

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-989-7

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 20. Ottobre 2024
Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare



The banner, shown courtesy of the Schwind Collection to Pēteris Cedrinš, is the personal banner of prince Avalov, commander of the West Volunteer Army (Западная добровольческая армия), a White Russian anti-Bolshevik and pro-German force created by Germany Gen. von der Goltz in August 1919 merging the rest of German Freikorps in the Baltic States and some Russian POWs with the Special Russian Corps raised in November 1918 by Gen. Graf Fëdor Arturovič Keller and by Cossack Gen. Pavel Bermond, later Prince Avalov, both Knights of the Russian Branch of the Sovereign Order of Saint John of Jerusalem (SOSJJ). The Corps lent allegiance to Kolchak's white government and later to a Latvian puppet government supported by Berlin, and fought against both the Bolshevik and the Latvian democratic government supported by the Entente, being disbanded in December 1919. The Banner front shows the imperial coat of arms. On the reverse, the Black Maltese Cross with Crown of Thorns memorializes General Graf Keller, murdered by the Bolsheviks

<http://www.theknightsofsaintjohn.com/History-After-Malta.htm>;

<http://www.vexilloграфия.ru/russia/beloe.htm>;

<http://lettonica.blogspot.com/2007/11/bear-slayers-day.html> (Pēteris Cedrinš, *Bear Slayer's Day*, 11 November 2007). Cedrinš posted the image of the Flag's recto on wikipedia commons.

La dimensione asimmetrica delle Aviotruppe in Italia

dagli anni Trenta alla Seconda guerra mondiale

di Gen. Isp. Capo BASILIO DI MARTINO¹

ABSTRACT. To idea to use aircraft to insert some ad-hoc trained detachment in the rear area of the enemy was considered in Italy since the second half of the Twenties. In the following years, it was debated in the Air Force Magazine with regards also to the counter-insurgency problem and to expand the manoeuvring capabilities of regular forces, with a focus on what was happening in other countries. During the Thirties, some significant experiments were conducted leading to the establishment of the first parachute unit following a specific initiative of the Air Marshal Italo Balbo, at the time Governor of Libya. Eventually, during the war, some saboteur units were created and deployed in the final stage of the conflict to carry out some innovative and in some way asymmetric operation

KEYWORDS. AIRBORNE OPERATIONS, SPECIAL FORCES, PARACHUTE, ASYMMETRIC WARFARE, COUNTER-INSURGENCY, SABOTEUR

I precedenti

La possibilità di inserire nelle retrovie avversarie per via area piccoli nuclei appositamente addestrati per raccogliere informazioni e anche per eseguire azioni di sabotaggio era stata presa in considerazione dal Re- gio Esercito nell'estate del 1918 sul fronte del Piave, ed era stata attuata sia con

¹ Il generale ispettore capo Basilio Di Martino, già presidente del Comitato Centenario dell'Aeronautica Militare, è nato a Roma nel 1957 ed è entrato nell'Accademia Aeronautica nel 1975 con il corso Rostro 2°. Ha prestato servizio presso il Reparto Sperimentale Volo, lo Stato Maggiore Aeronautica, il Centro Alti Studi della Difesa, il Comando Logistico dell'Aeronautica Militare ed è stato a capo della Direzione Informatica, Telematica e Tecnologie Avanzate e della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità, nonché capo del Corpo del Genio Aeronautico. Ha all'attivo numerose pubblicazioni di storia militare e aeronautica.

l'atterraggio o l'ammarraggio di singoli velivoli in località appositamente individuate, sia con il primo impiego operativo del paracadute. Nella notte del 9 agosto il tenente Alessandro Tandura fu paracadutato nella zona di Vittorio, di cui era originario, da un bimotore SP4 condotto da un equipaggio del *N.139 Squadron* della RAF. A questo primo lancio ne seguirono altri due, eseguiti sempre con lo stesso bimotore SP.4 ma condotto da equipaggi italiani, nella notte sul 18 ottobre nella zona di Osoppo, dove fu lanciato il tenente Ferruccio Nicoloso, e nella notte sul 23 in quella di Buia, dove fu lanciato il tenente Pier Arrigo Barnaba.² La missione dei tre ufficiali, protagonisti dei primi lanci operativi della storia, era innanzitutto di carattere informativo, come per gli altri militari del Regio Esercito infiltrati per via aerea nelle province invase, ma non era esclusa la possibilità, ove se ne presentasse l'occasione, di eseguire azioni di disturbo, eventualmente anche organizzando a questo scopo gruppi di sbandati e dispersi alla macchia in Friuli. Rimase invece allo stato embrionale di progetto l'idea, proposta da Gabriele D'Annunzio di concerto con il capitano Ettore Viola, di un'incursione contro un campo d'aviazione austro-ungarico con l'impiego di cento arditi del VI Reparto d'Assalto portati in volo sul posto da trimotori Caproni.³

Tanto nel caso del lancio di operatori nelle retrovie austro-ungariche quanto nello studio di un'incursione di forze aviorasportate, si trattava di soluzioni intese a sfruttare le possibilità del mezzo aereo per introdurre un elemento di novità nella condotta delle operazioni sfruttando il fattore sorpresa, innanzitutto a livello concettuale, e che per questo motivo potevano in qualche misura caratterizzarsi in termini asimmetrici.

Cosa si intende per asimmetria

Il termine asimmetrico riferito a situazioni di confronto è diventato di uso corrente nel 1975, quando Andrew J. R. Mack lo utilizzò in un articolo dal titolo "Why Big Nations Lose Small Wars" pubblicato su *World Politics* per indicare il sussistere di forti differenze tra i rispettivi livelli di potenza, alludendo innanzitutto alla dimensione materiale di questa: consistenza delle forze in campo,

2 Basilio DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Ed. Mursia, Milano, 2011, pp. 390-392.

3 Ettore VIOLA, *Vita di guerra*, a cura di Antonino ZARCONI, Paolo Gaspari Editore, Udine, 2008, pp. 144-146.

capacità degli armamenti, risorse economiche.⁴

La parola chiave è “differenza”, come ribadito da una pubblicazione statunitense di carattere dottrinale che definisce un confronto simmetrico come lo scontro tra attori simili in cui

la correlazione delle forze e il vantaggio tecnologico sono importanti per assicurarsi la vittoria e minimizzare le perdite [...] Confronti asimmetrici sono gli scontri tra forze dissimili. [...] Gli scontri asimmetrici possono essere estremamente letali, soprattutto se chi viene attaccato non è preparato a difendersi contro questo tipo di minaccia.⁵



Fig. 1. – Il tenente Alessandro Tandura (1893-1937), medaglia d’oro al valor militare, protagonista del primo lancio operativo della storia nell’agosto del 1918 sul Veneto invaso.

Questa definizione, seppure datata, cattura da un lato l’essenza della cosiddetta guerra asimmetrica, dall’altro la difficoltà che si ha a interpretarla e quindi a farvi fronte nonostante non possa essere considerata qualcosa di nuovo. Colpire i punti deboli dell’avversario è infatti da sempre uno dei principi dell’arte della guerra e l’asimmetria non fa che esaltare questo concetto, di solito con l’impiego

4 Alike GUCHUA, «Asymmetrical threats and the impact of hybrid war on global security and role of NATO in ensuring peace», *Ante Portas – Security Studies*, 2-2018, pp. 213-224 (https://anteportas.pl/wp-content/uploads/2019/03/AP.XI_Guchua.pdf).

5 U.S. Joint Chiefs of Staff, Joint Pub 1, *Joint Warfare of the Armed Forces of the United States*, 1995, IV-10.

da parte del contendente più debole di metodi non usuali, a volte basate sull'uso di tecnologie innovative, per sfidare l'attore più forte.⁶ Non caso alcune interpretazioni distinguono l'asimmetria fondata sulla tecnologia dall'asimmetria di matrice culturale che è peraltro la vera asimmetria, da cui può derivare anche la condanna da parte del belligerante più forte dei mezzi e dei metodi dell'attore più debole, che proprio perché inusuali, non convenzionali e spesso derivanti da un diverso approccio culturale, sono ritenuti in antitesi con il comune sentire e quindi immorali.⁷

Per quanto un conflitto asimmetrico sia innanzitutto il confronto tra due diverse culture della guerra, e l'asimmetria non possa ridursi al risultato di innovazioni in campo tecnologico o di nuovi procedimenti operativi, e neppure alla semplice scelta di una linea d'azione finalizzata a evitare i punti di forza dell'avversario per colpirne i punti deboli, è indubbio che soluzioni di questo tipo, proprio perché finalizzate ad attaccare vulnerabilità non riconosciute come tali dall'agredito e a sfruttare la sua insufficiente preparazione a fronteggiare la minaccia,⁸ rientrano a buon diritto nella categoria delle operazioni asimmetriche. Come tali possono infatti intendersi tutte quelle operazioni che una delle due parti può concepire e compiere mentre l'altra non può o non vuole, non tanto per mancanza di mezzi quanto per difetto di immaginazione o a causa di vincoli e condizionamenti di varia natura, spesso autoimposti. In questo contesto si inquadrano le azioni condotte da piccoli gruppi di elementi scelti e altamente addestrati lontano dalle linee di contatto e con effetti che vanno ben oltre le possibilità dei reparti convenzionali che agiscono secondo concetti operativi e con obiettivi radicalmente diversi. È questo il naturale dominio delle aviotruppe, naturalmente predisposte ad agire di iniziativa facendo della rapidità, della sorpresa e dell'irruenza le loro caratteristiche fondamentali al fine ultimo di combinare effetti morali ed effetti materiali.

6 Dan DALEY, *Asymmetric Warfare: the only thing new is the tactics*, National Defense University, National War College, 2000.

7 Charles J. DUNLAP, «Preliminary Observations: Asymmetric Warfare and the Western Mindset» in Charles J. DUNLAP (a cura di), *Challenging the United States Symmetrically and Asymmetrically: can America be defeated?*, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 1998.

8 Basilio DI MARTINO, «La guerra asimmetrica e il ruolo della tecnologia», *Rivista Aeronautica*, 5-2004, pp. 4-11.

Aviosbarchi, paracadutisti e incursori

Con la fine delle ostilità, e nel difficile clima del dopoguerra, l'idea di aviosbarco e la possibilità di un impiego operativo del paracadute furono accantonate per riemergere nell'ambito dell'esercitazione con i quadri condotta dalla Regia Aeronautica nel 1928, nel secondo anno del "settennato" di Italo Balbo, diventato sottosegretario per l'Aeronautica il 6 novembre 1926. Secondo il tema proposto i due partiti si fronteggiavano lungo una linea che divideva l'Italia seguendo l'Appennino Tosco-Emiliano. Il partito rosso, che rappresentava lo "stato del sud" ed era guidato dal generale di brigata aerea Francesco De Pinedo, comandante della III Zona Aerea Territoriale, per compensare la forte inferiorità numerica attaccò i campi d'aviazione della pianura emiliana e lombarda nella prima notte di guerra, affiancando a questa azione di contro aviazione un'operazione di interdizione non convenzionale contro i ponti sul Po, affidata a nuclei di sabotatori infiltrati con idrovolanti.⁹

L'attenzione per il paracadute come mezzo di salvataggio non venne invece mai meno e durante gli anni Venti si consolidò portando a un sempre maggiore perfezionamento del dispositivo lungo un percorso segnato anche da tragici incidenti come quello che il 27 aprile 1928 costò la vita al generale Alessandro Guidoni, al tempo capo del Corpo del Genio Aeronautico. Durante la prima Giornata dell'Ala, celebrata l'8 giugno 1930 sull'aeroporto romano del Littorio, oggi dell'Urbe, voluta da Balbo per affermare ancora una volta il ruolo e le capacità della Regia Aeronautica, fu eseguito anche un lancio collettivo che vide in azione 16 paracadutisti, a dimostrazione del buon livello di affidabilità del paracadute in uso, il Salvator D.30, ultima evoluzione di un progetto di Prospero Freri.¹⁰ La tecnica era ancora quella "a strappamento", che vedeva il paracadutista portarsi sull'ala prima di aprire la calotta, ma le premesse per ulteriori sviluppi c'erano tutte.

