

FRAMMENTI DI UNA ESPERIENZA DECENNALE DI GUERRA MOTORIZZATA

1933 - 1943



XXI APRILE 1943 - E. F.

at 10⁰ Battaglini Carr.
M.O. BRUNO e

egg stock Combato to

921 1330 Riggam's Carr.

On stone & emulsion -

Gen. Giamprini d'Asf

to 2^o Constant
don't Ant

25 June 1991



3

P R E S E N T A Z I O N E

.....

Dopo molte battaglie romanamente combattute da' miei soldati nella buona come nell'avversa fortuna, sono venuto provvisoriamente nelle patrie retrovie, nel lutto di una perdita : lo scioglimento della mia Divisione.

" Che avvenne della tua Littorio, dove sono i Carristi, i Celleri, le Armi tutte con le quali giurasti di vincere?"

La domanda era nell'aria dolce ed accogliente della Patria al mio sbarco ed insinuandosi mi suggeriva la voglia di una risposta altrettanto chiara e severa.

Mi sono allora voltato indietro a meditare sul passato, sulle orme della mia attività costruttrice e ricostruttrice; nulla di più confortante ma di più amaro insieme, di un analitico esame di coscienza che sulla trama incontrovertibile dei fatti dolorosi renda ragione.

La missione che mi fu affidata dieci anni orsono per la trasformazione della ^a Cavalleria, appassionò e convinse chi visse nel fervore e nella schiettezza della mia sfera d'azione, ma lasciò dubbiosi i lontani, i più gravi, forse i migliori.

Gli stessi riconoscimenti che mi furono tributati quale " antesignano " non si condensarono, né si svilupparono. I frutti dell'esperienza pratica, le idee, gli scritti convogliati verso l'autorità superiore o centrale, per tenerla aggiornata, in forma militare, impersonale, senza reticenze ma senza fragore di stampa, non trovarono, forse per questo, l'appoggio e il consenso clamoroso di una divulgazione che io d'altronde, non ritenevo necessaria, e rimasero sulla corda.

La meccanizzazione delle truppe celeri fu osteggiata, i primi squadroni convertiti al motore furono rimessi a cavallo; lo stesso destino sperperò e disperse alla vigilia delle decisive operazioni in Africa, l'unica Divisione corazzata portata a compimento materiale, spirituale e tecnico.

Dai campi di addestramento ai campi di battaglia di tante guerre che ho intimamente vissuto, orme di cingoli e croci sono collegate da indelebili ricordi e sopra a tutti troneggia il prodigioso valore del soldato italiano.

Qui ho raccolto una piccola parte di quel retaggio: Quanto basta a documentare il valore delle truppe, il dinamismo e lo spirito spregiudicato ma non testardo delle azioni le quali, se non furono sempre vittoriose, soggiacquero solo dopo strenuo sacrificio alla superiorità materiale del nemico, risentirono di cause esterne, generali e soprattutto della funesta devastazione della predisposizione organica, tecnica e spirituale delle forze già proclamate inscindibili, alla vigilia delle prove da tanto tempo attese.

La Littorio ridotta al simbolo del suo solo nome, quasi bandiera spinta alla pugna con pochi seguaci, lasciata a sé e vivisezionata, ha continuato a compiere strenuamente il proprio dovere nel supremo pericolo e nelle interminabili avversità.

Saldo in questa coscienza, sento più che mai nell'ora che attraversiamo che nulla può toccare la bellezza spirituale della mia Divisione e da questo sentimento traggio gioia, fede e sicurezza perché il valore dei soldati da me condotti riconfermano sempre l'immutabilità storica, infallibile, delle virtù del nostro grande popolo e del soldato italiano, vero artefice di ogni bene della Patria.

Generale G. Bitossi

Parma 21 Aprile 1943 - XXI°.



Parma, Luglio 1934

INNESTO DEGLI SQUADRONI CARRI VELOCI NEI REGGIMENTI
DI CAVALLERIA

La inserzione di uno squadrone C.V. nel reggimento di cavalleria, segna l'esito naturale della evoluzione organica dell'arma.

La possibilità del combattimento a cavallo aveva finito per essere confinata all'eventuale scontro di pattuglie, o tutt'al più, di squadroni.

Gli estremisti sollevano dubbi persino sulla possibilità pratica di dare alla cavalleria, potenza di fuoco mediante la cooperazione di ciclisti e di fanteria autoportata, perché questi reparti hanno caratteristiche di movimento troppo diverse per essere pronti al momento opportuno.

L'avvento del motore, dopo aver reso coesistenti e concordi un'esplorazione aerea ed una esplorazione terrestre, ed aver con l'autocarreggio consentito maggior indipendenza dai rifornimenti e dai servizi, apporta ora alla cavalleria, mediante elementi veloci e corazzati, una capacità di penetrazione e di copertura ed un raggio di azione e di autonomia, che prima non aveva.

A conforto degli estremisti, la presenza dei carri veloci fra i minori reparti, può ridurre ed ovviare le difficoltà che essi vedono nel problema della riunione delle diverse forze celerari al momento decisivo. Infatti: il carro veloce ha molte più probabilità di seguire e precedere il cavallo, che non i ciclisti e la fanteria autoportata, così che, con l'assegnazione organica di uno squadrone C.V. al reggimento di cavalleria, sorge la possibilità di interventi tempestivi di carri e di conseguenti riprese di azioni a cavallo; senza appiedamenti totalitari.

ampie e spigliate alternative di carri e di cavalli in primo scaglione, con libera scelta di direzioni dei singoli nuclei per raggiungere obiettivi lontani bene definiti e obiettivi intermedi di semplice riferimento.

La tattica, é la medesima della fanteria, vista con lente di ingrandimento e a tempi accelerati.

Le modalità per la cooperazione tattica dei carri sono espresse per essere sperimentate, nelle "bozze" dell'Addestramento dei carri veloci.

IL PERSONALE E LA CURA DEL MATERIALE

!-!-!-!-!

Generalmente, chi vuole contrapporre il cavallo al motore, comincia col sentenziare che sul terreno il motore non sempre riesce ad accedere laddove il cavallo procede agevolmente.

Invece il punto debole, il tallone d'Achille della meccanizzazione sta soprattutto nella sua subordinazione alla volontà, alla capacità tecnica, alla manutenzione ininterrotta da parte del personale che ha in consegna e conduce il materiale. Nessun cavaliere riesce a fermare il suo cavallo quando lo squadrone carica, nessun cavallo si ferma fino a che un residuo di forza lo sostiene.

Al contrario nessun motore si sposta, se il centro animatore che é nell'uomo, non lo sollecita e non lo governa ininterrottamente .

Il Cavallo generoso nonostante le ferite e le privazioni, prosegue, muto; invece i congegni meccanici accusano generalmente l'imperfetto funzionamento di un organo; ma se l'occhio vigile e l'orecchio esercitato del pilota, non raccolgono in tempo l'avvertimento e se il personale non provvede conseguentemente, il motore si ferma.

Il materiale in consegna all'inesperto, al pigro, all'imprevidente, all'inconsciente, é votato prima e dopo all'inerzia. Le

ripercussioni della mancanza di cura e di tecnica del materiale, sono inesorabili, di incalcolabile peso e in guerra hanno conseguenze funeste.

Il motore vive, come un organismo comune; esso é lavorato con una certa tolleranza che varia da uno a qualche centesimo di millimetro.

I reggimenti lo ricevono " in fasce " lo accompagneranno nel suo periodo di giovinezza (puledro), poi verrà adulto, invecchierà, e prima e poi, a seconda di come é stato trattato, si ovalizzerà.

Interverrà allora la revisione totale che lo farà ritornare bambino, quindi ancora "rodaggio", giovinezza, etc.etc.

Questa vita é nelle nostre mani (manutenzione, impiego).

Il motore é un buon amico dei cavalieri e dà loro onestamente tutto quello che prova (.... a una candela a una flangia..... picchia ... batte... affolla... soffia... scalda ... sterna) bisognerà far l'orecchio al suo linguaggio e fare a tempo quel che il motore o altro organo chiede.

Ci vuole pratica, sì, ma senza una premurosa e amorevole attenzione, la pratica troppo si prolunga e va a scapito del materiale.

Chi non ascolta il motore, prima e poi trova il segno nelle sue parti di quello che esso ripetutamente ha lamentato; ma allora é troppo tardi.

E' giusta la tendenza ad affidare ai militari permanenti o a ferma lunga i mezzi tecnici, perché sono più atti a valorizzare i mezzi stessi ed assicurano una continuità costante all'efficienza del potenziale bellico.

I movimenti di quadri ufficiali da uno squadrone all'altro in pratica sono inevitabili e nei riguardi dei reparti C.V. sono necessari per una opportuna rotazione periodica senza la quale il nuovo strumento di guerra non verrebbe conosciuto da tutti coloro che dovranno impiegarlo.

I sottufficiali invece costituiscono l'elemento della continuità del reparto, essi non dovrebbero mai staccarsi dal materiale dello squadrone pervenendo così attraverso gli anni le vicissitudini e la conoscenza di ciascun carro, a quella partica del mestiere e del servizio tecnico e quell'attaccamento al proprio reparto, sui quali riposa la buona conservazione del materiale.

All'ufficiale compete la fusione organica dell'addestramento tecnico con quello tattico e il conferimento di un alto coefficiente di forza morale al reparto.

Nello svolgere l'istruzione, bisogna parlare adagio, breve, con terminologia tecnica, ma con qualche frase alla buona, di quelle che rendono bene l'idea.

L'istruttore non cada nell'errore di giudicare la massa alla stregua dei migliori. E' buona regola progredire all'andatura dei meno bravi, non fidarsi di coloro che vantano precedenti automobilistici e producono patentini civili di dubbio valore, niente fretta e prolungare le ore di lezione sino a 6 al giorno se occorre. Pretendere ripetizioni da tutti, trascurare, se mai, i più bravi ; i veramente bravi sono quelli che non presumono di se stessi e riconoscono di non saper mai abbastanza.

I patentini militari si conferiscono, ai singoli, a mano che raggiungono la maturità. Nessuna data prestabilita. Si persegue uno scopo, non una data. Il numero degli istruttori deve aumentare sempre e la riparazione dell'insegnamento deve essere estrema per elevare la massa.

I buoni quadri danno i buoni reparti. Preparati i quadri si spingeranno i reparti verso le mete già raggiunte dai campioni!

Elevare la massa all'altezza dei singoli, dissipare l'incertezza sulla possibilità di stretto contatto fra il motore e il cavallo.

Il rendimento tattico di un reparto (squadrone) carri

veloci é in ragione diretta delle qualità di chi lo addestra, lo esercita, lo comanda.

Verità questa che deve rendere cauti nelle assegnazioni, particolarmente allo squadrone e al gruppo. Anche la truppa ha bisogno di un governo disciplinare che non tutti gli ufficiali sono idonei ad intendere, ma soprattutto a praticare. L'esempio, il carattere, l'energia illimitata, la capacità tecnica, l'ardimento, l'esuberante qualità fisica, sono i requisiti dell'ufficiale di cavalleria nei carri veloci.

LO SQUADRONE CARRI VELOCI = SCUOLA REGGIMENTALE DI MECCANIZZAZIONE

L'innesto della specialità nell'arma sembra avviato sulla buona strada; ma le sue mete più cospicue sono affidate all'attività dei reggimenti ai quali viene devoluta la divurgazione e l'affermazione pratica del nuovo amico del cavallo, il motore armato.

Non tutti i quadri possiedono in modo sufficiente i requisiti necessari all'ufficiale di cavalleria moderno; la nuova specialità si presterebbe, in alcuni periodi dell'anno al quietismo; in quei periodi si deve per altro riaffermare nei quadri dei reparti carri veloci, l'attaccamento al cavallo; essi devono partecipare alla vita degli squadroni cavalieri.

Il "quieto vivere" non é nel regime della cavalleria moderna che rivela in quest'epoca una tendenza ad aumentare il suo raggio d'azione, si ispira ad una dottrina d'impiego tutta permeata di animazioni, di sensibilità, di vivacità, ha uno spirito offensivo che é sinonimo di manovra, di audacia, di "sorpresa".

Ancora oggi la cavalleria, assai più delle altre armi, riserba all'ufficiale vasto campo alla parte artistica dell'a-

zione di comando, ma é altrettanto vero che per esplicitarla occorre un alto grado di competenza tecnica esteso a tutti i mezzi celeri aumentati oggi con l'assegnazione dei C.V. ai reggimenti.

La specializzazione dei compiti, spesso inevitabilmente sovrapposti sulla medesima persona, la molteplicità degli armamenti, impongono oggi all'ufficiale uno sforzo di coordinamento molto superiore a quello del passato.

Questo coordinamento sempre necessario per rispettare il principio della massa, esige una tecnica immensamente complessa che é condizione imperiosa di riuscita, nella condotta delle operazioni tattiche di truppe celeri.

L'ufficiale di cavalleria moderno deve prima di tutto conoscere ed usare con indifferenza tutti i mezzi celeri di movimento per sapere organizzare rapidamente il sistema dei suoi reparti con cognizione di causa ed a ragion veduta, cioè dopo la indispensabile ricognizione personale sul nemico e dopo essersi rese conto delle possibilità delle forze di cui dispone e della situazione tattica contingente, nell'ampio raggio della sua sfera d'azione.

Gli squadroni C.V. che si innestano nei reggimenti vi si presentano teoricamente bene addestrati e pronti ad iniziare esercitazioni tattiche anche in terreno difficile.

Gli ufficiali dello squadroni sono al caso di svolgere nel reggimento corsi di addestramento automobilistico e carrista sulla traccia degli insegnamenti ricevuti nel reggimento Guide dal quale potranno ricevere ancora qualche aiuto in materiale didattico.

Ogni squadrone ha un sergente motorista, teoricamente utilissimo per montaggio, funzionamento, terminologia, nomenclatura del carro veloce.

Lo squadrone ha inoltre da 3 a 5 sottufficiali piloti e capi rimessa che costituiscono l'ossatura del reparto e la

continuità della buona manutenzione e della responsabilità.

Lo scambio di sottufficiali con gli squadroni a cavallo sarebbe certamente dannosissimo.

