

Nel 1944 l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF

Gianfranco Perri

Quello di ottanta anni fa, il penultimo della Seconda guerra mondiale, fu un anno che vide Brindisi al centro di importanti eventi bellici con il suo aeroporto divenuto fulcro di una intensa attività e base strategica di numerose missioni aeree, molte delle quali segrete, operate dalle forze aeree alleate – che l'avevano occupato denominandolo 'Campo Casale' – la RAF inglese e la USAAF americana, ma operate in minor parte anche dalla residua Forza Aerea Italiana, lentamente ricostituita dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 con Brindisi divenuta sede del re Vittorio Emanuele III e del governo, di fatto capitale d'Italia nei cinque mesi a cavallo tra il 1943 e il 1944.

Nel gennaio 1944 la RAF – *Royal Air Force* – spostò sull'aeroporto di Brindisi tre importanti unità operative: la Squadriglia N°624 dalla sua base di Blida in Algeria e la Squadriglia N°148 dalla sua base di Derna in Libia, che avrebbero operato fianco a fianco con il *Polish 1586 Fligh*t, già spostato a Brindisi da Tunisi nel dicembre precedente. Tutte e tre erano unità SD – *Special Duties* – appartenevano cioè allo *Special Duties Flight Service* che dava il supporto logistico al SOE – *Special Operations Executive* – l'agenzia segretissima costituita nel luglio del 1940 per organizzare e sostenere movimenti partigiani nei paesi occupati dai tedeschi e che operò anche in Italia, soprattutto con l'aviazione sotto il nome di *Number 11 Special Force* agli ordini del colonnello Henry Threlfall McLeod, effettuando principalmente missioni il cui scopo era rifornire la resistenza, paracadutando dietro le linee tedesche armi, munizioni, indumenti, cibo e quant'altro necessario, nonché effettuando anche le missioni "pickup": di riscatto. [*The secret squadrons: Special Duty units of the RAF and USAAF in the Second World War* by Robert Jackson, 1983]

La Squadriglia N°624, formata da 14 velivoli *Handley Page Halifax* bombardieri quadrimotori di fabbricazione inglese con 4 di riserva più 2 velivoli *Ventura*, operò dalla base di Brindisi nei primi mesi dell'anno per realizzare missioni SD sulla Jugoslavia e sull'Albania occupate dalle forze tedesche. Dopo essere rientrata in Algeri per manutenzione, nel giugno del 1944 cominciò a ricevere in sostituzione degli *Halifax* i velivoli *Stirling*, ma poi, con il sud della Francia e parte dell'Italia già liberate e quindi divenute alleate, diminuì la necessità di missioni clandestine in quelle aree e la squadriglia fu sciolta il 5 settembre di quello stesso 1944. Fu ricostituita sull'aeroporto di Grottaglie il 28 dicembre 1944 con aerei *Vickers Walrus* che furono impiegati per individuare le mine disseminate lungo le coste italiane e greche, operando con tal compito fino al 30 novembre 1945, quando la squadriglia fu definitivamente sciolta.

La Squadriglia N°148, inizialmente formata a Brindisi da 10 aerei inglesi *Halifax* e 4 *Consolidated B-24 Liberator*, bombardieri quadrimotori di fabbricazione americana, compì numerosissime missioni SD: al giugno del 1944 ne aveva già completato un totale di 169, oltre che predominantemente sulla Polonia, anche sulla Grecia e sulla Jugoslavia. Nel novembre del 1944 ricevette un certo numero di velivoli *Stirling* in sostituzione degli *Halifax* ed operò fino al termine della guerra continuando a lanciare materiali ed agenti segreti dietro le linee nemiche, in Austria, in Cecoslovacchia, nel Sud della Germania e, su scala più limitata, anche nel Nord d'Italia. La squadriglia rimase di base a Brindisi fino a giugno del 1945, quando fu spostata per qualche mese su Foggia per svolgere operazioni di trasporto generale. Poi rientrò in Egitto e fu definitivamente sciolta il 15 gennaio 1946.

La Squadriglia N°1586, dotata di bombardieri sia *Halifax* che *Liberator*, era stata costituita con i piloti polacchi comandati dal maggiore Eugeniusz Arciuszkiewicz, in precedenza incorporati e addestrati nella Squadriglia N°138. Gli aerei della squadriglia operarono da Brindisi, intensamente e principalmente nelle missioni SD sulla Polonia occupata dai tedeschi. Durante la campagna di Normandia del giugno 1944, la squadriglia fu impiegata anche nei lanci di rifornimento ai partigiani francesi per poi riconcentrarsi sugli obiettivi della Polonia allo scoppio della rivolta di Varsavia dell'agosto e settembre di quello stesso anno. Finalmente, il 7 novembre 1944, sull'aeroporto di Brindisi, il *Polish 1586 Special Duties Flight* – soddisfacendo la richiesta avanzata fin dalla formazione dagli aviatori polacchi – fu rinominato, assumendo, anche ufficialmente, la denominazione che era stata della squadriglia bombardieri polacca ormai sciolta, la N°301 "Terra di Pomerania", per così poterne perpetuare la memoria. La Squadriglia N°301, che informalmente era stata ribattezzata "*Defenders of Warsaw*", Difensori di Varsavia, continuò ad operare dalla sua base di Brindisi, ma con le tante missioni SD sulla Polonia aveva sofferto un grande logoramento dei suoi equipaggi polacchi, tanto che era diventato sempre più difficile poter reperire sufficienti uomini per il necessario rimpiazzo. Il 26 febbraio 1945 effettuò l'ultima operazione dall'aeroporto di Brindisi, consistente nel lancio di aiuti in Jugoslavia. Poi, terminando il conflitto, il 13 marzo 1945 tutto il reparto fu trasferito in Inghilterra, nella base RAF di Blackbushe, mentre i velivoli superstiti rimasero ancora per un tempo sul Campo Casale di Brindisi. Il 18 dicembre 1946 la Squadriglia N°301 fu sciolta definitivamente, mentre in Polonia entrava per sempre nella leggenda.

