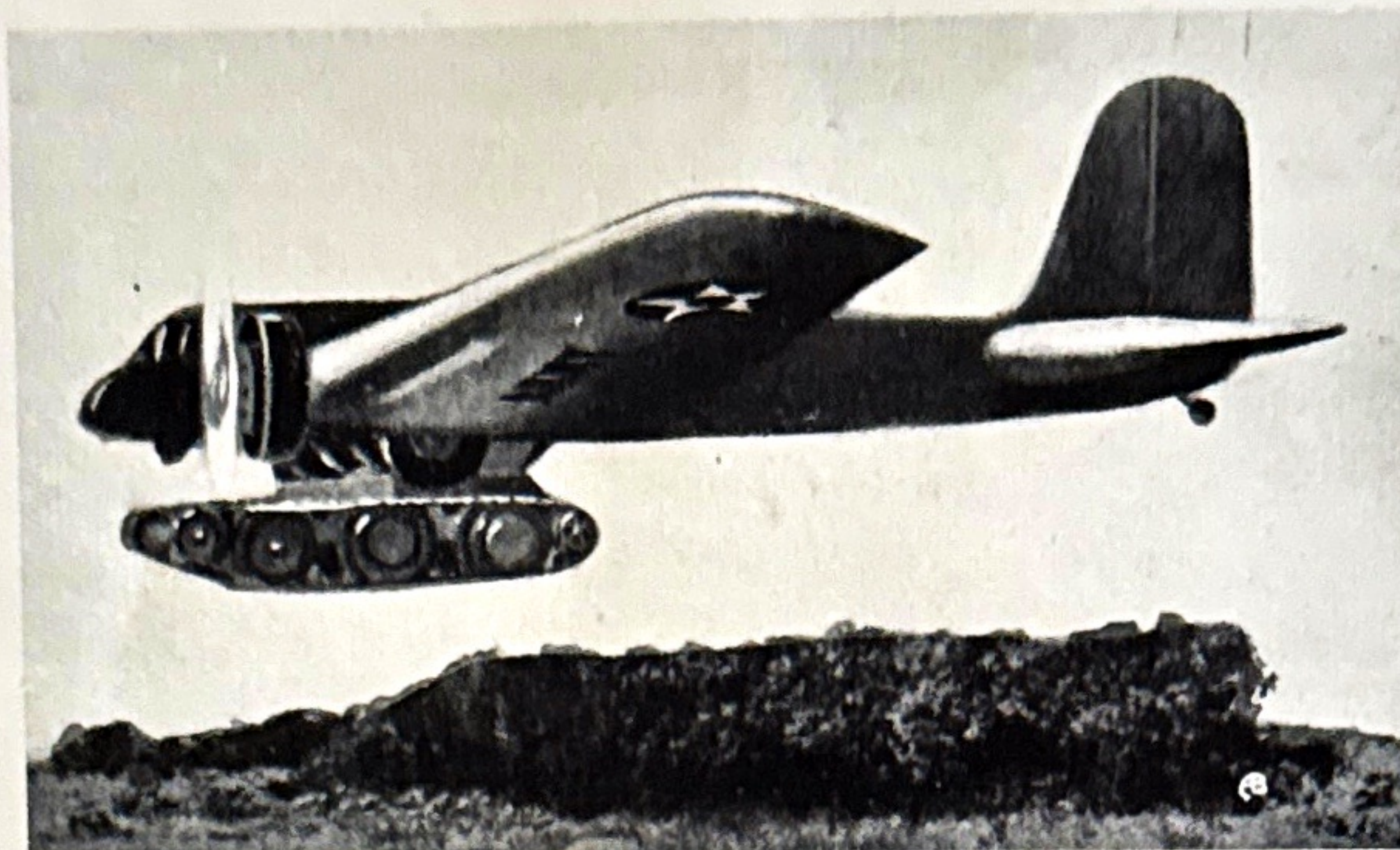
Il carro-armato Fiat nelle strade di Roma (1919).



Uscita del carro-armato Fiat dallo Stadio Naz. di Roma
abbattendo il muro di cinta (1919).



Esperimenti eseguiti allo Stadio di Roma nell'aprile 1919.



Trasporto aereo di carro-armato leggero.



Ben noti Ras etiopici presso il carro-armato Fiat (1919).

muniti di mitragliatrici e cannoncini a tiro rapido per la difesa del terreno antistante, riuscendo ad impedire sempre qualsiasi offensiva di fanterie.

I *tanks* invece potevano avanzare — sia pure con difficoltà — superando e stritolando i suddetti ripari, non certo costruiti per resistere a così enormi pesi, ed uccidendo o ferendo la quasi totalità di quanti vi stavano rinchiusi. Ricordo, e ricorderò sempre, il terrore folle dei pochi scampati che gridavano: «... *la guerra è ormai finita, con simili mostri non si lotta più!* ». Queste precise parole mi furono dette, in buon italiano, da due sottufficiali tedeschi nel momento d'arrendersi. Alla mia domanda perchè si fossero rivolti proprio a me, risposero che per il loro lungo soggiorno in Italia avevano riconosciuta la divisa dell'ufficiale italiano ed a questo desideravano consegnarsi.

