

Parte Prima

Sintesi Storica

Dalla costituzione alla ristrutturazione

La Brigata Paracadutisti fu costituita il 1° gennaio 1963 sulla base delle esperienze maturate dal 1° Gruppo Tattico Paracadutisti nel quadriennio precedente e fu posta alle dipendenze dello Stato Maggiore Esercito. La decisione fu assunta dal Capo di SME, Gen Aloia. Allo scopo di trarre elementi di valutazione il Gen Aloia si era recato in visita, nell'estate del '62, alla base di Fort Bragg negli Stati Uniti ove erano dislocati:

- la 82^a Divisione Airborne;
- la Special Warfare School (Scuola della Guerra Speciale) appena potenziata dal Presidente Kennedy per far fronte agli impegni in Viet Nam;
- il Comando dell'Esercito Strategico Statunitense.

In quella visita il nostro Capo di SME era accompagnato dall'Addetto Militare Italiano a Washington, Col. Medaglia d'Oro al Valor Militare (MOVIM) Alberto Li Gobbi, che avrebbe poi assunto il Comando della Brigata nel 1966.

L'assunzione dell'assetto ordinativo, destinato a rimanere pressoché immutato per oltre 12 anni, fu graduale e impegnò l'intero anno 1963: Comando Brigata e Quartier Generale; 1° Reggimento Paracadutisti su : Compagnia Comando Reggimentale, II° e V° Battaglione Par., Cp mortai da 120; Battaglione Carabinieri Par.; Battaglione Sabotatori Par.; Gruppo di Artiglieria Par. su due Batterie obici da 105/14 di ideazione e fabbricazione italiana.

In particolare:

- il 1° gennaio 1963 ebbero vita il Cdo B. par. a Pisa e il 1° Rgt. a Livorno ove era già dislocato il Btg. Sab. che era stato formato nel 1961;
- il 1° giugno fu costituito a Livorno il Gr. Art. par. sulla base della preesistente 1^a Btr.;
- la Cp. CC fu trasformata in Btg. in luglio, a Livorno;
- in ottobre ebbe vita a Pisa il QG.

Il Cdo B. par. si trasferì a Livorno all'inizio del 1964 nella storica Villa Orlando ove ha

sede tuttora e che ha assunto, dal 1980, la denominazione di Caserma "MOVIM Costantino e Marescotti Ruspoli".



Gen. Magri, primo Cte della B. par.

Tutte le altre unità, compreso il QG dall'inizio del 1964, furono dislocate alla Caserma "MOVIM Paolo Vannucci".

Il Centro Militare di Paracadutismo, già divenuto Centro di Addestramento di Paracadutismo (CAPAR) nel 1962 alle dipendenze del Comandante designato della B. rimase in tale rapporto fino al dicembre 1963 quando, trasformato in Scuola Militare di Paracadutismo (SMIPAR), passò agli ordini dell'Ispettorato di Fanteria, mantenendo alle dirette dipendenze la Cp. Aviorifornimenti, pedina fondamentale per l'aviolancio di materiali in Zona di Combattimento, l'Ufficio Studi ed Esperienze e il Btg Addestramento Reclute.

Il Gr. di Art. par. fu poi trasferito a Pisa, Caserma "MOVIM Giampaolo Gamerra", con la SMIPAR dal 1966 al 1968. Rientrato alla "Vannucci" nell'estate del 1968, fu destinato in via definitiva alla Caserma "Carlo Pisacane" che assunse poi la denominazione di Caserma "MOVIM Mario Giaretto".

Le uniche varianti organiche successive, fino alla ristrutturazione, furono le seguenti:

- la formazione della Cp. Manutenzione di B. nel 1965, a Livorno;

- la costituzione di una Sezione Elicotteri di Uso Generale sull' aeroporto di Pisa, nel 1966;
- la trasformazione della Sez. Elc. in Reparto Aviazione Leggera, su una componente ad ala rotante e una ad ala fissa, nel 1967.

Il numero del Rgt. (1°) era tratto da quello che fu costituito per primo alla Scuola di Tarquinia. I numeri dei Btg. (2° e 5°) erano appartenuti ai Btg. di testa dei Rgt.(187° e 186°) della Divisione Folgore di El Alamein.

Furono eventi particolarmente significativi di quegli anni:

- la consegna della Bandiera di Guerra al 1° Rgt. par. il 12 maggio 1963 a Livorno (madrina della Bandiera, la madre di Paolo Vanucci);
- il conferimento delle MOVVM ai Rgt. della Divisione Folgore di El Alamein (186°, 187° e 185° Art.), due delle quali assegnate alla Bandiera del 1° Rgt.. par. e una, temporaneamente, alla Bandiera della Scuola di Artiglieria, il 4 novembre 1963, a Roma, da parte del Presidente della Repubblica Segni;



- la consegna della Bandiera di Guerra (con MOVVM) del 185° Rgt. Art. della Divisione Folgore al Gr. Art. par. il 18 dicembre 1966 a Livorno (madrina, la signora Anna Maria Gamerra);
- l'attribuzione del nome di Folgore alla B. par. il 10 giugno 1967 per decisione del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Gen. Vedovato;
- la consegna del basco amaranto ai Paracadutisti da parte del Presidente della Repubblica Saragat, il 1° luglio 1967, a Pisa--San Rossore, in occasione della esercitazione "Aquila Rossa";



- l'adozione di nuovi distintivi: quelli metallici (brevetto e mostrine), in sostituzione di quelli di panno ricamato, dalla fine del 1963; lo scudetto nel quale spicca la Folgore, dal marzo 1968;
- la deposizione di una corona di alloro sulla tomba di Dante a Ravenna, nel settimo centenario della nascita del poeta, nel corso di una scuola di tiro contro carri al poligono di Foce Reno nell'aprile 1965 (nella stessa circostanza i Paracadutisti rendevano omaggio al monumento ad Anita Garibaldi).

Nel periodo in esame(1963/1975) militarono tra i Quadri della Grande Unità numerosi ex combattenti, tra i quali tutti i Comandanti della Brigata:

- Gen Magri, decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare (MAVM) nella campagna di Russia;
- Col Mascaretti, combattente per la libertà con la Divisione Nembo e con il Gr di Combattimento Folgore;
- Gen Li Gobbi, decorato di 2 MBVM e 2 MAVM nella 2^ G.M. ; di MOVVM nella lotta per la libertà;
- Gen Brandi, decorato di MOVVM ad El Alamein;
- Gen Gambarotta, decorato di MAVM, e Gen Salmi, combattenti per la libertà.

La formula già collaudata per il reclutamento dei militari di truppa, fondata sulla ferma obbligatoria ma sulla scelta volontaria del paracadutismo, coniugata con una severa selezione psico-fisica protratta fino al momento del "grande salto", assicurava alla Brigata la disponibilità della migliore gioventù del nostro Paese, tratta da tutti gli strati sociali e da tutte le regioni, ed un livello molto elevato di gruppo che consentì, tra l'altro, di superare senza dan-

ni le profonde mutazioni connesse con il “sesantottismo” e successive.

I Carabinieri e i Sabotatori si avvalevano di sistemi di reclutamento e formativi a sè stanti, che saranno presi in esame a parte.

Fino agli anni 80 le unità par. furono le uniche ad indossare l'uniforme mimetica.

Negli anni 60 non intervennero varianti sostanziali alla dottrina, all'addestramento e all'impiego delle Aviotruppe. La B. par., riserva strategica dello SME, manteneva un'aliquota delle proprie forze (il 2° Btg. par.) precettata per l'assegnazione alla NATO. Le rimanenti unità, classificate “altre forze per la NATO”, erano a disposizione delle Autorità Nazionali. Il tema dominante era costituito dall' impiego del Gruppo Tattico par. al livello di Btg. in Zona di Combattimento, per la occupazione o conquista preventiva di obiettivi della esplorazione, nel contesto di una azione di Presa di Contatto e Frenaggio. Tutte le maggiori esercitazioni in ambito nazionale e NATO erano impostate su quel tema.

Le esercitazioni erano svolte:

- con i Quadri (EQ) o con i Posti Comando(EPC);
- con le truppe, in bianco o a fuoco, a seguito, o non, di aviolancio, a seconda della disponibilità di zone di lancio e di poligoni.

L' optimum si realizzava quando zona di lancio e poligono erano disponibili in rapporti di spazio accettabili.

Tutti i campi d'arma si concludevano con una esercitazione a fuoco di Gruppo Tattico al livello di Battaglione a seguito di aviolancio, spesso supposto, preceduta da altre esercitazioni minori.

Tra le esercitazioni principali, con l' impiego di oltre 30 velivoli C119, ricordiamo:

- la “Corazza Alata”, in bianco e con aviolancio, nell'area del Cellina-Meduna (PN), in cooperazione con unità corazzate, nel 1963;
- la “Soutex 63”, in ambito NATO, nel settembre 1963, in condizioni meteo particolarmente avverse a causa del forte vento che causò decine di feriti in atterraggio;
- la “Corazza Alata II”, nell' estate del 1964, ancora sul Cellina-Meduna;

- la “Vedetta Apula”, nel 1965, sulla soglia di Spinazzola (BA), alla presenza del Presidente del Consiglio Moro;
- la “Gladio Alato” nel 1965 a fuoco e con aviolancio sul poligono di Monte Romano, alla presenza del Capo di SME;
- la “Aquila Rossa”, nel 1967, a fuoco e con aviolancio a San Rossore (PI), alla presenza del Presidente della Repubblica Saragat;
- la “Grano Maturo”, nel 1968 lungo la riva destra del f. Po, che prendeva in esame l'ipotesi di impiego di un Gruppo Tattico par. per la realizzazione di una zona cuscinetto in Medio Oriente, in una situazione assimilabile a quella attuale (l'aerotrasporto sostituì poi l'aviolancio a causa delle condizioni meteo particolarmente avverse);
- la “Dawn Patrol 70”, sul Cellina-Meduna, in cooperazione con una Brigata par. statunitense proveniente dalla Germania e con forze meccanizzate e corazzate nazionali.

Quest'ultima esercitazione fu il canto del cigno del C119 che fu osservato con qualche sufficienza perché posto a confronto con i quadriturboreattore C141 e con i quadriturboelica C130 esibiti dagli USA e provenienti da Francoforte (Ger).

A premessa delle principali esercitazioni a seguito di aviolancio veniva adottato il lancio della pattuglia guida con il metodo del CARP (calculated air release point – punto di rilascio aereo calcolato). Un velivolo isolato, con a bordo la pattuglia guida, effettuava l'avvicinamento a bassissima quota, radendo il suolo. Giunto in zona di lancio, l'aereo attuava un'impennata di 12 secondi per portarsi a quota di lancio (1000 ft/300 m) senza avvalersi di alcun segnale o comunicazione predisposti a terra. In pochi secondi con l'aereo a quota e velocità(120 kts) costanti avveniva il lancio della pattuglia che era immediatamente seguito da una brusca picchiata del velivolo per lo scampo con modalità analoghe, ma con rotta diversa, a quelle dell'avvicinamento. La manovra esigeva piloti di eccezione. Lo straordinario pioniere di quella attività fu il Comandante del Reparto Volo della 46^a Aerobrigata, Col. pil. Perrone Compagni.

Venivano svolte anche esercitazioni aperiodiche di prontezza operativa su allarme, denomi-

nate “Drowsy Dog”, attivate dai vari livelli di Comando presso tutti i reparti della Brigata.

I poligoni impiegati in quel periodo furono: Le Palazzine (LI), Le Grepole (PI), Fossola (MS), Foce del Serchio (LU), Poggio al Cerro (PI), Foce del Reno(RA), Pian di Spille (VT), Roccapietracassia(PI), Libro Aperto(PT), Monte Falterona, Rotta dei Cavalli(AR), Monte Candà(BO), Poggio Fratone(PT), Carpegna(PS) e Monte Romano(VT).

Monte Romano dispone anche di una eccellente zona di lancio, mentre Carpegna e Poggio Fratone consentivano il lancio di piccole unità con paracadute speciali (a calotta variabile tipo “Lisi”, a fenditura o ad apertura comandata).

Le zone di lancio abituali, vicine alle sedi della Grande Unità, erano: Tassignano (LU), Altopascio (LU), Cecina (LI), Ampugnano e Pian del Lago (SI).

Meno frequentemente furono utilizzate: Frassineto (PI), Lecciaglie (LI) e Chianni (PI).

A raggio più ampio furono impiegate saltuariamente zone di lancio in ogni parte del territorio nazionale, dal Piemonte al Friuli, dall’Emilia Romagna alle Marche, dalla Puglia alla Sicilia e alla Sardegna.

Gli anni 60 registrarono altri eventi di rilievo:

- nel settembre 1963, la vittoria di una pattuglia della Folgore, al Comando del Ten Caselli, in una competizione di aviolancio, tiro e marcia zavorrata in Germania, tra Paesi della NATO;
- nel 1965, l’inaugurazione del centro di addestramento della B. par. intitolato al Par. MOVV Gerardo Lustrissimi, alla presenza del Capo di SME, sottolineando così la rilevanza attribuita all’addestramento individuale al combattimento e all’ardimento;
- nel 1965, la conquista della Coppa del Presidente della Repubblica da parte del 1° Rgt. par. dopo tre vittorie annuali consecutive in una competizione tra plotoni di tutti i Rgt. di Arma base d’Italia, nella quale i reparti erano chiamati a una serie di prove di efficienza operativa;
- nel 1966, l’intervento per il soccorso delle popolazioni di Firenze, della bassa Val d’Arno e dell’Ombrone in occasione dell’al-

luvione, nel quale si distinsero la neo costituita sezione elicotteri, elementi del Btg. Sab., del Gruppo Art. e del Plotone Pionieri del Genio;

- dal 1966 al 1970, il primo impegno operativo propriamente detto con la partecipazione di elementi dei Btg. Carabinieri e Sabotatori con compiti di antiterrorismo in Alto Adige, ove emersero l’efficienza di tutti e l’eroismo del Cap. CC Francesco Gentile (MOVV), del STen. Mario Di Lecce (MAVM), del Serg. Magg. Marcello Fagnani (MAVM) e del Serg. Olivo Dordi (MAVM), insieme all’Alp. Armando Piva (MAVM);
- nel 1969, il campo d’arma in Sardegna, raggiunta con un trasporto navale che impegnò navi dello Stato e private, con la utilizzazione dei porti di Livorno, Viareggio, Civitavecchia, Talamone e, nell’isola, di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Tortolì (all’esercitazione conclusiva a fuoco di Gruppo Tattico, con aviolancio, presenziò il Capo di SME, Gen Marchesi);
- il 23 ottobre 1969, in occasione della festa della Specialità, l’inaugurazione del monumento al Paracadutista, ideato dall’ing. Magg MAVM Paolo Caccia Dominioni, alla presenza del Cte del VI C.A. Gen. Amati e del Vice Presidente Nazionale dell’A.N.P. d’I Gen. Caforio;
- nel 1973 l’impresa della conquista dell’Everest da parte della spedizione del prof. Monzino, cui parteciparono il Cap. Fabrizio Innamorati del Btg. CC par, che raggiunse la vetta, e il Serg. Magg. Sandro Trentarossi del Btg. Sab., che fornì un validissimo contributo.

Alla fine degli anni 60 si manifestò una grave crisi nel trasporto aereo militare. Era terminato il periodo d’oro del CII9 che per ragioni di età, di avionica e di tecnologia, era ormai maturo per il pensionamento. Il “periodo d’oro” non deve tuttavia trarre in inganno. In realtà, il trasporto aereo non è mai stato in grado di soddisfare completamente le esigenze delle unità Par, nell’intera storia delle nostre Forze Armate. Si consideri che l’aviolancio di un Gr. Tat. al livello di Btg. dotato di un minimo di autonomia iniziale avrebbe richiesto ben 160 sorti-

te/velivolo del C119. L' Esercito aveva prodotto in quegli anni un cospicuo sforzo finanziario per acquisire i materiali di aviolancio necessari (paracadute umani e da carico, contenitori e piattaforme di vario tipo). Non si era però registrato uno sforzo parallelo nell'ambito della Aeronautica. Si tratta di decisioni non facilmente digeribili da parte dei Paracadutisti. Né si può accettare l'ipotesi giustificativa di un ricorso alla requisizione di aerei civili, stante la

per entrambi. Quella esperienza si concluse tragicamente il 9 novembre 1971 quando un velivolo C130 inglese, diretto in Sardegna, si inabissò nelle acque della Meloria (LI) con il suo carico di 46 Paracadutisti della Folgore e 6 aviatori Britannici. E' stata la più grave sciagura che ha colpito le nostre Forze Armate dopo il 2° conflitto mondiale. La vicenda e' stata narrata in un elaborato specifico edito dal Cdo B. Par.



Il Presidente Leone onora i caduti della Meloria insieme al Presidente Emerito Gronchi

loro non idoneità all'impiego per l'aviolancio.

Ma la situazione andò peggiorando perché l'acquisizione dei C130 e dei G222 presentò varie difficoltà, richiese tempi lunghi e non risultò poi quantitativamente risolutiva. Non si riuscì nemmeno in seguito a ripristinare i livelli di efficienza del precedente periodo.

In tale situazione la B. par. non esitò ad accogliere la proposta da parte inglese di inviare periodicamente formazioni di propri velivoli per aviolanciare in Italia (prevalentemente in Toscana, Sicilia e Sardegna) paracadutisti italiani: una soluzione addestrativamente vantaggiosa

A margine di questo episodio riportiamo per puro dovere di cronaca e per completezza di memoria una frase apparsa sul muro dello stadio di Livorno in quei giorni, che si commenta da sola e che fu condannata sia dalle Istituzioni locali, sia dalla pubblica opinione: " 46 paracadutisti morti = 46 fascisti in meno – niente lacrime".

Intanto maturavano nuove situazioni. In Medio Oriente si accentuava l'instabilità. Nel 1970 si verificava l'espulsione degli Italiani dalla Libia del Col Gheddafi.

L' esclusiva concentrazione delle nostre ipotesi operative in corrispondenza della soglia di Gorizia cominciava a perdere quota. La Folgore veniva sottratta alla dipendenza dal Cdo del VI Corpo d'Armata e passata a quella del Cdo Regione Militare Tosco Emiliana dal 1970.

Per sopperire alla carenza di aerei dell'Aeronautica Militare si accentuava il ricorso all'aeromobilità utilizzando i velivoli dell'ALE, organici e in rinforzo, sia per il trasporto e l'aviolancio, sia per il concorso di fuoco.

Nelle EQ e nelle EPC si cominciò a prendere in esame interventi per la difesa del territorio da aviosbarchi e sbarchi dal mare, in varie zone della penisola.

Si prospettarono forme particolari di lotta, quali la interdizione di area e la controinterdizione sia sul piano dottrinale, sia in quello esecutivo. Inizialmente si trattò di una iniziativa interna, per estensione delle esercitazioni invernali, consistenti in attività di pattuglie di combattimento ad ampio raggio che iniziavano con l'aviolancio nella zona di Siena, proseguivano con la esecuzione di atti tattici quali colpi di mano e imboscate e si concludevano con un prolungato scampo con le modalità della condotta evasiva/sopravvivenza fino al raggiungimento della sede stanziale, a Livorno.

Le forze erano alimentate esclusivamente con aviorifornimento notturno. L'impegno sul piano psicofisico era a livello di eccezione.

Le esercitazioni invernali divennero interdizione quando al concetto lineare del movimento subentrò quello areale e l'attività delle pattuglie, anziché indipendente, si tramutò in coordinata dalla presenza di un Cte di area costituito sulla base di un Cdo di Cp.. L' interdizione e la controinterdizione trovarono collocazione nella dottrina ufficiale verso la metà degli anni 80.

Solitamente la direzione delle esercitazioni era devoluta ai Cdi al livello di Btg., tra i quali il Gr. Art., mentre il Cdo B. si riservava interventi dall'esterno mediante l'impiego di aliquote del Btg. Sab. per le attivazioni. In alcuni casi, il Cdo B. assumeva la direzione dell'esercitazione, come avvenne all'inizio del 1975. In quella circostanza, il livello della competizione e dei risultati merita la qualifica di "storico". Vi operarono in ruolo di interdizione il 2° Btg. (Ten. Col. Milani), il 5° Btg. (Ten. Col. Chiabrera) e il Btg. Sab. (Ten. Col. Pollice). La controinterdizione fu affidata al Btg. CC (Ten. Col. Marchisio) e al Gruppo di Art. (Ten. Col. Giostra per il Ten. Col. Dario). Fu frequente la partecipazione di pattuglie della SMIPAR e del Btg. CC a esercitazioni di interdizione dirette dal Gr. Art. dopo un adeguato periodo di addestramento congiunto. L' interdizione di area presenta sostanziali analogie con la guerriglia condotta da forze regolari o con la guerra territoriale.

All'argomento sarà dedicata una trattazione specifica, nella Parte Terza.

Dalla ristrutturazione al crollo del muro di Berlino

Il periodo successivo ha inizio con la ristrutturazione dell'Esercito (1975) e si concluderà con il crollo del muro di Berlino (1989) che segna una trasformazione senza precedenti del quadro strategico.

La ristrutturazione, voluta dal Capo di SME, Gen. Cucino, comportò una consistente contrazione della Forza Armata con la quasi totale eliminazione dei livelli divisionale e reggimentale, oltre al resto, allo scopo di ottenere uno strumento contenuto ma efficiente, commisurato alle risorse disponibili.

In parallelo fu attuata la chiamata mensile dei militari di leva nell'intento di conseguire una operatività costante dei reparti mediante l'immissione minimale di elementi nuovi, destinati ad addestrarsi per imitazione del personale più anziano. Al contrario del resto dell'Esercito la Folgore ne uscì rafforzata, anche perché si voleva renderla bivalente (Paracadutisti e Motorizzata).

Lo scioglimento del 1° Rgt.par., la cui Bandiera passava al 3° Btg. Par. "Poggio Rusco" della SMIPAR, era compensato:

- dalla costituzione del Btg. Logistico alla Caserma "MOVM Vito Artale" (PI), del Rep. Cdo e Trasmissioni alla Caserma "Carlo Pisacane" e delle Cp autonome (Cp. Controcarri, Cp. Eplorante e Cp. Pionieri del Genio alla Caserma "Artale");
- dal potenziamento del Gr. Art., elevato a tre Btr. di 6 pezzi, e del Rep. ALE, trasformato in Gruppo Squadroni ALE su 6 Elicotteri da Ricognizione(ERI) e 6 Elicotteri Multiruolo(EM);
- dal raddoppio della componente mortai pesanti.

Ai Btg. furono attribuite prerogative di Comandi di Corpo.

Ai Corpi furono assegnati nominativi di località storiche:

- "Tuscania", al 1° Btg. CC par., località della Tuscia Romana con labili riferimenti alla storia dei Carabinieri Par, ad eccezione della vicinanza a Tarquinia;
- "Tarquinia", al 2° Btg. par., a ricordo della prima Scuola di Paracadutismo sul territorio nazionale;
- "El Alamein", al 5° Btg. par., singolare nome di località straniera adottato nell' Esercito, per onorare l'eroismo della Divisione Folgore;
- "Viterbo", al 185° Gruppo Art. par., quale sede della seconda Scuola di Paracadutismo;
- "Col Moschin", al 9° Btg. d'Assalto par., in memoria di una impresa del IX° Rep. d'Assalto nella 1ª Guerra Mondiale, sul massiccio del Grappa.

Nel maggio 1976 furono consegnate a Firenze le Bandiere di Guerra :

- al 1° Btg. CC par. "Tuscania", una Bandiera ex novo;
- al 2° Btg. par. "Tarquinia", la Bandiera del 187° Rgt. della Divisione Folgore ;
- al 5° Btg. par. "El Alamein", la Bandiera del 186° Rgt. della D. Folgore;
- al 9° Btg. d'Ass. par. "Col Moschin", la Bandiera del X Rgt. Arditi.

Nell'ottobre 1976, in occasione della festa della Specialità a Livorno, fu consegnata la Bandiera, ex novo, al Btg. Logistico par..

Il 185° Gruppo Art. par. "Viterbo" era già in possesso della Bandiera del 185° Rgt. D. Folgore, dal 1966.

L'addestramento per imitazione, che iniziava dopo due mesi di permanenza alla SMIPAR (un mese per il 1° ciclo e per il giuramento ; un mese per il corso di abilitazione al lancio), mostrò presto i suoi limiti : ci voleva altro !

Dopo qualche tempo i nuovi arruolati, pur ricevuti mensilmente, erano assegnati in blocchi omogenei a minori unità diverse per garantire la prosecuzione e il completamento dell' addestramento.

Il raddoppio delle esigenze di personale per la Grande Unità comportò gravi problemi di reclutamento, tanto che il personale non paracadutista superò il 50% della forza complessiva, nonostante l'abbassamento degli standard per l' ammissione alla Specialità. Fu svolta una intensa attività lancistica promozionale in tutto il territorio nazionale. Inoltre, la Brigata inviò proprio personale idoneo presso i principali Distretti Militari allo scopo di promuovere le domande di destinazione alle unità Paracadutisti.

I risultati non furono pari alle aspettative, anche perché le Autorità Centrali non sostennero nella maniera necessaria le iniziative della Folgore, forse perché non pienamente convinte della fattibilità e credibilità di operazioni a seguito di aviolancio: un problema ricorrente.

Ne derivarono gravi danni alla GU, superati soltanto dopo molti anni.

Nel periodo in esame si registrarono varianti sia all'assetto ordinativo sia alla dislocazione delle unità. In particolare :

- nel 1977, il trasferimento a Siena (Caserma "Alfonso Lamarmora", poi ridenominata "MOVM Roberto Bandini") di un Distaccamento del 5° Btg. par. e della Cp. Esplo- rante ;
- nel 1978, il movimento a Siena del 5° Btg. par. al completo ;
- nel 1979, la meccanizzazione di una delle Cp. dei Btg. 1°, 2° e 5°, con l' assegnazione di Veicoli Corazzati da Combattimento ;
- nel 1980, la costituzione della Musica di Ordinanza delle Aviotruppe presso la SMIPAR ;

- nel 1980, la ridenominazione della Cp. Genio Pionieri in Cp. Genio Guastatori e il suo trasferimento a Lucca – Caserma “MOVM Orlando Lorenzini”;
- nel 1981, lo scioglimento delle Cp. Controcarri ed Esplorante, la loro trasformazione in Cp. par., e il contestuale inserimento nei Btg. 2° e 5° con la numerazione di 10[^] e 11[^] Cp.;
- nel 1983, il passaggio della SMIPAR alle dipendenze del Cte B. par.;
- nel 1984, l’assegnazione dei mortai pesanti al 185° Gr.Art.par., quale armamento alternativo agli obici da 105/14, e dei mortai medi alle Cp. mortai dei Btg..