Il tema dell'inserimento per via aerea di nuclei di guastatori alle spalle dello schieramento avversario fu affrontato dalla Rivista Aeronautica nell'ottobre di quello stesso anno proponendo un lungo articolo del tenente colonnello Paul

9 Gianluca GANGI, «Alla ricerca di una dottrina. Le manovre della Regia Aeronautica dal 1927 al 1933», *Società Italiana di Storia Militare*, Quaderno 1998.

10 Raffaello ZANIBONI, *Il paracadutismo e l'Aeronautica Militare. Dai pionieri agli incursori*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2018, pag. 16.

Vauthier, uno dei più interessanti scrittori militari francesi in tema di potere aereo, pubblicato poco tempo prima sul n. 12 del 1930 della *Revue des Forces Aeriennes*.¹¹ Vauthier riassume e commentava uno studio del tedesco Friedrich Wilhelm Borgmann, *L'invasione strategica attraverso l'aria*, che inquadrava l'azione di reparti aviotrasportati nel quadro della battaglia terrestre, facendone lo strumento per realizzare l'accerchiamento dell'esercito avversario anche nel caso le sue ali non potessero essere aggirate perché appoggiate al mare o a uno stato neutrale.¹² L'impiego di grande unità aeree avrebbe permesso di proiettare alle spalle del nemico "divisioni d'urto", costituite unicamente da paracadutisti, con il compito di prendere possesso del terreno su cui far affluire, sempre per via aerea ma con le modalità dell'aviosbarco, "divisioni di sfruttamento", munite di armamento pesante, il tutto sotto la protezione di squadriglie da caccia e da combattimento. Tutto però dipendeva dal successo dell'azione delle "divisioni d'urto", che per riuscire doveva essere accuratamente preparata e fondata sulla sorpresa, ed eseguita da truppe di qualità eccezionale, addestrate secondo i criteri adottati durante la guerra per le truppe d'assalto. Assicurato il possesso del terreno di sbarco, il compito delle ondate successive sarebbe stato relativamente semplice, riducendosi nella sostanza nel mettere piede a terra il più rapidamente possibile. La riunione di una "divisione d'urto" con una o più "divisioni di sfruttamento" dava vita a quella che Borgmann chiamava cellula. Più cellule, entrando in azione simultaneamente e collegandosi fra loro, avrebbero annullato la capacità di reazione dell'avversario e con l'accerchiamento delle sue forze creato lo scenario di una immensa Canne.

Secondo Vauthier l'approccio adottato da Borgmann era da un lato troppo ambizioso, per le dimensioni dello strumento e per gli scopi da raggiungere, dall'altro troppo riduttivo, finalizzato come era soltanto alla rottura dei fronti fortificati in una guerra di posizione e alla riproposizione in chiave moderna dello schema della battaglia di Canne. Le operazioni di aviosbarco sarebbero state infatti molto utili anche in una guerra di movimento, per l'occupazione preventiva di punti di passaggio obbligato, o all'inizio delle ostilità, per disturbare la radunata delle forze avversarie distruggendo con distaccamenti trasportati per via aerea i nodi

11 Paul VAUTHIER, «Trasporto con velivoli di distaccamenti armati», *Rivista Aeronautica*, 10-1930, pp. 87-95.

12 Friedrich Wilhelm BORGMANN, «Vertikale strategische Umfassung», *Wissen und Wehr*, 1929, Nr. 10.



Fig. 2 – Lancio di un paracadutista da un bombardiere Caproni Ca.73 nel corso dei primi esperimenti eseguiti in Italia sul finire degli anni Venti e culminati nei lanci collettivi della Giornata dell'Ala dell'8 giugno 1930.

ferroviari, una soluzione a cui ricorrere in alternativa all'impiego dell'aviazione da bombardamento, o in combinazione con l'intervento di questa. L'azione di nuclei di guastatori, distinta dall'azione delle grandi unità teorizzata da Borgmann, diventava così uno degli strumenti a disposizione dell'aviazione per demolire le fonti morali e materiali della capacità di combattimento dell'avversario, e come tale veniva a essere una delle manifestazioni del potere aereo:

I distaccamenti armati possono essere deposti lontano, nell'interno del paese, con missioni di distruzione; essi possono mirare a tutte le linee sensibili del paese: acquedotti, rete ferroviaria, rete stradale, rete telefonica; ed a punti sensibili: officine, centrali elettriche, opere d'arte, chiese, ecc. La loro azione riuscirà tanto più efficace quanto più lontani dalle frontiere pericolose saranno i punti attaccati, poiché è ben difficile che un paese sia in grado di vigilare e difendere tutto ciò che è sensibile all'offesa nemica. L'efficacia di questi distaccamenti potrà essere decuplicata se la loro azione si combinerà con quella del bombardamento aereo. Le bombe obbligheranno la popolazione a cacciarsi nei suoi rifugi; nel frattempo i distaccamenti sbarcati dai velivoli eseguiranno rapide distruzioni, protetti dal fuoco e dal bombardamento degli aeroplani che tengono l'aria. Anche se queste operazioni non sono decisive, il loro frequente ripetersi, ed i loro successi quasi sicuri, porteranno a positivi effetti morali, che si aggiungeranno agli effetti dei bombardamenti contro le grandi agglomerazioni: bombardamenti con

proiettili incendiari, esplosivi, tossici, tanto più efficaci in quanto diretti contro popolazioni disarmate.

Vauthier non si nascondeva la complessità di queste operazioni, sia con la formula dell'aviosbarco sia con la formula del paracadute, ma riteneva che fosse solo una questione di mezzi e di procedure destinata a risolversi in breve tempo grazie al progresso della tecnica aeronautica, e che questa possibilità di utilizzo del mezzo aereo non potesse essere ignorata, con la conseguente necessità di studiare un'ideale organizzazione difensiva del territorio:

Oltre ai progressi tecnici sono in gestazione progressi tattici ai quali non si era finora pensato e che prima o poi si imporranno. Prima quindi, di considerare utopie procedimenti nuovi di impiego dell'aviazione, occorre usare molta prudenza. Le possibilità dell'aviazione superano certo tutto ciò che si possa immaginare. In questo campo vale più prevedere il peggio per salvaguardarsene, che trascurarlo come una utopia.

Meno di un anno dopo, nel settembre del 1931, il trasporto di un nucleo di guastatori nelle retrovie avversarie veniva sperimentato in Francia durante le grandi manovre condotte nella regione dell'Aisne. Il resoconto proposto sulla Rivista Aeronautica dal tenente colonnello Ugo Fischetti, uno tra i più assidui commentatori di questioni aeronautiche, sottolineava come l'idea non fosse nuova, richiamando al riguardo l'articolo di Vauthier, e metteva in evidenza come l'esperimento fatto dai francesi con l'impiego di un grosso velivolo commerciale da trasporto, ne dimostrasse la fattibilità, a riprova della possibilità per l'aviazione di agire al di fuori dei "limiti classici":

La sera dell'11 settembre, un trimotore Dyle et Bacalan, tipo 70, messo dal Ministero dell'Aria a disposizione dell'Alto comando delle manovre, effettuava il trasporto e lo sbarco in un piccolo distaccamento armato dall'aeroporto di Reims in prossimità della stazione di Attigny, sulla linea ferroviaria Vouziers-Rethel. Il reparto di truppa - una dozzina di uomini - fornito di speciale armamento (granate, mitragliatrici, bombe incendiarie, petardi, artifici luminosi) e dotato finanche di motociclette, effettuava in settantacinque secondi la discesa dal velivolo - che aveva atterrato in una radura nel mezzo di una boscaglia - ed inosservato giungeva nei pressi della stazione compiendo rapidamente - col favore della sorpresa - la fittizia distruzione della linea ferroviaria, dei ponti ferroviari su l'Aisne e sul canale di Rilly-aux-Oies, della stazione di Attigny e, all'alba, l'attacco e la distruzione del vicino deposito di combustibili. L'operazione veniva giudicata, dal collegio degli arbitri, pienamente riuscita. Al mattino, verso le ore 7, il distaccamento con i propri materiali veniva ripreso a bordo dello

stesso trimotore che aveva atterrato in un terreno - nei pressi della fattoria Beaumont - lontano una ventina di chilometri dal punto ove la sera precedente era stato effettuato lo sbarco, e ricondotto all'aeroporto di Reims. Per controllare la possibilità di attuare operazioni del genere, l'esperimento fu ripetuto il 15 settembre. Un distaccamento speciale trasportato dal Dyle et Bacalan, prendeva terra in una raduna nei pressi di Machault e, dopo una marcia di quattordici chilometri attraverso i boschi, attaccava nottetempo, di sorpresa, nel critico momento dell'imbarco sulle autocolonne, un reggimento di fanteria autoportata che era stato accantonato a Bétheniville. Questa azione fu giudicata come una conferma della possibilità di effettuare trasporti di distaccamenti armati e del loro rendimento.¹³

Sviluppi non meno significativi si avevano in Unione Sovietica, le cui attività nel settore del paracadutismo erano peraltro ancora poco note. Il generale Mikhail Nikolayevich Tukhachevsky, in quel periodo al comando del distretto militare di Leningrado e principale ispiratore della dottrina della "battaglia profonda", riteneva che mentre i reparti da bombardamento leggero e da attacco al suolo "preparavano" il campo di battaglia per l'avanzata delle forze di terra e bloccavano le direttrici di avvicinamento delle riserve strategiche, le strutture di comando e quella logistica dovevano essere paralizzate con attacchi aerei mirati e con il lancio di paracadutisti sui loro centri nodali. Questa posizione non era affatto isolata e, grazie anche al ruolo attivo delle organizzazioni giovanili del regime, dalla teoria era stato possibile passare rapidamente alla pratica. Dopo i primi esperimenti durante le grandi manovre dell'estate del 1930 nell'area di Voronezh, con il lancio di due distaccamenti di 12 paracadutisti per creare confusione nelle retrovie del partito avverso, nel marzo del 1931 Tukhachevsky organizzò un reparto del livello di battaglione, con una componente di paracadutisti e una aviotrasportata, a cui affidò il compito di condurre operazioni specifiche, come la cattura di un aeroporto.¹⁴ A queste prime prove altre ne sarebbero seguite, con un

13 Ugo FISCHETTI, «Il trasporto aereo di distaccamenti nelle retrovie avversarie», *Rivista Aeronautica*, 11-1931, pp. 316-318. Fischetti, nato a Roma nel 1894, aveva combattuto come sottotenente di complemento sul Col di Lana con il 60° Reggimento Fanteria meritandosi una medaglia d'argento al valor militare, prima di passare in aviazione nell'estate del 1916, prima come osservatore, poi come pilota, meritando un'altra medaglia d'argento e una di bronzo. Per i postumi di un incidente di volo, nel 1929 fu transitato al ruolo servizi, e negli anni Trenta operò in seno al Servizio Informazioni Aeronautica e insegnò arte militare all'Accademia Aeronautica. Si congedò nel 1940 con il grado di colonnello.

14 David M. GLANTZ, *The Soviet Airborne Experience*, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 1984, pp. 5-8.

progressivo ampliamento degli organici.

Il generale Francesco Saverio Grazioli, dopo aver assistito alle grandi manovre svolte dall'Armata Rossa in Bielorussia nel settembre del 1934, aveva sottolineato nella sua relazione il rapido sviluppo delle aviotruppe sovietiche,¹⁵ con l'impiego di unità a livello di compagnia e battaglione per l'occupazione preventiva di posizioni di particolare importanza a favore dell'avanzata di reparti meccanizzati. Grazioli vedeva in queste azioni "una sintomatica conferma dell'ansiosa ricerca della manovra dinamica a grande raggio", imposta dalle caratteristiche stesse del territorio che, in larga parte privo di appigli tattici naturali, richiedeva un grande dinamismo delle operazioni per volgere a proprio vantaggio il fattore spazio.¹⁶ Le grandi manovre dell'anno seguente avrebbero visto l'impiego di unità a livello di reggimento e quelle del 1936 inclusero una grande operazione di aggiramento verticale col lancio di 1.200 uomini, rinforzati da altri 5.000 affluiti per via aerea.¹⁷ Lo Stato Maggiore del Regio Esercito, sollecitato da Mussolini, prese in considerazione l'idea ma il processo fu rallentato dall'insorgere di un conflitto di competenza tra esercito e aeronautica in merito all'organizzazione e alla gestione della specialità, conflitto poi risolto dalla legge n. 220 del 22 febbraio 1937 che attribuì alla Regia Aeronautica la responsabilità delle scuole di paracadutismo.

