

GIANFRANCO PERRI

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

Pubblicato su il7 Magazine del 22 marzo 2024 e del 12 aprile 2024



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.

******* Prima parte: le azioni della RAF *******

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 britannica 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 missioni il cui scopo principale era rifornire i combattenti della resistenza, paracadutando dietro le linee tedesche armi, munizioni, indumenti, cibo e quant’altro necessario, nonché effettuando anche le missioni del tipo “*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.



Un Halifax del 301° Bomber Squadron con il suo equipaggio polacco all'aeroporto di Brindisi

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 più 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 che era orientata contro vento e, se pur rocambolescamente, riuscì ad atterrare senza danni all'equipaggio.



Un Liberator B24 del 301° Bomber Squadron con il suo equipaggio polacco all'aeroporto di Brindisi



Un Liberator B24 in volo

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 cinicamente 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 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 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 all’incirca 2.700 tonnellate di rifornimenti destinati ai partigiani. Lo sforzo della RAF fu supportato anche dall’USAAF – *USA Air Force* – con i B-24 dell’885th *Bombardment Squadron* che durante il 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 che parteciparono all’Operazione Dunn.

«L’ultima missione su larga scala intrapresa dagli aerei americani di base a Brindisi fu l’Operazione Dunn, iniziata la notte tra il 25 e il 26 marzo 1945. Duemila profughi iugoslavi, 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 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]



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



Sepoltura nel cimitero di Brindisi degli equipaggi dei 2 Liberator precipitati il 6 gennaio 1944



Aeroporto militare di Brindisi - Lapide a ricordo del sacrificio degli aviatori polacchi

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: “Settì, mantienimela, 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 poco più di una dozzina 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!”.

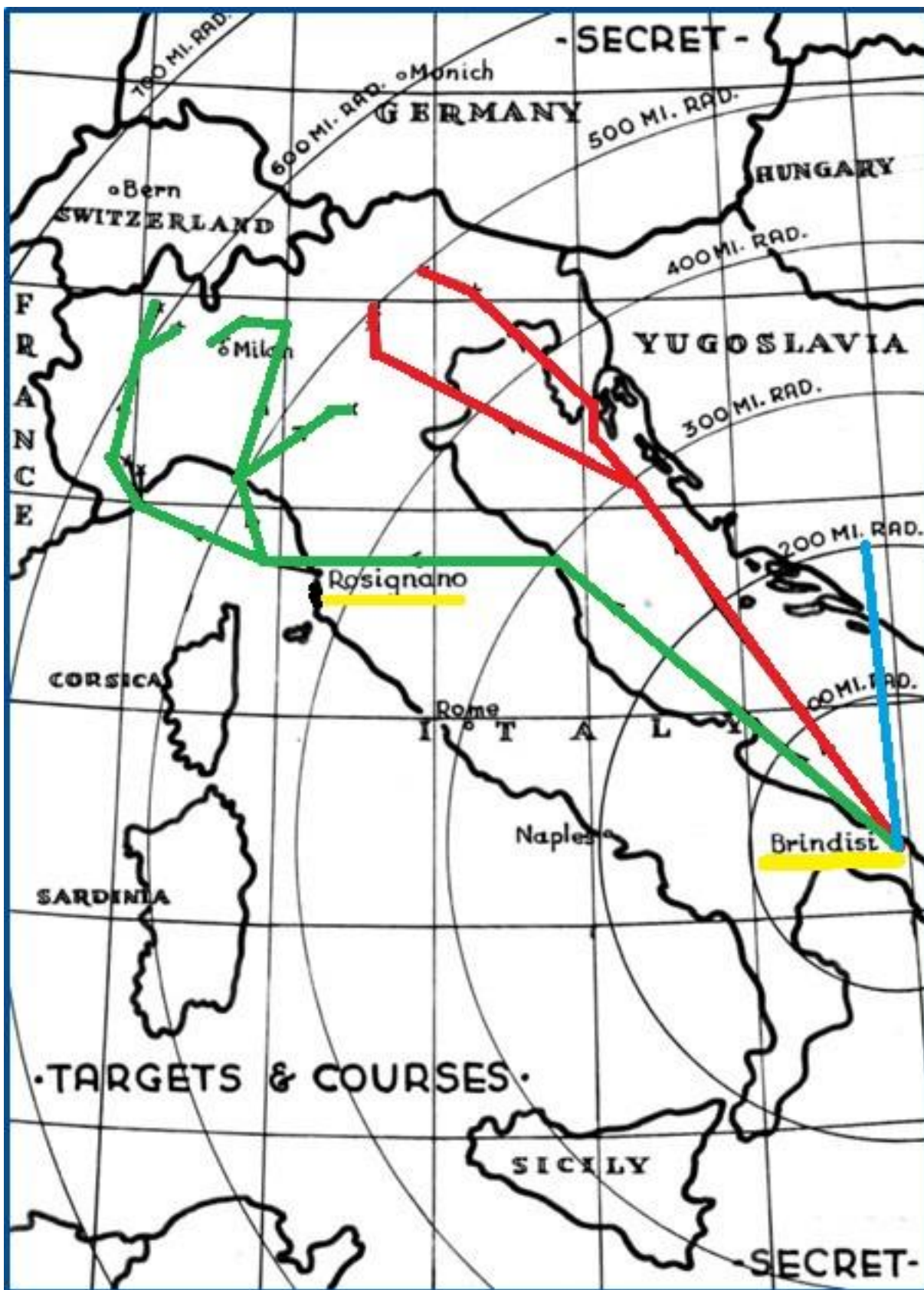
***** Seconda parte: le azioni della USAAF *****

Nel marzo 1944, l'USAAF – la *USA Air Force* – creò sulla base aerea di Manduria, un *Bombardment Squadron* e il 12 aprile 1944 lo inviò nella sua base mediterranea di Blida, in Algeria, dove, il 12 maggio fu designato come 885° Squadrone Bombardamento Speciale – 885° BS (Sp) – e fu posto al comando del colonnello Monro MacCloskey per essere destinato alle operazioni segrete speciali SD dello *Special Duty Flight Service* [<https://lc.cx/1xvOXa>]. L'unità fu inizialmente integrata da 8 aerei *Liberators* B-24, completi ognuno di 9 uomini di equipaggio, assistiti da 3 Boeing B-17. Successivamente furono via via aggiunte altre aeromobili che, provenienti dagli Stati Uniti, passavano dal deposito di El Aouina, vicino Tunisi, per subire le modifiche necessarie per poter svolgere le missioni speciali SD.

