

LA DIVISIONE CORAZZATA TEDESCA
di
Emilio Bonaiti

I carri fanno risparmiare sangue.

Guderian

Ce qu'on peut donc dire de mieux sur le char, c'est qu'il est économique en vies humaines.

J.F.C. Fuller

Il sistema d'arma - La Germania - Heinz Guderian - La Panzer-Division - Le operazioni.

Il sistema d'arma

Negli anni che separano le due guerre mondiali, Foch sosteneva nel 1920 che l'armistizio sarebbe durato vent'anni: il dibattito sui sistemi d'arma emergenti, aereo e carro armato, ebbe sviluppi diversi.

Mentre l'incidenza del mezzo aereo non fu mai messa in discussione - Baldwin nel 1932 dichiarò ai Comuni che i bombardieri sarebbero passati sempre -, sul carro armato vi fu una serie di distinguo.

Frettolosamente messo in campo nel corso della prima guerra mondiale con equipaggi non addestrati, soggetto a numerose avarie, sfornito di mezzi di trasmissione, con un modestissimo raggio d'azione che non permetteva lo sfruttamento d'iniziali successi, il carro armato aveva manifestato una serie di limiti.

Il 24 aprile 1918 si ebbe il primo scontro della guerra tra corazzati a Villers-Bretonneux. Un A7 V tedesco si imbatté con tre carri inglesi e ne mise fuori combattimento due armati di mitragliatrici prima di essere distrutto dal cannone di un Mark IV¹.

L'incidenza dello straordinario incrocio tra potenza e mobilità offerto dai carri, in grado di dare un nuovo corso ai futuri conflitti, fu però negato da un sistema militare ancora legato alle passate esperienze e alla fanteria "regina delle battaglie".

Non erano in molti a giurare sul suo futuro. Il carro, per sua natura complesso, caratterizzato da tre componenti, protezione, mobilità e potenza di fuoco, non era considerato un nuovo sistema d'arma come la bomba a mano o la mitragliatrice, ma concepito per la semplice risoluzione di un problema tattico, anzi del problema tattico della Grande Guerra: lo sfondamento di una trincea potenziata dalla mitragliatrice e protetta dal filo spinato.

Gli oppositori del mezzo corazzato, negando ogni *chance* a questo "mostro" cieco e sordo specialmente di notte, sciorinavano tutto un campionario di obiezioni: difficoltà di collaborazione con la fanteria, facile preda dell'artiglieria, scarsa visibilità, vulnerabilità all'offesa aerea, intasamento stradale provocato anche da un solo mezzo in panne, fabbisogno enorme di sostegno logistico e tecnico, problema sul quale sarcasticamente il generale Guderian osservava: «[...] il rischio poi che rimangano senza benzina potrebbe essere reale solo se il loro comandante non sapesse fare il proprio mestiere».

Il generale Friedrich von Bernhardi, considerato uno dei massimi esponenti del pensiero militare germanico, paragonava il carro armato agli elefanti di Pirro².

La fanteria se ne "appropriò" legandolo ai suoi procedimenti tattici e alla sua velocità; la cavalleria invece lo considerò, per la sua mobilità, un mezzo adatto allo sfruttamento del successo, unica missione che le era rimasta.

I giudizi sul mezzo corazzato furono altalenanti: se ne esaltava l'assoluta invulnerabilità al fuoco, salvo a considerarlo superato quando un proiettile riusciva a perforarne la corazza; se ne vantava l'assoluta preminenza nelle pianure francesi e nelle steppe russe, glissando sulle difficoltà che avrebbe incontrato in scenari bellici diversi come il territorio italiano.

Le *querelles* assunsero toni diversi, derivanti dalla cultura militare e dallo spessore e peso dei "carristi".

¹ Thompson Logan. *Gli inizi della guerra di carri*. Eserciti e armi n.25, anno 1976. I primi due carri inglesi erano dei *female* armati di sole mitragliatrici. Il Mark IV era invece un *male*, dotato di un cannone da 57 mm.

² Bernhardi von Friedrich, *La guerra dell'avvenire*. Milano, 1923.

In Gran Bretagna, il generale John Fuller, uomo al centro di molte polemiche, già capo di stato maggiore del Corpo carri armati in guerra, proclamava la scomparsa dei grandi eserciti di massa, sostituiti da soldati professionisti meccanizzati, con una fanteria relegata all'accompagnamento dei corazzati e a compiti di occupazione. Basil Liddell Hart in sintonia, non attribuiva un valore particolare alla fanteria, ritenendo sufficiente l'appoggio di artiglieria motorizzata e reparti del genio.

La soluzione fu intravista nella Piana di Salisbury quando, su proposta dell'allora Colonnello Fuller, manovrò la *Armored Force*, composta di carri, autoblindo, artiglieria leggera a traino meccanico, genio e squadriglie aeree. Ma la formazione non ebbe vita lunga, e, con una condanna senza appello, fu sciolta con sollievo dell'*entourage* militare.

Nell'Unione Sovietica un esercito meccanizzato di professionisti fu rifiutato a priori perché espressione di stati capitalistici incapaci di mobilitare le masse proletarie. Il Maresciallo Michail Tuchacevskij, testa pensante dell'Armata Rossa, formulò al contrario la teoria della "battaglia in profondità", ossia della penetrazione in profondità di potenti formazioni corazzate accompagnate da fanteria e artiglieria motorizzata.

Tuchacevskij si batté per una stretta collaborazione tra forze meccanizzate terrestri e forze aeree, e con estrema originalità sostenne l'impiego di truppe paracadutiste per disorganizzare le retrovie.

Le sue sono delle parole profetiche: «Il futuro degli eserciti sta nella meccanizzazione, il compito del mezzo corazzato è la penetrazione in profondità allo scopo di annientare e sconvolgere comandi e comunicazioni nemiche; tale penetrazione deve essere realizzata da grandi unità interamente corazzate. Esse devono spingersi tanto da poter colpire l'intera posizione difensiva del nemico».

Tuchacevskij sarebbe stato la più illustre vittima della "purga" staliniana che si abbatté sulle forze armate e le sue teorie furono considerate eretiche. Al ritorno del generale Pavlov dalla Spagna, valutate le sue relazioni, si procedette allo scioglimento dei corpi corazzati e i carri furono sparpagliati tra i reparti di fanteria. È forse inutile aggiungere che Pavlov, comandante del Gruppo di Armate frantumato nel 1941 alle frontiere dagli attacchi tedeschi, fu fucilato dopo le prime disastrose sconfitte.

In Francia la situazione è diversa. Militari e politici avevano la certezza che la vittoria era stata la naturale conseguenza delle capacità dei generali, tutti onorati oltre misura.

Charles de Gaulle, un oscuro colonnello senza un prestigioso passato, pubblicò nel 1934 *Vers l'armée de métier*, in cui proponeva la creazione di un corpo corazzato e motorizzato composto di 100.000 «*soldats de métier, instrument d'élite*», con una ferma di sei anni, pronto a entrare in azione «*en tous lieux et en toute occasion*», basato su sei divisioni corazzate «*motorisées et chenillées tout entières, blindées en partie*», ognuna articolata su brigate corazzate di 500 carri, con la fanteria e l'artiglieria che avanzavano nella scia dei carri. Il rifiuto fu netto e si creò un fronte comune che abbracciava l'arco politico e militare da Daladier a Blum, da Gamelin a Weygand: tutti uomini di abissale insipienza e condizionati dai pregiudizi.

In Italia il generale Visconti Prasca, che nel 1940 mostrerà le sue doti di comandante nella disastrosa campagna di Grecia, nel suo *La Guerra decisiva* edito nel 1934 e tradotto in francese l'anno successivo, sosteneva ancora il «primato della fanteria» e considerava il carro armato «una forza supplementare» che deve intervenire solo a rottura avvenuta³.

Negli Stati Uniti il maggiore Adna Chaffee, voce isolata di un esercito che non aveva peso nell'opinione pubblica a fronte dell'onnipotente marina, era favorevole a una forza meccanizzata in collaborazione con la fanteria, potenziata con camion cingolati.

La Germania

Con il Trattato di Versailles le potenze vincitrici ritenevano di avere fiaccato per sempre la Germania imponendole un esercito di 100.000 uomini su sette divisioni di fanteria e tre di cavalleria, l'abolizione dello Stato Maggiore Generale, il divieto di artiglieria pesante, carri armati e aerei, con un servizio militare di 25 anni per gli ufficiali e 12 anni per i sottufficiali, che costituivano il 50% degli effettivi e per i soldati.

La loro fiducia era basata anche sull'opera della Commission militaire interalliée de Contrôle (CMIC) che, installata a Berlino dal 1919 al 1927 con un personale militare di 1.100 persone di cui 383 ufficiali, aveva provveduto alla distruzione di enormi quantità di armi, aerei e materiali.

³ Visconti Prasca Sebastiano, *La guerra decisiva*. Milano, 1934.

Lo spirito di rivincita di un esercito non sconfitto sui campi di battaglia fu però espresso dal generale Hans von Seeckt, Capo di Stato Maggiore dal 1919 al 1920 e Comandante in capo della Reichswehr fino al 1926, che lo definì: «Un microcosmo capace di una illimitata espansione».

Seeckt, figlio di un militare, si era distinto nel corso della Grande Guerra, ma non aveva avuto incarichi di prima grandezza perché, sembra, invisibile a Ludendorff. Era il prototipo dell'ufficiale prussiano, sfoggiava il monocolo, parlava poco ma era cortese e ironico, aveva infine straordinarie capacità di lavoro. Il suo fu un grido di battaglia che lasciò indifferenti i vincitori affaccendati a dividersi il bottino.

La Germania del dopoguerra stava vivendo giorni difficili, strangolata dalle durissime condizioni di pace con un enorme debito cui far fronte, ma von Seeckt ripeterà l'opera di Scharnhorst che, un secolo prima, era riuscito a eludere il diktat napoleonico.

I militari tedeschi, uno stato nello Stato, lavoravano in silenzio, analizzavano le cause della sconfitta e arrivarono alla conclusione che alla preponderanza in numero e mezzi degli Alleati si era aggiunta l'impossibilità di una guerra di movimento che avrebbe potuto cambiare le sorti della guerra nel 1918; anche se molti, Ludendorff in testa, agitavano l'alibi della «pugnata alle spalle» del fronte interno.

Non furono tuttavia pochi quelli che addebitarono allo Stato Maggiore Generale la sottovalutazione del carro armato. Non furono pochi quelli che sostennero che, se il Comando Supremo avesse avuto a disposizione una formazione corazzata da lanciare nelle retrovie alleate nel 1918, le sorti della guerra si sarebbero capovolte.

Il generale von Balck, comandante di una divisione, sostenne che il carro armato era stato sottovalutato. Aggiunse nel 1923 il tenente generale Schwarte: «Tutti i nostri avversari presero atto per tempo dell'importanza dei veicoli motorizzati e portarono tale tecnologia alla sua logica conclusione».

Di certo, quello di sottovalutare l'importanza dei carri fu il massimo errore di uno Stato Maggiore per altri versi tecnologicamente all'avanguardia.

Il pensiero strategico di von Moltke il Vecchio e di von Schlieffen restarono il basamento del nuovo esercito. Von Seeckt dichiarava infatti che il principio della battaglia di annientamento: «[...] è un principio di vita che continua ad agire nella testa e nel cuore dello Stato Maggiore tedesco».

Nella selezione per creare il nuovo esercito Seeckt dette spazio agli ufficiali provenienti dal disciolto Stato Maggiore Generale, sostituito dal *Truppenamt*, diviso in quattro sezioni. La raccolta e l'elaborazione dati sulle esperienze della passata guerra fu affidata a un organico di ben 300 ufficiali.

I principi dottrinali su cui negli anni Venti si fonderà l'esercito germanico sono espressi da Seeckt nel *Führung und Gefecht der verbundenen Waffen*, composto da una prima parte del settembre 1921 e da una seconda del giugno 1923.

Fu uno squillo di battaglia: «Questo regolamento si fonda sulla forza, l'armamento e l'equipaggiamento dell'esercito di una grande potenza militare moderna, e non soltanto sull'esercito germanico dei 100.000 stabilito nel trattato di pace», scriveva von Seeckt.

Al centro dell'opera vi è la fanteria che resta la regina delle battaglie, anche se nel secondo volume si dà ampio spazio ai carri armati e agli aerei, considerati come forze di appoggio.

Nel clima di libertà esistente Werner von Fritsch, futuro *Generaloberst* dell'OKH, e von Blomberg, potevano esprimere liberamente il loro dissenso da Seeckt sostenendo che i carri andavano concentrati in brigate autonome.

Nello stesso periodo in Italia il quadro era desolante. Con una circolare a firma di Cavallero e datata 5 novembre 1925 si devolveva ai comandanti di Corpo d'Armata il controllo preventivo sugli scritti di particolare importanza e delicatezza e il medesimo Italo Balbo, noto per le sue posizioni di contestazione, si affrettò ad allinearsi. Scriveva infatti nel dicembre 1927: «Rammento che anche gli articoli tecnico-militari scritti dagli ufficiali, prima di essere inviati alle riviste e ai giornali per la pubblicazione debbono essere visti da me personalmente».

Tornando alla Germania, estratti e riassunti del Regolamento e di manuali redatti per le varie armi furono distribuiti a tutti i sottufficiali, il cui numero era andato aumentando a dismisura, tanto che nel 1926 nell'esercito dei 100.000 vi erano appena 36.500 soldati semplici.

Quello forgiato da von Seeckt divenne così un esercito di quadri o, per meglio dire, un *Führerheer* (un "Esercito di comandanti") e soprattutto un esercito che anelava alla rivincita.

Il primo settembre 1939 l'esercito dei 100.000 di von Seeckt, l'esercito dei 100.000 istruttori, contava 3.737.104 uomini.