Sarebbe impossibile poter riassumere, anche solo brevemente, i racconti relativi alle innumerevoli missioni segrete partite dalla base aerea di Brindisi in quell'anno 1944, anche perché molte di quelle, proprio per il loro carattere segreto, non restarono registrate neanche nelle pagine dell'ORB – *Operations Record Books* – della RAF. Vale però ugualmente la pena accennare perlomeno ad alcuni degli episodi registrati, scegliendoli tra quelli più emblematici ed in certa misura rappresentativi dello spirito che caratterizzava quei tanti coraggiosi militari che ne furono protagonisti.

Il 5 gennaio del 1944, nonostante le condizioni meteo fossero proibitive, i piloti polacchi della Squadriglia N°1586 decisero di intraprendere ugualmente il volo programmato, che non prevedeva scali intermedi su tredici ore tra andata e ritorno dall'aeroporto di Brindisi: quattro aerei, tre *Liberator* e un *Halifax*, decollarono verso Varsavia per sostenere la lotta della resistenza polacca contro l'occupante nazista. Proprio a causa delle condizioni meteorologiche avverse, gli inglesi, che solitamente coprivano le incursioni aeree del reparto SD brindisino con altri loro velivoli, avevano annullato ogni volo di copertura alla missione polacca che aveva il compito di scaricare in Polonia rifornimenti e assistenza alla resistenza. Il bombardiere *Halifax* JN911, che oltre all'equipaggio aveva a bordo alcuni membri della resistenza polacca col fine di paracadutarli, dopo aver interrotto il volo a causa delle grandi turbolenze sui cieli jugoslavi, dovette rientrare a Brindisi dove atterrò con non poche difficoltà. Il *Liberator* BZ860, pur avendo raggiunto i cieli polacchi, non riuscì a svolgere a pieno gli obiettivi previsti. Giunto nelle prossimità di Brindisi intorno alle 5 del mattino del 6 gennaio, a causa di una interruzione elettrica non fu assistito dalle luci notturne dell'aeroporto e dovette attendere in volo sino alle prime luci dell'alba quando poté finalmente atterrare. Il *Liberator* BZ859 comandato dal tenente W. Bohuszewicz, che aveva eseguito correttamente il lancio di scarico in Polonia, era stato raggiunto dall'antiaerea tedesca, risultando danneggiato, e nonostante l'avaria che aveva reso inservibile uno dei suoi quattro motori era ritornato alla base di Brindisi e nelle concitate operazioni di atterraggio rese difficili dal forte vento, la pioggia e dalla ridotta manovrabilità, l'aereo girò sull'aeroporto per circa un'ora, finché durante una virata entrò in stallo ammarando nel bacino portuale a poche centinaia di metri dalla pista. Tutti i membri dell'equipaggio annegarono, tranne il copilota capitano K. Dobrowolski. Il *Liberator* BZ949 comandato dal capitano W. Paszkiewicz, che non era riuscito a riconoscere in Polonia la struttura di ricezione del suo carico, giunto di ritorno sull'aeroporto di Brindisi non poté riconoscere la pista oscurata. Probabilmente, pensando di atterrare sul campo di aviazione di Grottaglie, a circa 40 chilometri da Brindisi, l'aereo si schiantò contro una abitazione nel centro della vicina Villa Castelli. Lo schianto avvenne alle 5.45 sulla strada principale del paese, distruggendo l'edificio del civico 142 di via Vittorio Emanuele e sotto le macerie del palazzo rimasero uccise cinque persone, componenti della famiglia Gioia. Una sesta persona rimase ferita e fu rinvenuta ancora viva dopo due giorni dal crollo. I dodici caduti dei due equipaggi furono sepolti nel cimitero comunale di Brindisi e poi, con la costruzione del cimitero militare polacco a Casamassima, alla fine della guerra i feretri furono traslati là, dove insieme ad altri 421 connazionali ancora oggi riposano in pace: Witold Paszkiewicz, Witold Bohuszewicz, Tadeusz Domoradzki, Josef Marchwicki, Jerzy Drong, Kazmierz Finder, Mieczyslaw Kuznicki, Roman Blazenski, Piotr Halik, Zygmunt Dunski, Zdzislaw Taczalski, Ljulian Bucko.

Nell'aprile 1944, l'aereo *Dakota* FD919 della Squadriglia N°267 con sede a Bari, fu temporaneamente assegnato alla N°334 Wing per effettuare una pericolosa missione segreta in Belzyce, a 22 miglia a sudest di Lublino, in Polonia. Pilotato dal tenente E. J. Harrod con un equipaggio che includeva un copilota polacco proveniente dalla Squadriglia N°1586, l'aereo decollò da Brindisi alle 20.40 del 15 aprile e atterrò a destino dopo cinque ore di un volo di 800 miglia. Rimase solo quindici minuti a terra e poté decollare per l'Italia con cinque passeggeri, tra cui un ufficiale superiore dell'esercito polacco e diversi quintali di importantissimi documenti di intelligence. Il decollo fu estremamente pericoloso, ma il *Dakota* alla fine poté rientrare incolume a Bari. E sempre da Brindisi, un altro aereo della N°267 di Bari, il *Dakota* KG477 pilotato dal tenente neozelandese S. G. Culliford, decollò da Brindisi il 25 luglio 1944 alle 19.40 diretto in Polonia accompagnato da un aereo *Liberator* della Squadriglia N°1586 che era in una missione separata, ma che avrebbe scortato il *Dakota* disarmato nella tratta diurna del volo. Attraversata la Jugoslavia senza alcun incidente, al calare la notte il *Liberator* si allontanò seguendo per la sua rotta. Il *Dakota* atterrò come previsto a ovest di Zabno nel sud della Polonia. A terra il pilota Culliford apprese che una batteria antiaerea tedesca con numerose truppe in ritirata dal fronte russo si trovava a meno di un chilometro e si apprestò a ripartire in tutta fretta non appena completato il carico dell'aereo: un migliaio di libbre di sacchi e casse dei pezzi di un razzo V-2 che era esploso sopra la Polonia durante un volo di prova. Nel decollo però, il terreno fangoso fece impantanare il carrello del *Dakota* e solo dopo più di un'ora di sforzi estenuanti l'aereo finalmente si liberò, ma nel frattempo le persone incaricate di tenere le torce per delimitare la pista improvvisata se ne erano andate per nascondersi intorno al campo, certi che i tedeschi sarebbero arrivati per catturare il *Dakota*. Dopo aver fallito un paio di rocamboleschi tentativi effettuati alla cieca e con l'olio idraulico perduto nell'impatto con un muretto di pietre, al terzo tentativo l'aereo decollò a 65 mph appena sopra il fossato all'estremità del campo. Dopo un volo lento a causa del carrello che non si era potuto alzare, il *Dakota* KG477 raggiunse Brindisi proprio mentre il sole stava sorgendo e, non avendo i freni, gli fu indicato di atterrare sulla seconda pista ancora in costruzione orientata contro vento, e ci riuscì senza danni all'equipaggio.