Inizialmente, all'885° furono assegnati bersagli francesi, fino all'agosto 1944, quando, dopo la liberazione del sud della Francia, le missioni segrete cominciarono ad essere dirette verso il Nord Italia e i Balcani: la prima missione sull'Italia ebbe luogo la notte tra il 9 e il 10 settembre 1944 e nelle due settimane seguenti, i B-24 intrapresero altri 36 viaggi su obiettivi della Pianura Padana, sganciando 59 tonnellate di rifornimenti. Poi, tra il 23 settembre e il 2 ottobre 1944, lo squadrone fu gradualmente trasferito a Brindisi, che per motivi di sicurezza era conosciuta come *Base n.11* e dove da circa un anno, da dopo l'8 settembre 1943, operava il 334° Wing RAF della Royal Air Force britannica, specializzato in *Special Duties*, che ne assunse la coordinazione. Di fatto, tutte le unità SD nel Mediterraneo passarono sotto il controllo del 334° Wing, che da quando era stato formato nel novembre del 1943, aveva stabilito il suo quartier generale presso la base di Brindisi.

«Il 2 ottobre guidai una flottiglia aerea di B-24 e B-17 con anche alcuni C-47, volando da Algeri a Brindisi. Portammo con noi solo una parte del personale del quartier generale e un ridotto staff d'appoggio, mentre il corpo principale del personale di terra sarebbe stato spostato via terra a Orano e poi via nave a Napoli, e infine a Brindisi con camion, dove giunse il 31 ottobre. L'unico mezzo di trasporto marittimo reperito fu una piccola e malconcia vecchia nave liberty, la *Mary Lyon*, che nel suo ultimo viaggio dagli Stati Uniti aveva portato un carico di muli. A parte gli odori lasciati dai precedenti occupanti, la sovraffollata sistemazione dei dormitori fu ulteriormente complicata dall'assortimento di animali domestici, cani, gatti e scimmie, catturati nella Valle delle Scimmie vicino a Blida, che facevano il viaggio in mare. Era proprio un gran bel serraglio e così quando finalmente vi arrivarono, Brindisi sembrò loro “bellina”. A Brindisi, la presentazione vera e propria dello Squadrone avvenne il 1° dicembre 1944, nel corso di una cerimonia formale presso la nostra nuova base del Casale. Alle 13:15 lo Squadrone si formò vicino all'asta della bandiera, marciò verso la linea di volo e si fermò davanti a un impressionante sfondo di B-24 e B-17. Per l'occasione era stata importata da Bari una banda e il generale Twining era appositamente arrivato in aereo dal quartier generale della 15ª Air Force.» [Monro MacCloskey in “*Secret air missions. Counterinsurgency in Southern Europe*” - Ed. R. Rosen Press NY, 1966]

Già durante l'ultima settimana di settembre, gli aerei dell'885° BS effettuarono da Brindisi 9 sortite notturne sulla Pianura Padana, oltre ad alcune sortite diurne scortate, sui Balcani. Poi, una volta arrivati a Brindisi tutti i velivoli dell'885°, nei primi giorni d'ottobre 1944, molti B-24 furono impiegati nelle operazioni di rifornimento aereo condotte a sostegno della RAF impegnata nell'Operazione Manna, l'invasione britannica per l'occupazione della Grecia meridionale, resa finalmente possibile dai ritiri tedeschi verso nord. Operazione che fu supportata anche da molti dei B-24 dell'885° BS di base a Brindisi, i quali effettuarono 35 sortite verso obiettivi greci, e gli aerei alleati sganciarono o atterrarono in totale circa 2.700 tonnellate di rifornimenti ai partigiani, alle forze di terra britanniche, e alla RAF.



Mapa che mostra alcune delle rotte seguite dalle missioni segrete dell'885° BS di base a Brindisi

Inoltre, pur se il Nord Italia doveva costituire l'obiettivo principale delle SD da Brindisi, gli aerei dell'885° BS realizzarono anche numerosi viaggi di medio raggio sulla Jugoslavia, dove tra il 18 ottobre e il 31 dicembre 1944 effettuarono 256 sortite, tra cui una pericolosa missione diurna scortata di 13 aerei, su Podgorica, nei Balcani del sud. In effetti, condizioni meteorologiche molto avverse caratterizzarono l'intero mese di ottobre e ridussero fortemente il successo delle missioni speciali e delle consegne nel Nord Italia, che venivano effettuate quasi esclusivamente di notte. Purtroppo per i partigiani italiani, questo periodo di cattivo tempo coincise con i più intensi sforzi dei tedeschi per schiacciare l'attività guerrigliera, specialmente nell'area del nordovest. L'885° BS, comunque, tentò 85 sortite nelle sole sette notti di ottobre in cui le operazioni furono meteorologicamente possibili, anche se solo 33 di esse furono coronate da successo e andarono perduti due *Liberator* B-24 con tutti gli uomini a bordo. “Uno, con un equipaggio di dieci uomini e tre agenti segreti italiani, precipitò il 4 ottobre 1943 sulle pendici del Monte Menna, nella Valle Brembana, nell'area di Bergamo. L'altro, con i nove uomini dell'equipaggio, precipitò sul massiccio del Monte Canin, nell'area di Udine, nella notte tra il 16 e il 17 ottobre.” [\[https://lc.cx/MvPitP\]](https://lc.cx/MvPitP) (*)

