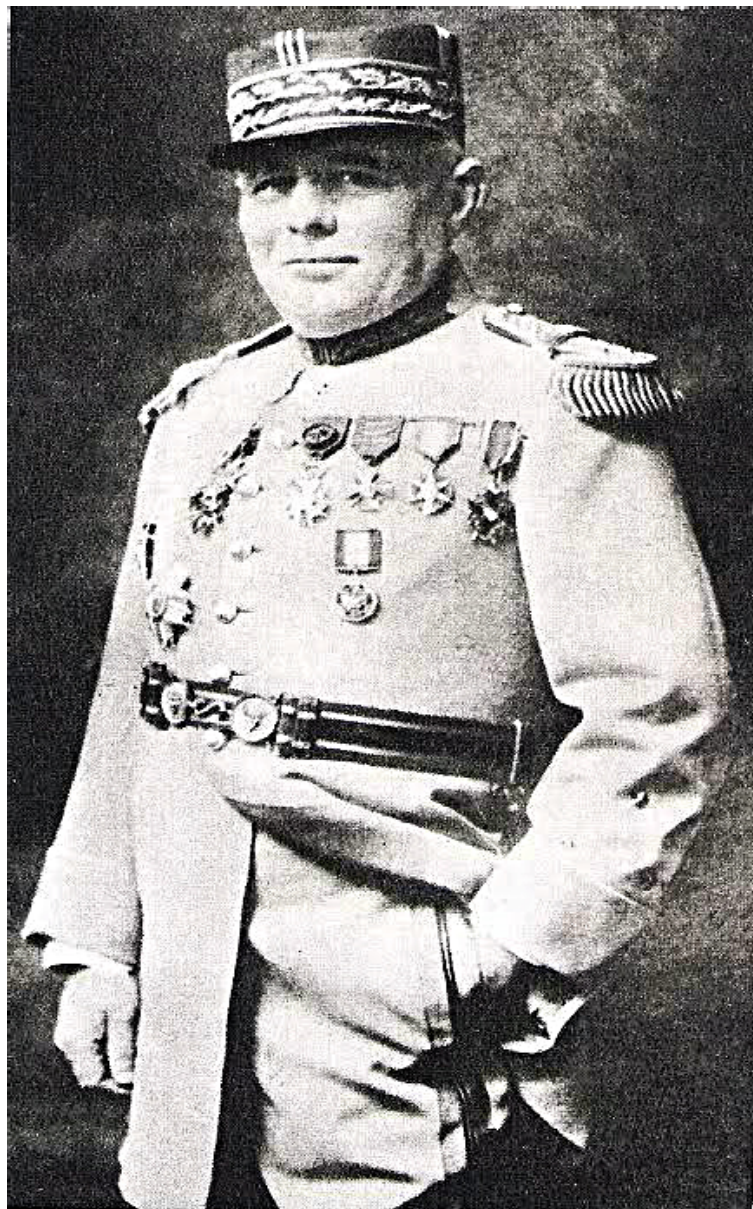


JEAN BAPTISTE EUGÈNE ESTIENNE CHI ERA COSTUI?

di
Emilio Bonaiti



Il Generale Jean Baptiste Eugène Estienne

Tra i nomi dei grandi capi francesi aureolati dalla vittoria della Grande Guerra tramandati dalla storia - Ferdinand Foch, Philippe Pétain, Cesar-Joseph-Jacques Joffre, Edouard de Curières de Castelnau, Louis Félix Marie François Franchet d'Esperey, Charles Mangin - non figura Jean Baptiste Eugène Estienne.

Nato nel 1860 a Condé-en-Barrois, un villaggio del dipartimento della Mosa di cui il padre era sindaco, a dieci anni assiste alla *débâcle* dell'esercito di Napoleone III e all'occupazione prussiana. Indimenticabile è il ricordo degli ufficiali prussiani che, occupanti della sua casa, siedono a pranzo con la sua famiglia. Cinquantotto anni dopo

scriverà: «*Me voici installé a Metz dans l'appartement de Hauptmann Béchaux (de l'artillerie) tué*»¹.

Come tutta la sua generazione cresce nel mito della *révanche*, avendo nel cuore le parole di Clemenceau: «Pensarci sempre, non parlarne mai».

A vent'anni entra all'*École Polytechnique*, la mitica fucina dell'élite militare, classificandosi quinto all'esame di ammissione. Dotato di una cultura superiore a quella della maggioranza dei suoi camerati, spirito ribelle, insofferente della vacuità di alcuni insegnanti (in questo ricorda de Gaulle), ne uscì a ventitré anni con una mediocre classifica, 135° nella graduatoria, con il riduttivo giudizio di: "*peut faire un officier*"².

Piccolo di statura, tarchiato, baffuto come tutti gli ufficiali dell'epoca, viso tondo, aspetto rozzo e gioviale, siamo lontani dalla bellezza di Pétain, *tombeur de femmes*, o dai tratti aristocratici di Foch, ha una passione per la matematica, i classici e i filosofi greci che lo accompagnerà per tutta la vita. Si tratta di un ufficiale *technicien* in un'epoca di aspiranti grandi condottieri, per i quali le guerre napoleoniche erano l'unico fonte battesimale.

Lo storico francese March Bloch commentava: «Ho sfogliato a suo tempo le famose conferenze tenute da Foch, se la memoria non m'inganna, verso il 1910. Raramente una lettura mi ha così sgomentato. È innegabile che vi si trova una splendida analisi della battaglia napoleonica, la quale, però, è indicata come esempio, senza la minima preoccupazione per il mutamento dei tempi. Non credo che sia impossibile trovare qua e là osservazioni, fatte per inciso, sulle differenze dell'armamento o della preparazione del terreno; ma bastava?»

Prima di qualsiasi decisione sarebbe stato necessario ammonire il lettore, dirgli: - «Sta attento: le battaglie che ci accingiamo a raccontarti avvenivano in paesi in cui le strade erano molto più rare di oggi e i trasporti procedevano con una lentezza quasi medievale. I combattimenti si sono svolti tra eserciti che avevano una potenza di fuoco infima rispetto alla nostra e che potevano considerare la baionetta come regina delle battaglie perché la mitragliatrice e il filo spinato non erano stati ancora inventati. Se malgrado tutto credi che si possa ricavare qualche ammaestramento dalla loro storia, non devi mai dimenticare che, là dove questi elementi nuovi siano stati chiamati a operare, la vecchia esperienza che non li comportava affatto perde qualsiasi valore».

Assegnato all'*École d'Application de l'Artillerie* di Fontainebleau, dopo un anno nominato *lieutenant*, Jean Baptiste Estienne è in forza al 25° reggimento di artiglieria a Vannes. Dal contatto con le reclute matura nuove concezioni sull'addestramento che esprime in "*instruction et education*", un lavoro in cui riversa le sue esperienze e che lo mette in luce negli ambienti militari.

Capitano nel 1891, passa all'*Atelier de Fabrication* di Bourges come capo del *Service de la Précision*. È un ufficiale che non naufraga nella monotona vita di guarnigione; uomo di vasti interessi, matematico di valore, si mette in luce con una serie di strumenti per il perfezionamento delle bocche da fuoco: un goniometro a puntamento, un collimatore, il telemetro fonetico, e con studi sull'organizzazione del tiro e sul tiro indiretto, sussidiati da trattati scientifici che apportano all'Arma grandi miglioramenti. Per la prestigiosa *Revue d'Artillerie* scrive numerosi articoli tra cui *Le*

¹ Eccomi a Metz nell'appartamento del defunto capitano d'artiglieria Béchaux.

² Può fare l'ufficiale.

*nombre et la valeur dans le combats modernes*³ e *Les erreurs d'observation*⁴ , opera letta davanti all'*Académie des Sciences*, raccolti poi in un volume *Loisirs d'artilleur*⁵, pubblicato sulla stessa rivista.

Le sue capacità sono riconosciute dal ministro della Guerra con numerosi encomi solenni.