Allo scoppiare della rivolta di Varsavia, il 1° agosto del 1944, durante vari giorni le condizioni meteorologiche avverse resero impossibili le missioni SD sulla Polonia, finché nella notte tra il 4 e il 5 agosto, decollarono dalla base di Brindisi verso Varsavia 14 aerei: 7 della Squadriglia N°148 e altrettanti della N°1586. Di questi ultimi, due riuscirono a sganciare sugli obiettivi preposti il loro carico e gli altri cinque poterono comunque rientrare alla base, pur se alcuni riportando danni severi inferti dalla contraerea tedesca. Dei 7 velivoli della Squadriglia N°148, invece, uno dovette rientrare alla base per una seria avaria e nell'atterrare sbandò e s'incendiò sulla pista bloccandola a lungo, per fortuna senza provocare vittime tra l'equipaggio. Uno raggiunse l'obiettivo previsto, un altro non ci riuscì e ben quattro furono abbattuti dalla contraerea tedesca. Nella notte tra il 12 e il 13 agosto, una nuova missione delle due stesse squadriglie decollò da Brindisi per Varsavia con 7 aerei. Uno rientrò per problemi tecnici e gli altri sei centrarono i rispettivi obiettivi con il lancio dei materiali d'aiuto agli insorgenti. Al ritorno, un aereo rimasto a corto di carburante dovette atterrare d'emergenza a Lecce, mentre gli altri cinque dovettero atterrare a Grottaglie a causa dell'impraticabilità della pista di Brindisi per il maltempo imperante. Uno di questi era stato così gravemente danneggiato dalla contraerea tedesca che dovette essere messo fuori servizio. Durante le quattro notti tra il 13 e il 17 agosto, varie decine di aerei decollarono per raggiungere Varsavia: 17 appartenenti alla base aerea di Brindisi con equipaggio polacco e 62 tra britannici e sudafricani. Raggiunsero gli obiettivi 34 velivoli, ma solo 20 di essi furono in grado di effettuare i lanci. Furono abbattuti 3 aerei dei polacchi, 5 dei britannici e 7 dei sudafricani, mentre 3 aerei fortemente danneggiati si schiantarono all'atterraggio: in totale quindi, più del 50% degli aerei che erano riusciti a raggiungere la capitale polacca, erano andati perduti. Durante le ultime due settimane di agosto nessun rifornimento arrivò agli insorti, anche se non fu per l'assenza di tentativi: durante quel periodo, infatti, ben 14 aerei alleati furono abbattuti. Poi, con la prospettiva di ulteriori gravi perdite sotto la luna di settembre, le operazioni furono interrotte. Nella notte dal 10 all'11 settembre, 5 aerei a equipaggio polacco, 4 britannici e 11 sudafricani, decollarono dalle rispettive basi in Italia: quelli polacchi da Brindisi. Del totale di 20, solo 7 raggiunsero Varsavia ed effettuarono i loro lanci, ma nessuna delle attrezzature fu ricevuta dall'esercito nazionale, ormai rinchiuso all'interno di un perimetro sempre più ridotto. Nella notte successiva, dall'11 al 12 settembre, altri 2 aerei decollarono da Brindisi con il loro equipaggio polacco, ma anche il loro sforzo si concluse con un fallimento. L'ultimo volo fu effettuato dal Campo Casale di Brindisi la notte dal 21 al 22 settembre e poi, il 2 ottobre 1944, i resti dell'esercito nazionale polacco si arresero ai tedeschi... mentre le truppe sovietiche erano rimaste cnicamente a guardare alle porte di Varsavia.

«Brindisi era stata l'unica base da cui gli agenti speciali polacchi denominati *Cichocimney*, gli 'invisibili e silenziosi', furono paracadutati in terra patria per sostenere la resistenza. Agli uomini della Squadriglia N°301 comandati dal maggiore Eugeniusz Archiwczewitz, si dovette il coraggioso sostegno agli insorti di Varsavia che alle 17 del 1° agosto 1944 ingaggiarono per le vie, le piazze, i palazzi della città, l'impari battaglia contro l'oppressore nazista. Dopo il 13 di settembre i "Difensori di Varsavia" furono costretti a diminuire notevolmente i voli da Brindisi, la città che era divenuta la casa di questo tenacissimo gruppo di giovani polacchi, di cui siamo eredi-debitori per la lezione di attaccamento ai valori, che eterni, attraversano la storia della umanità. Gli aviatori della Squadriglia N°301 volarono da Brindisi su Varsavia durante due mesi portando soccorso ad una città che al termine della insurrezione, dopo 63 giorni di aspri combattimenti, conterà 200.000 cadaveri soltanto tra i civili, e la distruzione totale dell'abitato.» [Giancarlo Sacrestano, in vari articoli su Senza Colonne News - anni dal 2013 al 2017]

A conclusione delle celebrazioni del 70° anniversario dei voli su Varsavia, il 25 novembre 2014, sull'aeroporto di Brindisi a ricordo del sacrificio degli eroici aviatori polacchi è stata scoperta una lapide marmorea, con testo bilingue: "L'Aeronautica militare italiana ricorda ed onora gli eroici piloti polacchi ed alleati della 1586^a Squadriglia polacca, della 148^a britannica e della 31^a sudafricana, che dall'aeroporto militare di Brindisi volarono dal dicembre 1943 verso la Polonia invasa dal nemico con aiuti per i patrioti combattenti. I soccorsi aerei ebbero significato speciale per coloro che il 1° agosto 1944 insorsero contro gli occupanti nazisti a Varsavia: prima capitale europea ad essersi sollevata in armi per la riconquista della propria libertà, in nome della solidarietà e della collaborazione tra tutti i popoli d'Europa. Nel 70° anniversario dell'insurrezione di Varsavia, 1° agosto - 5 ottobre 1944".