L'aeroporto di Brindisi, inoltre, aveva una sola pista e di conseguenza spesso le operazioni dovevano essere annullate per i forti venti che soffiavano trasversali e così, molte sortite potenziali furono frustrate da condizioni meteorologiche violente, con i piloti alle volte costretti a tornare indietro di fronte a tempeste, neve, forti piogge e nebbia. E nonostante quelle condizioni oggettivamente avverse, fino alla fine della guerra gli aerei dell'885° SB, partendo verso nord dalla loro base di Brindisi – e da metà marzo a fine aprile 1945 dalla nuova base di Rosignano – sganciarono centinaia di tonnellate di forniture d'ogni tipo ai combattenti partigiani italiani e jugoslavi, nonché paracadutarono numerosi combattenti e spie dietro le linee nemiche. In tutto, l'885° BS volò in Italia 1.268 missioni lanciando a terra circa 2.000 tonnellate di materiali e armi, 246 uomini e un gran numero di volantini propagandistici. Le perdite di uomini e aeromobili però, furono altrettanto pesanti. Durante il pur breve periodo di meno di sei mesi effettivi di operazioni di guerra in Italia, l'885° BS perse, a causa della contraerea, dei caccia nemici e dei pericoli sempre presenti nelle operazioni speciali, un totale di 7 aerei e 35 membri d'equipaggio, morti in azione.

L'885° SB fu l'unica squadriglia di bombardieri USAAF nel Teatro del Mediterraneo che, nonostante il suo nome e il compimento di un totale di quasi 3.000 missioni, durante tutta la sua esistenza non sganciò neanche una sola bomba. «Come comandante di un gruppo speciale di piloti ed equipaggi aerei, avevo una delle unità più strane della Forza Aerea, l'885° SB. Molti dei miei uomini erano volontari, alcuni perché semplicemente non potevano tollerare le alte quote richieste per il bombardamento convenzionale e alcuni altri perché volevano evitare per principio di effettuare bombardamenti pesanti su obiettivi anche civili. Alcuni di questi uomini erano stati addirittura etichettati di giallo dai loro compagni, che però ignoravano che in realtà nella nostra unità si stavano costantemente volando pericolosissime missioni di combattimento in condizioni particolarmente difficili e sotto il costante fuoco delle controaeree e dei caccia nemici. Gli uomini del 885° erano ben consapevoli dei rischi elevati che stavano correndo e del fatto che molti di loro non sarebbero mai tornati dalle loro missioni. Quei 'codardi', infatti, hanno dimostrato più che mai il loro coraggio nei nostri voli notturni a bassa quota, ben più pericolosi di molti altri voli di guerra. Si sono rivelati piloti, copiloti, navigatori, mitraglieri e bombardieri altrettanto coraggiosi, se non di più, che molti degli uomini di quelle squadriglie bombardiere che avevano lasciato per entrare nella nostra. In realtà, ci voleva un coraggio molto speciale per volare missioni segrete sotto tutti i tipi di condizioni meteorologiche, al buio della notte e in condizioni che la maggior parte degli equipaggi di bombardieri non avrebbe mai sopportato.» [Monro MacCloskey]



Colonnello Monro MacCloskey, Comandante dell'885° BS - Brindisi, 1945



Navigatori dell'885° BS tracciano le rotte per le missioni - Aeroporto di Brindisi, 15 febbraio 1945

Mio padre Settimio, sottufficiale dell'Aeronautica, dal 1943 per trent'anni in servizio all'aeroporto di Brindisi, non era in genere molto propenso a parlarmi dei suoi trascorsi nella Seconda Guerra Mondiale: lo fece solo in sporadiche occasioni, brevemente e perlopiù in riferimento a qualche episodio di carattere più personale che militare. La maggior parte del poco che mi è dato di sapere di quanto, come e dove, visse di quella lunga guerra, lo devo ai miei ascolti di bambino curioso, captati per caso da alcune delle sue animate conversazioni aneddotiche tra colleghi ed amici, tenute magari intorno a una tavola ben bandita e di fronte a un buon bicchiere di vino, rigorosamente rosso, e di Brindisi. Quei pochi flash di guerra ascoltati circostanzialmente però, li ricordo benissimo, tutti ed ognuno.

Tra quelli, uno che non mi aveva particolarmente impressionato, si riferiva a un episodio che evidentemente era stato specialmente divertente e che aveva avuto come soggetto centrale un personaggio, un contadino calabrese di un paesino vicino a Parenti, in provincia di Cosenza, in Sila, dove era nato mio padre. “Te lo ricordi anche tu compà, vero? Quando con indosso un'uniforme americana veniva al mattino in reparto a chiedermi – in stretto dialetto calabrese – se io avessi ancora un po' di caffè italiano da offrirgli, perché non sopportava di bere quella brodaglia di caffè americano? ...”

Ed eccomi al punto: nel pieno delle mie ricerche sulla Seconda Guerra Mondiale a Brindisi, tra le tante letture, sia online che cartacee, mi è capitato un libricino americano intitolato “A tale of the 885th Bombardment Squadron” di Ralph Cavaliere, pubblicato nel 2017, il quale ha richiamato subito la mia attenzione perché ben sapevo che quello squadrone aereo americano, verso la fine della guerra era stato di base a Brindisi affiancando le formazioni inglesi della RAF, la Royal Air Force, nelle segretissime missioni SD condotte dall'aeroporto del Casale verso il Nord Italia a sostegno della lotta partigiana. Il libro di Cavaliere era relativamente breve, solo una cinquantina di pagine e l'ho letto di botto. Di colpo, un dubbio, poi un'emozione: alla pagina 14 del libro, il capitolo “Zio Vincenzo”, letto e poi riletto con attenzione e quindi, senza più alcun dubbio: era proprio lui! Incredibile, ma vero, lo zio Vincenzo era “il calabrese che con indosso un'uniforme americana, in aeroporto andava a trovare il suo paesano – mio padre – per bersi una tazza di buon caffè italiano”.