Sul piano operativo, dalla fine degli anni 70, si verificò un ampliamento degli impegni della Grande Unità.

In ambito nazionale, ricordiamo:

- dal 1975 al 1979, l’impiego di un complesso di forze (Gr. Tat. “CIMA”) per la sicurezza delle linee ferroviarie sulla tratta Bologna – Arezzo;
- nel 1980, l’intervento in occasione del terremoto in Irpinia;
- dal 1986, la collaborazione alla spedizione scientifica dell’ ENEA in Antartide con la partecipazione di un Ufficiale e un Sottufficiale del 9° Btg. d’Ass.par., nonché con il concorso della Cp. Aviorifornimenti;
- nel 1987, l’ intervento per l’alluvione in Valtellina;
- dal 1987 al 1990, la partecipazione alla lotta contro la malavita organizzata, in Calabria, in concorso alle Forze dell’Ordine;
- annualmente, la partecipazione alla lotta antincendio in Toscana e, particolarmente, all’isola d’Elba.

Per esigenze di livello internazionale:

- dal 1982 al 1984, la missione in Libano nell’ambito di una forza multinazionale coordinata dal Presidente del Libano per concorrere con le Forze locali a garantire la sicurezza del territorio dopo i massacri nei campi Palestinesi di Sabra e Chatila;
- a partire dal 1984, la difesa dell’Ambasciata Italiana a Beirut ;



Il Presidente Pertini visita il Contingente Italiano a Beirut

- nel 1985, il rischieramento a Cipro e le predisposizioni per l’intervento di aliquote del 9° Btg. d’ Ass. par. in occasione del sequestro della Motonave Achille Lauro ;
- dal 1986 al 1987, il presidio prima di Pantelleria e poi di Lampedusa a seguito delle minacce e delle azioni provenienti dalla Libia (Operazione Girasole).

Ciascuna delle principali missioni sviluppate dalla Folgore in ambito internazionale sarà oggetto di specifica trattazione.

Intanto, verso la metà degli anni 80 era stata costituita la FIR (Forza di Intervento Rapido) alle dipendenze del Capo di Stato Maggiore della Difesa per fronteggiare la evoluzione della situazione internazionale: esperienza Libanese, crisi in Jugoslavia dopo la morte di Tito(1980), comportamenti della Libia.

La FIR era costituita da un complesso interforze su: un Cdo e uno SM, un modulo di Forze Terrestri e da sbarco nel quale era inserita la Folgore e un modulo trasporti su aerei, elicotteri e unità navali.

Erano compiti della FIR:

- integrare le Forze della Difesa Territoriale con interventi preventivi o repressivi;
- inserirsi in contingenti multinazionali a disposizione dell’ ONU;
- costituire forza armistiziale in ambito internazionale;
- garantire lo sgombero di comunità italiane minacciate all’ estero.

Nel campo addestrativo, l'attività era come al solito frenetica.

Nella seconda metà degli anni 70 e nei primi 80 continuarono le esercitazioni di Gr. Tat. in bianco e a fuoco. Tra queste:

- la "Condor Bianco", alla presenza degli Addetti Militari Esteri, a Siena Ampugnano, nel 1980;
- l' "Aquila Bianca 81 e 87" alla presenza del Ca. SME e del Comitato Militare della NATO, sull'aeroporto di Grosseto;
- l' "Aquila Bianca 82", alla presenza del Ca. SMD, al poligono dei Tre Poggioli, che segnò anche il primo impiego della B. Friuli in versione aeromobile.

Dal 1981, aliquote di forze furono inviate a Camp Lydd (UK) per addestramento al combattimento in aree urbanizzate.

Dal 1982, con l'acquisizione dell'area addestrativa di Villafranca in Lunigiana (SP), iniziò una serie di esercitazioni di combattimento negli abitati (Es. "Istrice"), al ritmo di circa sei prove all'anno nelle quali si alternavano tutti i reparti.

Continuarono le Es.di Interdizione / Controinterdizione "Mangusta" concentrate nel periodo invernale (due prove all'anno, mediamente) e ambientate nelle Colline Metallifere, sul ponte Appenninico, in Abruzzo, nella Toscana.

Dal 1986 fu svolta una serie di esercitazioni della FIR nei poligoni di Torre Veneri (LE), Capo Teulada (CA), Pian di Spille (VT).

Intanto, verso la fine degli anni 70 si intensificarono i contatti, gli scambi e le esercitazioni congiunte con unità di altri Paesi della NATO, in aggiunta alle attività già in atto tra le Forze Speciali di USA e UK e il nostro 9° Btg. (Es. "Muflone", "Flintlock").

Il Ca. SME, Gen. Rambaldi, dopo una sua visita alla Brigata nel 1977, conclusa con lusinghieri apprezzamenti, dispose che fossero organizzati scambi addestrativi tra la Folgore e la 82^a D. par. USA. Gli scambi avvennero nel 1979 e nel 1980. Il trasporto aereo fu assicurato da un velivolo C141 della US Air Force. La Cp. Folgore (120 Par provenienti da reparti vari) fu comandata nel 1979 dal Cap Celentano e nel 1980 dal Cap Costantino. I capi delegazione furono il

Ten. Col. Giostra (Ca. Uf. OAIO della B.par.) e il Ten. Col. Pollice (Ca. Uf. Log. della B.par.). Gli scambi furono coronati da notevole successo e furono svolte esercitazioni congiunte a fuoco sia in USA, sia in Italia. A Fort Bragg, nel 1979 i nostri Par. furono passati in rassegna dal Ca. SME USA in guarnigione e, in ZL, dal nostro ambasciatore in USA, Pansa Cedronio, accompagnato dall'Addetto Militare, Col. Ramponi.

L'accoglienza da parte della comunità italiana a Washington e a New York fu indimenticabile.

Le attività congiunte continuarono negli anni successivi con Germania, Belgio, Francia e Turchia.

Non mancarono in quegli anni significativi successi in campo addestrativo e sportivo:

- nel 1977, l'assegnazione dell'Ambrogino d'oro da parte del Comune di Milano in occasione di un aviolancio con la tecnica della caduta libera in piazza del Duomo;
- nel 1979, una cordata guidata dal Mar. Magg. Pietro Amadio e composta da 2 Ufficiali e 18 Sottufficiali del 9° Btg. d'Ass. par. raggiungeva la vetta del M. Bianco issandovi il vessillo della Folgore;
- nel 1979, 74 Ufficiali e Sottufficiali del 9° Btg. d'Ass. par. si lanciavano con la TCL da un velivolo C-130, in unico passaggio da quota 2750 m., stabilendo uno straordinario primato; nel 1984 l'exploit fu ripetuto e migliorato con 79 incursori, poi ancora nel 1989 con 104 operatori;
- nel 1984, il Cap. Simone Baschiera e il Mar. Magg. Pietro Amadio del 9° Btg. d'Ass. par. conquistavano, con il supporto delle Forze Speciali Peruviane, la vetta inviolata di Monte Honolanov (metri 6390) nelle Ande Peruviane, issandovi il Tricolore e il vessillo della Folgore;
- nel 1984, la Folgore, rappresentata da un plotone del 2° Btg., si aggiudicava la coppa del Ca. SME prevalendo su 26 plotoni provenienti dalle Brigate di ogni parte d'Italia, in una prova complessa di efficienza operativa sviluppata nell'arco di 5 giorni;
- il 185° Gruppo vinceva tutte le prove annuali di efficienza operativa per i Gruppi

- dell'Artiglieria Campale Italiana di ogni specialità;
- nella competizione del Volant Rodeo, disputata annualmente negli USA e consistente in una gara che coinvolge un velivolo della AM e una squadra di Paracadutisti (navigazione e aviolancio di precisione, seguito da una prova di fondo e di orienteering), la formazione Italiana, costituita da un C130 con equipaggio della 46^a AB e da una pattuglia della Folgore, risultava vittoriosa nel 1982 e 1984, con significativi piazzamenti anche in altri anni;
 - nel settore dei lanci in caduta libera, le squadre del Centro Sportivo Esercito e del Centro Sportivo Carabinieri primeggiavano in competizioni nazionali, europee e mondiali, sia militari, sia civili.

Le principali cerimonie assunsero particolare importanza:

- per l'elevazione dello spirito di Corpo e della compagine;
- quale veicolo promozionale per l'arruolamento nella Specialità, dato il loro impatto anche presso il grande pubblico;
- ai fini della salvaguardia dei valori storici del nostro Paracadutismo Militare.

Tali cerimonie furono programmate per la festa dei Paracadutisti, nella ricorrenza annuale della battaglia di El Alamein, e in occasione del giuramento delle reclute.

Il giuramento era organizzato mensilmente, in aderenza alla cadenza mensile della chiamata alle armi. Un paio di volte all'anno però veniva celebrato in forma solenne: in coincidenza con la festa della Specialità in ottobre e con l'anniversario della Liberazione in aprile.

In tali occasioni, la presenza di Autorità elevate, l'afflusso dei familiari dei Paracadutisti giuranti, la partecipazione dei Paracadutisti in congedo, la presenza dei cittadini in virtù del richiamo dell'evento, indussero gli organizzatori a prevedere le cerimonie fuori dalle Caserme, in luoghi che fossero in grado di accogliere molti spettatori. Furono così utilizzati:

- gli stadi di Livorno, Pisa, Lucca, Siena, Pistoia, Poggio Rusco;

- l'aeroporto di Pisa, sede della 46^a Aerobrigata cui la Folgore è legata da vincoli di lunga cooperazione e amicizia.

Ricordiamo, in particolare:

- il giuramento solenne del 20 apr. '80 allo stadio di Livorno, alla presenza del Ministro della Difesa Lagorio e, quale padrino del giuramento, del Ten. Col. MOVIM Izzo, già Cte in combattimento del V/186 Folgore a El Alamein e del II Nembo a Grizzano;
- la cerimonia per il rientro del contingente italiano dal Libano, al comando del Gen. Angioni, svolta a Livorno, in Piazza della Repubblica, alla presenza del Presidente Pertini e delle massime Autorità politiche e militari;
- la Festa dell'Amicizia all'Isola d'Elba, con aviolanci e con la presenza del Ministro della Difesa Spadolini e del Ca. di SME Gen. Poli;
- il giuramento solenne allo stadio di Poggio Rusco(MN) il 20 aprile 1985, nel 40° anniversario del lancio di guerra per la Liberazione (operazione Herring), alla presenza del Ministro della Difesa Spadolini, del Cte dello Squadron Folgore, Cap. Gay, e del Cte della Centuria Nembo, Ten. Ceinar;
- il giuramento solenne con festa della Specialità allo stadio di Livorno il 19 ottobre 1985 con la presenza, quale padrino, del Gen. Brandi, MOVIM di El Alamein, già Cte della Brigata Folgore;
- il giuramento solenne allo stadio di Livorno il 23 ottobre 1986, con l'intervento del Gen. MOVIM Li Gobbi, già Cte della Brigata Folgore;
- il giuramento solenne con festa della Specialità il 19 ottobre 1987 allo stadio di Lucca, alla presenza del Presidente del Gruppo Medaglie d'Oro d'Italia, Bastiani, che rivolse ai Paracadutisti una espressione memorabile: “ *Non ho esempi da additarvi, perché VOI siete l'esempio*”.

Una pioggia di visite, anche ripetute, da parte di Autorità elevate civili e militari, nazionali e straniere investì la Folgore in quegli anni.

Tra le principali nazionali, il Presidente della Repubblica, il Ministro della Difesa, i Capi di SM della Difesa e dell' Esercito, i Cti Generali dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza.

Tra quelle straniere: i Ministri della Difesa della NATO; il Ministro degli Esteri Brasiliano; il

Ministro della Difesa Norvegese; i Capi di SMD di Francia, Regno Unito, Australia; i Capi di SME di USA, Grecia, Olanda, Jugoslavia, Regno Unito, Brasile, Portogallo, Cina, Francia, Tunisia, Spagna; gli Addetti Militari stranieri in Italia.

Dal crollo del muro di Berlino ai giorni nostri

Con il crollo del muro di Berlino (1989) coincisero il tramonto dell' internazionalismo comunista, l'epilogo del Patto di Varsavia, la dissoluzione dell' Unione Sovietica.

Emersero o riemersero etnie e nazionalità inizialmente all' interno del mondo comunista e successivamente in ogni continente, determinando una pluralità di situazioni conflittuali, talvolta alimentate da fanatismo di matrice religiosa, da tensioni per il controllo delle risorse e da squilibri di vario ordine.

Anche nella vicina Jugoslavia, dopo la morte di Tito, era già venuto a mancare il collante carismatico, resistenziale e politico. Incombeva una crisi epocale.

Alla soluzione dei conflitti e' preposto il Consiglio di Sicurezza dell' ONU, pur con i limiti che lo configurano e che esulano da questa trattazione.

Resta però da risolvere il problema del Comando e del coordinamento delle forze chiamate all' intervento che può essere di volta in volta mantenuto dall'ONU o commesso a organismi in possesso di strutture adeguate e collaudate, quali NATO, OSCE, UEO, o affidato a una singola potenza.

Concorrono a delineare i contorni del nuovo scenario strategico la diffusione in tempo reale di informazioni su scala planetaria e la globalizzazione, intesa come tendenza di fenomeni culturali, economici e di costume ad assumere una dimensione mondiale.

Nell'ambito della difesa nazionale, motivi politico - strategici non disgiunti da quelli di bilancio, hanno portato alla riforma dei vertici militari, alla ridefinizione delle missioni e alla riorganizzazione delle forze.

Le missioni delle Forze Armate sono state ridefinite in:

- difesa dello Stato;
- difesa dello spazio Euroatlantico;
- contributo alla realizzazione della pace e della sicurezza nazionale;
- concorso a compiti speciali.

La riorganizzazione delle Forze prevede che la Folgore sia inserita nelle Forze Operative Terrestri (FOTER), alle dipendenze del Cte delle FOTER. Nell'ambito delle Forze Terrestri la Folgore è categorizzata nelle Forze di Reazione Immediata (prontezza da 0 a 10 giorni). Sul piano ordinativo anche la Grande Unità registrò alcune importanti varianti nella prima metà degli anni 90, prima della adozione del volontariato, in sostituzione della coscrizione, quale forma di reclutamento.

Nel 1991, al Cdo B. fu aggiunto l'Ufficio Affari Territoriali e Presidiari con sede alla Caserma "MOVM Franco Bagna", a Livorno.

Nello stesso anno fu costituito a Pistoia il 183° Btg par. Nembo erede della Divisione omonima, protagonista della Guerra di Liberazione. Si rinunciò così definitivamente alla ricostituzione del mitico IV Btg. di Deir El Munassib. Tuttavia, una delle Cp. del Btg. ebbe il numero di 12^ che, insieme alla 10^ del 2° Btg. e alla 11^ del 5°, rievocavano la numerazione del IV.

Il Nembo ebbe in custodia la Bandiera del Rgt. Nembo inserito nel Gruppo di Combattimento Folgore, poi passata al 183° Rgt. Fanteria Nembo e al 183° Btg. mec. Nembo.

Negli anni dal 1992 al 1996 le unità al livello di Btg/Gr furono elevate al rango di Rgt. Furono così costituiti :

- 1° Rgt. CC par. "Tuscania";

- 9° Rgt. d' Ass. par. "Col Moschin";
- 183° Rgt. par. "Nembo";
- 186° Rgt. par. "Folgore";
- 187° Rgt. par. "Folgore";
- 185° Rgt Art. par. "Viterbo", con doppio armamento (obice da 105/14 e mortaio pesante da 120 ad anima liscia, in attesa di ricevere il nuovo mortaio da 120 ad anima rigata), oltre a una Btr. Missili di autodifesa Stinger.

In seguito, nel 1999, il 185° Rgt. Art.par., in vista dell'intervento in Kosovo, fu chiamato a un ciclo addestrativo sull'obice da 155/23 (semovenete M109), comprensivo di una scuola di tiro al poligono di Capo Teulada, poi partì per quella missione ove impiegò il nuovo armamento.

Il Rep. Cdo e Trasmissioni assumeva alle dipendenze la Cp. genio guastatori e adottava la denominazione di Rep. Cdo e Supporti Tattici (RCST).

Le Cp. mec. venivano disciolte e trasformate in Cp. par.

Ne risultava un assetto organico con una forza complessiva di circa 6.500 uomini.

La ferma obbligatoria aveva una durata di 10 mesi.

Alla metà degli anni 90 fu avviato il passaggio al reclutamento volontario con progressiva riduzione della coscrizione fino alla sua completa sospensione, nell'ambito della B. Folgore, alla fine degli anni 90. Iniziava così anche l'afflusso di personale femminile.

L'avvento del professionismo riduce, da un lato, il bacino di prelevamento del personale destinato al Paracadutismo. Esistono però fattori positivi: il doppio volontariato (per la vita militare, poi per la Specialità), con maggiore consapevolezza da parte degli interessati; la possibilità di condurre selezioni protratte e più probanti; la facoltà di adottare ritmi formativi più gradualmente.

Restano però inalterati il culto delle tradizioni, lo spirito di Corpo, la motivazione e la dedizione senza pari.

Sono intervenute da allora rilevanti modifiche ordinarie che hanno portato all'attuale assetto della Grande Unità:

- la SMIPAR trasformata in Centro di Addestramento di Paracadutismo (CEAPAR, poi CAPAR) nel 1999;
- il 3° Btg. par. "Poggio Rusco" veniva prima trasferito a Firenze, poi disciolto nel 1998;
- il 26° Gruppo Squadroni AVES e il Btg Logistico par. si allontanavano dalla Folgore nel 2001;
- il 185° Rgt. Art. par. veniva riconfigurato in Reggimento Ricognizione e Acquisizione Obiettivi (RRAO), con passaggio alle Forze per Operazioni Speciali (FOS) nel 2001;
- la Cp. genio guastatori era disciolta nel 2002 per la parallela costituzione dell'8° Btg. g. gua par. "Folgore" e la successiva trasformazione di quest'ultimo in 8° Rgt. g. gua. par. "Folgore" con sede a Legnago (VR), nel 2004;
- il distacco, doloroso per tutti, del 1° Rgt. CC par. dalla Folgore, il 15 marzo 2002, dopo l'elevazione dell'Arma dei Carabinieri al rango di Forza Armata.

I Carabinieri Paracadutisti hanno poi chiesto e ottenuto, a sanzione di un irrinunciabile spirito di Corpo cementato in oltre 6 decenni di vicende indimenticabili, di continuare a riconoscersi nel grido di "Folgore!", mentre permangono esperienze addestrative e operative comuni.

L'8° Rgt. g. gua. par. è erede e custode delle tradizioni dell'VIII Battaglione Guastatori della Divisione Folgore di El Alamein e del CLXXXIV Battaglione Guastatori della Divisione Nembo.

Si entra ora in una fase operativa completamente nuova, segnata da una cadenza di impegni internazionali e interni senza precedenti. Sul piano internazionale, prescindendo dal contesto strategico, dai complessi di forze partecipanti, dai compiti specifici assegnati, tutte le missioni svolte dalla Folgore hanno perseguito come fine ultimo la cessazione delle ostilità, il dialogo tra le parti in conflitto, la sicurezza delle istituzioni, il sostegno alla ripresa economica, l'aiuto umanitario alle popolazioni.

Riassumiamo nel tempo, gli interventi in:

- Kurdistan 1991;
- Somalia, 1992-1995;

- Balcani, dal 1995, con le operazioni dapprima in Bosnia-Herzegovina, successivamente in Albania e poi in Kosovo;
- Timor Est, 1999-2000;
- Afghanistan, dal 2003;
- Iraq 2003-2006;
- Sudan, 2005;
- Libano, dal 2006.



Il Presidente Scalfaro a Sarajevo

Ancora in campo internazionale sono da registrare :

- il recupero di connazionali in Somalia ed Etiopia (1991), Ruanda (1994-95), Yemen (1995), Zaire (1997), Eritrea (1998) ;
- la sicurezza fornita alle nostre Ambasciate in periodi di crisi (Tirana, Algeri, Belgrado, Brazzaville);
- la protezione delle imprese italiane operanti all'estero (Algeria, Egitto, Colombia).

Nell'ambito nazionale, gli interventi più significativi concernono i concorsi alle Forze dell'Ordine o agli organi della protezione civile:

- contro la malavita nelle operazioni "Forza Paris" in Sardegna (1992), "Vespri Siciliani" (dal 1992 al 1997), "Riace" in Calabria (1995), "Partenope" in Campania (dal 1994 al 1998) ;
- per il controllo delle coste in occasione dell'esodo massiccio dei profughi Albanesi (1991-1997);

- per la sorveglianza di obiettivi sensibili (operazione "Domino") in varie località, a partire dal 2001, e, in particolare in occasione di eventi di assoluto rilievo quali la riunione del G 8 (Genova 2001) e le Olimpiadi invernali di Torino (2006);
- in occasione di pubbliche calamità, quali le alluvioni e gli incendi in Toscana e nell'arcipelago toscano.

Nel campo dell' addestramento non emergono sostanziali innovazioni fino alla conclusione della coscrizione che coincide, all'incirca, con lo scioglimento del 3° Btg. Par. "Poggio Rusco".

Dopo tale periodo iniziano e sono ancora in corso, in attesa di approvazione da parte delle Superiori Autorità, studi, progetti e proposte alla ricerca di soluzioni ottimali, mentre e' in evoluzione il sistema stesso di reclutamento dei volontari.

L' iter formativo ha inizio presso i Reparti Addestramento Volontari (RAV) per una durata di 12 settimane. Dopo l' afflusso (a domanda e con pre-selezione) alla Brigata Par, il personale di nuova assegnazione (inclusi Ufficiali e Sottufficiali) partecipa a un seminario sulle tecniche individuali del combattimento per 12 ulteriori settimane. I risultati conseguiti nel seminario, in aggiunta agli accertamenti sanitari, sono decisivi per l'ammissione al corso di abilitazione al lancio, anch'esso selettivo, della durata di 4 settimane.

Dopo l'abilitazione al lancio il personale viene avviato ai reparti per il completamento della operatività e, dopo altre 4 settimane, acquisisce il titolo di combattente completo e addestrato.

L' addestramento delle unità si sviluppa in:

- mantenimento della operatività con cicli quadrimestrali a tema (operazioni offensive, operazioni difensive, operazioni militari non conflittuali);
- seminari per Comandanti minori (Squadra, Plotone, Compagnia), organizzati dal Cdo B. e volti ad elevare la professionalità dei Quadri.

Un particolare rilievo è conferito all' addestramento fisico e al tiro.

La valutazione periodica del grado di addestramento dei singoli e delle unità è parte integrante e qualificante del programma.

Le missioni all'estero, mentre condizionano lo sviluppo del programma di mantenimento della operatività, richiedono particolari approfondimenti socio culturali, sì da porre i Paracadutisti nelle migliori condizioni di impiegare ogni mezzo, prima e oltre l'uso della forza, per risultare credibili e conseguire gli obiettivi ottimali per tutti.

In tale contesto, sono stati condotti e sono in atto studi, incontri, conferenze, seminari, briefing e debriefing sia nella predisposizione delle missioni, sia per trarre gli opportuni ammaestramenti durante e dopo il loro svolgimento.

La Folgore ha ormai acquisito una preziosa e disponibile esperienza. Infatti, a partire dal 1995, la prestigiosa Università di Sant'Anna in Pisa ha richiesto la collaborazione della Brigata per la condotta di corsi volti alla formazione di personale civile Italiano e internazionale destinato a operare "sul campo" nei settori più diversi, dal giornalismo all'assistenza nelle forme più varie, dalla supervisione amministrativa o elettorale alla protezione del patrimonio culturale, ecc.

Nel campo delle esercitazioni sono proseguite quelle della serie "Istrice" (combattimento negli abitati), "Mangusta" (Intd e C/intd) e quelle con la FIR fino alla sua scomparsa.

In aderenza alle mutate esigenze addestrative e operative, si sono aggiunte a quelle di Gr. Tat. par. , numerose esercitazioni in bianco e a fuoco di livello minore (Squadra, Plotone, Compagnia). Sono state inoltre adottate nuove serie di esercitazioni, quali la "Orso" e la "Leone", aventi per temi la costituzione di check point o servizi di scorta e la liberazione di personale in situazioni critiche.

Il 185° ha proseguito fino al 2000 le sue partecipazioni vincenti alle prove valutative annuali per Gruppi di Artiglieria.

Sono state effettuate scuole di tiro con msl.controcarrri Milan e contraerei Stinger.

Sono stati svolti scambi addestrativi o esercitazioni congiunte in/con Belgio, Germania, Fran-

cia, Spagna, Olanda, Regno Unito, Giordania, Egitto, Tunisia, Slovenia, Bosnia, Tanzania, Portogallo.

Dal 2003 viene disputato il trofeo annuale Fanti dell'Aria tra i Reparti della Brigata al quale partecipa anche il 1° Rgt. CC par.. Si tratta di una competizione complessa che comprende avio-lancio, tiro, marcia zavorrata, ecc. Il 185° RRAO è risultato sempre vincitore, seguito dal 9° Rgt d'Ass. par..

Sono pervenuti alla Folgore ambiti riconoscimenti da Istituzioni civili; tra tanti :

- nel 1993, la "Livornina d'oro " da parte dell'Amministrazione Comunale di Livorno " per l'impegno dimostrato in difesa della libertà e della pace ";
- nel 2004, il "Gonfalone d'argento" da parte del Consiglio Regionale della Toscana (massima ricompensa del Consiglio) "per le numerose operazioni di alto valore umanitario che i nostri soldati hanno portato a termine, a rischio della propria vita";
- nel 2005, il massimo riconoscimento del Clero Ortodosso per la salvaguardia di Monasteri e Chiese assicurata dalla Folgore in Kosovo.

Le visite delle autorità più elevate, italiane e straniere, civili e militari, sono state, anche in questo periodo, molto frequenti e ripetute.

Il Presidente Ciampi effettuò la sua prima visita alla Folgore, subito dopo l'assunzione del mandato, nel 1999.



*Il Presidente della Repubblica Ciampi
in visita alla Folgore*

Egli poi presenziò, nell'ottobre 2002, alla Celebrazione del 60° anniversario della Battaglia di El Alamein al Sacrario di q. 33 in Terra d'Africa.