La Rivista Aeronautica e il tema del paracadutismo

Nella seconda metà degli anni Trenta il tema dell'impiego operativo del paracadute fu trattato a più riprese sulle pagine della Rivista Aeronautica vedendo nella costituzione di reparti di paracadutisti una naturale espansione delle possibilità di intervento dell'arma azzurra.

Il primo di questi articoli, scritto dal tenente Luigi Gobbi e pubblicato nel maggio del 1935, ipotizzava l'impiego di paracadutisti o di reparti speciali trasportati per via aerea nei pressi dell'obiettivo per eseguire colpi di mano contro

15 Luigi Emilio LONGO, *Francesco Saverio Grazioli*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1989, pag. 406.

16 Francesco Saverio GRAZIOLI, *Memoria Riassuntiva della Missione Militare Italiana in Russia*, 1934, in Emilio CANEVARI, *La guerra italiana. Retrosceca della disfatta*, Biblioteca Storica de Il Giornale, ristampa anastatica dell'edizione del 1948, pp. 246-249.

17 David M. GLANTZ, op. cit., pp. 10-13.

obiettivi nelle retrovie dell'avversario o per condurvi operazioni di guerriglia.¹⁸ Per queste azioni di “arditismo aero-terrestre”, ritenute particolarmente paganti all'inizio delle ostilità, sarebbe stato necessario disporre di personale di volo e di terra altamente specializzato, addestrato ad agire con il favore dell'oscurità, e di velivoli in grado di portare una decina di uomini oltre all'equipaggio e salire a più di 6.000 metri per superare l'ostacolo delle Alpi con un raggio d'azione di 600-700 chilometri, requisiti che collocavano questa ipotetica linea di condotta nello scenario continentale di una guerra con paesi confinanti.

Due mesi dopo si riferì invece a un contesto di polizia coloniale e controllo del territorio l'allora maggiore Vincenzo Biani, uno degli “Atlantici” della Crociera del Decennale che aveva preso parte all'ultima fase delle operazioni in Libia tra il 1925 e il 1931. Biani sviluppava l'argomento sulla base di questa esperienza, vedendo in tale forma d'impiego del mezzo aereo un ulteriore strumento da utilizzare per il controllo del territorio, a integrazione delle altre modalità di intervento dell'aeronautica, senza però dimenticare i contesti più convenzionali.¹⁹ I mezzi a disposizione, infatti, non sarebbero stati mai troppi per disorganizzare e distruggere nel più breve tempo possibile la capacità di combattere del nemico colpendo quegli obiettivi che garantissero effetti materiali e soprattutto morali, e negli scenari maggiormente dinamici, nei quali la manovra tendeva ad avere il sopravvento, molto si poteva ottenere da reparti di paracadutisti lanciati su punti vitali delle retrovie. La cosa era certamente fattibile considerando le potenzialità dei moderni velivoli da trasporto passeggeri o da bombardamento e in particolari teatri operativi, quali le colonie, si poteva pensare a “operazioni di sbarco dagli aeroplani in più grande stile, con compiti propri e completamente indipendenti dai movimenti delle forze di terra”. Nelle operazioni coloniali si aveva di solito un'enorme sproporzione tra il territorio da controllare e le forze disponibili, cosa che richiedeva un'organizzazione offensiva-difensiva basata su pochi centri dai quali poter intervenire con la massima rapidità in ogni direzione. L'avversario, avendo dalla sua parte la conoscenza del terreno e una maggiore mobilità, era però spesso in grado di accettare o rifiutare il combattimento a suo piacere, come tante volte era avvenuto durante la riconquista della Libia, e in questo scenario il ruolo dell'aeronautica diventava fondamentale. Essa sola infatti poteva disper-

18 Luigi GOBBI, «Reparti Speciali d'Assalto», *Rivista Aeronautica*, 5-1935, pp. 284-286.

19 Vincenzo BIANI, «Operazioni aeree di sbarco», *Rivista Aeronautica*, 7-1935, pp.1-6.

dere le forze avversarie prima ancora che entrassero in campo e infliggere loro pesanti perdite senza subirne o quasi, ma se il bombardamento rimaneva la forma tipica di impiego del mezzo aereo, a questa potevano e dovevano “accompagnarsi gli sbarchi dagli aerei per continuare l’opera distruttiva fatta dalle bombe sulle formazioni di armati, per occupare punti strategici di vitale importanza, per distruggere e saccheggiare i focolai della resistenza”. In queste azioni era opportuno impiegare reparti coloniali, più adattabili all’ambiente e meno esigenti dal punto di vista logistico, tenendo presente che un migliaio di uomini, una forza considerevole in qualunque contesto coloniale, poteva essere trasportato in una singola sortita da 30 o 40 velivoli con il necessario per vivere e operare per 4 o 5 giorni, e poteva poi essere rifornito dall’alto. Poco più di un anno dopo, mentre in Africa Orientale cominciava a manifestarsi il problema della guerriglia, un altro ufficiale pilota, il maggiore Delio Vecchi, ipotizzò negli stessi termini l’impiego di reparti di paracadutisti come forza di pronto intervento.²⁰

L’attenzione per l’ambito coloniale non era casuale, un esame dell’impiego di unità di paracadutisti nelle grandi manovre dell’Armata Rossa di quegli anni portava infatti qualche commentatore a ritenerlo improponibile in uno scenario diverso dai grandi spazi poco popolati e con vie di comunicazioni poco sviluppate che caratterizzavano la Russia e gran parte dei territori delle colonie. Nell’Europa Centro-Occidentale, fittamente popolata e con una buona rete stradale e ferroviaria, la difesa avrebbe infatti avuto la possibilità di reagire con prontezza, incapsulando e annullando un’eventuale testa di ponte creata per via aerea prima che potesse essere rinforzata e alimentata per via di terra. L’esperimento sovietico non veniva quindi ritenuto un modello replicabile in modo generalizzato, mentre molto più promettente sembrava, anche in un contesto europeo, l’impiego di pochi elementi scelti, infiltrati a mezzo paracadute nelle retrovie avversarie per colpire elementi vitali dell’organizzazione logistica o del sistema dei trasporti secondo modalità che il colonnello pilota Giuseppe Biffi, nel febbraio del 1936, definiva in termini che rimangono attuali:

Se al trasporto di una grande unità, sia con lanci numerosi di paracadute che con scalo di aerei, sostituiamo invece un’azione di ben minore ampiezza, quale può essere affidata a pochi uomini, con compiti speciali, cui risponde molto bene una terminologia di guerra ora passata in disuso “i guastatori”, vedremmo come l’ambiente risulti più generalmente idoneo e la possibilità

20 Delio VECCHI, «Il controllo aereo dell’Abissinia», *Rivista Aeronautica*, 10-1936, pp. 1-9.

sia assolutamente positiva, in quanto quei lanci non numerosi, che non richiedono una complessa azione di ricostituzione a terra, possono avvenire di notte od in condizioni meteorologiche (nebbia) che ne garantiscano la invisibilità. [...] Pochi di numero, con i soli elementi materiali necessari allo svolgimento dell'azione, in genere unica e ben definita, che costituisce il loro compito, verrebbero lanciati di notte in zona adatta che ne permetta il riordinamento (riunione, accordi) e che sia a distanza dall'obiettivo dell'operazione non eccessiva, per diminuire la probabilità di scoperta da parte degli elementi di sorveglianza e della popolazione locale, né troppo vicina, per evitare un rilevamento da parte degli elementi che, certamente, sarebbero predisposti a difesa di ciò che costituisce obiettivo di un'azione del genere. L'accurato studio dei particolari topografici della zona di lancio permetterebbe una facile riunione degli elementi lanciati; la zona prescelta dovrebbe permetterne l'occultamento e garantirlo almeno per il tempo necessario. Potendo occorrere una certa quantità di materiale che gli uomini lanciati col paracadute non abbiano potuto portare con se nel lancio, si può prevedere il rifornimento di detti materiali con lanci successivi, eseguiti in corrispondenza di particolari segnalazioni da terra, da bassissima quota e sempre con l'occultamento garantito dalla notte. Il drappello di guastatori ottenuta la piena capacità di azione, dovrebbe agire con la massima rapidità, eseguendo i movimenti unicamente di notte ed agendo con decisione. Si riterrebbe che, ad esempio, il far saltare un ponte ferroviario, l'interrompere in moltissimi punti una linea ferroviaria, il guastare gli impianti di una centrale idro elettrica, l'incendio di depositi materiali o depositi munizioni, sarebbero tutti compiti adatti ed attuabili, in quanto la sorveglianza specifica di tali punti delicati, se nelle lontane retrovie, non è sempre tale da garantire, oltre l'allarme, la immediata o sufficiente reazione. La pronta soppressione di qualche sentinella dà mano libera nella distruzione di un ponte, permette di giungere in un deposito munizioni in punti dove il lancio di una bomba incendiaria ottiene gli effetti voluti.²¹

21 Giuseppe BIFFI, «Il paracadute. Mezzo di sicurezza e mezzo d'impiego», *Rivista Aeronautica*, 2-1936, pp. 153-162. Nell'articolo Biffi trattava l'impiego del paracadute come mezzo di salvataggio, per cui riteneva preferibile un sistema di apertura comandato o a tempo, sia come mezzo di impiego, soffermandosi sia sul particolare addestramento necessario per far acquisire una qualche familiarità con un atto innaturale quale il lanciarsi nel vuoto, sia sulla rilevanza che nella preparazione di nuclei di guastatori doveva avere l'addestramento al combattimento terrestre, individuando la necessità di un percorso formativo che fosse la risultante di tre aspetti diversi ma concomitanti: «una preparazione morale atta a formare le volontà e le attitudini necessarie per l'azione del tutto speciale; una preparazione specifica atta a rendere i guastatori perfettamente padroni dell'uso dei mezzi di distruzione, istruzione che rientra in quelle speciali del genio militare; una preparazione aerea che consenta di formare, per gli elementi stessi, l'attitudine ad essere ordinatamente trasportati fin sul luogo dell'azione».

Dello stesso tenore sono le considerazioni proposte pochi mesi dopo dal maggiore pilota Prospero Freri, uno dei pionieri del paracadutismo italiano nonché inventore del paracadute Salvator. Con l'impiego razionale e continuativo di questo mezzo, l'"arditismo", inteso come "espressione di coraggio, di sprezzo temerario di ogni rischio, di spirito d'avventura", entrava a pieno titolo nel campo dell'aeronautica aprendo nuove prospettive.²² Il paracadute poteva infatti permettere di inserire a tergo dello schieramento avversario nuclei di guastatori per colpire di sorpresa i punti nevralgici dell'organizzazione difensiva e offensiva. La scuola di paracadutismo diventava così scuola di arditismo, dove la preparazione morale doveva accompagnarsi a quella tecnica, andando oltre la dimensione dell'esibizione spettacolare, non diversamente da quanto era avvenuto con l'aeroplano ai primordi dell'aviazione. Quanto alle modalità d'impiego, gli arditi dell'aria dovevano essere lanciati di notte, alla quota più bassa possibile per sfuggire all'osservazione e in località idonee a consentirne l'occultamento e il riordinamento non troppo lontano dall'obiettivo ma nemmeno tanto vicino da poter essere scoperti anzitempo dal dispositivo di sorveglianza e protezione. Freri individuava poi con precisione le caratteristiche che avrebbero dovuto avere questi "arditi dell'aria":

I "guastatori" costituiranno un corpo specializzato e sarà il vero corpo degli arditi dell'aria, perché sarà trasportato con mezzi aerei ed impiegato con tutte le risorse di una potente aeronautica. Gli arditi dell'aria saranno offerti dal fior fiore delle truppe combattenti, addestrati con ferrea consapevolezza ad ogni rischio e accoppieranno alla disciplina dell'inquadramento delle truppe regolari lo slancio e l'ardimento del volontarismo.²³

Il tema dei guastatori era già stato sviluppato in quello che può essere considerato lo studio più completo sul tema delle aviotruppe, apparso sulla Rivista Aeronautica nell'aprile del 1937 e tale per i suoi contenuti da avere una spiccata valenza dottrinale. L'autore, il maggiore pilota Gianni Bordini, contestava innanzitutto l'opinione di molti commentatori che l'azione dell'aeronautica non potesse essere risolutiva per l'impossibilità di effettuare la "presa di possesso territoriale". A parte la considerazione che questa non era più una necessità inderogabile nella guerra moderna, in quanto la sconfitta dell'avversario poteva essere determinata dai colpi inferi dalla stessa aeronautica ai suoi centri vita-

²² Prospero FRERI, «Arditismo aereo», *Rivista Aeronautica*, 7-1937, pp 18-24.