Successivamente, a Nizza, Estienne assume il comando di una batteria da montagna. Promosso maggiore nel 1902, dirige un reparto della Sezione Tecnica di Artiglieria di Parigi, poi, comandante di un battaglione di fanteria a Nizza, studia un nuovo metodo di fuoco per la fanteria che definisce *le tir en marchant*⁶. Passa al comando di un gruppo di batterie nella stessa città e nel 1907 assume il comando del *Centre d'Instruction d'Artillerie* di Grenoble.

Nel 1909 il generale Brun, ministro della Guerra, decide di dotare l'*Armée* di un servizio aereo affidandolo all'artiglieria. Circondato da un solido prestigio per i suoi studi tecnici, dotato di grande forza caratteriale, organizzatore con una mentalità manageriale inusitata negli ambienti militari dell'epoca, Estienne è nominato direttore dell'*Établissement d'Aviation Militaire* di Vincennes.

Crea il servizio circondandosi di giovani ufficiali, tra cui i capitani d'artiglieria Ferber e Lucas-Gerardville, pionieri del volo. Le difficoltà sono enormi, tutto va organizzato dal nulla: impianti, scuole di volo, strutture. La morte in un incidente aereo di Ferber è un durissimo colpo per le aspirazioni dell'arma, ma Estienne continua nel suo lavoro e organizza un *Centre de Construction* a Vincennes, sostenendo fermamente che piloti e artiglieri devono lavorare a stretto contatto allo scopo di creare l'indispensabile affiatamento. Forma così un nucleo di piloti per l'artiglieria, contattando membri del Parlamento ed esponenti del mondo industriale, anche alla luce dell'interesse creato dalla traversata aerea della Manica di Bleriot avvenuta nel 1910.

il duca di Wellington sosteneva: «Ho passato tutta la mia vita a cercare di indovinare quel che c'era dall'altra parte della collina», finalmente "l'altra parte della collina" diventa visibile. Il 15 gennaio 1909 il ministero della Guerra decreta un'organizzazione provvisoria del servizio aeronautico sotto la direzione di Estienne, nel frattempo promosso colonnello: il *Service Spécial Commandant Estienne*, collegato alla *Direction d'Artillerie* di Vincennes con personale tecnico e amministrativo dell'Arma. Il primo gruppo di allievi piloti, che ottiene il brevetto presso l'*Aéroclub de France*, proviene da tutte le armi: sette piloti dall'artiglieria, tre dalla fanteria, due dalla fanteria coloniale, due dai cacciatori a piedi, quattro dalla cavalleria e tre dalla marina militare.

Come in tutti gli eserciti del mondo, avvampa subito la lotta per la titolarità dell'Arma della terza dimensione.

Il Genio passa alla controffensiva. Il generale Roques, direttore dell'Arma, che in precedenza aveva declinato la richiesta di creare il servizio aeronautico, invia ufficiali aspiranti piloti presso i costruttori Farman e Bleriot, sensibilizza la stampa, preme sul ministero. Estienne risponde organizzando il 9 giugno un volo di due ore e mezzo da Mourmelon e Maison-Blanche, nel corso del quale sono scattate fotografie, subito pubblicizzate. Il clamore è grande ma due giorni prima della manifestazione il ministro della Guerra, che pure proveniva dall'artiglieria, aveva firmato un provvedimento col quale l'organizzazione aeronautica passava al Genio.

³ *Il numero e il valore nei combattimenti moderni e Gli errori d'osservazione*

⁴ *Errori nell'osservazione*

⁵ *Passatempo di artiglierie*

⁶ *Il tiro durante la marcia.*

Lo scontro Estienne-Roques è accanito, Il Senato dirime la *querelle* fra le due Armi, oppone un netto rifiuto alle specializzazioni pronunciandosi per la riunione di tutti i servizi aerei, il 31 dicembre 1909 si ha il primo stanziamento a favore dell'*Aviation Militaire* affidata all'Arma del Genio. La partita è perduta, il 20 novembre 1910 si crea l'*Inspection Permanente de l'Aéronautique*. Estienne, alla cui esperienza non si può rinunciare, ne entra a far parte, organizza l'addestramento tra aviatori e artiglieri per la direzione e il controllo del fuoco d'artiglieria, insiste perché vivano a stretto contatto, disegna piccole frecce che nel corso dei combattimenti avrebbero dovuto essere lanciate dagli aerei contro le truppe allo scoperto e, successivamente, dei piccoli proiettili esplosivi, antenati delle future bombe d'aereo.

Estienne espone le sue idee in un lavoro, *L'aéroplane, œil de l'artillerie*⁷. scritto nel 1912, nel quale profeticamente invoca: «*Des yeux! Des yeux d'aigle! Il nous en faut à tout prix et nous les réclamons à grands cris, pareils au géant Polyphème, formidable, mais aveugle [...] Depuis qu'il y a des canons et qu'on les perfectionne, nul progrès technique n'est comparable à celui que réalisera l'artillerie en faisant entrer l'aéroplane dans son armement normal. Nous pouvons et nous devons prendre cette initiative demain*»⁸.

Tuttavia queste idee e la loro visione tattica sono ancora troppo in anticipo rispetto alla cultura militare della sua epoca e il 1° ottobre 1912 è allontanato con la nomina a comandante del 3° *Groupe d'Aéronautique* di Lione.

Il suo sogno di una specialità aviatoria per l'artiglieria non si realizzerà sul momento e si dovrà arrivare al secondo conflitto mondiale perché in Francia appaia l'aviazione leggera per il controllo del tiro d'artiglieria, quando i Paesi tecnologicamente più avanzati, la Germania e gli Stati Uniti d'America, mettono in campo rispettivamente il Fieseler-Storch e il Piper-Cup.

Al contrario, in Francia scetticismo e inerzia non danno spazio alle geniali intuizioni di Estienne che rientra alla sua arma, l'Artiglieria, nel 1913. Nello stesso anno è però richiamato a Parigi dal generale Bernard, ispettore dell'Aeronautica, e torna nuovamente a Vincennes per continuare i suoi studi. Con alcuni collaboratori costruisce un aereo con ali ripiegabili e trasportabile con un rimorchio. Poi insiste nella sua visione di un'aviazione per l'osservazione d'artiglieria proponendo l'impiego di due aerei per ogni reggimento. Sono idee considerate troppo audaci e non hanno seguito.

Lo scoppio della guerra trova Estienne comandante del 22° reggimento di artiglieria della 6ª Divisione comandata da un allora sconosciuto generale Pétain. Con il suo reggimento partecipa alla battaglia di Charleroi, all'affannosa ritirata dal Belgio e alla battaglia della Marna, assumendo il comando dell'artiglieria divisionale. Ha a disposizione due aerei da esplorazione, dei quali si serve per organizzare il fuoco, che lo seguiranno nella lunga ritirata che da Charleroi lo porterà sulla Senna.

Combatte poi nel carnaio di Verdun, agli ordini di Pétain, in qualità di comandante interinale dell'artiglieria del 3° Corpo d'Armata, e riceve due citazioni "A l'ordre de l'Armée" per la battaglia di Charleroi dell'ottobre 1915 e per i combattimenti a Verdun.

⁷ *L'aeroplano, occhio dell'artiglieria.*

⁸ "Occhi! Occhi d'aquila! Ne abbiamo bisogno a tutti i costi e li chiediamo a gran voce, come il gigante Polifemo, formidabile ma cieco... Dal momento che i cannoni sono disponibili e perfezionati, nessun progresso tecnico è paragonabile a quello che l'artiglieria raggiungerà portando l'aereo nel suo armamento normale. Possiamo e dobbiamo prendere questa iniziativa domani".