Il sottufficiale, rende tecnicamente solo a cominciare dal 2° anno del suo ingresso nella specialità; nel frattempo, la sua incapacità tecnica rispetto alla truppa già bene avviata, ne menoma il prestigio del grado.

Per ogni evenienza, ufficiali e sottufficiali degli squadroni a cavallo, devono gradatamente formarsi un grado di conoscenza tecnica del materiale necessario per una efficace cooperazione in combattimento e per essere al capo di perfezionarsi rapidamente se chiamati a prestar servizio nello squadrone speciale.

A questo si può provvedere dando allo squadrone C.V. funzioni permanenti di centro di addestramento reggimentale per ufficiali e sottufficiali.

In questo addestramento, esteso a tutti i quadri del reggimento, i comandanti di corpo devono mettersi in guardia contro la tendenza a concludere subitamente con la scuola guida trascurando l'esame e lo studio della macchina.

Questo studio poi non deve essere limitato al motore, ma esteso a tutti gli organi del carro perché tutti suscettibili tutti esigenti di cure e meritevoli di considerazione. Ogni parte del carro veloce ha una missione meccanica, nessuna è superflua. L'insieme è una corporazione di pezzi di ferro bene organizzata, che procede in perfetto accordo quando chi la governa, ne conosca l'anatomia e la curi con amorevole competenza.

Per questo, bisogna installare nel personale, mediante l'esempio dell'ufficiale, quel senso di rispetto per il materiale senza del quale non vi può essere spirito di reparto ed il carro, nella mente degli equipaggi, resterebbe una fredda materia anziché elevarsi all'idea di un'arma vivente per virtù loro.

In quanto alla condotta del carro, si dovrà tendere a ottenere esattezza, sensibilità, sicurezza di manovra su terreni gra

dualmente più difficili e meno conosciuti evitando le strade e le piazze d'armi piatte. Il buon pilota, fa basculare il carro e regola lo sforzo ed i freni con dolcezza per ottenere superamenti elastici, senza scosse, col minimo tormento e rumore.

FUSIONE SPIRITUALE DEGLI SQUADRONI C.V. NEL REGGIMENTO

I nuovi cavalieri del motore si presentano al reggimento, senza glorie e senza passato, non hanno di sacro ricordo che il nome di qualche pioniere scomparso. Disparata è la fiducia che ad essi è concessa dall'opinione pubblica militare, ma il giorno che dovranno rispondere all'appello della Patria, non si troveranno soli; il loro successo sarà strettamente legato a quello degli squadroni a cavallo.

Affermato bene questo principio, che segna lo scopo comune e finale dei cavalli e dei carri, possono estendersi alla tesi della loro fusione, tutti i buoni argomenti che militano in favore della stretta unione della artiglieria alla fanteria, delle armi automatiche ai fucilieri, dalla potenza alla mobilità e che si riassumono nella odierna tendenza al decentramento dei mezzi di fuoco verso i mezzi di movimento.

Ma il cavallo e il carro sono entrati mezzi di movimento, la mitragliatrice sta al cavallo come sta al carro. L'urto è la forma preferibile naturale più redditizia per il carro ed è la sola che ridoni all'arma lo slancio naturale.

Non può sfuggire ad alcuno l'influenza che uno spirito di cameratismo può apportare nella felice combinazione degli sforzi dei due elementi per convergere verso un unico scopo.

A facilitare l'attaccamento al nuovo mezzo d'acciaio, è parso opportuno dar subito ad ogni carro un nome e l'animo di un eroe e il prestigio di un fatto d'arme e il segno di una esaltazione spirituale.

La macchina abbia dunque il suo spirito, sia amata, portata come un essere vivente e cooperante attraverso i pericoli e

conquiste, si glorifichi.

L'anima eterna della cavalleria, si trasfonda nella nuova specialità, l'ardente anelito dei cavalli si accompagni con l'ansimar possente dei motori e, nelle caserme, i nitriti dei cavalli ed i canti guerrieri si armonizzino per una intima comprensione con la calma, tacita, compatta delle ghiaccie rimesse dei veloci proiettili striscianti.

Anche quel silenzio ha i suoi suoni e la sua poesia - e quando motori e cavalli, si muovono con anima unica, la gran voce delle nostre tradizioni si amplifichi al di sopra del rombo possente dei motori umani e metallici per le glorie di un unico avvenire.

8 Giugno XVIII°

Col. G. Bitossi



TRUPPE CELERI E TRUPPE AUTOPORTATE

Mentre le truppe celeri sono Cavalleria e ciclisti, le Unità celeri comprendono, anche truppe non celeri.

Non é detto che un battaglione di fanteria autoportato e quindi temporaneamente veloce, possa qualificarsi celere.

Celerità - velocità - rapidità - prontezza non sono sinonimi pure essendo determinazioni di un'idea comune principale: " l'idea del moto".

Il moto può essere accelerato (vedi battaglione autoportato). non le azioni che possono bensì essere celeri.

"Accelerare" dice accrescimento del moto già cominciato.

Quando un fante fa il più presto possibile " si affretta", ma la natura del suo movimento é tale che non gli permette la celerità che é cosa naturale.

Anche la lumaca può affrettare il suo passo.

Analogamente, quando un cavaliere vuol combattere a piedi, fa del suo meglio per divenir fante; ma in realtà é un "appiedato" cosa alquanto diversa.

G. Bitossi

Codroipo 1935 = XI



MINISTERO DELLA GUERRA
ISPETTORATO DELLE TRUPPE CELERI - ROMA

N. 1591/0 di prot.

Roma 19 Marzo 1935 XIII°

OGGETTO : ELEGGIO.-

AL COMANDANTE DEL REGGIMENTO CAVALIERI GUIDE

PARMA

e per conoscenza

AL COMANDO DEL CORPO DI ARMATA DI

MILANO

AL COMANDO DELLE DIVISIONI CELERI :

UDINE

" EUGENIO DI SAVOIA 3 1^

" EMANUELE FILIBERTO TESTA DI FERRO " 2^

BOLOGNA

" PRINCIPE AMEDEO DUCA D'AOSTA " 3^

VERONA

Gli ufficiali dei gruppi squadroni carri, guidati dalla S.V. nel percorso compiuto con i carri, durante gli esperimenti finali di Tor di Quinto, hanno messo in rilievo, l'alto grado di abilità tecnica posseduta e l'ardimentoso slancio che li anima nella condotta del nuovo mezzo, riscuotendo il plauso delle Alte Personalità presenti alla manifestazione.

Lieto di portare quanto sopra a conoscenza di V.S. desidero giunga alla S.V., ed agli ufficiali dei reparti carri veloci ed io son certo che, come sempre, ciascuno porrà nell'assolvimento del compito ricevuto, la più intensa faticosa attività trasformando nelle unità in via di formazione la passione e l'ardimento necessari.

IL GENERALE DI DIVISIONE ISPETTORE

F/te Vittorio AMBROSIO

12

COMANDO REGGIMENTO GUIDE

Guide dei gruppi carri veloci SAN MARCO - SAN GIUSTO -
SAN GIORGIO .

Terminate le esercitazioni invernali non siete più alla
mia dipendenza diretta; ma siete pur sempre Guide, cavalie-
ri del motore, proiettili striscianti, viventi.

Interveniste, irresistibili, trascinerete al movimento
l'attacco strappandolo alle ancore della potenza del fuoco
che incatena.

L'antico scudo romano riappare nella vostra moderna ar-
matura, il gladio risorge nei vostri pugni tenaci, alle le-
di, comando.

L'uomo riprende per vostra virtù il suo posto romano nel
campo di battaglia; il combattimento riprende per voi la
fieratezza e l'animosa vol^hontà dell'urto.

Guide spargetevi, dividetevi, moltiplicatevi, ci ritro-
veremo pur sempre unite al di là dei nemici per le vittorie
del Duce e la gloria del Re.

Il Colonnello
Comandante del Reggimento
-G. Bitossi-

Parma, li 1° Febbraio 1935 - XIII°



.....
.....
Al momento in cui due fanterie avverse risultano così vicine che l'artiglieria dell'attaccante deve allungare il tiro per non colpire i propri fanti, si avverte che la volontà eroica di avanzare soccombe, per la materiale vulnerabilità della carne, sotto la falce del fuoco.

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

Più tardi i cavalieri medioevali si vestirono di ferro e copripone i loro cavalli di corazze, sacrificando parte di mobilità alla vitalità, per poter insistere nella lotta senza sacrificare le virtù militari che in tutti i tempi hanno avvalorazione della forza bruta.

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

Alle storiche armature si sostituiscono oggi congegni assai più complicati, ma quasi viventi e di una impressionante capacità di perfezionamento e di progresso; non sembrano meno degni dell'antiche armature, di entrare nobilmente nella storia della guerra e nello stile della cavalleria.

Questi mezzi che costituiscono la corazza dei moderni cavalieri, li vedremo il più avanti possibile, non troppo presto non tardi, più o meno ripartiti nelle future battaglie.

Le norme per attuarne la dislocazione iniziale e l'avvicinamento non si presenteranno così difficili ad essere definite.

Dal momento in cui la fanteria non può fare assegnamento sulla propria artiglieria, cioè nella striscia azzurra, l'apparizione di questi nuovi combattimenti, sebbene avvolta ancora in una nebulosa di incognite, si presenta troppo promettente, per non attirare tutta l'attenzione e la considerazione.

ne ~~all~~ fine di utilizzar~~lo~~ il cospicuo concorso.

I centri di resistenza avversari, sparsi sopra posizioni di notevole profondità, su terreno in parte non percorribile dai carri, la profondità stessa delle colonne di attacco, e degli allungamenti che le formazioni dei carri assumeranno nell'avanzata sugli obbiettivi, sono tre profondità, sono tre grandezze del problema nel quale il carro veloce, solvente ancora pieno di incertezza, ma vessillo di una volontà che si fa strada, vuol mescolarsi con spirito interventista.

La velocità dei carri, la velocità delle altre truppe attaccanti, sono due elementi ancora del problema che si pone sul tappeto, e il tappeto é il terreno. Questi cavalieri del motore hanno un coraggio da leoni che rasenta la spavalderia. La distanza degli ultimi obbiettivi dell'attacco, dal punto di partenza é un altro elemento che incide nel grado di autonomia del carro veloce. Ma i cavalieri fiduciosi nella scienza e nell'industria della Patria dicono che in fatto di meccanizzazione quello che oggi sembra impossibile, sarà normale domani.

Si può parlare di sincronismo dell'azione dei carri con l'azione delle truppe ?

Evidentemente il sincronismo presuppone in riferimento alla dislocazione generica della resistenza avversaria.

Per cooperare nel superamento di quella resistenza i carri dovrebbero affacciarsi sulla striscia azzurra, poco prima delle altre truppe che progrediscono più adagio, sotto il fuoco.

Quello che induce a non disdegnare questa offerta della cavalleria scudata, é che le truppe, affacciandosi nella striscia azzurra, avrebbero in essa il conforto di una trazione morale e materiale. Se questi piccoli carri possono procedere perché la corazza protegge gli equipaggi e se questi nuovi cavalieri del motore, nelle moderne armature, sanno trionfare del terreno, vinto il terreno, il nemico é vinto e la stra-

da all'attacco nella striscia azzurra, è fatta.

Il carro veloce ha due azioni offensive: l'urto e il fuoco.

La mitragliatrice del carro, sì che è veramente offensiva perché ausiliaria del movimento e quasi non lo interrompe.

Nessun dubbio che il carro si valga della sola azione di movimento per cacciarsi "alla carica" nella striscia azzurra laddove imperversa il fuoco delle mitragliatrici avversarie.

Procedendo in questa striscia, sebbene a sportelli normalmente chiusi, questa cavalleria dell'era fascista a un certo punto, individuerà, qualche mitragliatrice avversaria.

Dove allora arrestarsi e fare uso del fuoco senz'altro? Oppure avanzare ancora e "caricare" fino a che il terreno glielo consenta rinunciando all'urto solo nel caso che il terreno lo vieti e ricorrendo allora e soltanto allora, al fuoco?

Si posi la penna, si alzino gli occhi dalle pagine e si legga a lungo in un altro libro di sconfinata varietà e di silenziosa eloquenza, il terreno, sempre il terreno.

Questo elemento del problema tattico assurge a principale importanza ora più che mai, perché nella guerra di trincea l'interpretazione del terreno si fossilizzava sulle posizioni e sulle linee, che finivano ^{d'incise} per famigliari, per non aver più segreti, mentre la guerra di movimento, che cerca il nemico per batterlo e andare oltre, incontra nel terreno un amico sempre nuovo o un avversario sempre improvviso a seconda della capacità di interpretazione, di valutazione, di comprensione dei comandanti.

Ma il terreno ha importanza per altra ragione antica quanto l'uomo e questa ragione rinasce del carro veloce italiano.

Ancora una volta Roma è maestra e tocca ai figli di Roma a dare a questa macchina la funzione che la Storia le segnerà.

Il siluro che fora le acque non trova la simiglianza

in alcun mezzo affine della guerra terrestre, perché sotto la superficie del campo di battaglia regna la pace dei Caduti, la terra respinge i mezzi di offesa e le offese verso gli uomini che la calpestano e s'intende di sangue in esclusivo accoglimento del loro sacrificio.

Tutti i proiettili solcano l'aria affidati dall'uomo alle leggi fisiche immutabili della natura.

Si vanta la precisione delle armi della fanteria e dell'artiglieria ; ma questa precisione in pratica, si traduce in un vero e proprio fallimento.

Queste armi sono tutte eminentemente difensive in quanto impediscono il movimento dell'avversario; ma sono impotenti colpo per colpo e sono vere e proprie " ancore", perché per impedire all'avversario l'avanzata; si arrestano esse per prime e dai due arresti, germina la stasi, la trincea.

Anche se l'Aeronautica sorpassa quelle linee e reca potente l'offesa al di là, manca la mano che cogli il frutto così ben maturato, della vittoria.

Così l'uomo vittorioso di tutti gli elementi dell'universo allorché li combatte per il progresso pacifico e per l'affratellamento dei popoli, deve ripiegare la propria prefunzione quando su quegli stessi elementi vuole prevalere, vuole sopraffare.