Gli studi sui corazzati negli anni Venti ebbero in Germania a principale protagonista uno sconosciuto ufficiale, il tenente Ernst Volkheim del Corpo dei carristi, che aveva combattuto nei primi scontri tra corazzati rimanendo gravemente ferito. Per la grande esperienza maturata, Volkheim fu assegnato all'Ispettorato delle truppe motorizzate e frequentò la Scuola tedesca per carristi a Kazan in Russia. Fu autore di numerosi articoli tra il 1923 e il 1927 sul *Militär Wochenblatt* e di opere a stampa, tra cui nel 1924 *Il carro armato nella guerra moderna* che, approvato dall'Alto Comando, divenne un testo fondamentale. Il limite del suo pensiero strategico fu però una visione ridotta delle *chances* del carro, da lui relegato a sostegno e accompagnamento della fanteria. Su questa filosofia era orientata tutta la Reichswehr.

Unione Sovietica e Germania, messe al bando dai vincitori, svilupparono col Trattato di Rapallo dell'aprile 1922 un'intensa e segreta cooperazione militare. I Russi avevano accesso alle più avanzate tecnologie germaniche, i Tedeschi a spazi per sviluppare nuove armi. A Kazan, sul Volga, s'istituì una scuola per carri armati divisa in cinque dipartimenti: addestramento, collaudo, verifiche tecniche, rifornimento e amministrazione, nella quale si formarono ufficiali come Manstein, Keitel, Model, Guderian, Volkheim.

Nel 1931 fu costituito un comitato, presieduto dal generale von Beck, che produsse il celebre *Truppenführung* del 1933, "Regolamento sulla condotta delle truppe", che fu la nuova, ufficiale espressione della dottrina del nuovo esercito tedesco.

Vi si leggeva, ad esempio: «Chi attacca impone il seguito all'azione. È l'attacco che fa meglio valere le capacità dei capi e delle truppe. La superiorità numerica non è sempre condizione di successo».

In pratica si trattava di un adattamento alle trasformazioni avvenute in campo tecnologico, con una maggiore enfasi sulla guerra corazzata. Nei paragrafi 339 e 340 dedicati ai carri si ribadiva, tra l'altro, la libertà di movimento dei carri nei confronti della fanteria e il supporto dell'aviazione nell'attacco.

Il Regolamento tedesco venne analizzato dal generale Edoardo Scala sulla "Rassegna di cultura militare" dell'anno 1939, rapportandolo a quello italiano⁴.

Il suo articolo iniziava precisando: «[...] sarebbe, ai giorni nostri, difficile poter notare, nella preparazione militare dei diversi Stati, differenze veramente profonde». Sui carri armati aggiungeva poi: «Poiché il legare strettamente la propria azione a quella della fanteria toglie ai carri armati il vantaggio della velocità e può esporli alle armi della difesa, essi debbono venire impiegati in modo da eliminare le armi che ostacolano l'attacco della fanteria, o da irrompere sul nemico insieme alla fanteria stessa. Caso, quest'ultimo, nel quale è opportuno porre i carri armati alle dipendenze tattiche dei comandanti l'unità di fanteria nel cui campo d'azione essi operano».

Non risultano commenti di Guderian.

Nella stampa specialistica tedesca dell'epoca fervevano intanto dibattiti e discussioni.

Riviste come *Militär-Wochenblatt*, settimanale considerato organo ufficioso dell'esercito, *Truppenführung*, *Militärwissenschaftliche Rundschau* presentavano i più diversi punti di vista.

La prima, nel 1933, pubblicò un approfondito studio sulle grandi unità carriste. Preciso che la loro movimentazione non può essere regolata su quella della fanteria, l'autore aggiunge che i reparti carri hanno bisogno dell'appoggio dell'aviazione e di uno stretto contatto tra i comandanti. Inevitabile la considerazione che il posto del comandante è nell'unità di testa, con la possibilità di impartire rapidamente ordini a mezzo di apparati radio. Va ricordato, per inciso, che nel campo della radiotecnica negli anni Venti l'Ispettorato tedesco delle trasmissioni aveva sviluppato una vastissima attività, appoggiandosi ai complessi industriali nazionali che erano all'avanguardia.

Il 16 marzo 1935 il nuovo regime nazionalsocialista ristabiliva il servizio militare obbligatorio di un anno, aumentato a due nell'anno successivo, mentre nell'aprile 1936 iniziava ufficialmente il riarmo. Il piano

⁴ Scala Edoardo, *Il combattimento offensivo nella regolamentazione italiana ed in quella tedesca*, "Rassegna di cultura militare", 1939.

prevedeva, novità assoluta, la creazione di sei divisioni corazzate, *Panzer-Division*, quattro motorizzate e quattro *Leichte-Division*, divisioni leggere di cavalleria meccanizzata.

I problemi da affrontare furono enormi: le divisioni corazzate non avevano ad esempio quadri ufficiali sufficienti; ma, a dimostrazione della straordinaria versatilità dello Stato Maggiore tedesco, due ufficiali, Rommel di fanteria, e von Senger und Etterlin di cavalleria, ne assunsero il comando, portandole a grandi risultati.

Erwin Rommel in particolare, nel volume *Infanterie greift an, Fanterie all'attacco*, aveva raccolto una serie di opuscoli scritti quando era istruttore presso la Scuola di fanteria di Dresda. L'opera, di cui si vendettero ben 400.000 copie in 18 edizioni, attirò l'attenzione di Hitler che lo promosse Maggiore Generale e lo assegnò al suo Quartier Generale con il compito di tutelarne la sicurezza.

Dopo pressanti richieste, il 15 febbraio 1940, all'età di 48 anni, assume il comando della Settima Panzer-Division di stanza a Godesberg. In tre mesi afferrò tutte le vaste tematiche che il comando di una unità corazzata comporta e lo dimostrò nella campagna di Francia.

Fridolin von Senger und Etterlin, che Keegan⁵ definisce "valoroso", partecipò alla I Guerra Mondiale in un reggimento di cavalleria, nella Seconda in Francia: Nella campagna del 1940 egli semplicemente «Si accoda», come scrive, al XV Corpo d'armata panzer di Hoth, con la sua brigata di cavalleria, e onestamente riconosce: «Mi rendevo conto che la cavalleria era un anacronismo nell'epoca delle guerre moderne».

Va ricordato che il corpo Ufficiali della cavalleria era quello più legato al passato: la lancia, ad esempio, fu abolita solo nell'ottobre 1927.

Sull'arma corazzata le idee di von Senger non andavano aldilà della divisione di cavalleria motorizzata. Annota infatti: «I carri armati [...] non sono i successori della vecchia cavalleria. [...] Il vero problema della fanteria motorizzata e dei carri armati è il fatto che hanno un valore limitato nell'attacco, in quanto sono un bersaglio troppo facile per la difesa»⁶.

Dopo aver partecipato a un'esercitazione nell'Artois e una breve permanenza alla Scuola truppe corazzate di Berlino, von Senger partì nell'autunno 1942 per il fronte orientale al comando della 17^a Panzer-Division, che definì «povera di materiali», impegnata nell'impossibile compito di sbloccare la 6^a Armata di Paulus a Stalingrado. Scrive a questo proposito nel suo volume di memorie: «Mentre il treno usciva dalla stazione, ebbi la sensazione di sprofondare in una grave e buia voragine»⁷.

Heinz Guderian

Negli anni Trenta salirono alla ribalta due ufficiali tedeschi: Oswald Lutz e Heinz Guderian.

Il primo, che negli anni Venti si era messo in evidenza con tutta una serie di iniziative presso l'Ispettorato delle truppe motorizzate, in un memorandum del 1933 proponeva la costituzione di una forza meccanizzata al massimo livello con la quale fronteggiare gli eserciti alleati; la sua carriera non ebbe però vita lunga, poiché nel febbraio 1938 fu silurato insieme a Blomberg, Fritsch e a un ristretto numero di alti ufficiali, veri o presunti oppositori di Hitler.

Il secondo, Heinz Wilhelm Guderian, prussiano, figlio di un ufficiale, allo scoppio della Grande Guerra comandava la compagnia trasmissioni della 5^o Divisione di cavalleria. Dall'aprile 1915 fu comandante in seconda del reparto trasmissioni della 3^o Armata. Nel febbraio 1918 fu assegnato al corpo dello Stato Maggiore Generale. Fu tra i non molti ufficiali che riuscirono a superare la trafila del passaggio nella Reichswehr e nel 1931, col grado di colonnello, ricoprì la carica di Capo di Stato Maggiore dell'Ispettorato truppe automobiliste.

A Kummersdorff, all'inizio del 1934, nel corso di un'esercitazione, Guderian ebbe la possibilità di mostrare a Hitler una divisione corazzata in miniatura, allorché sfilarono di fronte al Führer un reparto motociclista, uno anticarro, un plotone di autoblindo da ricognizione e un reparto di carri Pzkw 1 e 2. Va a merito di Hitler di avere afferrato subito le potenzialità dei carri e di aver dato largo spazio alle idee di Guderian che, nello stesso anno, diventò Capo di Stato Maggiore delle unità corazzate e nell'ottobre 1935 assunse il comando della 2^a Panzer-Division. Nel febbraio 1938 fu promosso Generale di Corpo d'Armata e posto al comando del XVI C.d'A. Nel successivo marzo guidò la sua Divisione corazzata e un reggimento motorizzato SS nella pacifica occupazione dell'Austria. In verità furono numerosi i problemi che si

5 Keegan John, *La seconda guerra mondiale. 1939-1945*, Milano, 2006.

6 Correlli Barnett a cura di, *I generali di Hitler*, Milano, 1998.

7 Senger und Etterlin Frido von, *La guerra in Europa*, Milano, 2002.

presentano nel corso dei 700 chilometri di marcia, percorsi in 48 ore. Gli oppositori nazionali ed esteri tendono a ingigantirli, ma si trattava di problemi di crescita, che porteranno al perfezionamento del settore logistico delle Panzer-Division e a una migliore manutenzione dei carri.

Nel triste Natale 1941, quando sul fronte orientale rifiutò di eseguire l'ordine di Hitler di non retrocedere dalle posizioni occupate, Guderian fu esonerato e lasciò il servizio. Con lui furono silurati 35 alti ufficiali tra cui, i Marescialli von Brauchitsch, von Rundstedt, von Bock, von Leeb e il generale Höpner.

Con quella mossa infelice, Hitler aveva allontanato dalla sfera decisionale tutti i capi militari che lo contrastavano, ma anche i migliori ufficiali e strateghi di tutta la Wehrmacht.

Guderian sarà richiamato solo nel febbraio 1943 con la carica di Ispettore generale dell'Arma corazzata e, troppo tardi per poter sanare una situazione militare ormai compromessa, il 21 luglio 1944 fu nominato Capo di Stato Maggiore Generale, carica che conserverà fino al 28 marzo 1945.

I suoi violenti contrasti col Führer continuarono fino alla fine della guerra.

Heinz Guderian passerà alla storia per le sue teorie sull'arma corazzata cui darà una forma completa in *Achtung-Panzer!* edito nel 1937. Va aggiunto, per pura cronaca, che con i diritti di autore comprò la prima automobile.

L'opera non sollevò nessuna attenzione negli ambienti militari francesi, che pure guardavano con estrema attenzione al movimento di idee del nemico secolare.

L'ispiratore delle sue teorie fu il generale austriaco Ludwig von Eimannsberger, autore di *Der Kampfwagenkrieg La guerra di mezzi corazzati*, pubblicato nel 1934 a Monaco e tradotto in francese nel 1936 col titolo *La guerre des chars*.

Eimannsberger aveva idee chiarissime e finezza di analisi.

Nella guerra futura, nell'epoca del motore, non è possibile regolare le operazioni sulla velocità del fante. Il carro armato, nuova arma, adottando la tattica della cavalleria, (l'autore cita i guerrieri mongoli), avanza, in formazioni diluite, basandosi sulla sorpresa. La difesa nemica non ha nessuna possibilità se non reagendo con un contrattacco di carri. Sull'arma di accompagnamento dei carri scrive poi: «Le batterie di artiglieria ordinarie non sono adatte a tale scopo. [...] L'artiglieria deve essere rimpiazzata dall'aeronautica».

Si badi Eimannsberger esponeva queste teorie avveniristiche nel 1934.

Nel 1937, in un articolo pubblicato su *Militär-Wochenblatt*, l'autore sostiene: «Alla guerra è l'uomo che decide e non la macchina. Ma non bisogna dimenticare che oggi il migliore soldato non può combattere, e meglio ancora vincere, senza la macchina».

Guderian peraltro aveva analizzato anche le opere dei teorici francesi, nonché quelle di John Fuller e di Basil Liddell Hart. Dopo queste attente letture egli ritenne riduttive sia la teoria del carro di accompagnamento della fanteria, sia la cosiddetta «*all tanks*» di Fuller, e solo allora maturò i principi dottrinali che lo faranno entrare nella storia.

Occorre esaminare in profondità *Achtung-Panzer!* tradotto in italiano solo nel 1996, oggi introvabile sul mercato editoriale e disponibile solo in dieci biblioteche dell'OPAC SBN, il Servizio Bibliotecario Nazionale.

L'autore si diffonde a lungo, 146 pagine su 228, sulla I Guerra Mondiale e su quello che definisce il *diktat* di Versailles.

Esamina poi l'evoluzione tecnica e tattica del carro armato nel dopoguerra, con particolare attenzione alla Gran Bretagna e alla Francia, elencando i dati tecnici dei mezzi in dotazione, ai quali aggiunge l'esame dell'italiano Fiat Ansaldo 1933. Per l'Unione Sovietica valuta in 10.000 i carri e in 12.000 i mezzi corazzati e blindati. Sono cifre enormi che, nelle sue Memorie, sostiene aver calcolato con estrema prudenza. Si dilunga infine sulla tattica sovietica e afferma una verità purtroppo misconosciuta e negata dai tedeschi fino al 1941: «La Russia ha il più potente esercito del mondo sia dal punto di vista quantitativo che da quello della modernità di armi e equipaggiamenti».

John Erickson: «[...] il principale storico occidentale della Grande Guerra Patriottica» secondo Keegan, non dà cifre molto diverse: «È difficile accertare con precisione la forza del parco carri armati sovietici nel 1935, e le stime contemporanee variano fra i 3.000 e i 10.000».

Erickson dedica quattro pagine alla difesa controcarro ma, stranamente, non fa riferimenti al carro armato che sarà nella guerra futura il miglior anticarro. Segue un intero capitolo in cui si occupa delle forze meccanizzate tedesche, tracciandone la storia del dopoguerra.