Il 25 agosto Estienne, rivolto ai suoi ufficiali, dichiara: «La vittoria in questa guerra apparterrà a quello dei due belligeranti che riuscirà per primo a sistemare un cannone da 75 su una vettura capace di muoversi su qualsiasi terreno». Le sue parole denunciano lucidamente il problema tattico costituito da un fronte praticamente impossibile da infrangere: il superamento di un complesso fortificato, difeso dalle mitragliatrici e protetto dal filo spinato, da parte di fanti che avanzavano alla velocità di due chilometri l'ora sotto il fuoco di armi automatiche con una cadenza di tiro di circa 400 colpi al minuto.

Il generale Filippo Stefani, autore di una pregevole *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito italiano*, scrisse che nella prima Guerra Mondiale la mitragliatrice uccise più soldati di qualsiasi altra arma.

Il 1° dicembre 1915, dal suo posto comando di Méricourt-sur-Somme, saltando la catena gerarchica, cosa che non gli procura simpatie, il colonnello Estienne s'indirizza direttamente al maresciallo Joffre, Comandante supremo dell'*Armée*, come lui allievo del *Polytechnique*: «Ho l'onore [...] di richiamare la vostra alta attenzione sull'impiego di corazzamenti mobili per assicurare direttamente la progressione della fanteria. Nel corso degli ultimi attacchi il valore incomparabile di questi procedimenti si è imposto al mio spirito con una forza crescente e, dopo una nuova e severa analisi delle condizioni tecniche e tattiche del problema, credo possibile la «*réalisation de véhicules, à traction mécanique [...] permettant de transporter à travers tout les obstacles, et sous le feu, à une vitesse supérieure à 6 km/heure, de l'infanterie avec armes et bagages et du canon, le tout abrité par un blindage*»⁹.

Joffre, e questo va a suo onore, afferra subito il progetto per il quale Estienne, *technicien* con una formazione matematica, gli specifica il costo (6 milioni di franchi) e il tempo (6 mesi) necessari. Reduce da passate esperienze, conoscitore degli ambienti burocratico-militari, Estienne insiste anche perché non sia nominata una commissione per la valutazione del progetto.

A proposito dell'utilità e dell'efficienza delle Commissioni è interessante riportare il giudizio dell'ammiraglio Alfred von Tirpitz, fondatore della *Kaiserliche Marine*, raccolto dal politico italiano Epicarmo Corbino: «Quando si tratta di compiti che domandano dei risultati positivi, io non ho mai visto delle commissioni fare opera utile. Esse fanno piuttosto opera di critica. Con esse le responsabilità si evaporano, esse misconoscono la distanza enorme che separa l'idea dalla realizzazione».

Dodici giorni dopo la consegna del suo scritto, il colonnello è al cospetto del generalissimo e in un lungo colloquio illustra le caratteristiche del mezzo che ha in animo di realizzare: peso: 12 tonnellate; lunghezza: m. 4; larghezza: m. 2,60; altezza: m. 1,60; motore: 80 cavalli; velocità: 9 km/h; equipaggio: quattro uomini; armamento: un cannone da 37 e due mitragliatrici. Va notato che equipaggio e armamento saranno quelli dei carri medi del secondo conflitto mondiale.

Joffre si muove con rapidità e ordina al Comandante della 6^a Divisione di concedere a Estienne tutti i permessi necessari per lo studio del progetto. Il 20 dicembre il colonnello Estienne ha un abboccamento a Boulogne con Louis Renault, uno dei fondatori dell'industria automobilistica in Francia, ma i suoi impianti sono già impegnati al massimo per la produzione di guerra e non possono far fronte alle ordinazioni. Si mette allora in contatto con l'ingegnere Eugène Brillié della Schneider-Creusot, che si

⁹ «Costruzione di veicoli, a trazione meccanica [...] che permettano di trasportare attraverso tutti gli ostacoli, e sotto il fuoco, ad una velocità superiore a 6 km/h, la fanteria con armi e bagagli e cannoni, tutti al riparo di armature».

dichiara invece subito disponibile. Forte di questa disponibilità, Estienne espone nuovamente il suo progetto al Quartiere Generale. Il Comandante in capo, ricevuto il rapporto del Colonnello, dopo averlo sottoposto all'esame di ufficiali superiori, il 26 febbraio successivo ordina la messa in esecuzione del progetto, radicalmente modificato per l'impossibilità tecnica di trasportare fanteria e aprire il fuoco con le armi di bordo. Il principio in sé non era sbagliato, ma la fattibilità della soluzione va confrontata con i limiti delle risorse tecnologiche dell'epoca. Si dovrà arrivare al periodo successivo alla seconda guerra mondiale per vedere la realizzazione di un vero VCC, veicolo corazzato da combattimento.

Si procede quindi all'acquisto di quindici trattori americani Holt per uso agricolo, rapidamente modificati per le esigenze belliche.

Vale la pena di notare che il trattore cingolato e il filo spinato sono stati ideati negli Stati Uniti, entrambi per uso agricolo.

Il 7 gennaio 1916 Joffre scrive al Sottosegretario alla Guerra avanzando una formale richiesta per una commessa di 3/400 carri da produrre in 6/7 mesi, raccomandando il più assoluto segreto e dispone che le commesse siano assegnate dal *Sous-Secrétariat de l'Artillerie*. Il 14, unitamente a de Castelnau, suo braccio destro, riceve nuovamente Estienne che sostiene l'urgenza della sua proposta.

Iniziano immediatamente, da parte della *Direction des Services Automobiles*, le grandi manovre per escludere lo sconosciuto colonnello di artiglieria dal progetto, e si avanza una lunghissima serie di richieste di miglioramenti che portano al rallentamento della produzione. Estienne avvampa di sdegno. Il 22 febbraio protesta vivacemente al Quartier Generale. Il 6 marzo Joffre, facendo sue le rimostranze, scrive al *Sous-Secrétariat de l'Artillerie* osservando che: «*Le service automobile ignore toujours l'inventeur*»¹⁰, agisce come «*si la conception du tracteur résultant de ses propres services*»¹¹ e intima di convocare Estienne per la partecipazione agli studi in corso. Dieci giorni dopo Estienne è invitato a presentarsi a Vincennes.

Finalmente sono messi in produzione 200 carri medi con un cannone da 75 e 2 mitragliatrici. A fine giugno Estienne va in Inghilterra e visita il campo di Lincoln, a 180 chilometri a nord di Londra, per esaminare i carri che laggiù si stanno costruendo. L'accoglienza è estremamente cordiale e nel suo rapporto verbale a Joffre il Colonnello parla di un'organizzazione perfetta. Il carro medio Mark V Star è lungo 9,91 metri, largo 3,95 e pesa 32 tonnellate. Ha naturalmente anche tutti i difetti dei carri dell'epoca, tra cui una pessima ventilazione a bordo.

Segno dei rapporti esistenti fra i due alleati, è il fatto che fino al 25 giugno 1916 gli studi sui carri procedevano nel più assoluto reciproco segreto.

Va ricordato che, nel secondo conflitto mondiale, al contrario Churchill dispose che tutta la documentazione relativa al radar fosse messa disposizione dell'alleato statunitense.

Il 15 settembre 1916, per la prima volta nella storia, un autoveicolo corazzato e cingolato scende in campo. Davanti a Flers nelle Somme 49 mezzi del *Royal Tank Corps* superano la linea tedesca, ma si arenano dopo poco. Difetti meccanici, mancanza di affiatamento con la fanteria, fortissima resistenza tedesca, fanno abortire la sorpresa.

¹⁰ Il Servizio automobilistico ignora l'ideatore

¹¹ Come se l'ideazione del trattore risultasse dai propri studi

Di ritorno dall'Inghilterra Estienne incontra di nuovo, negli uffici del Sottosegretariato, Louis Renault, che gli propone un carro leggero da affiancare ai pesanti. Estienne ha conseguito il 16 agosto la promozione a Generale di Brigata e il suo prestigio è aumentato. Il 30 settembre è finalmente nominato comandante dell'*Artillerie d'Assaut*, (A.S.) sotto il comando del Generale in capo.

Assegnato al Quartier Generale, ben valutato dal Sottosegretario di Stato e dalla *Commission consultative des chars d'assaut*, gli sono conferiti pieni poteri.