In quella circostanza venne effettuato anche un lancio di Paracadutisti della Folgore al comando del Gen Bertolini, sullo spazio antistante il Sacrario. Nel corso della cerimonia il STen. Par Di Gennaro, Ufficiale veterano combattente della Folgore e decorato di MAVM, consegnava il Tricolore al Presidente tra la evidente commozione di tutti. In una intervista a un quotidiano veronese, nel novembre successivo, il Presidente Ciampi indicava proprio nella “consegna del Tricolore” a El Alamein il momento più coinvolgente del suo mandato.



Tra le Autorità straniere ricordiamo :

- il Ministro della Difesa russo ;
- i Capi di SMD Tedesco, Francese, Algerino, Giordano, Belga, Statunitense, Cinese;
- i Capi di SME Belga, Australiano, Rumeno;
- l'Ispettore dell'Esercito Ceco; il Cte delle Forze di Difesa Ungherese.

Le cerimonie per il Giuramento si conclusero con l'abbandono della coscrizione. Successivamente, vengono svolte nei RAV.

E' da ricordare quella allo stadio di Pistoia nel 1993, che segnò la ricostituzione in quella città del 183° Rgt. par. “Nembo”. Le ultime furono celebrate in Piazza del Campo a Siena e allo stadio di Scandicci (FI).

Il 1° giugno 1996, all'ippodromo Caprilli di Ardenza (LI), il neo costituito 1° Reggimento Carabinieri Paracadutisti “Tuscania” celebrava solennemente la festa dell'Arma, alla presenza delle Autorità più elevate, effettuando il primo lancio della Bandiera di Guerra.

Restano le cerimonie per la celebrazione annuale della festa della Specialità. E' stato deciso

di riportare l'evento all'interno delle Caserme. Ma vi sono difficoltà crescenti connesse sia con la ristrettezza degli spazi, sia con l'afflusso di un pubblico sempre più numeroso.

Meritano menzione alcune cerimonie di minore consistenza ma di alto significato, in occasione della inaugurazione:

- del Monumento a Piani di Zilastro (RC) nel 1990, dedicato ai Par. del VIII Btg./185° Rgt. Caduti in combattimento il 7/8 set.' 43 ;
- della lapide dedicata ai Caduti in Somalia, realizzata all'interno della Caserma “Ruspoli” nel 1994;
- del monumento ai Caduti della Meloria realizzato in zona Banditella (LI) nel 2003.

Nel 2002, con l'iniziativa e l'apporto decisivo del Col Fioravanti, Comandante del CAPAR, è stato inaugurato il Museo delle Aviotruppe nella sua sede definitiva e appropriata alla Caserma “Gamerra”, in Pisa.

Il Museo, collocato inizialmente alla Caserma “Vannucci” fin dagli anni 60, era stato poi trasferito alla Caserma “Bagna” negli anni 90.

Nel 2006, con una cerimonia alla “Vannucci” e con l'intervento del Presidente Emerito della Repubblica Francesco Cossiga, venivano consegnate al 9° Rgt. d'Assalto par. “Col Moschin” le nuove mostrine che vedono sovrapposte le fiamme nere degli Arditi al Gladio Alato dei Paracadutisti, su fondo azzurro.



Non possono passare sotto silenzio taluni episodi negativi, anche se già condannati dalle Istituzioni e dalla pubblica opinione:

- la campagna anti-Folgore condotta da taluni organi di informazione per presunte vio-

lenze da parte di Paracadutisti in Somalia (la Commissione Parlamentare di inchiesta scagionò totalmente la Folgore, mentre fu riconosciuto colpevole un elemento isolato);

- gli striscioni “ 10, 100, 1000 Nassirya “, apparsi più volte in alcuni settori dello stadio di Livorno dopo i noti, luttuosi eventi in Iraq;
- l'attentato con ordigno rudimentale, il 25 settembre 2006, davanti alla Caserma Vanucci, del quale non si conosce ancora l'autore.

Non mancano, per contro, notizie esaltanti. Il Serg. Magg. par. Paolo Nespoli già Incursore del 9° Btg. d'Ass.par. e partecipante alla prima missione in Libano (1982-84), dopo studi di ingegneria spaziale negli Stati Uniti, proprio il 23 ottobre 2007, ricorrenza della battaglia di EL ALAMEIN, va in orbita sulla stazione internazionale, in quella che è stata definita la missione più complessa affidata alla spedizione sullo Shuttle.

Le missioni “fuori area” restano un impegno primario. Si tratta di missioni di libertà (altrui e nostra), il bene supremo dal quale conseguono la pace e le condizioni per la convivenza tra i popoli.

La Folgore è stata sempre presente, anche se talvolta con aliquote ridotte a nuclei speciali o specializzati di incursori, acquisitori, pionieri, in rinforzo ad altre unità.

I Paracadutisti vi sono impegnati non solo come professionisti del combattimento ma anche quali protagonisti del dialogo, attori e coordinatori di interventi umanitari, responsabili dell'attuazione di misure di polizia militare, capaci di esprimersi in varie lingue, idonei a fornire assistenza militare e a cooperare con Forze /Enti di altri Paesi, araldi consapevoli di una cultura e di una civiltà irripetibili: un complesso di qualità che ha meritato e merita rispetto e riconoscimento in ambito internazionale e interno.



Il Serg.Magg. Paolo NESPOLI



*Libano 1982-84:
periodico avvicendamento di Paracadutisti di leva*

Personale e Ordinamento

Generalità

La trattazione congiunta delle tematiche relative al personale e all'ordinamento consente di associare i nominativi del personale-chiave (fino al livello minimo di Comandante di Cp. au-

tonoma) ai reparti di appartenenza, in aderenza alla evoluzione della struttura organica della Grande Unità nel tempo.

Personale

In merito al personale deve essere ribadito l'assunto che l'autentica forza delle unità paracadutisti è nel fattore uomo, inteso come risultante di tre componenti imprescindibili: qualità psicofisiche, motivazione e spirito di Corpo, professionalità. A queste si deve aggiungere, per conseguire le prestazioni più elevate, la disponibilità di mezzi e dotazioni di avanguardia.

Le qualità psicofisiche:

- costituiscono presupposto per la scelta iniziale e per l'adesione volontaria al paracadutismo;
- sono poi verificate con appositi accertamenti sanitari e prove specifiche tra le quali, in primis, quelle che vertono sulla determinazione;
- trovano esaltazione nell'addestramento prelanistico / lancistico, sempre selettivo, e al combattimento.

La motivazione e lo spirito di Corpo derivano sia dall'affrontare in comune rischi e sacrifici del livello più elevato sia dal culto dei valori e delle tradizioni del nostro paracadutismo militare.

La professionalità è il risultato di un profondo e costante addestramento, individuale e di reparto, cadenzato da valutazioni periodiche di varia natura e livello.

Le doti del Paracadutista sono riassunte in un tradizionale "decalogo" che risale agli albori del paracadutismo militare italiano:

1. Anima di poeta;
2. Purezza di cuore;
3. Fede integerrima;

4. Integrità morale;
5. Sprezzo del pericolo;
6. Amore per la lotta;
7. Iniziativa spiccata;
8. Ardimento;
9. Spirito di sacrificio;
10. Membra sane e salute di ferro.

La evoluzione della struttura ordinativa della Brigata Folgore trova espressione in quattro momenti cardinali:

- origine della Grande Unità nel 1963;
- ristrutturazione dell'Esercito e della Folgore nel 1975;
- costituzione dei Reggimenti negli anni dal 1992 al 1996 e periodo di massima espansione;
- configurazione attuale, raggiunta nel tempo, ad iniziare dallo scioglimento del 3° Btg. par. (conseguente al passaggio dalla coscrizione al volontariato) fino alla perdita del 26° Gruppo Squadroni Aviazione dell'Esercito, del Btg Logistico e del 1° Rgt. Carabinieri, bilanciata dalla acquisizione dell'8° Btg, poi 8° Rgt. guastatori.

Il completamento iniziale dei Quadri della neo-costituita B. par. avvenne per trasferimento volontario di Ufficiali e Sottufficiali abilitati al lancio da ogni Arma e Specialità dell'Esercito, di grado e specializzazione rispondenti alle esigenze.

L'alimentazione successiva:

- per gli Ufficiali è avvenuta:
 - in minima parte per trasferimento, specie nei gradi più elevati;

- per i Subalterni, facendo ampio ricorso ai Sottotenenti di Complemento provenienti dai vari corsi formativi, con possibilità di rafferma e di passaggio in servizio permanente mediante concorso per i più meritevoli; mentre l'immisione di Ufficiali in servizio permanente provenienti dall'Accademia era numericamente esigua (i due sistemi rimasero in vita, in simbiosi fino al 2001, quando il ricorso agli Ufficiali di Complemento venne a cessare sia per la drastica riduzione delle Grandi Unità, sia per esigenze finanziarie);
- per i Sottufficiali, agli elementi provenienti dagli Istituti di formazione si accompagnarono, fino al passaggio al servizio volontario (2000):
 - i Sergenti di Complemento assegnati dalle Scuole predesignate;
 - i Caporal Maggiori di leva che, all'atto del congedo, erano ritenuti meritevoli di promozione al grado di Sergente;
- per i Paracadutisti si sono seguite le modalità esecutive e i limiti temporali stabiliti per i contingenti a coscrizione obbligatoria dal 1963 al 2000 (tenuto conto della fine della guerra fredda, delle ridotte esigenze quantitative, dei vincoli di bilancio, dell'avvio del volontariato) con progressiva riduzione della ferma da 18 a 15, 12 e 10 mesi e frequenza della chiamata da semestrale a quadrimestrale e, infine, mensile.

Dal 1995 al 2000 vi fu un periodo di transizione e sovrapposizione tra coscrizione e volontariato per fronteggiare carenze di reclutamento con il nuovo sistema.

Dal 2000 la ferma è stata sospesa e il professionista volontario costituisce oggi l'insostituibile riferimento delle nostre unità. I Paracadutisti di leva sono stati la spina dorsale della Folgore dalla costituzione e per tutti gli anni '90.



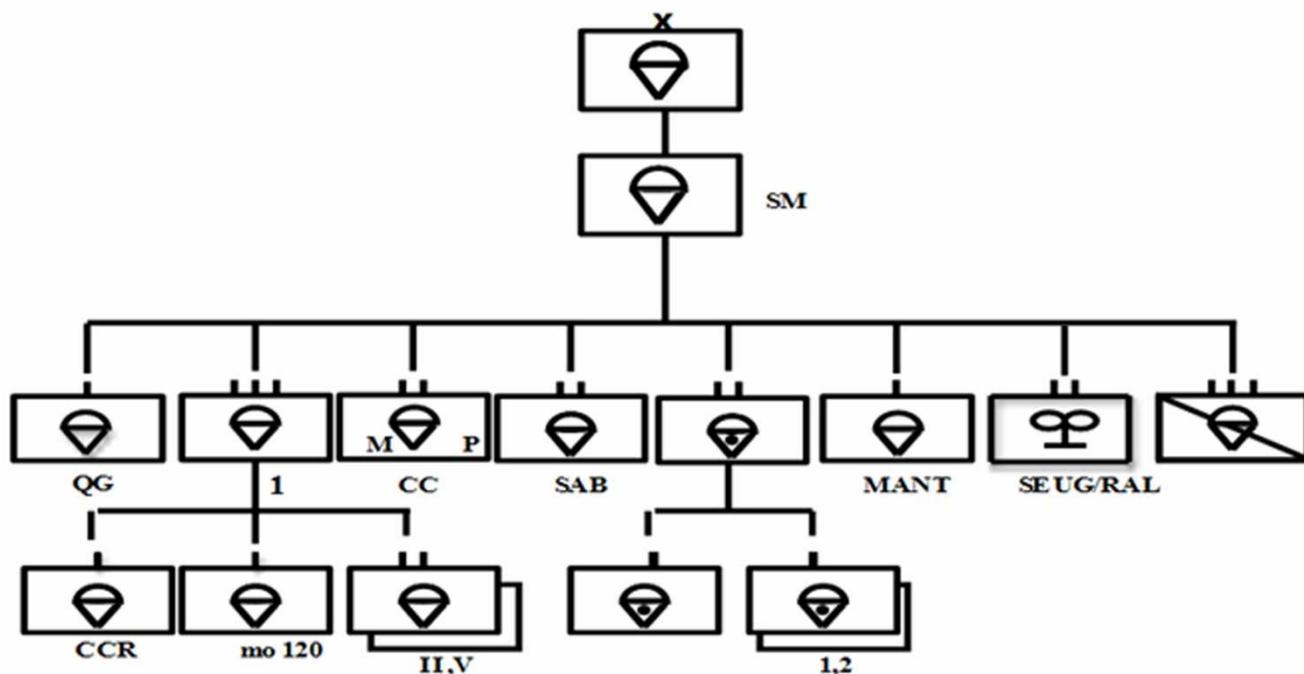
Livorno, 1985: il Gen. Brandi, MOVM di El Alamein, padrino della cerimonia



I periodici Giuramenti Solenni ne sono stati l'espressione più significativa

Ordinamento

ORGANIGRAMMA ALLA COSTITUZIONE (1963)



NOTE

- Non è previsto il VCte B.. Sono attribuite funzioni vicarie al Cte del 1° Rgt. mentre il Cdo del 1° Rgt. assume anche l'incarico di Cdo di sostituzione (SOST) del Cdo B..
- Manca una unità di Servizi del 2° anello, mentre gli organi e le funzioni logistiche sono attribuite alla Cp. Cdo del Rgt. e alle Cp./Btr. Cdo e S. dei Btg. / Gr..
- E' modesta la consistenza del fuoco manovrato (due Btr. di 4 obici da 105/14), mentre le altre Brigate dispongono ormai di tre Btr. da 6 obici.
- La Cp. Mant. è costituita nel 1965.
- Nel 1966 nasce la SEUG, trasformata in RAL nel 1967.
- Il CAPAR resta alle dipendenze del Cdo B. fino al dic. 1963, quando si trasforma in SMIPAR e dipende da ISPEFANTERIA.

FORZA COMPLESSIVA: circa 3.000 (U, SU, Tr.)

PERSONALE NEGLI INCARICHI CHIAVE:

Cte B.par. "Folgore"

1963	Gen. Aldo Magri
1963/66	Col. Renato Mascaretti
1966/69	Gen. Alberto Li Gobbi
1969/73	Gen. Ferruccio Brandi
1973/75	Gen. Vitaliano Gambarotta
1975/...	Gen. Tito Salmi

Ca.SM B.par. "Folgore"

1963	Ten. Col. Adolfo Giunta
1963/66	Ten. Col. Ferruccio Brandi
1966/69	Ten. Col. Vitaliano Gambarotta
1969/71	Ten. Col. Furio Talluri
1971/73	Ten. Col. Amedeo Balestri
1973/...	Ten. Col. Antonio Tamborrino

Cte 1° Rgt. par.

1963	Ten. Col. Francesco Conte
1963/64	Col. Rolando Giampaolo
1964/67	Col. Giacomo Sesia
1967/68	Col. Ferruccio Brandi
1968/69	Col. Ilio Finocchi
1969/71	Col. Vitaliano Gambarotta
1971/72	Col. Tito Salmi
1972/73	Col. Italo Cavallino
1973/74	Col. Franco de Vita
1974/...	Col. Furio Talluri

Cte CAPAR/SMIPAR

1963	Col. Renato Mascaretti
1963/66	Col. Giuseppe Palumbo
1966/67	Col. Ferruccio Brandi
1967/69	Col. Giacomo Sesia
1969/71	Col. Ilio Finocchi
1971/73	Col. Vitaliano Gambarotta
1973/75	Col. Tito Salmi

Comandanti a livello Btg./Gr.

Cte 1° Btg. CC par.

1963/71 Ten. Col. Salvatore Troia
1971/74 Ten. Col. Vincenzo Oresta
1974/... Ten. Col. Romano Marchisio

Cte 5° Btg. par.

1963 Cap. Aldo Mangione
1963/64 Ten. Col. Tito Salmi
1964/65 Ten. Col. Emilio Manfrone
1965/66 Ten. Col. Spiridione Lulli
1966/68 Ten. Col. Giorgio Galassi
1968/69 Ten. Col. Franco de Vita
1969/70 Ten. Col. Italo Papalia
1970/71 Ten. Col. Lucio Innecco
1971/72 Ten. Col. Paolo Cristofari
1972/73 Ten. Col. Carlo Lorenzetti
1973/75 Ten. Col. Mario Chiabrera

Cte 2° Btg. par.

1963/64 Ten. Col. Ilio Finocchi
1964/95 Ten. Col. Vitaliano Gambarotta
1965/66 Ten. Col. Mario Belli
1966/67 Ten. Col. Furio Talluri
1967/68 Ten. Col. Enzo Cirillo
1968/69 Ten. Col. Ennio Pignatelli
1969/70 Ten. Col. Antonio Tamborrino
1970/71 Ten. Col. Umberto Granati
1971/72 Ten. Col. Aldo Sagnelli
1972/73 Ten. Col. Giorgio Malorgio
1973/. Ten. Col. Antonio Milani

Cte Btg. Sab.

1963 Magg. Ambrogio Camurani
1963/64 Magg. Edoardo Acconci
1964/65 Magg. Domenico Solinas

1965/67 Magg. Antonio Vietri
1967/69 Ten. Col. Italo Cavallino
1969/71 Ten. Col. Ermanno Bassi
1971/72 Ten. Col. Franco Angioni
1972/74 Ten. Col. Valdimiro Rossi
1974/.. Ten. Col. Aldo Pollice

Cte Gr. Art. par

1963 Cap. Giovanni Giostra
1963/64 Magg. Alberto Cambi
1964/65 Magg. Gaetano Pellegrino
1965/68 Ten. Col. Franco Stocchi
1968/70 Ten. Col. Serafino Favia
1970/72 Ten. Col. Peppino Uneddu
1972/74 Ten. Col. Dario Orrù
1974/.. Ten. Col. Franco Dario

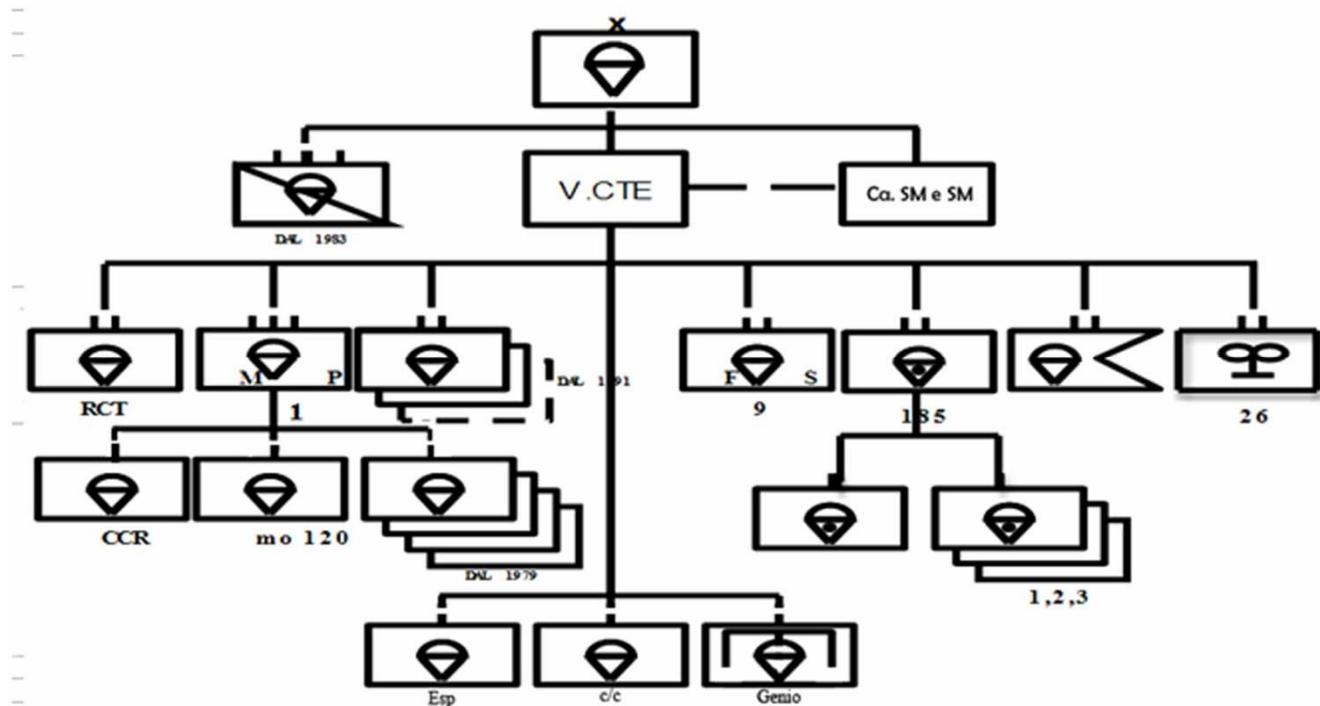
Cte SEUG/RAI

1966/68 Ten. Col. Aldo Mangione
1968 Ten. Col. Franco Stocchi
1968/70 Ten. Col. Aldo Martinengo
1970/75 Ten. Col. Aldo Mangione
1975/.. Ten. Col. Ugo De Matteis

Cte Quartier Generale

1963/64 Cap. Salvatore Grosso
1965 Cap. Salvatore Chelini
1965/66 Cap. Riccardo Menelao
1966/68 Cap. Andrea Giromella
1968/70 Magg. Francesco Miglioranza
1970/71 Cap. Franco Ripellino
1971/73 Magg. Francesco Persi Paoli
1973/75 Magg. Teseo Prosperini
1975/.. Ten. Col. Matteo Radatti

ORGANIGRAMMA ALLA RISTRUTTURAZIONE (1975)



NOTE

- Dal 1979 viene inserita una Cp. mec. nei Btg. 1°CC, 2° e 5°.
- Nel 1981 sono disciolte le Cp. esp. e c/c.
- Dal 1983 la SMIPAR passa alle dipendenze del Cte B.
- Con l'inserimento del Battaglione Logistico, con l' elevazione del 185° Gr. Art. par. su tre Btr. di 6 pezzi e con le nuove dotazioni la Brigata assume una maggiore consistenza e una fisionomia bivalente: Paracadutisti e Motorizzata.
- Dal 1991 viene costituito il 183° Btg. par. "Nembo".
- Emergono problemi di reclutamento. Il personale non paracadutista raggiunge il 50% della forza.

FORZA COMPLESSIVA: circa 5300 (U, SU e Tr.)

PERSONALE NEGLI INCARICHI CHIAVE

Cte B.par. "Folgore"

1975/77	Gen. Tito Salmi
1977/78	Gen. Gaetano Pellegrino
1978/80	Gen. Franco de Vita
1980/81	Gen. Ambrogio Viviani
1981/84	Gen. Lucio Innecco
1984/86	Gen. Antonio Milani
1986/88	Gen. Aldo Sagnelli
1988/91	Gen. Franco Monticone
1991/..	Gen. Bruno Loi

VCte B.par. "Folgore"

1976/77	Col. Giorgio Malorgio
1977/78	Col. Franco Angioni
1978/79	Col. Fortunato Vietri
1979/80	Col. Antonio Milani
1980/81	Col. Mario Buscemi
1981/83	Col. Giovanni Giostra
1983/85	Col. Franco Monticone
1985/86	Col. Francesco Merlino
1986/87	Col. Silvio Luccetti
1987/89	Col. Matteo Facciorusso
1989/90	Col. Francesco Nicolò
1990	Col. Luigi Cantone
1990/91	Col. Bruno Viva
1991/..	Col. Antonio Guida

Ca SM B.par. "Folgore"

1973/76	Ten. Col. Antonio Tamborrino
1976/78	Ten. Col. Aldo Sagnelli
1978/79	Ten. Col. Antonio Milani
1979/80	Ten. Col. Mario Buscemi
1980/83	Ten. Col. Franco Monticone
1983/86	Ten. Col. Silvio Luccetti
1986	Ten. Col. Luciano Piacentini
1986/87	Ten. Col. Temistocle Millefiorini
1987/92	Ten. Col. Luigi Cantone
1992/..	Ten. Col. Augusto Staccioli

Cte SMIPAR

1975/77	Col. Antonio Vietri
1977/78	Col. Antonio Tamborrino
1978/79	Col. Aldo Sagnelli
1979/81	Col. Mario Chiabrera
1981/83	Col. Valdimiro Rossi
1983/85	Col. Gennaro Tufano
1985/86	Col. Aldo Pollice
1986/88	Col. Costanzo Peter
1988/90	Col. Carmine De Felice

Comandanti a livello Btg./Gr. e Cp. Autonome

<u>Cte 1° Btg. CC par. "Tuscania"</u>		1991/93	Ten. Col. Marco Bertolini
1974/78	Ten. Col. Romano Marchisio	1993/95	Ten. Col. Emanuele Sblendorio
1978/81	Ten. Col. Giuseppino Quartararo		
1981	Ten. Col. Raffaele Petracchi	<u>Cte 5° Btg. par. "El Alamein"</u>	
1981/84	Ten. Col. Armando Talarico	1975/78	Ten. Col. Giuseppe Enriquez
1984/86	Ten. Col. Pietro Pistolese	1978/80	Ten. Col. Augusto Marinelli
1986/89	Ten. Col. Angelo Carano	1980/82	Ten. Col. Francesco Merlino
1989/91	Ten. Col. Alberto Raucci	1982/84	Ten. Col. Bruno Loi
1991/93	Ten. Col. Angelo Carano	1984/86	Ten. Col. Gioacchino Grassi
1993/96	Ten. Col. Leonardo Leso	1986/88	Ten. Col. Paolo Menchi
		1988/90	Ten. Col. Pierluigi Torelli
		1990/92	Ten. Col. Augusto Staccioli
<u>Cte 2° Btg. par. "Tarquinia"</u>			
1975	Ten. Col. Antonio Milani	<u>Cte 183° Btg. par. "Nembo"</u>	
1975/77	Ten. Col. Gennaro Tufano	1991/93	Ten. Col. Vincenzo Bassanelli
1977/79	Ten. Col. Dante Piccirillo		
1979/81	Ten. Col. Bruno La Torre	<u>Cte 185° Gr. Art. par. "Viterbo"</u>	
1981/82	Ten. Col. Giorgio Gualandi	1974/76	Ten. Col. Franco Dario
1982/83	Ten. Col. Vittorio Ghiotto	1976/77	Ten. Col. Giovanni Giostra
1983/84	Ten. Col. Temistocle Millefiorini	1977/79	Ten. Col. Alberto Carchio
1984/85	Ten. Col. Bruno Viva	1979/80	Ten. Col. Cesare Speranza
1985/86	Ten. Col. Mario Balla	1980/81	Ten. Col. Giangiuseppe Santillo
1986/87	Ten. Col. Antonio Guida	1981/82	Ten. Col. Antonio Quintana
1987/88	Ten. Col. Enrico Celentano	1982/83	Ten. Col. Silvio Luccetti
1988/89	Ten. Col. Roberto Martinelli	1983/84	Ten. Col. Matteo Facciorusso
1989/92	Ten. Col. Leonardo Rosa	1984/86	Ten. Col. Antonino Giampietro
		1986/87	Ten. Col. Luigi Cantone
<u>Cte 9° Btg d'Ass. par. "Col Moschin"</u>		1987/89	Ten. Col. Fulvio Bergagnini
1974/76	Ten. Col. Aldo Pollice	1989/91	Ten. Col. Salvatore Iacono
1976/78	Ten. Col. Aniello Colonna	1991/92	Ten. Col. Nicola Scalera
1978/80	Ten. Col. Franco Monticone		
1980/82	Ten. Col. Costanzo Peter		
1982	Ten. Col. Enrico Persi Paoli		
1982/84	Ten. Col. Luigi Papisca		
1984/86	Ten. Col. Luciano Piacentini		
1986/88	Ten. Col. Enrico Persi Paoli		
1988/91	Ten. Col. Enrico Ansano Nardi		

Cte Btg. Log. par. "Folgore"

1975/77 Ten. Col. Ivo Scarpa
1977/80 Ten. Col. Giuseppe Cuscito
1980/83 Ten. Col. Ilio Pagliari
1983/87 Ten. Col. Ivano Bonamici
1987/90 Ten. Col. Mario Righele
1990/92 Ten. Col. Vincenzo Trinetti
1992/.. Ten. Col. Pasquale Terreri

Cte 26° Gr. Sqd. ALE/AVES "Giove"

1975/77 Ten. Col. Ugo De Matteis
1977/78 Ten. Col. Francesco D' Amelio
1978/82 Ten. Col. Ugo De Matteis
1982/91 Ten. Col. Alberto Di Fenza
1991/93 Ten. Col. Pierangelo Corradi
1993 Ten. Col. Renato Bovani
1993/. Ten. Col. Primo Piferi

Cte Cp. esp.