²³ *Ibidem*, pag. 19.

li, l'arma aerea aveva ormai anche la possibilità di realizzare questo obiettivo.²⁴ Tecnicamente il problema degli sbarchi aerei era risolto, come avevano dimostrato le grandi manovre dell'Armata Rossa del 1936, che anche Bordini richiama con abbondanza di particolari a riprova dell'impressione che avevano suscitato, e quindi dovevano essere presi in considerazione non come soluzione di ripiego, più o meno improvvisata, ma come una forma d'impiego del mezzo aereo con caratteristiche sue proprie. Fermo restando che ai reparti di paracadutisti spettava il compito di costituire una prima testa di ponte nella quale far poi affluire per via aerea i reparti destinati all'occupazione del territorio, in funzione dello scopo gli sbarchi aerei venivano ricondotti a quattro casi, infiltrazione di informatori, infiltrazione di guastatori, occupazione preventiva di posizioni di particolare valenza per lo sviluppo della manovra delle forze di superficie, invio tempestivo di rinforzi a unità isolate o impegnate in azione, indicando per ognuno le modalità operative da seguire.

L'attenzione si concentrava soprattutto sul secondo e sul terzo caso. I guastatori potevano essere considerati come granelli di sabbia intelligenti che andando a inserirsi negli ingranaggi più delicati della macchina bellica dell'avversario ne rallentavano il funzionamento fino a determinarne l'arresto, integrando con la loro azione quella del bombardamento aereo, in particolare nei confronti dei bersagli più difficili da individuare e colpire dal cielo. Quanto allo sbarco aereo di interi reparti, era necessario che questo avvenisse in concomitanza con azioni di superficie in località dove fosse possibile impiantare rapidamente un campo di volo, su cui far affluire le truppe destinate a rinforzare le prime ondate di paracadutisti, per poi procedere rapidamente verso gli obiettivi fissati. Per il lancio dei paracadutisti e il trasporto dei reparti da sbarco potevano essere utilizzati dei normali bombardieri, ma in futuro era prevedibile l'impiego di velivoli dedicati. Tutta l'operazione doveva essere caratterizzata da un'elevata dinamica, in quanto "la minima sosta, la minima diminuzione di pressione, il minimo accenno alla staticità ed alla stabilizzazione delle linee può essere fatale". A tal fine velivoli d'assalto e bombardieri avrebbero dovuto assicurare l'indispensabile supporto di fuoco fin dal primo istante, preparando il terreno all'intervento dei paracadutisti e favorendo il consolidamento della testa di ponte, mentre per allargarla, innanzitutto per sottrarre la zona di atterraggio al tiro dell'artiglieria avversaria, i reparti

24 Gianni BORDINI, «Sbarchi aerei», *Rivista Aeronautica*, 4-1937, pp. 15-24.

affluiti per via aerea avrebbero dovuto avere al seguito mezzi di trasporto leggeri e poco ingombranti come motociclette e biciclette. In un conflitto europeo gli sbarchi aerei sarebbero stati certo più difficili che in un contesto coloniale, ma l'esistenza della minaccia imponeva comunque di attrezzare a difesa il territorio nazionale fin dal tempo di pace. Particolarmente interessanti erano le considerazioni finali relative alla preparazione del singolo combattente, in particolare del paracadutista, e all'azione di comando e controllo, che sottolineavano l'importanza dell'iniziativa e delineavano soluzioni del tipo "command by intent":

La preparazione del personale ed il piano d'azione dovranno essere tali da evitare la necessità di un'immediata azione di coniano. I singoli elementi dovranno agire secondo preventivi precisi ed inequivocabili ordini e raggiungere l'unità e la concomitanza d'azione, attraverso una severa disciplina delle intelligenze. Ne consegue la necessità di una accuratissima scelta e preparazione degli organici delle truppe aeree da sbarco, che dovranno essere costituiti da elementi di prim'ordine, perfettamente addestrati all'uso delle armi, al combattimento isolato, capaci di comprendere e giudicare una situazione ed agire in conseguenza con saggio spirito di iniziativa, senza bisogno di ricevere ordini.²⁵

Le grandi manovre del 1938 in Libia

Nel clima di diffidenza e ostilità latente che caratterizzava i rapporti tra le forze armate questi stimoli, e anche il provvedimento di legge del 1937, non avrebbero avuto nell'immediato effetti concreti con la conseguenza che la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica sarebbe stata attivata sull'aeroporto di Tarquinia soltanto alla fine del 1939, cominciando a produrre i primi istruttori nella primavera del 1940. In Libia le cose andarono però diversamente, grazie alla volontà del governatore, Italo Balbo, di sfruttare le sue prerogative, come già aveva fatto nel caso del Battaglione Sahariano, e il particolare contesto "coloniale", che non impegnava direttamente né lo Stato Maggiore del Regio Esercito né quello della Regia Aeronautica, per aggirare gli ostacoli a livello ministeriale. I primi reparti di paracadutisti furono così creati attingendo alle truppe libiche nella primavera del 1938 nonostante i non semplici problemi tecnici da risolvere, primo fra tutti quello del paracadute, dal momento che il Salvator D.37, utilizzato dalla Regia Aeronautica, era un mezzo di salvataggio, concepito per un altro impiego.

²⁵ Ibidem, pag. 24.

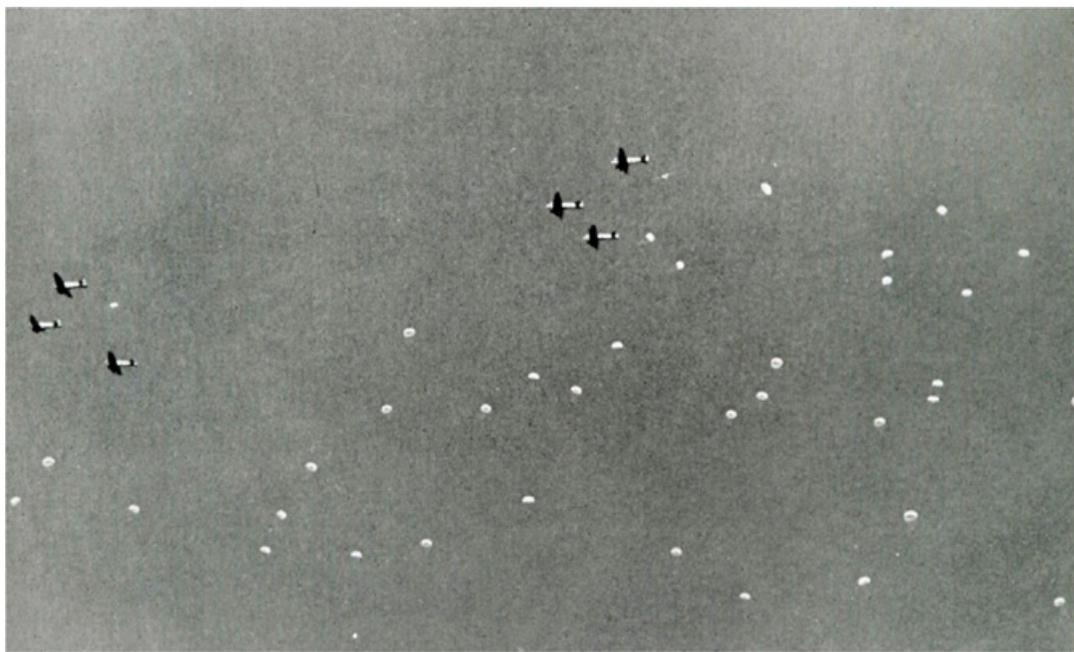


Fig. 3 - Il lancio dei paracadutisti libici del reggimento *Fanti dell'Aria* dai trimotori S.81 della Regia Aeronautica il mattino del 23 maggio 1938, durante l'esperienza di aviosbarco che fu il momento culminante delle grandi manovre di quell'anno in Libia.

Occorreva poi inquadrare questo genere di operazioni dal punto di vista dottrinale, ed era questo uno degli obiettivi dell'esperienza di aviosbarco previsto nel contesto delle grandi manovre che si svolsero in Tripolitania dall'11 al 24 maggio 1938.

Negli intendimenti di Balbo questa esercitazione a partiti contrapposti avrebbe dovuto essere caratterizzata dalla massima aderenza alla realtà, "attuale, possibile e probabile", sia nell'impostazione strategica, sia nella definizione dello scenario tattico-logistico e nello sviluppo del tema operativo. Si trattava di affrontare il problema della difesa della "Quarta Sponda" da un attacco proveniente dalla Tunisia sviluppando un'azione manovrata con spiccate caratteristiche aeroterrestri, decisamente al di fuori degli schemi tradizionali. Era quindi previsto l'autotrasporto di un intero corpo d'armata dalla Cirenaica alla Tripolitania a cui avrebbero dovuto far seguito l'impiego coordinato di grandi unità metropolitane e libiche in operazioni a largo raggio in ambiente desertico, e soprattutto la sperimentazione di una nuova forma di intervento dell'arma aerea con una grande operazione di

aviosbarco a livello di divisione.²⁶ Secondo il quadro di situazione proposto dalla direzione d'esercitazione il partito rosso, dopo aver invaso la Tripolitania lungo le due direttrici della strada litoranea e di quella gebelica, era stato fermato sulla costa davanti a Zuara, da cui la decisione di esercitare lo sforzo risolutivo nella regione di Jefren, nel Gebel, mentre reparti coloniali si fronteggiavano nella pianura della Gefara, arida e stepposa, mantenendo il collegamento tra le due ali.²⁷ L'intervento della divisione aerotrasportata nel momento più critico della battaglia alle spalle delle forze azzurre risultò decisivo e segnò la fine delle manovre che si conclusero il mattino del 24 maggio, quando Vittorio Emanuele III passò in rassegna le truppe a Bir el-Ghnm.

La decisione di includere nelle esercitazioni del maggio 1938 un esperimento di sbarco aereo era stata presa da Balbo sulla base dell'esperienza dell'esercitazione a partiti contrapposti del novembre del 1937, nella zona a sud del Gebel Nefusa, in cui nel confronto tra il battaglione sahariano e reparti del Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia erano apparse evidenti le grandi opportunità che gli ampi spazi offrivano ad unità scelte e bene armate, se impiegate con decisione portandone l'azione a tergo dello schieramento avversario.²⁸ Il primo passo in questa direzione era stato compiuto con la costituzione sull'aeroporto di Castel Benito del Campo Scuola Paracadutisti della Libia, sancita il 24 marzo 1938 dal foglio d'ordini n. 64/S del Comando Superiore FF.AA. Africa Settentrionale.