Il piccolo generale è instancabile, presenta un progetto per l'organizzazione e l'addestramento dei quadri, organizza le procedure tattiche, studia le regole d'impiego di una specialità nella quale, come per l'aeronautica, tutto è nuovo.

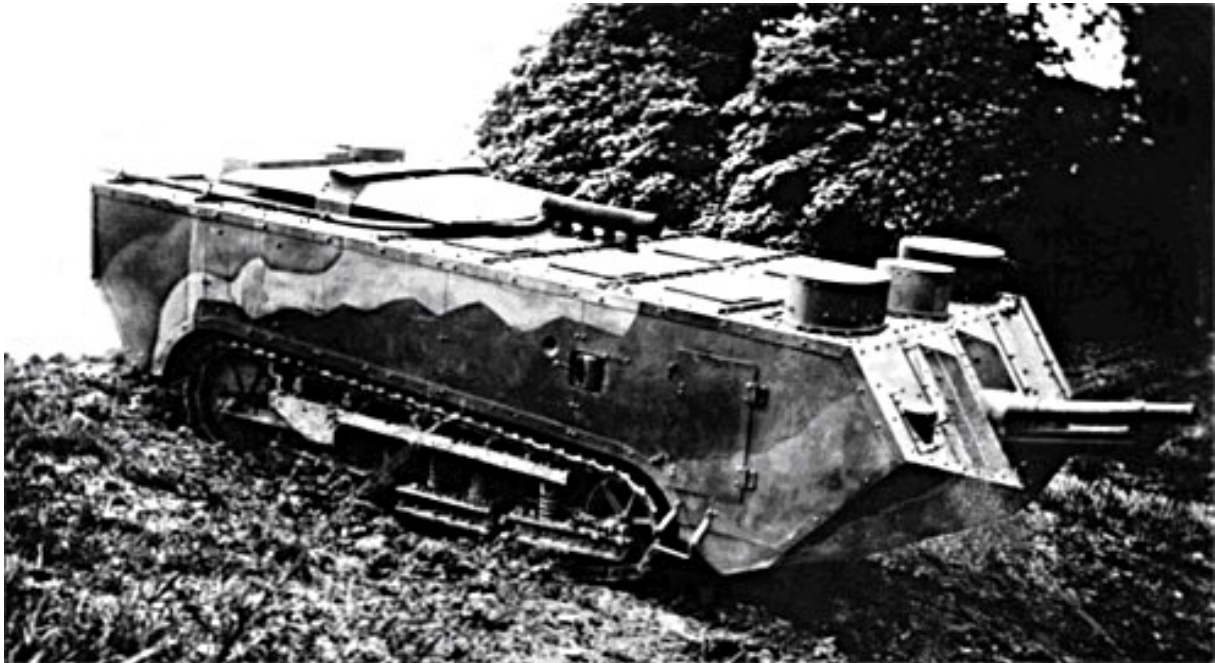
Si getta nell'opera immane con la tenacia che lo caratterizza, crea due campi di addestramento a Marly e a Cercottes, sceglie ufficiali che, come i soldati, provengono in forza dalla cavalleria di cui la mitragliatrice ha dimostrato l'impossibilità di sopravvivere sul campo di battaglia. Finalmente a novembre arrivano i primi carri Schneider CA-1.



Il carro Schneider CA-1

A sua insaputa, nel mese di luglio, è ordinata una commessa di 400 carri al complesso industriale di Saint-Chamond. Il mezzo pesante 23 tonnellate è un prodotto della *Compagnie des Forges et Acières de la Marine et d'Homécourt* e ciò avviene per gelosia del *Service*, per la rivalità tra le industrie meccaniche francesi e per la notoria concorrenza fra la *Compagnie* con la Schneider. Il nuovo carro, privo di torretta, più mediocre dello Schneider, monta un cannone da 75 nella parte frontale oltre a quattro mitragliatrici e denuncia gravi difetti meccanici alla propulsione, in particolare a causa dei cingoli stretti che lo mettono in difficoltà sul terreno molle anche per il peso eccessivo, a fronte delle 13,5 tonnellate dello Schneider.

Estienne restituisce il colpo a tradimento rifiutando, dopo aver accettato i primi 150 esemplari *Saint-Chamond* nel febbraio 1917, i successivi carri della *Compagnie*; comunque occorrerà più di un anno perché l'ordinazione sia portata a termine. Lo storico Macksey definisce un fallimento entrambi i carri, ma tutti i tank dell'epoca erano afflitti da continui e numerosi guasti meccanici. Tanto che, anche se le capacità di guida dei carristi erano significativamente migliorate, un carro in grado di percorrere 30 chilometri senza noie meccaniche era fuori della norma.



Un carro d'assalto Saint-Chamond da 23,4 t durante la battaglia della Somme

Va inoltre giustamente considerato che il nuovo sistema d'arma, per il quale esisteva una preconcepita ostilità, non aveva precedenti e i tecnici partivano dallo zero assoluto. La produzione incontrava così notevolissime difficoltà per i complessi industriali francesi, carenti di mano d'opera e di materie prime, oberati infine da continue, disperate richieste di armamenti e munizioni che si consumavano a un ritmo spaventoso e imprevedibile.

Occorre peraltro riconoscere che Estienne, cui va il merito in piena guerra di concepire, creare, realizzare e portare vittoriosamente al fuoco la nuova arma, riconosce la necessità di carri pesanti come il Saint-Chamond per lo sfruttamento della rottura del fronte; ma, rendendosi conto delle difficoltà tecniche e dei tempi necessari per la loro produzione, ripiega sul carro leggero dai tempi di produzione più rapidi e dalle difficoltà tecniche più facilmente superabili.

In collaborazione con i tecnici della Renault, porta così a termine i piani di un carro leggero, potenziato da una torretta sopraelevata girevole. Il 27 novembre scrive al "generalissimo" Joffre indicando le caratteristiche del nuovo carro; e aggiunge a corollario della sua scelta di sospendere le ordinazioni del Saint-Chamond, che la messa a punto dei "*cuirassés terrestres colossaux*" è ancora in corso di studi, mentre la società Renault ha pronto il progetto.

Il siluramento di Joseph Joffre nel successivo dicembre, del quale Estienne gode la massima fiducia, è un colpo durissimo per il nostro generale, che ciò nonostante continua la sua battaglia.

Nasce così lo *Char d'assaut Renault FT Modèle 1917*, più noto come *Renault F.T.-17*, carro di accompagnamento della fanteria, che si affermerà sui campi di battaglia degli ultimi mesi di guerra. Caratterizzato da una coda amovibile e dalla torretta rotante per 360 gradi, straordinariamente maneggevole nei confronti dei carri contemporanei, pesante solo 6,5 tonnellate con una velocità di 7,8 km/h e un raggio d'azione di 40/50 chilometri, era armato di una mitragliatrice Hotchkiss da 8 mm nella versione principale, o di un cannone semiautomatico dell'arsenale di Puteaux da 37/21. L'equipaggio era composto di due uomini.



Il carro Renault FT 17 (esposto a Les Invalides)

Sul significato della sigla F.T. i pareri sono discordi. Per alcuni esperti (si ritengono tutti depositari della verità) non aveva un significato particolare, per altri significava "*Fabrication terminé*" o "*Faible Tonnage*".

Considerato il miglior carro della Grande Guerra e dei successivi anni Venti, il Renault F.T. 17 è l'antenato di tutti i carri moderni ed ebbe un grande successo di esportazione. Fu venduto al Belgio, al Giappone, all'Olanda, alla Jugoslavia, alla Polonia, alla Svizzera, al Brasile, alla Cina e alla Spagna. Gli Stati Uniti d'America nel

1918 col modello *Six-Ton*, l'Unione Sovietica nel 1920 col modello *KS Krasno-Sormonovo* e l'Italia nel 1921 col modello *Fiat 3000* lo riprodusero con leggere modifiche.