1975/80 Cap. Enrico Celentano
1980/81 Cap. Sandro Camiciola

Cte Cp. c/c

1975/1976 Cap. Giovanni Fantini
1976/81 Cap. Marco Perani

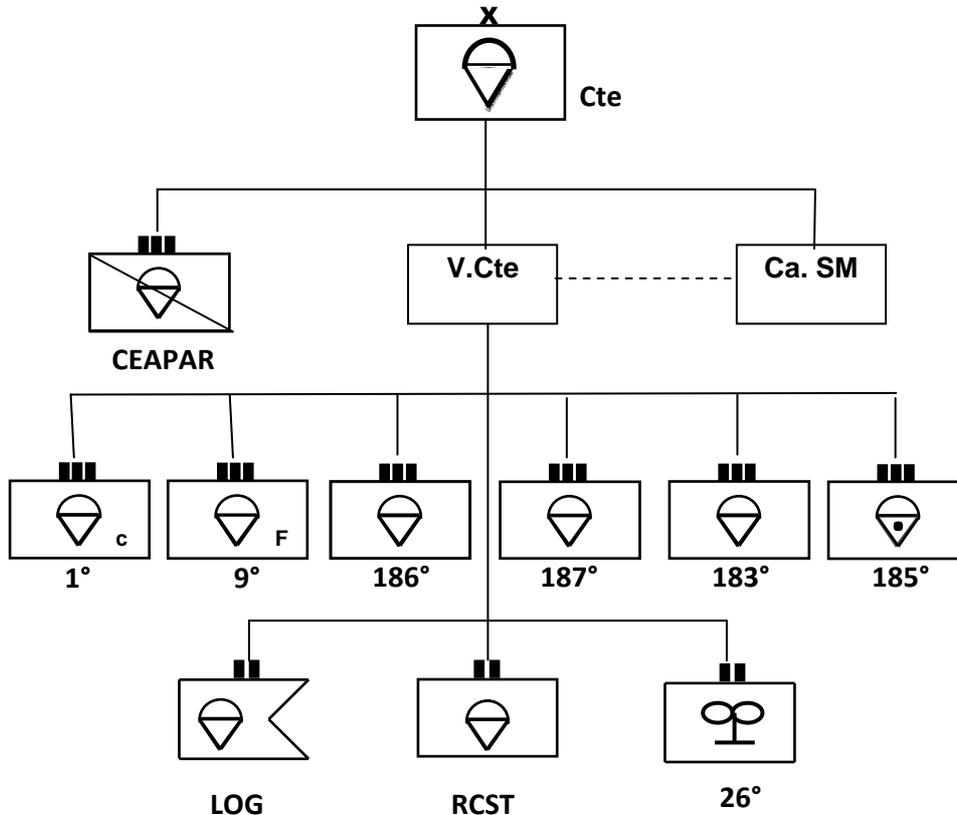
Cte Cp. Genio

1975/79 Cap. Gianni Quaresimin
1980 Cap. Francesco Di Palma
1980 Ten. Giangaetano Carancini
1980/82 Cap. Fabio Percaccini
1982/89 Cap. Felice Rossi
1989/92 Cap. Giovanni Croce
1992/.. Cap. Michele Corrado

Cte RCT "Folgore"

1975 Magg. Teseo Prosperini
1975/77 Ten. Col. Matteo Radatti
1977/78 Ten. Col. Tommaso Sapienza
1978 Ten. Col. Vito Mancino
1978 Cap. Tarcisio De Dominicis
1978/80 Ten. Col. Ottavio Mattiassi
1980/81 Ten. Col. Sergio Deidda
1981/82 Ten. Col. Alberto Di Fenza
1982/83 Ten. Col. Egisto Caselli
1983/84 Ten. Col. Giorgio Battisti
1984/86 Ten. Col. Antonio Palomba
1986/89 Ten. Col. Vincenzo Iannucci
1989/91 Ten. Col. Pierangelo Corradi
1991/92 Ten. Col. Giuseppe Ladisi
1992/93 Ten. Col. Giuseppe Nazzaro

ORGANIGRAMMA ALLA COSTITUZIONE DEI REGGIMENTI (1992-1996)



NOTE

- I Reggimenti furono costituiti nel:
 - 1992: il 186°, il 187° ed il 185° Art;
 - 1993: il 183° Nembo;
 - 1995: il 9° d'Ass. par.;
 - 1996: il 1° CC par..
- La B. par. Folgore vede la sua massima espansione.
- Dal 1995 al 2000 si registra il passaggio dalla coscrizione al volontariato.
- Il 3° Btg. "Poggio Rusco" è disciolto nel 1998.
- La Scuola Militare di Paracadutismo si trasforma in Centro Addestramento di Paracadutismo nel 1999.
- Nel 2001:
 - il 185° Rgt. Art. par. è riconfigurato in Rgt. Ricognizione e Acquisizione Obiettivi;
 - il 26° Gr. Sqd. AVES e il Btg. Log. si allontanano dalla Brigata.
- Nel 2002:
 - il 1° Rgt. CC par. cessa la sua dipendenza dalla Folgore;
 - la Cp. g.gua. entra a far parte dell'8° Btg. g.gua. par. che nel 2004 è elevato al rango di Reggimento, con sede a Legnago (VR).

FORZA COMPLESSIVA alla metà degli anni 90: 6.500 (U, SU e Tr.).

PERSONALE NEGLI INCARICHI CHIAVE

Cte B.par. "Folgore"

1991/94 Gen. Bruno Loi
1994/96 Gen. Bruno Viva
1996/97 Gen. Luigi Cantone
1997/99 Gen. Enrico Celentano
1999/02 Gen. Pierluigi Torelli
2002/04 Gen. Marco Bertolini
2004/.. Gen. Pietro Costantino

VCte B.par. "Folgore"

1992 Col. Antonio Guida
1992/93 Col. Luigi Cantone
1993/97 Col. Paolo Menchi
1997 Col. Vincenzo Iannucci
1997/99 Col. Pierluigi Torelli
1999 Col. Giovanni Fantini
1999/01 Col. Mario Righele
2001/02 Col. Marco Bertolini
2002/.. Col. Salvatore Iacono

Ca. SM B.par. "Folgore"

1992 Ten. Col. Luigi Cantone
1992/94 Ten. Col. Augusto Staccioli
1994/97 Ten. Col. Marco Bertolini
1997/00 Ten. Col. Maurizio Fioravanti
2000/02 Col. Federico D'Apuzzo
2002/04 Ten. Col. Aldo Mezzalana

Cte 9° Rgt. d'Ass. par. "Col Moschin"

1995/97 Col. Enrico Ansano Nardi
1997/98 Col. Marco Bertolini
1998/02 Col. Emanuele Sblendorio
2002/.. Col. Michele Brandonisio

Cte SMIPAR/CAPAR

1990/92 Col. Giorgio Caccavella
1992/93 Col. Paolo Menchi
1993/95 Col. Leonardo Rosa
1995/97 Col. Pierluigi Torelli
1997/98 Col. Enrico Ansano Nardi
1998/99 Gen. Calogero Cirneco
1999/01 Col. Marco Bertolini
2001/03 Col. Maurizio Fioravanti

Cte 1° Rgt. CC par. "Tuscania"

1996/97 Col. Leonardo Leso
1997/00 Col. Michele Franzè
2000/01 Col. Alberto Raucci
2001/02 Col. Carlo Chierago

Cte 186° Rgt.par. "Folgore"

1992/94 Col. Enrico Celentano
1994/97 Col. Augusto Staccioli
1997/00 Col. Emanuele Spagnolo
2000/01 Col. Maurizio Fioravanti
2001/02 Col. Francesco De Luca
2002/.. Col. Rosario Castellano

Cte 187° Rgt.par. "Folgore"

1992/94 Col. Roberto Martinelli
1994/97 Col. Luigi Chiavarelli
1997/00 Col. Alessandro Puzzilli
2000/01 Col. Pietro Costantino
2001/2002 Ten. Col. Maurizio Mazza
2002/04 Col. Federico D' Apuzzo

Cte 183° Rgt.par. "Nembo"

1993/94 Col. Pierluigi Torelli
1994/96 Col. Leonardo Prizzi
1996/98 Col. Giovanni Fantini
1998/00 Col. Antonio Satta
2000 Ten. Col. Pacifico Polimante
2000/02 Col. Bruno Rocco
2002/04 Col. Raffaele Iubini
2004/.. Col. Marco Bedina

Cte 26° Gr.Sqd. AVES "Folgore"

1993/95 Ten. Col. Primo Piferi
1995/97 Ten. Col. Francesco Arena

Cte 185° Rgt.Art.par. "Folgore"

1992/95 Col. Antonino Giampietro
1995/96 Col. Pierangelo Corradi
1996/97 Col. Aldo Piccotti
1997/00 Col. Salvatore Iacono
2000/04 Col. Renato Perrotti

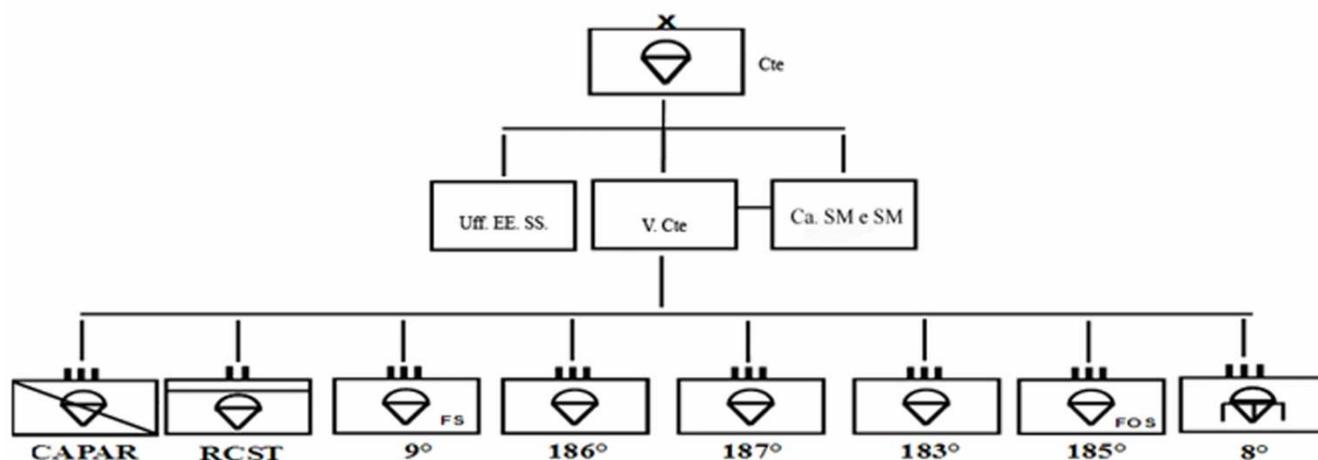
Cte RCST "Folgore"

1993/95 Ten. Col. Sandro Leoni
1995/96 Ten. Col. Claudio Mandelli
1996/98 Ten. Col. Costantino Iuliani
1998/99 Ten. Col. Pierangelo Viglietti
1999/01 Ten. Col. Raffaele Iubini
2001/02 Ten. Col. Luigi Lupini
2002 Ten. Col. Giuseppe Lazzari
2002/03 Ten. Col. Luigi Lupini
2003/.. Ten. Col. Marco Conti

Cte Btg. Log. "Folgore"

1992/95 Ten. Col. Pasquale Terreri
1995/97 Ten. Col. Ferdinando Guarnieri
1997/99 Ten. Col. Antonio Granuzza
1999 Ten. Col. Silvio Ratti

ORGANIGRAMMA ATTUALE (dal 2005)



NOTE

- E' molto elevata la componente speciale e specialistica:
 - il 9° è l' unica Forza Speciale della Forza Armata;
 - il 185° appartiene alle FOS ed è in grado di gestire il fuoco aereo, terrestre, navale;
 - l' 8° Rgt.g.gua., erede delle tradizioni dei Btg VIII Folgore e CLXXXIV Nembo, assolve compiti specialistici propri dei Guastatori Paracadutisti;
 - il Btg. Avio del CAPAR provvede, tramite la Cp. Avio, alle attività di aviorifornimento a favore di tutte le Forze Armate e di Enti civili.
- Si è ritenuto di rinunciare a sorgenti di fuoco manovrato ed a organi logistici del 2° anello.
- Il Cte di B. dispone di un organo di ricerca e sperimentazione alle dirette dipendenze: l'Ufficio Esperienze e Studi.
- Tre Rgt. di Arma Base, eredi delle tradizioni dei Rgt. delle Divisioni Folgore e Nembo, costituiscono l'ossatura della Grande Unità, in grado di svolgere operazioni proprie delle Aviotruppe di stampo tradizionale o forme particolari di lotta, ovvero missioni di varia natura "fuori area". Ciascun Rgt. dispone anche di una componente esplorante, a livello di plotone, addestrata ad agire nei più diversi ambienti naturali e operativi.

PERSONALE NEGLI INCARICHI CHIAVE

Cte B.par. "Folgore"

2004/05 Gen. Pietro Costantino
2005/06 Gen. Antonio Satta
2006/... Gen. Maurizio Fioravanti

V Cte B.par. "Folgore"

2002/07 Col. Salvatore Iacono
2007/... Col. Renato Perrotti

Ca.SM B.par. "Folgore"

2004 Col. Antonio Olivieri
2004/05 Ten. Col. Aldo Zizzo
2005 Ten. Col. Maurizio Mazza
2005/... Ten. Col. Aldo Zizzo

Cte CAPAR

2003/06 Col. Sandro Leoni
2006/.. Col. Luigi Lupini

Cte 9° Rgt. d'Ass.par. "Col Moschin"

2002/06 Col. Michele Brandonisio
2006/... Col. Nicola Zanelli

Cte 187° Rgt.par. "Folgore"

2004/07 Col. Aldo Mezzalana
2007/.. Col. Gabriele Toscani De Col

Cte 186° Rgt.par. "Folgore"

2002/06 Col. Sandro Camiciola
2006/... Col. Manlio Scopigno

Cte 183° Rgt.par. "Nembo"

2004/06 Col. Marco Bedina
2006/... Col. Massimo Mingiardi

Cte 185° RRAO "Folgore"

2004/06 Col. Cosimo Bianchi
2006/... Col. Stefano Nigri

Cte 8° Btg.g.gua.par. "Folgore"

2002 Ten. Col. Maurizio Fanni
2002/03 Ten. Col. Vittorio Stella
2003/04 Ten. Col. Vincenzo Vecchio

Cte 8° Rgt.g.gua.par. "Folgore"

2004/06 Col. Massimo Scala
2006/... Col. Giangaetano Carancini

Cte RCST par. "Folgore"

2003/05 Ten. Col. Marco Conti
2005/07 Ten. Col. Maurizio Petriccione
2007/... Ten. Col. Marco Ghezzi

LE BANDIERE DELLA FOLGORE.
Incluse, per comunione di ideali, quelle del
4° Rgt.alp.par. “Monte Cervino” e del 1° Rgt. CC par. “Tuscania”



*27 ottobre 2007 Festa dei Paracadutisti –
65° Anniversario della battaglia di EL ALAMEIN*

Addestramento e Impiego

Generalità

La dottrina d'impiego orienta la predisposizione delle forze in termini di struttura ordinativa, da un lato, e di addestramento, dall'altro. È fondamentale, pertanto, che essa sia accuratamente seguita e costantemente aggiornata.

Le prime ipotesi per l'utilizzo di unità paracadutisti furono formulate fin dal tempo dell'avvento e dell'affermazione del vettore aereo, dopo il primo decennio del XX secolo. Si delineò allora la prospettiva di immettere di sorpresa complessi di forze in territorio avversario, superando rapidamente spazi, ostacoli e schieramenti, allo scopo di raggiungere obiettivi sensibili e prestabiliti.

Tale possibilità condiziona, tra l'altro, in misura rilevante, il problema della sicurezza del territorio costringendo i Comandi responsabili a predisporre forze in riserva e misure di vario

ordine volte a fronteggiare la potenziale minaccia paracadutista. È quindi evidente che la eventuale rinuncia all'impiego di aviotruppe, anche se "mimetizzata", costituirebbe un indubbio vantaggio/regalia per ogni eventuale avversario.

A seconda del vettore e della presa di terra, l'area – obiettivo può essere raggiunta con aviolancio, atterraggio d'assalto, elitransporto.

L'aereo si avvale di superiori velocità di crociera, carico pagante e raggio d'azione. L'elicottero presenta il vantaggio di eseguire l'imbarco e lo sbarco a piè d'opera, non essendo vincolato a piste o zone di lancio.

Non è da considerare infrequente il ricorso all'impiego coordinato dell'aviolancio, dell'atterraggio d'assalto e dell'elitransporto.

Impiego.

Nel primo decennio di vita della Brigata Paracadutisti la dottrina in vigore (circolare n.770 – Impiego delle Aviotruppe e n. 772 – Il Gruppo Tattico Paracadutisti) ereditava le esperienze della 2^a Guerra Mondiale, connesse con le grandi operazioni di aviosbarco, mentre il vettore ad ala rotante era appena agli esordi.

Nel secondo e terzo decennio l'elitransporto saliva alla ribalta, anche a seguito dell'acquisizione dell'elicottero da trasporto medio CH 47, mentre si registrava la crisi della transizione dal C 119 al C 130 ed al G 222.

Nel 1986 veniva diramata la nuova "Memoria sull' Impiego delle Aviotruppe", n. 907 della serie dottrinale.

Appartengono al secondo periodo esercitazioni di particolare rilievo, con l'impiego coordinato di vettori e tecniche differenziati per la forma di penetrazione.

Le esercitazioni "Aquila Bianca 81 e 87" sull'aeroporto di Grosseto videro gli interventi:

- di velivoli C 130 e G 222 per aviolanci di materiali e di personale con le tecniche della fune di vincolo e della caduta libera, nonché per atterraggi d'assalto;
- di elicotteri da ricognizione, multiruolo e da trasporto medio per missioni esplorative, di fuoco e di trasporto.

All'esercitazione "Aquila Bianca 82" nel poligono dei Tre Poggioli parteciparono le Brigate Folgore e Friuli, quest'ultima in versione aeromobile. Fu l'occasione per sperimentare ipotesi operative mediante l'impiego integrato di forze aviolanciate con la tecnica della caduta libera ed eliportate.

Con l'esordio in ruolo aeromobile della Brigata Friuli ebbe inizio un progressivo distacco della Folgore dal velivolo ad ala rotante fino alla perdita del 26° Gruppo Squadroni Aviazione dell'Esercito "Giove".

Nel frattempo la ristrutturazione del 1975 aveva sancito la bivalenza della Grande Unità: Paracadutisti e Motorizzata.

Il progetto della bivalenza rispondeva ad esigenze di funzionalità ed economia delle forze e traeva fondamento anche da considerazioni storico-statistiche. Infatti, se ripercorriamo la storia della nostre aviotruppe nella 2^a guerra mondiale possiamo constatare che le operazioni con aviolancio furono limitate a:

- conquista delle isole di Cefalonia, Zante e Itaca, il 30 aprile 1941 con l'impiego di soli 72 paracadutisti e di 3 aerei SM 82;
- incursioni del X Reggimento Arditi e del Battaglione Arditi Distruttori della Regia Aeronautica per un totale di circa 280 uomini, dal gennaio al settembre del 1943;
- incursioni nel territorio nazionale occupato, da parte di paracadutisti diretti dai Servizi Segreti Militari appartenenti ai Comandi Alleati, al Regno d'Italia e alla Repubblica Sociale, nel corso della Guerra di Liberazione, per un totale non precisabile ma valutabile in termini di qualche centinaio;
- operazione "Herring", ultimo lancio di guerra, con l'impiego di 226 paracadutisti dello Squadrone "Folgore" e della Centuria "Nembo", articolati in 24 pattuglie e aviolanciati da 14 velivoli statunitensi del tipo C 47.

Furono programmati ma poi annullati:

- l'operazione C 3 per la conquista di Malta, nella quale erano previsti l'impiego della 1^a Divisione Paracadutisti (in seguito denominata Folgore) e un ampio concorso di aerei da trasporto tedeschi;
- l'aviolancio del 185° Reparto par. Arditi Nembo con velivoli statunitensi, previsto per il 1° agosto 1944 nella zona di Frassinoro (MO), con il compito di condurre forme particolari di lotta in territorio nazionale occupato, in concorso con unità partigiane.

Si tratta in totale di un migliaio paracadutisti aviolanciati: una quantità irrisoria se posta a confronto con una disponibilità complessiva valutabile in oltre 25.000 paracadutisti (Rgt. Fanti dell'Aria; Divisioni Folgore, Nembo, Cicloni; 185° Rep.Par. Arditi; 1° Btg. Carabinieri par.; Btg. Arditi par. e Btg. d'Assalto dell'Aeronautica; Btg. Nuotatori paracadutisti della Marina Militare e suoi eredi dopo l'armistizio; Rgt. Folgore e Btg. Mazzarini della RSI).

Nel dopoguerra non sono state effettuate operazioni con le aviotruppe pur essendo stata impegnata la Folgore in tutte le missioni fuori area, anche in situazioni ad alto coefficiente di rischio.

E' un bilancio sotto certi aspetti umanamente frustrante per chi opera la scelta del paracadutismo militare, come veniva sottolineato ironicamente dai cittadini di Firenze durante la guerra, quando attribuivano ai paracadutisti l'epiteto di "calamai".

E' improponibile, certo, mantenere inattiva in un "limbo dorato" una Grande Unità di singolare pregio, sia pure nel ruolo di riserva strategica, in attesa di un improbabile impiego specialistico.

Ma è lecito porsi un interrogativo: in quale misura hanno inciso sulla mancata esecuzione di aviosbarchi in periodo di guerra le carenze di mezzi (aerei e per l'aviolancio), di occasioni, di idee o le limitazioni e i vincoli di ordine politico-militare?

L'auspicio è che la bivalenza non costituisca presupposto o pretesto per un atteggiamento rinunciatario.

Lo scenario attuale e prevedibile per gli anni a venire, segnato da diffusa instabilità e imminenza della minaccia terroristica pressochè globalizzata, moltiplica, tra l'altro, gli impegni "fuori area". Sembra più che ragionevole supporre che l'improvviso aggravarsi di talune situazioni di crisi, possa esigere l'impiego immediato, anche a grandi distanze, di forze idonee a sostenere unità nazionali e alleate già in loco, ovvero a salvaguardare l'incolumità della comunità italiana e internazionale.

Un impiego siffatto si ataglia pienamente alle caratteristiche e alle possibilità delle unità paracadutisti, purchè con la predisposizione:

- di un complesso di forze a reperibilità immediata, con turnazione, a composizione modulare che includa aliquote di Comando, incursori, acquisitori, unità di arma base, componenti controcarri e mortai, guastatori;
- di mezzi, materiali e dotazioni del caso, preconditionati per il lancio e con rotazioni periodiche per la manutenzione.

L'Aviosbarco.

Questa trattazione è incentrata sulla versione prioritaria e qualificante della bivalenza della Folgore, quella Paracadutista, mentre per la seconda valenza, quella Motorizzata, si rimanda a quanto già previsto per altre Grandi Unità "di superficie".

Il vettore aereo e il paracadute costituiscono soltanto dei mezzi per raggiungere l'area-obiettivo ove si misurano le autentiche doti del paracadutista. Tuttavia, all'addestramento al combattimento la Folgore aggiunge quello aviolancistico che impegna tempi e risorse non certo trascurabili in rapporto al totale disponibile e comprende:

- corsi (di abilitazione al lancio con la tecnica della fune di vincolo; di abilitazione al lancio con la tecnica della caduta libera a vari livelli; per istruttori; per ripiegatori; per aviorifornitori; per direttori di lancio; per comandanti di pattuglia guida; ecc.);
- rinfresco periodico di addestramento pre-lancistico;
- aviolanci di abilitazione, di brevetto, di addestramento, tattici, di materiali, sperimentali, dimostrativi, per manifestazioni o cerimonie, per competizioni.