Sembra che il destino segni che anche in guerra, l'uomo torni alla terra e cerchi nel suo cuore e tenga nel suo pugno, l'arma terrena che deve vincere e non deleghi alla pazzia delle traiettorie l'onore di combattere nel vero senso umano della parola.

Oggi, tutti sanno o lo pensano anche senza confessarlo, che l'urto materiale non avverrà, è ovvio che non possa avvenire perché non lo si vuole e non lo si cerca. Qui è l'errore, la rinuncia all'urto per il preconconcetto che basti l'im-

pressione sul nemico di, non poter evitare quell'urto per farlo volgere in fuga.

Si é arrivati a volere, a cercare l'avanzata continua, implacabile, concorde come espressione della volontà di vittoria dell'attaccante; non si é ancora giunti a volere l'urto, quello dei romani, quello di Duilio.

Orbene, la volontà dell'urto é l'unico mezzo materiale di superiorità dell'attacco sulla difesa - e poiché non dobbiamo esplicitare l'addestramento del combattente e la tecnica di combattimento dei reparti sui mezzi di lotta risolutiva di cui essi dispongono, rinunciando mentalmente all'urto. al "corpo a corpo" noi rinunciamo alla volontà di ricerca del mezzo necessario a questa forma di combattimento decisivo ed implicitamente, virtualmente, noi riponiamo nel fuoco, cioè nel combattimento a distanza la risoluzione del combattimento.

Tutto ciò non concorda con lo spirito offensivo e pone la lotta nelle angustie di un preconetto che origina dalla sotmissione del movimento al fuoco.

Il movimento non tenta neppure di farsi strada ad onta del fuoco; esso é subordinato: si muove solo chi ha la superiorità del fuoco.

La baionetta ? ..

Quante baionettate sono state inferte nella guerra mondiale ? E quanti colpi, in confronto, sono stati sparati ?

E di questi, quanti hanno colpito l'avversario e quanti hanno - no, diradato le stesse file dalle quali partivano ?

Come sarebbe diverso tutto il concetto del combattimento che noi vogliamo, tutto il concetto dello spirito offensivo nostro se davvero ogni colpo di arma da fuoco potesse essere puntato.

Non si vuol rinunciare con questo neppure ad un solo colpo di fucile mirato, nell'attacco della guerra dell'avvenire, ma non sarà mai mirato come quello della difesa.

Più si divulga l'uso del fucile e meno si cura il buon uso del puntamento, e l'idea dell'attacco il quale è insidiato, compromesso dall'accesso dei mezzi di fuoco e della loro eccessiva fecondità, della loro potenza apparente alla quale, è ormai risaputo, fa riscontro, di fatto una crescente decadenza del tiro e fors'anche dell'arte.

Se si medita sulle cifre astronomiche di munizioni da fanteria che le nostre tabelle numeriche prevedono necessarie nei futuri combattimenti, si riconosce che tutto è studiato nella consapevolezza e nella rassegnazione che la grandissima maggioranza di mezzi di fuoco della fanteria (di munizioni in definitiva) portata con tanta cura e tanto studio e fatica e spesa, per un fine inconfondibile, in faccia al nemico, al buon momento, quando dovrebbe annientarlo.... non solo lo risparmia, ma si scarica della sua efficienza per imbarcarsi nella problematica e frenante organizzazione dei rifornimenti. Tutto ciò non concorda con lo spirito offensivo, con la manovra e con la guerra di movimento, che sono tre sinonimi.

Lo spirito offensivo soggiace in un circolo vizioso come il morale di un organismo malato.

Come sarebbe diverso tutto il concetto del combattimento, tutto il concetto dell'offensiva, se davvero ogni colpo di arma da fuoco potesse essere puntato nell'attacco, come una baionetta nel corpo a corpo !

Ma basta avere il coraggio di puntare il fucile, eguale al coraggio di cacciare la baionetta nel cuore di chi si misura con noi? Il coraggio non manca, ma non basta all'attacco.

Noi possiamo temprare l'uomo all'aggressività come un pugilatore, come un gladiatore che si batte anche senza odiare; possiamo indurlo, educandolo a superarsi laddove si presume che possa mancargli la calma e il cuore ; ma lo esporremo di più alle inesorabili micidiali armi difensive. Occorre proteggerlo, co-

corre cangiare parte delle sue armi e delle munizioni in armi protettive, lasciando , alla sua volontà, un solo dovere, una sola tecnica ; AVANZARE.

L'uomo moderno che osa e si batte prodigiosamente nell'azzurro dei cieli e nella profondità dei mari, in virtù della "civiltà meccanica" alla quale d'altra parte soggiace, deve prendere anche sulla terra un degno posto sui futuri campi di battaglia; col carro, nuovo gladio e armatura avanzanti, può e deve riportare il combattimento alla epica virilità dell'urto, tributerà così alla "terra", il riconoscimento della sua fatale sovranità sulle secolari grandezze e miserie dei mortali suoi figli.

G. Bitossi.



REGGIMENTO CAVALLEGGERI GUIDE
CENTRO ADDESTRAMENTO CV.

ADDESTRAMENTO DEI CARRI VELOCI



1° LUGLIO 1934 XIII E. F.

BOZZE DI STAMPA

3^A EDIZIONE

5073

COMANDO REGGIMENTO CAVALLEGGERI GUIDE

Centro Addestramento carri veloci

ADDESTRAMENTO ED IMPIEGO DEI CARRI VELOCI

(Raccolta di dati da servire per la compilazione del regolamento - 4^a revisione
sulla base della circolare M.1 del Ministero della Guerra - Gabinetto).

Parma, 1° Aprile - XIV

ND.- Il presente fascicolo abroga tutti i fascicoli precedentemente distribuiti.

I N D I C E

Premessa -

CAPO I°

Criteri fondamentali sull'impiego dei carri veloci -

CAPO II°

I carri veloci nel combattimento.

I collegamenti.

Ricognizioni.

Lavori.

CAPO III°

Addestramento del carro - generalità.

La guida del carro

Il combattimento del carro.

CAPO IV°

Addestramento del plotone .

Istruzione formale

Il combattimento del plotone

Schemi di esercitazione per il plotone.

CAPO V°

Addestramento dello squadrone .

Istruzione formale.

Il combattimento dello squadrone.

Schemi di esercitazione per lo squadrone.

CAPO VI°

Addestramento del gruppo.

Istruzione formale.

Combattimento del gruppo.

Schemi di esercitazioni per il gruppo.

Le soste.

CAPO VII°

Casi particolari d'impiego .

Scorta truppe motorizzate

In montagna.

Nei terreni boscosi o fittamente coperti.

Negli abitati.

Nell'oscurità e nella nebbia.

CAPO VIII°

Addestramento dei reparti al tiro - generalità.

Tiri di combattimento.

Risultati del tiro.

CAPO IX°

I servizi.

CAPO X°

Esercitazioni annuali con le truppe celeri .

Periodo preparatorio.

Periodo di addestramento al combattimento

Periodo applicativo.

CAPO XI

V A R I E

Gli aggressivi chimici.

Armi e difese anticarro.

Combattimenti fra carri ed autoblindo.

A P P E N D I C E

Riviste e parate.

ALLEGATI

- 1°) Composizione reparti carri veloci.
- 2°) Tabella dei contrassegni distintivi dei carri veloci.
- 3°) Dati d'esperienza sulle medie orarie dei reparti cv. e sui consumi.
- 4°) Dati caratteristici del carro veloce.
- 5°) Dati d'esperienza riguardanti l'assistenza stradale e rifornimento reparti carri veloci.
- 6°) Norme relative alla tenuta dei materiali cv. nelle rimesse
- 7°) Cifrario segnalazioni con l'asta da segnalazioni.
- 8°) Ciclo di addestramento di uno squadrone carri veloci .

P R E M E S S A

I carri veloci sono nuovi potenti mezzi di penetrazione, di distruzione, di sorpresa; aprono nuove forme di lotta, le quali sono all'inizio della loro evoluzione;

- percorrono terreni notevolmente accidentati con velocità da 3 a 15 km. all'ora e, su strada, fino a 40 km. all'ora ;
- hanno un'autonomia da 130-150 km. su strada e da 35-40 in terreno vario, pari a 4-5 ore di attività;
- sono corazzati contro il tiro delle armi portatili e sono protetti dalle scheggie di granata e dalle palle degli shrapnels;
- offendono, con l'urto e col fuoco.

I carri veloci sono mezzi offensivi formidabili nelle mani di capi audaci, sereni, riflessivi, profondamente conoscitori delle loro possibilità tecniche e tattiche.

C A P O I°

CRITERI FONDAMENTALI SULL'IMPIEGO DEI CARRI VELOCI

CAPO 1°

Criteri fondamentali sull'impiego dei carri veloci.-

- 1.- I nuovi mezzi, sul campo di battaglia, sono redditizi al massimo, solo se caratteristiche e, soprattutto, particolarità tecniche e possibilità di impiego sono perfettamente conosciute da chi deve impiegarli.
- 2.- I mezzi carristi non sostituiscono, ma integrano gli altri di fuoco e movimento già in uso, e quindi vanno sempre impiegati in cooperazione.
Creati e forgiati per il movimento, i carri veloci sono in antitesi con qualsiasi compito statico.
- 3.- E' grave errore lanciare unità carriste :
 - senza farle precedere da elementi leggeri e celeri (motociclisti, ciclisti o cavalieri) incaricati dal triplice compito di esplorazione, sicurezza, ricognizione del terreno ;
 - senza unità celeri che ne sfruttino immediatamente il successo; il carro apre la strada al celere contro le resistenze attive, ma abbisogna del celere per evitare o superare sbarramenti od ostacoli naturali.

4.- Il nemico si difende dai carri neutralizzandone il movimento con resistenze attive (armi anticarro) e con sbarramenti materiali sulle strade e nei posti di obbligato passaggio.

E perciò:

a) la ricognizione del terreno :

- deve consentire ai carri di sfuggire gli ostacoli che il nemico prepara, senza però lasciarsi troppo attardare nel movimento :

b) in marcia :

- elementi di sicurezza, in testa e sui fianchi delle colonne carriste, devono essere dislocati a distanza tale da evitare ogni sorpresa;

c) in stazione :

- nessun elemento carrista deve essere dislocato con i reparti di sicurezza; mai. Le unità carriste siano riunite, ammassate e sistemate in località, dove facile riesce garantirle da ogni sorpresa e prepararle per l'eventuale loro impiego;

d) in combattimento :

- reparti carristi e unità cooperanti devono vedersi e appoggiarsi.

5.- Concludendo :

a) alle unità carri veloci occorre dare sicurezza in marcia, in stazione, in combattimento;

- b) unità carrista minima d'impiego: il plotone (4 carri);
- c) le unità carriste - se bene impiegate sono mezzi spiccatamente adatti per sorprendere, incapaci da sole di sottrarsi alle sorprese: se sorprese, sono perdute ;
- d) l'equipaggio è indissolubilmente legato al suo carro di cui è l'anima palpitante, la vita; non può, non deve abbandonarlo per nessuna ragione.

B A P O II°

I CARRI VELOCI NEL COMBATTIMENTO

C A P O II°

I carri veloci nel combattimento.

6.- L'atto tattico dei carri deve delinearli chiaro e semplice nella volontà di chi lo predispone.

La scarsa visibilità dall'interno del carro consente agli equipaggi solo compiti di grande semplicità. Le azioni complicate devono perciò essere scartate senza esitazione.

7.- I carri lanciati nell'azione non possono, di massima, essere raggiunti da nuovi ordini. L'azione deve essere perciò concepita in tutti i suoi prevedibili sviluppi, confidando nell'iniziativa dei comandanti dei reparti, soltanto per quella parte che sfugge sempre alla possibilità di previsione.

8.- Il comandante dell'unità cv. presso l'unità celere, deve mantenersi orientato sul terreno e sulla situazione, pronto a suggerire al comandante celere l'atto tattico dei carri che si presenti propizio.

9.- Nell'attacco, l'unità d'impiego normale è lo squadrone.

10.- Precisati gli obiettivi e la direzione per attaccarli, fare avanzare preventi-

vamente il più possibile di svelarli al nemico.

11.- Occorrono:

- intese tra il comandante dell'unità carrista ed il comandante delle truppe operanti;
- accurato esame del terreno (ricognizione dei comandanti delle unità carriste e dei capi-carro);
- precisa attribuzione dei compiti semplici e ben definiti;
- accurato calcolo del tempo e dei consumi in relazione all'autonomia ;
- predisposizione per i rifornimenti e servizi;

12.- Le intese tra comandante dei carri e comandante dell'unità che li impiega, conferiscono unicità di sistema e di sforzo all'azione complessiva. Esse però non sono sempre possibili. Il comandante dei carri veloci deve comunque tener presente che nessun errore sarebbe più grave della inazione in attesa o per mancanza di ordini o accordi.

13.- Il risultato dell'azione dei carri dipende in gran parte dalla direzione di attacco; quella che promette la sorpresa.

14.- La fronte di attacco deve essere sufficientemente ampia, per impegnare il maggior numero di armi automatiche della difesa.

15.- Lanciare i carri al momento giusto in base alla distanza ed alle percorribilità del terreno cioè in base alla loro presumibile massima velocità possibile.

I carri possono muovere allorchè le truppe attaccanti a piedi sono a meno di 300 metri dalle mitragliatrici avversarie, sopravanzano le truppe stesse, preferibilmente da direzione angolare, e la trascinano nella loro scia per l'ultimo sbalzo.

I carri devono evitare di raggrupparsi.

16.- La loro azione deve essere improntata alla massima decisione. Ogni atto di incertezza può essere fatale. Perciò, ogni carro deve abbozzare il suo itinerario, per successivi punti (visibili) da raggiungere conoscendo la località di raccolta a missione ultimata e le vie per giungervi.

Tutto ciò va predisposto.

Il grado di densità (distanze intervalli) delle formazioni dei reparti cv. varia a seconda delle resistenze da superare nel senso della fronte e della profondità e soprattutto del terreno da percorrere.

