

Operazioni aviotrasportate in Sicilia. Genesi ed effetti

di CARMELO BURGIO

Generalità

L'invasione della Sicilia, nota anche come Operazione *Husky*, fu preceduta da un assalto aereo – comprendente aviolanci e aviosbarchi a mezzo alianti – senza precedenti, di dimensioni superiori rispetto a quanto accaduto nel corso dell'Operazione *Merkur* tedesca, volta alla conquista di Creta, di cui verrà fatto cenno più avanti. Da questo computo, naturalmente, sono esclusi i reparti trasportati con aerei da carico in aeroporti. *Overlord*, lo sbarco in Normandia, nonché le operazioni *Market Garden* in Olanda e *Varsity* – con le quali ultime due fu prima tentato e poi conseguito l'attraversamento del Reno – vedranno un ancor più esteso spiegamento delle truppe aviotrasportate alleate.

Possiamo oggi dire che, sotto un profilo tecnico-tattico, gli alleati concepirono l'operazione facendo tesoro delle esperienze soprattutto dell'Asse, e in special modo dei tedeschi. Se l'impiego di paracadutisti in Sicilia non fu infatti una novità, né lo fu il loro lancio a massa, la fascia oraria prescelta per un aviolancio/aviosbarco di forze cospicue non aveva avuto precedenti, come vedremo in seguito. L'alba, canonica fascia oraria per colpire di sorpresa il nemico con incursioni, colpi di mano e aviolanci, sfruttando l'incipiente visibilità per la presa di terra, fu abbandonata per far ricorso alle tenebre notturne. Cercherò di motivare la genesi di questa scelta decisamente innovativa, con i suoi vantaggi e le sue criticità, alla luce delle precedenti esperienze che vennero attentamente valutate dai pianificatori di *Husky*. Soprattutto tenterò di valutare, al netto delle Relazioni Ufficiali, talvolta volutamente reticenti o addirittura mendaci, anche per giustificare le alte perdite subite, il risultato effettivo di tale operazione e le conseguenze che essa ebbe per il tratto a venire. Infatti, come vedremo nel prosieguo di questo studio, l'esperienza siciliana – amara, meglio dirlo subito – fu di rilevante importanza per la pianificazione degli aviolanci del *D-Day* di *Overlord*. Infine potrò evidenziare come l'analisi di rischi, costi, inconvenienti di queste due massicce operazioni, influenzò decisamente i pianificatori delle successive.

Origini e sogni

Potrà sorprendere, ma uno scienziato poliedrico come Benjamin Franklin¹ teorizzò l'impiego della terza dimensione per colpire le retrovie nemiche, e lo stesso Napoleone pensò alla mongolfiera per sbarcare truppe in Gran Bretagna quando coltivò il progetto d'invadere l'ostica avversaria.² Peraltro, al netto del pionierismo talora sfociante nella leggenda, e alle imprese di alcuni acrobati, il paracadute nacque come mezzo di salvataggio a cavallo della Grande Guerra, quando fu in dotazione inizialmente soprattutto al personale operante su palloni frenati utilizzati per l'osservazione, mentre i piloti di aereo di norma non ne disponevano. Questi primi dispositivi venivano azionati con una maniglia di apertura, anche se comparvero modelli fissati al cesto del pallone frenato dell'osservatore, che si aprivano per effetto della caduta nel vuoto dell'utilizzatore, il cui peso nella caduta apriva tramite una fune e un laccio "a rottura prestabilita" la sacca-contenitore.³

Da tale impiego emergenziale al diventare il mezzo per infiltrare personale dietro le linee nemiche, il passo comunque fu breve. Precursore fu proprio il Regio Esercito italiano, in particolare nella fase finale del 1° conflitto mondiale, per azioni di raccolta informativa e sabotaggio.⁴ Ricordiamo al riguardo le imprese nel 1918 del tenente degli Arditi Alessandro Tandura e dei suoi parigrado degli Alpini Ferruccio Nicoloso e Pier Arrigo Barnaba. Furono dei pionieri nel lanciarsi dietro le linee austro-ungariche, oltre il Piave, per organizzare reti d'informatori, avvalendosi della popolazione locale e di sbandati a seguito del ripiegamento conseguente alla sconfitta di Caporetto. Furono usati paracadute ad *apertura automatica*, come si definisce quella determinata da una fune di vincolo, che collega il paracadute al velivolo, e per effetto del peso del paracadutista ne apre la sacca-contenitore, chiusa con il già citato laccio *a rottura prestabilita*. Il paracadutista in questo caso sedeva, viso rivolto verso la coda del velivolo e spalle verso la direzione di volo, e veniva fatto precipitare nel vuoto dal pilota quando questi riteneva di essere sulla corretta verticale, facendo ruotare con una leva il seggiolino, imperniato dove la spalliera è collegata alla seduta.

¹ Nato a Boston il 17 gen. 1706, e deceduto a Filadelfia il 17 ap. 1790, scienziato e politico statunitense, fu uno dei Padri fondatori degli Stati Uniti. Giornalista, pubblicista, autore, diplomatico, attivista, inventore, scienziato, fu tra i protagonisti della Rivoluzione americana. Dette contributi importanti allo studio dell'elettricità e fu un appassionato di meteorologia e anatomia. Inventò, fra l'altro, il parafulmine e le lenti bifocali.

² Quarrie Bruce, *German Airborne Divisions*, Blitzkrieg 1940-41, Osprey Publ., 2004.

³ Il sistema è estremamente semplice. La sacca viene collegata alla fune di vincolo con un nastro che sostiene solo pochi chili di strappo. Quando il sistema va in tensione per via della caduta nel vuoto del paracadutista/pilota, è il nastro che si rompe, permettendo alla sacca-contenitore di aprirsi e al paracadute di spiegarci.

⁴ Tra l'ago. 1918 e il nov. 1918, equipaggiati con paracadute britannico *Calthrop*. Vd. Valenti Alessandro, *Alessandro Tandura. Due centimetri più alto del Re. Dal Piave a Birgot*, Vittorio Veneto, Kellerman, 2006.

Tale prima esperienza condusse a teorizzare l'impiego della *terza dimensione* per raggiungere il territorio nemico con forze sempre più cospicue e articolate, in grado di compiere vere e proprie azioni di combattimento. Furono così immaginate incursioni da parte di piccole unità, fino a quella che tecnicamente fu definita "occupazione preventiva di posizioni a seguito di aviolancio", da inquadrare in campo operativo. Si trattava di un concetto semplice: le retrovie nemiche sono vulnerabili in quanto le difese sono rarefatte e vi operano unità di 2^a linea. Ad esse si voleva tendere con l'innovativa tattica dell'infiltrazione terrestre concepita soprattutto dai tedeschi, che tanti successi aveva ottenuto contro l'Intesa, in Francia, Russia, Romania e Italia nel 1917. La *terza dimensione*, sfruttata adeguatamente, consentiva di non dover far ricorso all'iniziale azione di rottura del fronte, immettendo truppe aggressive in un ambiente – quello delle retrovie – relativamente permissivo. Qui avrebbero potuto distruggere posti comando, schieramenti d'artiglieria, strutture logistiche – determinando una crisi nelle linee avanzate – e occupare o inutilizzare punti di obbligato passaggio e posizioni tatticamente favorevoli, a premessa del ricongiungimento con le truppe terrestri amiche o al fine di rallentare o interdire la manovra delle riserve nemiche.

Fra le due guerre mondiali i russi furono i primi a costituire grandi unità paracadutiste e a impiegarle in esercitazione con lanci di massa,⁵ seguiti da tedeschi, italiani, giapponesi, francesi, britannici e statunitensi.⁶ L'esperimento sovietico – che per quanto è dato sapere vide l'impiego di paracadute ad apertura *manuale*, a mezzo maniglia – non fu ulteriormente sviluppato anche per via delle purghe staliniane del 1937.⁷ L'Italia vide l'apertura nel 1938 della Scuola di Paracadutismo di Castel Benito, nei pressi di Tripoli, in Libia. Voluta dal governatore Italo Balbo, *quadrumviro* del fascismo e fondatore della Regia Aeronautica,⁸ consentì la costituzione di un battaglione di *ascari* libici e di uno con

⁵ La prima scuola russa fu a Touchino nel 1933 e nel 1937 i sovietici disponevano di 100.000 paracadutisti militari. Arena Nino, *I Paracadutisti*, Albertelli, 1996, e *Assalto Dal Cielo, Storia delle truppe aviotrasportate (1939-1945)*, Mursia, 1998.

⁶ Marzilli Marco, *Paracadutisti tedeschi (1936-1945)*, Ed. Chillemi, 2009; Collectif, *Histoire des parachutistes français*, Société de Production Littéraire, 1975.

⁷ Fra le vittime, il generale Michajl Tuchačevskij, considerato una delle migliori menti dell'establishment militare, cui si doveva una positiva evoluzione della dottrina, che recepiva l'impiego di masse corazzate e paracadutisti. L'Armata Rossa si ritiene ne abbia pagato le conseguenze durante la prima fase della 2^a Guerra Mondiale.

⁸ Nato il 6 giu. 1896, durante la Grande Guerra tenente degli arditi alpini, poi fra le figure principali del regime fascista. Promosse l'istituzione dell'Aeronautica Militare come forza armata autonoma, organizzò e capeggiò le trasvolate atlantiche con le quali raggiunse, con formazioni di idrovolanti *Savoia Marchetti SM 55X*, Brasile (1930) e Stati Uniti (1933). Governatore della Libia dal 1934, morì sul cielo di Tobruk il 28 giugno 1940, abbattuto per errore dalla contraerea italiana poco dopo l'inizio del 2° conflitto mondiale.

personale nazionale.⁹ È noto come questo alto gerarca del regime abbia agito d'iniziativa, in un panorama intellettualmente ingessato come quello delle FF.AA. italiane, proprio una volta compreso in che direzione stessero muovendo sovietici e tedeschi in questo specifico settore. In particolare questi ultimi allineavano una divisione paracadutisti, la 7^a *Flieger*, e una – la 22^a *Luftlande* – aviotrasportata o “da aviosbarco”. La prima apparteneva alla *Luftwaffe*, la seconda all'esercito, a testimoniare l'iniziale attrito fra le due forze armate per chi avrebbe dovuto avere la gestione delle attività di assalto dal cielo.¹⁰ Questi altri paesi preferirono dotare i paracadutisti di dispositivi ad apertura automatica, a mezzo di fune di vincolo, di più agevole impiego in quanto richiedevano addestramento ritenuto più semplice. Già allora si faceva strada l'esigenza di saltare da quote assai basse, per ridurre i tempi di esposizione al tiro e all'osservazione nemica, alle quali era preferibile che il paracadutista fosse rilasciato come un pacco da far giungere a terra.

Le prime esperienze di aviolancio di massa non furono particolarmente felici. Molti gli incidenti, anche mortali; uno dei principali problemi derivava dal paracadute, concepito per salvare un pilota che doveva abbandonare un velivolo e dotato di apertura manuale, che per l'impiego di massa doveva essere modificato con fune di vincolo. Si ebbero anche casi di paracadutisti libici investiti dai velivoli che seguivano in formazione, atteso che non era ancora stato compreso che fosse necessario scaglionare i vettori a quote crescenti.¹¹

Alcuni concetti di base

A premessa, onde evitare equivoci generati dall'abitudine a far ricorso a terminologia a volte fantasiosa o disomogenea, propongo alcune definizioni convenzionali:

- l'**aviolancio** – di personale, materiali o misto – prevede vettori aerei che rilascino il proprio carico a mezzo paracadute;

⁹ Furono riuniti nel rgt. “*Fanti dell’Aria*”. Circ. del C.do Superiore di Tripoli del 12 feb. 1938; Arena N., *I fanti dell’aria da Castel Benito ad Aziza in Libia 1938-1941*, Ed. Eurographis Bologna; Ferrando P. G., *I Fanti dell’aria*, Rivista militare, luglio-agosto 2008, pp. 122–127; Giraldo R., *I paracadutisti libici. Immagini e commenti storici*, Ed. New Italia, Roma, 2006.

¹⁰ La diatriba si concluse con il successo della *Luftwaffe*, ed è necessario spiegare che paracadute e alianti fossero prerogativa della 7^a, mentre la 22^a costituiva sostanzialmente una Grande Unità la cui mobilità era assicurata da velivoli da trasporto, e in seguito perse le caratteristiche specializzate di unità aviotrasportata. Vd. Quarrie Bruce, *German Airborne Divisions, Blitzkrieg 1940-41*, Osprey Publ., 2004. Analoga problematica emerse in Italia, in cui la Scuola di Tarquinia venne affidata a un colonnello dell’Aeronautica Militare, anche se i primi reparti costituiti appartennero al Regio Esercito, seguiti peraltro da unità della Regia Aeronautica e della Regia Marina, vd. Arena N., *I fanti dell’aria ...*, cit..

¹¹ Arena N., *I fanti dell’aria ...*, cit..

- per **aviosbarco** qualifico il trasporto al suolo di personale a mezzo alianti e aerei da carico. Se i secondi richiedono aeroporti o superfici comunque attrezzate, i primi sono idonei ad operare su *strisce non preparate*, purchè pianeggianti e sgombre di ostacoli e hanno il vantaggio di essere estremamente silenziosi nell'approccio al terreno. Aggiungo nel mio testo la qualificazione “**d’assalto**” se l’atterraggio dei velivoli – con o senza motore – avviene volutamente a contatto del nemico, fidando nella sorpresa e nella disponibilità di personale aggressivo e numericamente sufficiente a investire le difese, per averne ragione di slancio;

- l’aliante da carico, privo di motore, veniva trainato da un vettore plurimotore; questo, raggiunta l’**area di sgancio**, lo liberava affinché planasse sulla **zona di aviosbarco** (*Landing Zone*) sfruttando correnti ascensionali e venti. Se il rilascio avveniva al di fuori di tale area, solo un miracolo poteva evitare seri inconvenienti all’aliante da carico. Questo, di grosse dimensioni e appesantito da materiali e personale, non aveva le prestazioni degli alianti acrobatici, il suo volo si limitava ad una lunga planata verso terra. Sostanzialmente si trattava di un mezzo “usa e getta”, di rado reimpiegabile, considerati i danni che spesso riportava in fase di atterraggio sul campo di battaglia. Infine, non dotati di motorizzazione, gli alianti una volta toccata terra rimanevano sul posto, intasando progressivamente la *Landing Zone* e complicando le manovre di quelli che giungevano successivamente.