All'inizio del 1917 dunque, nelle officine Renault, i primi carri iniziano lentamente le operazioni di assemblaggio, ma la guerra interna non è finita. Quando, il 9 aprile, è



FT 17 - Le figure dei due carristi ne sottolineano le contenute dimensioni

presentato a Champlieu il prototipo per le prime prove, il ministero degli Armamenti esprime rimostranze perché non è stato consultato e muove aspre osservazioni per le piccole modifiche che vengono ancora apportate dalla fabbrica agli scafi senza autorizzazioni. S'impone inoltre la trasformazione della torretta da cilindrica a poligonale e, finalmente, e infine la *Commission* adotta il modello F.T.-17 con 7 voti contro 3.

La produzione, aumentata presto a 1.000 unità, con la Renault capo-commessa, è affidata anche alle società Berliet, Schneider e Delaunay-Belleville per una maggiore rapidità, ma sorgeranno numerose difficoltà perché queste industrie non si

attengono strettamente ai piani della Renault. Gli inizi sul campo di battaglia sono difficili, la tattica di impiego non è ancora maturata, si scrive che scopo del carro è permettere l'avanzamento della fanteria ma si aggiunge: «*L'une des armes (chars et infanterie) n'attend l'autre qui si elle ne peut plus avancer par ses propres moyens*»¹².

Il sostituto di *Papà Joffre*, come lo chiamavano i soldati per il suo aspetto bonario, l'astro nascente Robert Nivelle, ultimo corifeo dell'offensiva a oltranza, l'uomo che la Francia vuole, l'uomo che le dà speranza di una decisiva vittoria, non è un fautore del nuovo mezzo. È invece sicuro di avere lui la soluzione al problema tattico dell'attacco alle trincee e affetta grande sicurezza: «*Nous romprons le front allemand quand nous voudrons*»¹³. Nivelle chiede dunque che la produzione dei mezzi corazzati sia sospesa per dare la precedenza a 350 trattori per il traino di pezzi d'artiglieria pesante. L'offensiva tra Soisson e Reims, iniziata tra grandi attese il 16 aprile da due armate, naufraga in un mare di sangue e il fronte non si muove di un metro.

Intanto Churchill, ardente fautore dei carri armati, offre al governo francese 200 tanks Mark V e Pétain suggerisce uno scambio con i Renault. La richiesta di Estienne per carri più pesanti viene però rifiutata e saranno un centinaio di Mark V a rinforzare i corazzati francesi.

Intanto Estienne, con un ordine di servizio datato 1° gennaio 1917, organizza la nuova specialità. Fissa l'uniforme, sostituendo il cappotto con una giacca di cuoio e il berretto con un basco. L'insegna è un elmo da antico cavaliere posato su due cannoni incrociati; una pistola e un pugnale costituiscono l'armamento individuale.

Tramontata anche la stella di Nivelle, sale alla ribalta Pétain, il pessimista, l'uomo che ad appena tre mesi dallo scoppio delle ostilità, afferrata lucidamente la natura della nuova guerra, diversa da tutte quelle che l'avevano preceduta, scriveva: «Lo sfondamento non è lo scopo ma il mezzo per arrivare a una battaglia in campo aperto [...] Per arrivare a questo occorrono effettivi, cannoni, munizioni, mezzi ed esplosivi in quantità più grandi del nemico. Lo sforzo da fare è immenso, la spesa colossale: non dobbiamo temere di guardare in faccia le difficoltà».

Il 16 aprile 1917 i corazzati francesi vanno finalmente all'attacco. Ottanta carri Schneider avanzano, agli ordini del *Commandant* Louis Bossut, in direzione di Prouvais, tra la Miette e l'Aisne. Il carro chiamato "Carro Schneider" o "Carro C.A." era un grosso cassone rettangolare, privo di torretta, montato su un trattore Holt, con una velocità su strada di circa otto chilometri; per i numerosi difetti non sopravviverà alla fine del conflitto, unitamente al Saint Chamond. Oltre al cannone da 75 mm. sul lato destro, con una scorta di 90 proiettili, era potenziato da due mitragliatrici Hotchkiss. L'equipaggio era composto dal comandante, il conducente e cinque serventi. Avendo i serbatoi di benzina sistemati al centro, si incendiava con facilità. Tra i molti difetti, del resto comuni ai cari dell'epoca, vi era la pessima ventilazione, la scarsa visibilità, cingoli di insufficiente larghezza, la fragilità della corazza verticale.

L'attacco del 16 aprile è prematuro, ma la disperazione dei Comandi, le attese del governo, la pressione dell'opinione pubblica, lo sconforto sempre più evidente della nazione ne impone la necessità. Dopo una breve avanzata i carri si arenano, Bossut resta sul campo con 24 carristi, 71 sono i feriti e 33 i dispersi.

Lo sconforto è generale, le spropositate speranze si trasformano in un assoluto pessimismo. Si dovrà arrivare al 24 ottobre perché l'*Artillerie d'Assaut* scenda

¹² «Una delle armi (carri armati e fanteria) aspetta l'altra se non può più avanzare da sola».

¹³ Spezzeremo il fronte tedesco quando vorremo.

nuovamente in campo a Malmaison, permettendo alla fanteria di avanzare per circa 3 chilometri.

Intanto il 13 novembre *il Tigre* Georges Clemenceau ha assunto la presidenza del consiglio dei ministri e a interim il ministero della Guerra.

Uomo di fortissimo carattere si era battuto sul quotidiano *L'Aurore* per la revisione del processo al capitano Dreyfus. Irriducibile anticlericale e capace di dire «Me ne fotto» a Foch, che gli dichiarava di avere un fratello gesuita, gravissima pecca nella Francia anticlericale della *Belle époque*. Capo carismatico, nazionalista intransigente, da sempre fautore di una politica forte nei confronti del vicino d'oltre Reno, alla Camera proclama: «Mi chiedete quale sarà la mia politica? La guerra! La politica interna? La guerra! La politica estera? La guerra! In ogni momento, a ogni livello, io farò solo ed esclusivamente la guerra!»

C'è un sottile filo che unisce gli uomini forti. Winston Churchill il 13 maggio 1940, dopo aver assunto la carica di primo ministro, mentre si profilava Dunkerque, avrebbe sostenuto: «Voi domandate: quale è il nostro obiettivo? Io posso rispondere con una parola: la vittoria, la vittoria a qualsiasi prezzo, la vittoria malgrado il terrore, la vittoria quali che siano le difficoltà da affrontare [...] perché senza la vittoria non vi è sopravvivenza».

Clemenceau manifesta grande stima per Estienne, che definisce un «*Savant soldat*». L'8 gennaio 1918 crea una *Sous Direction de l'Artillerie d'Assaut* e stabilisce che nella sua qualità di ministro della Guerra avrà: «*seul autorité pour tout ce qui regarde les chars d'assaut*»¹⁴, ponendo fine alle intromissioni del ministro degli Armamenti. Fissa a 4.000 la commessa dei mezzi, di cui 2.000 armati con mitragliatrici, 1.800 con cannone, e 200 con sistemi radio. In pratica, il 12 marzo l'*Armée* ha ricevuto solo 182 carri armati, e anche la proposta di costruire autocarri per il trasporto su strada dei corazzati non ha sviluppo.

Alle precise domande di Clemenceau, Estienne il 19 gennaio 1918 si schiera per un *char de rupture*, destinato ad attacchi in profondità, precisando, d'accordo con Pétain, che per aprile ne occorrono 500. Il successivo 21 febbraio il Presidente del consiglio ordina la produzione di 300 carri pesanti. Nasce il gigantesco 2C da 70 tonnellate con un cannone da 75 mm e quattro mitragliatrici Hotchkiss da 7,92. A fine guerra ne sono stati costruiti 3 esemplari che non partecipano ai combattimenti. Di forma romboidale con un equipaggio di ben 13 uomini, sarà uno dei carri più pesanti costruiti. I tre *char* 2C verranno, nel secondo conflitto mondiale, distrutti dai panzer tedeschi prima di entrare in azione.