Migliori risultati si ottennero dal primo impiego dei *chars d'assaut* francesi, del tipo leggero, costruiti dalle fabbriche Schneider e Renault. I secondi specialmente ebbero grande diffusione e costituirono, a quel tempo, una vera novità bellica, della quale lo Stato Maggiore francese si servì nella più larga misura.

Il carro d'assalto Renault pesava circa 6 tonnellate, era di facile manovra, aveva larga autonomia, velocità di 5-6 chilometri, era armato di due mitragliatrici o di un cannoncino, con due uomini d'equipaggio. Tali macchine furono adoperate in gran numero, e con buoni risultati, in Francia nella Somme, ma mancò l'elemento sorpresa perchè, contrariamente alla volontà del Comando francese, era già avvenuto l'accennato attacco di *tanks* inglesi nelle Fiandre.

Comunque il largo impiego di carri-armati da parte dell'Esercito francese fu, in specie sul principio, quanto mai utile e prezioso per la conquista di importanti posizioni da lungo tempo inutilmente attaccate e contese.

Al comando di ciascuna macchina era destinato un ufficiale, preferibilmente di cavalleria, perchè si riteneva dal Comandante superiore, generale Estienne, che proprio l'ufficiale di cavalleria avesse, per il suo particolare addestramento, più spiccate doti di autonomia, di rapido intuito, di immediata decisione. Infatti i risultati che può conseguire il carro-armato dipendono, quasi totalmente, da chi deve condurlo all'assalto attraverso le più imprevedute difficoltà di terreno e di difesa avversaria.

Quando i generali Zupelli, ministro della Guerra, e Dallolio, ministro delle Armi e Munizioni, credettero affidarmi l'incarico di eseguire esaurienti prove per far conoscere ai nostri Stati Maggiori la potenza di questa nuova arma — già adoperata sui fronti francese ed inglese — tali prove costituirono una vera rivelazione, convincendo anche i più increduli e diffidenti! Nella stessa sera degli esperimenti eseguiti a Piacenza dinanzi alle massime autorità militari, civili ed industriali — con l'unico esemplare potuto ottenere dopo lunghe insistenze dal Comando francese — furono ordinati oltre mille carri-armati tipo Renault da doversi costruire il più rapidamente possibile. Così, nel giro di poche ore, i tenaci dubbi e gli errati preconetti di alcuni autorevoli ambienti tecnici ebbero una netta e definitiva smentita!

Fu allora che, persuaso della assoluta superiorità dei mezzi auto-portati su quelli a traino animale, osai esporre e sostenere tale mia convinzione in un breve opuscolo, corredato di fotografie dimostrative, auspicando la costruzione di speciali auto-traini per i cannoni e la trasformazione di alcune batterie su auto-mezzi. Qualche capo militare credette approvarmi, ma i più ritennero irreali o per lo meno troppo premature tali idee e mi si rimproverò d'eccessivo spirito innovatore! Si obiettava infatti che era una

illusione voler sostituire la materiale potenza dei motori all'impeto di generose pariglie, guidate da abili cavalieri. Non si pensava che è pur sempre la volontà, il valore, la tenacia dell'uomo ad imporsi su tutto ed a vincere in ogni campo, qualunque sia il mezzo adoperato, tanto meglio poi se tale mezzo può offrire un maggiore rendimento nell'impiego, sia come rapidità che come sicurezza contro l'offesa avversaria.

Gli Inglesi modificarono, rapidamente e sostanzialmente, i loro primitivi modelli di *tanks*, realizzando importanti progressi costruttivi. Il tipo « Whippet » aveva infatti caratteristiche eccezionali, per quei tempi, sia in velocità che per potenza di fuoco.

In America si costruirono svariati tipi di carri-armati: il più noto era allora il piccolo e rapido « Ford » di circa 4 tonnellate.

L'Esercito tedesco iniziò la costruzione dei carri-armati dopo la comparsa di quelli francesi ed inglesi, adottando un modello molto grande, assai armato e protetto, e con una speciale disposizione dei cingoli dentro la corazzatura. Rammento di essermi trovato presente quando il sottocapo dello Stato Maggiore francese, generale Weigand, esaminò a lungo il primo carro-armato tedesco, da poco catturato sulla Somme, manifestando parere sfavorevole, in specie per l'accennata particolare posizione dei cingoli che realmente presentava gravi difetti.

Quale difesa contro i carri-armati si adoperarono dai Tedeschi fucili speciali di grosso calibro, montati su cavalletto, con proiettili perforanti ed esplodenti. I Francesi usavano lunghe scatole metalliche, piene di forte esplosivo, abilmente sparse e nascoste nel terreno del combattimento.

Anche in Italia, verso la fine del 1917, furono costruiti dalla Fiat due grandi carri-armati, più che altro a scopo

sperimentale. Avevano l'aspetto di enormi cassoni rettangolari, del peso di oltre 40 tonnellate ciascuno, con un cannone corto nella torretta centrale, e 7 mitragliatrici nei fianchi.