Nell'ottobre del 1944, gli squadroni speciali inglesi di base sull'aeroporto di Brindisi furono impegnati anche in operazioni SD di rifornimento aereo a sostegno dell'Operazione Manna, l'invasione britannica con occupazione della Grecia meridionale. La RAF, infatti, aveva iniziato nel 1942 sporadiche missioni di rifornimento aereo ai partigiani greci e alla fine del 1943 veniva sganciato un flusso regolare di materiale; tuttavia, l'Operazione Manna fu resa possibile non grazie a un'offensiva partigiana su larga scala, ma grazie ai ritiri tedeschi verso il nord. Durante le operazioni greche, gli aerei alleati sganciarono e atterrarono all'incirca 2.700 tonnellate di rifornimenti ai partigiani. Lo sforzo della RAF fu supportato anche dall'USAAF – *USA Air Force* – con i C-47 del 60th *Troop Carrier Group* e con i B-24 dell'885th *Bombardment Squadron*, che durante tutto il mese di ottobre effettuarono dal Campo Casale di Brindisi un totale di 35 sortite sugli obiettivi greci. [All'885th BS USAAF, sarà dedicato un mio prossimo scritto].

Nelle prime righe di questo articolo è scritto che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, anche la residua Forza Aerea Italiana lentamente ricostituita prese parte alle operazioni militari alleate che nel 1944 partivano dall'aeroporto di Brindisi. Ebbene, proprio a proposito della citata Operazione Manna, ricordo bene – non senza una certa emozione – uno dei racconti di mio padre, al tempo giovane sottufficiale dell'Aeronautica Militare, che pochi giorni dopo l'8 settembre si era rapportato in servizio proprio all'aeroporto di Brindisi in adempimento degli ordini emanati dal governo appena insediatosi in città. Raccontava che un suo caro amico e collega, maresciallo pilota di cui non ricordo il nome, in quei giorni dell'ottobre 1944, giornalmente e spesso più volte al giorno, decollava con il suo aereo per raggiungere la vicina Grecia e bombardare le postazioni tedesche a copertura delle missioni SD della RAF e della USAAF. Quel suo amico era un accanito fumatore e puntualmente, ogni volta, alla chiamata al decollo, spegneva con due dita la sigaretta che immancabilmente aveva in bocca e la consegnava a mio padre dicendogli: “Setti, mantienmela, conservala e ridammela al mio rientro”. Mio padre, sorridendo, acconsentiva e, religiosamente, la riconsegnava ogni volta al suo amico, finché un “triste giorno” il suo amico pilota non rientrò: il suo aereo era stato abbattuto dalla contraerea tedesca e mio padre, racconta, che per non so quanti giorni conservò in tasca quella mezza sigaretta, non riuscendo in alcun modo a cestinarla, tanta era la tristezza per quell'ennesima perdita.

Un racconto certamente molto triste e per questo, adesso, per scusarmi con i lettori, provo a concludere con un altro, molto meno triste, dei racconti di mio padre, in servizio all'aeroporto di Brindisi fin dal famigerato settembre 1943. Un racconto relativo a un episodio accaduto nei primissimi giorni in cui l'aeroporto era stato occupato militarmente dagli inglesi. Da giovane sottufficiale, gli era stato affidato un gruppo di un paio di dozzine di avieri, e giunta la sera, completamente al buio senza che ci fosse nessuna fonte di luce elettrica disponibile nel locale che era stato allestito a dormitorio, arrivò una camionetta inglese con la cena. Consegnarono a mio padre due grossi bidoni verticali di alluminio, del tipo di quelli che si usavano a quel tempo per il latte, e gli commentarono qualcosa, in stretto inglese. Mio padre li ringraziò, quindi aprì il coperchio superiore di ogni bidone e, sempre nel buio più assoluto, ne rigirò il contenuto con un mestolo. Osservò che uno dei due liquidi si presentava più denso dell'altro e pensò bene, onde evitare discriminazioni e reclami tra gli avieri, che fosse meglio mescolarli per così ottenere contenuti della stessa densità. Detto fatto, chiamò gli avieri e distribuì a tutti loro l'abbondante cena inglese. Le imprecazioni declamate in tutti i dialetti italiani immaginabili che uscirono dalla bocca degli avieri non si possono qui dettagliare e solo basti dire che nessuno di loro riuscì a ingerire quella cena: “Ma è proprio vero che sti inglesi non sanno mangiare per niente...!” Alle prime luci dell'alba, mio padre andò – con molta discrezione – a ispezionare i due bidoni vuoti e su di loro poté leggere la rispettiva etichetta: “*Lentil soup*” e “*English tea*”. Naturalmente si guardò bene dal commentare il tutto con gli avieri, anche perché, in effetti... “Sti inglesi non sapevano proprio mangiare bene!”.



Un Halifax del 301° Bomber Squadron sul Campo Casale di Brindisi

LA NOSTRA STORIA

Ottanta anni fa (1944) l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF inglese

di Gianfranco Perri

A quello di ottanta anni fa, il penultimo della Seconda guerra mondiale, fu un anno che vide Brindisi al centro di importanti eventi bellici con il suo aeroporto divenuto fulcro di una intensa attività e base strategica di numerose missioni aeree, molte delle quali segrete, operate dalle forze aeree alleate – la RAF inglese e la USAAF americana – che l'avevano occupato denominandolo 'Campo Casale', ma operate in minor parte anche dalla residua Forza Aerea Italiana, lentamente ricostituita dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 con Brindisi divenuta sede del re Vittorio Emanuele III e del governo, di fatto capitale d'Italia nei cinque mesi a cavallo tra il 1943 e il 1944.