La scuola, sotto la diretta responsabilità del Comando Aeronautica della Libia in aderenza al dettato della legge del 1937 che attribuiva alla Regia Aeronautica la responsabilità dell'addestramento al lancio, era subito entrata in funzione e, dopo i primi lanci eseguiti da ufficiali e sottufficiali italiani, il 1° aprile era stata la volta di un centinaio di volontari di truppa tratti dai reparti libici e destinati a formare il 1° Battaglione *Fanti dell'Aria*. Nonostante i numerosi incidenti, con

26 Basilio Di MARTINO, «Balbo e le aviotruppe. L'esperimento di aviosbarco delle grandi manovre in Libia», *Rivista Aeronautica*, 6-2013, pp. 104-111.

27 Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, AUSSMA, Fondo Esercitazioni, b. 10.

28 Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, All. n. 8, *Organizzazione ed esecuzione dell'esperimento di sbarco aereo. Relazione del comandante le forze aeree e vicecomandante la 58ª divisione aerotrasportata*, AUSSMA, Fondo Esercitazioni, b. 10.



Fig. 4 Paracadutisti libici a Castelbenito

la morte già il primo giorno di attività del soldato libico Mohamed Ali Ugasci, i progressi furono molto rapidi. Gli allievi completarono in un paio di settimane il programma minimo previsto, con almeno tre lanci, e il 16 aprile venne effettuato alla presenza di Balbo un lancio di massa dell'intero battaglione. Le perdite, causate dall'inesperienza di paracadutisti e piloti oltre che dall'inadeguatezza del materiale, furono molto alte, con 3 morti e 12 feriti, ma l'afflusso dei volontari continuò e il 20 aprile fu possibile costituire un secondo battaglione, dando così vita al 1° Reggimento *Fanti dell'Aria*. I due battaglioni, con un organico di 100 uomini al comando di un ufficiale superiore, erano articolati su tre compagnie costituite ciascuna da quattro squadre di 8 uomini (un sottufficiale, un graduato e cinque militari di truppa agli ordini di un ufficiale subalterno) al comando di un capitano. L'armamento individuale era costituito da un moschetto con 100 cartucce e da 20 bombe a mano, con razioni di viveri a secco e acqua per due giorni. Anche il secondo battaglione fu pronto in meno di un mese e il 20 maggio fu possibile compiere un'esercitazione di lancio a livello di reggimento impie-

gando i trimotori S.81 del 15° Stormo B.T. (Bombardamento Terrestre) di Castel Benito.²⁹

Nell'imminenza delle manovre, e a soli due mesi dall'attivazione della scuola paracadutisti, il reggimento era dunque ritenuto sufficientemente addestrato per poter essere utilizzato in una delle due forme previste: impiego isolato di una o più squadre in missioni speciali, finalizzate alla distruzione di opere d'arte come ponti e gallerie o all'esecuzione di colpi di mano contro punti nodali dell'organizzazione logistica e di comando dell'avversario, e impiego d'insieme, a livello tattico, di uno o più battaglioni. Questa seconda soluzione fu prescelta per essere attuata nel quadro dell'esperimento di aviosbarco di una grande unità, sicuramente innovativo e di sicuro interesse in relazione alle caratteristiche geografiche del territorio della Libia e delle colonie vicine. Il trasporto in volo venne prima studiato in relazione a una brigata di fanteria ma quando si ebbe la certezza di poter disporre di quattro stormi da bombardamento, per un totale di cento velivoli, fu pianificato il trasporto di un'intera divisione sia pure con organici ridotti. In pochi giorni il trimotore S.81, in dotazione agli stormi da bombardamento, fu adattato a questo particolare impiego studiando la distribuzione delle truppe, delle armi e dei materiali in relazione al carico utile del velivolo e al suo centraggio, nonché agli spazi disponibili. Dopo diversi tentativi e alcuni voli prova il problema venne risolto concentrando il carico nella parte anteriore della fusoliera, ricavando lo spazio necessario con lo smontaggio dei cestelli per le bombe e della torretta mitragliatrici inferiore, e applicando delle passerelle e delle sagome per consentire il posizionamento di uomini, armi di reparto, motociclette e cannoni. Questi esperimenti portarono a fissare il carico di ogni S.81 in 2.000 chilogrammi, corrispondenti a 20-25 uomini armati ed equipaggiati, o un cannone da 65/17 scomposto nei cinque elementi regolamentari con 10 serventi e 8 cassette munizioni, o una motomitra-

29 Al tempo la Regia Aeronautica non aveva in linea velivoli da trasporto concepiti come tali e proprio l'esperienza delle grandi manovre del 1938 in Libia indusse l'allora capo distato maggiore e sottosegretario di stato per l'aeronautica, generale di squadra aerea Giuseppe Valle, a chiedere alla SIAI di sviluppare un velivolo di prestazioni e caratteristiche adeguate a soddisfare questa esigenza. La richiesta, avanzata il 15 luglio 1938, trovò pronta risposta nel trimotore S.82, derivato dal già esistente S.75, che ebbe il battesimo del volo il 30 ottobre 1939, risultando uno dei velivoli di maggior successo della Regia Aeronautica. (Gregory ALEGI, *La Storia dell'Aeronautica Militare. I velivoli*, Aviator Edizioni, Terni 2013, pp. 194-197) Anche l'S.81, accantonato come bombardiere già nella prima fase del conflitto, fu largamente impiegato per missioni di trasporto e di aerorifornimento, a cominciare dal fronte greco-albanese nell'inverno 1940-41.

gliatrice e 15 uomini, mantenendo un'autonomia di 500 chilometri con quattro uomini di equipaggio. La divisione di formazione, 58^a, venne organizzata in comando di divisione, reggimento paracadutisti, un reggimento di fanteria nazionale, un reggimento di fanteria libica, un gruppo d'artiglieria libico su tre batterie da 65/17, un plotone motomitraglieri con 20 motociclette, una compagnia del genio, un nucleo chimico, un nucleo di sanità, un nucleo sussistenza, per un totale di circa 2.000 uomini. Nell'ottica dell'integrazione aeroterrestre da lui perseguita, Balbo volle

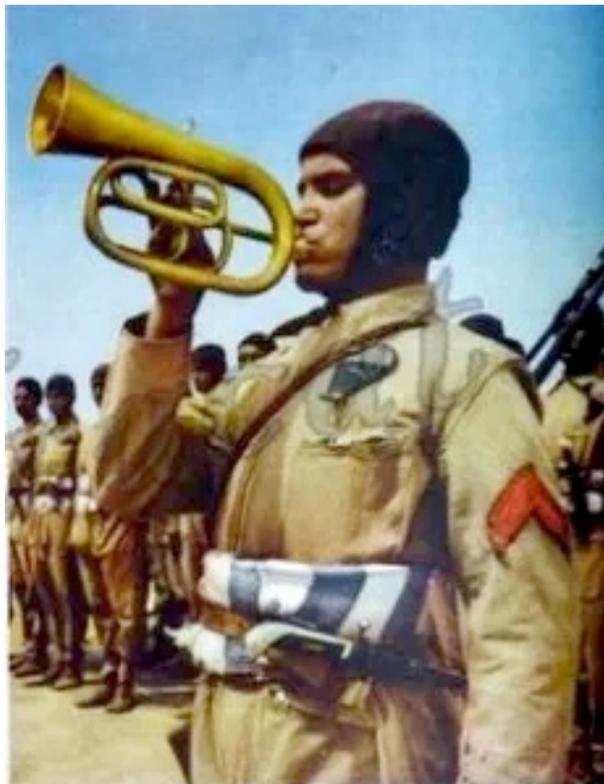


Fig. 5 Trombettiere dei paracadutisti libici

che il generale di brigata aerea Aldo Urbani fosse a un tempo vicecomandante della divisione e comandante delle forze aeree da trasporto.

Quattro stormi da bombardamento, 14°, 15°, 33° e 34°, con gli ultimi due arrivati solo il 19 maggio dall'Italia, si concentrarono il giorno 20 sull'aeroporto di Castel Benito, scelto come aeroporto di partenza perché l'unico della Tripolitania idoneo per dimensioni e natura del terreno al decollo in formazione di un tal numero di velivoli. La sera del 22 maggio la 58^a Divisione, in riserva nei pressi di el-Giosc, fu concentrata a Castel Benito e nelle prime ore del mattino del 23 fu imbarcata sugli S.81 che l'avrebbero trasportata nella piana di Sidi Belgasem, a est di Bir el-Ghnem, nelle retrovie nemiche, dove il reggimento *Fanti dell'Aria* avrebbe occupato e attrezzato a difesa il terreno destinato ad accogliere gli aerei da trasporto. L'operazione sarebbe stata protetta da un gruppo da caccia, che avrebbe incrociato sulla zona a media e ad alta quota, e da un gruppo d'assalto, che inter-

venendo a volo rasente doveva neutralizzare eventuali elementi avversari.

La sequenza dei decolli iniziò alle 8 e alle 8,50 entrarono in azione il gruppo da caccia e quello d'assalto. In questa fase un Ba.65 del XII Gruppo d'Assalto precipitò schiantandosi al suolo e prendendo subito fuoco senza lasciar scampo al pilota e al mitragliere, probabilmente, secondo l'allora sottocapo di stato maggiore dell'aeronautica, generale di squadra aerea Pietro Pinna che assistette alla scena, perché era entrato nella scia di un velivolo della stessa pattuglia ed era scivolato d'ala senza poter tentare alcuna manovra di recupero per la quota troppo bassa. Alle 9 apparve sulla scena il 15° Stormo B.T. in colonna di pattuglie di tre velivoli iniziando il lancio dei paracadutisti da una quota di 600 metri circa. I duecento uomini scesero a terra senza incidenti, soltanto un paracadute non si aprì precipitando a fiamma ma portava un sacco di materiali. Una volta a terra i *Fanti dell'Aria* si raggrupparono e si schierarono poi ai margini del campo attestandosi a difesa. Venne anche impiantata una stazione radio per fornire ai velivoli in arrivo indicazioni sulla direzione e sull'intensità del vento e sull'andamento delle operazioni di sbarco in modo che gli stormi potessero venire all'atterraggio in rapida successione. Tutto si svolse secondo le previsioni, alle 9,15 atterrò il 34° Stormo sbarcando il comando di divisione, reparti mitraglieri ed elementi dei servizi, alle 9,25 fu la volta del 33°, con il 10° Reggimento Libico, seguito alle 9,35 dal 15°, rientrato nel frattempo a Castel Benito per imbarcarvi le artiglierie divisionali, e infine alle 9,45 dal 14°, con il 70° Reggimento Fanteria. Dopo un'ora la divisione era pronta a iniziare la marcia su Bir el-Ghnm.

L'esperimento, che si era svolto secondo lo schema delineato l'anno prima dal maggiore Bordini sulle pagine della Rivista Aeronautica, poteva dirsi perfettamente riuscito, nonostante i reparti utilizzati fossero stati impiegati nelle manovre fino al mattino del 22 maggio e non avessero avuto un addestramento dedicato, come non lo avevano avuto gli stormi da bombardamento terrestre impiegati nel trasporto di uomini e materiali. Anche l'impiego dei paracadutisti non era stato funestato da incidenti, dal momento che c'era stato soltanto qualche ferito leggero, ma questo risultato non doveva far dimenticare che i paracadute in uso erano normali paracadute di salvataggio, non certo ottimali per l'impiego da parte di soldati armati ed equipaggiati. Pur con questi limiti l'esercitazione doveva essere vista come il primo passo di un percorso molto promettente, soprattutto negli scacchieri d'operazioni coloniali, e occorreva dunque proseguire su questa strada "nell'intento di rendere la guerra quanto più possibile rapida e dinamica".