L'autore parte dall'Ispettorato per le Forze meccanizzate (*Inspektion der Kraftfahrtruppen*), i cui studi erano in un primo tempo dedicati solamente alle problematiche del trasporto truppe. Cita poi Il generale Vollard-Bockelberg che, dopo aver riorganizzato i Servizi per addestrare le truppe ai carri armati, all'epoca proibiti dal Trattato di pace, fece usare simulacri di tela impermeabile su telai Hanomag, su autovetture Adler Standard 6 o, come si vede in una fotografia, su auto della Dixie. Con questi "carri", con teutonica serietà, era faticosamente portato avanti l'addestramento delle future truppe corazzate.

Guderian nel suo volume di memorie *Erinnerungeneinesoldaten, Ricordi di un soldato*, scrive che queste sagome erano bucherellate a colpi di matita da studenti ansiosi di vedere che cosa ci fosse sotto. Sui giornali di tutto il mondo, quando nelle grandi manovre del 1926 con le compagnie di autoblindo operavano i finti carri armati, apparvero didascalie e commenti ironici.

Nel 1931 la carica di Ispettore delle Forze meccanizzate fu assunta dal generale Lutz, gli studi furono accelerati, ma la svolta si ebbe solamente con l'arrivo di Hitler al potere. I militari ebbero finalmente carta bianca e poterono sviluppare i loro piani.

Nel luglio 1934 fu creato il Comando Truppe corazzate, *Commando der Panzertruppen*. Nell'autunno dell'anno successivo le forze corazzate furono impegnate nelle grandi manovre di Munsterlager, le prime dal 1914, e l'impressione fu estremamente positiva: furono create così tre divisioni corazzate, una delle quali, come abbiamo visto, fu affidata a Guderian.

Alle manovre assistette in qualità di corrispondente stampa il generale John Fuller, che ne restò favorevolmente impressionato⁸.

In *Achtung Panzer* Guderian esamina le componenti della nuova unità corazzata: la ricognizione, il reparto anticarro, le forze corazzate, la fanteria motorizzata.

Per la prima componente insiste sulla necessità di un prolungato affiatamento; per quanto concerne il comando del reparto anticarro, «strumento per bloccare attacchi corazzati di sorpresa», lo definisce un «incarico impegnativo». Entrambi le componenti previste per la Panzer-Division non avevano «analoghe controparti» negli eserciti stranieri.

Guderian manifesta l'originalità del suo pensiero soprattutto nel capitolo "Le Forze corazzate".

Respinge decisamente il principio del carro legato al passo della fanteria, che anzi deve avere, montata su veicoli a motore, la stessa velocità del carro: nel capitolo sulle "Forze corazzate" definisce semplicemente «[...] ridicolo costringere i carri a offrire un bersaglio lento al fuoco nemico solo perché altrimenti la fanteria classica non sarebbe in grado di mantenere il loro passo». Ribadisce poi con forza che i carri non vanno integrati nelle divisioni di fanteria, ma in autonome grandi unità e affiancati da elementi ausiliari.

Stessa valutazione vale per l'artiglieria, a proposito della quale osserva: «[...] è tecnicamente fattibile trainare i cannoni con veicoli a motore o imbarcarli direttamente su appositi mezzi corazzati. [...] Non sono i carri che devono seguire l'artiglieria, ma l'esatto contrario». Guderian esclude l'impiego dell'artiglieria a trazione animale a causa della lentezza di movimento, e si batte invece per un'artiglieria montata su mezzi corazzati semoventi: «veloci e abbastanza ben protetti, dopo un addestramento congiunto con i carri armati».

Guderian in seguito ironicamente constaterà: «[...] abituati da cinque secoli a tirare i loro cannoni con le bocche rivolte indietro, [gli artiglieri] si opposero con successo a questa proposta»⁹.

A proposito dell'altra indispensabile componente della Panzer-Division, la Fanteria motorizzata, suo compito è seguire: «In velocità gli attacchi corazzati per completare e sfruttare senza ritardo i loro successi», ma questo è possibile solo se la cooperazione è al massimo livello. Un particolare interessante: Guderian esclude categoricamente dal potenziale offensivo della fanteria la baionetta, citando uno scritto di Moltke del 1869.

Dopo aver brevemente illustrato "La vita nelle forze panzer" ed essere passato a "Le tattiche delle forze panzer e la loro cooperazione con le altre armi", l'autore espone dei principi universalmente validi per l'Arma corazzata: che il peggiore nemico del carro armato è un altro carro armato; che la più significativa delle vittorie è quella contro le difese anticarro e le riserve corazzate nemiche; che i requisiti per un attacco sono il

8 Fuller J. F. C., *La guerre mécanique et ses applications. (Machine warfare)*, Paris, 1948.

9 Macksey Kenneth, *Guderian. Panzer General*, Londra, 1975.

terreno favorevole, la sorpresa e l'attacco in massa; che le forze corazzate vanno guidate via radio con i comandanti a bordo di carri comando, seguiti da speciali carri radio.

I comandanti a loro volta: «Durante l'assalto stanno nelle posizioni più avanzate», secondo le più pure tradizioni germaniche.

Sul fuoco dei reparti corazzati e dei singoli carri, Guderian si schiera a favore di quello da fermo perché, col mezzo in movimento, la piattaforma: «[...] è troppo instabile per il cannone di bordo». Opinione ineccepibile se, come osserva il generale Mario Buscemi, durante la campagna di Russia i carristi tedeschi consideravano normale ed accettabile uno scontro da fermo contro carri sovietici in movimento nel rapporto di 1 a 10¹⁰. Buscemi ricorda anche che nel 1979, i più avanzati carri statunitensi, operando in movimento, avevano una possibilità di centrare un bersaglio non superiore a quella di un M 26 degli anni Cinquanta.

Tornando a Guderian, l'autore di *Achtung Panzer* continua accennando al supporto aereo e a quello fornito da «paracadutisti e forze aviotrasportate», una concezione tattica estremamente avanzata, se si considera che siamo nel 1937. Insiste poi sulla necessità assoluta di sistemi di segnalazione e di telecomunicazione, per cui tutti i carri devono essere dotati di un ricevitore radio, e i carri comando anche di una trasmittente.

Occorre dire a questo proposito che sulle forze corazzate si erano pronunciati in molti, ultimo il colonnello de Gaulle, ma Guderian è l'unico a sostenere il principio dell'assoluta necessità di eccellenti trasmissioni per coordinare le manovre dei reparti, i contatti con le forze aeree e i rifornimenti.

L'ultimo capitolo di *Achtung Panzer* è titolato "La guerra di oggi".

Nella prima parte del capitolo, "La difesa", dopo aver accennato al predominio della difesa nel decorso dell'ultimo conflitto mondiale, sostiene che: «[...] distribuire equamente i carri tra le varie armate, corpi d'armata e divisioni, è una buona via per restare permanentemente in inferiorità nei settori decisivi».

Nella seconda "L'offensiva" parla del "potenziale d'urto" che non è più affidato alla baionetta, al fucile, alla mitragliatrice e al cannone perché la potenza di fuoco sviluppata non permette di avanzare con rapidità. Solo il carro rappresenta il massimo del "potenziale d'urto" e aggiunge: «Quando la maggior parte del potere d'urto di un attacco sta in una particolare arma, questa reclama allora il diritto che tale potere sia usato secondo le sue regole». E le sue regole sono le seguenti: le forze corazzate devono muoversi secondo tre principi: sorpresa, spiegamento in massa e terreno favorevole.

Nella terza parte "Aerei e carri armati" l'autore accenna *en passant* a Douhet, unico pensatore italiano di livello internazionale e sostiene, conscio delle accanite *querelles* che deve subire: «La necessità di tendere alla vittoria comune e guardare oltre gli interessi di ciascuna arma».

Nella quarta parte del capitolo, "Il problema dei trasporti e della logistica", Guderian accenna alla produzione mondiale di veicoli e definisce «particolarmente impressionanti» le vie di comunicazioni create dall'esercito italiano in Abissinia.

Nella parte finale de "La guerra di oggi" si esprimono ulteriori giudizi intorno alla recente guerra d'Etiopia sostenuta dall'Italia nel 1936. L'autore sostiene che i carri armati italiani in Abissinia «Hanno operato con buona efficacia» ma critica i carri Fiat Ansaldo per la loro pochezza. A differenza degli esperti francesi, nega ogni significativo insegnamento dai brevi scontri tra corazzati nella guerra di Spagna ancora in corso.

Nelle "Conclusioni" dell'opera, Guderian proclama infine la sua fede senza esitazioni nel carro armato: «[...] la più moderna arma da guerra terrestre» e conclude: «Nei giorni a venire la Vittoria cingerà d'alloro solo chi sarà preparato ad agire con audacia».

In sintesi, di Heinz Guderian, va messa in evidenza l'originalità del pensiero che lo distingue dagli altri pensatori. Egli concepì un nuovo modello di Divisione autonoma e indipendente nella quale armi diverse - carro, artiglieria, fanteria, genio -, fuse in un unico complesso ben bilanciato, aumentavano le loro capacità agendo in massa e in stretta cooperazione. Pilastrini della nuova unità erano velocità di movimento e potenza di fuoco; sua specifica missione: penetrazione strategica in profondità.

Il problema base, la diversa velocità di movimentazione della fanteria, dell'artiglieria e dei carri, problema su cui a lungo si dibatteva, viene brillantemente risolto "imbarcando" fanteria e artiglieria su mezzi semicingolati, creando così una nuova arma, la Panzer-Division che, dotata di velocità di movimento e potenza di fuoco, è in grado di agire con assoluta autonomia nell'offesa e nella difesa.

10 Buscemi Mario, *I mezzi corazzati nel combattimento difensivo*, "Rivista militare", 1979.

Sui carri, strumento dello sfondamento o dell'esplorazione, l'autore di *Achtung Panzer* non ha dubbi: «Essi riuniscono la potenza di fuoco, la mobilità e la protezione. Rappresentano un'arma offensiva di una grande efficacia e si distinguono dalle altre armi terrestri perché combattono mentre si spiegano».

Il ruolo dei carri e la loro cooperazione sono inoltre potenziati dalle trasmissioni, consistenti in una radio da 20 watt a onde ultra-corte utilizzabile fino a 3-6 chilometri. Le trasmissioni mettono così i carri in stretto contatto con il carro comando che, classico moltiplicatore di forza, ha la possibilità di disporre, orientare e concentrare il fuoco di tutto il reparto sullo stesso obiettivo o su uno nuovo.

Il padre dell'Arma corazzata tedesca intervenne successivamente sull'argomento nel 1939, ribadendo la filosofia d'impiego dei carri sulla rivista *DeutscheWehr*: «La Panzerwaffe è un martello che deve colpire nel punto decisivo [il tedesco *schwerpunkt*], i corazzati devono proiettarsi il più avanti possibile, il più rapidamente possibile [...]. Fattori alla base dell'offensiva sono la sorpresa, la velocità, la superiorità dei materiali e la potenza di fuoco [...]. La Panzerwaffe è il ferro di lancia dell'esercito. [...] Fuori strada i mezzi di accompagnamento devono avere la stessa velocità dei carri. [...] Il carro è un'arma per l'offensiva strategica, il suo ruolo è quello di distruggere il nemico in profondità, deve essere impiegato in massa, nel luogo e nel momento decisivo, per colpire un obiettivo lontano. [...] La Panzer-Division è costituita dalla fusione di unità idonee a manovrare fuori strada, nelle quali fanteria, artiglieria, genio combattono con i carri e per i carri, elemento fondamentale delle grandi unità. [...] Assegnando all'aviazione e ai carri armati il ruolo di armi principali e segnando nuovi criteri noi tentiamo di ottenere una decisione tattica e di svilupparla immediatamente nel campo strategico. Questo sforzo sarà coronato da successo? Soltanto la guerra lo dimostrerà.»

Va forse ricordato che il linguaggio di Guderian era rivolto a una società tecnologicamente avanzata e aperta a nuove esperienze.

Di conserva con Guderian Hasso von Manteuffel, altro noto specialista delle Panzertruppen e generale a 47 anni, scriveva: «Un attacco di fanteria che precedesse i carri avrebbe lo stesso insuccesso della prima guerra mondiale. [...] La fanteria ha bisogno della cooperazione dei carri, occorre però che l'organizzazione, l'armamento, l'equipaggiamento e il comando di queste unità sia ben armonizzato per conseguire il successo. [...] Le squadre fucilieri dei Panzergrenadier devono portare in azione mitragliatrici, ampi munizionamenti, granate a mano. [...] Le unità fucilieri devono combinare mobilità e potenza di fuoco; loro caratteristica è l'entrata in azione direttamente dal movimento, la velocità è la chiave del movimento e l'addestramento la chiave della velocità; ogni ritardo dà al nemico la possibilità di riprendersi dagli attacchi dei carri armati e ricostruire la difesa. [...] L'artiglieria non deve essere piazzata lontano dalla linea del fuoco, la vicinanza permette di concentrare il fuoco sui bersagli più pericolosi, senza indugi e senza la necessità di trasmettere ordini a distanza, causa di pericolosi errori e ritardi».

Sul peso dei carri Rommel, nei suoi *The Rommel Papers* a cura di Liddell Hart ricorda però: «I carristi sono il cuore della divisione corazzata. Tutte le altre unità sono meramente ausiliarie.»

Di Guderian, Liddell Hart scrive: «Ha fatto la storia su larga scala, plasmando gli avvenimenti con una nuova idea» e, riferendosi alla Battaglia di Francia: «Fu Guderian con i suoi carristi a trascinarsi dietro di sé l'esercito tedesco, a lui e ai suoi uomini deve essere attribuito il merito principale della più travolgente e decisiva vittoria della storia moderna».