Nel gennaio 1944 la RAF – Royal Air Force – spostò sull'aeroporto di Brindisi tre importanti unità operative: la Squadriglia N°624 dalla sua base di Blida in Algeria e la Squadriglia N°148 dalla sua base di Derna in Libia, che avrebbero operato fianco a fianco con il Polish 1586 Fligh, già spostato a Brindisi da Tunisi nel dicembre precedente. Tutte e tre erano unità SD – Special Duties – appartenevano cioè allo Special Duties Flight Service che dava il supporto logistico al SOE – Special Operations Executive – l'agenzia segretissima costituita nel luglio del 1940 per organizzare e sostenere movimenti partigiani nei paesi occupati dai tedeschi e che operò anche in Italia, soprattutto con l'aviazione sotto il nome di Number 11 Special Force agli ordini del colonnello Henry Threlfall McLeod, effettuando principalmente





missioni il cui scopo era rifornire la resistenza, paracadutando dietro le linee tedesche armi, munizioni, indumenti, cibo e quant'altro necessario, nonché effettuando anche le più pericolose missioni "pickup": di riscatto. [The secret squadrons: Special Duty units of the RAF and USAAF in the Second World War by Robert Jackson, 1983]

La Squadriglia N°624, formata da 14 velivoli Handley Page Halifax bombardieri quadrimotori di fabbricazione inglese con 4 di riserva più 2 velivoli Ventura, operò dalla base di Brindisi nei primi mesi dell'anno per realizzare missioni SD sulla Jugoslavia e sull'Albania occupate dalle forze tedesche. Dopo essere rientrata in Algeri per manutenzione, nel giugno del 1944 cominciò a ricevere in sostituzione degli Halifax i velivoli Stirling, ma poi, con il sud della Francia e parte dell'Italia già liberate e quindi divenute alleate, diminuì la necessità di missioni clandestine in quelle aree e la squadriglia fu sciolta il 5 settembre di quello stesso 1944. Fu ricostituita sull'aeroporto di Grottaglie il 28 dicembre 1944 con aerei Vickers Walrus che fu-

LE IMMAGINI Sopra un Halifax del 301° Bomber Squadron sul Campo Casale di Brindisi, sotto il Liberator VI GR-S (BZ965) con l'equipaggio polacco a Brindisi, 1944, a sinistra Aeroporto di Brindisi, estate 1944 - un Halifax della 148ª Squadriglia

rono impiegati per individuare le mine disseminate lungo le coste italiane e greche, operando con tal compito fino al 30 novembre 1945, quando la squadriglia fu definitivamente sciolta.

La Squadriglia N°148, inizialmente formata a Brindisi da 10 aerei inglesi Halifax e 4 Consolidated B-24 Liberator, bombardieri quadrimotori di fabbricazione americana, compì numerosissime missioni SD: al giugno del 1944 ne aveva già completato un totale di 169, oltre che predominantemente sulla Polonia, anche sulla Grecia e sulla Jugoslavia. Nel novembre del 1944 ricevette un certo numero di velivoli Stirling in sostituzione degli Halifax ed operò fino al termine della guerra continuando a lanciare materiali ed agenti segreti dietro le linee nemiche, in Austria, in Cecoslovacchia, nel Sud della Germania e, su scala più limitata, anche nel Nord d'Italia. La squadriglia rimase di base a Brindisi fino a giugno del 1945, quando fu spostata per qualche mese su Foggia per svolgere operazioni di trasporto generale. Poi rientrò in Egitto e fu definitivamente sciolta il 15 gennaio 1946.

La Squadriglia N°1586, dotata di bombardieri sia Halifax che Liberator, era stata costituita con i piloti polacchi comandati dal maggiore

Eugeniusz Arciuszkiewicz, in precedenza incorporati e addestrati nella Squadriglia N°138. Gli aerei della squadriglia operarono da Brindisi, intensamente e principalmente nelle missioni SD sulla Polonia occupata dai tedeschi. Durante la campagna di Normandia del giugno 1944, la squadriglia fu impiegata anche nei lanci di rifornimento ai partigiani francesi per poi riconcentrarsi sugli obiettivi della Polonia allo scoppio della rivolta di Varsavia dell'agosto e settembre di quello stesso anno. Finalmente, il 7 novembre 1944, sull'aeroporto di Brindisi, il Polish 1586 Special Duties Flight – soddisfacendo la richiesta avanzata fin dalla formazione dagli aviatori polacchi – fu rinominato, assumendo, anche ufficialmente, la denominazione che era stata della squadriglia bombardieri polacca ormai sciolta, la N°301 "Terra di Pomerania", per così poterne perpetuare la memoria. La Squadriglia N°301, che informalmente era stata ribattezzata "Defenders of Warsaw", Difensori di Varsavia, continuò ad operare dalla sua base di Brindisi, ma con le tante missioni SD sulla Polonia aveva sofferto un grande logoramento dei suoi equipaggi polacchi, tanto che era diventato sempre più difficile poter reperire sufficienti uomini per il necessario rimpiazzo. Il 26 febbraio 1945 effettuò l'ultima operazione dall'aeroporto di Brindisi, consistente nel lancio di aiuti in Jugoslavia. Poi, terminando il conflitto, il 13 marzo 1945 tutto il reparto fu trasferito in Inghilterra, nella base RAF di Blackbushe, mentre i velivoli superstiti rimasero ancora per un tempo sul Campo Casale di Brindisi. Il 18 dicembre 1946 la



LE IMMAGINI A destra un Halifax del 301° Bomber Squadron con il suo equipaggio polacco all'aeroporto di Brindisi, sotto un Liberator del 301° Bomber Squadron con il suo equipaggio polacco all'aeroporto di Brindisi

Squadriglia N°301 fu sciolta definitivamente, mentre in Polonia entrava per sempre nella leggenda.

Sarebbe impossibile poter riassumere, anche solo brevemente, i racconti relativi alle innumerevoli missioni segrete partite dalla base aerea di Brindisi in quell'anno 1944, anche perché molte di quelle, proprio per il loro carattere segreto, non restarono registrate neanche nelle pagine dell'ORB – Operations Record Books – della RAF. Vale però ugualmente la pena accennare perlomeno ad alcuni degli episodi registrati, scegliendoli tra quelli più emblematici ed in certa misura rappresentativi dello spirito che caratterizzava quei tanti coraggiosi militari che ne furono protagonisti.