Reparto all'imbarco equipaggiato per il lancio

La Folgore può essere chiamata a condurre a seguito di aviolancio:

- incursioni;
- azioni di forza (occupazione/conquista e difesa di posizioni);

- forme particolari di lotta, quale l'interdizione di area.

Sono prevedibili combinazioni delle attività suddette:

- incursioni a premessa o in concorso di azioni di forza;
- interdizione di area come piano alternato di un'azione di forza.

L' aviosbarco di incursione:

- prevede penetrazioni temporanee di piccole aliquote, articolate in pattuglie, per colpire obiettivi prestabiliti;
- può impegnare, a seconda del livello di professionalità richiesto, Forze Speciali, Forze per Operazioni Speciali o normali unità par.;
- può essere effettuato con aviolancio da bassa quota con la tecnica della fune di vincolo o da quota molto elevata con la tecnica della caduta libera (con apertura immediata o convenientemente ritardata del paracadute) secondo una valutazione fondata sui fattori sorpresa e sicurezza;
- comprende il lancio di materiali in contenitori individuali o leggeri ma non, nella generalità dei casi, di carichi medi o pesanti.

L' aviosbarco di conquista:

- consiste in una azione di forza della durata compresa nelle 48-72 ore con rapida alternanza di episodi propri sia dell'attacco, sia della difesa;
- prevede il congiungimento con forze amiche o il passaggio a forme particolari di lotta, ovvero lo scampo verso aree non controllate dal nemico con le tecniche della condotta evasiva e della sopravvivenza;
- impegna forze valutabili in complessi al livello di Cp./Btg.;
- utilizza l'aviolancio del personale da bassa quota con apertura automatica del paracadute;
- include un ampio ricorso al lancio iniziale di carichi leggeri, medi e pesanti, con possibilità di successivi aviorifornimenti.

L' aviosbarco per le forme particolari di lotta:



Paracadutista prossimo all'atterraggio

- impegna per tempi prolungati complessi autonomi al livello di Cp. articolati in pattuglie;
- si prefigge la condotta di colpi di mano e imboscate contro obiettivi acquisiti per lo più azione durante;
- utilizza per l'infiltrazione la tecnica dell'apertura automatica del paracadute da bassa quota;
- non prevede il lancio iniziale di materiali medi o pesanti, mentre considera la possibi-

lità di aviorifornimenti successivi.

E' peculiare degli aviosbarchi la programmazione "a ritroso".

Si inizia con la elaborazione del piano per l'azione a terra, comprensivo delle misure per il congiungimento con le truppe amiche, sulla base dell'esame degli elementi del problema operativo. Ne sono parte integrante la definizione delle forze e il piano alternato.

Si prosegue con la programmazione della presa di terra, aviolancio e riordinamento, curando che il personale e i materiali siano "seminati" sul terreno secondo un preciso disegno volto a rendere agevoli la ricostituzione delle unità e il successivo movimento, secondo il criterio del "riordinamento verticale".

Le zone di lancio devono essere scelte il più vicino possibile agli obiettivi compatibilmente con il binomio sicurezza-sorpresa. Lo stesso criterio deve essere applicato nella scelta dell'ora del lancio: all'alba, al tramonto, in ambiente notturno.

Il passo successivo concerne il piano di volo: rotte, quote, formazioni, tempi. Contestualmente deve essere esaminata la sicurezza del volo dalla contraviazione e dalla difesa contraerei, programmando anche eventuali azioni pre-



Aliquota di gruppo tattico nell'attacco

liminari ad hoc.

Si passa poi al piano di imbarco: località, tempi, ripartizione dei velivoli, eventuali sortite successive.

Viene infine definito il piano di approntamento: zone di concentramento; diramazione degli

ordini mediante rapporti pre-missione e di controllo; condizionamento dei materiali per il lancio; prove delle armi, dei mezzi, delle azioni; trasferimento alle località di imbarco; misure per la tutela del segreto, incluso il piano di inganno.

Addestramento.

L'addestramento dei paracadutisti comprende dunque due settori distinti: quello lancistico e quello al combattimento.

La branca lancistica attiene sia al personale, sia ai materiali. Entrambi gli aspetti richiedono cura, esperienza, professionalità e un costante esercizio:

- per contenere, nel campo del personale, l'incidentistica minore, che è causa di uno stillicidio di perdite temporanee, e scongiurare ovviamente quella più grave che chiama in causa responsabilità di Comando;
- perchè personale e dotazioni sono entrambi parimenti indispensabili in operazioni.

L'addestramento deve essere particolarmente approfondito per il personale che adotta la tecnica della caduta libera e che può essere chiamato ad agire a quote che esigono l'impiego di apparecchiature ad ossigeno.

Per il lancio dei materiali la Folgore dispone di una unità di elevatissima specializzazione e di provata professionalità nel Btg. Aviorifornitori che è inserito nell'organico del CAPAR.

E' necessario che personale e mezzi per il condizionamento dei materiali per il lancio siano disponibili presso tutti i Reggimenti e che l'attività sia svolta sistematicamente, in concreto, coinvolgendo personale e velivoli della 46^a Brigata Aerea o, quando possibile, di Forze Aeree Alleate.

Le particolarità nell'addestramento al combattimento dei paracadutisti scaturiscono dallo scenario operativo dell'aviosbarco:

- situazione di isolamento in territorio non controllato da forze amiche, con esposizione alla minaccia a giro d'orizzonte;
- limitazioni nella potenza di fuoco, mobilità tattica, protezione e autonomia logistica

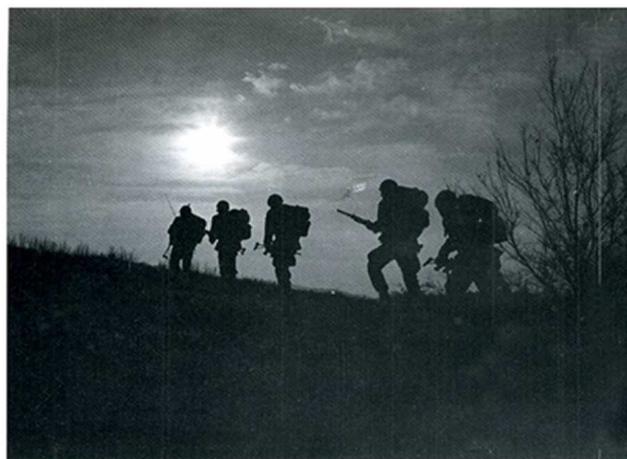
connesse con i problemi del trasporto aereo.

Per converso, i paracadutisti hanno l'iniziativa di scegliere i tempi, i modi e i luoghi per colpire gli obiettivi.

L'aggressività deve connotare l'azione paracadutista: più che impegnarsi per la propria sicurezza è imperativo costringere il nemico a occuparsi della sua.

All'attività ginnico sportiva devono essere dedicati istruttori, tempi, programmi e mezzi adeguati, puntando più sulla resistenza che sulla forza. La scarsa mobilità tattica deve essere compensata da elevata mobilità a piedi.

L'addestramento al tiro è basilare e deve tendere a fare di ogni paracadutista un cecchino, essendo improponibile ogni dispendio di munizioni, dando anche adeguato rilievo al tiro istintivo e notturno.



La capacità di orientarsi con la cartografia e con la bussola deve essere estesa alla totalità del personale poiché tutti possono venire a trovarsi isolati in luoghi sconosciuti.

Il pattugliamento costituisce attività primaria ed elettiva. Esso trova applicazione in tutte le

forme di aviosbarco: è fondamentale nell' incursione e nella interdizione; nelle azioni di forza



Salto dalla torre di ardimento

trova applicazione nella sicurezza del riordimento, nell'avvicinamento agli obiettivi, nel controllo della terra di nessuno e nel dispositivo di sicurezza in fase difensiva.

Una particolare attenzione è rivolta all' addestramento in ambienti preferenziali che esaltano le possibilità dei paracadutisti mentre attenuano quelle del loro nemico-numero-uno, il corazzato: i boschi, le aree urbanizzate, l' ambiente notturno e gli ambienti "estremi". Vi sono dedicate le esercitazioni delle serie "Mangusta" e "Istrice".

L'addestramento alla condotta evasiva e alla sopravvivenza, inserito anch'esso nelle esercitazioni "Mangusta", si propone di abilitare il personale a lunghi movimenti di scampo, con aleatorie possibilità di rifornimento, a seguito di attuazione del piano alternato a qualunque forma di aviosbarco.

L'addestramento alle piccole demolizioni di campagna fa parte del bagaglio professionale minimo di un pattugliatore paracadutista destinato all'incursione o alla interdizione, mentre per il personale del 9° Rgt. d'Assalto è richiesta la qualifica di minatore scelto.

Vengono infine impartite lezioni sull'armamento e sui mezzi (talvolta anche sulla dottrina, sulla lingua e sulla cultura) dei possibili avversari ai fini del loro riconoscimento e

della loro utilizzazione o neutralizzazione, a seconda dei casi.

L'aspetto individuale delle discipline addestrative sopra descritte si applica a tutti i paracadutisti, indipendentemente dal grado, Arma, Servizio o specializzazione perché tutti sono esposti, o possono trovarsi a esserlo, all'isolamento e a rischi di vario ordine in territorio ignoto/ostile.

In ogni caso la regola numero uno per il paracadutista è che "il previsto è l'eccezione, mentre l'imprevisto è la norma".

Nella cartografia, in appendice, sono riportate le zone di addestramento utilizzate dalla Brigata Folgore in Italia Centrale nei 44 anni della sua esistenza. Per ciascuna delle zone sono indicate in legenda: la destinazione; l'attualità o meno della sua utilizzazione; la distanza delle zone attive dalle sedi stanziali.



Combattimento negli abitati



In aggiunta sono indicate le zone di lancio abituali.

Aree addestrative



Legenda

Le zone di addestramento sono contrassegnate :

- con coppia di lettere , se attive ;
- con numeri , se dismesse .

Le zone di lancio sono indicate con paracadute e lettere .

PL – PALESTRA “Lustrissimi” - , con campo di ardimento , campo di calcio e pista di atletica , poligono coperto per armi individuali, piscina coperta e riscaldata , accantonamento per 200 persone , locali per il Comando , per la mensa, per i servizi .

Distanze in km : 3/8 da LI ; 20 da PI ; 50 da PT ; 130 da SI .

VU – VALLE UGIONE – con percorsi addestrativi vari , poligono coperto per tiro con pistola , strutture per addestramento incursori e al combattimento negli abitati.

Distanze in km : 9/14 da LI ; 25 da PI ; 55 da PT ; 135 da SI.

LG – LE GREPOLE – per addestramento all'impiego di esplosivi .

Distanze in km : 35 da LI ; 15 da PI ; 45 da PT ; 140 da SI .

FS – FOCE SERCHIO – fronte a mare , stagionale , per armi a tiro teso.

Distanze in km : 30 da LI ; 10 da PI ; 40 da PT ; 140 da SI .

FA – FOCE ARNO – BASE ADDESTRAMENTO ANFIBIO INCURSORI “Scianna”, con locali per il Comando e per accantonamento di personale , ricovero per mezzi anfibi .

Distanze in km : 20 da LI ; 10 da PI.

FR – FOCE RENO – fronte a mare , per armi a tiro teso e per tiro contro bersagli in movimento.

Distanze in km : 290 da LI ; 280 da PI ; 250 da PT ; 260 da SI .

PS – PIAN DI SPILLE – fronte a mare – stagionale , con zona di lancio ; per armi a tiro teso ed esercitazioni a fuoco fino al livello di complesso minore .

Distanze in km : 220 da LI ; 240 da PI ; 270 da PT ; 160 da SI .

MR – MONTE ROMANO – con zona di lancio ; per esercitazioni a fuoco di gruppo tattico e tiri di artiglieria e mortai ; provvisto di base logistica per accantonamento di Comandi , reparti , servizi .

Distanze in km : 235 da LI ; 255 da PI ; 285 da PT ; 175 da SI .

CA – CARPEGNA – con poligono per esercitazioni a fuoco di gruppo tattico e tiri di artiglieria e mortai ; provvisto di base logistica per accantonamento di Comandi , reparti , servizi .

Distanze in km : 205 da LI ; 200 da PI ; 180 da PT ; 120 da SI .

1,2,3,4 – ROCCAPIETRACASSIA, LIBRO APERTO, MONTE FALTERONA, ROTTA DEI CAVALLI : poligoni per tiri di artiglieria e mortai .

5 – MONTE CANDA, TRE POGGIOLI: poligono per tiri di artiglieria e mortai e per esercitazioni a fuoco di gruppo tattico.

6 – POGGIO FRATONE : per esercitazioni a fuoco di gruppo tattico .

7 – FOSSOLA : per armi a tiro teso ; provvisto di sistema per esposizione dei bersagli e di corridoio per zappatori .

8 – POGGIO AL CERRO : per tiro con armi portatili e per esercitazioni a fuoco di plotone o di complesso minore .

9 – VILLAFRANCA : per l'addestramento al combattimento negli abitati.

10 – LE PALAZZINE : per tiri con armi portatili.

ZONE DI LANCIO :

A : Altopascio

P : Pian del Lago

T : Tassignano

S : Siena-Ampugnano C : Cecina

Attività Aviolancistica

Generalità

Essere PARACADUTISTA non è semplice né facile.

L'attività lancistica, in quanto altamente selettiva e formativa, costituisce premessa qualificante per l'addestramento del soldato per eccellenza e mezzo indispensabile per raggiungere la zona di impiego.

La sola unità dell'Aeronautica Militare che dispone di vettori idonei all'addestramento e all'impiego dei Paracadutisti è la 46^a Brigata di Trasporto Aereo con sede a PISA.

Il livello di preparazione e di operatività delle Aviotruppe è pertanto condizionato dalla continua disponibilità di un sufficiente numero di velivoli, integrabile all'occorrenza dal limitato concorso dell'Aviazione dell'Esercito.

L'analisi dell'attività aviolancistica verrà, quindi, suddivisa nei "periodi storici" espressi dal tipo e dal numero dei vettori utilizzabili e cor-

rispondenti alla configurazione ordinativa e alla denominazione assunta dalla Grande Unità Aerea nel tempo:

- dal 16/04/54 al 04/09/74: 46^a Aerobrigata Trasporti Medi (46^a ABTM), periodo di oltre un ventennio in cui allineava i famosi e gloriosi FAIRCHILD C119G/J, meglio conosciuti come "vagoni volanti";
- dal 05/09/74 all'01/11/85: 46^a Aerobrigata Trasporti (dalla denominazione eliminati i "Medi"), con l'acquisizione dei velivoli LOCKHEED C 130 H "Hercules", Trasporti pesanti, e Alenia G222;
- dal 02/11/85 ad oggi: 46^a Brigata Trasporti, con l'acquisizione del LOCKHEED MARTIN C130J "Hercules 2" e dell'ALenia C27J "Spartan" in sostituzione del G222.

Periodi Storici

Dal 1954 al 1974: l'epopea del C119

Fin dalla metà degli anni 50, nell'ambito del Centro Militare di Paracadutismo(CMP), in previsione della imminente costituzione del 1° Gruppo Tattico Paracadutisti¹, l'Ufficio Studi ed Esperienze, con il Cap. art.par. Alberto Cambi e la Compagnia Aviorifornimenti, comandata dal Cap.par. Spiridione Lulli, cominciarono a elaborare e a mettere a punto le tecniche per l'aviolancio delle dotazioni di armi, mezzi e materiali della costituenda unità.



Velivolo C-119G

Paracadutisti equipaggiati con CMP-55

¹ NOTA:vds Pub. "La nostra storia-1° Gr.Tat.Par" edito dalla B.par. nel 2005.

Nel contempo un team, costituito dallo stesso Cambi e dai Capitani Gaetano Argento, Leonida Turrini e Alfonso Vicario, realizzò il nuovo paracadute umano, che doveva sostituire l'ormai superato IF41, denominato inizialmente CMP53, poi perfezionato con il CMP55 destinato a servire fedelmente le aviotruppe nazionali fin oltre gli anni '80.

All'inizio del periodo in esame, la 46^a ABTM aveva in linea 40 C119G nuovi fiammanti ed era pienamente interessata ad una intensa cooperazione con il Centro per rendere operativi gli equipaggi all'aviolancio del personale e dei materiali che richiedevano, con il nuovo vettore aereo, tecniche del tutto innovative rispetto a quelle del vecchio e superato SM82.

Il C119, infatti, è un velivolo progettato e realizzato, dopo la fine del 2° conflitto mondiale, con soluzioni volte a semplificare e, soprattutto, migliorare la capacità di trasporto aereo e di aviolancio.

Il velivolo, con una capacità di carico di 42 paracadutisti in assetto di combattimento più 20 contenitori leggeri con la monorotaia o 9.525kg di materiali, può aviolanciare:

- i paracadutisti, dalle porte laterali, 21 per porta e fino a 20 contenitori dalla monorotaia, che precedono di alcuni secondi l'uscita del personale;
- carichi medi, condizionati in appositi contenitori denominati A22, fino a un massimo di 6, idonei a contenere armamento, munizioni, carbolubrificanti, viveri, acqua potabile e quant'altro, per un peso massimo di 1.000 kg per ciascun contenitore (i contenitori vengono aviolanciati "a gravità", mediante un assetto del velivolo a cabrare);
- carichi pesanti, condizionati su apposite piattaforme che hanno la funzione di contenere il carico, facilitarne lo scorrimento sulle sezioni convogliatrici al momento dell'estrazione e ammortizzarne l'urto all'atterraggio (la "tecnica ad estrazione" utilizza un paracadute "a nastri", detto appunto estrattore).

I carichi pesanti interessano armi e mezzi di peso superiore ai 1.000 kg.:

- autovettura da ricognizione AR/51 e AR/56;

- autocarro leggero OM CL/52;
- rimorchi da ¼ di ton. e da 1 ton;
- obice da 105/14.

I rifornimenti di armi e mezzi di peso inferiore ai 1.000 kg possono essere sistemati in vario numero, in funzione delle loro dimensioni e peso, sulla piattaforma da 6.000 lbs (cannoni da 75 e 106 sr, mortai pesanti e munizioni).

Le piattaforme utilizzate sono:

- portante da 6.000 lbs da 12 piedi (uso generale);
- portata regolamentare da 11, 12, e 15 piedi;
- portata speditiva da 12 e 15 piedi.

La differenza tra portante e portata consiste nel fatto che la prima è collegata direttamente con il / i paracadute di sostentamento del carico; con la seconda, il/i paracadute di sostentamento sono collegati al carico.

Di norma i mezzi e le artiglierie vengono aviolanciati dallo stesso aereo, seguiti dal personale che deve scondizionarli dopo la presa di terra per l'immediato impiego.

Una tipica combinazione è costituita dall'autocarro leggero OM CL/52, dall'obice 105/14 e da 8 paracadutisti (squadra di servizio al pezzo più il conduttore dell'automezzo).

Da porre in evidenza che i Paracadutisti Italiani sono gli unici ad aviolanciare l'obice da 105/14 in un unico carico. Altre nazioni -Spagna e Gran Bretagna- che hanno acquistato la stessa artiglieria la lanciavano scomposta in carichi con tempi di impiego dopo la presa di terra ovviamente superiori.

I paracadute utilizzati sono:

- umani:
- CMP 55, dorsale, ad apertura automatica mediante nastro di vincolo;
- T 10 R, ausiliare o di emergenza;
- alcuni particolari tipi quali:
 - LISI, a velocità di discesa variabile, mediante apposito sistema che consente il restringimento della calotta aumentando la velocità di discesa (tra 12m/s per il tipo derivato dal CMP 53 e i 15 m/s per quello derivato dall'IF41), con successivo rilascio prima dell'atterraggio;



- CMP 55-1 F, derivato dal CMP 55 e dotato di una fenditura posteriore e due maniglie di comando per agevolarne la direzionalità e impiegato, di norma, dal personale che si aviolancia a seguito dei carichi per consentirne un atterraggio il più vicino possibile agli stessi;
- da carico:
 - G 1 e G 13 per contenitori leggeri tipo SAVIP, A7, A21 per pesi compresi tra 150 e 250 kg;
 - G 12, con una velatura di 300 mq ed un peso di 58 kg, per contenitori medi(A22) con peso massimo di 1.000 kg;
 - G 11, con una velatura di 720 mq ed un peso di 113 kg per carichi pesanti; può sopportare un peso massimo di 1930kg;
 - paracadute estrattore a nastri, mq. 13,50;
 - paracadute pilota per aviolancio medio e pesante, mq 0, 80.

Le zone di lancio utilizzate sia per abilitare e brevettare il personale, sia per l'attività addestrativa e operativa nonché per l'aviolancio dei materiali sono in gran parte ubicate in Toscana.

Quelle abitualmente impiegate sono² (vds Apd al Cpt. Addestramento):

- Tassignano (LU): dimensioni 900x400; durata luce verde 12 sec; tempo di volo dal decollo alla ZL 30 min;
- Altopascio(LU): Zona A: dimensioni 1200x400, durata luce verde 18 sec; tempo di volo dal decollo alla ZL 30 min; Zona B: dimensioni 1200x400; durata luce verde 18 sec;
- Cecina(LI) dimensioni 800x400; durata luce verde 10 sec; tempo di volo dal decollo alla ZL25 min;
- Ampugnano(SI): dimensioni 1.000x400; durata luce verde 15 sec; tempo di volo dal decollo alla ZL 30 min;
- Pian Del Lago (SI): dimensioni 900x400; durata luce verde 12 sec; tempo di volo dal decollo alla ZL 30 min.

Altre, in ambito nazionale, sono dislocate un pò in tutta la penisola, comprese le due isole maggiori e utilizzate per particolari esigenze o per esercitazioni di impiego.

In carenza di ore di volo sarebbe stato utile disporre di una situazione analoga a quelle in atto presso le Scuole di Paracadutismo francese (Pau) e tedesca (Shongau), cioè coincidenza della sede dei paracadutisti con aeroporto e zona di lancio di ampiezza adeguata, consentendo così una contrazione dei tempi di volo e dei movimenti per via ordinaria.

A suo tempo, cioè alla fine degli anni 50, l'allora comandante del CMP, Col. Carlo Mautino, inoltrò una lungimirante proposta alle Superiori Autorità per trasferire il Centro dalla Caserma "Gamerra" all'aeroporto di Pisa S. Giusto, sede della 46^AB. Ma la proposta non trovò accoglimento, probabilmente per dare precedenza all'insediamento dello scalo civile.

² *NOTA: come si vede dalle dimensioni e dalla durata della luce verde- che definisce il periodo di durata dell' aviolancio- non tutte le zone consentono di aviolanciare i paracadutisti in un unico passaggio. Tempo medio di volo tra un passaggio e il successivo: 8 min.*

In questo quadro, dal 1° gennaio 1963, comincia ad operare la Brigata Paracadutisti, utilizzando a pieno l'esperienza acquisita dal 1° Gr. Tat.par..

La 46[^] AB articolata su due Gruppi -2° e 98°-, ciascuno su 20 C119G³, non avrebbe potuto soddisfare a lungo le esigenze addestrative ed operative.

Nel contempo sono aumentate le richieste di ore di volo da parte della B. par. per l'accresciuta necessità di abilitare e brevettare all'avio-lancio -3 lanci per l'abilitazione e 3 lanci con l'armamento ed equipaggiamento per il brevetto- un maggior numero di paracadutisti previsti dalla struttura organica dell'Unità e per continuare l'attività addestrativa.

Il numero dei lanci raggiunto dal 1° Gr. Tat. nell'anno 1962 era di oltre 20.000 per il personale e 1.000 ton. di materiali, ma ora le esigenze erano aumentate.

Pur in una situazione di carenza, nel 1963 si riuscì a soddisfare il fabbisogno diminuendo, il numero di lanci per il personale di leva, pur garantendo l'indispensabile.

Furono anche svolte due importanti esercitazioni di impiego a seguito di avio-lancio - la "Corazza Alata" e la "Southex" nella zona del Meduna-Cellina, con il massimo sforzo sostenibile dalla 46[^] AB: 33 velivoli, quasi il totale della disponibilità del momento.

Anche se l'avio-lancio del personale e dei materiali, eseguito con i velivoli in formazione, appariva imponente e spettacolare, di fatto garantiva il trasferimento simultaneo di una aliquota non superiore ad un quinto del fabbisogno per un Gr. Tat. par. al livello di battaglione (inimmaginabile poter completare l'operazione con quattro sortite successive!!).

L'anno 1964 portava una importante novità nel trasporto aereo. L'Aeronautica Militare, non di-

³NOTA: 20 C119 costituivano la dotazione iniziale. In effetti, nel 1963, la 46[^] aveva un totale di 42 velivoli: 37 dei 40 iniziali a- vendone perduti 3, con relativi equipaggi, in incidenti di volo, più 5 esemplari caduti in CONGO dalle Nazioni Unite.

sponendo dei LOCKHEED C130 "Hercules", spina dorsale della NATO, ripiegava sull'acquisto, tra i surplus statunitensi, di 25 C119J, ribattezzati subito "cacciavite" per la caratteristica parte terminale della fusoliera, apribile idraulicamente e nel senso verticale, anziché "manualmente" e a libro come quella del C119G.

Con il loro arrivo alla 46[^], nel marzo del 1964, veniva costituito il terzo gruppo di volo, il 50°, che in prospettiva, dovrà ricevere i C130H.

Pur apportando un sensibile miglioramento della situazione, questo tipo di velivolo non fu mai impiegato per avio-lanci di materiali dalla "porta assiale", a causa di problemi tecnici.

Comunque, grazie a questo apporto, l'attività addestrativa poteva essere incrementata, sempre però nei limiti della sufficienza.

In ambito B. par, intanto, si lavorava per produrre modifiche migliorative nelle dotazioni, armamento, mezzi ed equipaggiamenti.

Tra i vari problemi, due emersero prioritariamente.

Il primo, attinente ai paracadute dorsale e ausiliare.

Il CMP55, pur ottimo, diveniva abbastanza impegnativo in presenza di vento, stante l'ampiezza della sua calotta che supera i 90 mq. (limiti di intensità 3 m/s per l'abilitazione; 5 m/s per il brevetto e per i lanci di addestramento; 7 m/s per quelli tattici) sia all'atto della presa di terra, sia immediatamente dopo per l'azione di "trascinamento" che doveva essere contrastata con manovre di forza e/o di agilità, non sempre agevoli dato il peso e l'ingombro dell'equipaggiamento individuale.