Il generale Günther Blumentritt, nell'autunno 1940 Capo di Stato Maggiore della 4^a Armata, così valuta Guderian: «Prima della guerra era stato uno dei creatori delle forze corazzate tedesche e veniva considerato un condottiero nato di truppe corazzate. Tutti i mezzi del suo gruppo portavano dipinta in bianco la sua iniziale G. Si era guadagnata una grande reputazione come comandante di forze corazzate in Polonia e in Francia. Non era uomo facile a trattarsi e a volte si dimostrava di una caparbia estrema. Ma questo è un attributo piuttosto diffuso fra le personalità non comuni. Era senza dubbio un ottimo generale e godeva di una grande popolarità fra gli uomini delle forze corazzate»¹¹.

Sul suo carattere si esprime anche Albert Speer nelle sue Memorie definendolo: «Un temperamento collerico».

¹¹ AA.VV., *Decisioni fatali*, Milano, 1958.

L'elenco degli estimatori è lungo. Tra essi Mario Silvestri, brillantissimo autore de' *La decadenza dell'Europa occidentale*, lo definisce: «[...] il più grande esperto dell'arma corazzata e il suo più manovriere comandante»¹².

John Fuller apprezza Guderian come: «Uno dei pochi generali tedeschi che rifiutavano di essere pietrificati da Hitler»¹³. Lo stesso Fuller, per la precisione, lo aveva già annoverato in *Machine Warfare*, opera portata a termine nel novembre 1942 che chi scrive possiede nella traduzione francese del 1948: «*Un des grands interprètes de cette méthode de guerre fut le colonel Heinz Guderian*».

In un osservatorio privilegiato, la Svizzera degli anni della guerra, nella rubrica *Commentaire sur la guerre actuelle* della “Revue Militaire Suisse” dell'anno 1939 si accenna alle sue rivoluzionarie teorie. L'anno successivo, sulla stessa rivista in *Quelques données sur l'armée allemande* a firma di Capitaine X, è ancora più volte citato¹⁴.

Le capacità militari di questo grande soldato non possono far dimenticare che fu anche uno dei protagonisti della guerra sul Fronte Orientale, una guerra in cui: «Due regimi, perfetti meccanismi di genocidio, si scontrano. I soldati di entrambi gli eserciti agiranno senza la minima traccia di umanità» scrive Amanda Foreman nella presentazione del volume *Stalingrado* di Antony Beevor.

Aggiunge Giampiero Giacomelli: «Complessivamente, la guerra in Russia raggiunge un livello di morte, violenze e sofferenze mai visto prima - né dopo - nella storia dell'umanità»¹⁵.

Guderian nelle sue Memorie sostiene di avere restituito al Comando Supremo l'ordine di fucilare i commissari politici sovietici e disposto che i militari rei di maltrattamenti verso i civili e i prigionieri russi fossero sottoposti alla giustizia militare e non a provvedimenti dei superiori diretti, come ordinato da Hitler.

Kenneth Macksey afferma invece che fu il feldmaresciallo von Bock, suo superiore, a rifiutarsi di trasmettere ai suoi subordinati il famigerato “Ordine dei commissari”¹⁶.

Di certo Guderian era a conoscenza dell'inumano trattamento cui venivano sottoposti prigionieri di guerra e civili nella sua zona di operazioni. Nelle sue Memorie non vi è però riferimento all'opera che svolse, unitamente a Rundstedt, nella “Corte d'onore” che ebbe il compito di giudicare gli autori dell'attentato a Hitler nel luglio 1944, emettendo decine di condanne a morte.

Nel 1939 la dottrina ufficiale della Wehrmacht consacrò finalmente le idee di questo soldato. Il manuale delle truppe corazzate recitava: «Le divisioni corazzate sono particolarmente idonee alla rapida concentrazione di una notevole potenza di fuoco, ad ottenere decisioni rapide mediante l'apertura di brecce, a penetrazioni profonde su ampi fronti e alla distruzione del nemico».

Per valutare questi concetti è sufficiente paragonarli al manuale del britannico Royal Tank Corps nel quale ancora si sosteneva che missione delle divisioni corazzate era lo sfruttamento del successo, dopo lo sfondamento delle posizioni nemiche.

La Panzer-Division

Le prime tre Panzer-Division, di stanza rispettivamente a Weimar, Wurzburg e Berlino, avevano in organico: una brigata corazzata su due reggimenti, formati da due battaglioni su quattro compagnie per un totale di 561 carri, una brigata di fanteria motorizzata su due battaglioni autotrasportati e un battaglione motociclisti, un reggimento di artiglieria motorizzata, un battaglione di artiglieria controcarro, una compagnia genio e reparti trasmissioni e comando, per una forza totale di circa 11.000 uomini.

Tra la fine del 1938 e l'inizio del 1939 si costituirono altre tre divisioni la 4^a 5^a e la 10^a.

12 Silvestri Mario, *La decadenza dell'Europa occidentale*, Milano, 2002.

13 Fuller J.F.C., *Le battaglie decisive del mondo occidentale*, III. Roma, 1988.

14 Capitaine X, *Quelques données sur l'armée allemande*, “Revue Militaire Suisse”, 1940.

15 Giacomelli Giampiero, Badialetti Gianmarco, *Manuale di studi strategici. Da Sun Tzu alle nuove guerre*, Milano, 2009.

16 Le memorie dei protagonisti della guerra vanno accolte con molta prudenza in quanto sono quasi sempre auto elogiative, assolute e tendono a far risultare l'autore come il principale protagonista degli avvenimenti.

Nelle successive grandi manovre, con un rapporto di sedici compagnie carri contro nove compagnie fanteria, si accertò che la formazione era troppo pesante e di difficile manovrabilità per lo scompenso tra il numero dei carri, troppo elevato e la fanteria.

All'inizio delle ostilità il numero dei carri per ogni divisione era sceso da 561 a circa 320, con i battaglioni ricostituiti su due compagnie carri leggeri e una compagnia carri medi, la quarta compagnia fu trasformata in reparto "Deposito e complementi"¹⁷.

Il Panzergrenadier Battalion rappresentava la componente fanteria della divisione. Si distingueva dagli altri battaglioni di fanteria perché, in teoria, completamente meccanizzato. In pratica ai reparti era stato distribuito un consistente numero di veicoli cingolati, ma la mancanza di una completa motorizzazione costituì un grave handicap per tutta la durata della guerra.

Dopo la campagna di Polonia le tre Leichte-Division di cavalleria motorizzata, considerate troppo "leggere", furono trasformate in divisioni corazzate (6^a 7^a e 8^a) cui si aggiunse la 9^a nel marzo 1940.

Il 10 maggio 1940, all'inizio del Blitzkrieg contro la Francia, i cui principi basilari secondo Montgomery furono: «Concentramento degli sforzi, sorpresa e rapidità dell'azione¹⁸» erano disponibili dieci divisioni corazzate.

Per l'occasione fu aumentato il numero dei Pzkw III e IV e inseriti i carri cecoslovacchi ma il grosso degli organici delle Divisioni corazzate tedesche resta costituito da Pzkw I e II, dal valore bellico estremamente mediocre. Nel corso della campagna di Francia, una Panzer-Division aveva mediamente in dotazione soltanto una quarantina di carri Mod. III e una ventina di carri Mod. IV.

Dopo la trionfale vittoria, il numero delle Divisioni corazzate fu portato a 20, ma contemporaneamente diminuiva il numero dei carri in ciascuna Divisione, ridotto da 320 a circa 150. I "carristi" se ne lamentano, ma il minor numero di macchine era equilibrato dalla maggior potenza dei mezzi. D'altro canto, come sosteneva Charles de Gaulle: «Al capo militare le armi che dovrà maneggiare non sembrano mai né troppo affilate né troppo solide».

Dopo la campagna di Francia fu dismesso il Pzkw I, che aveva patito alte perdite, il Pzkw II fu destinato alla ricognizione per la sua velocità, e i Pzkw III e IV diventarono l'ossatura della Divisione corazzata. Nel corso della disastrosa campagna di Russia le unità carri furono sottoposte a ulteriori pesanti riduzioni di organico in parte compensate con l'inserzione dei nuovi modelli Panzer V (Panther) e VI (Tiger), ma negli ultimi dodici mesi di guerra le perdite non furono quasi mai ripianate.

Sulla divisione corazzata vale la pena di riportare il giudizio nel complesso riduttivo dell'allora colonnello d'artiglieria Romeo Caméra, espresso in un articolo pubblicato sulla "Rassegna di Cultura Militare" nel 1938.

L'autore comincia storpiando in *Anchluss* la parola *Anschluss* e precisando che: «La Divisione in esame non è destinata ad azioni di rottura o di urto, ma bensì ad azioni manovrate a largo raggio nel campo tattico, proprio delle grandi unità celeri. [...] Dalle note precedenti noi riteniamo di poter affermare che la Divisione corazzata tedesca non risponda dal lato dell'impiego esattamente al suo nome. Si tratta all'evidenza di una grande unità celere meccanizzata».

Sui carri osserva che sono: «Tutti di tipo medio, variando dal peso unitario di ton. 6,5 a ton.8,5». Primi, sostiene, prodotti dalla Krupp, i secondi dalla Maibach, entrambi con un equipaggio di tre uomini: il capo carro mitragliere, il pilota, l'operatore R.T. Conclude lamentando «La mancanza di carri più pesanti, cioè dei veri carri di rottura»¹⁹.

Insorgono difficoltà nell'identificazione dei modelli descritti dal colonnello Caméra. Il Pzkw I con un equipaggio di due uomini, pilota capo carro e mitragliere, equipaggiato, pesava, nelle sue tre versioni, rispettivamente 5.400, 6.000 e 5.880 chilogrammi. Il Pzkw II pesava invece nella versione più leggera, 9.500 chilogrammi con un equipaggio di tre uomini, ma va aggiunto che tra le ditte produttrici di Panzer I e II non risulta la Maibach.

17 Va ricordato che i dati variano, a volte anche sensibilmente, a seconda delle fonti, e che gli organici previsti nel 1939 subirono, per le sorti della guerra, riduzioni spesso rilevanti.

18 Montgomery Bernard Law di Alamein, *Storia delle guerre*, Milano, 1980.

19 Caméra Romeo Marcello. *La divisione corazzata tedesca*. Rassegna di cultura militare 1938.

La Panzer-Division nell'attacco applicava in linea di massima le teorie del suo ideatore Guderian.

Dopo che i reparti esploranti avevano saggiato le posizioni nemiche, i carri armati e i semoventi della fanteria muovevano all'attacco su due colonne protette dall'artiglieria e dall'aviazione. Sfondata la linea, avanzavano in profondità non preoccupandosi di sacche di resistenza che erano impegnate ed eliminate dalla fanteria. Successivamente con manovra avvolgente le colonne si ricongiungevano formando delle enormi sacche nelle quali potevano essere intrappolate intere armate.

Nei primi mesi di guerra la cooperazione tra corazzati e aerei era strettissima, favorita dall'inconsistenza dell'aviazione nemica. Il bombardiere in picchiata Junkers Ju 87 Stuka, abbreviazione di Sturzkampfflugzeug letteralmente "aereo da bombardamento in picchiata", assurso a titolo e a simbolo della potenza aerea germanica. Era un aereo, forse sarebbe più esatto definirlo un pezzo d'artiglieria volante, lento e mediocre, ma capace di picchiare in verticale piazzando una bomba da 500 chili o una da 250 e quattro da cinquanta in un raggio strettissimo. Terminò la sua carriera con due cannoni da 37 sotto le ali specializzandosi nell'attacco ai carri sovietici.

Il Panzergrenadier Battalion attaccava con le tre compagnie e la quarta, con cannoni di gittata più pesante, di supporto, seguita dal comandante col suo stato maggiore del quale faceva parte un osservatore di artiglieria, che, valutata la situazione, disponeva, se del caso, l'intervento dell'artiglieria e dell'aviazione. L'attacco era portato centralmente o con un semplice o doppio avviluppamento.

La missione della fanteria corazzata fu chiaramente esposta dal generale von Manteuffel: «La prima funzione dei Panzergrenadier è quella di sfruttare immediatamente l'effetto degli attacchi dei carri e gli effetti delle armi pesanti per conservare il terreno conquistato dovunque e comunque possibile fino a quando il terreno sia completamente ripulito dalle forze nemiche».

Nella difesa il Panzergrenadier Battalion, in una formazione a triangolo, si ancorava a una posizione naturalmente forte quale un centro abitato, boschi o alture, per meglio proteggersi contro i carri nemici. Se ben condotto, ben schierato e ben mimetizzato, si dimostrò la migliore arma anticarro. Uno dei cardini della tattica era che in attacco e in difesa i reparti dovevano avere, anche per azioni di piccola entità, una base di fuoco e una di manovra.

Il Kampfgruppe era un complesso tattico misto, composto da carri, fucilieri e cannoni a livello inferiore a quello divisionale, che operava autonomamente spesso assumendo il nome del comandante. Si trattava di una formazione estremamente duttile, calibrata per raggiungere determinati obiettivi. Riportiamo come esempio l'organico del Kampfgruppe Bayerlin in Russia, composto da 25 panzer III e IV e pochi carri cecoslovacchi che cooperavano con i motociclisti nell'esplorazione, una compagnia di Panzerjager con cannoni anticarro da 37 mm, una batteria con quattro cannoni da 105 e due compagnie di Panzergrenadier.

La formazione in movimento del Kampfgruppe, della quale si riporta un disegno, aveva in testa la compagnia esplorante seguita sui fianchi, in posizione lievemente arretrata, dalla prima e dalla seconda compagnia carri. Di seguito, al centro, la quarta compagnia carri, la prima compagnia e la compagnia armi pesanti del Panzergrenadier Battalion, tallonata dalla terza compagnia carri e dalla quarta compagnia Panzergrenadier, fiancheggiata quest'ultima dalla seconda e dalla terza compagnia del battaglione.

I carri armati della Panzerwaffe, considerati nel loro complesso, furono sicuramente i migliori del mondo.

Già nel 1934 erano sviluppati i primi quattro modelli, ai quali fu dato un numero romano da I a IV e la sigla Pzkw per Panzerkampfwagen (Vettura da campagna corazzata). Avevano tutti lo stesso motore, un Maybach a sei cilindri per i Pzkw I e II, a 12 per i Pzkw III e IV e per i successivi V e VI. Gli scafi permettevano inoltre l'installazione di cannoni più potenti e piastre aggiuntive rispetto al modello originale: ad esempio il Pzkw III, dotato di un cannone da 37 mm, ebbe nell'ultima serie un cannone da 75.