17.- Per le truppe che attaccano, anche se sono arrestate, la più efficace cooperazione del cv. sta nel proseguire decisamente. Ogni cambiamento di rotta o richiamo sarebbe d'altronde difficile e pericoloso.

18.- Di norma: ogni obiettivo imprevisto deve essere immediatamente attaccato, nella certezza che ogni mitragliatrice o altra resistenza eliminata, è un aiuto dato.

19.- Presi sotto il fuoco di armi anticarro, i cv. cercano di buttarsi sul fianco

di esse con bruschi cambiamenti di direzione; le investono con l'urto e col fuoco a bruciapelo, sicuri della cooperazione delle altre truppe attaccanti.

20.- L'azione dei carri veloci in appoggio a reparti di cavalleria sarà normalmente caratterizzata dall'alternarsi di interventi di carri e di sfruttamenti a cavallo, qualche volta rapidamente concertati tra i comandanti, più spesso di iniziativa, secondo le possibilità che il terreno e la situazione offrono.

Azione quindi improntata al carattere immediato degli attacchi della cavalleria: larghe fronti; via più breve anche se scoperta, per colpire l'avversario coll'urto e col fuoco; grande attività, prevalentemente di iniziativa, del comandante, nel quadro tattico dell'unità appoggiata.

21.- L'azione dei carri in cooperazione coi bersaglieri sarà frequente in combattimenti di località ed in prossimità di strade.

In cooperazione con bersaglieri e con appiedati in genere, i carri compiono movimenti a breve raggio, su obiettivi sufficientemente individuati per posizione e possibilmente anche per entità, ed il loro concorso viene precisato da intese tempo per tempo, dall'inizio del movimento contro l'obiettivo al contegno dei carri a sfruttamento avvenuto.

22.- L'azione dei carri veloci contro la fanteria, in confronto dell'azione contro truppe celeri, si esplica in un campo più complicato per l'intensità e profondità dello schieramento avversario.

23.- I carri che per avaria od altro siano costretti a fermarsi fanno il possibile per occultarsi anche con mezzi di circostanza (frascame) e concorrono alla lotta col fuoco.

24.- Il carro veloce si difende attaccando.

Nelle azioni difensive i cv. servono esclusivamente per il contrattacco. Ripartiti per plotoni dietro ai punti più sensibili, possono intervenire anche per iniziativa sia contro l'attaccante che abbia serrato sui centri avanzati, sia contro i reparti penetrati nella posizione di resistenza.

Ricacciato l'avversario, riprendono la posizione di attesa.

L'impiego dei carri veloci come torretta corazzata difensiva ferma, è vietato.

25.- I COLLEGAMENTI. - Il collegamento fra l'unità che impiega i carri ed il reparto carro veloci, compete all'unità che li impiega.

L'installazione di stazioni radiotelegrafiche o radiotelefoniche a bordo dei carri, già sperimentata con ottimi risultati, arrecherà notevoli vantaggi nel collegamento tattico fra carri e reparto che ne sfrutta l'azione, ed anche nel collegamento fra contigue o successive unità di carri veloci.

Tuttavia, in fatto di collegamenti con i reparti carri veloci, sarà ancora l'iniziativa dei comandanti dei carri che darà i risultati più sicuri particolarmente se gli equipaggi saranno stati abituati ad agire prontamente ed ordinatamente per imitazione verso gli

obiettivi sui quali il comandante si dirige.

26.- Nel terreno d'attacco, il collegamento fra i carri comuni e il carro del comandante è reso possibile a vista dai contrassegni (allegato n.2) distintivi dipinti sui carri del comandante.

E' usata, inoltre, un'asta a doppio drappo, bianco e rosso, mediante la quale il capocarro può fare segnalazioni convenzionali, di direzione e formazione, attraverso il lucernario mobile del proprio sportello d'ingresso (cifrario allegato n.7).

27.- I reparti carri veloci possono infine collegarsi a vista fra loro o anche con i reparti che li impiegano mediante bandiere a lampo di colore, razzi, apparati ottici a luce solare o elettrica.

28.- RICOGNIZIONI. - Elemento fondamentale dell'addestramento è il terreno.

Il terreno deve essere considerato sotto due punti di vista:

1) dal punto di vista dell'impiego: cioè da lontano, nel suo insieme. Il terreno deve essere giudicato a cura del comandante che impiega i carri veloci, in relazione agli altri elementi del problema tattico; e deve poi essere apprezzato dal comandante dei carri al quale spetta la condotta del reparto;

2) dal punto di vista del pilota: per quanto si può giudicare dall'interno della cabina di combattimento in relazioni al compito del carro.

29) - Il terreno è la determinante principale, positiva o negativa, di un'azione di carri veloci.

L'esame può passare per due fasi :

a) sulla carta topografica, per argomentare da molto indizi quale può essere il valore degli ostacoli, (l'entità dei corsi d'acqua, la presenza di ponti, la natura della vegetazione, la pendenza dei declivi... etc.).

b) sulla ricognizione a vista da parte del comandante che impiega i carri insieme al comandante del reparto carri veloci da un osservatorio (importanza dell'esame del terreno col binocolo) per stabilire le zone di percorribilità, le direzioni e il cosamesto dei carri in relazione al compito ed agli obiettivi delle altre truppe.

30.- La pratica del terreno si acquista solamente con l'esercizio di pilotaggio a sportelli anteriori aperti ed a sportelli chiusi.

E' debito d'onore, in determinate circostanze di guerra, aprire alquanto gli sportelli per veder meglio ad onta del fuoco nemico.

31. - LAVORI.

I lavori che più frequentemente si rendono necessari per agevolare il percorso dei carri sono:

- adattamenti di punti di accesso o sbocchi ;
- allargamento di tratti di mulattiere ;
- sgombrò di impedimenti ;
- abbattimento di alberi ;

- rinforzo di ponticelli ;
- adattamento di guadi.

L'istruzione sui lavori da zappatore deve formare parte integrante della istruzione carrista ed i carri devono essere forniti degli attrezzi occorrenti ai lavori sopra-elencati.

C A P O III°

ADDESTRAMENTO DEL CARRO

C A P O III°

ADDESTRAMENTO DEL CARRO

32. - Generalità. - L'addestramento della specialità carri veloci si ottiene con l'addestramento di ciascun carro. Esso deve conseguire i seguenti risultati :

- nella truppa. - Spirito aggressivo e capacità di impiego del carro veloce nel quadro dell'unità fondamentale, il plotone.
- negli ufficiali. - Conoscenza esatta e sicura del mezzo (caratteristiche del mezzo - come tale - considerando, oltre alle armi, anche i reparti): conoscenza delle modalità d'azione delle altre armi);
- attitudine alla pronta valutazione delle situazioni in relazione al contributo dei carri.

33. - L'azione addestrativa in particolare nei carri veloci non si esplica da parte dei comandanti senza l'esempio, che tanto più trascina quanto più elevato è il grado di chi lo dà.

34. - Normalmente il carro combatte inquadrato nel plotone. Però l'ampia fronte

che i carri assumono in combattimento, la frammentarietà imposta dal terreno, la difficoltà del collegamento, conferiscono ad ogni carro, in pratica, una propria individualità nell'ambito del compito del reparto.

35.- Il rendimento tattico del reparto risulta dalla somma del rendimento dei carri che lo compongono.

Pertanto la preparazione del singolo carro al pieno svolgimento dell'azione tattica, è condizione essenziale per il rendimento tattico del reparto.

36.- I due uomini che formano l'equipaggio del carro, (mitragliere e pilota) devono essere possibilmente sempre gli stessi, affinché raggiungano quell'affiatamento perfetto che assicura l'impiego redditizio del carro.

37.- Il comandante del carro, capo-carro, risponde in ogni circostanza della condotta del proprio carro, sul quale ha piena azione di comando e di responsabilità. Pertanto egli deve acquistare un forte ascendente sul compagno di equipaggio che deve obbedirgli anche nei momenti più difficili.

38.- La guida del carro. - La preparazione degli equipaggi a percorrere terreno vario nelle formazioni e con i compiti di combattimento, deve seguire una progressione.

39.- L'allievo pilota è chiamato alla preparazione carrista al termine dell'istruzione automobilistica teorico-pratica elementare.

All'allievo pilota è affiancato l'istruttore.

40.- la progressione nella condotta del carri si ottiene con la varietà dei terreni e con le seguenti modalità :

a) brevi percorsi in terreno completamente piano per la conoscenza e l'uso appropriato degli organi di comando del carro;

b) brevi percorsi in terreno vario previa ricognizione a piedi da parte dell'allievo pilota che subito dopo porterà il carro sullo stesso percorso; grave errore sarebbe, in addestramento, il far precedere il carro da staffetta a piedi;

c) percorso in terreno movimentato allo scopo di conoscere le prestazioni normali del carro secondo le varie marce innestate, usando, di massima, la serie da campagna (riduttore); tempo del percorso fissato mediante stima a vista ;

d) esercizi di passaggi di ostacoli al limite delle prestazioni del carro (alcune volte per formare il cuore ai piloti e perchè si rendano conto delle possibilità del carro); passaggio di guadi (sportelli d'ingresso liberi coi chiavistelli di chiusura);

e) abbandono della strada dietro segnale o per semplice imitazione di quanto è fatto dall'istruttore (esercizio particolarmente importante in relazione all'impiego tattico del cv.);

f) ripetizione dei principali esercizi sudetti con gli sportelli gradatamente meno aperti.

41.- Capisaldi per la razionale guida del carro sono ;

- perfetta conoscenza del meccanismo di sterzo ;
- non insistere in una marcia inferiore ^{allorchè} il terreno e la velocità permettono di passare ad una superiore;
- non insistere in una marcia superiore allorchè il motore sforza, e passare in tempo alla marcia inferiore non appena si sente il motore diminuire notevolmente di giri ;
- non premere l'acceleratore oltre il minimo punto necessario per vincere la resistenza ma senza sforzo ;
- adoperare le leve di direzione il meno che sia possibile;
- nella salita di rampe e nei terreni melmosi al limite di pendenza prendere la direzione esatta ed evitare di intervenire con le leve di comando perchè lo sforzo sia sempre ripartito sui cingoli;
- sugli ostacoli a due versanti, o in dislivello in discesa, basculare il carro sulla cresta per adagiarlo in basso, e col minimo di battuta, ed accelerare tempestivamente appena inizia la discesa;
- assicurarsi che il minimo del carburatore sia accuratamente registrato, con leggera tendenza a motore allegro, nell'intento di evitare l'intempestivo spegnimento dello stesso e conseguenti scomodi avviamenti, tanto deprecati specie nel combattimento.

IL COMBATTIMENTO DEL CARRO

42.- Le forme di combattimento del carro sono: l'urto e il fuoco.

La mobilità e la capacità di urto, fanno del carro un'arma da impiegare particolarmente per la ricerca e la soppressione delle mitragliatrici avversarie.

Le armi automatiche, per la limitata dotazione di cartucce, devono essere considerate di impiego saltuario e destinate agli effetti sicuri.

Esaurite le munizioni, il carro continua a combattere con l'urto.

43. - L'azione di fuoco è interamente nelle mani del mitragliere ed è facilitata dall'intelligente guida del carro.

Il pilota conduce il carro e vigila sul funzionamento del motore. Ad entrambi spetta il collegamento a vista con altri carri.

44.- La difesa del carro contro elementi nemici che tentino di avvicinarlo di sorpresa per nuocere comunque all'equipaggio ed al carro, è compito dei carri vicini che siano in grado di tirare sul carro minacciato ; compete anche e principalmente, al reparto che sfrutta l'azione del carro.

45. - Lanciato nell'azione il carro, ogni pensiero di incolumità deve cedere il posto alla volontà di farsi una strada per arrivare sul nemico e specialmente sulle mitra-

gliatrici per travolgerle, schiacciarle e dar così modo ai propri di avanzare per completare l'azione contro gli uomini.

L'incolumità del carro, oltrechè nella corazza, sta nella sua avanzata rapida per la via più sicura.

46.- Raggiungendo l'obiettivo, il carro lo attacca con slancio, travolge i nuclei nemici, batte col fuoco i bersagli animati sulla fronte e sui fianchi. Punta deciso su nuove mitragliatrici che si svelassero e sopravvanza finchè non è a sua volta sopravvanza dalle truppe che ne sfruttano l'azione.

47.- Di massima il carro non si arresta in mezzo al nemico. Esso sfrutta continuamente lo spazio, sia per agire con l'urto, sia per eseguire effettivamente il fuoco.

48.- Se durante il movimento verso il nemico si rivelano armi controcarro, il carro prosegue decisamente sull'obiettivo.

In questo caso il fuoco del carro in movimento viene diretto possibilmente sull'arma anticarro appena essa si riveli.

49.- Durante l'azione sul nemico il mitragliere deve essere particolarmente avveduto per non colpire truppe amiche. Nella mischia, massimo assegnamento sull'urto.

50.- Nella caccia alle mitragliatrici nemiche annidate in posizione frontalmente insu-

perabili, il carro bordeggia la posizione, battendo il nemico con brevi scariche per tenerlo in soggezione. Il mitragliere si tiene pronto ad aumentare l'azione di fuoco, non appena, girato l'ostacolo, sia possibile aggredire il nemico scoperto, a breve distanza.

51.- Se l'ostacolo risulta ovunque insuperabile e non convenga al carro ripiegare, per cercare un'altra via, o non ne abbia tempo, esso fissa col fuoco gli elementi nemici, sfruttando tutto il possibile movimento, per colpire specialmente le mitragliatrici.

52.- L'appiedamento delle mitragliatrici, non è, di massima, conveniente che quando il carro sia guasto e non convenga, per la ubicazione, servirsene per l'esecuzione del fuoco a riparo della corazza.

53.- Per la grande attitudine ad occultarsi, il carro ricorre con vantaggio all'agguato, particolarmente nelle azioni di sorpresa e di protezione di un ripiegamento.

54.- Nell'agguato le prime raffiche devono essere eseguite a breve distanza a carro fermo ed a motore al minimo. Alle raffiche il fuoco deve seguire prontamente la ripresa del movimento in unione al reparto che sfrutta l'azione dei carri.