Il problema trovò soluzione nel 1968 con l'applicazione di un dispositivo di sganciamento rapido della calotta, detto "one shot".

Il paracadute ausiliare T10R era ormai obsoleto e necessitava di essere sostituito. Ciò avvenne nel 1966, con l'I-66, costruito dalla ditta "IRVIN" italiana, su progetto dell'Ufficio SS. EE.

Il secondo problema, riguardava l'autocarro leggero OM/CL 52, unico avio-lanciabile, per

peso e dimensioni, con il C119. Negli anni 50, la "Soc. Officine Meccaniche"(OM), costruì un migliaio di quel tipo di autocarro, che fu distribuito a vari Reparti dell'Esercito. Poi cessò la produzione e la catena di montaggio fu dismessa.

Tali mezzi, già severamente impegnati dal 1°Gr. Tat. par, poi ereditati dalla B. par., erano ormai ai limiti dell'usura e le avarie sempre più frequenti. Non esistevano alternative. Il problema fu tamponato, almeno temporaneamente, dall'Ispettorato Logistico, ritirando dai vari Reparti gli OM/CL 52 che ancora erano rimasti in servizio e assegnandoli alla B. par. previa revisione.

Anche la Scuola Militare di Paracadutismo, che dal 1964 aveva riassunto tale denominazione, svolgeva una intensa attività con i corsi di abilitazione per i vari contingenti di leva che giungevano alle armi, sia per le proprie esigenze, sia per quelle della Brigata. Gli istruttori di palestra, validissimi, tra i quali vogliamo ricordare l'Aiutante Iubini, i Marescialli Vana, Pileri, Mazza, Ribezzo, "sfornavano" migliaia di paracadutisti ogni anno. La Scuola, inoltre, svolgeva i corsi per gli aviorifornitori, pedine fondamentali per la parte aviolancistica dei materiali.

La Brigata, nell'ambito dei suoi reparti provvedeva a brevettare i paracadutisti, giunti dalla Scuola, mediante i tre lanci con l'equipaggiamento e l'armamento individuale e di reparto.

Seguivano i corsi di specializzazione e il secondo ciclo, che si concludevano sempre con una esercitazione di reparto, a seguito di aviolancio di tutto il personale, dell'armamento e dei mezzi.

Le esercitazioni di impiego erano precedute dal condizionamento dei carichi che veniva di norma effettuato per una buona parte in campagna, nella zona della pineta di Tombolo, mettendo in atto un "cantiere di condizionamento", nell'ambito del quale venivano allestite le "catene di condizionamento" in cui operava il personale aviorifornitore e che si concludevano con il trasporto dei carichi in aeroporto e con il successivo caricamento sui velivoli.

Attività periodicamente ripetute per mantenere elevato il livello addestrativo del personale, anche se non sempre erano seguite da aviolanci.

Nell'anno 1965 la Brigata svolge due importanti esercitazioni di impiego di gruppo tattico a seguito di aviolancio: la "Vedetta Apula", nella zona delle Murge e la "Gladio Alato" nella zona di Monteromano.

Anche in queste esercitazioni l'impegno della 46^a AB fu il massimo consentito. 36 velivoli aviolanciarono il personale e i materiali, preceduti da un velivolo isolato che aviolanciava la pattuglia guida con il sistema già descritto del CARP (vds.Sintesi Storica).

Il 1966 vide una intensificazione dei corsi per l'aviolancio con la tecnica della caduta libera (TCL), riservati agli Ufficiali e Sottufficiali.

I corsi, che inizialmente interessavano il solo personale del Battaglione Sabotatori, furono estesi ad un limitato numero di U. e SU. dell'intera Brigata. Si era ancora nella fase pionieristica. Sia i paracadute disponibili, sia la tecnica, erano ancora "primitivi".

Per il corso basico, si iniziava con il paracadute DL 54, quello utilizzato dai direttori di lancio, con l'ausiliare T 10R; l'allievo dopo aver raggiunto i 10 secondi di caduta libera stabilizzata, passava al paracadute D 64, modificato in D 65, con calotta rientrante, dotato di adeguate fenditure che conferivano una discreta spinta (3÷4 m/s) e fornito di maniglie di comando direzionali.

Come vedremo in seguito, mezzi e tecniche hanno fatto enormi progressi e questo tipo di addestramento è stato notevolmente incrementato perché può costituire un ottimo mezzo per particolari tipi di impiego.

Per lo svolgimento di questi corsi venivano impiegati i mezzi ad ala rotante - gli AB204 e poi gli AB205- dell'Aviazione dell'Esercito e, per alcuni lanci del corso, un velivolo dell'Aeronautica Militare, il vetusto Beechcraft C-45, piuttosto scomodo in uscita per le limitate dimensioni della porta.

Il 1° luglio 1966, con la costituzione nell'ambito della B.par. della Sezione Elicotteri di Uso Generale su 3 AB 204, si cominciò ad effettuare

con queste macchine anche attività di aviolancio con il paracadute ad apertura automatica CMP55, limitatamente agli U. e SU.

Il 20 luglio dell' anno successivo, la Sz .Elc. fu trasformata in Reparto Aviazione Leggera (RAL) e gli AB204 furono sostituiti con i più potenti AB205 che, oltre agli altri compiti istituzionali continuarono a svolgere attività di aviolancio con le tecniche sia della caduta libera, sia della fune di vincolo. Pur molto flessibile nell'impiego, l'apporto nell'attività di aviolancio della B. par. era limitato dalla scarsa capacità di carico del vettore: 8 par/decollo.



Negli anni tra il 1966 e il 1970, il concorso della Aeronautica alle esigenze della Brigata si faceva sempre più esiguo.

Non erano infrequenti le avarie ai motori dei C119, sottoposti ad un sensibile logorio, stante l'intensissima attività di trasporto richiesta. Comunque, i Paracadutisti della Folgore hanno sempre avuto modo di apprezzare la elevata capacità professionale degli equipaggi di volo e del personale tecnico della 46^a.

Pur con queste difficoltà continuò intensa l'attività addestrativa che esprimeva, con le e-

sercitazioni di impiego, la solida preparazione delle aviotruppe nazionali.

Con l'utilizzazione di almeno trenta velivoli che effettuavano SEMPRE aviolanci di personale e di materiali, furono svolte esercitazioni come la "Wintex" , la "Aquila Rossa", a fuoco con aviolancio, nella zona di S. Rossore, e la "Grano Maturo" nel 1968.

Si presentava ormai la necessità di individuare un velivolo che potesse sostituire l' esausto C119.

Si prospettava, così, il progetto G222, costruito dall'Aeritalia; ma prima che il velivolo entri in linea si dovrà attendere ancora un decennio. E l'acquisizione dei sospirati C130 era ancora un sogno!

Quindi, anni difficili per l'attività della Folgore.

Uno spiraglio di speranza si aprì nell'estate del 1970. La Gran Bretagna inoltrò richiesta al Governo Italiano di poter effettuare nel periodo autunnale, sul nostro territorio, con i loro velivoli attività di aviolancio, ovviando alle difficoltà di addestrare i loro equipaggi sui cieli inglesi per le avverse condizioni meteorologiche. Pur riservandosi in proprio l'aviolancio dei materiali, avrebbero lanciato i nostri paracadutisti.

Sia lo SM dell'E.I. sia quello dell'A.M.I. accolsero, con soddisfazione, la proposta.

Nell'autunno del 1970, i britannici, puntualmente, giunsero in Italia con i loro velivoli Argosy e Andover.

Fu un notevole contributo per la Folgore e piena soddisfazione per gli equipaggi britannici tanto che fu stabilito di ripetere l'esperienza l'anno successivo.

La sciagura della Meloria

Nella narrazione di queste vicende è d'obbligo soffermarsi sulla "sciagura della Meloria": per il rilevante numero dei Caduti, per il contesto di cooperazione in cui è avvenuto, per la vasta eco nazionale e internazionale dell'avvenimento, per la commozione e il dolore suscitato nei familiari, nella Folgore e in tutto il Paese.

Sentimenti che puntualmente si rinnovano ogni anno, il 9 novembre, in occasione della cerimonia commemorativa del tragico evento, a Livorno.

E così, nel novembre 1971, si dette inizio alla Esercitazione "Cold Stream", per l'esecuzione della quale la RAF (Royal Air Force) si presen-

tò con un gruppo di volo costituito da un velivolo Andover e ben 10 C130E.

Era una vera “manna” e l’attività organizzata, valida e intensa, avrebbe significativamente soddisfatto le esigenze della Folgore.

Non solo, ma avremmo potuto “pregustare” l’impiego di un potente velivolo che avrebbe, a breve termine, acquisito anche la 46[^] AB, essendo stato firmato, nel precedente mese di giugno, il contratto con la Lockheed per l’acquisto di 14 C130H.

Purtroppo l’euforia cessò ben presto.

Il mattino del 9 novembre 1971, primo giorno di esercitazione, alle ore 05.50A, circa 9 minuti dopo il decollo, il C 130 contrassegnato con il “numero di gesso 4”, si inabissò nelle acque della Meloria⁴, antistante la città di Livorno, con a bordo 46 Paracadutisti della Folgore e 6 Membri dell’ equipaggio Britannico.

Fu la più grande sciagura che abbia colpito il paracadutismo militare nazionale.

Alla esercitazione partecipò, in testa ai “Suoi Paracadutisti”, il Comandante della Brigata, Gen MOVMI di El Alamein, Ferruccio Brandi, che seppe dell’incidente dopo il lancio, in Sardegna, nella zona di Villacidro. Fu un dramma che la Folgore affrontò con lo spirito e la dignità di sempre. Vi furono giorni difficili e un altro grave lutto durante il complesso recupero delle Salme dal fondo del mare: il Serg. Magg. Gianino Caria, del Battaglione Sabotatori della Brigata, decedeva nell’immersione a circa 40 m di profondità.

La Brigata, pur severamente impegnata nelle ricerche del relitto, nel recupero delle Salme, negli onori ai Caduti, operazioni che si protrassero per più mesi, continuò a svolgere, con ancor maggiore impegno, i suoi compiti istituzionali.

Il Comandante della Brigata, con l’ordine del giorno del 12 nov. 1971, salutava ed elogiava al rientro dalla Sardegna, i Paracadutisti che il mattino del giorno 9 nov., ancora ignari

dell’accaduto effettuavano l’aviolancio e, appresa la notizia dell’incidente, avevano mantenuto atteggiamento serio e virile, svolgendo l’atto tattico previsto dopo il lancio e concludeva con le seguenti parole che esprimono in maniera incisiva lo spirito che animava la G U:

“La Folgore ha subito una ferita tremenda ed insanabile ma, proprio perché temprata dal dolore, la Folgore è, se mai, più forte e compatta di prima.”

Si sperava di poter intensificare l’attività di aviolancio non appena fossero giunti i C130, acquistati, perché con le scarse ore di volo disponibili si stentava anche a brevettare il personale dei contingenti che giungevano abilitati dalla SMIPAR e i lanci di addestramento erano ridotti all’osso.

Il 15 marzo 1972, in previsione della ricezione dei C130, il 50° gruppo cedeva ai gruppi 2° e 98° i C119J ancora operativi.

Il 26 marzo 1972 giungeva il primo C130, ma solo il 3 settembre 1973 si poteva lanciare un primo gruppo di U. e SU. della SMIPAR.

La transizione dalla linea dei C119 a quella dei C130 e G222 si prospettava lunga ed apriva un periodo di crisi sia per la 46[^] sia per la B. par.

Per la 46[^], in quanto il velivolo G222 non sarebbe stato operativo prima della fine del 1977 e per il C130 vi era un insufficiente supporto tecnico-logistico, che non consentiva l’approvvigionamento delle attrezzature previste dal Manuale Tecnico.

Per la B. par, in quanto con l’acquisizione dei C130 e G222, sarebbero completamente cambiati i sistemi di aviolancio dei carichi.

Dal 10 al 26 ottobre 1973, l’Ufficio Studi ed Esperienze inizia con un velivolo prototipo G 222 dell’Aeritalia, i primi lanci sperimentali con U. e SU. della B. par., di cui parleremo diffusamente in seguito.

Quindi avanti ancora con il C119.

Purtroppo le avarie erano sempre più frequenti.

Un episodio tra tanti: nell’estate del 1974 due C119 decollavano dall’aeroporto di Pisa con destinazione Forlì, sul cui aeroporto si sarebbe

⁴ NOTA Vedasi la Pub. “9 nov. ‘71 MELORIA-IL GESSO 4 NON RISPONDE”, edito dalla Brg Par FOLGORE nel maggio 2004

lanciato il Gruppo Artiglieria Paracadutisti, Bandiera in testa, per poi raggiungere il poligono di Carpegna per lo svolgimento del campo d'arma. Passata da poco la verticale di Firenze, al velivolo su cui erano imbarcati il Cdo del Gruppo e la Bandiera, si piantò improvvisamente il motore di destra. Dato che il velivolo si trovava ad una quota piuttosto alta, oltre i

10.000 ft., il Capo Equipaggio, Ten Pil Paoloni, decise di proseguire per Forlì per un atterraggio di emergenza.

Il fedele C119 volò con un solo motore per ben 23 minuti, più del massimo previsto dal Manuale Tecnico, e portò a terra, indenne, il personale imbarcato.

Dal 1974 al 1985: l'addio al C119; gli inizi difficili del C130 e del G222

L'Aviazione dell'Esercito ci aiuta col CH-47 Chinook

Nell'aeroporto di Pisa si cominciano a vedere i primi C130 con le insegne dell'Aeronautica Militare Italiana.



Il C130 "Hercules"

I velivoli non sono ancora operativi per la effettuazione di aviolanci, segnatamente per quelli dei carichi, per i quali mancano le piattaforme e altri materiali di dotazione non acquistati per mancanza di fondi.

Tutto il parco di piattaforme assegnato alla Folgore è inutilizzabile con il velivolo C 130 in quanto il sistema di aviolancio dei carichi pesanti è completamente diverso da quello del C119.

E anche per il paracadute umano, il CMP 55, emerge qualche problema: il sistema di apertura impone ripiegamenti differenziati: con "prese d'aria" per i lanci dal C 119 e senza "prese d'aria" per quelli dal C 130.

Il G 222 non è ancora in vista.

Per vederne sull'aeroporto di Pisa i primi esemplari si dovrà attendere il novembre 1978.

Fin dalla metà degli anni '60, a Napoli iniziarono, a cura dell'Aeritalia, le attività per la co-

struzione del velivolo che fu pronto per le prove di aviolancio nei primi mesi del 1973.

Inspiegabilmente l'Aeritalia, per attivare il programma si rivolse alla Gran Bretagna ove si procurò anche le attrezzature necessarie per l'aviolancio dei materiali, comprese le costosissime piattaforme, componenti del sistema in uso presso le aviotruppe inglesi, denominato SKYDEL. In seguito, avendo compreso che la sperimentazione poteva essere svolta –e meglio– con i paracadutisti nazionali, il programma fu attuato con il nostro personale anche se, per i materiali, si dovette utilizzare lo SKYDEL.

Nell'apr. '73, sulla zona di Venaria, iniziarono le prove con il prototipo G 222 NC 4002 che aviolanciò dalla rampa (porta assiale) manichini e contenitori A22.

Nell'ott. '73, il programma venne continuato nelle zone di lancio di Tassignano-Cecina-Ampugnano con personale della Brigata Folgore, per lo più U. e SU.. In 23 sortite furono aviolanciati 374 paracadutisti (278 dalle porte laterali e 96 dalla porta assiale).

Dall'aprile al luglio '75, sul poligono di Ciriè (TO), seguirono 44 carichi, di piattaforme "a estrazione" e A22 "a gravità".



Nel gen. '78, sulla zona di Ampugnano, si portò a termine una serie di aviolanci pesanti con piattaforme da 6.000 lbs, da 8 e 12 ft.

Così l'Aeritalia ultimava il calendario delle prove e si accingeva a consegnare i velivoli alla 46^a Aerobrigata (37 velivoli dall'apr.'78 al dic.'85). Il 21 apr.' 78 furono dati in carico alla 46^a G222, il primo dei quali accolto festosamente dal 98° gruppo, atterrava a Pisa.

La lungaggine di questi avvenimenti ebbe dei riflessi sullo svolgimento dell'attività.

Per migliorare la situazione fu presa in considerazione anche l'eventualità di acquisire, in analogia a quanto attuato da Belgio e Gran Bretagna, il sistema di aviolancio dall'aerostato. Ma lo studio del problema si risolse negativamente. Nel frattempo una nota di ottimismo si verificò con l'entrata in servizio nell'Aviazione dell'Esercito dell'elicottero da trasporto medio CH-47 Chinook.

Nella prima decade del mag.'76, l'Ufficio SS EE iniziò, a Viterbo, la verifica delle possibilità di aviolancio con il paracadute CMP 55 e uscita dalla rampa (porta assiale). Visti i risultati positivi, nei mesi successivi, presso la Brigata Folgore, nelle zone di Tassignano ed Altopascio, iniziarono le prove con il personale, equipaggiato sia per gli aviolanci di abilitazione, sia per quelli di brevetto e tattici.

Furono redatte così le norme, appendice alla Pub. SME 5688, per l'aviolancio dall'elicottero



CH-47 - Imbarco del personale in zona lancio

CH-47, divenute operative dall'agosto 1976, che prevedevano equipaggiati per il combattimento:

- 24 paracadutisti con paracadute CMP 55;
- 28 paracadutisti con paracadute ad apertura comandata.

E così, potendo disporre di un discreto numero di ore di volo, si riuscì a risolvere una situazione

che rischiava di compromettere anche il completamento dei lanci di brevetto per gli scaglioni che si alternavano alle armi.

Il CH-47 risultava estremamente flessibile e riusciva a realizzare la coincidenza della zona di decollo con la zona di lancio eseguendo, con un'ora di attività, anche 6 sortite. Praticamente, una compagnia riusciva a fare, in un'ora, almeno un lancio di brevetto, anche se l'aspetto operativo ne risultava ovviamente penalizzato.

Pertanto, nel periodo dal '74 all' '80, con i pochi C119 ancora in linea fino al 77/78, con qualche sortita, rara, di C130 e con la disponibilità del CH-47, che partiva da Viterbo e si rischiava a PISA, si riuscì a far fronte al momento critico.

Intanto, nell'ambito della Folgore, in stretta collaborazione con l'Ufficio SS.EE. della SMIPAR, si affrontava una serie di problemi.

Si riscontrò che il paracadute ausiliare I-66 non sempre rispondeva correttamente al suo impiego, per cui si iniziò lo studio, congiuntamente con la ditta IRVIN italiana, per la realizzazione di un nuovo paracadute di emergenza.

Dopo una intensa sperimentazione, nacque l'I-76, con un innovativo sistema di estrazione della calotta, che garantiva un più rapido e sicuro funzionamento in apertura. Fu approvato nel corso della riunione della Commissione Interforze dei Materiali Aeronautici (CIMAA), presso la SMIPAR, il 3 marzo 1977 ed entrò subito in approvvigionamento.

Per l'aviolancio dei materiali con i velivoli C 130 e G 222, era necessario acquisire nuove piattaforme di tipo modulare, che si cercava di costruire in ambito nazionale. Da notare che esistevano due linee distinte: con larghezza da 88 pollici per il G 222 e da 108 pollici per il C130.

Anche il glorioso paracadute CMP 55, intensamente impiegato per 5 lustri e ancora in servizio, denunciava la vetustà dei suoi materiali, superati da nuove e più efficaci tecnologie che consentivano analoghe prestazioni con minori peso e ingombro. Si iniziarono gli studi per un possibile sostituto, condotti in collaborazione con la IRVIN, che si concluderanno con la realizzazione dell'IRV80, che subentra al CMP 55, con risultati peraltro non troppo soddisfa-

centi, come si vedrà nel successivo “periodo storico”.

Da ricordare che, nei primi mesi del '77 un team del 509° Rgt. par. USA, rischierato presso la base di Camp Darby con elicotteri, consentì a U. e SU. della Folgore di ottenere il brevetto statunitense con un nuovo paracadute direzionale, l'MC1, derivato dal T10, che per le sue ottime prestazioni entrò poi in servizio in ambito nazionale in sostituzione del CMP 55-1F.

Per sbloccare le difficoltà esistenti nel lancio di materiali, l'Ufficio SS. EE. si fece carico di alcune attrezzature di competenza dell' A.M.I., riuscendo così ad effettuare alla fine del '76, per la prima volta, sulla zona di Altopascio, l'aviolancio contemporaneo di 16 contenitori A22 da 1.000 kg. ciascuno, massimo carico consentito per il C130.

L' autocarro OM/CL 52, aveva ormai esaurito la sua esistenza operativa.

Occorreva reperire un altro mezzo simile. Studi e ricerche erano in atto, ma senza concrete prospettive di rapida soluzione.

Nella tecnica della caduta libera si stavano facendo notevoli progressi, sia per una più razionale metodica addestrativa, sia per il rinnovo del materiale di aviolancio. Il D54DL lascia il posto a un paracadute composto dalla calotta del CMP e la imbracatura del D65, molto opportunamente chiamato “sveglia” per la violenza dello shock di apertura e perciò presto dismesso. Il successore fu l'EFA 6520, con il quale veniva introdotta in servizio la capsula cronobarometrica, già in uso in altre nazioni, che assicura l'apertura automatica del paracadute quando, al termine del tempo di caduta libera, per qualsivoglia motivo, il paracadutista non è in grado di intervenire.

Ne furono approvvigionati due tipi: la KAP 3P (Cecoslovacchia) e la PPKU (Russia).

Aviolancio di materiali con sistema LAPES (Low Altitude Parachute Extraction System).

L'Ufficio Esperienze e Studi, in analogia a quanto praticato dagli USA esamina la possibilità di effettuare con i velivoli C130 e G222 questo tipo di aviolancio di materiali molto remunerativo ai fini tattici e di precisione, che pre-

vede il rilascio dei carichi, ad una quota non superiore ai 3 metri da terra, senza paracadute di sostentamento, estratti mediante un paracadute a nastri. La 46^a, però, non risultò favorevole alla attuazione di questa procedura, stante l'elevato rischio. Per la certificazione del G222 con questo sistema furono fatti due lanci. Il primo a Venaria Reale nel 1981 con velivolo Aeritalia, il secondo nel 1986 a Grazzanise con la 46^a; ad ambedue le prove partecipò l'Ufficio Esperienze e Studi.

Il 24 gennaio 1978, con un aviolancio, l'ultimo C119 concludeva definitivamente “le sue fatiche” ...che i paracadutisti salutavano con profondo riconoscimento e non senza emozione.

Tra il 1978 e il 1985, la Folgore avrebbe fatto assegnamento sui C130 e i G222. Ma i risultati non furono certo pari a quelli ottenuti con il C119.

I nuovi vettori della 46^a erano coinvolti nelle più disparate regioni del mondo, sia per esigenze militari – ma non di aviolancio – sia per fronteggiare esigenze di diversa natura (situazioni di crisi o calamità naturali) nonché, in campo nazionale, per attività di protezione civile, anche in funzione antincendi. Ne risultava un impiego assai limitato a favore della Brigata, che a malapena riusciva a sopravvivere.

Pur in regime di estrema ristrettezza furono effettuate alcune importanti esercitazioni di impiego quali la “Condor bianco” nel 1980 nella zona di Ampugnano, l' “Aquila bianca 81” e l' “Aquila bianca 82” rispettivamente nella zona dell' aeroporto di Grosseto e sul poligono dei Tre Poggioli, ma non più con l' elevato numero di velivoli degli anni precedenti.

Per motivi di vulnerabilità all'offesa avversaria, a partire dagli anni '70, una nuova tecnica – denominata “stream assault”- prevedeva l'avvicinamento alla/e zona/e di lancio con i velivoli disposti in colonna, distanziati di pochi secondi l' uno dall' altro, a quota molto bassa, per portarsi all' altitudine per il lancio pochi minuti prima dell' esecuzione.

Non era certo la professionalità che mancava, ma la disponibilità dei vettori.

Prova ne è il successo conseguito in una competizione particolarmente impegnativa dispu-

tata annualmente negli Stati Uniti, denominata Volant Rodeo, con l' intervento "agguerritissimo" di molti paesi della NATO, cui hanno preso parte anche un velivolo C130 della 46^a AB e un Team della Folgore. Tra le varie prove vi erano anche quelle della navigazione con aviolancio di precisione di personale e materiali.



C130J - Aviolancio di materiale (16 A-22)

La formazione italiana ottenne sistematicamente posizioni di spicco nelle classifiche finali e per ben due anni -1982 e 1984- si affermò con una strepitosa vittoria.

Nei tre lustri, dal 1985 al 2001 circa, si esaurisce l' era del C130H ed è imminente la fine del G222, sostituiti rispettivamente con il C130J e con il C27J.

La Folgore deve adeguarsi alla limitata disponibilità della 46^a Brigata, ancor più oberata dal trasporto aereo per le missioni interna-

zionali e affidarsi al concorso dell'Aviazione dell'Esercito (un palliativo comunque). Sono rare le missioni con i C130J, maggiormente impiegati altrove per le loro elevata autonomia e capacità di carico.

In questo periodo, pertanto, si gravita sui velivoli G222 ancora operativi e in parte sul CH-47 dell' AVES.

Purtroppo, il supporto di questo mezzo verrà meno negli anni 90, in quanto ad un riscontro del kit di aviolancio da installare a bordo emerge la carenza di alcune parti del verricello per il recupero del paracadutista rimasto eventualmente agganciato.

Viene decisa l' immediata sospensione dall' impiego per le missioni di aviolancio con paracadute ad apertura automatica.

Come se non bastasse, nello stesso periodo, durante una esercitazione sulla zona di Tassignano con un elicottero multiruolo AB205 si verifica, per fortuna senza gravi conseguenze, il tranciamento di 4 funi di vincolo da parte del rotore principale.

Vengono subito sospesi tutti i lanci con paracadute ad apertura automatica con gli AB205-AB212-AB412. Così, anche il pur modesto sostegno di questo vettore viene a mancare. Tuttavia, pur arrancando, la Brigata riesce a mantenere, ai limiti della sufficienza, il settore addestrativo lancistico del personale.



Maggiori difficoltà si incontrano per i materiali, ove sussistono carenze non ancora risolte per il passaggio dal C119 ai C130 e G222.

Nel nov. '86 ha luogo la prima esercitazione della neocostituita FIR con l'aviolancio di un complesso tattico (2 C130H e 10 G222).