Una volta stabilite le specifiche, le società presentavano i prototipi agli organi tecnici che, dopo la scelta, ripartivano le ordinazioni tra più complessi industriali.

Va ricordato che la Reichswehr e la Wehrmacht, al contrario del Regio Esercito, adottarono il principio della concorrenza tra i complessi industriali per la produzione dei sistemi d'arma, creando un forte clima di competizione. Come tipico esempio si può citare la concorrenza tra la Rheinmetall e la Krupp, entrambi industrie produttrici di pezzi d'artiglieria.

Ai carri tedeschi si aggiunsero quelli cecoslovacchi, incorporati dopo l'occupazione di quello sfortunato paese del quale, va ricordato, i miti abitanti non impugnarono le armi contro l'invasore come fecero i vicini

polacchi. Dando libero corso al pensiero ipotetico, alla storia con i se, vien fatto di domandarsi quale svolta ci sarebbe stata se i cecoslovacchi, appoggiandosi alle potenti fortificazioni erette ai confini, avessero rifiutato di farsi cancellare dalla storia.

I carri cechi Skoda LT35 e TNHP-S, prodotti rispettivamente dalla Skoda e dalla Ceskomorawska Kolben Danek Praha, dotati di un eccellente cannone da 37 mm, presero la sigla di Pzkwf 35 (t) e Pzkwf 38 (t) ove la lettera t sta per Tscheche (Cecoslovacco). Guderian scrive nelle sue Memorie: «Mi parvero buoni» e, in effetti, erano dei buoni carri, espressione dell'avanzata tecnologia cecoslovacca. Nella campagna di Francia, tre Panzerdivisionen ebbero come carro base il Pzkwf 38 (t).

Per gettare ora un'occhiata fugace ai diversi modelli dei panzer, Iniziato il riarmo tedesco, si determinò immediatamente la necessità della produzione di carri per l'addestramento e si progettò il Pzkwf I. Si trattava di un carro leggero, con un blindaggio frontale di 13 mm, un motore capace di produrre una buona velocità su strada, e l'armamento ridotto a due mitragliatrici. Definito in Francia "*boite de conserve*", aveva in dotazione un posto radio.

Per il Pzkwf I fu scelto, tra vari prototipi, quello della Krupp ma la produzione, iniziata nel luglio 1933, come consuetudine, fu affidata a più società.

Pesava 5,4 tonnellate ed era armato di due mitragliatrici. Il blindaggio era simile a quello dei carri del 1918. Il veicolo era in grado di percorrere 200 chilometri con un pieno ed era in grado di raggiungere la velocità di 50 chilometri l'ora.

Accertato che per la produzione di un moderno carro di battaglia erano necessari almeno tre anni, nel 1935 il generale Lutz diede impulso a un modello, il Pzkwf II, armato di un cannone da 20 mm e di una mitragliatrice. La scelta cadde sul prototipo della MAN, prodotto in più versioni, l'ultima delle quali nel 1942.

Questi modelli costituivano la massa di carri armati che, esibiti nelle sfilate e impiegati nelle manovre prima della guerra, impressionavano grandemente gli osservatori e i corrispondenti della stampa.

In Spagna, nella Legione Condor, era inserito il Gruppo Blindato 88 con tre compagnie di Pzkwf I e II e un Gruppo trasporto agli ordini del tenente colonnello von Thoma. Nelle sue relazioni von Thoma insisteva sulla necessità di avere carri più potenti ma, stranamente, riteneva non necessaria l'installazione di apparecchiature radio.

In origine i Pzkwf I e II dovevano servire solo per l'addestramento, ma il ritardo nella costruzione dei successivi due modelli costrinse il Comando supremo a impiegarli in combattimento sia in Spagna, sia in Polonia e Francia, con gravi perdite.

Lo Stato Maggiore comprese però la lezione: il carro leggero non ha possibilità di sopravvivenza sul campo di battaglia. Per il Pzkwf I la produzione fu bloccata, il Pzkwf II sarà relegato a compiti di sola esplorazione che svolse brillantemente in virtù della sua velocità.

I successivi modelli III e IV entrarono in produzione nell'autunno 1939. Avevano un peso iniziale rispettivamente di 15 e 19 tonnellate che nel corso del conflitto, con motori più potenti, aumentò a 22 e 24.

Alcuni esperti sostengono che furono costruiti in "tandem", il primo, con un 37 mm, era un carro da battaglia; il secondo, con un cannone corto da 75 mm, era un carro di appoggio per la fanteria. In effetti, il suo cannone era lo sviluppo del cannone di fanteria modello 1918 che sarà montato anche sui cannoni d'assalto, gli Sturmgeschütz. Entrambi subirono una serie di migliorie in corazzatura e armamento che ne potenziarono le prestazioni.

Il Pzkwf III nacque nel 1936. Tra i prototipi presentati dalle varie industrie fu scelto quello della Daimler-Benz. Il cannone iniziale era di calibro 37; la versione (*Ausführung*) F montò invece un pezzo da 50 L/42; la versione J ebbe finalmente un cannone da 50 mm L/60 volto da Hitler. Tutte le numerose versioni presentavano miglioramenti quali la corazza addizionale. Secondo molti esperti aveva una velocità e una cadenza di tiro più rapida del successivo Pzkwf IV, una migliore protezione e maggiori capacità nei duelli contro i carri. Tra l'altro va notato che imbarcava 150 colpi contro gli 80 del fratello maggiore. Considerato un ottimo carro, ebbe in comune con il successivo Pzkwf IV numerosi organi.

Il Pzkwf III fino al 1942 fu la spina dorsale della Panzerwaffe.

Nell'agosto 1941 ne fu concessa all'Italia la riproduzione, ma il progetto non ebbe seguito per penuria delle materie prime necessarie.

Per il Pzkw IV la scelta cadde sul modello della Krupp, e l'ultima versione ebbe in dotazione il cannone lungo da 75 mm modello L/43.

Fu il carro tedesco più prodotto nel conflitto.

Il Pzkw V Panther fu il capolavoro della tecnologia germanica, considerato il migliore carro dell'II Guerra Mondiale. Primo carro tedesco col nome di una fiera, e capostipite di una tradizione che si prolunga sino ai tempi nostri, nacque dalla scoperta che il sovietico T.34 surclassava il Pzkw IV. Fu la società MAN ad aggiudicarsi la commessa, mentre il modello presentato dalla Daimler-Benz era una copia del carro sovietico e fu scartato per motivi di prestigio politico. Si è però anche sostenuto che la messa in produzione non avvenne per penuria di alluminio, necessario per la costruzione del motore diesel²⁰ di cui era dotato.

La scelta avvenne nel maggio 1942, quattro mesi dopo era pronto per il collaudo, a novembre il primo esemplare già usciva dalla catena di montaggio e nel solo marzo 1943 se ne produssero ben 324 esemplari. La produzione, con molti componenti in comune col Tiger e per la quale si formò un gruppo industriale, iniziata in massa nel gennaio 1943, fu ritardata da una serie di problemi tra i quali la sostituzione del motore HL 210 con un più potente HL 230. Ciò nonostante, alla battaglia di Kursk del 3 luglio 1943, nei Panther presenti si manifestò una serie di gravi inconvenienti che portarono alla perdita di parecchi mezzi.

Ben equilibrato tra potenza del fuoco e protezione dell'equipaggio (capocarro, pilota, puntatore, caricatore, operatore radio) il Pzkw V fu sicuramente superiore al T.34. Nel dicembre 1942 Hitler ne propose la costruzione all'Italia ma per i soliti motivi tecnici il progetto non ebbe seguito.

Gene Mc Coy, ufficiale carrista americano, racconta che in Normandia il proiettile da 75 mm di un Panther passò da parte a parte uno Sherman da una distanza di circa mille metri, rimbalzando sulla corazza di quello successivo. In effetti il cannone KwK 42 del Pzkw V poteva perforare a quella distanza una corazza di 140 mm. Va aggiunto che il carro americano, viceversa, doveva avvicinarsi a 5/600 metri per perforarne la corazza frontale.

Il Pzkw VI Tiger, armato del celeberrimo 88 mm come il suo derivato, il cannone d'assalto JagdTiger, era un colosso di 57 tonnellate nella versione I, e di 67 nella versione II. Le origini del progetto risalgono al 1937, ma solo nell'aprile 1942 il primo prototipo fu esibito a Hitler. Entrerà in azione per la prima volta nell'assedio di Leningrado, in terreni del tutto inadatti.

Con questo nuovo mezzo venne meno l'esatto dosaggio dei tre principi che caratterizzavano il sistema d'arma del carro armato: potenza, velocità, corazzatura, principi che invece furono esaltati nel Pzkw V. Il Tiger era squilibrato e per la velocità estremamente mediocre aveva una mobilità tattica così ridotta da tagliarlo fuori da troppi rapidi ripiegamenti. Andavano quindi studiati nel pieno delle operazioni itinerari possibili che evitassero le difficoltà di manovra in località con strade anguste o tortuose, tenendo conto che per il suo tonnellaggio non poteva transitare sui ponti di equipaggio in dotazione all'esercito e su parecchi ponti in muratura. Il Tiger aveva inoltre una ridotta autonomia, 100 chilometri su strada e 65 fuoristrada e, un'altra remora imposta dal Comando supremo, era l'ordine tassativo di non lasciare nessun mezzo nelle mani dell'avversario. Per il suo peso, al suo rimorchio poteva provvedere solo un altro Tiger. Lo stesso però si verificava per il Panther.

I giudizi sulle sue capacità sono discordi.

Von Manteuffel lo definiva un "vagone da trasporto", buono solo per lo sfondamento iniziale, con difficoltà di movimento sulle strade per la sua larghezza e nel superamento di ponti per il suo peso.

Von Senger und Etterlin sosteneva invece che l'assegnazione dei Tiger aumentava l'efficienza combattiva della formazione corazzata e sicuramente costituiva un'efficiente protezione per gli altri carri, ma concordava con Manteuffel sulla scarsa velocità e la conseguente incapacità del Tiger di adattarsi alle manovre degli altri carri.

Va però aggiunto che il suo apparire all'orizzonte di un campo di battaglia non incoraggiava il morale nemico. Il Tiger diede un saggio delle sue possibilità a Villers Bocage, nella Francia del Nord, il 13 giugno 1944, quando una compagnia dello SS Panzer Abteillage 101 Tiger al comando del tenente Wittmann annientò praticamente la 22° Brigata della 7ª Divisione britannica in un combattimento che passerà alla storia.

20 J.-M.W., *Panzer kampfwagen V Panther (SdKfz 3 171) une presentation*, "Revue Militaire Suisse", 1990.

Alcuni esperti sostengono che il salto di qualità dai carri britannici Cruiser al Centurion da 52 tonnellate sia stato accelerato da questo disastro.

Il problema del veicolo blindato semicingolato per trasporto truppa era già stato oggetto nel 1930 di uno studio del generale Ernst Kabisch sulla rivista *Militär Wochenblatt*, fautore di un veicolo in grado di manovrare su tutti i terreni.

Nel 1938 l'industria Hanomag realizzò un semicingolato con la capacità di trasportare dodici uomini, lo Schutzenpanzerwagen che, con la sigla SdKfz 251, entrò in servizio nel 1939. Armato con due mitragliatrici, mostrava il grande handicap della mancanza di una copertura superiore che lo esponeva al lancio di bombe a mano. Anche per questo veicolo il motore adottato fu un Maybach, esempio dell'avanzata standardizzazione dell'esercito germanico. Successivamente la Delag costruì un altro mezzo per una squadra di sei uomini, il SdKfz 250.

Con questi veicoli la velocità tattica della fanteria era teoricamente pari a quella dei carri. Va però ribadito che nella Panzerwaffe il numero dei semicingolati, per tutta la durata del conflitto, non fu mai sufficiente a equipaggiare tutte le unità, con conseguenti gravi deficienze nella movimentazione.

I semicingolati, una delle massime espressioni della tecnologia germanica, si dimostrarono tanto versatili da essere adibiti anche a supporto per mortai, mezzi contraerei, trasporto feriti, rifornimenti e ricognizione.

Con gli scafi dei carri in dotazione furono realizzati cacciacarri, cannoni d'assalto, carri comando, portamunizioni, recupero, semoventi, direzione tiro artiglieria, contraerei, lanciarazzi, lanciafiamme e obici semoventi.

Particolare impulso ebbe la costruzione dei cacciacarri, Panzerjäger. In pratica un'arma difensiva nata dalla necessità di disporre di un cannone anticarro motorizzato e blindato sempre più pesante, con un equipaggio sempre più numeroso. Il mezzo, privo di torretta, aveva il cannone in casamatta con un campo di tiro limitato e tempi per aprire il fuoco più lunghi, dovendo manovrare sui cingoli per il puntamento. Era però di costruzione più rapida del carro armato e con la possibilità di montare un cannone più pesante. Ad esempio il Nashorn, "Rinoceronte", sullo scafo del Pzkw IV montava un 88. Furono usati come scafi quasi tutti i carri prodotti. I cacciacarri seguivano la fanteria negli attacchi fornendole un appoggio di fuoco a breve distanza; ma, sforniti di armi per la difesa a brevissima distanza, dovevano a loro volta essere protetti dalla fanteria contro gli attacchi nemici.

I carri tedeschi erano dotati di radio, avevano a bordo razioni per tre giorni e carburante per 150/200 chilometri. Il carburante per i rifornimenti era conservato in latte piatte da 25 litri disegnate in modo da poterne usufruire fino all'ultima goccia.

La maggioranza dei mezzi in panne era riparata sul campo di battaglia da apposite squadre. Una delle lezioni della guerra fu l'estrema usura, specialmente dei cingoli, dei carri armati nel corso delle operazioni: il carro si rivelò essere veramente un colosso con i piedi di argilla.

L'identificazione avveniva con un numero a tre cifre in rosso o nero con contorno bianco che indicava la compagnia, il plotone e il carro. Diffusi erano gli stemmi e gli emblemi divisionali.