Il 5 gennaio del 1944, nonostante le condizioni meteo fossero proibitive, i piloti polacchi della Squadriglia N°1586 decisero di intraprendere ugualmente il volo programmato, che non prevedeva scali intermedi su tredici ore tra andata e ritorno dall'aeroporto di Brindisi: quattro aerei, tre Liberator e un Halifax, decollarono verso Varsavia per sostenere la lotta della resistenza polacca contro l'occupante nazista. Proprio a causa delle condizioni meteorologiche avverse, gli inglesi, che solitamente coprivano le incursioni aeree del reparto SD brindisino con altri loro velivoli, avevano annullato ogni volo di copertura alla missione polacca che aveva il compito di scaricare in Polonia rifornimenti e assistenza alla resistenza. Il bombardiere Halifax JN911, che oltre all'equipaggio aveva a bordo alcuni membri della resistenza polacca col fine di paracadutarli, dopo aver interrotto il volo a causa delle grandi turbolenze sui cieli jugoslavi, dovette rientrare a Brindisi dove atterrò con non poche difficoltà. Il Liberator BZ860, pur avendo raggiunto i cieli polacchi, non riuscì a svolgere a pieno gli obiettivi previsti. Giunto nelle prossimità di Brindisi intorno alle 5 del mattino del 6 gennaio, a causa di una interruzione elettrica non fu assistito dalle luci notturne dell'aeroporto e dovette attendere in volo sino alle prime luci dell'alba quando poté finalmente atterrare. Il Liberator BZ859 comandato dal tenente W. Bohuszewicz, che aveva eseguito correttamente il lancio di scarico in Polonia, era stato raggiunto dall'antiaerea tedesca, risultando danneggiato, e nonostante l'avaria che aveva reso inservibile uno dei suoi quattro motori era ritornato alla base di Brindisi e nelle concitate operazioni di atterraggio rese difficili dal forte vento, la pioggia e dalla ridotta manovrabilità, l'aereo girò sull'aeroporto per circa un'ora, finché durante una virata entrò in stallo ammarando nel bacino portuale a poche centinaia di metri dalla pista. Tutti i membri dell'equipaggio annegarono, tranne il copilota capitano K. Dobrowolski. Il Liberator BZ949 comandato dal capitano W. Paszkiewicz, che non era riuscito a riconoscere in Polonia la struttura di ricezione del suo carico, giunto di ritorno sull'aeroporto di Brindisi non poté riconoscere la pista oscurata. Probabilmente, pensando di atterrare sul campo di



aviazione di Grottaglie, a circa 40 chilometri da Brindisi, l'aereo si schiantò contro una abitazione nel centro della vicina Villa Castelli. Lo schianto avvenne alle 5.45 sulla strada principale del paese, distruggendo l'edificio del civico 142 di via Vittorio Emanuele e sotto le macerie del palazzo rimasero uccise cinque persone, componenti della famiglia Gioia. Una sesta persona rimase ferita e fu rinvenuta ancora viva dopo due giorni dal crollo. I dodici caduti dei due equipaggi furono sepolti nel cimitero comunale di Brindisi e poi, con la co-

struzione del cimitero militare polacco a Casamassima, alla fine della guerra i feretri furono traslati là, dove insieme ad altri 421 connazionali ancora oggi riposano in pace: Witold Paszkiewicz, Witold Bohuszewicz, Tadeusz Domoradzki, Josef Marchwicki, Jerzy Drong, Kazmierz Finder, Mieczyslaw Kuznicki, Roman Blazenski, Piotr Halik, Zygmunt Dunski, Zdzislaw Taczalski, Ljulian Bucko. Nell'aprile 1944, l'aereo Dakota FD919 della Squadriglia N°267 con sede a Bari, fu temporaneamente assegnato alla N°334 Wing per ef-



LE IMMAGINI A destra un Liberator B24 in volo

fettuare una pericolosa missione segreta in Belzyce, a 22 miglia a sudest di Lublino, in Polonia. Pilotato dal tenente E. J. Harrod con un equipaggio che includeva un copilota polacco proveniente dalla Squadriglia N°1586, l'aereo decollò da Brindisi alle 20.40 del 15 aprile e atterrò a destino dopo cinque ore di un volo di 800 miglia. Rimase solo quindici minuti a terra e poté decollare per l'Italia con cinque passeggeri, tra cui un ufficiale superiore dell'esercito polacco e diversi quintali di importantissimi documenti di intelligence. Il decollo fu estremamente pericoloso, ma il Dakota alla fine poté rientrare incolume a Bari. E sempre da Brindisi, un altro aereo della N°267 di Bari, il Dakota KG477 pilotato dal tenente neozelandese S. G. Culliford, decollò da Brindisi il 25 luglio 1944 alle 19.40 diretto in Polonia accompagnato da un aereo Liberator della Squadriglia N°1586 che era in una missione separata, ma che avrebbe scortato il Dakota disarmato nella tratta diurna del volo. Attraversata la Jugoslavia senza alcun incidente, al calare la notte il Liberator si allontanò seguendo per la sua rotta. Il Dakota atterrò come previsto a ovest di Zabno nel sud della Polonia. A terra il pilota Culliford apprese che una batteria antierea tedesca con numerose truppe in ritirata dal fronte russo si trovava a meno di un chilometro e si apprestò a ripartire in tutta fretta non appena completato il carico dell'aereo: un migliaio di libbre di sacchi e casse dei pezzi di un razzo V-2 che era esploso sopra la Polonia durante un volo di prova. Nel decollo però, il terreno fangoso fece impantanare il carrello del Dakota e solo dopo più di un'ora di sforzi estenuanti l'aereo finalmente si liberò, ma nel frattempo le persone in-



caricate di tenere le torce per delimitare la pista improvvisata se ne erano andate per nascondersi intorno al campo, certi che i tedeschi sarebbero arrivati per catturare il Dakota. Dopo aver fallito un paio di rocamboleschi tentativi effettuati alla cieca e con l'olio idraulico perduto nell'impatto con un muretto di pietre, al terzo tentativo l'aereo decollò a 65 mph appena sopra il fossato all'estremità del campo. Dopo un volo lento a causa del carrello che non si era potuto alzare, il Dakota KG477 raggiunse Brindisi proprio mentre il sole stava sorgendo e, non avendo i freni, gli fu indicato di atterrare sulla seconda pista ancora in costruzione orientata contro vento, e ci riuscì senza danni all'equipaggio.