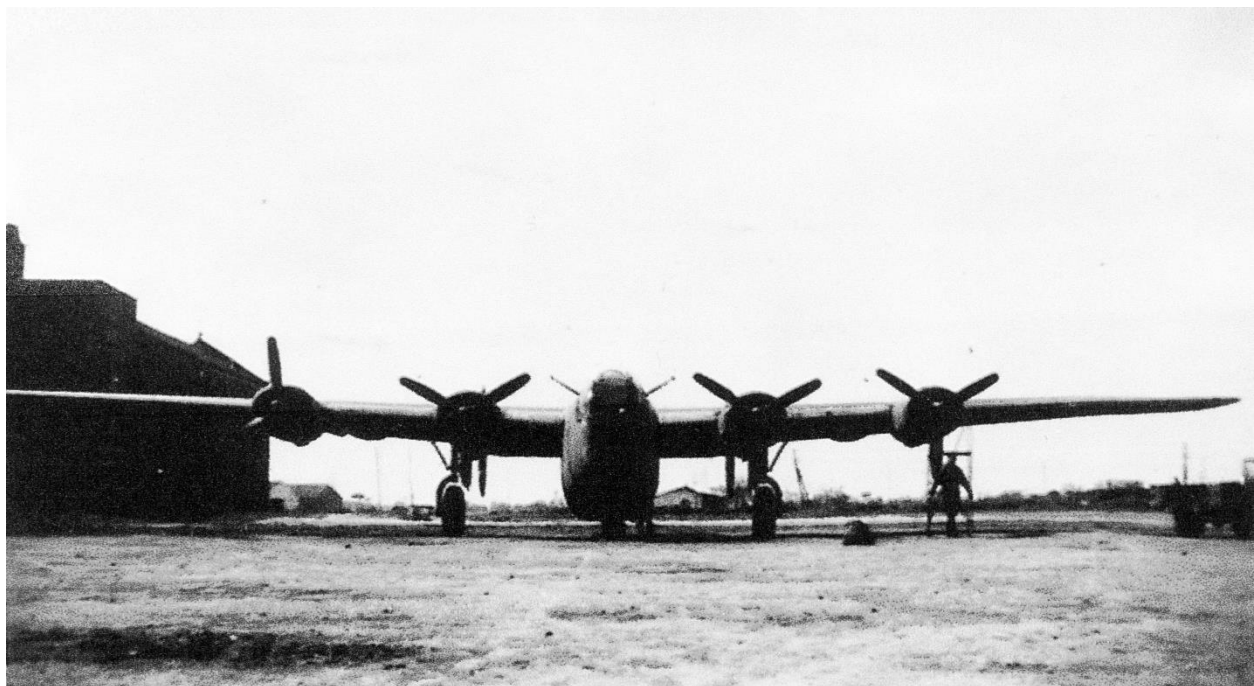
Raffaele – Ralph – Cavaliere, l'autore del libricino, era nato nel 1925 a Mendicino, un paesello in provincia di Cosenza, e a tre anni era emigrato in America, a New York, con sua madre Carolina. Arruolato a 18 anni nella Forza aerea americana, all'entrata degli USA in guerra combatté in Italia come sergente mitragliere di coda di un Liberator B-24 assegnato all'885° Squadrone Bombardieri di base a Brindisi. Terminata la guerra, il sergente Ralph Cavaliere rientrò a New York e lì ha vissuto fino alla venerabile età di 95 anni. Nel 2017 scrisse il libro delle sue memorie di guerra e morì il 20 ottobre del 2020. Peccato! Avessi saputo di Ralph e del suo libro almeno cinque anni fa, certamente sarei andato a visitarlo, credo che anche a lui avrebbe fatto piacere. Nel seguito, un breve inquadramento storico del contesto in cui si inserisce il racconto di Ralph, quindi una sintesi delle attività dell'885° BS e infine riassumerò, di nuovo brevemente, anche il bel racconto della sua esperienza brindisina e del suo simpatico zio Vincenzo.

Quando a fine ottobre 1944 il sergente Ralph Cavaliere atterrò, era nel colmo della felicità, sentì di essere ritornato a casa e si assicurò di poter essere il primo tra tutti quelli che erano a bordo a sbarcare dal B-24 che li aveva portati dagli States. Si stese a terra e baciò l'erbetta. Gli altri 8 dell'equipaggio con cui aveva volato, incluso il comandante, tenente Henry Loser e il copilota, tenente Paul LeSieur, lo lasciarono fare e aspettarono che si alzasse, poi, sorridendo, tutti gli diedero una pacca sulla schiena. Dopo poco più di un mese trascorso nella base aerea di Pantanella,

vicino a Perugia – da cui con il 464th *Bombardment Group* partecipò a 9 missioni – il 10 dicembre gli fu ordinato di trasferirsi con tutto l'equipaggio del Lt. Loser alla base aerea Casale, a Brindisi, e all'arrivo di presentarsi al comandante dell'885° BS.

Il viaggio con due mezzi militari durò circa sei ore e i nove uomini arrivarono che era già buio, alla villa che sul Casale era stata assegnata al Comandante, requisita come quartier generale proprio sulla strada che portava al vicino campo base. In una sala da pranzo molto grande, il Comandante era seduto a capotavola. "Qui non c'è protocollo", disse. "Signori, sedetevi per favore" e si presentò. "Sono il Colonnello Monro MacCloskey, un uomo di West Point", disse con certa enfasi. "Qui combattiamo un tipo di guerra diverso. Dai nostri aerei non sganciamo bombe". Poi, continuò a spiegare circa l'885° SB, menzionò partigiani e agenti segreti, anche donne italiane precisò. Aggiunse che l'885° faceva parte dell'OSS, Ufficio dei Servizi Strategici – che poi sarebbe diventato *Central Intelligence Agency*, la CIA. Tutto fu molto informale. Poi chiese notizie degli arrivati: della loro formazione educativa, i loro hobby, dei gusti, delle antipatie e del loro stato civile. Al suo turno, Ralph disse che era nato in Italia, non molto lontano da Brindisi, che era diplomato e che gli piaceva il baseball, la musica classica e anche le *big bands*. Che era cresciuto a New York in una famiglia tutta italiana, parlando principalmente in italiano. E alla fine: "Benvenuti, signori, all'885° Squadrone".