Gli equipaggi, come quelli di un aereo da bombardamento, sapevano perfettamente che l'errore di uno è la morte per tutti e tra essi si creava un altissimo affiatamento maturato nel corso dell'addestramento e sul campo, che serviva a ottimizzare le modalità di permanenza a bordo. La selezione era severissima: ogni membro doveva essere in grado di svolgere due dei tre compiti fondamentali: guidatore, cannoniere e radio operatore. I cannonieri avevano a disposizione un cannocchiale panoramico per il puntamento con una scala graduata per il calcolo della distanza, ma solo capacità tecniche individuali permettevano loro "tra le nebbie della battaglia" di calcolare la distanza, di scegliere il proiettile da usare e far centro al primo colpo.

Gli autocarri in dotazione alla Panzerdivision erano in massima parte Opel Blitz da tre tonnellate prodotti dalla Opel o dalla Daimler-Benz. Le moto, con il caratteristico sidecar, erano le BMW R 75 o le Zundapp KS 750.

Le operazioni

Nella breve campagna di Polonia, in condizioni climatiche e orografiche straordinariamente favorevoli, il mondo scoprì la Divisione corazzata germanica. Furono sufficienti appena 23 giorni per mettere in ginocchio un esercito che riponeva la sua fiducia su uomini a cavallo armati di lancia.

Nel maggio 1940 i generali francesi sostenevano ancora: “Non siamo polacchi” e avevano la serena certezza di essere in grado di fronteggiare l’offensiva. La *fronteggeranno* per 47 giorni dal 10 maggio al 25 giugno.

L’attraversamento delle Ardenne fu un capolavoro organizzativo, con un accurato studio delle poche strade che le attraversavano, dei tempi di percorrenza, delle condizioni atmosferiche.

I diverbi tra Guderian - che comandava un Corpo corazzato composto da tre divisioni (1^a, 2^a e 10^a) e dal reggimento di fanteria Gross Deutschland - e von Kleist, suo superiore, erano all’ordine del giorno²¹, ma parlano i risultati ottenuti contro l’Armée: un esercito irrimediabilmente superato, affetto da mediocrità intellettuale, con generali che pensavano “col passo della fanteria”.

Il generale Maurice Gamelin, dopo la sconfitta e con molto *fair play*, dote che gli va riconosciuta unitamente a una tardiva sapienza, nelle sue memorie intitolate *Servir*, parla di: «Una manovra notevole [...] mostrò all’opera truppe e comandanti che sapevano come manovrare, che operavano con tutta la rapidità resa possibile dai carri armati, dagli aerei e dalla radio». Aggiunge che la difesa francese era: «*Basée sur la conception que l’on tiendrait dans le massif des Ardennes même s’il était débordé ou tourné. [...] en quelque sorte un rôle de cloisonnement*».

Vengono alla mente le parole di Moltke il Vecchio: «È pressoché impossibile riparare nel corso delle operazioni un errore commesso durante lo spiegamento iniziale degli eserciti».

Va però ricordato che il generale Niessel, colonna portante de “La Revue des Deux Mondes”, nel 1936 scriveva sulla “Revue Militaire Suisse”: «*La valeur tactique des secteurs dépourvus de moyens routiers est faible par rapport à celle de ceux qui en sont bien munis. [...] si on réussit à y concentrer des forces importantes [...] grâce aux engins motorisés tous terrains, il devient facile d’y obtenir un effet de surprise [...] et de produire la rupture du front ennemi ou son enveloppement*».

La valutazione era particolarmente acuta. Lo stimatissimo Liddell Hart nel suo *The defence of Britain* pubblicato nel 1939 affermava che per la natura del terreno una sorpresa tattica nelle Ardenne era impossibile. L’aureolato Pétain si era pronunciato nel 1934: «*Elle est impénétrable si l’on y prend quelques dispositions spéciales*», aggiungendo che se il nemico vi penetra sarà «*pincé*» alla sortita.

Va però a onore del tanto bistrattato esercito francese il fatto che il generale René Altmayer, all’inizio del 1937, pubblicava sempre sulla “Revue Militaire Suisse” un testo fondamentale sulla guerra meccanizzata. Dopo un accurato esame dei lavori di Liddell Hart, di Fuller, di Eimannsberger e di Guderian, esponeva infine le proprie idee estremamente avanzate sulle divisioni corazzate nate dalla collaborazione di armi diverse, sulla concentrazione dei carri e sul ritmo velocissimo da imprimere alle operazioni, concludendo che anche nella difensiva il carro era la miglior arma contro i carri armati.

In effetti, la rivista militare svizzera restava l’unica finestra per esprimere opinioni non conformi a quelle dello Stato Maggiore.

Non invano Von Schlieffen sosteneva: «Il vinto contribuisce alla vittoria come il vincitore».

In Germania il dibattito era invece aperto, le riviste erano una palestra di opinioni, gli ufficiali che avevano idee da proporre o che volevano criticare i piani adottati in precedenza potevano farlo attraverso le *Denkschrift* (Riflessioni su carta) che erano lette e prese in considerazione ai più alti livelli della catena di comando. Nell’atmosfera creata da Seeckt, gli ufficiali avevano la sicura certezza che non sarebbero stati accantonati per idee non ortodosse.

Per molti anni gli addetti ai lavori resteranno convinti della superiorità numerica dei corazzati germanici nella campagna di Francia. Superiorità che, in numero e qualità, apparteneva invece agli Alleati i quali, secondo alcune fonti, schieravano 3.900 carri francesi e 310 britannici, (Guderian nelle sue Memorie arriva a 4.800), contro circa 1.000 Pzkw I, 1.000 Pzkw II, 300 Pzkw III, 290 IV più 375 carri cecoslovacchi. Lo storico militare svizzero Hervé de Weck indica in 2.439 i carri tedeschi e in 3254 i francesi. Come si vede, i dati sono controversi, ma evidenziano una superiorità quanto meno numerica degli Alleati. Tuttavia,

²¹ Guderian scrisse un giorno alla moglie: «La battaglia contro i propri superiori dà a volte più da fare di quella contro i francesi». Citato da Macksey Kenneth, *Guderian: Panzer general*, Londra, 1975.

nel loro complesso, secondo Guderian: «I carri francesi erano superiori a quelli tedeschi per corazzatura e calibro di cannoni, ma inferiori quanto a guida e velocità»²².

La vittoria sulla Francia fu conseguenza soprattutto di una superiorità intellettuale, frutto della coordinazione di più armi su un piano strategico e tattico, avendo di fronte un avversario che si rifaceva a schemi del passato conflitto. Sotto molti aspetti fu la ripetizione della tattica d'infiltrazione propria della passata guerra quando, nelle offensive del 1918, le Sturmtruppen penetrarono in profondità nelle retrovie alleate e solo la mediocre capacità di movimentazione impedì il successo finale.

Gli stessi capi civili e militari tedeschi furono sorpresi da una così rapida vittoria. Goebbels si affrettò a vantare il genio militare di Hitler, Blumentritt parlò di un «triplice miracolo», quelli tra gli alti gradi che avevano avanzato perplessità parlarono di un condiviso disegno strategico.

Va riconosciuto che il Führer, a differenza di molti generali, non sopravvalutò la forza e il valore combattivo dell'esercito francese.

Come sempre in guerra fioriscono leggende che sono poi difficili da sradicare. Si pensi ai bambini belgi che, nel corso della Grande Guerra, sarebbero stati orribilmente mutilati dai soldati tedeschi. Nel secondo conflitto nacque la leggenda di un esercito completamente motorizzato che si muoveva con la velocità della folgore sui campi di battaglia.

In verità sostiene Masson: «En 1939, 80% des grandes unités allemandes n'étaient pas motorisées»²³.

La massa dei mezzi di trasporto era a traino animale, con tutti i problemi che i cavalli comportano, cominciando dall'alimentazione consistente in circa 15 chilogrammi di cibo e dalla delicatezza dell'organismo. Nel 1939 la Divisione di fanteria, 17.700 uomini, aveva 4.800 cavalli che, tra l'altro, trainavano pezzi d'artiglieria da 105 e 150 mm. Nel 1944 l'organico era sceso a 12.700 uomini e 3.100 cavalli. Per concludere le Divisioni di fanteria che invasero la Russia, avevano 625.000 cavalli. In pratica l'alimentazione logistica era ancora affidata al cavallo.

Quando esigue forze corazzate tedesche sbarcano in Libia per soccorrere il traballante alleato danno un altro saggio delle loro capacità.

Il 6 febbraio 1941 Rommel riceve il comando dell'AfrikaKorps, il 12 arriva a Tripoli con un bombardiere Heinkel e con lo stesso aereo effettua una ricognizione del teatro delle operazioni. La notte tra il 14 e il 15 febbraio sbarcano nel porto di Tripoli alla luce dei riflettori unità leggere che, passate in rivista alle ore undici del 15, sono in linea il 16 e sostengono i primi scontro il giorno 24. In quattordici giorni Rommel riconquista la Cirenaica, esclusa la piazzaforte di Tobruk.

L'azione: «[...] è condotta con grande temerarietà più che con audacia. Ne restano sorpresi i comandi italiani e tedeschi, non meno di quelli inglesi»²⁴.

Dal febbraio 1941 al maggio 1943 la superiorità tecnica tedesca, nonostante l'inferiorità in mezzi, armamenti e munizioni, un insufficiente sostegno logistico, lo scarso interesse di Hitler per un teatro di guerra ritenuto secondario, è basata anche sulla straordinaria capacità di concentrare carri armati, artiglieria e fanteria motorizzata in un unico complesso tattico.

Rommel in Africa settentrionale pone fine alla carriera dei generali Richard O'Connor, Archibald Wavell, Noel Beresford-Peirse, Claude Auchinleck, Alan Cunningham, Neil M. Ritchie; e solo in una battaglia che ricorda quelle della Grande Guerra, con una superiorità di sei a uno in carri e aerei, Montgomery riesce a sconfiggere gli Italo tedeschi, inseguendoli senza mai riuscire ad agganciarli per 3.200 chilometri fino alla resa finale in Tunisia.

Rommel fece un uso magistrale dei cannoni contraerei da 88 mm che spesso precedevano addirittura i carri formando una base di fuoco contro la quale erano destinati a infrangersi gli attacchi delle formazioni corazzate britanniche guidate, in perfetto stile Balaklava, da ufficiali tanto valorosi quanto stolidi.

Il pezzo da 88, in origine antiaereo, era in grado di bloccare a grande distanza qualunque carro britannico. Con sei serventi, aveva una traiettoria tesa con una velocità iniziale di 820 metri al secondo e un ritmo di tiro fino a 20 colpi al minuto. Handicap principali erano l'alta sagoma - lo scudo arrivava a due metri di altezza - il tempo per metterlo in batteria e la scarsa protezione.

²² Guderian Heinz, *Ricordi di un soldato*, Milano, 1962.

²³ Masson Philippe, *Histoire de l'armée allemande*, Paris, 1996.

²⁴ Stefani Filippo, *Le operazioni nell'Africa Settentrionale nel 1941*. In AA.VV. *L'Italia in guerra. Il secondo anno - 1941*, Roma, 1992.

I Tedeschi lo avevano ideato in Svezia presso la filiale della Krupp Bofors nel 1931 e lo avevano messo in produzione nel 1933. Va ricordato che anche per i cannoni contraerei pesanti esisteva il divieto di fabbricazione e d'importazione sancito dal Trattato di Versailles.

L'88 era stato impiegato già nella guerra di Spagna non provocando nessun interessamento negli stati maggiori europei. Sui cannoni pesanti si era invece già pronunciato nel 1933, sulla rivista *Wehr und Waffen*, lo sconosciuto tenente Federico Hereus, il quale scriveva: «Occorrono cannoni pesanti con traiettoria tesa che battano le posizioni di partenza dei carri armati».

Rommel, nel suo *Krieg ohne Hass* (Guerra senza odio), pubblicato nel 1950 su appunti scritti negli anni 1941-44, stabilisce il principio base della sua filosofia operativa. I fattori decisivi sono per lui la velocità nelle operazioni e la rapidità nelle reazioni. Solo l'offensiva porta al successo, la difesa deve essere mobile ed elastica, l'inferiorità in mezzi va compensata nel concentramento dei carri in modo da essere superiore nel 'punto cruciale', il tedesco *schwerpunkt*, da lui identificato con fulminea rapidità. Preferisce inoltre fronteggiare i corazzati nemici con l'artiglieria, riservando i carri per il colpo di grazia. Per ingannare l'avversario ricorre a metodi eterodossi: ad esempio sistema su autocarri motori di aerei con eliche allo scopo di sollevare la sabbia del deserto e simulare così la presenza di grandi unità, o provvede alla costruzione di sagome in legno di carri collocate su autovetture.

Ai suoi critici, specialmente italiani, che lo accusano di abbandonare troppo spesso la sede del comando, e di "fuga verso il fronte", la tedesca *Die Flucht an Die Front*, risponde: «Ci sono sempre momenti in cui il posto del comandante non è indietro con il suo stato maggiore ma avanti con le truppe. [...] Più alto è il grado, maggiore è l'effetto che si ottiene con l'esempio. I soldati sentono di non avere niente a che fare con un comandante che, loro lo sanno, se ne sta seduto da qualche parte nel quartiere generale. Quello che vogliono è ciò che si può definire un contatto fisico con lui, [...] l'esempio personale del comandante fa meraviglie, specialmente se questi ha avuto l'accortezza di creare intorno a se un alone di leggenda»²⁵.

Guderian è dello stesso avviso: «L'errore di stare nelle retrovie i Generali carristi non lo hanno mai compiuto. Io ero vicinissimo agli avvenimenti e anche ai miei soldati, e potevo giudicare le cose con esattezza». L'aristocratico Frido von Senger und Etterlin osserva: «La prassi del -comandante in testa- era una tradizione della cavalleria, tramandata da questa alle prime divisioni corazzate create in Germania».