Nei giorni 15 e 16 mag. 1989 nelle Puglie si svolge la FIR 89. Tre C130H e nove G222 si rischierano a Brindisi e aviolanciano un complesso tattico, compresi alcuni carichi, ma non autocarri leggeri. Dopo la dismissione dell'OM/CL52, a tutt'oggi, non è stato ancora approvigionato un mezzo militare aviolanciabile.



C130I - Aviolancio di personale

Come si può notare, nonostante il notevole sforzo della 46^a per riuscire a rendere disponibili 2÷3 C130 e una decina di G222, si è ridotta la frequenza di queste esercitazioni e la loro consistenza. I tempi dei 36 C119 sono ormai un lontano ricordo.

Negli anni dal '90 al '95 si nota tuttavia un leggero incremento dell'attività di aviolancio.

Infatti, durante la missione IBIS in Somalia, disponendo di due velivoli G222 rischierati a Mogadiscio e di adeguate zone di lancio, la B.

par. poteva svolgere anche un significativo addestramento.

Inoltre, al rientro in Patria, al fine di poter migliorare la capacità operativa, viene riattivata una metodica di lancio già prevista dalla Pub.5688 in atto anche presso altri paesi della NATO, tra cui USA, Gran Bretagna, Francia, che prevede un più elevato ritmo di uscita dal velivolo, rispetto a quello abitualmente in uso nelle nostre aviotruppe.

Purtroppo nel '94, nel corso di una sortita con il velivolo G222, nella zona di Altopascio, si verifica un incidente mortale per interferenza del paracadutista con il nastro di vincolo al momento dell'uscita.

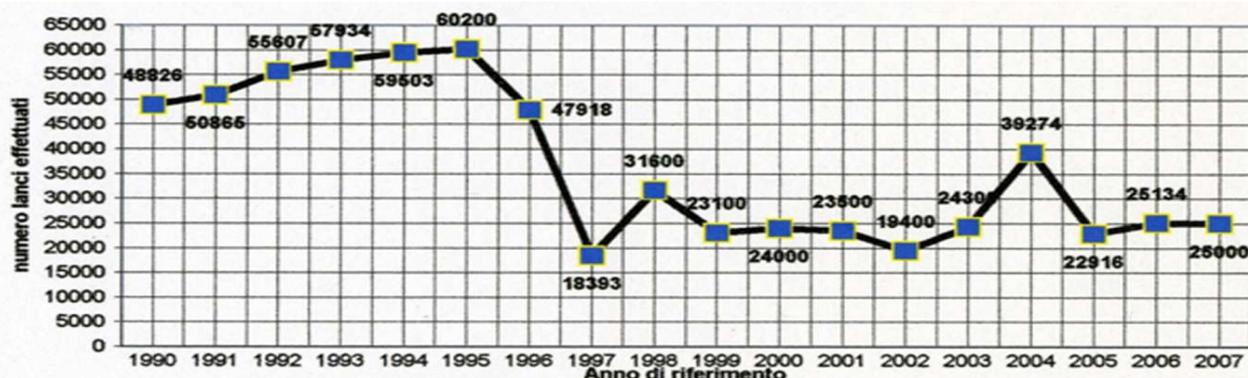
Le cause vengono attribuite alla metodica, per cui si torna ai ritmi precedenti.

Nel '95, nella zona di Tassignano, con velivolo C130, a seguito del distacco accidentale dal cavo statico al momento dell'uscita, un paracadutista decedeva per il violento impatto con il terreno, nonostante avesse tempestivamente attivato il paracadute ausiliare che, per una serie di coincidenze sfortunate, non si apriva completamente. Anche in questo caso si è fatto errato riferimento alla metodica.

Il 26 ott. del '96, con velivolo G222, nella zona di Altopascio, pur con una cadenza sensibilmente ridotta, si verifica ancora un incidente mortale per cause analoghe a quelle riscontrate nel '94.

Questi eventi negativi portano a una completa revisione della tecnica di uscita, che si traduce in ritmi lenti, con conseguente, severa penalizzazione dell'utilizzo dei tempi di volo.

Dal grafico, l'andamento dell'attività aviolancistica negli ultimi anni:



Ove si consideri che per le esigenze MINIME (aviolanci di abilitazione, di brevetto, addestrativi e tattici) la Folgore dovrebbe effettuare, mediamente, almeno 45.000 lanci/anno la situazione si commenta da sola.

Fortunatamente, all'inizio degli anni 2000, si registra un incremento dei mezzi dell'AVES disponibili per gli aviolanci con paracadute ad apertura automatica in quanto è stata ripristinata la operatività:

- del CH47 con la messa a punto (dopo 10 anni!) del kit per il recupero del paracadutista agganciato, pur con le seguenti limitazioni:
 - lancio di 22 paracadutisti equipaggiati, anziché 24, in due passaggi di 11 par ciascuno, con paracadute T10 o MCI configurati con nastro di vincolo di m 4.50-4.70 (per i lanci TCL il numero dei paracadutisti rimane 28);
 - aviolancio di 1 o 2 carichi medi "a gravità", con contenitore A22, per un peso non superiore a 250kg per ciascun carico;
- degli AB 205, 212 e 412, grazie alla introduzione di un nastro di vincolo per il paracadute ad apertura automatica della lunghezza di m 2.80, realizzato dall'Ufficio Esperienze e Studi, dopo una lunga serie di controlli a seguito di prove pratiche (il numero degli aviolanciabili rimane di otto par/velivolo).



È stato inoltre acquisito un altro vettore, ad ala fissa, il "Dornier 28", bimotores turboelica, di fabbricazione tedesca, in dotazione all'AVES fin dagli anni '80, abilitato al lancio con paracadute ad apertura automatica munito di nastro di vincolo di m 2.80; l'aereo può lanciare: 15 par privi di equipaggiamento (solo paracadute dorsale e ausiliario), in 3 passaggi di 5 par

ciascuno, data la contenuta dimensione dell'unica porta di uscita e, pertanto, può essere utilizzato solo per i lanci di abilitazione, con paracadute T10; 17 par invece, per l'aviolancio TCL.

Tuttavia, neppure con l'aiuto saltuario e palliativo dei soli mezzi dell'AVES si riesce a raggiungere quei livelli numerici degli anni precedenti.



Interno vlv Dornier 28

Con gli anni 2.000 il paracadute IRVIN 80 termina il suo impiego, senza rimpianti, sostituito con il T10C.

A differenza del CMP 55, impiegato intensamente per oltre un trentennio, l'IRVIN80 è rimasto in servizio per circa 15 anni ed è stato sottoposto a una serie di significative modifiche.

Ora la Brigata ha in linea due tipi di paracadute, entrambi di progettazione statunitense: il T10C e l'MCI-C, il primo a calotta neutra, per i lanci di massa, il secondo direzionale. I paracadute sono ampiamente collaudati e pienamente affidabili.

Per quanto attiene alla TCL, dagli anni 75/80, si sono fatti significativi progressi, sia nello svolgimento dei corsi, sia nei settori operativo e sportivo.

Alla fine degli anni 70 è stato inserito, per i corsi TCL il paracadute EFA "Papillon", il più efficiente dei tondi con calotta rientrante, tanto da essere definito "il top".

A partire dagli anni 80, arriva il paracadute con velatura a profilo alare. Come dice chiaramente

la dizione “ad ala”, questa velatura “vola” esattamente come l’ala di un aeroplano.

Basata quindi sulla portanza, consente velature con dimensioni più ridotte ed efficienza⁵ sensibilmente superiore al tondo, con possibilità di atterraggi dolcissimi.

Particolarmente versato nel campo tattico, consente l’aviolancio “controllato e guidato” di carichi e grazie alle sue prestazioni, con lancio da alta quota (anche 10.000 m.) e apertura istantanea permette all’operatore, munito di apposito respiratore ad ossigeno, di effettuare una infiltrazione in territorio controllato dall’avversario, di alcune decine di chilometri.

Alla fine degli anni 80 il profilo ad ala è stato inserito nei corsi con la tecnica della caduta libera (TCL) con l’innovativa capsula barometrica FXC12000, che agisce, in qualsivoglia ipotesi di mancata apertura del paracadute principale alla quota stabilita, sul paracadute di emergenza, anch’esso con velatura a profilo alare in posizione dorsale come il principale: imbracatura cosiddetta “tutto dietro”.

Con il terzo millennio la 46^a Brigata Aerea inizia un altro cambio: i C130H lasciano il posto ai C130J e C130J-30 *Hercules II*; i G222 vengono rilevati dai C27J *Spartan*.

Si profilano ulteriori problemi per i paracadutisti, in quanto questi nuovi aerei richiedono altri provvedimenti tecnici per l’aviolancio, quando non è stato ancora completamente assorbito il precedente cambio avvenuto tra C119 e C130H / G222.

Il C130J presenta una propulsione di maggior potenza e un’ avionica rinnovata (caratteristiche “a colpo d’occhio” le eliche esapala).

Il C130J-30 è la versione allungata: 5 metri in più, quindi maggiore possibilità di carico.

Per le missioni di aviolancio di personale e materiali entrambi i velivoli sono operativi per il rilascio automatico CARP. Per tale tecnica è indispensabile impostare il sistema a bordo del velivolo con dati forniti dalla “pattuglia guida”,

⁵ NOTA. Per efficienza si intende la lunghezza del percorso orizzontale per ogni metro di quota perduta. Ad esempio, efficienza 10 significa che per ogni 10 metri di quota perduta se ne percorrono 100 in orizzontale.

recentemente potenziata con specifiche apparecchiature. In caso di impossibilità di impiego della pattuglia guida, si può ricorrere alle previsioni meteo su una zona prestabilita per ricavare i dati necessari al sistema di bordo per il rilascio automatico.

Allo stato attuale (anno 2007) il C130J deve completare l’iter certificativo necessario per elevare la potenzialità operativa nel campo dell’attività lancistica, adeguandola agli standard internazionali.

Il C27J è costruito dall’Alenia con la stessa cellula del G222, ma con propulsione ed avionica uguali a quelle montate sul C130J, comprese le eliche esapala. La 46^a BA dispone, per ora, di tre esemplari!

L’aereo ha potenzialità superiori al G222, con la differenza però che i C27J acquisiti saranno 12 mentre i G222 ceduti sono circa 40!

Le verifiche condotte dall’Alenia con il concorso dell’Ufficio Esperienze e Studi della B. par hanno fornito per l’aviolancio i seguenti risultati:

- 34 paracadutisti completamente equipaggiati sia dalle porte laterali, sia dalla porta assiale;
- 6 contenitori A22 da 1.000kg ciascuno “a gravità” (il G222 ne lanciava 5);
- 2 carichi pesanti “a estrazione” su piattaforme da 12 piedi x 88 pollici;
- LAPES attuato, nel 2004, nella zona di Cameri, con piattaforme da 12 piedi, in 3 prove con velocità di lancio di 120Kts (nodi), quota inferiore a 3 m, estrazione con paracadute da 28 piedi.



LAPES da velivolo C27J

Ogni aviolancio di personale con paracadute ad apertura automatica o TCL o di materiali, può essere eseguito con il metodo CARP. Tale

procedura uniformerà l'impiego di tutti i velivoli ad ala fissa della 46^a BA.

Alcune brevi note a margine di questa analisi

Le conclusioni non sembrano lasciare adito a molte illusioni. Purtroppo i numeri presentati sono aridi ma pieni di significato, più espressivi di lunghi commenti.

Se l'orientamento attuale si dovesse confermare o protrarre a lungo (....e non c'è, almeno per ora, alcun ragionato motivo per una inversione di rotta), la Brigata Paracadutisti è destinata ad allontanarsi sempre di più dagli aviolanci operativi di personale e materiali, armonicamente combinati, per confinarsi all'addestramento esclusivo del combattente singolo di cui il lancio rappresenta un momento qualificante.

Eppure gli analisti di studi strategici prevedono che per i prossimi 15-20 anni non ci saranno sostanziali cambiamenti nelle situazioni di crisi, caratterizzate da assenza del fronte e da "vuoti di potenza", circostanze favorevoli per l'impiego tempestivo di unità paracadutisti a seguito anche di aviolancio.

Inoltre, non si può nemmeno sfuggire al confronto e alla cooperazione con le Forze Armate dell'area Euro-Atlantica.

Così operando però, il patrimonio di professionalità e di esperienza acquisito in tanti anni di lavoro, è destinato a dissolversi e ricostruirlo poi sarà molto difficile

Organizzazione logistica

E' noto che la condotta delle operazioni militari presuppone la disponibilità di un potenziale logistico adeguato agli scopi da conseguire.

Se a memoria ci portiamo alle operazioni delle Divisioni Paracadutisti Folgore e Nembo del secondo conflitto mondiale non troviamo elementi di riferimento confortanti, un retaggio cui ispirarci: il problema logistico è stato sempre sottovalutato.

Anche nel dopoguerra, quando nel 1958 fu costituito il 1° Gruppo Tattico Paracadutisti, questi temi si collocavano all'ultimo posto nella scala dei valori, ma rapidamente, per testimonianza di Comandanti che avevano sperimentato il deserto africano o il ciclo operativo del Corpo Italiano di Liberazione privi di adeguato vestiario, equipaggiamento, vettovagliamento, armamento, munizioni e ... altro, si cominciò a comprendere la fondamentale incidenza delle disponibilità logistiche nella risoluzione del problema operativo.

Alla costituzione della Brigata nel 1963, il Centro Militare di Paracadutismo aveva già diramato una consistente raccolta di disposizioni logistiche attinenti all'impiego di un gruppo tattico paracadutisti a seguito di aviolancio, che per oltre un decennio sono rimaste in vigore. Altre "note" furono poi elaborate dal Comando della G.U..

L'Esercito ha proceduto nel tempo a periodici riordinamenti strutturali, volti a conformare mutuamente gli apparati operativo e logistico.

La Brigata Paracadutisti è stata naturalmente coinvolta in questi mutamenti, fatte però salve le specificità proprie delle aviotruppe.

Così, inizialmente, pur affermando il principio generale della logistica concepita "per materia" e in assenza di un progetto di bivalenza della Grande Unità (paracadutisti e motorizzata), l'apparato di sostegno era strettamente commisurato e finalizzato ai tradizionali orientamenti di impiego del Gruppo Tattico Paracadutisti: occupazione preventiva o conquista e difesa di posizioni in Zona di Combattimento fino al

congiungimento con truppe amiche previsto entro 48/72 ore.

Nel periodo successivo, con la ristrutturazione dell'Esercito (1975) e l'adozione della duplice possibilità di impiego della Folgore, si passava a strutture a completa concentrazione e perciò unitarie, organizzate "per funzione". La Brigata veniva dotata di un Battaglione Logistico e inserita nella catena tradizionale.

In aggiunta alle componenti funzionali, comuni alle altre unità similari, il Btg. Logistico Paracadutisti comprendeva la Compagnia Manutenzione e Aviorifornimenti, che operava fin dal 1965 alle dipendenze del Comando Brigata Folgore, presso la Caserma "Vannucci", con i seguenti compiti:

- gestione dei materiali per l'aviolancio (paracadute, piattaforme, contenitori, ecc.);
- supervisione ed esecuzione di aviolanci di materiali.

In seguito la Compagnia si trasformò, dal 1986, in Compagnia Aviolanci e Manutenzione, inclusa nella Scuola Militare Paracadutismo.

Infine, per arrivare ai nostri giorni, al periodo delle missioni fuori area in contesto internazionale, si è assistito al riordinamento complessivo degli assetti organizzativi, legato soprattutto al contenimento dei costi senza compromettere, nel contempo, la qualità del servizio.

A partire dal 1997, l'intero sistema è stato così completamente ridefinito, con gli obiettivi di alleggerire il dispositivo, semplificare le procedure, costituire un supporto più confacente a una componente operativa fortemente ridimensionata.

Sul piano organizzativo tale evoluzione ha comportato la:

- soppressione dei Battaglioni Logistici (il Btg. Log. "Folgore" nel 2001);
- suddivisione delle funzioni in due soli livelli di competenza: aderenza e sostegno;

- inversione del flusso dei rifornimenti, dall' indietro all' avanti;
- informatizzazione delle attività.

Le linee evolutive hanno trovato collaudo e conferma nei multiformi impegni della Forza Armata, di cui la Folgore è stata ed è probante banco di prova.

Nel quadro della bivalenza, vale la pena richiamare i criteri guida che sono alla base della "logistica per l'aviosbarco", così come sono stati definiti sul finire degli anni 80.

Non solo per ragioni conoscitive, ma perché strettamente connaturati all'impiego delle Aviotruppe, anche se negli attuali orientamenti nazionali tale ipotesi è ritenuta poco probabile e difficilmente realizzabile con le strutture esistenti. Ma nell'ambito di situazioni internazionali così incerte e imprevedibili, nessuna opzione può essere accantonata definitivamente e apoditticamente differenziando le azioni di forza (impiego di complessi tattici), dalle forme particolare di lotta (Interdizione di Area) e dalle incursioni; nell' intesa che le casistiche intermedie possono comunque trovare, mediante opportuni adattamenti, formule di realistica soluzione.

L' aviosbarco è una complessa operazione interforze concepita e gestita ai più elevati livelli di comando con la costituzione di un Comando di Aviosbarco. Vi sono coinvolti:

- Comando Aviotruppe;
- Comando Logistico;
- Comando Forze Aeree da trasporto;
- Comando Forze Aerotattiche;
- eventualmente, Comando AVES, Comando Carabinieri, Comando Marina Militare.

Il problema logistico tiene conto di alcune peculiarità:

- soluzione di continuità spaziale tra la zona di impiego e le basi di sostegno, tale da dettare l' esclusivo ricorso al trasporto aereo, anche a grande distanza;
- rischio di perdite durante il volo e nella presa di terra;

- inerzia di avviamento delle attività logistiche dopo l' atterraggio;
- possibilità di ricorso alle risorse locali e ai materiali catturati al nemico;
- difficoltà di adeguamenti alle evoluzioni della situazione.

La pianificazione logistica si ispira ai seguenti criteri:

- ciascuna Forza Armata provvede alle proprie esigenze;
- dotazioni e attività logistiche devono essere commisurate alla disponibilità di trasporto aereo;
- il grado di autonomia logistica deve contenere l' esigenza di non appesantire le unità con quella di affrontare necessità particolari e impreviste;
- deve essere assicurato il coordinamento tra Comando Logistico, Forza Aviotrasportata e Forza di Trasporto Aereo.

Sulla base della manovra prevista e della sua durata, della entità delle forze impegnate e delle caratteristiche dell' ambiente operativo, il Comando di Aviosbarco emana una direttiva che definisce:

- unità logistiche interessate;
- natura e entità dei rifornimenti previsti;
- aeroporti da utilizzare quali basi arretrate di alimentazione;
- aree di approntamento;
- basi avanzate per il sostegno logistico;
- numero e tipo dei velivoli e sistemi di immissione nell' area obiettivo (aviorifornimento, laps-estrazione in volo a bassissima quota, atterraggio);
- eventuale recupero/ sgombero di personale e materiali.

Dalla direttiva, scaturisce la pianificazione che concerne:

- attrezzature e servizi per le aree di approntamento e scorte da concentrarvi;
- rifornimenti da destinare agli aeroporti;

- numero e tipo degli aerei disponibili;
- mezzi per la movimentazione dei materiali nelle aree di approntamento e negli aeroporti;
- tempi delle varie attività;
- dati relativi all'ambiente naturale (terreno e tempo);
- disposizioni per le evacuazioni.

Il dispositivo logistico prevede:

- basi avanzate per il sostegno (costituite nelle aree di approntamento dalla Forza Aviotrasportata, sostenute dall'unità incaricata del supporto delle operazioni), ove ha luogo il condizionamento dei materiali per il lancio;
- basi arretrate di alimentazione, coincidenti con gli aeroporti d'imbarco;
- basi avanzate di alimentazione costituite dai posti materiali in zona di impiego (in attesa, la più breve possibile, della distribuzione);

L'immissione di organi esecutivi nell'area obiettivo deve prevedere l'inserimento di specialisti del settore sanitario e del mantenimento nello Scaglione di assalto per fronteggiare le esigenze di cura dei feriti e la riparazione di materiali nella presa di terra. Negli interventi delle squadre di mantenimento non è infrequente il ricorso alla "cannibalizzazione".

Altri organi, in alternativa:

- raggiungono l'area con il secondo Scaglione;
- restano in area di approntamento per gestire l'aviorifornimento per tutta la durata dell'operazione.

I rifornimenti sono così differenziati per categorie:

- preventivi, quelli portati al seguito, destinati a garantire l'autonomia di 48 o 72 ore;
- successivi, per le operazioni di lunga durata, intesi a coprire il fabbisogno tra il termine dei rifornimenti preventivi e l'inizio di quelli normali; possono essere attuati in luoghi e tempi prestabiliti ovvero in luoghi prestabiliti su richiesta;



A22 in volo

- normali, quelli periodici, previsti per tutte le unità;
- urgenti, su richiesta, per fronteggiare situazioni impreviste; sono predisposti e condizionati nelle basi arretrate di alimentazione.



Uscita carico pesante

La ripartizione delle responsabilità nel processo di pianificazione (da adattare alla esistente organizzazione di Comando e Controllo dei vertici militari) prevede:

- per la Forza Aviotrasportata: fornitura di equipaggiamenti e dotazioni individuali; condizionamento, trasporto in aeroporto e imbarco dei rifornimenti preventivi; recupero dei rifornimenti e gestione dell'attività nell'area obiettivo;
- per il Comando Logistico di supporto: sostegno alle Aviotruppe in tutte le fasi; concorso al trasporto e all'imbarco in aeroporto; trasporto dei rifornimenti normali e urgenti dalle basi avanzate per il sostegno

alle basi arretrate; imbarco dei rifornimenti sui velivoli; gestione delle aree di approntamento; sgombero dei feriti evacuati;

- per le forze di Trasporto Aereo: concorso e consulenza per imbarco dei materiali; movimentazione dei materiali dalle basi di alimentazione arretrate a quelle avanzate; esecuzione di aviosgomberi di feriti dall' area obiettivo alle basi arretrate.

Nell'Interdizione di Area e nella Incursione, le esigenze logistiche sono molto contenute e vengono soddisfatte:

- per la maggior parte, mediante rifornimenti preventivi;
- in qualche misura, con le risorse locali e con i materiali catturati al nemico;
- in taluni casi, con avio/elirifornimenti urgenti.

L' evoluzione dell' organizzazione logistica delineata all' inizio non si è certo limitata agli assetti o alle strutture ordinarie e funzionali, ma ha anche coinvolto il campo delle dotazioni e degli equipaggiamenti, individuali e di reparto, che sono ora da considerare all' avanguardia e senza confronto con quelli di oltre 40 anni orsono.



Condizionamento carichi A22

Ne sono stati fattori determinanti:

- il progresso della tecnica e della tecnologia;
- il confronto con le Forze Armate di molti altri Paesi, nel contesto degli scambi addestrativi e delle missioni fuori area;

- i nuovi scenari operativi e ambientali con i quali misurarsi;
- le risorse finanziarie rese disponibili a seguito della scelta di uno strumento di qualità, in sostituzione di un dispositivo pletorico.



Automezzo condizionato per il lancio

Esempio significativo dei profondi cambiamenti intervenuti appare da una sequenza di fotografie che fermano l'immagine del PARACADUTISTA dalla costituzione della Brigata ad oggi.

È un riferimento semplice che vale più di molte parole, per apprezzare il cammino fin qui percorso, senza addentrarsi in una arida e complessa analisi delle innovazioni apportate agli equipaggiamenti, armi e mezzi nelle diverse unità. Il paracadutista del '63 si presenta spartano, "rustico", armato con una carabina Winchester, residuo del secondo conflitto mondiale, elmetto metallico, una scomoda tuta mimetica monopezzo, zainetto individuale di limitata capacità (volume di 14 litri circa), appena sufficiente a contenere la razione viveri da combattimento, la borraccia con acqua, pochi indumenti e un paio di caricatori, mentre una coperta da campo e un telo mimetico arrotolati all' esterno costituiscono l' unica protezione dalle intemperie.

Si è posto poi rimedio alle esigenze man mano emerse facendo ricorso alle esperienze, agli studi, alle ricerche e... perché no?... al nostro tradizionale senso pratico, incluso l' acquisto dal commercio a proprie spese.

Hanno visto così la luce strumenti strani ma estremamente utili, quale lo "sfila stivaletto" di plastica nel caso di lancio in acqua, il cinturone



'60



'70



oggi

con i buchi per agganci diversi, la retina per l'elmetto, il poncho, ecc. ecc..

Le innovazioni, sempre compatibili con il sistema di reclutamento, la durata della ferma e l'attività lancistica, hanno consentito nel tempo l'ammmodernamento progressivo degli equipaggiamenti individuali per garantire al "soldato per eccellenza" di affrontare in ogni situazione sfide sempre più impegnative.

L'equipaggiamento del paracadutista degli anni 2000 è nettamente diverso dal lontano '63: dall'elmetto in fibra aramidica, assai più leggero e parimenti protettivo, all'armamento moderno con visore notturno; dalla tuta policroma in due pezzi con colorazioni in funzione dell'ambiente naturale, alle calzature diverse in base al tipo di terreno; dal sacco da bivacco e materassino pneumatico allo zaino ben studiato sia come capacità sia come facilità di trasporto, in aviolancio e a terra.

Si è privilegiato il professionista; e non poteva essere diversamente.

Le immagini sono ridotte all'essenziale e attestano una costante evoluzione... dal punto di

vista esteriore... perché lo spirito è rimasto sempre lo stesso: il DNA è ereditario e non si cambia.

L'auspicio è che le risorse assicurino sempre i livelli di ricerca, di approvvigionamento e di mantenimento atti a garantire l'imprescindibile efficienza operativa.



Le Prime Missioni Internazionali

Sono state il primo banco di prova per il trasferimento e l'impiego oltremare nelle aree di crisi di consistenti aliquote delle Forze Armate Italiane, nell'ambito di formazioni multinazionali.

Svolte nel clima di contrapposizione bipolare della guerra fredda e immediatamente dopo l'illusione svanita di una pace permanente suscitata dal crollo del muro di Berlino, sono sfuggite al veto incrociato dei blocchi perché interessano regioni periferiche, non soggette a vincoli stringenti di influenza e di controllo e per il preciso valore umanitario dei loro obiettivi.

Interventi che in ogni caso non sempre sono stati incoraggiati dal consenso internazionale e sorretti dal viatico delle risoluzioni dell'ONU.