Dentro la base gli fu assegnata la tenda - N.19 - che, sita a poche centinaia di metri dalla pista, confinava con il terreno di una grande chiesa medievale [Santa Maria del Casale] che si intravedeva a un centinaio di metri oltre la recinzione metallica. Vicino la tenda, era parcheggiato il *Liberator* B-24 H che gli era stato assegnato: sigla 42-94919Q, detto "Smokey" tutto dipinto di nero per mimetizzarsi meglio durante le missioni segrete notturne. Era già un po' vecchietto ma, arrivato alla base Casale Brindisi dal precedente 3 dicembre 1944, avrebbe ancora fatto altre 31 missioni, fino al 13 aprile 1945. In precedenza, con base in Inghilterra, ne aveva già fatte 63. E si vedeva! I suoi quattro motori fumavano più del normale – da cui *Smokey* – e la fusoliera, tutta strisciata e rattoppata, ne raccontava eloquentemente la storia.



Liberator B-24H 42-94919 Q "Smokey" – Sullo sfondo "Santa Maria del Casale" - Brindisi, dicembre 1944



Liberator B-24H 42-94919 Q "Smokey" dell'885° BS sulla pista dell'aeroporto Casale - Brindisi, dicembre 1944

Non avrebbero dovuto volare fin dopo Capodanno, a causa del cattivo tempo atteso per tutto il resto del mese di dicembre, e così Ralph ebbe il permesso per andar a visitare il suo paesino calabrese di nascita, Mendicino, nella vicina provincia di Cosenza. Ma prima della licenza ci fu il tempo di fare qualche amicizia, con gli altri equipaggi prima e poi con alcuni locali, e con due ragazzi in particolare, il più grande dei quali si chiamava Salvatore, Ralph divenne molto amico da subito. I ragazzi brindisini non sapevano cosa fosse un albero di Natale, una tradizione di fatto ancora sconosciuta a Brindisi. I regali delle feste di fine anno, inoltre, non arrivavano con la Vigilia di Natale, ma il 6 gennaio, con la festa dell'Epifania, quando a Brindisi, la vecchia strega buona, la Befana, fungeva da Babbo Natale. Il mitragliere di coda, Ralph, estrasse dal suo kit di sopravvivenza un machete ben affilato e con l'aiuto di Salvatore abbatté un piccolo albero di pino che portarono in tenda, e si disposero a decorarlo. Vari pacchetti di sigarette, gusci di noci, rametti, barrette di cioccolato Hershey e persino i chewing gum Wrigley, arrivati con i bagagli dell'equipaggio. E infine, in mancanza delle apposite luci intermittenti, ecco i lustrini, le striscette di alluminio che venivano attaccate agli aerei durante le missioni di bombardamento per disturbare i radar di terra, impedendo a quelli la corretta individuazione dell'altitudine, della velocità e della direzione di rotta dei bombardieri. Era la loro prima volta che i due giovani brindisini vedevano un albero di Natale!

Giunto finalmente il 23 dicembre, alla stazione ferroviaria di Brindisi, circa le 4 del mattino il treno tardava a partire e quando finalmente iniziò pigramente a muoversi, tutti i passeggeri nel compartimento, a uno a uno iniziarono a cantare, cominciando con "Torna a Surriento" e continuando fino al mattino, all'arrivo a Taranto, dove bisognava prendere un treno, che era in attesa. A Metaponto tutti a terra. I binari erano stati distrutti dalle bombe e bisognava procedere a piedi per una decina di chilometri fino a raggiungere un treno che li stava aspettando. Poi avanti fino a Sibari, con lì, una breve sosta notturna. Ralph si era fatto un amico di viaggio, un soldato italiano che andava in licenza a casa, il quale durante la sosta prese la borraccia ed andò in stazione chiedendo a Ralph di custodirgli lo zaino. Ritornò presto con la borraccia colma di vino e la condivise senza parsimonia alcuna con Ralph. Arrivati finalmente a Cosenza già sul tardi, vicino

alla stazione i due amici presero una pensione che gli costò 25 centesimi ciascuno, e andando a letto l'amico soldato informò Ralph che intorno alle 6 del mattino un gallo li avrebbe svegliati. E infatti, alle 6 il gallo si aggirava tranquillo nel cortile di casa cantando e l'amico, il soldato calabrese, era già partito.

Mentre in stazione Ralph cercava un cocchiere per Cerisano – un paese piccolino prossimo a Mendicino – dove abitava suo cugino Nicola De Marco con cui aveva stabilito il contatto epistolare, gli si avvicinò un uomo che, portando in mano un tacchino morto, in perfetto dialetto calabrese gli chiese se fosse "Rafeli, 'u figghio de Carulina De Marco". Come lo avesse riconosciuto, Ralph non lo scoprì mai, anche se l'uomo, Battista, gli assicurò che lo avrebbe riconosciuto ovunque, perché era uguale a come lo aveva visto per l'ultima volta 16 anni prima in partenza per l'America, con i suoi 3 anni. Per Ralph, quella Vigilia di Natale a Cerisano fu una notte da ricordare per sempre. Vennero fuori un violino e una chitarra e lui con suo cugino suonarono alla grande. Al pomeriggio del giorno seguente andò a trovare alcuni parenti e il martedì



Sergente mitragliere di coda Ralph Cavaliere - Brindisi 1944/1945

26 andò a Rovito, dall'altra parte rispetto a Cosenza, per visitare la nonna paterna – quella materna, Teresa, era morta nell'agosto del 1942 – e uno zio paterno con la sua famiglia. Ovunque andasse sembrava ci fosse cibo in abbondanza, e la guerra sembrava così lontana. Anche a Mendicino, dove andò per poter rivedere la casa in cui era nato, quasi vent'anni prima.