Poco prima che la guerra terminasse erano in preparazione — nelle officine Fiat, Ansaldo ed Alfa — parecchie centinaia di carri-armati del nuovo modello italiano: leggero, veloce, potente e con l'originale prerogativa di poter traversare profondi corsi d'acqua.

Una tale costruzione, quantunque molto progredita, venne sospesa e poi fatta cessare del tutto dal Capo del Governo di quel tempo perchè «... macchine così potenti e vistose potrebbero costituire una provocazione d'ordine sociale», testuale frase detta a me dal Presidente del Consiglio dei Ministri di allora.

Fortunatamente fu breve il periodo di una così deleteria stasi per il nostro valoroso e vittorioso Esercito, giacchè con l'avvento del Fascismo si dette un forte impulso a tutto l'armamento bellico.

Mi è gradito, in modo speciale, ricordare che debbo proprio ai carri-armati l'onore di essere presentato al Duce, nei primi tempi della Sua assunzione al Governo, da parte del Generale Díaz, ministro della Guerra. Il Duce dette subito grande importanza a queste nuove macchine di guerra e volle, in successivi colloqui, conoscerne ogni dettaglio e tutte le prerogative d'impiego. Fu Lui che impartì le prime decisive disposizioni affinché anche il nostro Esercito venisse, al più presto, dotato di carri-armati, di auto-treni, di artiglierie auto-portate, ecc. superando, col Suo autorevole diretto intervento, le molteplici diffidenze ancora frapposte da alcuni capi, la cui mentalità era rimasta troppo arretrata!

Bisogna augurarsi che ormai tutte le più alte gerarchie

militari siano realmente convinte della grande, e forse decisiva, importanza che i carri-armati potrebbero avere nelle eventuali future guerre. Non si dovrebbe quindi tardare a costruirne in numero molto rilevante — data la loro inevitabile rapida usura — e di svariate dimensioni, anche colossali, perchè soltanto da questi modernissimi *Cavalli di Troia* si possono ottenere i più decisivi risultati ed i più straordinari successi bellici: rottura e superamento di ogni ostacolo; enorme potenza di fuoco al riparo d'una massa di acciaio; baluardo mobile — offensivo e difensivo — su qualsiasi terreno e risparmio incalcolabile di preziose esistenze.

Nelle nostre Colonie d'Africa, l'impiego dei carri armati leggeri si rilevò assai utile, e fin dal 1919 ve ne furono mandati alcuni del tipo Ansaldo, i quali dettero ottimi risultati nelle azioni di attacco, ma risultarono troppo lenti nell'inseguimento del nemico che fuggiva con velocità maggiore! La loro manovrabilità sulla sabbia risultò sempre buonissima, contrariamente all'opinione di qualche pezzo grosso che ne prediceva, con sicurezza assoluta, il rapido affondamento nel terreno sabbioso... Eppure bastava riflettere che la pressione del carro-armato sul terreno risulta d'un terzo circa di quella del piede umano, essendo il suo peso distribuito su tutta la grande superficie formata dai cingoli.

Ho spesso citato questo nome e perciò ritengo che sia mio dovere ricordare qui, con senso d'orgoglio patriottico, che il *cingolo* è gloria inventiva italiana: dell'allora capitano d'artiglieria *C. Bonagente*.

Il *cingolo* infatti — chiamato *caterpillar* dagli Inglesi e *chenille* dai Francesi — costituisce la base di tutti i tipi di carri-armati, riunendo praticamente in sé i pregi della rotaia e della strada.

Termino questi disordinati e manchevoli ricordi inviando, dal più profondo dell'animo, un commosso e riverente saluto alla memoria dei prodi che, guidando carri-armati italiani, caddero eroicamente combattendo per la conquista del nuovo grande Impero di Roma.

N. d. R. — Nel rilevare l'importanza di questa relazione, ricordiamo che il senatore Bennicelli, ora colonnello di complemento d'artiglieria, fu il vero pioniere per la conoscenza in Italia dei primi carri-armati come nuova potente arma di combattimento.

Nel 1917 ebbe dal Ministero della Guerra e dal nostro Comando Supremo l'incarico di recarsi presso il Comando inglese e poi presso quello francese per constatare i reali risultati conseguiti dai carri-armati nelle loro prime azioni di guerra, essendo ancora del tutto sconosciuti presso di noi.

Ottenne di partecipare ad attacchi di carri-armati nelle Fiandre e nella Somme meritandosi, oltre ad una Citazione all'ordine dell'Armata dal Maresciallo Petain, onorificenze inglesi, francesi e belghe.

Il conte Bennicelli riuscì anche, dopo delicate e lunghe trattative, a portare in Italia il primo carro-armato Renault che egli stesso manovrò in decisivi esperimenti dinanzi alle nostre maggiori personalità militari, industriali e politiche.

Diresse e controllò la costruzione dei carri-armati in Italia fino al termine della guerra, recandosi sovente presso i Fronti di guerra alleati per seguire i progressi tecnici ed i nuovi impieghi tattici di tali macchine.

La sua nomina a tenente colonnello, come già quella a maggiore, fu per « meriti eccezionali ».