I carri messi a disposizione del Quartiere Generale che li impiega in massa, fronteggiano, con pesanti perdite, le ultime grandi offensive germaniche in una situazione che si fa disperata. I mezzi patiscono perdite pesanti, il 30% è fuori combattimento.



Char 2C – Le figure degli uomini danno una chiara idea delle dimensioni del carro

¹⁴ "Autorità unica per tutto quello che riguarda i carri d'assalto".

I carri leggeri Renault entrano in azione per la prima volta il 31 maggio 1918 a Chaudun. Respinte miracolosamente le offensive germaniche in un succedersi di combattimenti, i carri alleati avanzano fino al giorno dell'armistizio mentre Estienne, decorato con la *Grand Croix de la Légion d'Honneur* nel mese di agosto: «Ha creato e organizzato, malgrado difficoltà senza numero, il meraviglioso strumento di combattimento dell'artiglieria d'assalto, ne ha fatto un'arma temibile la cui potenza è stata preziosa e ha contribuito notevolmente per una larga parte al successo delle armi francesi nella seconda quindicina del luglio 1918», prepara i piani per il 1919; come tutti sicuro che la guerra si sarebbe trascinata nell'anno a venire.

La fine del 1918 gli porta la promozione a generale di divisione.

All'armistizio di Compiègne dell'11 novembre, l'*Armée* schiera una formidabile arma corazzata: 3.000 carri Renault F.T., 200 carri Schneider e Saint-Chamond, 100 Mark V di produzione inglese. Meritate sono le parole di Pétain: «*Vous avez bien mérité de la Patrie*».

Per l'*Armée* i tempi si annunciano tristi. La Francia è uscita prostrata dalla guerra e la pace non apporta i benefici che il Paese pensava di essersi guadagnato. In un clima di riduzione delle forze e delle spese, una grave crisi morale si abbatte sull'Esercito. La "*Mission*", della riconquista dell'Alsazia e della Lorena è stata portata a termine a un prezzo che molti ritengono eccessivo; l'aumento del costo della vita porta ufficiali e sottufficiali a dibattersi tra ristrettezze economiche, molti, come sempre i migliori, abbandonano l'esercito.

Torna alla mente la definizione di Alfred de Vigny: «Questa schiatta di uomini sempre dispreziata od onorata oltre misura, a seconda che le nazioni la trovino inutile o necessaria».

Estienne continua imperterrito nella sua strada. All'inizio del 1919 lucidamente afferma: «Bisogna abbandonare alle difese controcarro e agli ostacoli naturali e artificiali certe parti del fronte e concentrare, al contrario, sui punti ove si desidera un'azione profonda, tutti i carri da combattimento e tutti gli altri mezzi».

Sembra l'anticipazione della battaglia di Sedan del 1940.

All'atto dello scioglimento del Comando supremo, i Comandanti superiori sono invitati a rimettere un memoriale per consacrare le esperienze della guerra. Il 25 maggio 1919 Estienne lucidamente sostiene, nella *Memoire sur les missions des chars blindés en campagne*, la creazione della *Division cuirassé*, con una propria Direzione e un settore tecnico, nella quale raggruppare carri armati, autoblindo, semoventi di artiglieria e fanteria autotrasportata con i relativi servizi, aeronautica e altri mezzi necessari alla sua missione, formando un'arma autonoma.

Le conclusioni sono chiare: «*L'Artillerie d'Assaut, ou Arme blindée, doit constituer une arme autonome ayant au Ministère de la Guerre une Direction indépendante assistée d'une Section technique. En aucun cas il ne faut songer à rattacher cette direction ni à l'Artillerie dont les procédés de combat sont totalement différents, ni à l'Infanterie qu'il ne convient pas d'alourdir par des préoccupations techniques*»¹⁵.

La risposta del Ministero consiste nella nomina di Estienne a governatore di Nizza. Il grado di Generale di Corpo d'Armata resterà un miraggio.

¹⁵ «L'artiglieria d'assalto, o arma blindata, deve essere un'Arma autonoma con una Direzione indipendente assistita da una Sezione Tecnica del Ministero della Guerra. In nessun caso dovremmo pensare di collegare questa direzione né all'artiglieria, i cui processi di combattimento sono totalmente diversi, né alla Fanteria, che non dovrebbe essere gravata da preoccupazioni tecniche».

Verrà in seguito richiamato e nominato *Inspecteur Général de l'Artillerie d'Assaut e Directeur des études Techniques*. La sua filosofia può essere riassunta nella definizione che dà del suo lavoro: «*Un bon bureau d'études doit toujours être en avance d'une idée ou du moins sur sa réalisation possible et faire acte d'imagination pour concevoir ce qui ne peut pas encore exister mais qui pourrait exister dans l'avenir. Les idées mûrissent ainsi lentement et naturellement, on découvre peu à peu ce qui sera réalisable et les conditions dans lesquelles ce pourrait être, on s'efforce de réaliser ses conditions et on a de la chance de les réaliser le premier*»¹⁶.

Nel 1920 Estienne è sconfitto e le sue teorie sono liquidate.

Infatti il 13 maggio la nuova Arma è assegnata alla prima *Direction* (Infanterie), applicando l'assioma "*se combatte con la fanteria ne deve far parte*". Il carro armato è etichettato come ausiliario della regina delle battaglie. Quando si scrive che alla fanteria sarà affidato il personale, l'istruzione, l'organizzazione e la mobilitazione, e all'artiglieria i materiali, il pateracchio è completo: si firma una cambiale che verrà all'incasso vent'anni dopo.

Estienne, irriducibile, continua nella sua battaglia. Lotta col Ministero; lamenta che il ritorno degli ufficiali carristi alla loro arma di origine pone difficoltà per l'inquadramento delle reclute; ricorda che l'aeronautica ha avuto una *Direction* autonoma. Ma l'opposizione dell'*establishment* militare è compatta: i grandi cacicchi vincitori della Grande Guerra, non muovono un dito.

Il 12 luglio ufficialmente l'*Artillerie d'Assaut* scompare come arma autonoma.

Estienne non riesce a fare accettare i suoi principi alle alte gerarchie militari, radicalmente convinte che la vittoria era stata guadagnata grazie a una superiore capacità tattica che aveva portato al crollo dell'esercito tedesco. Sfuggiva loro che si era svolta una guerra ossidionale, nella quale per la prima volta l'assedio non era stato posto a una città o a un campo trincerato ma a un'intera nazione, causandone lo strangolamento economico. Il carro armato, questo nuovo strumento che sconvolgerà tutti i principi dell'arte bellica, è solo visto come un'arma ausiliaria della fanteria.

A giudizio di chi scrive, pesava sulla nuova arma l'essere nata soltanto per la soluzione del problema tattico sorto nella Grande Guerra, per cui non veniva considerata un'arma da aggiungere alla panoplia di quelle esistenti. Il conservatorismo tattico determinato dalla vittoria e la rigidità della dottrina determinarono l'intrinseca incapacità dello Stato Maggiore di afferrare le trasformazioni della guerra moderna, e cioè la rivoluzione dottrinale e strategica che le nuove armi, carro e aereo, determinavano. In tutta la dottrina maturata nel dopoguerra erano destinate a riecheggiare nell'ufficialità francese le esperienze del passato conflitto.

Il capo dell'*Artillerie d'Assaut* non si arrende. Continua caparbiamente a battersi per le sue idee, uscendo dal chiuso ambiente militare. Il 5 febbraio 1920 al *Conservatoire national des arts et métier*, davanti a un uditorio di militari e borghesi, che nel gergo militare erano chiamati "*pékins*", espone le sue idee, rivoluzionarie per il periodo.

¹⁶ "Un buon ufficio-studi deve essere sempre all'avanguardia di un'idea o almeno della sua possibile realizzazione e agire in modo fantasioso per concepire ciò che non esiste ancora, ma che potrebbe esistere in futuro. Le idee maturano lentamente e naturalmente, scopriamo gradualmente cosa sarà realizzabile e le condizioni in cui potrà esserlo, ci sforziamo di raggiungere queste condizioni e saremo fortunati a raggiungerle per prime".