Di nuovo a Brindisi, e quando arrivò la mezzanotte di Capodanno tutti gli uomini della base iniziarono a sparare in aria con le loro Colt.45 per così dare il benvenuto al 1945. Veramente tantissimo rumore e tanta allegria, un segnale di speranza ed un augurio di felicità per tutti. A Ralph in quel momento gli sembrò di essere a casa, a New York, nella festa del 4 luglio [il giorno in cui negli USA si celebra l'indipendenza]. A gennaio il tempo era ancora cattivo e ci fu una prima breve missione diurna il 19 gennaio. Il seguente volo ci fu il 29 gennaio, una sortita notturna sul Piemonte, una missione relativamente tranquilla, senza sparatorie nemiche, ma al ritorno ci fu un atterraggio di emergenza a Napoli a causa maltempo. Poi, a partire da febbraio e per qualche mese, le cose sarebbero state un po' più movimentate. Ma questo sarebbe tutto un altro racconto, e sarà per un'altra volta. Adesso veniamo allo zio Vincenzo...

Vincenzo Cavaliere, zio del mitragliere di coda Ralph, con cui si era incontrato a Natale in Calabria, verso la fine di gennaio pensò bene di andar a trovare il nipote, militare americano, a Brindisi. La sentinella entrò nella tenda e disse: "Cavaliere, tuo zio vuole vederti". Dopo di che, e per un mese intero, la base non fu più la stessa. Lo zio aveva portato con sé una valigia di legno, era stata sua da quando, nella seconda metà degli anni '30, aveva combattuto nella conquista d'Etiopia. Valigia stracolma di prelibatezze calabresi: soppressate col peperoncino, formaggi d'ogni tipo, fichi secchi, sanguinacci e quant'altro, con, ovviamente, qualche bottiglia di vino rosso. E fu subito baldoria, tra l'equipaggio e tra quanti altri ebbero la ventura di passar di lì.

Giunse poi l'ora di sistemare il signor Vincenzo e prima di tutto bisognava risolvere la questione di dove farlo dormire. Facile, pensò suo nipote, e si recò dal capo-magazziniere per un lettino. Il Sergente incaricato, un po' sorpreso, chiese al mitragliere: "Perché? Cosa è successo a quello che avevi?". La risposta che gli venne in mente fu che si era rotto mentre festeggiava il Capodanno – più di un mese prima – quando lo aveva usato come trampolino di lancio per sparare in aria a festeggiare. Il Sergente scosse la testa incredulo e gli diede un nuovo lettino. Quindi Ralph chiese le coperte e gli furono rifiutate. Insistette dicendo che si erano strappate nello stesso momento in cui il lettino si era rotto e poi, avendole riusate con il lettino malamente riparato, si erano rotte ancora di più. Ottenne le sue nuove coperte e lo zio Vincenzo fu sistemato a dormire.

Al mattino però, lo zio chiese un vestito, perché quello che aveva addosso era troppo trasandato e con il lungo viaggio in treno si era finanche strappato. E Ralph ritornò dal capo-magazziniere, questa volta chiedendogli una nuova divisa. E il Sergente, di nuovo: "Perché? Cosa è successo a quella che avevi?". Il mitragliere di coda, che si era vestito con la sua tuta da lavoro, si era preparato la risposta. L'aveva data alla lavandaia, che poi non si era più presentata e lui aveva urgente bisogno della divisa formale. Il Sergente lo squadrò a vista per prendergli le misure e gli diede la taglia appropriata. Lo zio, meno male, era magro come il nipote, anche se era parecchio più basso, ma bastava rimboccare abbastanza i pantaloni. Vincenzo a quel punto, felice, indossata la sua divisa "GI" con un gran sorriso informò che aveva bisogno di biancheria intima. Un'altra visita del mitragliere di coda al magazzino e questa volta il Sergente con lo poteva credere. Stesse domande e stesse risposte. La lavandaia era sparita da ormai vari giorni e tutti i ricambi erano accumulati sporchi e poi, già che c'era, si fece dare anche un paio di calze, mentre il povero magazziniere era ormai in preda a una crisi di nervi. Ma, il peggio doveva ancora arrivare. Ora lo zio Vincenzo aveva bisogno di scarpe, le sue erano entrambe bucate. Questa volta, appena il mitragliere di coda chiese un nuovo paio di stivali, il Sergente magazziniere gli si scagliò contro chiedendogli come diavolo



Zio Vincenzo con la fiammante divisa GI all'entrata della Tenda 19 nell'Aeroporto di Brindisi - febbraio 1945

si erano potuti rompere i suoi stivali. Allora, la domanda stessa suggerì la risposta e Ralph, imperterrito, disse: "Sì, in effetti la linguetta dello stivale si è rotta mentre li stavo calzando con troppa fretta". A quel punto, il capo-magazziniere decise di riferire la situazione al Capitano Robert Stone, il quale stava per caso gironzolando nel magazzino in cerca di qualcosa per sé, ed al quale espose il sospetto che il mitragliere Ralph potesse star trafficando nel fiorentino mercato nero locale.

Il Capitano allora chiamò Cavaliere, ingiungendogli di chiarire tutto d'immediato, o che si preparasse ad affrontare il consiglio disciplinare di guerra, sotto l'accusa di coinvolgimento nel mercato nero. Il nipote, alle strette, raccontò tutta la verità e il Capitano Stone, senza ulteriori tergiversazioni, si rivolse al Sergente magazziniere: "Dagli tutto quello che vuole". Il Sergente obbedì, e lui e il mitragliere di coda divennero poi grandi amici, con il secondo che ogni volta che andava in città ritornava con qualche bottiglia di buon vino rosso in più, per il magazzino: gli costavano solo qualche pacchetto di sigarette, molto gradite e preferite dai cantinieri brindisini come mezzo di scambio, al posto del denaro. Al Commissariato, a Ralph costavano ben poco: 10 centesimi ciascun pacchetto, la birra costava 5 centesimi, le barrette di cioccolato Hershey costavano 2 centesimi ciascuna, quanto il pacchetto di gomme da masticare Wrigley da 5 bastoncini; anche la coca cola costava 2 centesimi, e senza deposito per le bottiglie.