In definitiva l’aliante era considerato migliore – dalla scuola di pensiero tedesca che ne sfruttò per prima le caratteristiche – per piccoli obiettivi puntiformi, anche se difesi, atteso che il personale poteva prender terra e immediatamente utilizzare le armi leggere al seguito, inoltre consentiva il trasporto di carichi di medie dimensioni.¹² Non a caso dopo la conquista della Sicilia i Britannici utilizzarono anche il più grande *Hamilcar*, capace di trasportare un carro leggero *Tetrarch*.¹³

Il paracadute veniva preferito per l’occupazione di più vaste aree e per portare a terra un maggior numero di uomini in un tempo contratto. Peraltro questo

¹² Un aliante *DFS 230* poteva condurre al suolo un nucleo costituito da pilota e 8-9 uomini armati, circa 3000 colpi e materiali per un totale di kg. 2100. Volava alla velocità di circa 210 km/h, poteva picchiare fino a 290 e atterrava a 60-70; veniva rilasciato a una quota di circa 1500 m. a una distanza di 20-25 km. dall’obiettivo. Quarrie B., *German Airborne ...*, cit..

¹³ Il più grande velivolo di questo tipo della R.A.F., capace di trasportare un carro armato da 7 ton.. Il carico tipico poteva essere un carro *Tetrarch* o un americano *Locusta*, due cingolati blindati *Bren Carrier* oppure un cannone *Bofors* semovente. Il traino poteva essere effettuato esclusivamente da aerei quadrimotore, tipicamente *Handley Page Halifax*; per facilitare il decollo fu realizzata una variante a motore (*Hamilcar Mk. X*) che non vide impiego operativo. Lowden John L., *Silent Wings at War: Combat Gliders in World War II*, Smithsonian Books, 2002. Il *Tetrarch* era armato con pezzo da 40 mm., e aveva equipaggio di 3 uomini. Chamberlain Peter & Ellis Chris. *British and American Tanks of World War Two: The complete illustrated history of British, American, and Commonwealth tanks 1933-1945*, Cassell & Company, 2001.

personale aveva bisogno di un intervallo di tempo per riordinarsi, recuperare armi, munizioni e equipaggiamenti leggeri dai contenitori paracadutati, prima di poter combattere. Inoltre, ove avesse dovuto far ricorso ad equipaggiamenti medi o pesanti, questo materiale doveva giungere a terra a mezzo di alianti. L'impossibilità – legata alla tipologia di paracadute impiegati – di recare al seguito le armi lunghe leggere, comportava l'esigenza di dover dedicare mediamente da 15' a 30' per recuperarle dai contenitori aviolanciati, contrassegnati da paracadute di diverso colore in base alla tipologia di materiale. Non era pertanto ipotizzabile prendere terra a contatto di truppe nemiche, cosa che poteva avvenire con gli alianti, a condizione comunque che le difese non fossero particolarmente robuste.¹⁴

Tali elementi conoscitivi vennero acquisiti dagli statunitensi, al termine del 2° conflitto mondiale, attraverso la possibilità di sfruttare l'esperienza di personale, come il *generalleutnant* (*Major General*, Gen. D.) Werner Ehrig, il colonnello Freiherr von der Heydte, il *General der Fallschirmtruppen* (*Lieutenant General*, Gen. C.A.) Eugen Meindl, e il *Generaloberst* Kurt Student, che era stato al vertice delle aviotruppe tedesche nel corso dell'intera guerra.¹⁵

Una notazione merita inoltre il mezzo utilizzato per la presa di terra. L'impiego del paracadute come sistema di emergenza, richiedeva solo che la velatura si aprisse rapidamente e frenasse adeguatamente la discesa. Per trasportare a terra un cospicuo numero di soldati in grado di combattere era invece necessaria una calotta capace di sostenere anche il peso di armi e equipaggiamento, che consentisse alte percentuali di possibilità di giungere incolumi a terra, e proseguire l'azione. Occorreva quindi sviluppare tali nuovi materiali, dovendosi inizialmente utilizzare paracadute derivati da quelli in distribuzione ai piloti. In alternativa e contestualmente, occorreva quindi risolvere il problema dell'avio-lancio almeno di piccoli carichi in speciali contenitori, che dovevano essere inframmezzati al personale per raggiungere terra insieme. Ma affinché il reparto potesse combattere per qualche giorno non era sufficiente che fosse dotato solo delle armi individuali. Bisognava equipaggiarlo di armi di reparto come mortai, mitragliatrici pesanti, cannoni controcarro, munizioni di riserva, materiali come mine e cariche esplosive, mezzi di comunicazione e locomozione – biciclette, motociclette, piccole autovetture da ricognizione – allora non paracadutabili. Il

¹⁴ Per tale ragione il paracadutista tedesco aveva con sé, una pistola.

¹⁵ Ehrig, già ufficiale alle operazioni della 22^a *Luftlande Div.* durante l'invasione dell'Olanda; von der Heydte aveva preso parte a tutte le operazioni aviotrasportate compresa l'invasione di Creta e alla campagna di Alamein con la Br. *Ramcke*; Meindl, già comandante di reggimento a Creta; Student era stato al vertice delle aviotruppe tedesche nel corso dell'intera guerra. Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, Airborne Operation – A German Appraisal*, Oct 1951; Rottman Gordon G., Quarrie Bruce, Antill Peter D., Smith Carl, Zaloga Steve, Moreman Tim, Badsey Stephen, *Airborne. World War II, Paratrooper in Combat*, Julie Guard Ed., Osprey Publ., UK, 2007.

problema venne risolto parzialmente con l'impiego di alianti da carico, utili anche per trasportare personale privo di addestramento al lancio.

Ulteriore elemento penalizzante la sicurezza del lancio, comune peraltro a tutti gli eserciti eccetto lo statunitense, era l'indisponibilità di paracadute *secondario* o d'emergenza. Non era data al soldato una seconda possibilità, in caso d'inconvenienti alla velatura. Peraltro la bassa quota di lancio necessaria per ridurre la dispersione e i tempi d'esposizione alla vista e al fuoco nemici, nella sostanza, rendeva aleatoria la presenza di un'emergenza, non disponendo il paracadutista di tempo sufficiente per rilevare un malfunzionamento, agire sul paracadute ausiliario e dare a questo il tempo di spiegarsi. Inevitabile che, come diretta conseguenza di tale elevato rischio da accettare, la specialità attingesse a personale in possesso di aggressività e processi mentali singolari, decisamente rari a rinvenirsi in un campione di popolazione. Accettavano di uscire da un aeroplano in volo privi di un dispositivo di emergenza: il lancio, già di per sé innaturale, assumeva connotati da affrontare solo se in possesso di una rara determinazione e saldezza d'animo.

Alcune considerazioni richiedono anche le modalità d'individuazione delle Zone di Lancio e di Aviosbarco (*Drop/Landing Zones*). Se l'infiltrazione dal cielo di elementi isolati poteva avvenire anche su piccole aree, fidando nella buona sorte e nella fibra robusta e atletica del temerario di turno, schierare un reparto a terra a seguito di aviolancio o aviosbarco presupponeva:

- l'individuazione di strisce di terreno di adeguato sviluppo longitudinale, idonee per limitato numero di ostacoli impeditivi (case, alberi, fossi, canali, ferrovie, aree rocciose, etc.);
- la predisposizione eventuale delle stesse attraverso l'infiltrazione preventiva di elementi addestrati a sistemare a terra la segnaletica (teli, fumate, luci o fuochi, radiofari portatili) per guidare i velivoli, indicando loro possibilmente anche intensità e direzione del vento. Queste ultime informazioni erano indispensabili per dare al pilota la possibilità di sorvolare con rotta corretta l'area ove deporre il proprio carico, e su quale verticale far uscire il primo uomo del "pacchetto".

Per contrarre la tempistica delle operazioni di lancio, infine, si rivelò necessario individuare anche aree di adeguata larghezza, sorvolabili da più aerei affiancati in formazione a "V" o che consentissero l'atterraggio di più alianti. La fase della presa di terra – come in precedenza accennato – era quella caratterizzata da maggiore difficoltà, e anche le fanterie a bordo di alianti avrebbero avuto i loro problemi da affrontare in caso di aviosbarco d'assalto.

Non dobbiamo poi dimenticare i problemi connessi al vettore aereo, che andava sviluppato in modo da imbarcare elevato carico pagante, su tratte cospicue, addestrando adeguatamente i piloti a navigare con precisione per raggiungere le zone di lancio, mantenendo velocità e assetto costanti, per consentire ai paracadutisti di abbandonare il velivolo in sicurezza, al momento opportuno. In alternativa il pilota dei trasporti doveva saper trainare alianti medi e pesanti fino alla zona di sgancio, affinché potessero planare sulle zone di aviosbarco, mantenendo un profilo di volo che evitasse brusche manovre e rispettando con precisione rotte e punti di sgancio, servendosi di idonea strumentazione. Se consideriamo che lo *Ju 52* tedesco trasportava una decina di paracadutisti e il *C-47 Dakota* statunitense poco meno di 20 elementi, si ha un dato significativo in ordine al numero di velivoli necessario per depositare su una zona di lancio un'unità di livello compagnia – 90-150 uomini – e ancor di più un battaglione di 4-600 unità. Dover impiegare un grande massa di velivoli significava addestrare un altrettanto enorme numero di equipaggi, pianificare il decollo di grandi formazioni di volo, costituirle e scortarle, e farle affluire sulla verticale delle *Landing Zones* in modo da non creare problemi eccessivi di traffico aereo. In questa fase, un errore sui tempi avrebbe avuto ripercussioni non preventivabili a priori.

Infine doveva essere studiato un complesso di misure di coordinamento con le forze aeree e terrestri per garantire ai velivoli da trasporto, assolutamente indifesi, di raggiungere la zona prevista dopo aver sorvolato di massima anche territorio occupato dal nemico:

- riducendo al minimo la minaccia della contraerea amica;
- sotto l'ombrello protettivo di caccia che conseguissero, almeno localmente e per il tempo necessario, l'assoluta superiorità aerea;
- sostenuti da velivoli da attacco al suolo che neutralizzassero per il tempo necessario l'eventuale contraerea nemica presente in prossimità delle zone di lancio/aviosbarco e lungo le rotte di afflusso.¹⁶
-

Prime grandi operazioni aviotrasportate

Nel corso della 2^a guerra mondiale, tutti i contendenti utilizzarono vettore aereo e paracadute per rifornire le proprie truppe e infiltrare elementi destinati ad attività informative e di sabotaggio, l'Italia ad esempio ne fece uso già durante il conflitto con l'Etiopia nel 1935-'36 per azioni di aviorifornimento. Sono infine note le infiltrazioni, nel territorio europeo occupato dalla Germania, di *commandos* e agenti dei servizi d'informazione da parte dei britannici. Peraltro, al di là di quanto teorizzato in tempo di pace, nelle prime fasi del conflitto solo

¹⁶ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

Germania e Giappone condussero vere operazioni di aviolancio di massa di personale. Quella eseguita dagli italiani sull'isola greca di Cefalonia il 30 aprile 1941, al di là della retorica di regime e al netto del coraggio dei protagonisti, avvenne quando le ostilità con la Grecia si erano praticamente esaurite, non vi fu infatti opposizione.¹⁷

La Germania

L'impiego di forze aviotrasportate era strettamente connesso alla dottrina della *Blitzkrieg* elaborata dallo Stato Maggiore tedesco. Garantiva uno strumento idoneo a conquistare punti di obbligato passaggio, aeroporti e altri obiettivi d'interesse tattico e strategico, in modo da evitare fossero distrutti dai difensori, rallentando la manovra offensiva. Vincolo ineludibile era il celere ri-congiungimento del dispositivo terrestre amico con le forze aviotrasportate, armate in modo "leggero" e dotate di autonomia logistica e di combattimento limitate.¹⁸

Il primo impiego operativo si ebbe durante l'Operazione *Weserübung*, volta a invadere Danimarca e Norvegia. Il giorno in cui iniziò l'aggressione, 9 aprile 1940, intorno alle 0500, ebbe luogo il primo attacco della storia compiuto da paracadutisti. In Danimarca, 96 *Fallschirmjäger* saltarono da 9 aerei da trasporto *Ju 52* per catturare il ponte Storstrøm, che collega l'isola di Falster con la Seelandia e con la fortezza costiera sull'isola di Masnedø. Due ore dopo, un plotone fu aviolanciato ad Aalborg, principale città dello Jutland settentrionale, per assicurarsi l'obiettivo principale di *Weserübung Süd*: l'aeroporto, da usare per l'invasione della Norvegia (*Weserübung Nord*). Non fu incontrata resistenza e in meno di un'ora gli aerei tedeschi atterrarono in gran numero.¹⁹

Sempre il 9 aprile paracadutisti tedeschi furono aviolanciati in Norvegia, su Oslo, fra gli obiettivi la cattura del sovrano, ma il re Haakon VII e il governo riuscirono a fuggire dalla città, cercando di lasciare il paese.²⁰ Il 14 aprile seguì il lancio su Dombås, nella valle di Gudbrandsalen, 150 km. a nord della capitale norvegese. Le nuvole basse impedirono alla maggior parte degli *Ju 52* di individuare le zone di lancio e i soldati finirono sparpagliati in una vasta area. I Norvegesi ebbero modo di bersagliarli durante la discesa e di abbattere alcuni

¹⁷ Numerosi gli inconvenienti, frutto di inefficienze dello strumento militare italiano. Arena N., *I Paracadutisti*, cit., e *Assalto Dal Cielo*, ..., cit..