Memorabile resta la conferenza tenuta il 7 maggio 1921 a Bruxelles, al cospetto del re del Belgio Alberto I, della quale sembra opportuno riportare numerosi brani per la non facile reperibilità del testo che andrebbe esposto per intero.

Dopo un breve excursus storico sulle origini del carro armato, citata l'artiglieria inglese che nel 1914 aveva a disposizione "*un certain nombre de tracteurs Holt*"¹⁷, aggiunge che solo con la requisizione di materiale automobilistico in Tunisia fu reso disponibile un certo numero di trattori Baby-Holt che, in dotazione all'armata dei Vosgi dall'aprile 1915, avevano svolto un eccellente lavoro. Traccia poi una breve storia dei carri in Francia, per i quali, a differenza di quelli inglesi che avevano assunto il nome di tank, si batte per «*[le] mot char, d'antique noblesse, par lequel nos pères ont toujours désigné l'équipage de guerre des dieux e des héros, j'estime que le recours à un vocable étranger constitue une regrettable irrévérence à l'égard de notre langue, précieux conservatoire du génie de la race*»¹⁸.

Estienne valuta poi minutamente i vantaggi offerti dal cingolo sulla ruota, e afferma che: «*Avec le char apparaît une infanterie nouvelle, l'infanterie blindée, qui peut attaquer à son heure, par ses propres moyens, aborder l'ennemi, le rompre sans le secours de l'artillerie, comme le faisait l'ancienne reine des batailles*»¹⁹.

Aggiunge che la nuova arma non aveva bisogno del supporto dell'artiglieria per continuare nella sua azione. Illustra poi le azioni dei carri Schneider, Saint-Chamond e Renault nelle battaglie difensive e offensive. Cita la testimonianza del comando tedesco e si proietta infine verso il futuro: «*L'apparition sur le champ de bataille de véhicules mécaniques à chenilles est un événement dont l'importance égale celui de l'invention de la poudre à canon. A mon avis, cette apparition bouleversera bientôt, dans leurs fondements séculaires, non seulement la tactique mais encore la stratégie et, par suite, l'organisation des armées, chose d'une extrême importance à la veille d'une refonte de nos institutions militaires*»²⁰.

Ai numerosi fautori del cavallo è destinata una pugnalata al cuore: «*Le cheval vient d'être frappé à mort per l'intervention de la chenille qui ouvre aux engins mécaniques l'accès des champs de bataille*»²¹, aggiungendo che «*la disparition du cheval présentera quelque avantage; on nourrira à sa place des vache laitiers et des bœufs comestibles*»²², commento che non avrà certo aumentato la scarsa simpatia di cui Estienne godeva presso i cavalieri.

¹⁷ "Un certo numero di trattori Holt".

¹⁸ "La parola carro, di antica nobiltà, con la quale i nostri padri hanno designato l'equipaggio da guerra degli dei e degli eroi, io penso che il ricorso a un vocabolo straniero costituisca una deplorable irrivverenza riguardo alla nostra lingua, preziosa conservatrice del genio della razza".

¹⁹ "Con il carro appare una nuova fanteria, la fanteria meccanizzata, che può attaccare al momento giusto, con i propri mezzi, avvicinarsi al nemico, romperlo senza l'aiuto dell'artiglieria, come faceva l'ex regina delle battaglie".

²⁰ "L'apparizione sul campo di battaglia dei veicoli meccanici cingolati è un evento di uguale importanza a quella dell'invenzione della polvere da sparo. A mio parere, questa apparizione presto sconvolgerà, dalle loro fondamenta secolari, non solo la tattica ma anche la strategia e, di conseguenza, l'organizzazione degli eserciti, qualcosa di estrema importanza alla vigilia di una revisione delle nostre istituzioni militari".

²¹ "Il cavallo è appena stato colpito a morte dall'intervento del cingolo che apre l'accesso ai campi di battaglia ai mezzi meccanici".

²² "La scomparsa del cavallo avrà qualche vantaggio; ci nutrirà al posto delle vacche da latte e dei buoi commestibili".

Citando Liddell Hart, si può dire che le sue parole avevano l'identico effetto del sapore della carne di cavallo nelle caserme della cavalleria inglese.

Estienne continua la sua conferenza tracciando un vivido quadro di quello che sarebbe stato il peso e l'incidenza dell'Arma nel futuro. *«Réfléchissez, Messieurs, au formidable avantage stratégique et tactique que prendraient, sur les lourdes armées du plus récent passé, 100.000 hommes capables de couvrir 80 kilomètres en une nuit avec armes et bagages, dans une direction quelconque et à tout moment. Il suffira pour cela de 8.000 camions ou tracteurs automobiles et de 4.000 chars à chenilles, montés par une troupe de choc de 20.000 hommes. Pour la clarté de l'exposé, nous les appellerons encore fantassins, artilleurs, cavaliers, mais tout ces soldats ne constituent plus qu'une seule arme qui peut, c'est sa caractéristique essentielle, combattre de près, aborder l'ennemi et cela toujours par surprise. Ah! La surprise, Messieurs, on a essayé bien des priorités d'attaque depuis que les hommes se battent; je ne crains pas d'affirmer qu'après cette grande guerre, comme il y a 3000 ans, la surprise reste le plus formidable procédé connu et, à défaut de la rapidité des mouvements est le plus puissant moyen de surprise. [...] Et, quelques jours plus tard, complétés en personnel, en chars, en munitions, en essence, nos 100.000 hommes se retrouvent prêts à porter un nouveau coup a 100 kilomètres de là»*²³.

La conferenza termina con parole destinate all'avvenire: *«Comme l'industriel, le soldat moderne doit toujours prévoir du nouveau, ne pas rester hypnotisé sur les enseignements de la dernière campagne, ce qui ne l'empêche pas de les méditer. De la mon anticipation: on peut la discuter, comme on discute une solution dans les jeux de guerre du temps de paix, mais je tiens a vous affirmer qu'elle est d'un homme convaincu, qui, en se laissant aller à la fantaisie dans un si grave sujet aurait cru manquer de respect à un auditoire d'élite»*²⁴.

In seguito Estienne sviluppa i suoi principi: *«La technique impose nettement une révolution dans l'organisation des armées. Des raisons de sentiment, de tradition pourront la retarder. Mais la technique istigatrice de tout progrès tactique ou stratégique a toujours le dernier mot. A l'exemple de la cavalerie qui a renoncé a charger il faut que l'infanterie sacrifie un fleuron de son couronne en laissant à d'autres, au char, dans tout les cas, la mission de conquérir une position qu'elle occupera ensuite, non sans difficultés peut-être, mais sans hécatombe. L'artillerie d'assaut est, a mon avis, une arme indépendante sans la moindre analogie avec l'infanterie, don't elle diffère radicalement en paix aussi bien qu'en guerre, en station comme en marche,*

²³ "Pensate, signori, al formidabile vantaggio strategico e tattico che avrebbero, rispetto agli eserciti pesanti del passato più recente, 100.000 uomini capaci di coprire 80 chilometri in una notte con armi e bagagli, in una qualsiasi direzione e in qualsiasi momento. Sarebbero necessari 8.000 camion o trattori e 4.000 carri cingolati, montati da una truppa d'urto di 20.000 uomini. Per chiarezza di esposizione, li chiameremo ancora fanti, artiglieri, cavalleggeri, ma tutti questi soldati costituiscono una sola arma che può, è la sua caratteristica essenziale, combattere da vicino, avvicinarsi al nemico e sempre di sorpresa. Ah! La sorpresa, signori, abbiamo provato molte priorità di attacco da quando gli uomini combattono; non ho paura di dire che dopo questa grande guerra, come era 3000 anni fa, la sorpresa rimane il processo più formidabile conosciuto e, in assenza della velocità dei movimenti, è il mezzo più potente [...]. E, pochi giorni dopo, completati di personale, carri armati, munizioni, benzina, i nostri 100.000 uomini sono pronti a sferrare un altro colpo a 100 chilometri di distanza".