Il significato e le implicazioni dell'esercitazione di sbarco aereo vennero analizzate nell'ambito del Ministero dell'Aeronautica dal generale Pinna, evidenziandone gli aspetti innovativi ma sottolineandone anche le difficoltà. La rapidità della radunata dei paracadutisti e delle truppe che li avevano seguiti era stata davvero sorprendente e le cose potevano essere condotte ancora più velocemente con un addestramento dedicato. I paracadutisti avevano infatti iniziato l'attività lancistica da meno di tre mesi e le truppe avevano fatto solo qualche prova di sistemazione a bordo e di uscita dall'unico portello del velivolo. L'operazione di sbarco di per sé non presentava dunque significative difficoltà tecniche e gli incidenti durante l'addestramento al lancio, come i tre morti e la decina di feriti nella prova generale di due giorni prima, erano stati causati da una quota di lancio troppo bassa, 300 metri, e dall'essere le pattuglie troppo serrate, cosicché l'apertura dei paracadute era stata disturbata dai vortici creati dai velivoli che precedevano. A riprova di ciò nel lancio di massa eseguito da 600 metri con le pattuglie distanziate non c'erano stati incidenti di rilievo. Si trattava, come nel caso del modello di paracadute, di cause facilmente eliminabili e non era pertanto in discussione la fattibilità tecnica del lancio di interi reparti, già sperimentato su larga scala da altre nazioni. Pinna non riteneva però che l'operazione potesse riuscire in un territorio organizzato a difesa:

La crisi dello sbarco anche se breve è fortissima. Qualche pattuglia con mitragliatrici può impunemente massacrare e gli apparecchi che atterrano e gli uomini che vi sono dentro. E' assoluta la necessità di un campo di atterraggio sicuro dalle offese del nemico almeno per qualche ora. La testa di ponte che può essere fatta dai paracadutisti non potrà mai essere talmente ampia da dare la sicurezza contro i cannoni o le mitragliatrici pesanti.³⁰

Nelle colonie poteva essere relativamente facile trovare un campo di fortuna indifeso ma la cosa era molto più difficile in un teatro operativo europeo o in regioni densamente popolate. Con tutto questo l'idea non doveva essere accantonata, ci potevano infatti essere situazioni tattiche tali da consigliare una mossa del genere, proiettando alle spalle di un avversario già in crisi reparti pronti a tutto per accelerarne il collasso, ma non bisognava lasciarsi prendere dall'entusiasmo e credere facilmente realizzabili azioni che per riuscire richiedevano la concomitanza di fattori morali e materiali.

³⁰ Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto, *Relazione sulla esercitazione di sbarco aereo svoltesi nelle manovre della Libia - Anno XVI, 1938*, AUSSMA, Fondo Esercitazioni, b. 10.

Alla vigilia del conflitto

Nel corso degli anni Trenta il problema dell'impiego militare del paracadute suscitò in Italia un notevole interesse e fu analizzato nei suoi diversi aspetti arrivando a individuarne con precisione punti di forza e criticità. Dalla lettura degli articoli pubblicati sulla Rivista Aeronautica emerge poi che anche gli elementi di base di una eventuale dottrina d'impiego erano sufficientemente chiari, come lo erano, con gli esperimenti condotti in Libia per volontà di Balbo, gli aspetti tecnici. La mancanza di un'autentica cultura interforze, coniugata con una scarsa propensione a osare della burocrazia ministeriale, e l'insorgere di altre esigenze fecero però sì che i tempi di realizzazione si dilatassero a dismisura, nonostante quanto avveniva sulla "Quarta Sponda" e a dispetto delle indicazioni che venivano dall'analisi della stampa estera specializzata.

Nel marzo del 1939, ancora la Rivista Aeronautica propose ai suoi lettori la traduzione di un articolo di un ufficiale tedesco, il tenente colonnello Gerhard Bassenge sullo sviluppo di reparti di "fanteria dell'aria" in diverse nazioni europee.³¹ Bassenge, un ufficiale pilota dell'aviazione imperiale tedesca proveniente dalla fanteria che aveva concluso la guerra con sette vittorie aeree riconosciute, durante gli anni della repubblica di Weimar era rimasto in servizio nell'arma di provenienza fino al 1934, quando era entrato nei ranghi della Luftwaffe, per poi comandare tra il 1937 e il 1938 la scuola di paracadutismo di Stendal. Aveva quindi le carte in regola per affrontare un tema che gli era molto familiare, e si comprende anche come ragioni di riservatezza lo trattenessero dall'illustrare su una pubblicazione in libera vendita quanto si stava facendo in Germania. Bassenge iniziava la sua panoramica dall'Unione Sovietica, richiamando l'impiego di forti reparti di "fanteria dell'aria" nelle grandi manovre degli ultimi anni. L'attenzione per lo sviluppo di reparti di paracadutisti veniva fatta risalire al proposito di condurre la lotta per la riuscita della rivoluzione comunista utilizzando anche metodi non convenzionali, tra i quali l'impiego di nuclei di agitatori e sabotatori da infiltrare in territorio nemico per attivarvi cellule rivoluzionarie e bande irregolari. A questa visione, che avrebbe trovato pratica applicazione durante la Grande Guerra Patriottica del 1941-1945, se ne affiancava un'altra, che sembrava al momento prevalente e si identificava nell'impiego combinato di paracadutisti e truppe aviotrasportate per sviluppare la manovra a livello operativo, "sull'intera profondità della zona di

31 Gerhard BASSENGE, «La fanteria dell'aria», *Rivista Aeronautica*, 3-1939, pp. 580-586. L'articolo originale era stato pubblicato sulla rivista tedesca *Luftwehr*, nel n. 1 del 1939.

guerra nemica”, come sperimentato già durante le grandi manovre del 1935.

Se in Unione Sovietica il tema delle aviotruppe era piuttosto sviluppato, investendo tutti i livelli del conflitto e prendendo in considerazione anche la dimensione asimmetrica, nel resto d’Europa la situazione presentava diverse sfaccettature. Esclusa la Germania, di cui Bassenge non parlava, alla fine del 1938 in Gran Bretagna era soltanto allo studio la possibilità di creare scuole di paracadutismo, mentre sviluppi più significativi si avevano in Francia, in Polonia e in Italia. L’impostazione francese, inizialmente finalizzata ad azioni di sabotaggio condotte da nuclei di guastatori infiltrati e recuperati per via aerea, come sperimentato nelle manovre condotte a nord di Reims nel 1932, aveva in seguito acquisito un respiro più ampio, con l’istituzione nella primavera del 1936 di una scuola di paracadutismo ad Avignone e con la formazione di due compagnie di paracadutisti, nell’intento di arrivare a disporre di una compagnia per ogni zona aerea territoriale. Anche se questi reparti avrebbero dovuto operare soprattutto come guastatori, con il compito di agire sulle vie di comunicazione, non ne era escluso l’impiego per la cattura preventiva di obiettivi di particolare interesse. Riguardo alla Polonia, sulla base di notizie di stampa Bassenge segnalava l’esistenza di un battaglione di paracadutisti e di uno da sbarco aereo, equipaggiato anche con motociclette, mentre riguardo all’Italia ricordava le grandi manovre del 1938 in Libia, richiamando per sommi capi l’esperimento di sbarco aereo effettuato in quel contesto e ricollegandone il significato all’ambito coloniale e alle operazioni di controllo del territorio.

Fig. 6 – Momenti dell’addestramento pre-lancistico presso la Regia Scuola Paracadutisti dell’Aeronautica attivata a Tarquinia sul finire del 1939 e diventata pienamente operativa nel 1940.



L'articolo terminava affermando che, se era ancora troppo presto per codificare tutte le possibilità di impiego della "fanteria dell'aria", era tuttavia già possibile affermare che, in considerazione dei limiti imposti alla sua capacità di combattimento dalle caratteristiche del peculiare mezzo di trasporto, questo sarebbe stato razionale solo quando non fosse possibile l'intervento di formazioni terrestri per i medesimi compiti, e soprattutto quando vi fossero ragionevoli probabilità di successo. Pochi mesi dopo, all'inizio del secondo conflitto mondiale, la fase di sperimentazione poteva dirsi ultimata ma i successivi sviluppi erano stati diversi da nazione a nazione, come suggerisce del resto l'articolo di Bassenge. La figura minacciosa del sabotatore infiltrato per via aerea era ben presente nella letteratura popolare e nell'immaginario collettivo, ed è sorprendente che questa minaccia non si sia concretizzata. I clamorosi successi ottenuti dai paracadutisti tedeschi in Norvegia, in Olanda e in Belgio vanno infatti inquadrati nella prospettiva più convenzionale dell'impiego dell'aviotruppe, con la cattura preventiva di punti di passaggio obbligato e la neutralizzazione di punti di forza dell'organizzazione difensiva, come nel caso della celebre operazione che il 10 maggio 1940 portò alla cattura del forte di Eben-Emael segnando anche il battesimo del fuoco dell'aliante da assalto. La dimensione asimmetrica non fu invece presa in considerazione, nemmeno durante le operazioni nei Balcani e in Grecia della primavera del 1941. Non possono infatti essere considerate a pieno titolo asimmetriche l'azione condotta sul canale di Corinto e l'invasione di Creta, mentre lo furono le operazioni condotte dai sovietici per l'inserimento nelle retrovie tedesche di nuclei di elementi scelti, e fortemente politicizzati, attorno ai quali coagulare il nascente movimento partigiano, l'operazione *Colossus*,³² prima operazione aviotrasportata britannica tentata nel febbraio del 1941 contro l'Acquedotto Pugliese con esito fallimentare, l'operazione *Squatter*,³³ che nel novembre del 1941 vide il disastroso debutto dello Special Air Service britannico, e l'operazione *Biting*,³⁴ che nel febbraio del 1942 permise a un distaccamento di paracadutisti britannici di impadronirsi di un esemplare del radar Wurzburg.

32 Silvio TASSELLI, «“Colossus”. L'acquedotto pugliese, prima azione inglese di sabotaggio in Italia, febbraio 1941», *Storia & Battaglie*, n. 33-34, Febbraio – Marzo 2004.

33 Basilio DI MARTINO, *Scenari Sahariani. Libia 1919-1943. La via italiana alla guerra nel deserto*, Ufficio Storico Stato Maggiore Difesa, Roma, 2021, pp. 239-243.

34 Basilio DI MARTINO, *Operazione Biting. Febbraio 1942. Un raid per la guerra elettronica*, testo dell'intervento al convegno “Assalto al cielo!” organizzato dal Centro Studi di Storia del Paracadutismo Militare Italiano a S. Rossore il 29 novembre 2019; George MILLAR, *The Bruneval raid. Stealing Hitler's radar*, Cassel Military Paperbacks, Londra, 2002.

La Seconda guerra mondiale

In Italia l'entrata in funzione nell'ottobre del 1939 della scuola di Tarquinia, e nel novembre del 1942 di quella di Viterbo, entrambe gestite dalla Regia Aeronautica secondo il dettato del provvedimento normativo del 1937 ma con l'addestramento al combattimento assicurato dal Regio Esercito, permise l'approntamento di reparti a livello di paracadutisti, fino al livello divisionale, che però finirono con l'essere nella quasi totalità impiegati a terra come fanteria scelta. Se si esclude infatti il lancio su Cefalonia della 5^a Compagnia del II Battaglione Paracadutisti il 30 aprile 1941, tra il 1941 e il 1943 questo fu il destino della Divisione *Folgore*, del I Battaglione Carabinieri Paracadutisti, del I Battaglione Paracadutisti della Regia Aeronautica, impiegati in Africa Settentrionale come il

Fig. 7 – Tarquinia, 1941. Allievi paracadutisti in attesa di imbarcarsi su un Caproni Ca.133. Questo robusto trimotore, già protagonista della campagna d'Etiopia, fu largamente utilizzato presso la scuola paracadutisti.





Fig. 8 – Lancio di paracadutisti della scuola di Tarquinia da una formazione di Ca.133 durante una fase avanzata dell’addestramento che prevede il lancio in assetto operativo e l’impiego di contenitori paracadutati per le armi e l’equipaggiamento.

Battaglione *Fanti dell’Aria* e il Battaglione Paracadutisti Nazionale approntati a Castel Benito, e del 185° Reggimento Paracadutisti della Divisione *Nembo*, impiegato in Venezia Giulia contro i partigiani titini nella primavera del 1943.³⁵

Il tema di un impiego asimmetrico, nel quadro di quelle operazioni speciali che pure erano previste nell’inquadramento dottrinale delle aviotruppe, rimase sullo sfondo fino alla primavera del 1941, quando lo Stato Maggiore Marina decise di procedere all’approntamento di un reparto di paracadutisti a cui affidare l’esecuzione di colpi di mano nelle retrovie nemiche, avendo come primo obiettivo gli accessi al Canale di Corinto, un’operazione poi resa superflua dall’andamento

³⁵ Per l’organizzazione dei reparti italiani di paracadutisti, e per un quadro descrittivo del loro impiego si veda Federico CIAVATTONE, «Paracadutisti. Storia delle Aviotruppe Italiane», *Storia Militare Dossier*, n. 61, maggio 2022.