In linea di massima il comandante tedesco di un reggimento o di una Divisione avanzava con le forze di punta, assistito da uno stato maggiore di ridotte proporzioni su un Panzerbefehlwagen cingolato o semicingolato, dotato di un posto radio. Al posto comando della divisione operava il Capo di stato maggiore con la maggioranza dello stato maggiore che "alimentava" il combattimento, trasmettendo gli ordini ricevuti dai comandi superiori con cui manteneva i collegamenti, interveniva per l'eventuale protezione dei fianchi, inoltrava i rifornimenti e teneva pronti i ricalzi. In caso di ferimento o morte del comandante, il Capo di stato maggiore lo rimpiazzava per evitare tempi morti nello svolgimento delle operazioni.

Fu sempre una caratteristica generale del corpo ufficiali tedesco di esporsi al pericolo, tanto che in termini proporzionali esso subì perdite superiori a quelle dei soldati.

Come esempio opposto, va ricordato lo studio di Richard A. Gabriel e Paul L. Savage, edito nel 1978, *Crisi in command. Mismanagement in the Army* sul conflitto vietnamita: «La documentazione per il Vietnam è assolutamente chiara [...] semplicemente gli ufficiali non morivano in numero sufficiente o in presenza dei loro uomini abbastanza spesso da fornire quel tipo di - martiri - di cui hanno bisogno tutte le unità sociologiche primarie, soprattutto quelle sottoposte a tensione, se vogliono mantenere la coesione».

Rommel invece, col veicolo corazzato Mammouth catturato agli Inglesi e il ricognitore leggero Fieseler FG156 Storch era ovunque e sembrava che la "Volpe del deserto" avesse il dono dell'ubiquità. Siamo lontani anni luce dal modo di intendere la guerra di Graziani.

Durissimo con se stesso e con gli altri, Rommel chiedeva sempre il massimo a truppe e ufficiali.

I suoi giudizi sul soldato italiano sono privi degli stereotipi che impregnano la letteratura militare del secondo conflitto mondiale, privi dell'insopportabile albagia che caratterizza i militari e gli storici britannici: «Il soldato italiano, per le sue condizioni, ha reso sopra la media. Molti generali e ufficiali italiani suscitano la nostra ammirazione. La sconfitta degli italiani è conseguenza dell'intero sistema militare e statale italiano, del cattivo armamento e del disinteresse di personalità militari e di uomini di Stato».

²⁵ Liddel Hart Basil a cura di, *The Rommel papers*, Londra, 1984.

Rommel fu indubbiamente un grande capitano, uno dei tanti che la società germanica ha prodotto nel XX secolo. Vi è un sottile filo che unisce i condottieri. Rommel scrive che è un errore tentare di recuperare truppe scompagnate dal panico. Un secolo prima Garibaldi sosteneva che i soldati in rotta sono come i cavalli infuriati, occorre attendere che torni la calma per poterli recuperare.

Hitler, nella decisione di attaccare l'Unione Sovietica, era confortato dallo stato dell'Armata Rossa. Le grandi "purghe" della seconda metà degli anni Trenta, liquidazione di tre marescialli su cinque, di tutti gli ammiragli, del 90% degli ufficiali di stato maggiore, dell'80% dei generali di Corpo d'Armata e di Divisione, di decine di migliaia di ufficiali di ogni arma e specialità, l'infelice prova dell'Armata Rossa contro i Finlandesi, lo portavano a ritenere di avere contro un nemico estremamente indebolito.

La Russia, nonostante il suo strapotere, aveva impiegato più di 100 giorni per mettere in ginocchio la Finlandia, mentre Hitler aveva occupato la Polonia in 27 giorni, la Danimarca in uno, la Norvegia in 23, la Francia in 47, l'Olanda in 5, il Belgio in 18, la Jugoslavia in 12, la Grecia in 21, Creta in 11.

Esistevano perplessità nell'O.K.W. per l'estensione del fronte e contro un nemico del quale pochissimo si sapeva, ma Hitler aveva dimostrato di avere sempre avuto ragione nelle sue decisioni strategiche. Alla vigilia dell'invasione le Divisioni corazzate tedesche erano aumentate a 19, ma a ogni Divisione era stato sottratto uno dei due reggimenti carri in dotazione. I generali "carristi" protestarono vivacemente, Guderian in testa, ma la decisione di Hitler fu irrevocabile. Va osservato però che il dimezzamento del numero dei carri, da 300 a 160 circa, era in parte contenuto dall'aumento dei PzKpfw III e IV, dal potenziamento del cannone del PzKpfw III, dalla presenza di un anticarro, il 50/60 in sostituzione di molti 37/45. Restava il problema della fanteria, che solo in parte era dotata di veicoli semicingolati.

A posteriori si sosterrà che la fanteria delle divisioni corazzate avrebbe dovuto essere completamente "cingolata" allo scopo di ridurre la dipendenza dalle strade. Liddell Hart arriva a sostenere che questo avrebbe dato la vittoria alla Germania.

Per l'Operazione Barbarossa, Guderian e i generali comandanti delle Panzerdivisionen chiesero che i carri si spingessero: «Il più avanti possibile, il più rapidamente possibile [...] come era avvenuto in Francia». Hitler però, giudice supremo, preferì alla strategia suggerita dall'O.K.W., la strategia convenzionale.

All'alba del 22 giugno 1941 l'esercito varcava le frontiere senza nessuna reazione, la sorpresa fu totale, lo sgomento nei massimi dirigenti sovietici assoluto.

I successi furono rapidissimi. Con incredibile facilità le Divisioni corazzate fecero strage di carri, i prigionieri si contavano a centinaia di migliaia, in un mese si avanzò di 700 chilometri, il quartiere generale della IV armata spostò per due volte in quattro giorni il comando per non essere troppo distante dal fronte.

Le capacità di Guderian sono apprezzate perfino dall'altoloso Bernard Law Montgomery di Alamein: «[...] e Guderian con l'attacco delle sue Panzer-divisionen su Smolensk e l'accerchiamento delle forze nemiche in quella regione, condusse una delle più brillanti operazioni del conflitto sul fronte orientale».

Halder annotava nei suoi diari: «Probabilmente non è eccessivo sostenere che la campagna di Russia è stata vinta nello spazio di due settimane». Ancora il primo dicembre von Brauchitsch dichiarava che l'Armata Rossa non disponeva di nessuna grande formazione di riserva.

La valutazione era sbagliata, anche se il 10 luglio due terzi della strada per Mosca erano stati percorsi a una media di venti miglia al giorno.

Soltanto i più esperti generali percepiscono che non si è in Francia o in Polonia, gli spazi sono immensi, le strade inesistenti, i soldati sovietici combattono ferocemente, la Germania si trova di fronte a un avversario che, sconfitto, non si arrende.

Si avvanza, si avvanza in una pianura che non termina mai. Le difficoltà sono aumentate dagli enormi pianure, foreste, paludi, fiumi, con strade inesistenti e uno scartamento più largo delle linee ferroviarie.

Scriva von Rundstedt alla moglie: «La vastità della Russia ci divora»²⁶.

Concorda Keegan: «Lo spazio inghiottiva il numero».

Si scopre che la valutazione del numero delle Divisioni sovietiche, indicate in duecento dai servizi segreti, è clamorosamente errata: i Russi a metà luglio ne mettono in linea 360.

Sulle rive del Dniepr si manifesta la potenza del carro armato T.34, capolavoro della spregiata tecnologia sovietica: un cannone anticarro da 37 mm è letteralmente schiacciato sotto i suoi cingoli, due PzKpfw II sono distrutti, il carro avanza fino a quando non viene centrato da un obice a breve distanza. I cannoni tedeschi anticarro si rivelano impotenti, hanno possibilità solo a cortissima distanza. «Le armi anticarro della fanteria

²⁶ Messenger Charles, *The last prussian*, London, 1991.

non riuscivano a perforarne la corazza», scrive il generale Blumentritt. Il PAK 36 è chiamato dalle truppe: “*Panzer-Anklopf-Canone*“, ossia “cannone per bussare alle porte” per l’impossibilità di distruggerlo. Si comincia a percepire che cosa significa combattere in condizioni di inferiorità tecnologica.

Il T.34, semplice e robusto, col suo straordinario motore Diesel 12 cilindri in alluminio, rappresenta una sorpresa molto sgradevole. Era dotato di un cannone da 76,2 mm modello 1939, una corazza di 45 mm frontalmente molto inclinata, cingoli molto larghi adatti alle condizioni del terreno, un'autonomia su strada di 400 chilometri. Il suo più grande difetto era rappresentato dalla penuria di apparecchiature radio e dalla ristrettezza degli spazi interni. Veniva usato in larga scala anche come mezzo di trasporto della fanteria delle brigate corazzate, nella misura di 12 uomini per carro. Va ricordato che era dotato di un motore diesel che offriva il grande vantaggio di un minore consumo di carburante in relazione a carri come il Panther o lo Sherman. Il carburante era meno infiammabile della benzina, il che permetteva di fissare sul retro dei fusti con 400 litri di gasolio, con uno straordinario aumento dell'autonomia.

Heinz Guderian, ricorda nelle sue Memorie un episodio avvenuto nella primavera del 1941, quando per ordine di Hitler, che: «aveva ordinato di mostrare ai Russi *tutto*», (il corsivo indica la parte sottolineata nell'originale), in occasione della visita di una commissione di ufficiali sovietici fu invitata alle scuole carristi e alle maggiori fabbriche di carri. In quell'occasione i Russi si rifiutarono di credere che il Mod. IV fosse il più avanzato modello e lamentarono che venissero nascosti carri più moderni. Sembrava loro impossibile che il T.34 fosse superiore ai carri tedeschi in un periodo in cui le forze corazzate tedesche erano un modello di perfezione.

In seguito all'allarmata richiesta di Guderian, che invocava altresì una pezzo anticarro più potente per contrastare il T.34, venne infine inviata al fronte russo una commissione formata da rappresentanti dell'Ufficio armamento esercito, del Ministero armamenti, dei progettisti di carri e delle ditte costruttrici. La Commissione lavorò con teutonica celerità: arrivò nel novembre 1941, il 23 gennaio 1942 il progetto del nuovo Pzkw V, chiamato Panther fu presentato a Hitler, a ottobre era la volta del Tiger. Avevano rispettivamente un cannone da 75 e da 88 mm, di prestazioni molto superiori al cannone del T.34.

L'arrivo della *Rasputitza*, letteralmente “tempo senza strade”, ossia dell'autunno, crea sgomento nei Tedeschi: un mare di fango attanaglia carri armati e uomini, gli automezzi avanzano solo con l'ausilio di mezzi cingolati, mancano le funi d'acciaio per il traino, lanciate a fasci da aerei in volo. I veicoli avanzano per brevi tratti a una velocità massima di 20 chilometri orari. Si tentano tutte le soluzioni, compresa la costruzione di fondi stradali con tronchetti d'albero.

Nella notte del 7 ottobre cade la prima neve, il 12 novembre la temperatura scende a 15 gradi sotto zero, le truppe, nella sicurezza della prossima immancabile vittoria, non hanno equipaggiamenti invernali. A dicembre la visibilità è ridottissima, fino alle nove di mattina la nebbia è fittissima, dopo sorge il sole all'orizzonte, alle quindici comincia ad imbrunire, un'ora dopo il buio è totale.

Per avviare i motori occorre accendere il fuoco sotto il mezzo, i carri armati slittano facilmente, il carburante si gela, gli strumenti ottici si spaccano. «Non eravamo più in maggio, né in Francia!» confessa Guderian.

Dal 22 giugno 1941 erano morti 743.000 uomini

All'inizio di dicembre il battaglione di ricognizione della 258^a Divisione di fanteria arriva ai capolinea dei tram per il centro di Mosca. Chi descrisse la scena, recatosi sul punto della massima avanzata, intravide all'orizzonte le guglie del Cremlino.

La Wehrmacht non era però destinata a entrare nella capitale dell'Unione Sovietica. La fanteria di Napoleone, in marcia dal 22 giugno, era stata ben più celere: aveva impiegato soltanto 86 giorni per arrivare a Mosca il 14 settembre.

Nelle *Conversazioni di Hitler a tavola 1941-1942* di Henry Picker si legge alla data del 18 gennaio 1942 pomeriggio: «Il brutto della nostra situazione non sta nell'inverno in sé: è terribile, invece, avere uomini e non poterli portare in prima linea, avere munizioni e non poter trasportarle, avere armi e non poter usarle. Guai alle ferrovie, se la prossima volta non funzioneranno meglio!»²⁷.

La guerra continua con alterne vicende. Si scatenano nuove offensive nella primavera-estate del 1942. Ancora grandi vittorie, ma non si riesce a piegare la resistenza e l'esercito sovietico miracolosamente resiste,

²⁷ Picker Henry, (Raccolte al suo quartier generale da) *Conversazioni di Hitler a tavola 1941-1942*, Milano, 1952.

trae forza dai suoi errori, migliora le sue capacità. Col tempo, il sanguinario dittatore russo passa dal terrore sistematico all'invocazione della Santa Madre russa, all'esaltazione del patriottismo.

Molti generali sopravvissuti alla "purga" rientrano nei ranghi come Rokossovsky che, arrestato come traditore della patria, torna in servizio nell'estate 1941 dopo quattro anni di carcere e formerà con un altro miracolato, il generale Georgy Zukov, una coppia formidabile cui si aggiungono Vatutin, Koniev, Chuikov, tutti eccellenti comandanti di reparti corazzati.

L'Armata Rossa attacca frontalmente con la fanteria e i carri sui fianchi a massa. Le terribili perdite che subisce non ne diminuiscono lo slancio. I generali russi imparano infine il mestiere, anche perché si dice che abbiano più paura di Stalin che dei Tedeschi.

Commenta Guderian: «Avevano imparato!»

In effetti, i sovietici avevano imparato che occorre operare tra lo spazio che si creava tra i corazzati e le fanterie che li seguivano con velocità diversa. Avevano ben imparato, se nella gestione delle grandi operazioni nel 1944-45 erano diventati esperti quanto i Tedeschi.

Le Divisioni corazzate germaniche, non riportate a pieno organico malgrado le proteste di Guderian, sono impiegate in azioni limitate in un quadro strettamente tattico, mentre si tende a rinforzare tutte le unità sottoposte a una pressione sempre maggiore. Ormai si adotta una tattica di ripiego dettata dalla penuria di materiali. Il carro non viene più impiegato in profondità ma in appoggio alla fanteria, svolge un ruolo difensivo, opera "a scafo sotto" da fermo, con la sola torretta esposta, sfruttando il terreno, contro un avversario che muove su terreno scoperto.