Allo scoppiare della rivolta di Varsavia, il 1° agosto del 1944, durante vari giorni le condizioni meteorologiche avverse resero impossibili le missioni SD sulla Polonia, finché nella notte tra il 4 e il 5 agosto, decollarono dalla base di Brindisi verso Varsavia 14 aerei: 7 della Squadriglia N°148 e altrettanti della N°1586. Di questi ultimi, due riuscirono a sganciare sugli obiettivi preposti il loro carico e gli altri cinque poterono comunque rientrare alla base, pur se alcuni riportando danni severi inferti dalla contraerea tedesca. Dei 7 velivoli della Squadriglia N°148, invece, uno dovette rientrare alla base per una seria avaria e nell'atterrare sbandò e s'incendiò sulla pista bloccandola a lungo, per fortuna senza provocare vittime tra l'equipaggio. Uno raggiunse l'obiettivo previsto, un altro non ci riuscì e ben quattro furono abbattuti dalla contraerea tedesca. Nella notte tra il 12 e il 13 agosto, una nuova missione delle due stesse squadriglie decollò da Brindisi per Varsavia con 7 aerei. Uno rientrò per problemi tecnici e gli altri sei centrarono i rispettivi obiettivi con il lancio dei materiali d'aiuto agli insorgenti. Al ritorno, un aereo rimasto a corto di carburante dovette atterrare d'emergenza a Lecce, mentre gli altri cinque dovettero atterrare a Grottaglie

a causa dell'impraticabilità della pista di Brindisi per il maltempo imperante. Uno di questi era stato così gravemente danneggiato dalla contraerea tedesca che dovette essere messo fuori servizio. Durante le quattro notti tra il 13 e il 17 agosto, varie decine di aerei decollarono per raggiungere Varsavia: 17 appartenenti alla base aerea di Brindisi con equipaggio polacco e 62 tra britannici e sudafricani. Raggiunsero gli obiettivi 34 velivoli, ma solo 20 di essi furono in grado di effettuare i lanci. Furono abbattuti 3 aerei dei polacchi, 5 dei britannici e 7 dei sudafricani, mentre 3 aerei fortemente danneggiati si schiantarono all'atterraggio: in totale quindi, più del 50% degli aerei che erano riusciti a raggiungere la capitale polacca, erano andati perduti. Durante le ultime due settimane di agosto nessun rifornimento arrivò agli insorti, anche se non fu per l'assenza di tentativi: durante quel periodo, infatti, ben 14 aerei alleati furono abbattuti. Poi, con la prospettiva di ulteriori gravi perdite sotto la luna di settembre, le operazioni furono interrotte. Nella notte dal 10 all'11 settembre, 5 aerei a equipaggio polacco, 4 britannici e 11 sudafricani, decollarono dalle rispettive basi in Italia: quelli polacchi da Brindisi. Del totale di 20, solo 7 raggiunsero Varsavia ed effettuarono i loro lanci, ma nessuna delle attrezzature fu ricevuta dall'esercito nazionale, ormai rinchiuso all'interno di un perimetro sempre più ridotto. Nella notte successiva, dall'11 al 12 settembre, altri 2 aerei decollarono da Brindisi con il loro equipaggio polacco, ma anche il loro sforzo si concluse con un fallimento. L'ultimo volo fu effettuato dal Campo Casale di Brindisi la notte dal 21 al 22 settembre e poi, il 2 ottobre 1944, i resti dell'esercito nazionale polacco si arresero ai tedeschi... mentre le truppe sovietiche erano rimaste cnicamente a guardare alle porte di Varsavia.

«Brindisi era stata l'unica base da cui gli agenti speciali polacchi denominati Ci-





chocimney, gli 'invisibili e silenziosi', furono paracadutati in terra patria per sostenere la resistenza. Agli uomini della Squadriglia N°301 comandati dal maggiore Eugeniusz Archiwczewitz, si dovette il coraggioso sostegno agli insorti di Varsavia che alle 17 del 1° agosto 1944 ingaggiarono per le vie, le piazze, i palazzi della città, l'impari battaglia contro l'oppressore nazista. Dopo il 13 di settembre i "Difensori di Varsavia" furono costretti a diminuire notevolmente i voli da Brindisi, la città che era divenuta la casa di questo tenacissimo gruppo di giovani polacchi, di cui siamo eredi-debitori per la lezione di attaccamento ai valori, che eterni, attraversano la storia della umanità. Gli aviatori della Squadriglia N°301 volarono da Brindisi su Varsavia durante due mesi portando soccorso ad una città che al termine della insurrezione, dopo 63 giorni di aspri combattimenti, conterà 200.000 cadaveri soltanto tra i civili, e la distruzione totale dell'abitato.» [Giancarlo Sacrestano, in vari articoli su Senza Colonne News - anni dal 2013 al 2017]

A conclusione delle celebrazioni del 70° anniversario dei voli su Varsavia, il 25 novembre 2014, sull'aeroporto di Brindisi a ricordo del sacrificio degli eroici aviatori polacchi è stata scoperta una lapide marmorea, con testo bilingue: "L'Aeronautica militare italiana ricorda ed onora gli eroici piloti polacchi ed alleati della 1586ª Squadriglia polacca, della 148ª britannica e della 31ª sudafricana, che dall'aeroporto militare di Brindisi volarono dal dicembre 1943 verso la Polonia invasa dal nemico con aiuti per i patrioti combattenti. I soccorsi aerei ebbero significato speciale per coloro che il 1° agosto 1944 insorsero contro gli occupanti nazisti a Varsavia: prima capitale europea ad essersi sollevata in armi per la riconquista della propria libertà, in nome della solidarietà e della collaborazione tra tutti i popoli d'Europa. Nel 70° anniversario dell'insurrezione di Varsavia, 1° agosto - 5 ottobre 1944".