Fig.9 – Foto di propaganda di un plotone di paracadutisti italiani in assetto di combattimento, probabilmente del tardo 1942, con in evidenza il giubbotto “samurai” destinato a contenere i caricatori del Moschetto Automatico Beretta

della campagna di Grecia.³⁶ Un anno dopo, nell’aprile del 1942, lo Stato Maggiore Esercito decise di creare un Battaglione Arditi, con il compito di eseguire incursioni per via di cielo, di mare e di terra, e articolato quindi in una compagnia paracadutisti, una compagnia nuotatori e una camionettisti, che in luglio sarebbe confluito nel X Reggimento Arditi organizzato prima su tre, poi su quattro battaglioni, con le tre compagnie paracadutisti (101^a, 111^a, 121^a) riunite nel IV.³⁷ Sempre nel luglio del 1942 anche la Regia Aeronautica avviò le azioni necessarie all’approntamento di un reparto speciale per agire contro i campi di aviazione e i

36 Pier Paolo BATTISTELLI, Piero CROCIANI, *Reparti di élite e forze speciali della Marina e dell’Aeronautica Militare Italiana 1940-1945*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2013, pp. 62-63.

37 Federico CIAVATTONI, op. cit., pp. 39-41.



Fig. 10 Militare di truppa del Battaglione ADRA con paracadute ed equipaggiamento di lancio completo davanti a un gruppo di commilitoni. Fissata alla gamba destra è la custodia del moschetto Automatico Beretta (MAB) che verrà sganciata durante la caduta rimanendo collegata da una fune al paracadutista.



Fig. 11 Elementi del Battaglione Riattatori *Loreto* della Regia Aeronautica. Costituito il 10 giugno 1942 a Cameri (Novara), questo reparto avrebbe dovuto assicurare la riattivazione e la difesa iniziale degli aeroporti conquistati dai paracadutisti nel quadro di complesse operazioni di aviosbarco quale avrebbe potuto essere quella su Malta. Non era un reparto di paracadutisti e fu parzialmente impiegato in Tunisia nell'ambito del 1° Reggimento d'Assalto "Amedeo d'Aosta".

loro depositi di munizioni e carburante utilizzando il paracadute per l'infiltrazione oltre le linee nemiche, un'iniziativa che il 10 novembre avrebbe portato alla nascita del Battaglione Arditi Distruttori della Regia Aeronautica (ADRA).³⁸

Nessuna di queste iniziative diede risultati concreti in termini di impiego prima dell'estate del 1943, e questo non solo per le difficoltà associate all'organizzazione e all'approntamento di unità speciali, ma anche per una sostanziale mancanza di familiarità con questo tema, soprattutto dell'esercito e dell'aeronautica, e una conseguente riluttanza a tentare azioni dall'esito incerto o per le quali mancava il necessario supporto informativo. Al riguardo può essere considerato significativo l'esito della proposta di utilizzare gli aeroporti di Rodi per interrompere l'oleodotto di Kirkuk con l'azione mirata di nuclei di incursori aviotrasportati, avanzata nel

³⁸ Federico CIAVATTONI, op. cit., pag. 44.

gennaio del 1942 allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica da due ufficiali dei Servizi Aerei Speciali, Maner Lualdi e Leonardo Bonzi, che nei loro trascorsi di giornalista e di aviatore sportivo avevano avuto modo di attraversare a terra e in volo quella regione. Il documento, firmato da Lualdi che insieme a Bonzi si offriva anche di curare lo studio in dettaglio dell'operazione e l'esecuzione delle prove preliminari, suggeriva l'utilizzo del trimotore S.82, che entrambi conoscevano bene, per il trasporto delle squadre di incursori e conteneva sia una dettagliata analisi di questa vitale infrastruttura, sia un'interessante riflessione sull'impatto politico che una tale azione avrebbe avuto sul mondo mediorientale.³⁹ L'oleodotto, inaugurato nel 1934, partiva da Kirkuk, a nordest di Bagdad, capoluogo della regione dove si trovavano i pozzi della Irak Petroleum Company, e dopo aver attraversato il Tigri e l'Eufrate arrivava ad Haditha dove si biforcava in un ramo nord, che terminava a El Mina, nei pressi di Tripoli di Siria, nel territorio sotto mandato francese, e un ramo sud, che sboccava ad Haifa, nella Palestina sotto mandato britannico. La condotta, del diametro di 30 cm, era interrata ma il tracciato era riconoscibile per la terra smossa dello scavo e per la linea telegrafica che la fiancheggiava. Secondo Lualdi e Bonzi era possibile interromperla con un'azione di sabotaggio ai danni di una o più stazioni di pompaggio del ramo settentrionale, nella zona desertica tra Palmira e Homs, per poi rendere l'oleodotto del tutto inservibile distruggendo con un'azione di bombardamento la stazione di pompaggio di Haditha, con un volo da Rodi di 2.600 km tra andata e ritorno.

Oltre a un evidente significato militare, una tale azione avrebbe avuto un notevole significato politico, dimostrando la vulnerabilità della Gran Bretagna e rafforzando i sentimenti anti-britannici delle popolazioni arabe, ma richiedeva un'organizzazione complessa e i risultati non sembravano proporzionati ai rischi. L'oleodotto, che prima del conflitto era sorvegliato soltanto da forze leggere, in una prospettiva di polizia coloniale, era ora vigilato da reparti motorizzati e i suoi punti nodali erano protetti da armi contraeree. Questo almeno era quanto risultava allo Stato Maggiore Aeronautica,⁴⁰ che espresse quindi parere contrario, una valutazione su cui non è azzardato ritenere che influirono anche la mancanza di familiarità con il tema delle operazioni speciali e l'indisponibilità di uno stru-

39 Maner LUALDI, *Azioni di disturbo nel Medio Oriente*, 9 gennaio 1942, AUSSMA, EGEO, C16 b.16.

40 Stato Maggiore R. Aeronautica, SUPERAEREO, *Azioni di disturbo nel Medio Oriente*, n. 1B/1243 del 28 gennaio 1942, AUSSMA, EGEO, C16 b.16.



Distintivi del X Reggimento Arditi: A) fregi da basco per Ufficiali e Truppa; B) mostrine; C) distintivi sul braccio sinistro: a) reggimentale da ardito, b) speciale per ardito paracadutista.
 © Maurizio Maria Lucarelli, Wikimedia commons

Fig. 12 Distintivi del X Reggimento Arditi, Compagnie Paracadutisti



Maner Lualdi (1912-1968)

mento con cui eseguirle. Questo sarebbe stato pronto soltanto nel 1943, e sarebbe entrato in azione quando le sorti dell’Africa Settentrionale, e della guerra, erano ormai segnate.

Pattuglie delle compagnie paracadutisti 101^a e 111^a del X Reggimento Arditi eseguirono tra gennaio e giugno 13 missioni contro ponti ferroviari, depositi e campi di aviazione in Algeria e Libia, delle quali 5 ebbero successo, 4 non raggiunsero lo scopo e 4 dovettero essere interrotte per le condizioni atmosferiche o per la minaccia proposta dalla caccia avversaria lungo la rotta di avvicinamento dei velivoli. Le ultime tre pattuglie del X a essere lancia-

te in Africa Settentrionale entrarono in azione insieme a otto pattuglie di ADRA nella notte tra il 13 e il 14 giugno nel quadro dell’operazione “Campi Africani”, diretta contro aeroporti in Algeria, Tunisia, Tripolitania e Cirenaica. L’esito dell’operazione fu compromesso fin dall’inizio dalle difficoltà incontrate dai velivoli nel mantenere la rotta prestabilita, con il risultato che quasi tutte le pattuglie furono lanciate troppo lontano dal loro obiettivo, e da un supporto informativo inadeguato che lasciò gli incursori nell’incertezza sulla situazione a terra, oltre che privi di qualunque appoggio locale. Dopo aver tenuto in allarme una vasta regione dell’Africa settentrionale, nel giro di qualche giorno, furono tutti catturati o eliminati. I soli a raggiungere il loro obiettivo furono gli ADRA 1° aviere Vito Procida e aviere Francesco Cargnel, che la sera del 18 giugno riuscirono a infiltrarsi nell’aeroporto di Benina, presso Bengasi, distruggendovi con le loro cariche a tempo una ventina di velivoli e causando una cinquantina di vittime, a dimostrazione di ciò che avrebbe potuto ottenere l’operazione se meglio prepara-

ta e più assistita dalla fortuna.⁴¹ I due incursori furono catturati il 20 giugno, mentre tentavano di raggiungere il punto di estrazione a 60 km da Benina.

La componente paracadutisti del X Reggimento Arditi ebbe ancora modo di entrare in azione durante la campagna di Sicilia, tra il 21 e il 25 luglio, quando sei delle sue pattuglie, tratte dalle compagnie paracadutisti 101^a e 111^a, furono lanciate nell'isola per compiere azioni di sabotaggio sulle vie di comunicazione o attaccare i depositi alleati. Queste azioni, oltre a essere il frutto della disperazione più che di un coerente disegno operativo, furono



Leonardo Bonzi (1902-1978).
M. O. al Valore Aeronautico

caratterizzate dagli stessi inconvenienti che avevano caratterizzato quelle in Africa Settentrionale, pianificazione inadeguata, difficoltà nella localizzazione della zona di lancio prevista e scarsa conoscenza della situazione a terra, e su qualcuna si allungò l'ombra lunga del tradimento, in quanto almeno una pattuglia fu catturata appena arrivata a terra perché i britannici erano a conoscenza di tutti i dettagli della missione.⁴² I risultati non mancarono, ma anche se fossero stati di maggior portata non avrebbero potuto alterare il corso degli eventi, e lo stesso può dirsi delle missioni compiute da pattuglie di ADRA. A nulla portò invece il tentativo di utilizzare elementi del X e del 185° reggimento Paracadutisti *Nembo* per organizzare in Sicilia la guerriglia nelle retrovie alleate, secondo la formula in seguito nota come “stay behind”.⁴³ Mancò infatti il tempo per realizzare le

41 Raffaello ZANIBONI, op. cit., pp. 117-125.

42 Federico CIAVATTONI, *Arditi in Sicilia. Il X Reggimento Arditi nella campagna di Sicilia. Luglio-Agosto 1943*, Archivio Storico, 2021, pp. 103-115.

43 *Ibidem*, pp. 42-50.

predisposizioni necessarie e il progetto rimase sulla carta.

Nel corso degli anni Trenta il tema dell'utilizzo delle aviotruppe in operazioni di tipo asimmetrico aveva suscitato in Italia un significativo interesse, ma a differenza delle forme più convenzionale del loro impiego aveva tardato a concretizzarsi, scontando poi difficoltà legate sia alla carenza di risorse, sia a un supporto informativo inadeguato, sia soprattutto alla mancanza di una specifica cultura organizzativa. Le azioni eseguite con indubbia determinazione e con altrettanto indubbio valore tra l'inverno e l'estate del 1943, risentirono delle difficoltà insite in tutte le operazioni speciali, amplificate da un non trascurabile tasso di improvvisazione, frutto anche dell'ansia di tentare comunque qualcosa in un contesto sempre più sfavorevole, e risentirono di un clima che, come fu evidente in Sicilia, rifletteva il crepuscolo del regime. Anche in quelle condizioni ai veri combattenti non mancò il senso del dovere, ed è questa la loro più importante eredità, più ancora degli insegnamenti, a livello concettuale e dottrinale, che si possono ancora trarre da quelle operazioni.