¹⁸ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

¹⁹ Furono impiegati il I btg. del 1° FJR del cap. Erich Walther e il II btg. del 2° FJR del mag. Pietzonka. Quarrie B., *German Airborne* ..., cit.; Dildy Douglas C., *Denmark and Norway 1940: Hitler's boldest operation*. London, Osprey Publ. Ltd., 2007, p. 36.

²⁰ Lunde Henrik Olai, *Hitler's Pre-Emptive War: The Battle for Norway 1940*; Casemate Publ., nov. 2010.

velivoli, riuscendo a catturare i superstiti dopo un giorno di scontri.²¹ I reparti furono aviolanciati, in genere, a livello di compagnia e plotone, impiegando pertanto formazioni ridotte, l'episodio confermò la limitata autonomia logistica e operativa di piccoli reparti aviolanciati.

Degno di nota in questa campagna, anche per il numero complessivo di soldati aviolanciati su una stessa area, il lancio del 13 aprile 1940 a Narvik, con 528 paracadutisti del 2° FJR, e 66 *Gebirgsjager*, truppe da montagna, sommariamente addestrati, per indisponibilità nell'area di ulteriori elementi specializzati da aviolanciare.²²

Con l'avvio della campagna contro la Francia, il 10 e l'11 maggio 1940 paracadutisti trasportati da alianti vennero impiegati con successo per la conquista del forte belga di Eben Emael e dei ponti sul fiume Maas e sul canale Alberta,²³ nel corso delle operazioni che, violando la neutralità di Belgio e Olanda, portarono alla repentina caduta della linea *Maginot* francese. Parte dei velivoli eseguirono un atterraggio d'assalto sul tetto in terra del forte, fra le cupole corazzate. Le perdite tedesche furono sensibili – 44 morti e 93 feriti su 493 elementi impiegati, oltre il 27% – ma i risultati tattici e le perdite inflitte giustificarono ampiamente il prezzo pagato. Anche in questo caso i reparti presero terra per aliquote di compagnia/plotone.²⁴

Sempre il 10 maggio paracadutisti e fanti su alianti furono impiegati nel corso della battaglia dell'Aia e Rotterdam, in Olanda, ma in questo caso le perdite furono elevate: si registrò l'immediata reazione della contraerea e delle unità terrestri olandesi, e ad esempio a Valkenburg il 40% degli ufficiali e il 28% della truppa furono uccisi. I reparti presero terra per aliquote a livello compagnia/battaglione.²⁵

Il canto del cigno delle grandi operazioni aviotrasportate tedesche si ebbe a Creta, dopo il buon successo colto il 26 aprile 1941 sul Canale di Corinto, che collega la penisola greca al Peloponneso. L'Operazione *Merkur* iniziò il 20 maggio 1941 e terminò il 1° giugno. Alle 0700 giunse la prima ondata di circa 3.000 paracadutisti, accolti dal fuoco dei neozelandesi dei btgg. 21st, 22rd e 23rd. La 7^a *FliegerDiv.* perse circa 2.000 dei suoi effettivi, dell'aeroporto di Maléme a sera era stata occupata solo parte della pista, ma rimaneva in mani alleate la

²¹ Quarrie Bruce, *German Airborne Troops 1939–45*, Oxford, Osprey Publ., 2007.

²² Douglas C. Dildy, *Blitz tra i ghiacci*, Osprey Publ., 2009.

²³ Dunstan Simon, *Fort Eben Emael - The key to Hitler's victory in the West*, Oxford, Osprey Publ., 2005; Ellis Chris, *7th Flieger Division*, Ian Allan Publ., 2002; Quarrie B., *German Airborne Division*, cit..

²⁴ Operò uno speciale reparto, Quarrie B., *German Airborne Division*, cit.; Quarrie B., *German Airborne Troops 1939–45*, cit..

²⁵ Brongers E. H., *The Battle for the Hague 1940*, Uitgeverij Aspekt BV, 2004. Ellis C., 7th ..., cit.; Quarrie B., *German Airborne Divisions*, cit..

collina che la sovrastava. Questa volta i reparti vennero concentrati, in fase di aviolancio, per aliquote di reggimento/battaglione. Si consideri, inoltre, che le perdite non vennero distribuite uniformemente, ad esempio una compagnia del III/1° FJR soffrì 112 morti su 126 effettivi, mentre l'intero battaglione il primo giorno pagò lo scotto di 400 vite dei 600 uomini che allineava. Causa la nebbia, il 1° battaglione su alianti si sparpagliò, gli aerei non riuscirono ad identificare correttamente le zone di sbarco, i soldati non si raggrupparono rapidamente e molti degli alianti planarono su terreno impervio fracassandosi e facendo crescere il numero delle vittime. Inoltre alla partenza la divisione perse il comandante, gen. Wilhelm Süssmann, il cui aliante precipitò poco dopo il decollo. Contemporaneamente altre unità, aviolanciate e aviosbarcate per impadronirsi delle installazioni portuali di La Canea e Suda, dell'aeroporto di Heraklion e di Candia, subirono forti perdite per l'intenso fuoco da terra, e un buon numero di aerei furono abbattuti prima che i lanci fossero effettuati. Solo nelle prime ore del pomeriggio i superstiti riuscirono a raggrupparsi per avanzare verso gli obiettivi e il primo giorno costò ai tedeschi la perdita di circa un terzo della 7ª *FliegerDiv.* e nessun obiettivo fu raggiunto; gli alleati avevano subito perdite considerevolmente minori. I tedeschi insistettero approfittando della parziale occupazione di Maléme, 6 aerei atterrarono sulla spiaggia a nord-ovest dell'aeroporto, tenendosi fuori dalla portata di tiro delle armi alleate, e circa 350 paracadutisti furono lanciati ad ovest di Tavronitis; poco dopo le 03 e 30 del 21 i combattimenti ripresero. Gli alleati compresero che una nuova ondata stesse per giungere su Maléme e concentrarono il fuoco sulla pista di atterraggio, causando ulteriori perdite e distruggendo molti aerei in arrivo, ma durante il mattino del 21 maggio fu trasportato sul suolo cretese, da una quarantina di aerei da trasporto, il primo contingente del 100° rgt. della 5ª *GebirgDiv.*, per un totale di circa 800 uomini. La situazione iniziò a migliorare per gli attaccanti e la conquista dell'isola fu un indubbio successo, ma le elevatissime perdite – su 8090 aviotrasportati, 3250 fra morti e dispersi e 3400 feriti – indussero Hitler a porre di fatto termine agli aviosbarchi in massa.²⁶ Come già rilevato, lanci e atterraggi di alianti, effettuati nelle ore di luce solare e in prossimità delle difese contraeree e delle truppe nemiche, si rivelarono estremamente rischiosi. Gli stessi comandanti tedeschi ammisero che se i difensori, in luogo di tenere le posizioni,

²⁶ Fra i dispersi molti erano sui velivoli schiantatisi in mare. Liddell Hart Basil H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, 1995; Keegan John, *La seconda guerra mondiale*, Rizzoli, 2000; Beevor Antony, *Creta 1941-1945. La battaglia e la resistenza*, BUR, 2012; Ellis C., 7th ..., cit.; Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, Airborne Operation ...*, cit.; Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op.cit., pp. 76 e segg.; Quarrie B., *German Airborne Divisions*, cit..

avessero aggredito le truppe aviosbarcate e aviolanciate, Creta non sarebbe stata conquistata.²⁷

Queste esperienze negative in termini di perdite, ancorchè coronate in genere da successo, sconsigliarono e frenarono i progetti per la conquista di Malta, obiettivo conseguibile solo attraverso sbarchi dal mare e dal cielo.²⁸ La *terza dimensione*, da quel momento, venne sfruttata dai tedeschi solo per operazioni speciali su piccola scala, come la conquista di alcuni ponti in Russia durante l'Operazione *Barbarossa* nel settembre 1941, l'occupazione di Lero nell'Egeo e la liberazione di Mussolini dall'albergo ove era detenuto sul Gran Sasso nel 1943, e la fallita Operazione *Stosser* – nel corso dell'offensiva invernale del 1944 – nella regione delle Ardenne.²⁹

Il Giappone

In estremo oriente i paracadutisti della marina nipponica furono impiegati per la prima volta nella campagna per la conquista delle Indie Orientali Olandesi. La 1^a KTR *Yokosuka*, unità a livello battaglione, fu lanciata l'11 gennaio 1942 a Manado nel nord dell'isola di Celebes a sostegno dello sbarco dal mare, per catturare il campo d'aviazione di Langoan, distruggere i velivoli ivi schierati e attendere il ricongiungimento con i reparti sbarcati dal mare. Il decollo dei 334 uomini, su 28 *Yokosuka L3Y*,³⁰ avvenne da Davao alle 06 e 30; le sezioni controcarro (10 u. con un cannone da 37 mm.) e di sanità (11 u.) seguivano a bordo di due idrovolanti *Kawanishi H6K*, che ammararono nel lago di Tondano. Una compagnia avrebbe compiuto un altro lancio su Langoan la mattina del 12. Dopo un volo di 600 chilometri, alle 09 e 52 gli aerei arrivarono in vista di Langoan e iniziarono i lanci da 150 metri, completandoli per le 10 e 20. Le difese olandesi impegnarono i paracadutisti mentre scendevano: le perdite furono pesanti, ma quelli atterrati incolumi vicino alle fortificazioni nemiche ne ebbero ragione,

²⁷ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

²⁸ Montanari Mario, *Le Operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. III, SME-Uf. Sto., Roma, 1989.

²⁹ Lero venne conquistata dopo fra 12 e 16 nov. 1943, nel quadro della neutralizzazione delle forze italiane, vd. Teatini Giuseppe, *Diario dall'Egeo. Rodi-Lero: agosto-novembre 1943*, Mursia, 1990; Mussolini fu liberato il 12 sett. 1943 con l'intento di costituire una realtà statale nel nord della penisola italiana, che collaborasse con la Germania, vd. Patricelli Marco, *Liberate il Duce*, in *Oscar storia*, n. 282, Milano, Mondadori, 2002. Zaloga Steven J., *Ardenne I - A Saint Vith inizia l'offensiva*, Osprey publ./RBA Italia, 2009; Patricelli Marco, *Liberate il Duce*, Milano, Mondadori, 2002; Ellis C., 7th ..., cit.; Quarrie B., *German Airborne Divisions*, cit..

³⁰ Durante la guerra il Dai-Ichi Kaigun Kokusho (1° Arsenale Aereo Navale) di Kasumigaura convertì alcuni aerei nel modello *Navy Type 96 Transports*, definito dagli Alleati "TINA", con una fila di oblò e una porta laterale, ne vennero realizzate due versioni. L'*L3Y1 Model 11*, motorizzato col *Kinsei 3*, fu tratto dal *G3Mi* mentre l'*L3Y2 Model 12* fu tratto dal *G3M2* motorizzato col *Kinsei 45*. L'armamento difensivo era rappresentato da una mitr. cal. 7,7 mm..

consentendo riordinamento, recupero dei contenitori con le armi e proseguimento dell'attacco. Per le 11 e 25 i paracadutisti avevano il controllo dell'aeroporto, si spinsero quindi in direzione dell'abitato di Kako sulla costa, dove avevano preso terra i reparti provenienti dal mare. Gli scontri proseguirono fino al 13, quando i resti della guarnigione capitolarono.

La 3^a KTR *Yokosuka* operò su Timor, al fine di occupare l'aeroporto di Penfui a sud-est di Kupang, per proteggere lo sbarco dal mare sulla costa meridionale. Viste le perdite di Manado, venne deciso di lanciare su Babau, 17 chilometri a nord-est di Penfui, da dove raggiungere l'aeroporto a piedi. 308 paracadutisti su 28 aerei *Yokosuka L3Y*, decollando alle 06 del 20 febbraio, raggiunsero Timor, un secondo gruppo si sarebbe lanciato sempre a Babau il giorno seguente. Il primo lancio non fu contrastato e avvenne alle 10 tra Babau e Usua. Alle 11 e 30 gli uomini si misero in marcia lungo la strada costiera che conduceva a Kupang, entrando subito in contatto con reparti australiani a Babau. Fu allora abbandonata la strada principale, attraversando la boscaglia per aggirare la posizioni australiane.

La mattina del 21 febbraio il secondo scaglione atterrò alle 10, dovette vedersela con gli australiani di Babau, prima di ricongiungersi al primo scaglione. Il campo di volo di Penfui fu raggiunto la mattina del 22, ma la base era stata sgomberata e catturata senza combattere da reparti anfibi arrivati da sud il giorno precedente.

I paracadutisti dell'esercito nipponico (*Dai-1 Teishin Shūdan*: 1° Gruppo d'Incursione, a livello reggimento) condussero il loro primo lancio operativo nella stessa campagna, tra 14 e 15 febbraio 1942, per la cattura delle raffinerie petrolifere di Palembang a Sumatra. L'operazione iniziò alle 08 e 40 del 14, quando 34 aerei da trasporto decollarono dalla Malesia scortati da caccia e bombardieri; con 150 velivoli impiegati in totale, l'operazione aviotrasportata *L* si rivelò la più imponente organizzata dal Giappone. Sugli obiettivi alle 11 e 20, nonostante un forte fuoco contraereo il lancio fu completato con successo in 10 minuti. 240 paracadutisti atterrarono a sud-est e ovest dell'aeroporto di Pangkalanbenteng, 13 km. a nord di Palembang, e nonostante una certa dispersione e la perdita di buona parte dell'equipaggiamento, paracadutato separatamente dagli uomini, riuscirono a conquistare il campo di volo entro le 18 e 20. Altri 100 paracadutisti atterrarono nelle vicinanze delle raffinerie, a sud-est dell'abitato di Palembang: uno degli impianti fu conquistato quasi intatto, ma i difensori olandesi riuscirono a demolire con l'esplosivo l'80% della seconda raffineria. Rinforzato da un secondo lancio di 90 elementi, la mattina del 15 febbraio il reparto marciò verso Palembang, occupando entro sera la città e ricongiungendosi ai

commilitoni alle raffinerie. Il 20 reparti arrivati via mare rilevarono i paracadutisti.