Tuttavia la superiorità tattica continua a rimanere dalla parte dei Tedeschi: «Durante la campagna di Russia i carristi tedeschi consideravano infatti come normale e accettabile uno scontro contro carri sovietici attaccanti nel rapporto di 1 a 10»²⁸.

La battaglia di Stalingrado, che Fuller paragona a quella di Verdun, e la battaglia di Kursk, furono le battaglie decisive del fronte orientale e della guerra.

Va notato il particolare che a Stalingrado per la prima volta la guerra è urbanizzata, per la prima volta da secoli si combatte strada per strada in una grande città.

Stalingrado cadde il 31 gennaio 1943, con Paulus si arrendono 90.000 uomini tra cui i resti di tre Panzerdivisionen. Quella di Kursk, a 530 chilometri da Mosca, fu la battaglia decisiva per il destino della Panzerwaffe, la più grande battaglia tra corazzati della storia.

In un saliente ampio 200 chilometri e profondo 150 con al centro la città di Kursk, importante snodo ferroviario, dal cinque luglio al 20 agosto 1943 900.000 uomini, 3.000 carri e semoventi, 2.500 aerei, 10.000 cannoni non riescono a sfondare il sistema difensivo sovietico potenziato da 1.337.000 uomini, 3.300 carri e semoventi, 20.000 cannoni, 920 lanciarazzi Katyusha²⁹.

Kursk potrebbe definirsi "la madre di tutte le battaglie", per usare un termine moderno: una battaglia che per molti versi richiama quelle della Grande Guerra, quando l'attaccante non riusciva a superare una difesa tenacemente ancorata al terreno.

La Wehrmacht vi adotta la tattica del *Panzerkeil* (cuneo corazzato). Cinque Panzerdivisionen, la 3^a, 11^a, 6^a, 7^a e la 19^a, avanzano in successivi cunei con i Tiger al centro e i Panther, i Pzkw III e IV a ventaglio sui fianchi e alle spalle. Segue la fanteria pesante su mezzi protetti e la fanteria leggera. Ci si era resi conto che la tattica sovietica di resistere sui fianchi delle forze corazzate avanzanti rendeva pericolosi gli attacchi di forze corazzate indipendenti. Ordine tassativo: i panzer non devono fermarsi, avanzare, continuare ad avanzare; se bloccati, fornire l'appoggio del fuoco da fermi. È tutto inutile contro l'enorme superiorità dello schieramento difensivo. A Prokhorovka la battaglia diventa una zuffa tra 1.300 mezzi corazzati nello spazio di circa otto chilometri quadrati. I Russi attaccano alla massima velocità per annullare il vantaggio tedesco nella gittata dei cannoni, la battaglia si trasforma in una mischia che ricorda gli scontri tra cavalieri medievali,

Le perdite sono atroci da entrambe le parti. In un articolo pubblicato nel 1956 sulla "Revue Militaire Suisse" Guderian scrisse: «L'attaque échoua avec des pertes qui étaient irréparables dans la terrible situation ou nous trouvions»³⁰.

28 Buscemi Mario, *I mezzi corazzati nel combattimento difensivo*, "Rivista militare", 1979.

29 Liddell Hart sosteneva che l'attaccante dovrebbe avere una superiorità di tre contro uno.

Gli ufficiali tedeschi muoiono davanti ai loro soldati. Rimangono sul campo sette comandanti di divisione, 28 di reggimento e 352 di battaglione.

Si legge nel *Truppenfuhrung* (Regolamento sulla condotta delle truppe) dell'ottobre 1933: «[...] Ciascun capo deve, in tutte le situazioni, pagare interamente di persona [...]»

L'iniziativa strategica passa ora all'Unione Sovietica. Verso la Germania il flusso delle bare diventa regolare. Il corrispondente del Times a Mosca può finalmente elogiare l'Armata Rossa per la: «[...] notevole coesione delle unità che combattevano fianco a fianco, e per la piena maturità raggiunta dall'organizzazione»³¹.

Blumentritt, generale sopravvissuto alla guerra, scrisse l'epitaffio dei combattenti del Fronte Orientale: «A un uomo che è sopravvissuto al nemico e al clima russo resta ben poco da imparare dalla guerra [...] ma non furono molti quelli che sopravvissero».

Sul fronte occidentale le Panzer-divisionen devono lottare contro le divisioni corazzate angloamericane le quali, inferiori su un piano tecnologico e in capacità tattiche, usufruiscono però di una massiccia superiorità in mezzi e di una aviazione padrona dei cieli. Nella regione delle Ardenne, nel dicembre del 1944 le superstiti divisioni corazzate tedesche tentano l'ultimo assalto contro il centro dello schieramento alleato. Si ha una classica sorpresa strategica e tattica alla quale gli Americani reagiscono con lentezza, ma la superiorità è schiacciante, l'attacco non progredisce, si arena a Bastogne, strenuamente difesa. Quando il tempo si mette al bello interviene l'onnipotente aviazione alleata, i cacciabombardieri si avventano sui corazzati, sulle retrovie e sulle vie di comunicazione.

Le Panzer-divisionen combattono con valore, appoggiano la fanteria in difesa, contrattaccano, conservano una superiorità tecnica, qualitativa e di addestramento, ma il loro destino è segnato di fronte a un rapporto di forze insostenibile.

Il 7 maggio 1945 le carcasse annerite delle Panzer-divisionen in Africa e in Europa sono il monumento alla migliore forza corazzata che il mondo abbia visto.

Il sangue, specie quello dei vinti, si secca presto nel fiume della storia.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Storia dei carri armati 1914-1945*, Milano, 1976.
 AA.VV., *Storia dei mezzi corazzati*, Milano, 1976.
 AA.VV., *Decisioni fatali*, Milano, 1958.
 AA.VV., *L'Italia in guerra. Il secondo anno – 1941*, Roma, 1982.
 Adler-Blesse Marcel. *Jugements allemands sur la Wehrmacht*. “Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale”, 1956.
 Ardant du Picq Charles, *Études sur le combat: combat antique et combat moderne*, Paris, 1880.
 Battistelli Pier Paolo, *Panzer Divisions: The Blitzkrieg Years 1939-1940*, Oxford, 2007.
 Barbati Vittorio, *Panzerwaffe dalle origini al 1941*, Eserciti e Armi, 1973.
 Barbati Vittorio, *Panzerwaffe dal 1941 alla fine*, Eserciti e Armi, 1973.
 Barnett Correlli, *I generali di Hitler*, Milano, 1998.
 Bernhardt von, *La guerra dell'avvenire*. Milano, 1923.
 Bialer Seweryn (a cura di), *I generali di Stalin*, Milano, 2003.
 Beevor Antony, *Stalingrado*, Milano, 1999.
 Buscemi Mario, *I mezzi corazzati nel combattimento difensivo*, “Rivista militare”, 1979.
 Caméra Romeo Marcello, *La Divisione corazzata tedesca*, “Rassegna di Cultura Militare”, 1938.
 Canevari Emilio, *Lo stato maggiore germanico*, Milano, 1941.
 Capitaine X., *Quelques donnés sur l'armée allemande*, “Revue Militaire Suisse”, 1940.
 Coppola Carlo Felice, *La guerra lampo di Adolf Hitler. Da Danzica a Parigi*, Napoli, 1983.
 Corrispondente del Times a Mosca, *La lezione di Kursk*, Il Mese, gennaio 1944.

30 Guderian Heinz. *Les expériences de la guerre en Russie*. Revue militaire suisse 1956.

31 Corrispondente del Times a Mosca. *La lezione di Kursk*. Il Mese gennaio 1944.

- Corum James S., *From biplanes to blitzkrieg: The development of German air doctrine between the wars*, "War in History", 1996.
- Deighton Len, *La guerra lampo. Un capolavoro di storia militare*, Milano, 1981.
- Di Nardo R.L., *German armour doctrine: Correcting the Myths*, "War in History", 1996.
- Eimannsberger Ludwig von., *Der Kampfwagenkrieg*, Monaco, 1934.
- Eimannsberger Ludwig von., *La guerre des chars*, Parigi, 1936.
- Erickson John, *Storia dello stato maggiore sovietico*, Milano, 1961.
- Eshel David. *Heinz Guderian: il padre della Panzerwaffe*. "Storica", 1994.
- Ferrero Ugo C., *L'organizzazione dei servizi di campagna nell'esercito tedesco*, "Rassegna di Cultura Militare", 1938.
- Finizio Giuseppe, *La Panzerwaffe 1933- '45*, "Storica", 1994.
- Fuller J.- F.- C., *La guerre mécanique et ses applications (Machine Warfare)*, Paris, 1948.
- Fuller J.F.C., *Le battaglie decisive del mondo occidentale. III*, Roma, 1988.
- Gadal Serge., *La "transformation" de l'armée de terre américaine: entre Blitzkrieg et réalité*, "Stratégique", 2006.
- Gambardella Giovanni, *VTC L'evoluzione del veicolo da trasporto e combattimento della fanteria meccanizzata*, "Rivista Militare", 1974.
- Garraud Philippe., *Les généraux allemands et le nazisme entre adhésion, subordination, conformisme et détachement*, "Guerres mondiales et conflits contemporains", 2009.
- Garraud Philippe, *Le développement de la puissance militaire allemande dans l'entre-deux-guerres: entre mythes et réalité*, "Guerres mondiales et conflits contemporains", 2010.
- Giacomelli Giampiero, Badialetti Gianmarco, *Manuale di studi strategici. Da Sun Tzu alle nuove guerre*, Milano, 2009.
- Gilbert Martin, *La grande storia della seconda guerra mondiale*, Milano, 2003.
- Guderian Heinz, *Ricordi di un soldato*, Milano, 1962.
- Guderian Heinz, *Les expériences de la guerre de Russie*, "Revue Militaire Suisse", 1956.
- Guderian Heinz, *Achtung-Panzer!*, Milano, 1996.
- Hooton Bob. *Citadelle, Il canto del cigno dei Panzer*, "Eserciti e Armi", (II), 1976.
- Horne Alistair, *Come si perde una battaglia. Francia 1919-1940: storia di una disfatta*, Milano, 1970.
- Jukes Geoffrey, *La battaglia di Kursk*, Parma, 1971.
- J.-M.W., *Panzer kampfwagen V Panther (SdKfz 171) une presentation*. "Revue Militaire Suisse", 1990.
- Keegan John, *La seconda guerra mondiale. 1939-1945*, Milano, 2006.
- Liddel Hart Basil, *The defence of Britain*, New York, 1939.
- Liddel Hart Basil, *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, 1971.
- Liddel Hart Basil, *L'arte della guerra nel XX secolo*, Milano, 1971.
- Liddel Hart Basil (a cura di), *The Rommel papers*, Londra, 1984.
- Longo Adornato, *Blitzkrieg*, Clio 2009.
- Macksey Kenneth, *Guderian. Panzer General*, Londra, 1975.
- Macksey K. J., *AfrikaKorps*, Parma, 1970.
- Masso Philippe, *Histoire de l'armée allemande*, Paris, 1996.
- Messenger Charles, *The last prussian*, London, 1991.
- Montgomery Bernard Law di Alamein, *Storia delle guerre*, Milano, 1980.
- Ogorkiewicz Richard, *I corazzati. L'evoluzione delle forze e dei mezzi corazzati*, Roma, 1964.
- Overy Richard, *Russia in guerra 1941-1945*, Milano, 2000.
- Pignato Nicola (a cura di), *Mezzi corazzati e blindati (1919-1934)*, Roma, s.d.
- Pignato Nicola, *Atlante mondiale dei mezzi corazzati. Italia e Germania nella seconda guerra mondiale*, Parma, 1971.
- Pignato Nicola, *Ascesa e crepuscolo dell'arma corazzata germanica*, "Storia Militare", 1998.
- Petersen Jens, *L'Afrika-Korps*. In AA.VV., *L'Italia in guerra. Il secondo anno – 1941*, Roma, 1992.
- Picker Henry, (Raccolte al suo quartier generale da) *Conversazioni di Hitler a tavola 1941-1942*, Milano, 1952.
- Rapin Jean-Jacques, *La percée des Ardennes en mai 1940: était-elle prévisible*, "Revue Militaire Suisse", 2005.
- Santoni Alberto, *La battaglia di Kursk*, "Storia Militare", 2003.

- Scala Edoardo, *Il combattimento offensivo nella regolamentazione italiana e in quella tedesca*, “Rassegna di Cultura Militare”, 1939.
- Schneider Fernand-Thiébaud, *L'histoire de l'arme blindée allemande*, “Revue Militaire Suisse”, 1972.
- Senger und Etterlin Frido von, *La guerra in Europa*, Milano, 2002.
- Shepperd Alan, *“La guerra lampo” in Francia. Granatieri di Pomeriana sugli Champs- Élisées*, Milano, 2008.
- Silvestri Mario, *La decadenza dell'Europa occidentale*, Milano, 2002.
- Week Hervé de, *Nouvel éclairage sur le “Blitzkrieg” et la campagne de France de mai 1940*, “Revue Militaire Suisse”, 2005.
- Stefani Filippo, *Le operazioni nell'Africa Settentrionale nel 1941*. In AA.VV., *L'Italia in guerra Il secondo anno – 1941*, Roma, 1992.
- Thompson Logan, *Gli inizi della guerra dei carri*, “Eserciti e Armi” n.25, anno 1976.
- Thompson Thomas, *Notes on the german post-war training regulations*, “The Army Quaterly”, 1924.
- Visconti Prasca Sebastiano, *La guerra decisiva*, Milano, 1934.
- Wheeler-Bennet John W, *La nemesi del potere. Storia dell'esercito tedesco dal 1918 al 1945*, Milano, 1957.
- Williamson Gordon, *Afrikakorps 1941-1943*, Madrid, 1998.
- Wintgens Jean-Marie, *Panzerkampfwagen V Panther (Sdkfz171) une présentation*, “Revue Militaire Suisse”, 1990.