Vale la pena comunque di mettere in evidenza taluni caratteri distintivi di queste iniziali espressioni di collaborazione.

Le forze partecipanti appartenevano tutte a Paesi membri dell'Alleanza Atlantica e quindi disponevano-vantaggio non trascurabile-di un medesimo bagaglio di conoscenze dottrinali e di preparazione professionale.

Ancora, è da considerare che il controllo delle unità era mantenuto sotto stretta dipendenza nazionale; anche le misure di coordinamento erano regolate da prefissate condizioni e le eventuali deviazioni richiedevano, di norma,

l'approvazione preventiva delle Autorità politico-militari dei rispettivi Paesi.

Per quanto riguarda il nostro Paese, il comando del Contingente Italiano era mantenuto dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che si avvaleva di un Ufficiale Generale responsabile della condotta delle azioni, espressione diretta del vertice militare (Capo Reparto Operazioni dello SME per il Libano; Sottocapo di SME per l'intervento a favore delle popolazioni curde).

Infine va aggiunto (atipicità esclusivamente nazionale) che i Reparti erano costituiti in massima parte da soldati di leva, impiegati negli ultimi mesi di ferma (3-4 mesi) e soggetti pertanto a onerosi rientri in patria e avvicendamenti con altri scaglioni addestrati.

Situazione peraltro temperata dalla presenza di militari professionisti (incursori del 9° Btg. d'Ass.par. "Col Moschin", 1° Btg. CC par. "Tuscania"), con funzioni anche di affiancamento e addestramento.

Nonostante i vincoli, le limitazioni e le non indifferenti difficoltà, i risultati conseguiti sono andati aldilà di ogni rosea aspettativa.

Lo confermano i concordi giudizi positivi espressi, anche in retrospettiva, dai più importanti commentatori politico-militari della stampa internazionale.

Libano 1982- '84

La missione in Libano costituì il primo, consistente impegno delle Forze Armate Italiane al di fuori del territorio nazionale dopo la conclusione della seconda guerra mondiale.

L' intervento ebbe luogo in due tempi e con distinte finalità:

- dal 26 agosto al 12 settembre 1982 (Libano 1), con la partecipazione del Battaglione Bersaglieri Governolo, per consentire l'esodo dei miliziani Palestinesi e Siriani assediati a Beirut dalle forze Israeliane (a sud) e da quelle Falangiste (a nord);
- dal 26 settembre 1982 al 20 febbraio 1984 (Libano 2), mediante l' impiego di un contingente al livello di Grande Unità elementare (Contingente Italiano - ITALCON) inserito in una forza multinazionale, con il compito di sostenere, da un lato, il Governo e le Forze Armate Libanesi e di proteggere, dall' altro, la popolazione nei campi di Beirut ovest che erano stati teatro di stragi il 16-17 settembre.

Questa trattazione si incentra sulla Libano 2 che vide l' inserimento di aliquote della Brigata Paracadutisti Folgore nella struttura sia di Comando, sia esecutiva di ITALCON.

Il contingente, costituito inizialmente da una forza di poco superiore al migliaio di unità, fu poi potenziato nel corso del 1983 fino a un tetto di circa 2300 elementi che furono periodicamente avvicendati.

Il comando fu affidato al Colonnello Paracadutista Franco Angioni (promosso poi Generale di Brigata all'inizio del 1983), Capo Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore dell' Esercito, che lo esercitò ininterrottamente fino alla conclusione del ciclo operativo. Nel suo curriculum figuravano gli incarichi di Comandante di Plotone, Compagnia e Battaglione Incursori, oltre a quello di Vice Comandante della Brigata Folgore: un Paracadutista "doc", dunque.

La struttura del suo Comando, in un primo tempo di dimensioni molto contenute, poté successivamente disporre di uno Stato Maggiore

re e di un nucleo informatico. Vi prestava servizio una maggioranza di Paracadutisti.

L' ordinamento di ITALCON prevedeva:

- Comandante e Comando;
- Compagnia Comando e Trasmissioni;
- un Battaglione Paracadutisti nel quale si alternavano il 1° Btg. CC.par."Tuscania", il 2°Btg.par. "Tarquinia", il 5° Btg.par. "El Alamein" ed elementi del 185° Gruppo Viterbo, del Reparto Comando e Trasmissioni, della Compagnia Pionieri, della Scuola Militare di Paracadutismo;
- un Battaglione San Marco della Marina Militare con elementi del Comando Subacquei e Incursori;
- una Compagnia del 9° Btg. d'Ass. par. "Col Moschin";
- uno Squadrone Cavalleggeri su autoblindo;
- un Plotone del Genio per lavori di protezione, sgombero, bonifica, ecc;
- un Battaglione Logistico;
- un Ospedale da Campo.

La componente paracadutista, pari a un terzo della forza, si caratterizzava per la qualità e costituiva esempio e riferimento per tutti.

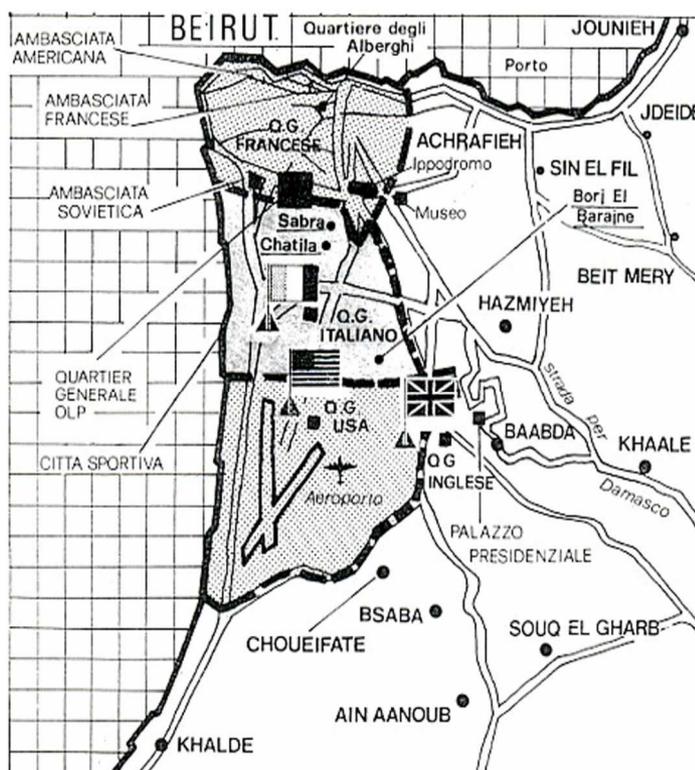
Vi erano tra l' altro inclusi:

- la Compagnia Incursori, destinata a costituire riserva nelle mani del Comandante del Contingente per fronteggiare le situazioni a più alto coefficiente di rischio o impreviste;
- un nucleo particolare degli stessi Incursori che si prodigò nella ricerca e neutralizzazione di mine e ordigni inesplosi procedendo a ben 11.000 interventi di bonifica e dimostrando elevata professionalità;
- i Carabinieri Paracadutisti che, oltre alle attività previste per i reparti di Arma base, assicuravano anche le funzioni di Polizia Militare e furono destinati a garantire la sicurezza dell' Ambasciata Italiana a Beirut restandovi ancora per un mese dopo il rientro in patria di ITALCON.

Il sostegno di fuoco manovrato era garantito dalle artiglierie navali ma non fu mai utilizzato.

Furono impiegati i seguenti mezzi terrestri:

- 97 veicoli corazzati da combattimento e 6 autoblindo;
- 125 autovetture, 186 autocarri vari e 89 rimorchi;
- 8 autoambulanze;
- 20 cucine rotabili;
- 33 mezzi speciali (lavanderia, bagni, forni, autocisterne, ecc);
- Il autocarri-frigorifero;
- 8 mezzi per movimento terra.



Settori di responsabilità nazionali

La Marina Militare impegnò : 2 Incrociatori, 3 Cacciatorpediniere, 4 Fregate, 2 navi anfibe, 1 nave rifornitrice.

Furono anche utilizzate navi da trasporto della Marina Mercantile.

L'Aeronautica Militare si avvalse dei velivoli da trasporto della 46^a Brigata Aerea e del 31^o Stormo (C 130, G222, DC9) per un totale di:

- 1.112 sortite/velivolo;
- 3.386 ore di volo;
- 22.642 persone e 1.188.111 libbre di materiali trasportati.

Il totale dei materiali movimentati verso il Libano ammontò a 4.729 tonnellate con l'utilizzazione di 686 containers.

Le prestazioni dell'Ospedale da Campo, lasciato in dono alla comunità locale a conclusione della missione, si compendiano in:

- 614 ricoveri e 98 interventi per personale militare;
- 63.047 visite a personale civile (un terzo adulti, due terzi bambini);
- 1.599 esami radiologici, dei quali 1.177 a favore di personale civile.

L'intervento di una forza multinazionale in Libano si era imposto in termini di drammatica urgenza dopo le stragi di metà settembre 1982.

Si trattava di impedire che l'eccidio assumesse connotati di genocidio.

Il Governo Italiano ne fu elemento propulsore.

Dopo febbrili trattative diplomatiche che coinvolsero i Governi del Libano, delle potenze destinate a partecipare, di Israele e Siria, nonché le numerose fazioni etnico-religiose in lotta da 8 anni, si convenne l'intervento di una forza multinazionale nei seguenti termini:

- formale richiesta da parte del Governo del Libano;
- partecipazione di Contingenti Statunitense, Francese e Italiano (in seguito si aggiunse la Gran Bretagna con una aliquota di un centinaio di militari);
- dipendenza dei contingenti dai rispettivi governi attraverso gli Ambasciatori in Libano;
- coordinamento a cura del Presidente del Libano;
- ricorso alle armi soltanto per autodifesa o nei limiti dell'assolvimento del compito.

Lo schieramento dei contingenti avvenne nell'arco di una settimana.

La nostra organizzazione di comando e controllo, secondo l'accezione NATO, prevedeva:

- Comando operativo nelle mani del Governo, tramite l'Ambasciatore;
- Controllo operativo affidato allo Stato Maggiore della Difesa;
- Controllo tattico demandato al Comandante di ITALCON, con delega della facoltà di impiegare il concorso di fuoco navale.

Una volta in loco, gli italiani si resero immediatamente conto di una realtà drammatica e vi si immerse con consapevole dedizione.

Fu posto rapidamente in atto un dispositivo fondato su:

- presidio statico di punti mediante check point (punti di controllo) affidati mediamente a una squadra montata su veicoli corazzati;
- controllo di itinerari/aree sensibili con l'impiego di pattuglie;
- disponibilità di elementi in riserva per interventi tempestivi, a ragion veduta.



Punti di controllo ...

Tale dispositivo era sostenuto e indirizzato da una capillare ricerca e raccolta di informazioni in ogni direzione.

Il comportamento di tutti era improntato a fermezza e umanità nei confronti di chiunque, evitando ogni sorta di schieramento a favore di qualunque parte o fazione e guadagnando così una fiducia generalizzata.

L'atteggiamento verso la popolazione, già così duramente provata, fu all'insegna della generosa comprensione che si espresse con ogni forma di sostegno possibile.



.....e pattuglie

Soprattutto, ITALCON offrì una prova di elevata (da molti inattesa) efficienza in tutti i settori.

Anche i giovani militari di leva costituirono una sorpresa per la maturità e la serenità con la quale seppero affrontare perfino le situazioni più critiche.

Lo sviluppo iniziale degli eventi sembrò alimentare le speranze di pace riposte nell'intervento della forza multinazionale.

Nel nov. '82 il Cappellano Militare del Contingente, Maggiore Paracadutista Edoardo Cacciapuoti, figura di grande rilievo del paracadutismo italiano, rientrato in patria per preparare il Natale dei nostri militari in Libano presso l'Ordinario Militare, perse la vita in un tragico incidente stradale.

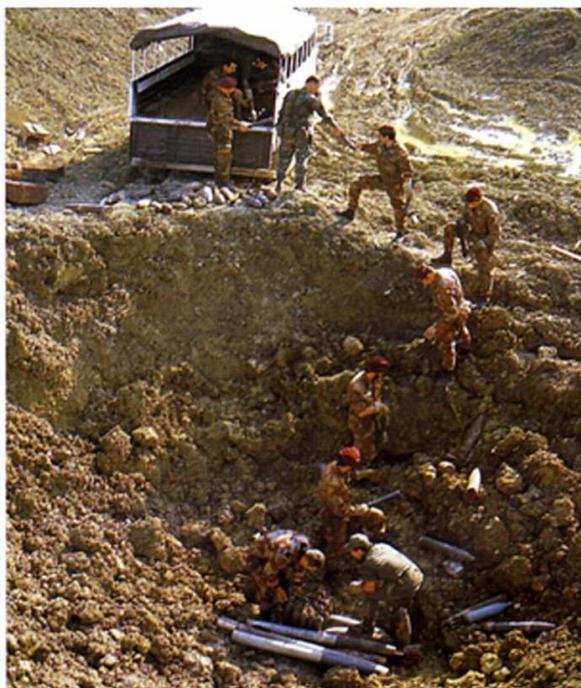
Nell'inverno '82-'83 ITALCON condusse una operazione di soccorso a favore delle popolazioni sulle montagne del Libano colpite da una tempesta di neve.

Con l'arrivo della primavera '83 la situazione cominciò a volgere al peggio.

Riemersero i vecchi rancori e le varie milizie ripresero l'uso delle armi tentando di affermare

la propria autonomia e supremazia. L'escalation della violenza fece registrare:

- il 13 mar. '83, l'agguato a una pattuglia del San Marco che causò la morte del marò Filippo Montesi e il ferimento di altri cinque, inclusi alcuni incursori intervenuti per bloccare gli aggressori;
- il 18 apr.'83 l'attentato all'Ambasciata USA (71 morti, 160 feriti);
- il 28 ago. '83, il ritiro delle forze governative a Beirut ovest;
- il 4 set. '83, il ritiro degli Israeliani dai monti dello Chouf e dai dintorni di Beirut con conseguente acuirsi dei combattimenti e dei bombardamenti di artiglieria su vasta scala;
- il 22 set. '83, un bombardamento di artiglierie druse diretto ai quartieri cristiani, che colpisce un deposito munizioni del Battaglione Folgore distruggendolo (il Comandante di ITALCON, dopo attenta ponderazione e considerandolo un errore di calcolo, non ordina l'intervento di controbatteria da parte del cacciatorpediniere Arditò, già pronto per il fuoco);



del deposito rimane un cratere ...

- il 23 ott. '83, gli attentati alle basi dei Marines (230 caduti) e dei Paracadutisti francesi (85 caduti); gli Italiani si prodigano nei soccorsi e ricevono la gratitudine delle massime autorità e dei commilitoni statunitensi e francesi;
- il 17 nov. e il 4 dic. '83, attacchi aerei francesi e statunitensi nella valle della Bekaa e sui monti di Beirut; bombardamenti navali degli USA su varie aree;
- il 24 dic. '83, combattimenti nei quartieri sciiti vicini a Chatila e alle posizioni Italiane;
- il 16 gen. '84, combattimenti nei quartieri mussulmani del settore italiano e coinvolgimento delle nostre posizioni, fatte segno a fuoco di artiglieria e di armi automatiche, con il ferimento di alcuni militari.

Maturarono così le condizioni per il ritiro della forza multinazionale.

Il 30 gennaio rientra in patria il Battaglione Bersaglieri.

Il 31 gennaio il Contingente Inglese abbandona il Libano.

Il 15 febbraio i Marines USA si imbarcano sulle navi della 6^a Flotta.

Il 20 febbraio, nel massimo ordine, rientra il grosso di ITALCON con la Bandiera. Resta a Beirut la Compagnia Carabinieri Paracadutisti per garantire la sicurezza dell' Ambasciata d' Italia.

Il Battaglione San Marco si imbarca sulla nave Caorle e resta in rada (rientrerà in patria il 31 marzo).

Tra le date più significative della missione, sono da ricordare:

- Il gen. '83: consegna della Bandiera al Contingente da parte del Ministro della Difesa, Lelio Lagorio;
- 4 nov. '83: visita del Presidente della Repubblica, Sandro Pertini;
- 26 feb.'84: cerimonia di saluto a Livorno per il rientro di ITALCON; il Presidente Pertini decora con l'Ordine Militare d'Italia la Bandiera del Contingente e il suo Comandante, Gen. Par. Franco Angioni.



imbarco

Le perdite del Contingente ammontarono ad un caduto (Filippo Montesi) e 75 feriti. Si tratta di perdite contenute se poste a confronto con quelle dei contingenti Statunitense e Francese. Tra i feriti, numerosi Paracadutisti della Folgore. Tra questi: il Ten. Col. CC Armando

Talarico, il Cap. Marco Bertolini e il suo subalterno, STen. Marino Brognoli.



Livorno – Piazza della Repubblica

Nel complesso è stata una missione atipica, difficile e rischiosa tenuto conto delle circostanze: ai margini delle contrapposizioni tra i blocchi opposti, senza l' appoggio della NATO e l' avallo dell' ONU, in assenza di una struttura gerarchica e istituzionalizzata, ma limitandosi a un coordinamento precario da parte del Governo Libanese e a "contatti" multilaterali con gli altri Stati partecipanti.

A conclusione riportiamo una significativa espressione apparsa sul giornale londinese Times che compendia quanto di positivo gli osservatori nazionali ed internazionali, i mass media, le Autorità e le popolazioni interessate hanno manifestato nei confronti dei nostri soldati:

“Se qualcuno mai dovesse attribuire onori militari ai soldati della forza multinazionale giunti in Libano per difendere la pace, questi onori dovrebbero andare agli Italiani, alla Folgore, al San Marco, alle Forze Speciali”.

Kurdistan 1991

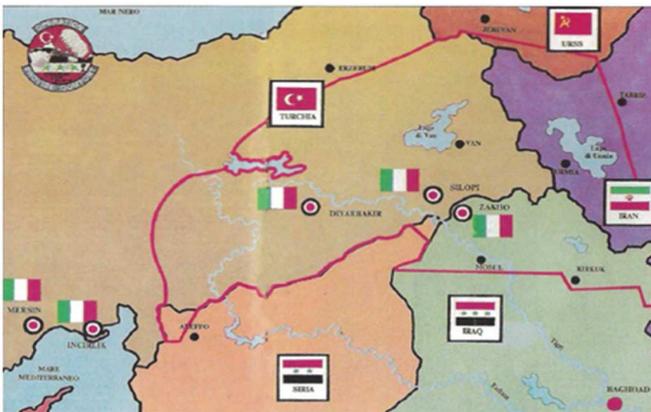
Operazione Airone

Nel 1991, sul finire della guerra del Golfo, i Curdi irakeni si sollevano contro il regime di Bagdad conseguendo iniziali, significativi successi. Le forze governative di Saddam Hussein reagiscono con una violenta repressione, facendo ampio uso di armi chimiche e costringono i Curdi a fuggire verso la Turchia e l'Iran. Ai primi di aprile i profughi sono più di un milione.

Il 5 aprile il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, con la Risoluzione n. 688, intima all'Iraq di cessare la repressione in atto e di agevolare gli interventi di organizzazioni umanitarie internazionali ovunque necessario.

In tale quadro prende il via l'operazione Provide Comfort. La partecipazione italiana all'operazione inizia il 21 aprile con il primo lancio di viveri da parte dell'Aeronautica Militare e di un nucleo di Aviorifornitori della Folgore.

La formalizzazione da parte del Governo Italiano avviene poco dopo, il 2 maggio; nei giorni 3 e 4, i primi reparti partono dal porto di Livorno e dagli aeroporti di Pisa e Torino Caselle.



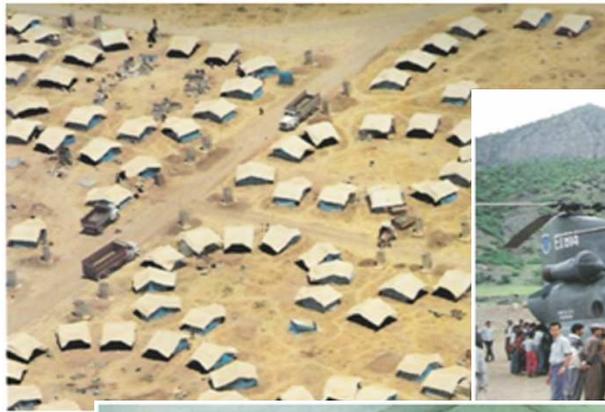
Il contributo italiano viene denominato Operazione "Airone".

Il Contingente nazionale è incentrato essenzialmente sulla Folgore. Lo stesso Comandante dell'Operazione è Paracadutista, il Gen. Buscemi, che si insedia ad Incirlik, in territorio turco, quale Comandante della missione, mentre le forze operative si schierano a Zakho, nel Nord dell'Iraq, agli ordini del Comandante della Brigata, Gen. Monticone.

La Folgore è presente a Zakho, con una consistente aliquota del Comando Brigata, il 5° Btg. par. "El Alamein", la Cp. g.gua., un nucleo del Btg. CC "Tuscania", elementi del 9° Btg. d'Ass. "Col Moschin", il Battaglione Logistico e unità minori tratte dagli altri reparti. Partecipano inoltre alla missione il Reparto di Sanità della Brigata Taurinense che sempre a Zakho allestisce un Ospedale da Campo e un Gruppo Squadroni del 1° Raggruppamento Aviazione Leggera "Antares" che si schiera a Diyarbakir, nella Turchia orientale. Nel complesso il Contingente è composto da: 128 Ufficiali, 272 Sottufficiali e 750 Soldati, cui si aggiungono 8 Ufficiali e 13 Sottufficiali dell' Aeronautica Militare ed 8 Infermiere volontarie della CRI (Croce Rossa Italiana).

Il rischieramento della forza si completa il 16 maggio con il trasporto di 400 autoveicoli, 8 elicotteri e circa 1.400 tonnellate di materiali, la maggior parte dei quali in container.

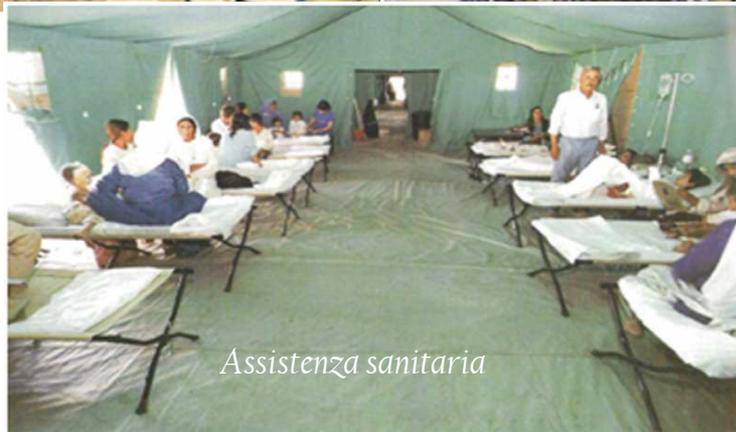
Ma l'impegno della Folgore ha una sua appendice sul territorio nazionale. Infatti la Brigata tra Pisa e Livorno organizza il supporto logistico e costituisce, in forma sperimentale, un RELOCO (Reparto Logistico di Contingenza) che su direttive dello SME gestisce la movimentazione dei materiali.



tendopoli



Aiuti umanitari



Assistenza sanitaria

Fotogrammi di solidarietà

Il compito affidato al Contingente è quello di assicurare con capisaldi, pattugliamenti, posti di osservazione e allarme e posti di blocco la sicurezza di un settore ampio circa 1.400 Km² e della rotabile che da Zakho passa per Kirkuk e porta a Baghdad, allo scopo di facilitare il rientro dei profughi, a favore dei quali vengono organizzati campi di transito, viene messo a disposizione l'Ospedale da Campo ed effettuati interventi sanitari "a domicilio" nei villaggi dislocati nella zona di responsabilità.

Ed è proprio il bilancio dell' azione sanitaria che dà una chiara idea del successo dell' operazione: più di 22.000 visite effettuate, circa 250 ricoveri e almeno 150 interventi chirurgici.

A partire dal 9 luglio inizia il disimpegno delle unità con la cessione dell'Ospedale da Campo all' Ospedale Civile di Zakho. Il 17 luglio l'ultima aliquota del contingente Airone rientra in Patria, mentre una forza multinazionale di circa 2.500 uomini, dei quali 200 sono Carabinieri e Incursori della Folgore, rimane a Silopi, in Turchia, fino al 9 ottobre.

L'Operazione Airone si conclude con un successo unanimemente riconosciuto. Costituisce, a parte il Libano, la prima vera missione di peace-keeping. Si svolge in un momento in cui la Forza Armata è ancora condizionata dalla dottrina legata alla guerra fredda e solo la Folgore, che da anni si addestra nell' interdizione di area e al combattimento negli abitati, ha la capacità per cimentarsi con questi nuovi impegni. Ed infatti Airone grava essenzialmente sui Paracadutisti.

Inoltre con questo intervento si pongono le basi di una nuova logistica capace di utilizzare i moderni mezzi per la movimentazione dei materiali e di alimentare le forze anche a grandi distanze.

La particolare attenzione posta dai Comandanti a tutti i livelli per la sicurezza del personale ha consentito di evitare qualsiasi tipo di incidente, pur in una situazione locale delicata e piena di insidie.

RICOMPENSE CONFERITE AL MERITO DELL' ESERCITO:

- n. 2 Croci d' Argento.
- n. 20 Croci di Bronzo.

RICONOSCIMENTI

...” a tutto il personale del Contingente Airone il saluto e l'apprezzamento del Paese per la missione di solidarietà umana portata a termine con grande serietà professionale in soccorso alle popolazioni curde duramente perseguitate dal regime iracheno....”

On. Virgilio Rognoni – Ministro della Difesa

Pisa– 7 settembre 1991

.....

...”vi esprimo il mio compiacimento e della Nazione per la testimonianza che avete reso, anche in questa occasione, delle virtù umane, civili e militari che sono proprie delle Forze Armate e di ciò che esse rappresentano nel popolo Italiano...”

On. Francesco Cossiga – Presidente della Repubblica

Pisa – 7 settembre 1991

.....

Altri riconoscimenti sono pervenuti dall' Alto Commissariato dell' ONU per i rifugiati, da partiti e tribù del Kurdistan, da autorità cattoliche locali, dal Comandante in Capo delle Forze Armate degli Stati Uniti in Europa.



La visita del Capo di Stato Maggiore dell' Esercito Generale Canino