Le due operazioni ebbero successo, sebbene al prezzo di gravi perdite.³¹

Lezioni apprese

Alla luce delle citate esperienze dei primi 3 anni di guerra, era emersa una serie di criticità che, in definitiva, rendevano estremamente rischioso il ricorso alle aviotruppe nel loro impiego canonico. In effetti l'Asse in Europa finì per avvalersi dell'indubbia intrinseca qualità di questi reparti, in termini di addestramento e combattività, rinunciando a ricorrere ad un impiego ortodosso di tale strumento. Le considerò sostanzialmente fanterie scelte, impiegandole ad Alamein,³² Cassino, durante la campagna d'Italia, in Francia e persino in Russia.³³ Solo i giapponesi condussero ulteriori tentativi, infruttuosi, di assalto dal cielo.³⁴ In Europa fu di massima preferito invece l'impiego di piccole unità con compiti di raccolta informativa e sabotaggio, come avvenne con il btg. ADRA della Regia Aeronautica Italiana in Africa Settentrionale,³⁵ a somiglianza di quanto praticato dai *commandos* britannici.

Il successo di un reparto aviotrasportato era – ed è – direttamente collegato alla realizzazione della sorpresa,³⁶ e inversamente proporzionale alla distanza delle zone di lancio/aviosbarco dagli obiettivi da conquistare. Peraltro per giungere in prossimità di questi ultimi occorreva affrontare la prevedibile immediata reazione delle forze della difesa che erano logicamente dislocate su di essi o

³¹ Rottman G., Takizawa A., *I paracadutisti giapponesi della seconda guerra mondiale*, Osprey Publ./RBA Italia, 2012; Rottman G., *Una testa di ponte per la conquista delle Marianne*, Osprey Publ./RBA Italia, 2009.

³² Ad Alamein operarono la Div. italiana *Folgore* e la Br. *Ramcke* tedesca (di formazione), anche se un battaglione di quest'ultima, il cd. *Kampfgruppe Burckhardt* era il *Lehr Bataillon (XI Fliegerkorps)*, rinforzato, rientrato dall'Africa nell'apr. 1942, aveva già operato inserito nell'Armata Corazzata Italo-Tedesca, vd. Alcidi Edgar, *Brigade Ramcke in North Africa, 1942-43*, Schiffer Military History Book, Atglen, PA (USA), 2009.

³³ Quarrie B., *German Airborne Divisions*, cit..

³⁴ I paracadutisti della Marina divennero semplice fanteria, quelli dell'esercito condussero un lancio nel 1944 nelle Filippine, a Leyte, ma l'occupazione dell'aeroporto non riuscì. Rottman G., Takizawa A., *I paracadutisti giapponesi ...*, cit..

³⁵ Arditi Distruttori Regia Aeronautica. AA.VV. *Corpi d'élite delle forze armate italiane*, Fasc. 1. Hachette, 2010. Un insuccesso l'impiego di paracadutisti, da parte della Germania, a seguito di aviolancio, durante l'offensiva invernale delle Ardenne; discorso a parte merita l'Operazione *Herring* alla fine delle ostilità in Italia. I paracadutisti italiani condussero sostanzialmente *interdizione d'area*, in un contesto che vedeva il dispositivo tedesco oramai sconfitto e in ripiegamento, vd. Benfatti Carlo, *L'Operazione Herring No. 1, 20-23 aprile 1945*, 3ª ed., Mantova, Sometti, 2008; Battistella Daniel, *Lo Squadrone Folgore e l'Operazione Herring*, in *Storie di Guerre e Guerrieri*, n.3, 2015 e *Squadrone Folgore 1943-1945*, Mursia, Milano, 2015.

³⁶ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, Airborne Operation ...*, cit..

nelle immediate vicinanze. Aviolanciare/sbarcare a notevole distanza avrebbe sottratto velivoli e paracadutisti all'offesa più violenta, ma richiesto tempi di percorrenza cospicui per raggiungere le località-obiettivo, atteso che le aviotruppe erano per lo più appiedate. In tal caso la difesa avrebbe avuto maggiori margini di tempo per contrastarne la progressione e irrobustire i presidi. Gli attaccanti provenienti dal cielo, armati delle sole armi leggere e di qualche pezzo controcarro di limitato peso e potenza, non erano idonei ad investire posizioni fortemente organizzate a difesa. La loro artiglieria avrebbe potuto essere sostituita dal potere aereo, a condizione che si potesse stabilire l'assoluto dominio dell'aria. Pertanto l'imperativo rimase quello di ricercare zone di lancio/avio-sbarco prossime alle località ove operare e schierarsi, su cui realizzare un completo controllo dello spazio aereo, almeno per il tempo necessario, erogandovi un fuoco di distruzione tale da ridurre considerevolmente le capacità del difensore. Conseguendo la sorpresa pressoché totale.³⁷

Gli alleati avevano avuto modo di subire gli effetti delle operazioni aviotrasportate condotte dai tedeschi, ma ne avevano anche constatato l'elevato costo in termini di perdite. I britannici, e ancor più gli statunitensi, non mancarono di rilevare l'opportunità di individuare soluzioni innovative che consentissero l'impiego di uno strumento potenzialmente di grande efficacia, a costi ragionevoli. Gli studi avviati per affrontare le tante problematiche emerse condussero ad una soluzione che, peraltro, determinava la necessità di far fronte a un'altra serie di esigenze, per le quali non sempre si disponeva della necessaria tecnologia.

Per sottrarre velivoli e paracadutisti al fuoco terrestre nemico, fu teorizzato che aviolancio/sbarco potessero avvenire con margini di sicurezza accettabili solo nelle ore notturne o con scarsa visibilità. Inoltre il personale avrebbe avuto la possibilità di riordinarsi celato alla vista del nemico e di occultarsi quanto prima.³⁸ Il buio avrebbe reso più complicata tale fase, ma alcuni accorgimenti tecnici e l'addestramento potevano supplire alle difficoltà connesse alla mancanza di visibilità. In sintesi, non dover essere sottoposti al fuoco dei difensori venne ritenuto più vantaggioso del maggior tempo probabilmente da destinare al riordinamento delle unità.

Per tale considerazione la prima operazione di massa britannica, il lancio di un battaglione in Tunisia, a Bona, il 9 novembre 1943, nell'ambito dell'Operazione *Torch* che prevedeva lo sbarco alleato nel Nordafrica francese, fu pianificato per la notte. Tuttavia dovette essere effettuato di giorno a causa della mancanza di addestramento degli equipaggi di volo. Ad esso fecero seguito altri

³⁷ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, Airborne Operation ...*, cit.

³⁸ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, ...*, cit..

aviolanci diurni, il 16 a Souk el Arba e il 29 in vicinanza dell'aeroporto di Depienne. Non si ebbe contrasto da parte dell'Asse e delle forze della Francia di Vichy, per cui non ritengo di dover approfondire le singole vicende.³⁹

L'inserimento notturno degli aviotrasportati, secondo i suoi sostenitori, avrebbe colto il dispositivo avversario in condizioni di minore reattività. Ovvì vantaggi sarebbero derivati dalla confusione determinata dall'incertezza generale della situazione, provocata dalle notizie frammentarie che avrebbe potuto raccogliere il difensore. *Conditio sine qua non*, peraltro, era disporre sui velivoli di strumentazioni di volo in grado di condurli con precisione sulla verticale delle zone di lancio e nei punti di sgancio degli alianti, naturalmente potendo disporre di equipaggi addestrati alla perfezione al volo IFR (*Instrument Flight Rules*). Di questi aviolanci e aviosbarchi clandestini, per infiltrare sabotatori e spie, la Gran Bretagna aveva acquisito buona esperienza nel corso del conflitto, ancorchè riferita ad azioni interessanti un velivolo e un limitato numero di elementi scelti, in infiltrazioni puntiformi. Per ciò che s'intendeva compiere in Sicilia la sfida era ambiziosa, si trattava di elevare il livello medio dell'intera categoria dei piloti da trasporto.

Un lancio di massa presentava peraltro ulteriori criticità. In precedenza il bombardamento notturno di centri abitati e aree portuali e industriali aveva ottenuto indiscussi successi, in danno di britannici, italiani e tedeschi, in quanto era stato sostanzialmente risolto il problema di creare un sistema di assistenza del volo capace di guidare i velivoli sugli obbiettivi da colpire. Tuttavia raggiungere con navigazione aerea notturna una città di rilevanti dimensioni, potendo fruire comunque di una residua illuminazione prodotta da un'ampia area urbanizzata, a fronte di tutti i provvedimenti di oscuramento, era più semplice che individuare zone di lancio/sbarco in aperta campagna, in genere perfettamente oscurate.⁴⁰

Sarebbe stato inoltre necessario, come in precedenza accennato, calcolare direzione e intensità del vento, onde far sì che i paracadutisti raggiungessero le aree ove l'atterraggio era ritenuto possibile e agevole. A mero titolo esemplificativo, invito a esaminare un ampio tratto di campagna in zona di pianura: solo apparentemente consente ovunque l'atterraggio di paracadutisti e alianti. Frutteti, vigneti, alberi, canali, piccoli gruppi di costruzioni, limitate aree rocciose, ferrovie e autostrade, sottraggono spazio per la presa di terra. Gli aerei da trasporto alleati del tempo, che rilasciavano poco meno di venti paracadutisti, necessitavano di una striscia di 4/500 metri, ampia almeno 200, per depositare il

³⁹ Gregory Barry, *British Airborne Troops*, McDonald Illustrated War Studies, 1974, pp. 80-84.

⁴⁰ I bombardieri comunque erano aiutati dai bengala lanciati dai velivoli *pathfinders* e dagli incendi prodotti dai primi ordigni a segno. Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

proprio carico umano. Riducendo la quota di lancio si limitava la dispersione dei paracadutisti, ma si accresceva il tasso di incidenti.⁴¹ Se si volevano contrarre i tempi della fase di aviolancio, occorreva far volare i velivoli in formazione a “V” stretta, ma la larghezza della *Drop Zone* aumentava conseguentemente, e diminuiva il numero di quelle utilizzabili. Non si può infatti pensare di atterrare dovunque, e compiute le dovute misurazioni e valutazioni, coloro che son preposti a pianificare un aviolancio/aviosbarco devono escludere una serie di spazi, evidenziando solo quelle zone che posseggano un margine di permissività accettabile. Inutile lanciare paracadutisti per vederli affogare o finire con le ossa rotte a seguito di impatti con ostacoli proibitivi. Altrettanto folle raggiungere con alianti da trasporto aree non perfettamente pianeggianti o ingombre di ostacoli, ove ogni atterraggio può trasformarsi in un disastro.

Da queste considerazioni ne sorge un'altra e riguarda il difensore, che sa di poter essere attaccato da chi utilizza la *terza dimensione*. Egli orienterà le forze mobili e le proprie sorgenti di fuoco – e ove possibile l'ostacolo minato – per battere rotte aeree e terreno ove si presume possa avvenire lo sbarco, per logorare l'attaccante nella sua fase di maggiore vulnerabilità. In Sicilia ciò non avvenne, per deficienza di risorse.⁴²

Altro elemento significativo è connesso all'incolumità del personale da infiltrare. Dal cielo, con notte rischiarata da una semplice falce di luna, quella preferita per iniziare un assalto anfibio come previsto per la conquista della Sicilia, il paracadutista non vede nulla fino a pochi metri dal suolo, dispone di paracadute privo di una seria direzionabilità, e in sintesi può solo pregare di giungere su terreno solido e piatto, evitando collisioni in volo con altri paracadute e gli ostacoli a terra che potevano arrecargli seri danni fisici. Si tratta di un lancio che richiede uno specifico addestramento.⁴³

Un ausilio per agevolare l'atterraggio e il lancio poteva giungere da parte di elementi infiltrati in precedenza o presenti sul territorio,⁴⁴ in grado di segnalare ai piloti le zone prescelte e le ultime manovre da compiere per deporre correttamente al suolo il carico, ma su di esse, comunque, i velivoli dovevano essere capaci di giungerci coi propri mezzi.

La navigazione aerea notturna di grandi formazioni di velivoli non era priva di rischi, a seguito del crescente sviluppo della caccia notturna. Oramai un

⁴¹ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

⁴² Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

⁴³ Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op. cit., pp. 44 e segg..

⁴⁴ Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op. cit., pp. 42 e segg..

velivolo specializzato in tale forma di combattimento, individuata la formazione di lenti trasporti o bombardieri col radar di bordo o guidato da terra, poteva infiltrarsi in essa e procedere ad abbattimenti relativamente agevoli e i bombardieri avevano sovente pagato un duro prezzo. Occorreva pertanto disporre di una superiorità aerea nel tempo e nello spazio, anche notturna con propri caccia specializzati, per proteggere questi “fiumi” di velivoli che dovevano raggiungere una o più aree, da sorvolare per l’aviolancio o su cui consentire l’atterraggio agli alianti.

Ad ogni modo per i pianificatori alleati, alla luce della tecnologia disponibile, dell’addestramento delle unità aviotrasportate e del potenziale aeronavale che potevano schierare, un aviolancio notturno di massa in Sicilia fu considerato fattibile, forse con troppa sicumera. Per l’Asse, in quel momento storico, sarebbe stata follia.

E del resto – tenuto conto di mentalità aggressiva e addestramento delle aviotruppe – anche un aviolancio o un aviosbarco eseguiti lontano dalle zone previste avrebbe potuto determinare vantaggi, consentendo di inserire sul campo di battaglia truppe in grado di eseguire azioni di disturbo, episodiche ma diffuse nel tempo e nello spazio, che avrebbero richiesto comunque l’impegno del difensore anche solo per rastrellare il territorio interessato all’azione, provocando un elevato tasso di confusione e incertezza, e sottraendo truppe dalle aliquote destinate a rinforzare le difese costiere investite dal mare. Questa considerazione fornì comunque supporto a chi riteneva vantaggioso il ricorso agli aviotrasportati.