C A P O IV°

ADDESTRAMENTO DEL PLOTONE

C A P O IV°

ISTRUZIONE FORMALE

55.- Premessa - L'istruzione formale è precedata:

a) dall'addestramento individuale, svolto sul regolamento comune a tutte le armi (regolamento per l'addestramento individuale, ediz. 1925);

b) dall'addestramento dei reparti appiedati, svolto analogamente a quanto è stabilito per l'addestramento all'ordine chiuso dei reparti celeri appiedati; con le seguenti avvertenze:

- per l'istruzione formale a piedi lo squadrone carri veloci si costituisce in un plotone su tre squadre di ugual numero di uomini;
- quando la forza dello squadrone sia superiore alla forza organica, si costituiscono due o più plotoni;
- il gruppo cv. a piedi si costituisce normalmente su uno squadrone di tre plotoni;
- quando la forza del gruppo sia superiore alla normale si costituiscono due o più squadroni;

c) dalla istruzione alla guida e al combattimento del carro di cui al capo III°.

56.- Generalità. - L'istruzione formale dei reparti carri veloci ha essenzialmente scopo di addestramento al combattimento.

57. - Distanze ed intervalli si contano in passi fra gli elementi che costituiscono il reparto.

58. - Il comandante di un reparto comanda mediante segnali fatti con l'asta per segnalazioni (allegato 7°); i segnali vengono ripetuti dai capicarro mediante identica asta della quale ogni carro è dotato. Le segnalazioni possono essere fatte anche a mezzo segnali acustici (fischietti, trombe speciali) o elettrici (lampadine tascabili tricolori, apparecchi speciali).

Quando i segnali non possono essere percepiti i capi carro si regolano per imitazione.

59. - Addestramento del plotone.

- Il plotone carri veloci è il reparto fondamentale per l'ordine di combattimento. Solo l'abitudine al collegamento tra carro e carro e ad agire assieme in terreno accidentale, rendono possibile la concomitanza degli effetti dei singoli carri verso il comune scopo.

Uniformità ed insieme di risultati non si ottengono nello squadrone se non sono raggiunti al massimo grado nel plotone.

60. - Il plotone è formato da 4 carri veloci compreso quello del comandante del plotone e da motociclisti.

61. - Formazioni. - Le formazioni normali del plotone sono :

- colonna
- linea
- stormo.

62.- Nella colonna i carri sono disposti uno dietro all'altro, con il carro del comandante di plotone in testa.

E' la formazione normale di marcia su strada.

La colonna può essere serrata o aperta; la distanza fra carro e carro è variabile da 5 a 20 passi secondo la velocità di marcia del reparto.

63.- Nella linea, i carri sono affiancati sullo stesso allineamento, con il carro del comandante del plotone immediatamente a sinistra del carro di destra della formazione; intervallo fra carro e carro: 5 passi nella linea serrata, 20 nella linea aperta.

E' la formazione normale di combattimento.

64.- Nello stormo, precede il carro del comandante che dà la direzione. Gli altri carri del plotone seguono senza vincoli di distanze o intervalli, come il terreno e il compito consentono, con l'unico obbligo di marciare nella direzione del comandante di plotone, sugli obiettivi.

E' la formazione normale per percorrere terreno vario e nell'avvicinamento.

65.- Formazione eventuale del plotone è quella di colonna doppia nella quale il plotone si dispone di norma con due carri in colonna serrata o aperta a destra, e con gli altri due in uguale formazione a sinistra: intervalli o distanze variabili.

Si impiega nel movimento fuori strada e anche nell'avvicinamento.

66. - Posizione degli equipaggi. - Allorchè il plotone si arresta, se si vuole fare uscire dai carri il solo capocarro, scende prima il comandante di reparto e fa cenno di appiedare: gli altri capi-carro scendono anch'essi e si dispongono ad un passo dal proprio carro, all'altezza del rispettivo sedile. Per fare uscire anche l'altro uomo, il comandante di plotone dà il comando a terra che viene ripetuto da ciascun capocarro.

67. - Quando il personale è a terra (normalmente nella presentazione della truppa) il pilota e il mitragliere si dispongono all'altezza del rispettivo sedile ad un passo dal carro.

Per rettificare tale posizione, per dare riposo agli uomini e per richiamarli successivamente in posizione normale si danno i comandi: attenti, riposo (o riposo a terra se si vuole concedere un più lungo riposo), a posto.

68. - Movimenti. - Si eseguono alla velocità tenuta dal comandante di plotone. A motori avviati, il comandante di plotone, si vale, per ordinare i vari movimenti, degli appositi segnali.

69. - Prima di mettere in movimento il plotone, qualunque sia la formazione, se gli equipaggi sono a terra, il comandante di plotone dà i comandi: motori, e successivamente montate.

Al primo comando si avviano i motori ed il pilota prende posto nell'interno del carro; al secondo prendono posto i mitraglieri.

70.- Per iniziare la marcia, il comandante di plotone dà il segnale di avanti facendolo precedere dal segnale attenzione e mette in moto il proprio carro nella direzione voluta; gli altri carri iniziano immediatamente il movimento, regolandosi sul carro del comandante di plotone.

71.- Se la marcia deve essere iniziata con distanze differenti da quella già tenuta nella formazione da fermo, il comandante di plotone al comando motori premette il comando: avanti in colonna (od in linea) serrata (o aperta) (a... passi).

Il movimento viene iniziato con le modalità di cui al precedente numero e alla distanza indicata.

72.- Per fermare il reparto, il comandante di plotone richiama l'attenzione dei capi-carro col segnale attenzione: quindi dà il segnale di alt e arresta il proprio carro.

Gli altri carri, regolandosi su quello del comandante e rettificando, se del caso, la loro posizione sulla destra della strada, si fermano anch'essi, ad una distanza non inferiore a 5 passi.

73.- Con gli equipaggi a terra al comando verifica, i piloti verificano il proprio carro nel modo prescritto coadiuvati dai mitraglieri.

Terminata la verifica ciascun capo-carro si reca a riferire al comandante del plotone.

74.- Cambiamenti di formazione. - Per passare dalla formazione di colonna a quella di linea:

- linea (serrata o aperta)

il primo carro comune va a disporsi a destra del carro del comandante del plotone; il secondo e il terzo a sinistra.

75.- Per passare dalla formazione di linea a quella di colonna;
- colonna (serrata o aperta).

il carro del comandante del plotone inizia o accelera la marcia; gli altri si accodano a cominciare da quello di destra.

76.- Per passare dalla linea e dalla colonna allo stormo:

- a stormo :

il comandante del plotone inizia il movimento regolando la velocità; gli altri carri si dispongono come è detto al n.64.

77.- Quando il plotone dalla formazione di colonna doppia debba avanzare nella formazione di colonna o di linea il comandante del plotone, prima di iniziare il movimento, dà verbalmente ai capi-carro le relative istruzioni.

78.- Il Combattimento del plotone. - Il plotone costituisce l'unità minima per l'impie-

go dei carri veloci; in esso il collegamento fra carro e carro deve essere normalmente mantenuto a vista.

Gli equipaggi devono essere addestrati a regularsi per imitazione.

79. Il comandante del plotone carri veloci assegnato ad una unità, prende posto normalmente presso il comandante di essa e non lo abbandona che per guidare i carri sul nemico al momento giusto.

A tal uopo è indispensabile che il comandante dei cv. sappia valersi di un mezzo che gli consenta di mantenersi affiancato al comandante celere (cavallo, motocicletta) per passare al carro non appena abbia ricevuto il suo compito.

80. Il comandante del plotone, ricevuto il compito impartisce gli ordini ai capi-carro e stabilisce le modalità per gli eventuali rifornimenti. Si assicura di essere stato compreso.

La conoscenza del compito del reparto da parte degli equipaggi è condizione essenziale per assicurare all'azione il successo.

81.- Spetta al comandante del plotone indicare sul terreno gli itinerari, i punti di riferimento, stabilire le formazioni e le modalità con le quali il plotone deve muovere e sostare, l'obiettivo o gli obiettivi di ciascun carro, il luogo di riunione dopo l'attacco, le modalità per i rifornimenti in relazione al compito del plotone.

82.- I carri del plotone evitano di disporsi in fila e avanzano sui rispettivi obiettivi cercando di sfruttare velocità e copertura specialmente se è probabile la presenza di armi anticarro.

83.- La velocità dell'attacco dei carri, il tempo occorrente al percorso, deve essere preventivamente calcolata e notificata al comandante dei celeri dal comandante dei carri salvo imprevisti.

84.- La formazione di combattimento del plotone carri veloci sopra una fronte di 50 m. deve tendere alla linea, con le ali leggermente avanzate rispetto al centro.

I carri tuttavia avanzeranno in pratica in qualsiasi altra formazione imposta dal terreno o dalla situazione. L'ampiezza degli intervalli e delle distanze costituisce sempre misura di sicurezza dalle offese anticarro e conferisce all'azione uno sviluppo favorevole alla manovra dei reparti che seguono.

85.- Nella sua azione, il plotone deve far massa di effetti morali e materiali sul nemico ed a tal'uopo i 4 carri che lo compongono devono procurare di giungere contemporaneamente sui rispettivi obiettivi, e ripartirsi di iniziativa i nuclei avversari, quando non vi sia stata assegnazione di precisi obiettivi.

86.- I singoli carri regolano la loro avanzata su quella del comandante del plotone

evitando di attendersi l'uno l'altro per non offrire bersaglio alle armi anticarro.

87.- Qualora il carro del comandante si arresti per guasti od altro motivo, i carri del reparto continuano senza esitazione il loro movimento sugli obbiettivi e si orientano sul carro del comandante che subentra.

88.- Se l'azione non si risolve per ragioni di terreno od altre impreviste, ciascun carro regola il movimento sul carro del comandante del plotone.

89.- Se l'attacco prende vigore per il giungere tempestivo di nuovi reparti o riesce in settore attiguo anzichè nel proprio, il plotone carri veloci vi concorre senz'altro di iniziativa per estendere il successo.

90.- I carri giunti sul nemico non si fermano nè attendono elementi cooperanti, ma vivacemente, con l'urto e col fuoco, tengono in soggezione l'avversario, ricacciando tentativi di reazione. In ogni caso non si fermano: ma dominano il campo di battaglia e proseguono verso gli obbiettivi successivi secondo il compito.

91.- Per disimpegnare un reparto minacciato da forze soverchianti, i carri di preferenza si dirigono contro il fianco ed il tergo avversario, per attirare l'attenzione e l'offesa nemica e dar modo al reparto cooperante di sottrarsi alla pressione.

92.- Schemi di esercitazioni per il plotone :

a) progressivo addestramento alla marcia diurna ~~e~~ notturna su strada;

b) gare di stima a vista del terreno in relazione al tempo necessario a percorrerlo (fra i 4 equipaggi del plotone);

c) gara di condotta del carro a sportelli aperti; a sportelli chiusi; equipaggi con la maschera antigas (fra i 4 equipaggi del plotone);

d) gara di tiro a carro in movimento (fra i 4 equipaggi del plotone);

e) avanzata del carro contro un obiettivo (segnato da bandiera) per la via più facile;

f) avanzata del carro contro un obiettivo con la probabile presenza di arma anticarro;

g) esercizi di caccia alle mitragliatrici (rappresentate da bandiere che si rivelano improvvisamente, qualcuna anche in posizione impraticabile al carro);

h) esercizio di appiedamento di mitragliatrice (un paio di volte durante il periodo di addestramento);

i) esercizi di agguato con ripresa del movimento al rivelarsi dell'avversario (rappresentato da bandiera);

l) esercizi di avanzata del plotone in terreno vario entro obiettivi fermi, sfruttando le più adatte formazioni, la copertura del terreno ed esercizi di avanzata contro obiettivi in movimento con la massima velocità consentita dal terreno (gli obiettivi rappresentati da bandiere con uomini a piedi (fermi) o a cavallo (in movimento);

m) esercizi di occultamento del reparto in terreno vario per sottrarsi al tiro anti-carro (queste armi rappresentate dall'apparizione di bandiere);

n) esercizi di ripresa dell'azione da altro itinerario;

o) esercizi di agguato del plotone in prossimità delle rotabili;

p) esercizi di abbandono della strada determinato dall'improvviso apparire dell'avversario in terreno vario (rappresentare l'avversario con bandiere di vario colore secondo la specie);

q) esercizi di riunione del plotone ad azione ultimata (indicare con bandiera la linea degli obiettivi e dare il punto di riunione);

r) esercizi di ripresa del movimento dal punto di riunione (determinata dall'apparizione di altre bandiere al di là della linea degli ultimi obiettivi);

s) esercizi di disimpegno di un reparto minacciato da forze soverchianti (rappresentare i due avversari con bandiere di diverso colore lasciando al comandante di plotone la scelta della direzione di attacco);

t) esercizi di marcia in terreno vario artificialmente annessato (con l'eventuale ausilio di appiedati);

u) esercizi di riattamenti stradali - lavori di zappatore in campagna con mezzi di circosanza.

CAPO V°

ADDESTRAMENTO DELLO SQUADRONE

^^^^^^

C A P O V°

ADDESTRAMENTO DELLO SQUADRONE

93.- Istruzione formale. - Lo squadrone comprende un comando di squadrone e tre plotoni di combattimento.

Il comando di squadrone comprende: il comandante, il carro del comandante, due carri di riserva, il personale dei servizi.

94.- Il personale del comando di squadrone non partecipa alle istruzioni formali dello squadrone sui carri; esso però, con alcuni o con tutti i suoi elementi prende parte, di norma, alle esercitazioni dello squadrone, quando siano portati al seguito, gli autoveicoli ruotati.

95.- Il comandante dello squadrone in combattimento, nelle esercitazioni, nelle riviste e parate, prende posto nel proprio carro; durante l'istruzione che svolge .

96. - Le formazioni : - le formazioni dello squadrone sono :

- colonna (serrata o aperta) ;
- linea (serrata o aperta) ;
- linea a destra (o sinistra) ;
- colonna di plotoni a stormo ;
- linea di plotoni a stormo ;

sono normali le formazioni di colonna e linea; per le formazioni per le quali non sia stabilita l'apposita segnalazione, il comandante dello squadrone dà verbalmente ai comandanti di plotone le necessarie istruzioni.