Nel mentre con zio Vincenzo tutto scorreva liscio senza inconvenienti, finché un bel giorno il KP – Kitchen Police – lo riconobbe in divisa "GI" nella mensa della base in attesa di essere servito a colazione. Un finimondo di almeno un quarto d'ora, e tutti in fila ad aspettare con pazienza la fine del diverbio: il KP, incavolato, rifiutò di servire lo zio Vincenzo perché non era un militare americano e pertanto doveva far colazione assieme agli altri civili italiani nell'orario a loro assegnato. Intervenne il nipote Ralph alterato, mentre lo zio, imbarazzato, cercava di spiegare che lui era lì solo per accompagnarlo, ma che in effetti preferiva mangiare con i lavoratori italiani con i quali poteva anche chiacchierare, e approfittò per far dire al KP che "il suo caffè non era neanche tanto buono". Alla fine, arrivò l'Ufficiale di giornata e per placare i due contendenti, si dedicò a convincere il nipote che, effettivamente, forse lo zio preferiva veramente far colazione con gli italiani. E a quel punto, la decisione fu unanime: zio Vincenzo avrebbe mangiato molto meglio assieme a tanti lavoratori italiani che con solamente un commensale con cui poter parlare, pur se suo nipote. Caffè a parte, comunque, la colazione americana a zio Vincenzo non sembrava per niente cattiva: uova in polvere strapazzate, patate disidratate, creme e salse varie, insalate e prodotti in scatola, e anche pane. A pranzo e cena pollo, mai una bistecca. Da bere a volontà solo latte in polvere e acqua clorata. Le altre bevande, come soda, coca cola o birra, dovevano essere acquistate. Ma tanto, nella tenda c'era sempre la riserva di vino rosso brindisino.

Allo zio Vincenzo piaceva un sacco la pistola Colt.45 del nipote, e chiese di poter fare una pratica di tiro. Era il modello 1911-A, cioè automatico, in dotazione al Corpo aereo dell'esercito americano. E così, un giorno in cui non erano previsti voli a breve per il B-24 di Ralph, si organizzò un picnic e il KP alla mensa – ormai diventato buon amico di nipote e zio a suon di bottiglie di vino rosso brindisino – preparò del cibo, e via, con più d'una bottiglia del buon vino, verso la costa, appena fuori dal recinto della pista della base aerea Casale. Si era appena a nord di Brindisi e c'era una delle batterie costiere, abbandonata semidistrutta, un luogo ideale per mangiare all'aria aperta, bere e fare pratica di tiro. Vecchie lattine e bottiglie vuote da posizionare e da lanciare in aria erano a portata di mano, e lo zio Vincenzo, contentissimo, sparò tutti e sette i proiettili della Colt.45, ne aveva uno in canna e sei nel caricatore. Fu una gran bella giornata!

Il giorno successivo, il mitragliere di coda Ralph Cavaliere si diresse all'*Ordnance* della base per richiedere un'altra fornitura di munizioni per la sua Colt.45 d'ordinanza. Il Sergente Maggiore incaricato chiese dell'uso che era stato fatto delle pallottole in dotazione e Ralph riferì la verità,

memore che la verità lo aveva salvato nel caso del capo-magazziniere. Ma fu un gravissimo errore, meglio le avesse sparate a Capodanno. La risposta fu un deciso "No"! Inutile spiegare che non avrebbe potuto volare senza essere armato, né avrebbe potuto montare la guardia al suo B24. Nulla da fare, il Maggiore fu irremovibile. Era un soldato di carriera e osservava il regolamento alla lettera, al 100%. E così, il mitragliere di coda Cavaliere dovette trascorrere il resto della sua guerra con il caricatore della pistola vuoto. La portava ugualmente nelle missioni e durante la guardia, tanto chi non lo sapeva si sarebbe comunque ben guardato dall'infastidirlo. Lo sapevano solo lui, lo zio Vincenzo, il Sergente Maggiore e i suoi otto colleghi dell'equipaggio.

Era trascorso poco più di un mese dal suo arrivo a Brindisi, quando lo zio Vincenzo ritornò al suo paesello in Calabria, con un po' di tristezza ma emozionato all'idea di poter finalmente raccontare ad amici e parenti il suo soggiorno nella base aerea segreta americana del Casale di Brindisi: lo avrebbe fatto per tutto il resto della sua vita. E così, il mitragliere di coda Ralph Cavaliere, e tutti i suoi amici dell'885°, ritornarono per un po' alla loro routine.

Nella notte del 9 marzo, Ralph volò su *Smokey* per l'ultima volta, da Brindisi fino a Udine con a bordo un agente americano da paracadutare. *Smokey* rientrò alla sua base di Brindisi con un lungo elenco di malfunzionamenti e andò in manutenzione. A metà marzo, l'885° BS fu trasferito dalla base di Brindisi a quella di Rosignano, a circa 40 Km a sud di Livorno, per così essere più vicino alle zone di lancio, e i voli ripresero il 21 marzo. *Smokey*, invece, ormai non più nell'885° BS, da Brindisi non volò di nuovo fino al 13 aprile 1945, un venerdì, il giorno del suo volo fatale.

Quel 13 aprile, mentre Ralph da Rosignano stava volando sul nuovo B-24 in missione diurna sulle Alpi, *Smokey*, da Brindisi volava il suo primo volo dal 9 marzo, con un'altra squadra guidata dal tenente Neal Hebing, con a bordo i nove membri dell'equipaggio e cinque agenti segreti italo-americani. *Smokey* stava volando basso sulla valle presso Livigno, vicino al confine svizzero, e mentre due degli agenti stavano paracadutandosi, uno dei quattro motori prese fuoco. *Smokey* non riuscì a superare il picco del Monte delle Mine e fu la fine per tutti i dodici ancora a bordo.