Nell'ottobre del 1944, gli squadroni speciali in-

LE IMMAGINI Sopra Halifax II in volo, sotto sepoltura nel cimitero di Brindisi degli equipaggi dei 2 Liberator precipitati il 6 gennaio 1944

glesì di base sull'aeroporto di Brindisi furono impegnati anche in operazioni SD di rifornimento aereo a sostegno dell'Operazione Manna, l'invasione britannica con occupazione della Grecia meridionale. La RAF, infatti, aveva iniziato nel 1942 sporadiche missioni di rifornimento aereo ai partigiani greci e alla fine del 1943 veniva sganciato un flusso regolare di materiale; tuttavia, l'Operazione Manna fu resa possibile non grazie a un'offensiva partigiana su larga scala, ma grazie ai ritiri tedeschi verso il nord. Durante le operazioni greche, gli aerei alleati sganciarono e atterrarono all'incirca 2.700 tonnellate di rifornimenti ai partigiani. Lo

sforzo della RAF fu supportato anche dall'USAAF - USA Air Force - con i B-24 dell'885th Bombardment Squadron [al quale sarà dedicato un mio prossimo scritto] che nel mese di ottobre effettuarono dal Campo Casale di Brindisi ben 35 sortite sugli obiettivi greci, e dai C-47 del 60th Troop Carrier Group, questi ultimi, gli stessi dell'Operazione Dunn.

«L'ultima missione su larga scala intrapresa dagli aerei americani di base a Brindisi fu l'Operazione Dunn, che iniziò nella notte tra il 25 e il 26 marzo 1945. Duemila profughi jugoslavi, che rischiavano di essere annientati dai tedeschi in ritirata, furono radunati in una zona a nord-est di Fiume. I 12 velivoli C-47 assegnati all'operazione effettuarono un ponte aereo per l'evacuazione, e in due giorni consegnarono 118 tonnellate di rifornimenti e trasportarono 2.041 profughi, tra cui molte donne





LE IMMAGINI Sopra Aeroporto militare di Brindisi. Lapide a ricordo del sacrificio degli aviatori polacchi, a sinistra stemma della Squadriglia N°301 Pomorskiej



giorni dell'ottobre 1944, giornalmente e spesso più volte al giorno, decollava con il suo aereo per raggiungere la vicina Grecia e bombardare le postazioni tedesche a copertura delle missioni SD della RAF e della USAAF. Quel suo amico era un accanito fumatore e puntualmente, ogni volta, alla chiamata al decollo, spegneva con due dita la sigaretta che immancabilmente aveva in bocca e la consegnava a mio padre dicendogli: "Settì, mantienimela, conserva e ridammela al mio rientro". Mio padre, sorridendo, acconsentiva e, religiosamente, la riconsegnava ogni volta al suo amico, finché un "triste giorno" il suo amico pilota non rientrò: il suo aereo era stato abbattuto dalla contraerea tedesca e mio padre, racconta, che per non so quanti giorni conservò in tasca quella mezza sigaretta, non riuscendo in alcun modo a cestinarla, tanta era la tristezza per quell'ennesima perdita.

Un racconto certamente molto triste e per questo, adesso, per scusarmi con i lettori, provo a concludere con un altro, molto meno triste, dei racconti di mio padre, in servizio all'aeroporto di Brindisi fin dal famigerato settembre 1943. Un racconto relativo a un episodio accaduto nei primissimi giorni in cui l'aeroporto era stato occupato militarmente dagli inglesi. Da giovane sottufficiale, gli era stato affidato un gruppo di un paio di dozzine di avieri, e giunta la sera, completamente al buio senza che ci fosse nessuna fonte di luce elettrica disponibile nel locale che era stato allestito a dormitorio, arrivò una camionetta inglese con la cena. Consegnarono a mio padre due grossi bidoni verticali di alluminio, del tipo di quelli che si usavano a quel tempo per il latte, e gli commentarono qualcosa, in stretto inglese. Mio padre li ringraziò, quindi aprì il coperchio superiore di ogni bidone e, sempre nel buio più assoluto, ne rigirò il contenuto con un mestolo. Osservò che uno dei due liquidi si presentava più denso dell'altro e pensò bene, onde evitare discriminazioni e reclami tra gli avieri, che fosse meglio mescolarli per così ottenere contenuti della stessa densità. Detto fatto, chiamò gli avieri e distribuì a tutti loro l'abbondante cena inglese. Le imprecazioni declamate in tutti i dialetti italiani immaginabili che uscirono dalla bocca degli avieri non si possono qui dettagliare e solo basti dire che nessuno di loro riuscì a ingerire quella cena: "Ma è proprio vero che sti inglesi non sanno mangiare per niente...!" Alle prime luci dell'alba, mio padre andò – con molta discrezione – a ispezionare i due bidoni vuoti e su di loro poté leggere la rispettiva etichetta: "Lentil soup" e "English tea". Naturalmente si guardò bene dal commentare il tutto con gli avieri, anche perché, in effetti... "Sti inglesi non sapevano proprio mangiar bene!".

e bambini orfani. Fu per me una nota umanitaria veramente molto appropriata con cui chiudere lo splendido record operativo dalla base di Brindisi.» [Colonel Monro MacCloskey in "Secret air missions. Counterinsurgency in Southern Europe" - Ed. R. Rosen Press NY, 1966] *****

Nelle prime righe di questo articolo è scritto che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, anche la residua Forza Aerea Italiana lentamente ricostituita prese parte alle operazioni militari alleate che nel 1944 partivano dall'aeroporto di Brindisi. Ebbene, proprio a proposito della citata Operazione Manna, ricordo bene – non senza una certa emozione – uno dei racconti di mio padre, al tempo giovane sottufficiale dell'Aeronautica Militare, che pochi giorni dopo l'8 settembre si era rapportato in servizio proprio all'aeroporto di Brindisi in adempimento degli ordini emanati dal governo appena insediatosi in città. Raccontava che un suo caro amico e collega, maresciallo pilota di cui non ricordo il nome, in quei