²⁴ "Come l'industriale, il soldato moderno deve sempre pianificare il nuovo, non rimanere ipnotizzato dagli insegnamenti dell'ultima campagna, che non gli impediscono di meditare. Da qui la mia previsione: possiamo discuterne, come discutiamo di una soluzione nei giochi di guerra in tempo di pace, ma voglio affermare che questa è l'opinione di un uomo convinto che, se si fosse lasciato andare alla fantasia su un argomento così serio, avrebbe mancato di rispetto a un pubblico d'élite".

par son armement, par son procédés de combat e par son organisation qui nécessitera, à l'avenir, un puissant service de ravitaillement et d'entretien. J'ai souvent été frappé par l'étonnante affinité technique et morale de ces deux armes nouvelles – aviation-chars - qui se complètent admirablement. Leur collaboration apparaît dans la couverture des frontières, dans les reconnaissances, dans le raids et la poursuite [...] Pour résumer ces réflexions sur l'avenir des chars, soit dans la guerre, soit dans la paix, on nous permettra de citer Napoléon, en ajoutant un seul mot au texte du Mémorial de Sainte-Hélène: L'artillerie d'assaut fait, aujourd'hui, la véritable destinée des armées et des peuples»²⁵.

Estienne ribadisce questi concetti ancora nel 1932 sulla *Revue d'Infanterie*, sostenendo che il ruolo essenziale dei carri e la loro ragion d'essere, pur se preparati ad azioni difensive, restava l'azione in grandi masse in una offensiva disposta dal *Commandant en chef*.

Nel novembre 1922, per limiti d'età, Estienne passa nella riserva, ma conserverà la carica di *Inspecteur* fino all'inizio del 1923, e la *Direction des études des chars* fino al 1926. Per la sua esperienza, il ministero della Guerra gli affida poi la supervisione della



Char B1 (Musée des Blindés di Saumur)

progettazione di nuovi modelli.

Nel 1925 fissa le caratteristiche del famoso *Char B1*, che sarà uno dei mezzi più validi dell'*Armée*. Alta mobilità e robusta corazzatura ne sono le caratteristiche base. 32 t di peso, quattro uomini d'equipaggio, un cannone da 47 corto in torretta, un obice da 75 in casamatta e due mitragliatrici ne costituiscono l'armamento. Si dovrà tuttavia aspettare fino al 1929 per vedere il primo prototipo.

Il generale Estienne, tornato alla vita civile, non è però uomo da vivere di ricordi.

Studiando il problema dei trasporti nell'immenso Sahara, la sua attenzione è attratta dall'autovettura con cingoli ideata dall'ingegnere francese Kegresse ed entra in contatto con gli industriali Hinstin e Citroën che la costruiscono.

Il 17 dicembre 1922 una spedizione, di cui fanno parte due suoi figli, ufficiali dell'*Armée*, con cinque vetture cingolate affronta il deserto da Touggourt a Bourem,

²⁵ “La tecnica impone chiaramente una rivoluzione nell'organizzazione degli eserciti. Motivi di sentimento e la tradizione la possono ritardare. Ma la tecnica stimolatrice di qualsiasi progresso tattico o strategico ha sempre l'ultima parola. Seguendo l'esempio della cavalleria che ha rinunciato alla carica, la fanteria deve sacrificare un gioiello della sua corona, lasciando agli altri, ai carri armati in ogni caso, la missione di conquistare una posizione che poi occuperà, non senza difficoltà forse, ma senza un ecatombe. L'artiglieria d'assalto è, a mio parere, un'arma indipendente senza la minima analogia con la fanteria, da cui differisce radicalmente in pace così come in guerra, in sosta come in marcia, per l'armamento, per le procedure di combattimento e per l'organizzazione che, in futuro, richiederà un potente servizio di rifornimenti e manutenzione. Mi ha spesso colpito la sorprendente affinità tecnica e morale di queste due nuove armi - aerei e carri - che si completano a vicenda in modo mirabile. La loro collaborazione appare nella copertura delle frontiere, nella ricognizione, nelle incursioni e nell'inseguimento [...] Per riassumere queste riflessioni sul futuro dei carri armati, sia in guerra che in pace, ci sarà permesso di citare Napoleone, aggiungendo una sola parola al testo del Memoriale di Sant'Elena: l'artiglieria d'assalto costituisce, oggi, il vero destino degli eserciti e dei popoli”.

che raggiunge il 1° gennaio. Il battage pubblicitario è grande: seguono numerosi altri viaggi ai quali partecipano i fratelli Estienne. Il generale, continuando a tenere la direzione della *Section Technique d'Etudes des Chars de Bataille*, studia una linea aerea sahariana da Béchar a Savé. Così è fondata la *Compagnie Générale Transsaharienne*, per la quale la Nieuport-Astra progetta un modello d'aereo.

Ma la tragedia si abbatte su di lui. Il figlio René è ucciso il 18 maggio 1927 nel corso di un'esplorazione in Marocco, mentre una delle nuore e una nipotina muoiono in un disastro ferroviario nel 1933.

L'anno successivo Jean Baptiste Estienne è decorato con la *Grand Croix de la Légion d'Honneur* per la sua: «*Large culture, activité débordante, imagination vive, l'esprit inventif, la verve et la chaleur communicatives*»²⁶.

Estienne, dunque, chi era costui?

Fu un uomo, un soldato al quale la Francia non ha dato la memoria dovutagli, un soldato che da molti storici è a mala pena ricordato.

John Keegan, Martin Gilbert, la nostra Enciclopedia Militare edita nel 1933, lo ignorano. L'Enciclopedia Italiana lo cita brevemente nell'Appendice II (1938 – 1948). Liddell Hart lo nomina una sola volta. Masson, nell'*Histoire de l'Armée française de 1914 à nos jours* scrive: «Intanto i francesi avevano iniziato per loro conto analoghi esperimenti, grazie all'iniziativa del colonnello Estienne, il cui progetto fu approvato da Joffre il 12 dicembre».

Fuller e Eimannsberger lo citano come sostenitore della «*manœuvre et du mouvement*».

Mario Silvestri, in un'opera fondamentale che abbraccia il periodo storico dal 1890 al 1946 lo cita con molti particolari,

Ironia della sorte, Heinz Guderian, fondatore dell'Arma corazzata tedesca, nel suo *Achtung-Panzer!* scritto nel 1937, sviscera a lungo l'operato del "nemico" francese, dedicandogli più pagine.

Jean Baptiste Eugène Estienne morirà il 2 aprile 1936 a Parigi e sarà seppellito a Nizza. Nell'orazione funebre il generale Velpry lo definirà «*Père des chars*».

Misericordiosa, la morte gli risparmiò la *débâcle* della sua Arma e del suo Paese.

BIBLIOGRAFIA

Corbino Epicarmo, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, Milano, 1935.

Fuller J.F.C., *La guerre mecanique*, Paris, 1948.

Gilbert Martin, *La grande storia della prima Guerra Mondiale*, Firenze, 2002.

Guderian Heinz. *Achtung-Panzer*. Bresso 1996.

Keegan John, *La prima Guerra Mondiale. Una storia politica e militare*, Roma, 2000.

Liddell Hart Basil, *La prima Guerra Mondiale 1914-1918*, Milano, 1968.

Masson Philippe, *Histoire de l'Armée française de 1914 à nos jours*, Paris, 2002.

Rampacher E.G., *Le général Estienne. Père des chars*, Paris, 1983.

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

Stefani Filippo, *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito italiano*, Roma, 1989.

N. d. R.

Tutte le immagini riprodotte sono di dominio pubblico.

²⁶ "Vasta cultura, attività straordinaria, viva immaginazione, spirito inventivo, estro e calore comunicativi".