97.- Nella colonna i plotoni in colonna sono disposti uno dietro all'altro, in ordine amministrativo, con il carro del comandante dello squadrone in testa. Distanza fra i plotoni da 10 a 40 passi (colonna serrata o aperta).

98.- Nella linea i plotoni sono disposti sulla stessa linea, il primo al centro il secondo a destra il terzo a sinistra; il carro del comandante dello squadrone al centro della formazione sulla sinistra del carro del centro e sul comune allineamento.

Intervallo fra i plotoni rispettivamente da 10 a 40 passi (serrata o aperta).

99.- Nella linea di plotoni a stormo i plotoni sono disposti a stormo sullo stesso allineamento, il primo al centro, il secondo a destra il terzo a sinistra; il carro del comandante dello squadrone al centro della formazione a 10 passi innanzi alla linea dei comandanti di plotone. Intervallo fra i plotoni da 10 a 40 passi.

100 - Nella colonna di plotoni a stormo i plotoni sono disposti a stormo l'uno dietro all'altro in ordine amministrativo; il comandante dello squadrone 10 passi innanzi al comandante del plotone di testa. Distanza fra i plotoni da 10 a 40 passi.

101.- Lo squadrone può anche assumere le formazioni di plotoni affiancati, linea di colonne, e colonna di plotone in linea.

Nella formazione di plotoni affiancati lo squadrone si dispone con i plotoni in colonna (serrata o aperta) l'uno di fianco all'altro, il primo al centro il secondo a destra il terzo a sinistra; i carri dei comandanti di plotone sullo stesso allineamento; quello del comandante dello squadrone al centro della formazione e 10 passi innanzi alla linea dei comandanti di plotone. -

Nella formazione di linea di colonne i carri sono disposti come a plotoni affiancati con l'intervallo di spiegamento fra plotone e plotone.

Nella colonna di plotoni in linea, i plotoni si dispongono l'uno dietro l'altro, in ordine amministrativo a 10 passi di distanza; il carro del comandante dello squadrone 10 passi innanzi al centro del 1° plotone.

102.- Movimenti. - Per mettere in movimento lo squadrone, per eseguire i cambiamenti di formazione o variazioni di intervalli o distanze, il comandante dello squadrone dà istruzioni o segnali analoghi a quelli indicati per il comandante del plotone.

103.- Cambiamenti di formazione - Per passare dalla formazione di colonna a quella di linea:

- linea (serrata o aperta)

il 2° plotone va a disporsi a destra sullo stesso allineamento del plotone di testa;
il 3° plotone, contemporaneamente va a disporsi a sinistra e sullo stesso allineamento del plotone di testa; entrambi prendono dal plotone di testa l'intervallo prescritto.

104. - Per passare dalla formazione di linea a quella di colonna:
- colonna (serrata o aperta).

Il carro del comandante dello squadrone inizia o continua la marcia, seguito dal plotone centrale in colonna; quello di destra e sinistra si incolonnano successivamente alla distanza prescritta.

105.- Formazione di linea a destra e linea a sinistra.- E' la formazione più adatta per esercitare i reparti ad uscire dalle strade.

Per effettuare la trasformazione, il comandante conserva o rallenta l'andatura della colonna e mediante un giro a destr (o sinistr) porta il proprio carro in terreno vario dirigendosi sull'obiettivo. Tutti i carri della colonna girano a destra (o a sinistra) contemporaneamente e si dirigono anch'essi sull'obiettivo.

La formazione di linea risulta così con i comandanti sulla sinistra (o destra) dei rispettivi reparti. Il comandante di squadrone accelerando l'andatura cerca di disporsi al centro della formazione e 10 passi innanzi.

106.- Il combattimento dello squadrone.- Lo squadrone è l'unità di addestramento.

Nello squadrone il comandante deve tendere a portare la preparazione dei plotoni al massimo livello ed a sviluppare la capacità tecnica e la personalità tattica dei comandanti di plotone.

107.- Nell'impiego del reparto il comandante dello squadrone si regola secondo quan-

to è detto per il plotone, tenuto conto della maggior forza dell'unità e dell'importanza e numero degli obiettivi ad essa assegnati.

108.- Particolare importanza ha il dosamento dei carri in relazione alle direzioni di avanzata, alla percorribilità, ai punti di obbligato passaggio. In base a questi elementi il comandante dello squadrone ripartisce tra i plotoni, gli obiettivi.

109.- Il comandante dello squadrone carri veloci che riceve ordine di ripartire i suoi plotoni fra diversi reparti cooperanti, svolge la propria azione personale in relazione agli ordini che riceve di volta in volta.

110.- Schemi di esercitazioni per lo squadrone :

- a) progressivo addestramento alle marce diurne e notturne;
- b) gara di stima a vista del terreno in relazione al tempo necessario per percorrere lo (fra gli equipaggi classificati primi nelle gare di plotone);
- c) gara di condotta del carro (come è detto per il plotone; fra gli equipaggi classificati primi nelle gare di plotone);
- d) gare di tiro (come è detto per il plotone) fra gli equipaggi classificati primi nelle gare di plotone);

Supposti :

- e) appoggio ad un gruppo o battaglione di avanguardia celere ;

- f) appoggio ad un gruppo di squadroni nell'azione a cavallo;
- g) concorso nell'azione di un gruppo appiegato o di un battaglione contro truppe in posizione non organizzata;
- h) concorso nell'azione di un gruppo a cavallo nell'occupazione preventiva di un punto caratteristico;
- i) concorso nell'azione di passaggio di un guado; di una stretta; di un passaggio obbligato;
- l) concorso nell'azione di elementi celeri incaricati di proteggere il ripiegamento di una unità di fanteria;
- m) squadrone di scorta a truppe autoportate (rappresentare testa e coda dell'autocolonna con gli autocarri dello squadrone ed agire poi col reparto in modo da dare sicurezza alla colonna durante lo sbarco delle truppe dagli autocarri);
- n) squadrone in sosta in vicinanza del nemico;
- o) squadrone in sosta in lontananza del nemico ;
- p) lavori da zappatore in campagna.

C A P O VI°

ADDESTRAMENTO DEL GRUPPO

C A P O VI°

ADDESTRAMENTO DEL GRUPPO

111.- Istruzione formale.- Il gruppo comprende un comando di gruppo e due squadroni carri veloci.

Il comando di gruppo comprende: il comandante (aiutante maggiore in 2^a) il carro veloce del comandante del gruppo; una squadra maggioranza; una squadra riparazioni e ricupero carri guasti; un autotirapelle.

112.- Quando il gruppo debba compiere movimenti e trasformazioni tutto riunito, il suo comandante, a seconda delle circostanze, dà verbalmente ai comandanti di squadrone ordini relativi alla formazione, successione, intervalli e distanze.

Movimento e trasformazione vengono eseguiti per squadroni al comando (segnalazione) dei rispettivi comandanti.

113.- Combattimento del gruppo. - L'azione del comandante del gruppo e le modalità d'azione del gruppo stesso sono analoghe a quelle indicate per lo squadrone, con le varianti dovute alla maggiore forza impiegata.

114.- Il comandante del gruppo stabilisce e mantiene l'unità di indirizzo nell'addestramento degli squadroni.

Seemprechè possa, provvede affinché gli squadroni inseriscano le proprie esercitazioni tattiche nelle esercitazioni di altre truppe.

115.- Nel gruppo si accentrano i mezzi per il funzionamento dei servizi. L'organizzazione dei servizi, che spesso devono ramificarsi fra gli squadroni agenti separatamente, spetta al comandante del gruppo, nonché il movimento degli scaglioni di rifornimento e recupero ed il collegamento con gli organi tecnici e i comandi superiori.

116.- Schemi di esercitazioni per il gruppo.

a) gara di stima a vista del terreno in relazione al tempo necessario per percorrerlo (fra gli equipaggi primi classificati nelle gare di squadrone);

b) gara condotta del carro (come è detto per il plotone; fra gli equipaggi primi classificati nelle gare di squadrone);

c) gara di tiro (come è detto per il plotone); (fra gli equipaggi classificati primi nelle gare di squadrone);

d) casi pratici di rifornimento carburanti in marcia, in combattimento; rifornimento munizioni;

e) casi pratici di riparazioni con impianto di autofficina;

f) costituzione di basi di partenza e predisposizione di scaglioni di rincalzo e riserve.

117.- Schema di un'organizzazione di una base per l'azione di una unità carri veloci: Posizione raccolta: immediatamente sul rovescio dei punti di sbocco; occultata: occupata all'ultimo momento, il più avanti possibile; mascheramento di rumori.

1° scaglione di "combattimento". - Alle posizioni di raccolta fronte agli sbocchi.

2° scaglione "avanzate". - Pronto, dislocato al coperto, a distanza dettata dal terreno, dalla situazione, non deve essere coinvolto al principio dell'azione.

Mezzi organicamente assegnati :

4 carri veloci riserva degli squadroni ;

4 autocarri "dovunque" degli squadroni ;

1 autocarro "dovunque" del gruppo;

motocicli degli squadroni ;

motocicli del gruppo.

- sui "dovunque" di ogni squadrone :

4 fusti di benzina

4 latte di olio

1 cassa attrezzi ricambio

2 barili d'acqua

2 casse cartucce

4 piloti riserva.

LE SOSTE

118.- Le soste. - Le unità carri veloci devono sottrarsi alla possibilità di essere colpite dal fuoco delle mitragliatrici e devono premunirsi dall'offesa aerea, con le norme comuni alle altre armi.

119.- Il reparto che deve sostare, abbandona la strada e si inoltra in terreno variamente coperto dagli aerei ed in condizioni di poter riprendere agevolmente il movimento.

Ogni comandante procura di trovarsi in posizione centrale rispetto al proprio reparto. La sua prima cura è quella di riconoscere il terreno circostante, gli sbocchi e le accidentosità che il terreno presenta.

120.- Se possibile, è bene non alterare l'aspetto naturale degli sbocchi e del terreno con lavori di adattamento. Qualora essi siano necessari occorre ripristinare dopo l'azione l'aspetto del terreno.

121.- I reparti carri veloci sostano sotto la protezione dei reparti con i quali operano.

122.- Nel posto di sosta, si compiono le operazioni di rifornimento di manutenzione e eventualmente di riparazione dei carri.

123.- E' conveniente arretrare adeguatamente rispetto alle offese avversarie il posto di sosta, tenuto conto della rapidità con la quale i carri veloci possono raggiungere i reparti cooperanti alla ripresa dell'azione.

124.- In caso di allarme diurno e notturno gli equipaggi prendono posto nei carri e rimangono in posto o muovono secondo ordini prestabiliti.

C A P O VII°

CASI PARTICOLARI D'IMPIEGO

C A P O VII°

CASI PARTICOLARI D'IMPIEGO

125.- Scorta truppe motorizzate.- Ad unità carri veloci può essere affidata la protezione di reparti *motorizzati*.

Non possono sventare attacchi ed agguati; ma reagendo immediatamente alle offese nemiche, agevolano alle truppe la assunzione della formazione di combattimento.

126.- Per garantire lo sbarco delle truppe dagli autocarri o la presa di posizione delle artiglierie, i carri veloci incrociano in corrispondenza delle direzioni più pericolose.

Appena possibile tale servizio dei carri deve essere integrato e poi sostituito dai primi reparti sbarcati dagli automezzi.

I carri veloci si raccolgono allora in località prestabilita per essere riforniti e essere pronti a nuovo impiego.

127.- In montagna.- L'impiego di carri veloci in montagna raramente può prescindere dalle mulattiere. Per combattere, i carri devono uscirne sfruttando allargamenti e pianori.

128.- Nella marcia in montagna il posto dei carri è, di massima, alla testa della colonna o degli scaglioni.

129.- L'azione dei carri in montagna dà particolare incremento al compito delle avanguardie per occupazione di colli, strette, località importanti.

130.- Può convenire all'avanguardia di far marciare con i carri pochi uomini a piedi col precipuo compito di rimuovere all'occorrenza qualche ostacolo che i carri non siano in grado di rimuovere con l'urto; uomini che possano trovare facilmente, in montagna, protezione nel terreno o dietro i carri stessi.

131.- Nell'impiego in retroguardia, i carri svolgono azione ritardatrice, ripiegano sulla strada e appostati in agguato nel terreno laterale, bene occultati e pronti a muovere. Mantengono il possesso della strada dominandola col fuoco d'infilata di curva in curva o puntano contro la testa della colonna inseguente per arrestarne la marcia con l'urto e col fuoco alle brevissime distanze.

132.- Nei terreni boscosi o fittamente coperti. - Nei terreni boscosi i carri veloci non possono agire se gli alberi non sono alquanto radi o se mancano carrareccie, tagliate etc.

133.- Dal bosco di alto fusto, senza sottobosco, con gli alberi distanziati da 1,50 a 2 metri, al bosco ceduo o con fitto sottobosco, complicato da natura rocciosa del terreno, vi è una gradazione di percorribilità ai carri che deve essere considerata.

134.- Il carro veloce può trovare passaggi e campi d'azione sia per agire entro la

striscia marginale, sia per internarsi, secondo la radezza e la natura del sottobosco, sia infine per sfruttare le tagliate, le mulattiere e le piste che intersecano il bosco.

135.- Nell'attacco di un bosco, i carri, di massima, precedono il movimento del reparto che li impiega, puntando specialmente contro i salienti del margine boscoso, poscia verso l'interno del bosco, accompagnati da uomini a piedi per reciproco appoggio o ausilio e per l'immediato sfruttamento dei successi locali.

136.- Nei terreni boscosi l'intervallo fra carro e carro può essere ridotto a pochi passi non essendo da temere, nel bosco, il fuoco dell'artiglieria, e non essendo generalmente agevole da parte dell'avversario l'uso delle armi anticarro.

137.- Negli abitati. - Carri che precedono l'attacco evitano di avventurarsi nell'interno dell'abitato ma lo aggirano e lo oltrepassano dopo di che, a seconda della sensazione e delle informazioni delle truppe cooperanti vi possono penetrare, tenendo presente che l'azione dei carri contro difensori appostati nelle case, è sterile, mentre è facile cadere in imbottigliamenti.