Aviolanci e sbarchi in Sicilia

Gli alleati disponevano, per l’invasione dal cielo della Sicilia, di due divisioni *Airborne*, la britannica 1st e la statunitense 82nd. La prima allineava 1st *Airborne B.de* e 1st *Airlanding (Alianti) B.de*,⁴⁵ atteso che la 3rd *Airborne B.de* era stata lasciata in Gran Bretagna per dar vita alla 6th *Airborne Div.*.

L’unità statunitense impiegò in Sicilia in “1^a ondata” il 505th *Parachute Infantry Reg.* e un battaglione del 504th *P. I. Reg.*, il resto di questo avrebbe costituito la “2^a ondata”. L’obiettivo dell’82nd era l’occupazione dei principali nodi stradali a nord di Gela per ostacolare l’afflusso di forze dell’Asse contro le teste di sbarco, ove le operazioni di presa di terra delle unità a bordo delle navi avrebbero dovuto essere avviate alle 02 e 45. Isolando la fascia litoranea, impedendo alle riserve mobili dell’Asse di affluire a sostegno delle unità *Costiere* – il cui

⁴⁵ Gregory B., op. cit..

dispositivo era alquanto rarefatto – i paracadutisti avrebbero agevolato la neutralizzazione delle difese da parte di artiglierie navali e truppe sbarcate dal mare. Il personale, tuttavia, era al battesimo del fuoco, con scarsa esperienza di lanci notturni su vasta scala. In considerazione dell'elevato numero di incidenti in esercitazione era stato ritenuto vantaggioso dal col. James “Jim” Gavin,⁴⁶ c. te il 505th, interrompere i lanci di addestramento e fidare nella fortuna. Ad un profano potrebbe sembrare assurdo, ma considerate le condizioni in cui sarebbero stati effettuati gli aviolanci operativi, dovette apparire inutile effettuare ulteriori esercitazioni notturne che avrebbero provocato solo altri incidenti in atterraggio: la statistica faceva ritenere che ve ne sarebbero stati di meno in un solo lancio di guerra che in più esercitazioni.

In quanto alla suddivisione del personale nei vettori, che trasportavano ciascuno una ventina di uomini, le formazioni dovettero essere predisposte in modo da giungere compatte su ciascuna *Drop Zone* col reparto ivi destinato. Per evitare che la distruzione di un aereo comportasse una crisi di comando o tattica, furono distribuite le figure-chiave e i componenti delle minori unità fra i velivoli diretti sulla stessa zona. Ad esempio si consideri che dividere un plotone – circa 40 uomini – su due soli velivoli avrebbe comportato la probabilità che, in caso d'incidente/avarìa ad uno di essi, l'unità si trovasse dimezzata; meglio quindi distribuirla su più vettori, mescolando più reparti minori.

Il problema più serio, ad ogni buon conto, riguardava i piloti, in gran parte statunitensi, digiuni di addestramento al volo notturno e in gran parte privi di esperienza in operazioni di sgancio di carichi superiori al quintale e mezzo. L'opposto di ciò che sarebbe stato indispensabile per condurre a buon fine un'inserzione del genere, in un accettabile quadro di sicurezza per il personale da sbarcare.

Le unità aviotrasportate britanniche, per la cui “1^a ondata” era stato preferito al paracadute l'aliante, avevano per obiettivo il Ponte Grande sul fiume Anapo e l'isolamento delle teste di sbarco ubicate nella cuspide meridionale dell'Isola, ove sarebbero sbarcate le unità dell'8^a Armata del gen. Bernard Law Montgomery. Il loro pre-posizionamento nella notte avrebbe consentito, anche in questo caso, di controllare punti di obbligato passaggio per interdire o ritardare l'afflusso di rinforzi dell'Asse verso le spiagge. Anche per loro era valido quanto in seguito ammesso dagli storici di parte alleata: l'addestramento affrettato degli

⁴⁶ Nato il 22 marzo 1907, fu a 37 anni il più giovane maggior generale dell'US Army a comandare una divisione durante la 2^a GM. Fu il 3° comandante della 82nd, che guidò nell'Operazione *Market Garden*. Prese parte a 4 lanci di guerra. Nel 1955 divenne il più giovane *lieutenant general* dell'US Army. Guadagnò, fra l'altro, 2 *Distinguished Service Crosses*, dopo la guerra fu Ambasciatore in Francia dal 1961 al 1962.

equipaggi di volo.⁴⁷ Una spiegazione per l'accettazione del rischio determinato da un addestramento lacunoso dei piloti può essere ricercata solo nella consapevolezza di dover eseguire l'operazione a partire dalla seconda decade di luglio, onde precedere il rafforzamento delle difese dell'isola e l'afflusso di nuove unità germaniche. Del dispositivo italiano in Sicilia invece, essendo note entità e distribuzione complessiva nei vari teatri, non si doveva ritenere praticabile nel breve termine un serio rinforzo.⁴⁸ Non vi era comunque molto tempo disponibile.

La prima ondata

Il decollo dei 1600 uomini della 1st *Airlanding B.de* britannica del br. gen. Hicks, trasportati su 144 *Waco* (USA) e *Horsa* (britannici), trainati da 109 *C-47 Dakota* statunitensi e 35 *Albemarle* britannici, iniziò prima che calasse la sera del 9 luglio, alle 18 e 42. 2 ore dopo fu la volta di 222 *C-47* che dovevano paracadutare il 505th *Parachute Infantry Regimental Combat Team*, per un totale di 3405 paracadutisti.⁴⁹

Nella notte fra 9 e 10 luglio le formazioni aeree destinate al trasporto delle truppe statunitensi, superata Malta, furono ostacolate dal forte vento che le disgregò. Influi negativamente anche il fatto che quasi tutta la navigazione dovette avvenire con scarsa luce lunare, che si rivelò insufficiente, mentre il sorvolo della flotta destinata all'invasione provocò la reazione della contraerea che scompigliò le formazioni. Ulteriori difficoltà furono create da nuvole di fumo e incendi prodotti dai bombardamenti navali e aerei, che nascosero alcuni dei *check points* designati per la navigazione, in corrispondenza della foce del fiume Acate e delle paludi di Biviere. La contraerea di Gela, Ponte Olivo e Niscemi accrebbe la confusione e per molti piloti individuare le *Drop Zones* divenne spesso impossibile, e risultò difficile anche lanciare su un'area comunque idonea. Alcuni aerei, distaccatisi dalla propria formazione, rientrarono in Africa, 1

⁴⁷ Atkinson Rick, *Il giorno della battaglia. Gli Alleati in Italia 1943-1944*, Milano, Mondadori, 2008; Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op. cit., pp. 43 e segg.; Gregory B., op. cit.; Verier Mike, *82nd Airborne Division*, Ian Allan Publ., 2001.

⁴⁸ Il Regio Esercito, che aveva subito gravi perdite in 3 anni di guerra, doveva presidiare Balcani, Grecia e Sardegna, oltre alla Penisola.

⁴⁹ Così definito con l'aggregazione di 3rd *Bn/504th PIR*, 456th *Parachute Field Art. Bn.*, co. B del 307th *Airborne Engineer Bn.* e altre unità di supporto. Molony, C. J. C., Flynn F.C., Davies H. L. & Gleave T. P. (2004) [1973], Butler Sir James (ed.), *The Mediterranean and Middle East: The Campaign in Sicily 1943 and The Campaign in Italy 3 September 1943 to 31 March 1944, History of the Second World War, United Kingdom Military Series, vol. V (pbk. repr. Naval & Military Press ed.)*, Uckfield, UK: HMSO; Santoni Alberto, *Le Operazioni in Sicilia e Calabria*, SME-Uf. Sto., Roma, 1983; Verier M., op. cit.; Garland Albert N. & McGaw Smith Howard, *Sicily and the Surrender of Italy*, Center of Military Story, US Army, Washington D.C. 1993.

sicuramente cadde in mare, 8 furono abbattuti dal fuoco contraereo nemico dopo aver lanciato il personale. Il risultato fu che i circa 3000 paracadutisti dell'82nd lanciati, finirono sparpagliati in tutta la Sicilia sud-orientale. Solo 26 velivoli lanciarono dove stabilito dalla pianificazione e appena 200 paracadutisti si trovarono su Piano Lupo, a 7 km. dalla costa di Gela, posizione fondamentale per proteggere gli sbarchi dal mare delle truppe statunitensi. Altri 425 uomini atterrarono nell'entroterra di Gela, e furono di una qualche utilità. Quelli di 33 velivoli presero terra addirittura nell'area dell'8th Army britannica, i paracadutisti lanciati da altri 53 toccarono il suolo nel settore della 1st Infantry Div. USA attorno a Gela, quelli di ulteriori 127 nel settore della 45th Infantry Div. USA, fra Vittoria e Caltagirone. Solo il 2nd Bn. del 505th (Mag. Mark Alexander) prese terra relativamente compatto, ma a 25 miglia dalle Drop Zones designate.

La fortuna arrise a 8 aerei che lanciarono la compagnia I del 505th PIR nella DZ esatta, immediatamente a sud dell'incrocio stradale che costituiva l'obiettivo, a 85 uomini della compagnia G del 505th che toccarono terra a sole 3 miglia dal loro e al comando e a 2 plotoni della compagnia A e a parte del gruppo di comando del 1st Bn. che giunsero vicino alla Zona di Lancio prevista subito a nord dell'incrocio che costituiva il proprio obiettivo. Gli aerei che trasportavano il comando reggimentale, con il col. Gavin, finirono del tutto fuori rotta, non individuarono i check points di Linosa e Malta e la costa sud-orientale della Sicilia e l'aereo di testa lanciò sulla costa orientale nei pressi di Siracusa dopo aver virato verso terra. Tale manovra convinse i piloti dei 3 Dakotas in coda alla formazione che quella fosse la Drop Zone corretta e vi lanciarono la sezione preposta alla demolizione del Ponte Dirillo sul fiume Acate, che invece scorreva a sud-est di Gela. Gli altri velivoli, circa 12, dispersero il personale in un'ampia area a sud di Vittoria, a circa 3 miglia all'interno del fianco destro della 45th Div.. Facile immaginare come si siano trovati ad operare quegli uomini, che non potevano avere la cartografia di zone così lontane da quelle previste, non riuscirono a lungo a capire dove fossero finiti e per i quali l'unica salvezza divenne riunirsi e cercare quanto prima un collegamento con le truppe sbarcate dal mare.

Quando Gavin giunse a terra – riferì in seguito – sentiva spari in lontananza un po' in tutte le direzioni e dopo pochi minuti aveva riunito una quindicina di uomini. Gli statunitensi, catturato un soldato italiano da cui non ebbero informazioni utili, diressero verso il rumore degli spari, ritenendo fosse uno scontro per il controllo dell'incrocio che costituiva uno degli obiettivi, in effetti invece lontanissimo dal punto di atterraggio. In realtà si trattava dell'attacco condotto da circa 40 paracadutisti, agli ordini del 1st Lt. H. H. Swingler, c.te la compagnia comando del 505th, in corrispondenza di un incrocio che da Vittoria conduceva verso sud. Altri rumori di scontro provenivano dal 2nd Bn. del citato mag. Alexander, che investiva alcune posizioni costiere italiane vicino Santa Croce

Camerina. Nei pressi di Vittoria, unità disperse del 3rd Bn. del 505th erano impegnate in combattimento. Gli 85 uomini della compagnia G del cap. James McGinity presero il Ponte Dirillo, e in più punti gruppi di paracadutisti attaccarono le retrovie delle unità costiere, tagliando comunicazioni, eseguendo imboscate e determinando ulteriore confusione in quanto, paradossalmente, non era possibile per i difensori neppure determinare dove fossero stati effettuati gli aviosbarchi principali. In effetti in quest'area proprio gli errori di lancio dettero un insperato supporto alle truppe sbarcate dal mare. Gavin ebbe modo di sapere ove si trovava solo il mattino dell'11, transitando per Vittoria nella sua marcia verso ovest, durante la quale riunì un certo numero di paracadutisti, in precedenza raggruppati in più aliquote e in attesa di commilitoni dispersi. Ad ogni modo, il 14 luglio, circa 2/3 dei paracadutisti erano stati recuperati e si erano concentrati, anche se comunque almeno il 50% non aveva raggiunto i propri punti di riordino.⁵⁰

La Relazione Ufficiale statunitense sottolineava che i lanci, in definitiva, conseguirono dei risultati. Probabilmente tale tesi è stata sostenuta da motivi di opportunità, in quanto il pianificato isolamento delle teste di sbarco dal mare non venne realizzato, come testimonia il pericoloso contrattacco condotto dalle divisioni *Livorno* e *Hermann Goring* a Gela.⁵¹ Peraltro il dispositivo dell'Asse sulle coste, di limitata efficacia, fu rapidamente neutralizzato, e le scarse unità mobili italo-tedesche, se si eccettuano gli scontri nell'area di Gela, non ebbero la possibilità di registrare successi, né di fare massa per rigettare a mare l'invasione. Patton, comunque, al comando della 7^a Armata USA, a causa dell'assenza dello schermo protettivo degli aviotrasportati, dovette far sbarcare le unità che teneva in riserva. Peraltro, alla luce della situazione reale delle forze contrapposte e della pochezza di quelle costiere italiane, delle relativamente limitate perdite e della breve durata della prigionia per gran parte dei paracadutisti catturati, il col. Gavin potette dirsi soddisfatto. Era stato rotto il ghiaccio, maturando un'esperienza fondamentale, utile per le future azioni su Salerno e in Normandia.