BIBLIOGRAFIA

- ALEGI, Gregory, *La Storia dell'Aeronautica Militare. I velivoli*, Aviator Edizioni, Terni, 2013.
- ARENA, Nino, *I paracadutisti. Storia, cronaca, immagini del paracadutismo militare italiano*, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1996.
- BASSENGE, Gerhard, «La fanteria dell'aria», *Rivista Aeronautica*, 3-1939.
- BATTISTELLI, Pier Paolo, Piero CROCIANI, *Reparti di élite e forze speciali della Marina e dell'Aeronautica Militare Italiana 1940-1945*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2013.
- BIANI, Vincenzo, «Operazioni aeree di sbarco», *Rivista Aeronautica*, 7-1935.
- BIFFI, Giuseppe, «Il paracadute. Mezzo di sicurezza e mezzo d'impiego», *Rivista Aeronautica*, 2-1936.
- BORDINI, Gianni, «Sbarchi aerei», *Rivista Aeronautica*, 4-1937.
- BORGMANN, Friedrich Wilhelm, «Vertikale strategische Umfassung», *Wissen und Wehr*, 1929, Nr. 10.
- BURGIO, Carmelo, «Operazioni aviotrasportate in Sicilia. Genesi ed effetti», *Nuova Antologia Militare*, 3-2022, pp. 557-596.
- CANEVARI, Emilio, *La guerra italiana. Retrosceca della disfatta*, Biblioteca Storica de Il Giornale, ristampa anastatica dell'edizione del 1948

- CIAVATTONI, Federico, *Arditi in Sicilia. Il X Reggimento Arditi nella campagna di Sicilia. Luglio-Agosto 1943*, Archivio Storico, 2021, pp. 103-115.
- CIAVATTONI, Federico, «Paracadutisti. Storia delle Aviotruppe Italiane», *Storia Militare Dossier*, n. 61, maggio 2022.
- DALEY, Dan, *Asymmetric Warfare: the only thing new is the tactics*, National Defense University, National War College, 2000.
- DI MARTINO, Basilio, «La guerra asimmetrica e il ruolo della tecnologia», *Rivista Aeronautica*, 5-2004.
- DI MARTINO, Basilio, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Milano, Mursia, 2011.
- DI MARTINO, Basilio, «Balbo e le aviotruppe. L'esperienza di aviosbarco delle grandi manovre in Libia», *Rivista Aeronautica*, 6-2013
- DI MARTINO, Basilio, *Scenari Sahariani. Libia 1919-1943. La via italiana alla guerra nel deserto*, Ufficio Storico Stato Maggiore Difesa, Roma, 2021.
- DUNLAP, Charles J., «Preliminary Observations: Asymmetric Warfare and the Western Mindset» in Charles J. DUNLAP (a cura di), *Challenging the United States Symmetrically and Asymmetrically: can America be defeated?*, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 1998.
- FISCHETTI, Ugo, «Il trasporto aereo di distaccamenti nelle retrovie avversarie», *Rivista Aeronautica*, 11-1931.
- FRERI, Prospero, «Arditismo aereo», *Rivista Aeronautica*, 7-1937.
- GLANTZ, David M., *The Soviet Airborne Experience*, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 1984.
- GOBBI, Luigi, «Reparti Speciali d'Assalto», *Rivista Aeronautica*, 5-1935.
- GUCHUA, Alike, «Asymmetrical threats and the impact of hybrid war on global security and role of NATO in ensuring peace», *Ante Portas – Security Studies*, 2-2018, pp. 213-224 (https://anteportas.pl/wp-content/uploads/2019/03/AP.XI_Guchua.pdf).
- LONGO, Luigi Emilio, *Francesco Saverio Grazioli*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1989.
- MILLAR, George, *The Bruneval raid. Stealing Hitler's radar*, Cassel Military Paperbacks, Londra, 2002.
- TASSELLI, Silvio, «“Colossus”. L'acquedotto pugliese, prima azione inglese di sabotaggio in Italia, febbraio 1941», *Storia & Battaglie*, n. 33-34, Febbraio – Marzo 2004.
- U.S. Joint Chiefs of Staff, Joint Pub 1, *Joint Warfare of the Armed Forces of the United States*, 1995.
- VECCHI, Delio, «Il controllo aereo dell'Abissinia», *Rivista Aeronautica*, 10-1936.
- VIOLA, Ettore, *Vita di guerra*, a cura di Antonino ZARCONI, Paolo Gaspari Editore, Udine, 2008
- ZANIBONI, Raffaello, *Il paracadutismo e l'Aeronautica Militare. Dai pionieri agli incursori*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2018.



Guido Boschetti, già comandante il 1° battaglione del X Reggimento Arditi,
in uniforme di Generale di Divisione Comandante la Divisione Corazzata Ariete.

Foto Mauri747 2021, CC BY-SA 04 (Wikimedia Commons)

Le Petit Journal

Le Petit Journal
CHAQUE JOUR 5 CENTIMES
Le Supplément illustré
CHAQUE SEMAINE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

SEINE ET SEINE-ET-OISE	2 fr.	3 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr.	4 fr.
ÉTRANGER	2 50	5 fr.

Septième année

DIMANCHE 9 FÉVRIER 1896

Numéro 273



LE PAIN COMPLET

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- *Il ruolo dell'istruzione nautica nell'Italia meridionale dal Settecento a oggi*, DI M. SIRAGO e M. RASTRELLI
- *Primo Leggero Napoletano. A Regimental History (1806-1815)*, BY ADAM WALCZAK
 - *Destrutturazione e ricostruzione: Le riforme dell'amministrazione marittima del Regno di Sardegna dopo il Congresso di Vienna (1815-1819)*, DI MAURO DIFRANCESCO
 - *Verità dimezzate. Le contrastanti versioni dei generali costituzionali sulla sconfitta di Rieti (7 marzo) e Antrodoco (9-10 marzo 1821)*, DI LINO MARTINI
- *Before Small Wars. Early Thoughts on the Strategy of Colonial Warfare*, DI MARCO MOSTARDA
- *L'assicurazione statale dei rischi di navigazione durante la Grande guerra attraverso gli atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*,

DI PIETRO VARGIU

- *The repatriation of Greek prisoners of war from the Turkish military camps of Asia Minor (April 1923 – April 1924)*, BY N. TOMPROS and N. KANELLOPOULOS
- *La dimensione asimmetrica delle aviotruppe in Italia dagli anni Trenta alla Seconda Guerra Mondiale*, DI BASILIO DI MARTINO
- *Emploi et organisation de la Regia Aeronautica en Afrique Orientale Italienne (1936-1940) vues par les attachés militaires français à Rome*, par JEAN-BAPTISTE MANCHON
- *La resa di Pantelleria (1943) fra guerra aerea e polemiche postbelliche*, DI FRANCESCO PELLEGRINI
- *La 'Nembo' a Filottrano*, DI CARMELO BURGIO
- *Dal Nembo al Folgore. I paracadutisti della RSI come risultano dagli archivi militari italiani e tedeschi*, DI FEDERICO SESIA

- *Defending the Vatican: The Palatine Guard and the German Occupation of Rome in World War II*,

BY DAVID ALVAREZ

- *L'affaire Georges Pâques (1963-64). Un haut-fonctionnaire français au service des Soviétiques pendant toute la Guerre froide*, PAR BERNARD HAUTECLOQUE
- *L'idrovolante quadrigetto posamine Martin P6M Seamaster e la Seaplane Striking Force (SSF)*, DI ALDO ANTONICELLI
- *The Mountains as a Friend and a Foe The Indian Army in Kargil War*,

BY DIPTANGSHU DUTTA GUPTA

Strategic Studies

- *Strategic Studies and the Military. Insights from a Quarter Century of Teaching*, BY CONSTANTINOS KOLIOPOULOS
- *An issue pertaining to media information and privacy in the Russo-Ukrainian war*, BY JAIME A. TEIXEIRA DA SILVA

Cartography

- *Bernardino Olivieri (1770 – 1832) Un cartografo, incisore ed editore romano*, DI SIMONETTA CONTI

Insights

- *On Contested Shores. Historical Lessons on Contemporary Amphibious Warfare*, BY RICCARDO CAPPELLI
- *Air Warfare in Landing Operations*, BY BASILIO DI MARTINO

Notes

- *Un caduto dell'Armir. Le lettere dell'artigliere Roberti Luigi, classe 1921, da Piacenza a Glazov (1942-1945)*, DI ELEONORA FRASCA
- *Le radio fantasma dall'Urss*, DI AGOSTINO PENDOLA
- *Persons Who Commit Military Property Theft. A Legal and Social Survey in Wartime Ukraine*, BY GANNA SOBKO, HANNA REZNICHENKO, RUSLAN MUKOIDA, ANDRII SVINTSYTSKYI, ANDRII PADALKA

Recensioni / Reviews

- Peter H. Wilson, *Iron and Blood. A Military History of the German-Speaking Peoples since 1500* (DI G. FINIZIO)
- Robin Prior, *Conquest We Must. A Military History of Great Britain* (DI G. FINIZIO)
- Filippo Cappellano, *Storia dello Stato Maggiore dell'Esercito, I, dalle origini al 1914* (DI E. DI MURO)
- Armando Tallarigo, *I Capi e la loro preparazione morale*, ed. Ferdinando Scala (DI A. TRANSFARINO)
- Paola Bianchi (cur.), *Il 'militare' nelle Italie di Napoleone. Società, cultura, istruzione*, (DI V. ILARI)
- Federico Moro, *Risorgimento Veneto 1848-1849* (DI COMESTOR)
- Pasquale Libutti, *Elenco dei garibaldini lucani* (DI A. CECERE)
- Maddalena Carli et al., *Storia del Brigantaggio in 50 oggetti* (DI A. CECERE)
- Yael A. Sternhell, *War on Record. The Archive and the Afterlife of the Civil War* (DI G. FINIZIO)
- Bernard Hautecloque, *L'irréductibilisme italien dans l'Empire austro-hongrois (1866-1915)* (DI P. POZZATO)
- Gerhard Artl, *Ortigara 1917. La battaglia di giugno sull'Altopiano dei Sette Comuni* (DI E. PINO)
- Basilio Di Martino, *L'Ombra del Bombardiere 1919-1939* (DI D. BORSANI)
- Basilio Di Martino e Paolo Pozzato, *La battaglia di Chalkin Gol 1939* (BY M. SAMUELS)
- Richard Overy, *Sangue e rovine. La grande guerra imperiale 1913-1945* (DI G. FINIZIO)
- Brendan Simms & Charlie Laderman, *Hitler's American Gamble* (BY A. SEARLE)
- Eugenio Di Rienzo, *L'ora delle decisioni irrevocabili. Come l'Italia entrò nella Seconda guerra mondiale* (DI G. CECINI)
- Pier Paolo Battistelli, *La resa dimenticata. Il II SS-Panzer Korps e l'8 settembre nel Nord Italia* (DI F. SESIA)
- Lorenzo Cadeddu, *Storia militare dell'8 settembre 1943* (DI P. POZZATO)
- Emanuele Di Muro, *Randolfo Pacciardi il sogno di una nuova repubblica italiana* (DI A. GIONFRIDA)
- Junio Valerio Tirone, *Giovanni Messe. Un Maresciallo d'Italia nel parlamento della Repubblica* (DI E. DI MURO)
- Phil Haun, *Tactical Air Power and the Vietnam War. Explaining Effectiveness in Modern Air Warfare* (DI R. CAPPELLI)
- Arianne Gersi e Roberto Milani, *Analisi del jihad, dalla tradizione orale al cyberwarfare* (DI A. TRANSFARINO)
- Carlo Cadorna, *Equitazione naturale moderna. Nel segno di Caprilli* (DI T. VIALARDI DI SANDIGLIANO)
- Michele Angelini, Franco Luini, *La battaglia di Big Bethel* (DI COMESTOR)
- Jack J. Leide, *Professional Courage. My Journey in Military Intelligence Through Peace, Crisis, and War* (DI G. PILI)
- Mario Corti, *L'Ucraina e la vetrina delle distorsioni. Diario di guerra in poltrona 2022-2023* (DI V. ILARI)