138.- Nella impossibilità di entrare nell'abitato i carri coordinano più strettamente la loro azione con quella delle altre truppe agendo col fuoco ed eventualmente con l'urto, per dare modo al reparto che li impiega di penetrare.

139.- Nell'oscurità è nella nebbia. - La preparazione dell'azione coi carri dovrà esse-

re spesso iniziata e compiuta di notte e con nebbia; in queste circostanze uomini appiedati agevolano il movimento dei carri.

140.- L'ausilio di appiedati è indispensabile nel caso di attraversamento di zone arti ficialmente annebbiare.

C A P O V I I I °

ADDESTRAMENTO DEI REPARTI AL TIRO

C A P O VIII.

ADDESTRAMENTO DEI REPANTI AL TIRO

141.- Generalità.- Il fuoco a carro fermo è efficacissimo perchè il tiratore spara da una posizione protetta e relativamente comoda.

Il fuoco a carro in movimento perde di efficacia materiale in relazione al continuo ed accentuato traballamento del carro rispetto al bersaglio, in genere poco visibile. Il fuoco dal carro in movimento è perciò di effetto prevalentemente morale e deve essere riservato ai momenti decisivi e alle brevissime distanze.

142.- L'organizzazione dei tiri è affidata ai comandanti di gruppo cv. - La direzione è affidata ai comandanti di squadrone per i tiri di questa unità, ai comandanti di plotoni per i tiri di plotone.

143.- Le distanze di tiro non superano di massima, i 500 metri.

144.- I tiri dal carro si eseguono dopo che il personale abbia effettuate due lezioni di tiro da recluta e due lezioni di tiro di perfezionamento con la mitragliatrice a terra.

145.- Dal carro si eseguono soltanto i tiri di combattimento.

146.- Al tiro dal carro prendono parte i mitraglieri ed i piloti, ufficiali e sottufficiali compresi.

147.- Al tiro di recluta e di perfezionamento con la mitragliatrice a terra prendono parte tutti i componenti dell'unità.

148.- Tiri di combattimento.- I tiri di combattimento sono eseguiti per plotone, in poligoni naturali, con un supposto tattico assai semplice, che è notificato al comandante del plotone all'atto di iniziare il tiro, sul posto.

149.- La formazione per l'esecuzione del tiro è lo stormo o la colonna di plotoni a stormo quando il tiro è fatto da reparti superiori al plotone.

1° Esercizio di tiro col carro diretto sui bersagli.- Ad ogni carro è assegnato un obbiettivo (gruppo di sagome di uomo in piedi, a terra, in ginocchio; bersaglio indicante arma anticarro); obbiettivo che costituisce bersaglio e metà del movimento del carro.

Quando il terreno renda ben visibili i bersagli, il carro si arresta per mirare ed eseguire una raffica di 5-6 colpi, indi riprende il movimento alternandovi nuove soste fino a raggiungere l'obbiettivo ed a sopraffarlo (oltrepassarlo).

Nei 200 metri del percorso il mitragliere esegue il tiro (un caricatore).

2° Esercizio di tiro contro bersagli laterali rispetto all'obbiettivo; organizzato come i precedenti per quanto riguarda il tiro sulla fronte.

Dal momento in cui i carri iniziano il movimento (metri 200 dall'obbiettivo), si rivelano successivamente, nel poligono naturale lateralmente ed obliquamente in avanti, gruppi animati (sagome e bersagli come è detto sopra).

Ogni carro continuando nel suo compito verso l'obiettivo si arresta brevemente spara anche sui detti gruppi animati, avendo l'avvertenza di tirare negli intervalli fra carro e carro.

La distanza di tiro nel 2° esercizio è portata a 300 metri, durante i quali il mitragliere esegue il tiro (due caricatori).

Risultati del tiro. - Vengono rilevati dagli zappatori al termine di ciascuna ripresa di tiro.

Si tiene conto:

- a) del numero dei colpi messi nei bersagli e nelle sagome;
- b) del numero dei bersagli e sagome colpite;
- c) del numero dei colpi messi nei bersagli rappresentanti armi anticarro (da valutarsi a parte);
- d) del tempo impiegato da ciascuna ripresa per percorrere i 200 o 300 metri del percorso di tiro (precedentemente calcolato nel tempo dal direttore del tiro);
- e) della durata dei tempi nei quali i carri si sono esposti, fermi, alle offese delle armi anticarro;
- f) dell'abile ed opportuna scelta degli itinerari da parte dei carri, in relazione al compito ed alla regolarità dei collegamenti fra carro e carro; fattori apprezzati

discrezionalmente dal direttore del tiro;

150.- Negli esercizi di tiro gli opportuni spostamenti degli obbiettivi devono dare luogo a cambiamenti di percorsi; per modo che ogni carro percorra possibilmente un percorso nuovo.

CAPO IX°

ISERVIZI

C A P O I X

I S E R V I Z I.

151.- Premessa.- Il compito di assicurare il funzionamento dei servizi è di spettanza del comandante del gruppo o del comandante di unità inferiore autonoma.

152.- Il personale ed i materiali per i servizi sono indicati negli organici di guerra dei reparti carri veloci.

Il comando di gruppo dispone inoltre di un ufficiale inferiore al materiale che sovrintende alle piccole riparazioni degli autoveicoli e dei materiali vari e provvede al rifornimento di essi e delle materie di consumo.

Egli si vale della squadra riparazioni e ricupero carri guasti.

153.- I mezzi per il trasporto dei materiali e delle materie di consumo, per i rifornimenti e riparazioni sono :

- a) gli autocarri degli squadroni;
- b) l'autodrappello di comando di gruppo;
- c) l'autofficina del gruppo;

e per le unità autonome inferiori al gruppo:

- d) l'autocarro di soccorso stradale, che trasporta il necessario per le riparazioni speditive da eseguirsi presso l'unità.

134.- Nella posizione di raccolta del gruppo, viene impiantato il posto di rifornimento avanzato mediante autoserbatoi -benzina o mediante rimorchio serbatoi-benzina trainati dagli autocarri pesanti del comando di gruppo.

Analoghe modalità vengono seguite per le unità inferiori al gruppo, tenendo presente che, di massima, il rifornimento per queste sarà fatto a mezzo fusti.

155.- Il comandante del gruppo o i comandanti di squadrone stabiliscono la località di impianto e le modalità di funzionamento del posto di rifornimento. Questo deve essere :

- a) defilato al tiro, o almeno, alla vista del nemico;
- b) facilmente rintracciabile ;
- c) su strada percorribile dagli autocarri;
- d) in posizione possibilmente centrale rispetto ai reparti da rifornire.

156.- Funzionamento dei servizi.- I vari servizi, per i carri veloci, funzionano di massima con le stesse modalità stabilite dall' "Addestramento della cavalleria".

157.- Per il servizio sanitario, dal momento in cui l'unità cv. (gruppo, squadrone, plotone), raggiunge l'unità che ne sfrutta l'azione e durante il tempo in cui rimane con essa, l'unità cv. si vale del posto di medicazione della unità appoggiata.

158.- Per il servizio delle munizioni, poichè quelle in dotazione ai singoli carri sono generalmente sufficienti ai bisogni in rapporto all'autonomia del carro, il rifornimento viene fatto contemporaneamente al rifornimento del carburante.

159. - I viveri di riserva, meno una razione che è in consegna al soldato, ed i viveri ordinari sono trasportati con gli autocarri del plotone comando di gruppo o con gli autocarri dello squadrone.

160. - Rifornimento del materiale cv. e delle materie di consumo.

La direzione di questo servizio compete al comandante del gruppo il quale per il funzionamento, si vale:

- a) dell'ufficiale al materiale;
- b) del sottufficiale capo-meccanico;
- c) della squadra riparazioni e recupero carri guasti ;
- d) dell'autodrappello;
- e) dell'autofficina.

Nei reggimenti di cavalleria, per le necessità degli squadroni cv., provvede con gli analoghi organi il maggiore al materiale.

161. - Per il primo rifornimento dei carri ogni squadrone dispone di due carri di riserva. Per i rifornimenti ulteriori, il gruppo o lo squadrone rivolgono le richieste al comando da cui dipendono.

162. - Per quanto riguarda materie di consumo (carburanti-lubrificanti-petrolio-stracci-carburo) il gruppo o lo squadrone ~~e lo squadrone~~ dispongono di una scorta la cui enti-

tà viene fissata in base alle esigenze di impiego.

Per i successivi rifornimenti il comandante dell'unità cv. inoltra direttamente le richieste al parco automobilistico viciniore, effettuando i prelevamenti con mezzo e personale proprio.

163.- Ricupero e riparazioni. - Al ricupero degli autoveicoli resisi inefficienti o comunque abbisognevoli di riparazioni, nonché al loro avviamento al luogo di funzionamento dell'autofficina provvedono i comandanti di squadrone con i mezzi e personale a loro disposizione.

164.- Le riparazioni speditive agli autoveicoli vengono compiute presso gli squadroni con il personale ed i mezzi di cui ogni squadrone dispone sul proprio autocarro di soccorso stradale.

165.- Le piccole riparazioni vengono eseguite presso le autofficine.

L'ufficiale al materiale giudica sulla entità delle riparazioni, sul tempo occorrente, stabilisce le precedenze, invigila sull'esecuzione dei lavori, dà le disposizioni per il rinvio ai reparti degli autoveicoli riparati.

166.- Le medie e le grandi riparazioni vengono eseguite presso il parco automobilistico viciniore, che provvede, se del caso, all'immediata sostituzione.

C A P O X°

ESERCITAZIONI ANNUALI DELLE TRUPPE CELERI

C A P O X°

ESERCITAZIONI ANNUALI CON LE TRUPPE CELERI

167.- L'addestramento delle unità carri veloci al combattimento riesce proficuo solo se inserito in quello delle truppe celeri.

Occorre quindi che, ultimato l'addestramento individuale e l'addestramento formale dei reparti, si inizi senz'altro quello al combattimento in cooperazione con le unità celeri, con un programma sempre più complesso, da svolgersi sia con i reparti dei corpi di appartenenza dei carri, sia con altri reparti celeri e anche da fanteria di stanza nella stessa sede dei carri, sia infine con reparti dei presidi vicini, inviandovi appositamente reparti di carri o predisponendo esercitazioni nel territorio interposto.

Base indispensabile dell'addestramento è che le truppe cooperanti coi carri, abbiano prima dell'inizio dell'esercitazione di insieme, una sufficiente conoscenza delle caratteristiche e possibilità dei carri.

A tale fine il ciclo delle esercitazioni in comune dovrà comprendere :

- 1° un periodo preparatorio (da compiersi)
- 2° un periodo di addestramento al combattimento (in guarnigione
- 3° un periodo applicativo da compiersi nelle esercitazioni d'arma delle truppe celeri e nelle grandi esercitazioni.

168. - Periodo preparatorio. - Il carro viene mostrato alle truppe celeri, mettendo in luce le caratteristiche; quindi lo si fa muovere alle varie velocità, prima in terreno facile poi in altri man mano più difficili, variando la natura degli ostacoli ed aumentandone le difficoltà sino al limite delle possibilità dei carri.

Si darà infine una spiegazione dei segni di riconoscimento dei carri ed una prova di funzionamento dei mezzi di collegamento di cui essi dispongono.

169. - Periodo di addestramento al combattimento. - Comprende esercizi preparatori di soli reparti carri veloci ed esercitazioni di insieme.

I primi tenderanno a dare alle truppe celeri una dimostrazione pratica delle modalità di condotta dei carri veloci in combattimento (formazione di attacco-collegamento fra carri-azione di urto e di fuoco-soste-riunione dopo l'attacco, etc.).

Le esercitazioni di insieme comprenderanno gli episodi caratteristici del combattimento nella cooperazione tattica fra carri veloci e truppe celeri.

Tali episodi sono sinteticamente indicati negli schemi di esercitazione compresi nel presente regolamento.

In tutte le esercitazioni il nemico dovrà essere sempre rappresentato almeno da pochi elementi di imbastitura mettendo in particolare evidenza i nidi di mitragliatrici che costituiranno mèta del movimento dei carri.

170.- Periodo applicativo.- Alcune esercitazioni del periodo di addestramento al combattimento verranno riprodotte durante il campo d'arma delle truppe celeri, dai soli carri veloci integrati dall'esecuzione di tiri a pallottola da parte dei carri, così da avvicinare le esercitazioni stesse alle azioni reali di guerra.

Ultimate queste esercitazioni a fuoco di specialità, i reparti carri veloci ne svolgeranno altre in cooperazione con reparti celeri, con l'impiego di fuoco a salve o a pallottola secondo le prestabilite modalità di svolgimento dei vari episodi.

Queste esercitazioni hanno lo scopo principale di perfezionare i reparti celeri nello sfruttamento dell'azione tattica dei carri, e, subordinatamente, quello di completare l'addestramento al combattimento dei reparti carri veloci medesimi.

All'inizio delle grandi esercitazioni (divisionali o grandi manovre) i carri vi parteciperanno con i celeri o con altre truppe, sia per esercitare i vari comandi al loro impiego, sia per rendere i carri familiari alla maggior quantità di truppe, facendo constatare il rendimento e le possibilità in terreno vario e nelle diverse fasi dell'esplorazione e dell'intervento nella battaglia.

C A P O X I °

ARMI E DIFESA ANTICARRO

C A P O X I .

V A R I E

ARMI E DIFESE ANTICARRO

171.- Affinchè le difese anticarro siano disposte in modo rispondente allo scopo, è molto utile una sommaria conoscenza delle possibilità tecniche dei carri nemici, onde contrapporre ai loro movimenti ostacoli che non siano in grado di superare.

172.- Si considerano le difese sotto due aspetti: armi anticarro (mobili) e difese anticarro (statiche).

Le armi anticarro tendono alla distruzione del carro; esse sono in crescente adozione in tutti gli eserciti in contrapposto all'incremento della meccanizzazione e sono soggette a variazioni continuamente.