Non ebbe miglior fortuna l'operazione di aviosbarco britannica, preceduta dai *pathfinders* della 21st *Independent Parachute Co.*, che dovevano predisporre i segnali sulle zone di atterraggio delle truppe destinate ad investire e occupare il Ponte Grande sull'Anapo. 7 velivoli coi relativi alianti non riuscirono a superare la costa nord-africana e in seguito i forti venti contrari ne spinsero numerosi altri molto a est della rotta prevista, disgregando le formazioni. Ad ogni modo

⁵⁰ Molony C. J. C., Flynn, F.C., Davies H. L. & Gleave, T. P. (2004) [1973], Butler *Sir James* (ed.), op. cit.; Santoni A., op. cit.; Verier M., op. cit.; Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit. pp. 115 e segg. e 168.

⁵¹ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., p. 156.

il 90% dei velivoli penetrò nell'area di Capo Passero. Era previsto un avvicinamento con rotta zigzagante, e a questo punto intervenne negativamente anche l'addestramento insufficiente degli equipaggi di volo, che commisero errori di navigazione e sganci di alianti troppo precipitosi e assai fuori portata rispetto alle *Landing Zones*. Di 133 aerei che raggiunsero la costa siciliana, non più di 115 – con circa 1200 uomini (75%) – riuscirono a sganciare gli alianti. Solo 54 di questi atterrarono in Sicilia, a volte in modo disastroso, e appena 12 accettabilmente vicini o nelle *Landing Zones* previste. 69 finirono in mare, 18 traini fecero rientro con i loro alianti in quanto i piloti non riuscirono a individuare la corretta rotta, e di molti non si seppe nulla. Fra i soldati a bordo dei velivoli ammarati, il maggior generale George F. Hopkinson, c.te la *1st Airborne Division*, rimasto aggrappato a dei rottami e salvato dopo alcune ore dalla nave da sbarco HMS *Keren*.

Dei 500 uomini che avrebbero dovuto occupare il Ponte Grande sull'Anapo, subito a sud di Siracusa, solo il plotone del Lt. Louis Withers, *2nd Bn.* del *South Staffordshire Reg.*, della *1st Airlanding B.de* raggiunse l'obiettivo, riuscendo a disattivare le cariche da demolizione e a occuparlo. Al mattino, con l'afflusso di un buon numero di dispersi, il reparto contava 87 uomini. I continui attacchi portati dal 75^o rgt. fanteria della Div. *Napoli* e i tiri di mortaio ne ebbero ragione e a metà pomeriggio appena 19 erano in vita e solo 15 erano ancora in grado di combattere. Alle 16 circa i superstiti si arresero e furono condotti a Siracusa, dove furono presto liberati da una pattuglia della 5th Div. britannica sbarcata nella notte. Anche in questo caso gli aviotrasportati, per quanto dispersi, compirono numerose efficaci azioni di disturbo, creando scompiglio. Per il comando supremo alleato anche quest'operazione fu ufficialmente un successo, perché il Ponte Grande era rimasto intatto, ma si dovettero registrare più di 600 perdite (oltre il 37%), 252 delle quali annegate e 61 uccise in combattimento, oltre a 174 prigionieri e dispersi.⁵² Anche in questo caso ritengo siano valide le osservazioni avanzate per gli statunitensi. L'isolamento della testa di sbarco non fu realizzato, il Ponte Grande venne riconquistato dall'avversario, numerose furono le perdite, ma l'inconsistenza delle difese fece sì che il poco che poté essere

⁵² Santoni A., op. cit.; Atkinson Rick, *Il giorno della battaglia. Gli Alleati in Italia 1943-1944*, Milano, Mondadori, 2008; Faldella Emilio, *Sicilia. Lo sbarco e la difesa dell'isola*, Ed. L'Aniene, Roma, 1956; Garland Albert & McGaw Smyth Howard, *cap. IV: The Assault, in Sicily and the Surrender of Italy, United States Army in World War II. The Mediterranean theater of operations*, Washington, Office of the Chief of Military History, Dept. of the Army, 1993, p. 115 e segg., 175 e segg.; Molony C. J. C., Flynn F.C., Davies H. L. & Gleave T. P. (2004) [1973], Butler Sir James (ed.), op. cit.; The Public Record Office, Kew, Londra, *Diario di guerra della 1^a Divisione Aviotrasportata*, "Draft Outline Plano of 1st (Br) Airborne Division", 12 maggio 1943 PRO (WO 169/8666); Gregory B., op. cit.; *British Paratroops in action*, Squadron/Signal Publications, Carrollton, TX, 1989.

conseguito – confusione e impegno delle forze mobili avversarie – fosse sufficiente a incidere sull’andamento dell’operazione *Husky*.

La seconda ondata

Se il primo aviolancio statunitense, complessivamente, non aveva registrato perdite cospicue, il vero disastro venne a determinarsi quando fu deciso di rinforzare il dispositivo con 1° e 2° btg. del 504th PIR del col. Reuben Tucker,⁵³ rinforzato da artiglieria e pionieri. Avrebbe dovuto paracadutarsi la sera dell’11 nei pressi della città portuale di Gela da 144 *Dakotas*,⁵⁴ e fu assicurato che la contraerea della flotta d’invasione e quella dislocata a terra fossero state informate del sorvolo. In seguito molti fra gli addetti alle batterie assicurarono di non aver mai ricevuto tale disposizione. Nella serata dell’11 gli aerei decollarono coi 2304 (per altre fonti 2008) paracadutisti di Tucker, e si approssimarono alla costa ad una quota di 400 *ft.* (poco più di m. 130), bassissimi. Era stato previsto un corridoio ampio 2 miglia in cui volare e su cui la flotta non avrebbe dovuto aprire il fuoco, ad una prima analisi la missione appariva agevole, non essendo previsto il sorvolo di territorio controllato dal nemico. I velivoli non avevano le luci di navigazione in funzione e mantenevano il silenzio radio, volando in formazioni a “V” in gruppi di 9, e i bimotori *C-47* furono scambiati per gli *Ju-88* tedeschi da bombardamento. Le prime due formazioni percorsero la rotta pianificata e lanciarono di massima nelle DZ previste, le successive furono investite da un violento fuoco contraereo proveniente dalle navi, cui si unì quello delle batterie statunitensi già schierate nella testa di sbarco. Poco prima s’era registrato un attacco di bombardieri a tuffo dell’Asse e serpeggiava un certo nervosismo fra le unità preposte a difendere il cielo delle teste di sbarco. Tucker era a bordo di un velivolo che stava per disintegrarsi prima di raggiungere la costa; dopo un concitato conciliabolo col pilota, questi invertì la rotta puntando verso Gela e gli uomini saltarono.⁵⁵ La Relazione Ufficiale statunitense riferì che i lenti velivoli da trasporto, a bassa quota e in volo rettilineo, erano bersaglio agevole. Decine di velivoli furono colpiti, uno esplose in aria, altri, in fiamme, tentarono di manovrare per salvare il personale da lanciare, o di ricostituire le formazioni, a volte per doverle ancora rompere. 8 aerei rientrarono in Tunisia coi loro paracadutisti, altri che avevano raggiunto il cielo della Sicilia lanciarono

⁵³ Blair Clay, *Ridgway's Paratroopers*. Naval Institute Press, 2002; Van Lunteren Frank, *Spearhead of the Fifth Army: The 504th Parachute Infantry Regiment in Italy, from the Winter Line to Anzio*, Casemate, 2016.

⁵⁴ Versione del *C-47* modificata per operazioni di lancio di paracadutisti.

⁵⁵ Tucker, atterrato, raccontò di aver raggiunto un carro che stava ancora sparando verso gli aerei, e aver richiamato l’attenzione dell’equipaggio sbattendo l’elmetto contro lo scafo, chiedendo di sospendere il fuoco; Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 175 e segg.; Verier M., op. cit..

senza riconoscere a dovere le DZ. Vi furono paracadutisti che caddero in acqua e affogarono a causa del pesante equipaggiamento, altri che furono uccisi dalla contraerea mentre scendevano appesi alle calotte. Fu il più grave disastro per fuoco amico della storia statunitense, in cui furono feriti o uccisi 318 soldati (13% della forza trasportata).⁵⁶ 23 aerei da trasporto furono abbattuti (6 prima di aver potuto lanciare il personale), altri rientrarono alle basi di partenza gravemente danneggiati, con morti e feriti a bordo. Il brig. gen. Charles L. Keerans, assistente del c.te l'82nd, era in uno dei velivoli dispersi in mare.⁵⁷ Dei 1900 paracadutisti effettivamente lanciati, appena 200 raggiunsero l'obbiettivo di Farello, e solo nel pomeriggio del 12 erano diventati 555.⁵⁸

Inconveniente analogo subì anche la 1st Parachute B.de britannica la notte fra 13 e 14 luglio. I suoi 1856 uomini, decollati su 116 C-47, 7 Halifax e 12 Albemarle, dovevano anch'essi dar man forte ai commilitoni aviosbarcati in precedenza e catturare il ponte di Primosole, sul Simeto. Secondo il piano, 1° e 3° battaglione, dopo il lancio, avrebbero dovuto prendere posizione a nord del manufatto e stabilire una testa di ponte; il 2°, invece, avrebbe dovuto catturare le due batterie sulla sommità della vicina collina e il campo trincerato. Dopo 2 ore sarebbero atterrati gli alianti con i pezzi di artiglieria e le jeep necessarie alla movimentazione di cannoni e personale.

A cavallo della mezzanotte i velivoli giunsero sulla costa sud-orientale della Sicilia, ma 33 finirono fuori rotta, sorvolando un convoglio alleato. Anche in questo caso gli artiglieri contraerei, temendo un'incursione di velivoli dell'Asse, aprirono il fuoco. 4 velivoli col loro carico umano caddero in mare, gli altri dovettero affrontare un pesante fuoco contraereo nemico che ne abbatté altri 37, mentre 34 furono gravemente danneggiati, e di essi 9 dovettero rientrare senza poter eseguire il lancio. Solo 39 velivoli furono in grado di depositare i loro soldati, circa 300, in un raggio di mezzo miglio dall'obbiettivo, il ponte di Primosole. Altri 4 li lanciarono in un raggio di 10 miglia e gli ultimi 4 sulle pendici dell'Etna. Su 1900 paracadutisti e fanti da sbarcare con alianti, almeno 300 uomini (poco meno del 20%) furono vittima di fuoco amico.⁵⁹

La perdita – in morti – del 10% della forza costituisce un danno sensibile per un reparto, cui di massima va aggiunto un numero doppio di feriti. In questo caso la “2^a ondata” statunitense e le due britanniche registrarono, per la sola

⁵⁶ 229 perdite per il 504th PIR (81 morti, 16 dispersi e 132 feriti) e 7 morti, 30 feriti e 53 dispersi fra gli equipaggi di volo, secondo Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., p. 182.

⁵⁷ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 175 e segg.; <https://www.warhistoryonline.com/world-war-ii/friendly-fire-airborne-assault-sicily.html>

⁵⁸ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit.; Santoni A., op. cit..

⁵⁹ The Public Record Office, Kew, Londra, *Diario di guerra della 1^a*, cit.; Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 218 e segg.; *British Paratroops ...*, cit.; Gregory B., op. cit..

fase di immissione delle forze sul campo di battaglia, perdite assai superiori. Prevalentemente per fuoco amico e errori di navigazione aerea. Gli episodi furono oggetto di attenti studi e tutte le componenti in seguito ricevettero un addestramento addizionale e più efficace, per scongiurare il ripetersi di analoghi disastri. In particolare in futuro i velivoli sarebbero stati contraddistinti con tre ampie strisce bianche (alternate a 2 nere) per ciascuna ala, onde facilitarne l'identificazione. Furono peraltro interessanti le dichiarazioni dei comandanti navali, i quali sostennero che l'errore di base fosse stato l'aver voluto far percorrere alla flotta da trasporto aereo più di 30 miglia di cielo sulla verticale di una zona di combattimento, ove – nella pratica – sarebbe stato impossibile disciplinare il fuoco contraereo, a prescindere da qualsiasi ordine impartito.⁶⁰

Il Corpo dei *Marines* USA, che stava riorganizzando le proprie unità in vista delle operazioni anfibe nel Pacifico, decise di non dar corso all'attivazione di Grandi Unità aviotrasportate, anche in considerazione delle perdite sofferte dai colleghi dell'US Army in Sicilia, e preferì limitarsi all'attivazione di reparti a livello battaglione/reggimento da adibire a incursioni su scala limitata.⁶¹

Il ponte di Primosole

Nel paragrafo precedente son state descritte le vicende dell'aviosbarco britannico, l'Operazione *Fustian*, volta alla conquista del ponte di Primosole sul fiume Simeto, via principale per l'accesso a Catania. In effetti, circostanza praticamente unica nella storia, anche l'avversario fece ricorso ad aviosbarco e aviolancio per occupare preventivamente quelle stesse posizioni tatticamente favorevoli, impiegando la 1^a Fallschirmjager Div. di stanza ad Avignone, in Francia. Di questa il 1° rgt. fu trasferito in treno a Napoli, da cui in volo raggiunse la Sicilia. Il 3° rgt. fu aviotrasportato nei pressi dell'aeroporto di Catania alle 1800 del 12 e nella notte sul 13 era schierato coi suoi 3 battaglioni fra Francofonte, Lentini e Carlentini. Sul ponte giunsero, in parte a seguito di aviolancio, 1° e 3° battaglione del 4° Fallschirmjager Reg., e il battaglione mitraglieri divisionale, che si vennero a trovare a fianco del CCCLXXII btg. della 213^a Div. *Costiera*. Poco dopo vennero raggiunti dal II btg. del 10° Rgt. Arditi italiano.⁶²

⁶⁰ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 182-183.

⁶¹ Verier M., op. cit.; Hoffman Jon T., *Silk Chutes and hard fighting, U.S. Marine Corps Parachute Units in World War II*, History and Museum Division, HQ, USMC, Washington D.C. 1999; <https://www.warhistoryonline.com/world-war-ii/friendly-fire-airborne-assault-sicily.html>

⁶² Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 204 e segg., 218 e segg.; Costanzo Ezio, *L'estate del '43. I giorni di guerra a Paternò*, Catania, Le nove muse, 2001. Molony C. J. C., Flynn F.C., Davies H. L. & Gleave T. P. (2004) [1973], Butler Sir James (ed.), op. cit.; Ellis C., op. cit..

Il c.te l'8th Army britannica, Montgomery, aveva pianificato la conquista del ponte con truppe aviotrasportate e sbarchi dal mare.⁶³

I britannici lanciati correttamente finirono nell'area presidiata dal btg. mitraglieri paracadutisti avversario, in un aranceto a sud del fiume e appena a nord del campo trincerato, per coprire il lato sinistro della statale n. 114 da cui ci si aspettava l'arrivo del nemico. Comunque alcuni raggiunsero il ponte e rimossero le cariche di demolizione predisposte. Alle ore 0100 del 14 il gen. britannico Lathbury era riuscito a riunire un centinaio di uomini, coi quali tentò di prendere il ponte, mentre un'altra cinquantina, agli ordini del capitano Rann, si assicurava l'accesso nord del viadotto intorno alle 02 e 15. Altri alianti planarono nella zona, 4 vennero abbattuti e 4 finirono fra i paracadutisti tedeschi: gli uomini a bordo vennero catturati. A questo punto, col poco personale disponibile, venne lanciato l'assalto all'alba del 14.

I tedeschi intanto avevano lanciato in aree vicine il battaglione genio, che riordinatosi diresse alla volta del ponte, per rafforzarne le difese. Gli scontri proseguirono coi britannici progressivamente rinforzati dagli elementi sbandatisi e dispersi, che con la luce e guidati dagli spari, si unirono agli uomini di Lathbury. Questi peraltro, trovatosi a corto di munizioni, intorno alle 17 e 30 fece ripiegare le proprie unità su una vicina altura da cui, comunque, impedì ai tedeschi di piazzare le cariche di demolizione.

I britannici riuscirono a raggiungere la zona con fanterie e unità corazzate, e all'alba del 15 rinnovarono l'assalto, respinto dai difensori italo-tedeschi. Solo il 16, dopo pesanti bombardamenti navali e terrestri, e il superamento del Simeto in altro punto da parte di unità britanniche, i difensori ripiegarono per non essere avvolti a tergo, dopo aver subito e arrecato ingenti perdite, e aver guadagnato il tempo necessario a far affluire forze per consolidare la linea retrostante. In definitiva l'azione di assalto aereo condotta dai britannici non conseguì risultati atteso che non venne aperta la strada per Catania, e la coincidenza di due opposte azioni di aviolancio e aviosbarco deve ritenersi casuale.⁶⁴

CONCLUSIONI

Gli errori individuati

⁶³ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 207 e segg..

⁶⁴ Santoni A., op. cit.; The Public Record Office, Kew, Londra, *Diario di guerra della 1^ ...*, cit.; Verier M., op. cit.; *British Paratroops in action*, cit.; Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit.; Gregory B., op. cit.. <https://italianiinguerra.wordpress.com/2018/07/14/diavoli-verdi-contro-diavoli-rossi-la-battaglia-del-ponte-di-primosole/>

In Sicilia tentare di sfruttare le ore di buio per la fase della presa di terra delle unità aviotrasportate si rivelò azzardo eccessivo, alla prova pratica. Le perdite si rivelarono percentualmente più pesanti di quelle sino ad allora sostenute con lanci e aviosbarchi diurni, fatta eccezione per l'Operazione *Merkur* a Creta, ma si dovette ritenere che il problema non fosse dipendente dalla scelta in sé, quanto dall'errata esecuzione delle operazioni e da carenze di coordinamento, avendo operato in un contesto articolato e assai complesso.

Per la conquista di Creta la 7^a *FliegerDiv.* tedesca aveva perso più del 60% del proprio personale, ma i combattimenti affrontati in Sicilia dagli aviotrasportati non ebbero la stessa violenza di quelli svoltisi sull'isola greca. Il rapporto statunitense sulle operazioni aviotrasportate in Sicilia, stilato dal *Fifth Army Airborne Training Center*, fu estremamente severo; si osservava che la 82nd “era in superbe condizioni fisiche e di addestramento, [ma] non era in grado di condurre operazioni aviotrasportate su larga scala per l'inadeguatezza del 52nd Troop Carrier Wing. L'addestramento era carente e quello relativo all'impiego degli alianti, praticamente nullo”.

Aver individuato carenze di addestramento e coordinamento – basti rammentare gli errori di navigazione dei piloti e gli episodi di *friendly fire* da parte degli artiglieri della contraerea⁶⁵ – fornì la convinzione che sarebbe stato sufficiente perfezionare tali aspetti per superare le delineate criticità. I pianificatori alleati rimasero pertanto convinti della bontà della scelta dell'arco notturno, come dimostra il fatto che i successivi aviolanci e aviosbarchi – a Salerno e in Normandia – continuarono ad essere condotti di notte.

Si pensava che, se i *pathfinders* avessero raggiunto le zone di lancio/sbarco, queste sarebbero state rese ben individuabili per i piloti di velivoli e alianti.⁶⁶ Contestualmente, se la navigazione fosse stata condotta in modo corretto, i velivoli avrebbero sorvolato quelle zone.⁶⁷ Le difese, se non si fossero trovate i velivoli sulla verticale, avrebbero avuto difficoltà a reagire, inoltre, per via della scarsa visibilità e dell'ora notturna, avrebbero faticato a contrastare discesa, riordinamento e movimento degli aviotrasportati. Molti “se”, da superare con una più accurata pianificazione.

Si ritenne che sarebbe stato pertanto possibile ridurre le elevate percentuali di perdite con piloti più preparati, e attraverso misure di coordinamento perfezionate. In seguito, peraltro, emerse che già nel corso di esercitazioni condotte

⁶⁵ Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., pp. 423 e segg..

⁶⁶ Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op. cit., pp. 42 e segg..

⁶⁷ Rottman G. G., Quarrie B., Antill P. D., Smith C., Zaloga S., Moreman T., Badsey S., op. cit., pp. 43 e segg..

prima del 20 giugno 1943, fosse stata riscontrata una carente preparazione degli equipaggi del 52nd Troop Carrier Wing, ma si fosse deciso di condurre comunque l'operazione. Questo elemento getta una luce sinistra sulle scelte dei pianificatori e dei comandanti, ad altissimo livello, che decisero di procedere ugualmente al lancio notturno già accantonato – come accennato in precedenza – in Tunisia. Furono infatti accettate criticità e un tasso di logorio ignoti, alla luce degli analoghi elementi noti o stimabili con buon grado di approssimazione in caso di lancio diurno.

Resta peraltro un punto fermo: a fine luglio 1943, nella relazione che produsse nell'immediatezza del cimento, il gen. Matthew Ridgway, c.te l'82nd, scrisse che l'operazione aveva “*dimostrato al di là di ogni dubbio che l'Air Force ... al momento non è in grado di lanciare un singolo battaglione con la dovuta precisione*”. Un giudizio duro, ma giustificato: il pesante sacrificio subito dalle unità aviotrasportate in fase di presa di terra non poteva certo addebitarsi a loro e alla pianificazione tattica. Considero tatticamente corretta la fase d'immissione delle forze perché LZs e DZs erano state scelte con cura, in modo da favorire la manovra delle truppe sbarcate dal mare, mentre a livello operativo forse vi sarebbe qualcosa da eccepire sul fatto di aver impiegato uno strumento non del tutto adeguato.

Dal canto suo il col. Hellmut Bergengruen, effettivo allo stato maggiore della PzDiv. (della Luftwaffe) Hermann Göring, scrisse che l'aviolancio “*eseguito alle spalle delle unità Costiere [italiane], ma davanti alle unità tedesche, avesse influito assai poco sulla condotta della battaglia*”, ammettendo, con un pizzico di arroganza, che avesse potuto creare scompiglio solo fra le truppe italiane. Dello stesso parere sull'efficacia dell'aviolancio il GeneralMajor Fries, c.te la 29^a PzGrenDiv., il quale si astenne dal far riferimento agli italiani, come fatto dal Bergengruen. Di opposto avviso il comandante tedesco in Italia, il Feldmarshall Kesselring, che riteneva che i paracadutisti alleati avessero rallentato il movimento delle unità mobili italo-tedesche.⁶⁸

È infine interessante rilevare che Eisenhower scrisse ufficialmente di non credere nelle aviotruppe così come erano state concepite, ritenendo preferibile che non fossero riunite in divisioni e rimanessero organizzate a livello battaglione per condurre azioni puntiformi e contratte nel tempo. Anche le autorità militari statunitensi ebbero per qualche tempo dei ripensamenti sull'impiego su

⁶⁸ La diffusa abitudine da parte di scrittori di nazionalità diverse e nemiche fra loro durante la 2^a GM., di screditare le unità italiane, ha sovente determinato reazioni sdegnate da parte di militari e storici italiani. Peraltro, ancorché motivato da armamento e equipaggiamento ampiamente deficitari, in più casi si ebbe effettivamente a rilevare il crollo di unità italiane. Ancorchè si siano verificati episodi caratterizzati da grande combattività e capacità di sostenere sacrifici da parte delle truppe del Regio Esercito, è difficile sostenere che l'atteggiamento di tedeschi e alleati sia stato immotivato e legato a facili banalizzazioni.

larga scala della specialità.⁶⁹ Non sarebbe accaduto di fronte a un successo pieno, con sacrifici contenuti. A guardar bene, non era una bocciatura della specialità, ma un orientamento volto a preservare truppe scelte e preziose. Inquadrarle in grandi unità ne favorì infatti l'impiego prolungato come semplici unità di fanteria. Ricordiamo, ad esempio, i criteri d'impiego dei nostri arditi, che ne prevedevano il ritiro dopo l'azione episodica, almeno fino a quando non furono costituite le divisioni e il corpo d'armata *d'Assalto*.⁷⁰

I fattori del "successo"

Era comunque finita bene.

Lo strapotere del fuoco aeronavale, unito a pochezza e rarefazione delle difese e alle cospicue forze sbarcate che operarono un rapido ricongiungimento, avevano mascherato le difficoltà sofferte dagli aviotrasportati. La componente umana, in campo italiano, era stata caratterizzata da qualità media non eccelsa, con molti riservisti anziani assai poco motivati, e comandanti e ufficiali sovente richiamati dal congedo, con una percentuale notevole di personale *di complemento*. L'Isola aveva sofferto particolarmente le privazioni determinate dal conflitto e gran parte della truppa, originaria della regione, era più preoccupata per la propria famiglia che per l'esito della guerra, considerata irrimediabilmente perduta.⁷¹ Ove le aviotruppe avessero incontrato un avversario determinato come i neozelandesi e le altre unità del Commonwealth del gen. Freyberg a Creta, oltre alle perdite dovute a incidenti in atterraggio e alla contraerea, avrebbero sofferto danni ulteriori nei combattimenti.

Sbarco di Salerno – Operazione Avalanche

A Salerno, nel corso dello sbarco che seguì l'annuncio da parte degli alleati dell'armistizio di Cassibile, che determinò l'uscita – momentanea – di scena dell'Italia, il *504th PIR* del col. Tucker fu lanciato a mezzanotte fra 13 e 14 settembre, per fornire rinforzi alle truppe sbarcate il 9, pesantemente impegnate dai tedeschi. La notte successiva toccò a 2100 uomini del *505th PIR* del col. Gavin, lanciati da 120 *Dakota*. Fu trasportato con gli alianti, nell'occasione, anche il *325th Glider Inf. Rgt.*, sempre dell'*82nd*. Si ripeté l'esperienza d'impegnare

⁶⁹ Ridgway to AFHQ, 26 Jul 43, sub: *Analysis of Methods of Employment of 82nd AB Div*, in Seventh Army 373 file labeled *Parachute Air Support*; Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit.; Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit., p. 157 e 425 e segg..

⁷⁰ Di Martino Basilio – Cappellano Filippo, *I Reparti d'Assalto Italiani nella Grande Guerra (1915-1918)*, SME-Uf. Sto. Roma, 2007.

⁷¹ Santoni A., .op. cit..

l'arco notturno, perfezionando la pianificazione ritenuta valida in Sicilia, ma il paracadute fu impiegato sostanzialmente come un mezzo per prender terra, in area controllata da forze amiche: non si possono fare paralleli con l'esperienza di *Husky*. L'immissione delle forze non fu contrastata e non si ebbero danni da *friendly fire*, questa volta il vero problema avrebbe iniziato a delinearci solo una volta giunti a terra.

Più rischioso fu l'aviolancio notturno del 509th PIR dell'82nd, dietro le linee tedesche nei pressi di Avellino. Non vi erano obiettivi predefiniti da occupare, pertanto potremmo assimilare l'azione alla moderna *interdizione d'area*, come viene definita la guerriglia condotta con forze regolari, e 46 aerei lanciarono 600 uomini su 25 chilometri quadrati di campagna, sbagliando a volta nell'individuare le *Drop Zones*. Il gen. Mark Clark, c.te la 5th Army USA, sostenne nella sua Relazione Ufficiale che anche in questo modo i paracadutisti, operando in piccoli gruppi, fossero riusciti ad attaccare efficacemente i convogli tedeschi diretti al fronte e a creare scompiglio. Consapevole dei rischi, valutò a posteriori l'azione del 509th come un successo, avendo ottenuto il risultato previsto. Dopo 2 mesi l'80% del reparto era al sicuro nelle linee americane, per cui si può sostanzialmente convenire con tale valutazione, alla luce delle perdite sostenute in Sicilia.⁷²

Durante l'operazione *Avalanche* non si registrarono particolari problemi, avendo utilizzato zone sotto controllo amico o distanti da unità avversarie. Oltretutto l'impiego cui venne destinato il 509th non richiedeva una particolare precisione: dovendo sviluppare azioni di disturbo i paracadutisti erano stati svincolati da precisi obiettivi puntiformi e godettero di grande libertà d'azione. La campagna d'Italia vide in seguito un analogo impiego anche per due piccole unità italiane inserite nel dispositivo alleato, lo *Squadrone "F"* e la *Centuria Nembo*. Presero parte nell'aprile 1945 all'operazione *Herring* che prevedeva un aviolancio notturno nelle retrovie tedesche, nella zona di Poggio Rusco, seguito da sabotaggi, imboscate e altre azioni di disturbo. Va comunque ammesso che il dispositivo avversario era sfaldato e in ripiegamento, e il limitato numero di paracadutisti e la loro infiltrazione polverizzata sul terreno, ne agevolavano le manovre volte a sottrarsi alla reazione avversaria. Ad ogni modo le perdite italiane furono sensibili, intorno ai 30 morti.⁷³

⁷² Clark Mark, *Le campagne d'Africa e d'Italia della 5^a Armata americana*, Gorizia, Ed. goriziana, 2010 [1952]; Morris Eric, *La guerra inutile. La campagna d'Italia 1943-45*, Milano, Longanesi, 1993.