173.- La difesa anticarro impedisce o ritarda il movimento del carro e pone gli equipaggi alla mercè delle armi anticarro.

Nessuna preda bellica è più fruttuosa del carro veloce, perchè esso, rivolto contro le sue stesse provenienze, aggiunge al danno l'inganno, con effetti incalcolabili.

E' perciò impegno d'onore degli equipaggi non abbandonare mai il carro e difenderlo o

inutilizzarlo in caso estremo a costo della propria vita.

174.- La difesa anticarro è generalmente predisposta in punti di obbligato passaggio. Da ciò la necessità di non avventurarsi con intieri reparti specialmente in colonna in località che abbiano carattere di "stretta".

175.- I carri veloci si difendono dall'insidia anticarro soprattutto con la provvidenza e l'astuzia dei comandanti di reparti e degli equipaggi.

Gli equipaggi devono esercitarsi a frustrare abilmente le difese anticarro ed a presagire con l'attento apprezzamento della situazione delle tracce e degli indizi sul terreno.

E' buona regola il sondaggio preventivo dei luoghi sospetti per non cadere in imboscate con intieri reparti.

COMBATTIMENTO FRA CARRI ED AUTOBLINDO

176.- Il carro veloce si scaglia contro un carro armato avversario allorchè, "ultima ratio" soltanto così può salvare un reparto dalla sorpresa di una incursione, micidiale specialmente su strada.

Lo scontro fra i carri armati è altrimenti da evitarsi perchè può provocare la distruzione del carro attaccante quand'anche danneggi l'avversario.

Presentandosi però la inevitabilità di uno scontro il carro veloce deve sfruttare la propria velocità per colpire violentemente l'avversario di fianco e lanciario fuori strada o colpirlo sugli organi di locomozione in modo da provocare lo scingolamento.

177.- Contro autoblindo, il carro veloce si scaglia regolarmente.

COMPOSIZIONE DEI REPARTI CARRI VELOCI

Gruppo carri veloci

comprende :

- 1 comando di gruppo ;
- 2 squadroni carri veloci.

Comando di gruppo carri veloci

comprende :

- il comandante e gli ufficiali del comando ;
- un plotone comando.

Plotone comando di gruppo

comprende:

- il comandante;
- una squadra maggioranza;
- una squadra servizi;
- una squadra riparazioni e recupero carri guasti ;
- un autodráppello

Squadroni carri veloci

Comprende :

- il comandante ;
- plotone comando ;
- 2 plotoni carri veloci.

Plotone comando dello squadroni

Comprende :

- il comandante ;
- il carro veloce del comandante ;
- tanti carri di riserva quanti sono i plotoni;
- una squadra servizi;
- motociclisti.

Plotone carri veloci

Comprende :

- il comandante;
- 4 carri veloci ;
- motociclisti.

DATI D'ESPERIENZA SULLE MEDIE ORARIE DI MARCIA DEI REPARTI CV. E SUI CONSUMI

Questi dati sono di carattere sperimentale e valgono per itinerari mediamente pianeggianti su buona strada.

Le medie orarie di marcia possono subire variazioni in relazione al profilo stradale, alla soppressione degli alti orari, alla frequenza degli abitati, temperature eccessive, forte ingombro stradale, cause accidentali, etc.

Carro isolato media	Km. 40
Plotone (4 carri; motociclette, autocarro)	" 32
Squadroni (15 carri; motociclette, autocarri)	" 30

Per la marcia del gruppo di squadroni tener presente la media di squadroni avendo cura di distanziare gli squadroni di non meno di un quarto d'ora l'uno dall'altro.

-----:-----

Velocità del carro corrispondenti al regime normale

(24.0 giri/l' del motore - secondo le varie marce innestate) :

1° velocità Km/ora	7.600;	ridutt. Km/ora	2.800;	consumo carbur.	ora	lit. 10 ;
2° " "	15.700;	" "	5.700;	" "	" "	15 ;
3° " "	24.000;	" "	8.870;	" "	" "	18 ;
4° " "	38.000;	" "	14.400;	" "	" "	20 ;

(La velocità della retromarcia è fra la prima e la seconda velocità di marcia avanti).

Il carro veloce può essere caricato sui comuni pianali ferroviari in ragione di 2-3 carri secondo le dimensioni del pianale.

Il carro può essere trasportato anche su autocarro pesante in ragione di un carro per ogni autocarro.

DATI CARATTERISTICI DEL CARRO VELOCE

Lunghezza del carro	metri	3,10
Larghezza del carro	"	1,40
Altezza del carro	"	1,30
Altezza del fondo dello scafo da terra	"	0,23
Larghezza del cingolo	"	0,19
Altezza del centro di gravità	"	0,50
Peso del carro a carico completo	Kg.	3100
Pressione specifica del terreno	per cm.	0,630

Sforzo di trazione: tale da poter trainare su strada ed in terreno vario con pendenza fino al 40 % un rimorchio cingolato del peso complessivo di 1000 Kg.

Autonomia su strada Km.	130- 150
Autonomia in terreno vario	ore 4-5
Capacità del serbatoio benzina	lit: 65
Capacità del radiatore	" 23
Rifornimento olio 10 % del rifornimento benzina	
Equipaggio (pilota e mitragliere)	uomini 2

Armamento e munizionamento: due mitragliatrici cal.8 e munizionamento speciale.

Armamento del personale: pistola

velocità: massima del carro	Km/ora	42
pendenza massima superabile		45°
stabilità trasversale		53°
scalino superabile	metri	0,70
trincea sorpassabile	"	1,45
profondità massima di guado	"	0,70
diametro per dietro-fronte	"	4,00

DATI D'ESPERIENZA RIGUARDANTI L'ASSISTENZA STRADALE E RIFORMIMENTO REPARTI CARRI VELOCI.

Per i lavori speditivi che possono occorrere al reparto cv. in marcia, il comandante attrezzava uno dei suoi autocarri o più secondo il numero dei reparti staccati per lungo tempo); l'autocarro prende il nome di autocarro di soccorso autocarreggio di combattimento e pertanto ~~deve~~ essere tenuto all'immediato seguito dei reparti.

Quando non convenga disporre diversamente, gli autocarri di soccorso devono rimanere con l'aliquota di carri presso la quale è il comandante dello squadrone. In questo caso egli stabilisce le modalità per il rifornimento ai plotoni staccati.

L'autocarro di soccorso porta: benzina in fusti litri 450; olio litri 50; acqua per radiatori; cofano di mobilitazione per motociclette Gazzi; cassa di soccorso stradale con materiali vari sottoelencati:

- misurino per olio
- pompa travaso benzina (con tubo)
- filo di ferro cotto e filo di ottone.
- candele di riserva
- carboncini per magneto
- bulloni assortiti
- serie di chiavi per dadi

- coppie assortite
- saldatore a benzina, stagno e acidi;
- guarnizioni premistoppa
- stracci per pulizia carri
- bidone rifornimento acqua autoveicoli
- barattoli vari per pulizia materiali
- cavo di canapa.

Lo stesso autocarro porta inoltre :

- calzatoie e funi per l'ancoraggio degli autoveicoli per il trasporto ferroviario o sugli autocarri;
- borsa di sanità

ed il seguente personale :

- conduttore e meccanico
- sottufficiale capo-rimessa (quando non prenda posto nel carro);
- piloti di riserva
- porta feriti (anch'essi piloti di riserva).

Un altro autocarro è destinato al servizio di vettogliamento e munizionamento e porta :

- casse di cottura per rancio truppa

- materiale di cucina
- riserva di viveri ordinari e a secco
- riserva acqua per la truppa (eventuale)
- munizionamento di riserva
- materiale del comando del reparto.

Col personale seguente :

- un conduttore meccanico
- sottufficiale di contabilità (foriere di alloggio)
- due cuccinieri;
- attendenti.

Per quanto riguarda i rifornimenti occorre: a) seguire la regola del pieno costante, vale a dire che i serbatoi degli autoveicoli devono essere tenuti normalmente pieni di carburante; b) reintegrare i consumi al più presto; in pace col pieno al rientro dalle istruzioni: in guerra tenendo a portata gli autocarri di soccorso.

Il rifornimento del reparto si effettua a mano a mano che occorre ricolmare la riserva presso il posto rifornimento carburanti e materie di consumo del gruppo; il gruppo si rifornisce alla G.U. celere o ordinaria che impiega i carri veloci.

Il rifornimento munizioni è fatto al posto di rifornimento del gruppo o dell'unità celere che impiega i carri o presso la G.U. celere o ordinaria, o direttamente dall'auto-sezione divisionale al reparto cv.

Sull'autonomia influiscono: il profilo stradale: le accidentalità in terreno vario; la frequenza degli incontri col nemico e conseguente movimento.

L'autonomia del carro è di Km.130-150 (media oraria di sqd.km.30) e di circa 4-5 ore di lavoro in terreno vario. Essa potrà generalmente essere sufficiente ai bisogni delle ore operative.

Occorrendo il rifornimento in terreno vario, si potrà anche farlo a mezzo di autocarrette ed anche di recipienti trasportati da portatori a piedi.

La riduzione massima dell'autonomia si ha quando: la strada ed il terreno sono sfavorevoli alla velocità per profilo e per accidentalità ed i sostamenti sono numerosi.

Come dato di massima si può ritenere non conveniente superare per ogni distacco di carri complessivamente 100 km.su strada e le 3-4 ore di movimento in terreno vario, mediamente accidentato, senza disporre per i rifornimenti.

NORME RELATIVE ALLA TENUTA DEI MATERIALI CV. NELLE RIMESSE

I carri veloci, costituendo l'armamento di reparti di impiego immediato, devono essere conservati nelle rimesse completi di tutte le loro dotazioni, interne ed esterne, munizionamento escluso.

Anche i mezzi ruotati, autocarri e motocicli, devono essere tenuti in rimessa completi delle rispettive dotazioni di macchina.

Gli autoveicoli in rimessa hanno il pieno di carburante e lubrificante.

Nel mesi caldi i radiatori sono tenuti col pieno d'acqua; nei mesi di gelo sono lasciati vuoti, e tale condizione è indicata con apposito cartellino.

Il rifornimento dei radiatori deve potersi effettuare nel minor tempo possibile.

Gli autoveicoli eventualmente destinati ad operare nei giorni di gelo, possono essere tenuti coi radiatori pieni, ma l'acqua deve essere miscelata con anticongelante.

Nella rimessa, i carri sono disposti, possibilmente, in ordine lineare a cominciare dalla destra col carro del comandante; le motociclette raggruppate sulla sinistra dopo l'ultimo carro: gli autocarri sulla sinistra delle motociclette.

Qualunque sia la disposizione consentita dal locale o dai locali, gli autoveicoli devono essere disposti in modo che la manovra d'entrata e di uscita dalla rimessa, risulti

la più facile possibile, per la prontezza di uscita, per economia di carburante, per pronto sgombrò in caso di incendio.

All'uopo gli ingressi delle rimesse devono essere, se necessario, adattati, per numero ed ampiezza, alle esigenze sopradette.

Nella rimessa i carri devono avere :

- a) il rubinetto del serbatoio benzina chiuso;
- b) la leva del cambio e del riduttore in folle;
- c) le leve di direzione in riposo;
- d) l'interruttore d'accensione a "massa";
- f) le combinazioni ripiegate sui sedili (quando il personale non le indossi).

Per gli autocarri e per le motociclette si devono eseguire le operazioni di cui alle lettere a) e b) lasciando inoltre i freni in riposo.

L'intervallo fra gli autoveicoli deve consentire al personale di lavorare agevolmente.

Nella rimessa è vietato fumare e il divieto deve essere scritto in modo appariscente.

E' anche vietato eseguirvi lavori che comportino l'impiego di fiamma viva.

Nei mesi estivi le rimesse devono essere aereate durante le ore più calde.

Per il caso d'incendio si deve disporre in luogo ben visibile il seguente materiale:

- a) uno o più estintori a schiuma;
- b) recipienti con sabbia;
- c) alcune coperte fuori d'uso.

Gli estintori dei carri devono essere usati solamente quando i suddetti mezzi non siano sufficienti.

Ad ogni veicolo ricoverato in rimessa deve essere apposta una tabellina a doppia faccia, con l'indicazione di "efficiente" se l'autoveicolo è pronto a muovere: "guasto" se il carro è tale; in questo caso si deve indicare specie ed entità del guasto.

Nella rimessa deve essere esposta anche una tavola della lubrificazione dei carri (distribuita dall'ufficio materiali o richiesta all'ufficio automobilistico R.E.), ed una tabella indicante i doveri del sottufficiale caporimessa (sottufficiale mecc.mot...).

Il testo di quest'ultima è il seguente:

"Il sottufficiale mecc.mot.del reparto è il consegnatario della rimessa.

Oltre ai doveri del proprio grado, egli ha quelli che gli derivano dalla carica e precisamente:

a) conserva nella rimessa l'ordine stabilito dal comandante del reparto :

b) vigila sull'uso opportuno degli autoveicoli da parte dei piloti o conduttori e concorre al loro perfezionamento per quanto concerne, particolarmente, i lavori di rimessa (riparazioni, manutenzione, smontaggio).

- c) vigila sull'opportuno impiego degli attrezzi, materie prime, materie di consumo;
- d) controlla la lubrificazione e l'ingrassatura degli autoveicoli;
- e) segue l'esecuzione di grandi riparazioni fatte dall'officina autoveicoli appartenenti al reparto, curando anche che il pilota o conduttore concorra all'esecuzione delle riparazioni ;
- f) effettua, in presenza dei sigg. comandanti di plotone, il passaggio di consegna autoveicoli tra piloti e conduttori;
- g) fa osservare la disciplina contro gli incendi e mantiene in perfetta efficienza i mezzi predisposti (estintori, sabbia, coperte);
- h) tiene a giorno i documenti amministrativi tecnici: registro materie di consumo - libretti di macchina - buoni di lavoro e vari - registro fogli di marcia per autoveicoli - squadramento degli autoveicoli in dotazione al reparto;
- i) tiene e fa tenere in ordine la verniciatura degli autoveicoli comprese le scritte e i contrassegni e distintivi del reparto.