⁷³ I numerosi Caduti possono essere motivati con l'ordine ricevuto dalle unità tedesche di non catturare prigionieri, ma procedere alla soppressione di feriti e prigionieri. Bonciani C., *Squadrone F*, Vallecchi, Firenze, 1946; Battistella D., *Squadrone Folgore 1943-1945*, Mursia, Milano 2015.

Le esperienze maturate in Sicilia avrebbero dovuto condurre alla soluzione dei numerosi inconvenienti che avevano contribuito a elevare il prezzo di sangue pagato dalle unità aviotrasportate. Era stata compresa la necessità di un più accurato addestramento degli equipaggi di volo, dell'impiego di tecnologia per aiutare la navigazione notturna, di segnalare meglio le zone di lancio e di atterraggio, di efficaci accorgimenti per il riconoscimento dei velivoli e di stringenti misure di coordinamento per limitare il pericolo del cd. "fuoco amico". Si ritenne pertanto che, adottati tutti questi provvedimenti e perfezionato l'affiatamento fra le varie componenti, la scelta dell'arco notturno per l'inserzione delle truppe potesse essere vincente vincente. Fu una conclusione basata su ragionamenti di carattere scientifico, che non teneva conto di uno dei parametri fondamentali delle grandi operazioni militari: la confusione. Irrazionale, imprevedibile, irrisolvibile. Una volta avviata la macchina era sufficiente un leggero disguido, magari aggravato dalla reazione nemica, perché avesse ricadute tali da innescare un effetto di moltiplicazione degli inconvenienti fino a rendere ingestibile l'intero quadro della manovra.

A quel punto, per i pianificatori più attenti, il successo finiva per dover essere affidato alla ridondanza dello strumento aviotrasportato, da calibrare in eccesso al fine di tener conto di quello che potremmo definire "logorio da immissione", nella consapevolezza dell'inutilità di qualsiasi provvedimento volto a correggere l'andamento dell'azione oltre un determinato limite. Bisognava impiegare dispositivi rinforzati, accettare elevati tassi di perdite dei reparti, particolare che non era ostensibile in pubblico, anche se risulta nella relazione riservata del gen. Ridgway.⁷⁴

Il D-Day e Market Garden

Lo sbarco in Normandia,⁷⁵ per quanto attiene le aviotruppe, fu il banco di prova dell'impossibilità di risolvere i problemi connessi agli aviolanci/aviosbarchi di massa, notturni. Fu giocoforza ammettere dopo tale ulteriore, sanguinosa, esperienza, che al momento, non si disponesse di una tecnologia capace di consentire – a basso costo – il rischieramento di grossi complessi di forze utilizzando la *terza dimensione*, in ore notturne. Questa volta la 6th Airborne britannica soffrì meno problemi, ma 82nd e 101st statunitensi (circa 9000 u. ciascuna) furono sparpagliate per i soliti errori di navigazione su un'area larga circa 1000 km². Per quanto riguarda le forze statunitensi sbarcate con alianti, solo

⁷⁴ Ridgway to AFHQ, 26 Jul 43, sub: *Analysis of Methods* ..., cit.; Garland A. N. & McGaw Smith H., op. cit..

⁷⁵ Collins Larry, *D-Day. La storia segreta*, Milano, Mondadori, 2005; Ambrose Stephen E., *D-Day - Storia dello sbarco in Normandia*, Milano, Rizzoli, 2002; Verier M., op. cit..

nella fase di atterraggio soffrirono l'11% di attrito. Dopo 24 ore la 82nd riuscì a riunire il 33% della propria forza e la 101st il 38%, solo 3000 uomini. I morti tra le fila di quest'ultima furono circa 2000.

La "2^a ondata" di alianti avrebbe potuto trarre vantaggio dalla luce del giorno, ma le zone di atterraggio erano ancora teatro di combattimenti e i nuovi giunti non ebbero vita facile, perdendo fra morti e feriti almeno 200 uomini.

Le dimensioni del dispositivo impiegato, e l'aggressività innata del fante aviotrasportato, anche in questo caso consentirono comunque di sviluppare attività di disturbo e sabotaggio, e di conquistare gran parte degli obiettivi previsti per isolare la testa di sbarco, il prezzo tuttavia fu elevato.⁷⁶

Market Garden, l'operazione che nel settembre 1944 doveva consentire di superare il Reno, vide infatti il ritorno al lancio di massa diurno. Il piano prevedeva la conquista – in Olanda – dei ponti sui fiumi Reno, Waal, Mosa e su canali di rilievo. Con l'eccezione dei casi in cui le truppe aviotrasportate finirono su quelle tedesche, colpevolmente non rilevate durante l'attività d'*intelligence*, l'immissione delle forze fu caratterizzata da sostanziale successo, favorito dall'assoluto dominio del cielo. Si ebbe a lamentare un fallimento – in termini di mancato assolvimento del compito – nel settore ove si preferì (o fu gioco-forza) sbarcare le truppe ad eccessiva distanza dall'obiettivo principale, il ponte di Arnhem, in Olanda, che divenne il simbolo dell'intera operazione. Il tempo necessario a riordinarsi e raggiungere l'obiettivo fu sfruttato dai tedeschi per interdire la progressione della 6th *Airborne Div.* britannica, oltre 8000 uomini, che dopo 10 giorni di combattimenti cessò di esistere.⁷⁷

La successiva Operazione *Varsity*, con la quale gli alleati riuscirono ad attraversare il Reno, iniziò il 23 marzo 1945 e vide ancora lanci diurni, oltre al più grande spiegamento di forze aviotrasportate, infiltrate tuttavia dopo l'inizio del forzamento del fiume da parte delle forze di terra, onde evitare che potessero rimanere isolate per un periodo di tempo eccessivo, come era accaduto in *Market-Garden*.

Forse era un sogno impossibile un'operazione di aviolancio e aviosbarco di massa, a costo limitato, contro un avversario in possesso di potenziale cospicuo.

⁷⁶ Ryan Cornelius, *Il giorno più lungo. 6 giugno 1944*, Milano, BUR Storia, 2007; Carell Paul, *Sie kommen! Il giorno più lungo visto dai tedeschi*, in *Pocket guerra*, Milano, Longanesi, 1975; Molinari Andrea, *Storia dello sbarco in Normandia*, Milano, H&W, 2007; Ambrose Stephen E., op. cit.; Verier M., op. cit.; Gregory B., op. cit..

⁷⁷ Di 10.300 che furono aviolanciati e aviosbarcati ad Arnhem solo 2.587 fecero rientro nelle linee alleate. Verier M., 82nd ... cit.; Ryan Cornelius, *Quell'ultimo ponte*, BUR, Milano, Rizzoli, 2001; Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit.; Badsey Stephen, *Operazione Market Garden*, Osprey Publ./RBA Italia, 2009; Liddell Hart Basil H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1996; Gregory B., op. cit..

L'unica verità inoppugnabile, ancorchè banale, alla luce dei fatti, cui erano pervenuti già i vertici militari tedeschi dopo Creta.⁷⁸

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. *Corpi d'élite delle forze armate italiane*, Fascicolo 1, Hachette Fascicoli, 2010.
- Ambrose Stephen E., *D-Day - Storia dello sbarco in Normandia*, Milano, Rizzoli, 2002.
- Arena Nino, *I Paracadutisti*, Albertelli, 1996, e *Assalto Dal Cielo, Storia delle truppe aviotrasportate (1939-1945)*, Mursia, 1998.
- Arena N., *I fanti dell'aria da Castel Benito ad Aziza in Libia 1938-1941*, Editore Eurographis Bologna.
- Atkinson Rick, *Il giorno della battaglia. Gli Alleati in Italia 1943-1944*, Milano, Mondadori, 2008. Badsey Stephen, *Operazione Market Garden*, Osprey Publ./RBA Italia, 2009.
- Battistella D., *Squadrone Folgore 1943-1945*, Mursia, Milano 2015.
- Beevor Antony, *Creta 1941-1945. La battaglia e la resistenza*, BUR, 2012.
- Bonciani C., *Squadrone F*, Vallecchi, Firenze 1946.
- Brongers E. H., *The Battle for the Hague 1940*, Uitgeverij Aspekt BV, 2004.
- Carell Paul, *Sie kommen! – Il giorno più lungo visto dai tedeschi*, in *Pocket guerra*, Milano, Longanesi, 1975.
- Clark Mark, *Le campagne d'Africa e d'Italia della 5ª Armata americana*, Gorizia, Ed. goriziana, 2010 [1952].
- Collectif, *Histoire des parachutistes français*, Société de Production Littéraire, 1975.
- Collins Larry, *D-Day. La storia segreta*, Milano, Mondadori, 2005.
- Costanzo Ezio, *L'estate del '43. I giorni di guerra a Paternò*, Catania, Le nove muse, 2001.
- Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study, Airborne Operation – A German Appraisal*, Oct 1951.
- Dildy Douglas C. (2007). *Denmark and Norway 1940: Hitler's boldest operation*. London: Osprey Publishing Ltd.
- Dunstan Simon, *Fort Eben Emael - The key to Hitler's victory in the West*, Oxford, Osprey Publishing.

⁷⁸ Dept. of the Army Pamphlet N. 20-132, *Historical Study*, ..., cit..

- Ellis Chris, *7th Flieger Division*, Ian Allan Publ., 2002.
- Faldella Emilio, *Sicilia. Lo sbarco e la difesa dell'isola*, Ed. L'Aniene, Roma, 1956.
- Ferrando P. G., *I Fanti dell'aria*, Rivista militare, luglio-agosto 2008.
- Garland Albert N. & McGaw Smith Howard, *Sicily and the Surrender of Italy*, Center of Military Story, US Army, Washington D.C. 1993.
- Girlando R., *I paracadutisti libici. Immagini e commenti storici*, Editrice New Italia, Roma, 2006.
- Gregory Barry, *British Airborne Troops*, McDonald Illustrated War Studies, 1974.
- Hoffman Jon T., *Silk Chutes and hard fighting, U.S. Marine Corps Parachute Units in World War II*, History and Museum Division, HQ, USMC, Washington D.C. 1999.
- Keegan John, *La seconda guerra mondiale*, Rizzoli, 2000.
- Liddell Hart Basil H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, 1995.
- Lunde Henrik Olai, *Hitler's Pre-Emptive War: The Battle for Norway 1940*; Casemate Publishers, nov. 2010.
- Marzilli Marco, *Paracadutisti tedeschi (1936-1945)*, Ed. Chillemi, 2009.
- Molinari Andrea, *Storia dello sbarco in Normandia*, Milano, H&W, 2007.
- Molony C. J. C., Flynn F.C., Davies H. L. & Gleave T. P. (2004) [1973], Butler Sir James (ed.), *The Mediterranean and Middle East: The Campaign in Sicily 1943 and The Campaign in Italy 3 September 1943 to 31 March 1944, History of the Second World War, United Kingdom Military Series, vol. V (pbk. repr. Naval & Military Press ed.)*, Uckfield, UK: HMSO.
- Morris Eric, *La guerra inutile. La campagna d'Italia 1943-45*, Milano, Longanesi, 1993.
- Patricelli Marco, *Liberate il Duce*, Milano, Mondadori, 2002.
- Quarrie Bruce, *German Airborne Divisions, Blitzkrieg 1940-41*, Osprey Publ., 2004.
- Quarrie Bruce, *German Airborne Troops 1939-45*, Oxford, Osprey Publ., 2007.
- Ridgway to AFHQ, 26 Jul 43, sub: *Analysis of Methods of Employment of 82nd AB Div*, in Seventh Army 373 file labeled *Parachute Air Support*.
- Rottman Gordon G., Quarrie Bruce, Antill Peter D., Smith Carl, Zaloga Steve, Moreman Tim, Badsey Stephen, *Airborne. World War II, Paratrooper in Combat*, Julie Guard Ed., Osprey Publ., UK, 2007.
- Rottman G., Takizawa A., *I paracadutisti giapponesi della seconda guerra mondiale*, Osprey Publ./RBA Italia, 2012.
- Rottman G., *Una testa di ponte per la conquista delle Marianne*, Osprey Publ./RBA Italia, 2009.

- Ryan Cornelius, *Il giorno più lungo. 6 giugno 1944*, Milano, BUR Storia, 2007.
- Ryan Cornelius, *Quell'ultimo ponte*, BUR, Milano, Rizzoli, 2001.
- Santoni Alberto, *Le Operazioni in Sicilia e Calabria*, SME-Uf- Sto., Roma, 1983.
- The Public Record Office, Kew, Londra, *Diario di guerra della 1^ Divisione Aviotrasportata, "Draft Outline Plano of 1st (Br) Airborne Division"*, 12 maggio 1943 PRO (WO 169/8666).
- Valenti Alessandro, *Alessandro Tandura. Due centimetri più alto del Re. Dal Piave a Birgot*, Vittorio Veneto, Kellerman, 2006.
- Verier Mike, *82nd Airborne Division*, Ian Allan Publ., 2001.
- Zaloga Steven J., *Ardenne I - A Saint Vith inizia l'offensiva*, Osprey Publ./RBA Italia, 2009.
- British Paratroops in action*, Squadron/Signal Publ., Carrollton, TX, 1989.