La notte del 16 al 17 aprile, fu quella dell'ultima missione di guerra di Ralph e della squadra del tenente Henry Loser. Il B-24 dell'885° volò su una valle presso Trento per, prima lanciare rifornimenti e poi paracadutare un agente segreto. Quella squadra con il nuovo B-24, tra il 9 marzo e il 17 aprile, aveva paracadutato ben 28 agenti nei territori occupati. Giorni dopo – il 26 – terminava la guerra in Italia e a maggio l'885° BS (SP) fu sciolto. Poi, dopo una meritata vacanza romana, anche per il mitragliere di coda Raffaele Cavaliere di Mendicino, giunse il momento del ritorno a casa, a New York.



Un Liberator B-24 dell'885° SB dipinto di nero per essere invisibile durante le sue missioni segrete notturne

(*) 16 ottobre 1944: l'ultima missione del Liberator B-24J 42-51778 dell'885° Bombardment Squadron della base aerea di Brindisi

In seguito alla massiccia offensiva tedesca scatenata nel Friuli il 27 settembre 1944 da Tricesimo e Tarcento verso est, dopo due giorni di pesanti combattimenti le brigate partigiane italiane, insieme ai membri militari di una missione del SOE – *Special Operations Executive* – britannico, furono costrette a ritirarsi più a est, fino a Pulfero, roccaforte dell'esercito partigiano sloveno del IX Korpus.

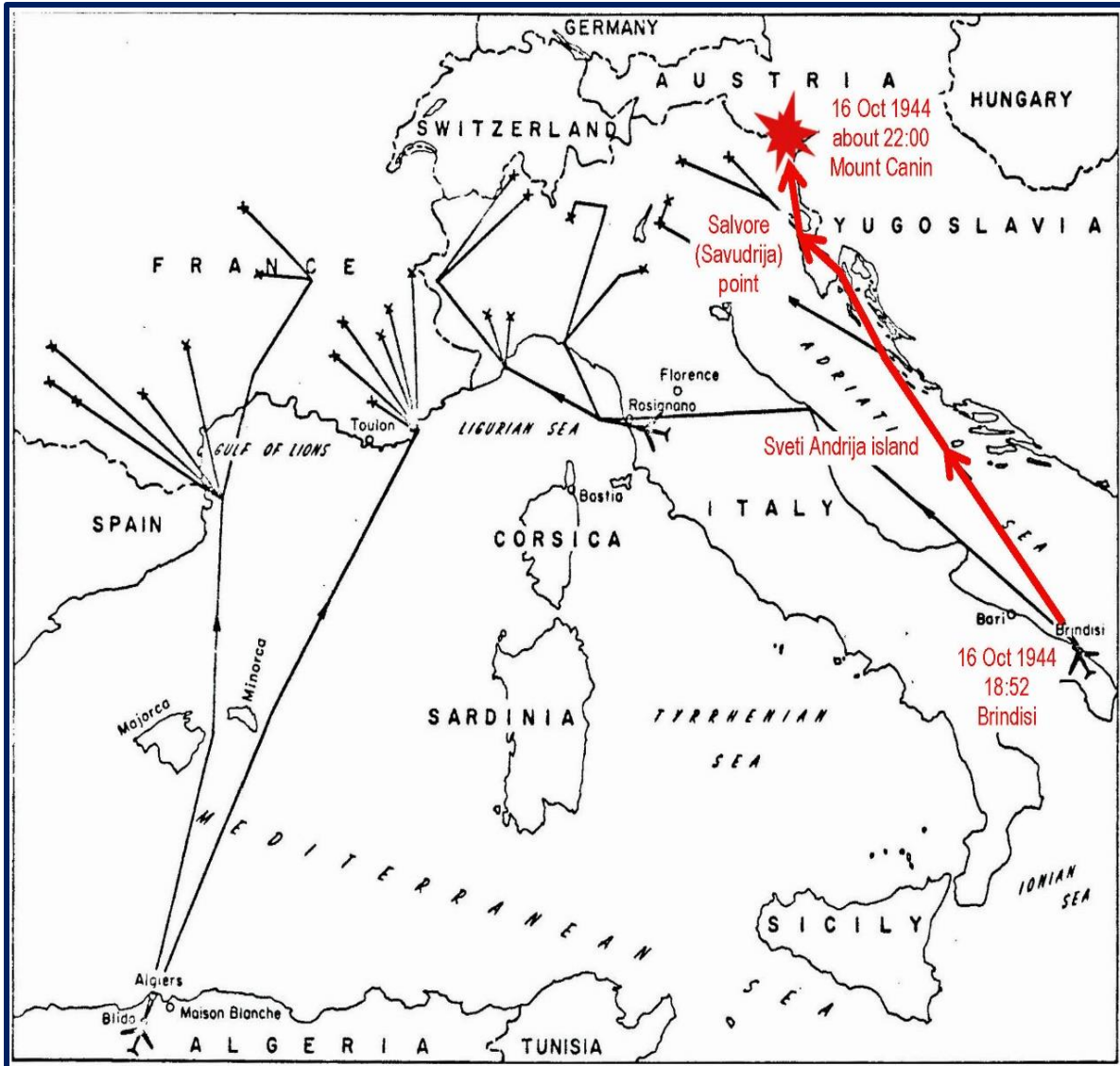
Sfortunatamente, le batterie radio della missione - Coolant - erano state perse durante la ritirata e il comandante britannico, Maggiore Hedley Vincent, aveva urgente bisogno di contattare la sua base per riportare la situazione e chiedere rifornimenti. I militari britannici dovettero quindi compiere tre sortite al monastero di Castelmonte, al limite del territorio tenuto dai tedeschi, il villaggio più vicino con elettricità, al fine di poter utilizzare la loro radio e contattare il loro quartier generale. Poi, il set radio fu posizionato in una piccola locanda di Castelmonte e l'antenna fu eretta sul vicino monastero, correndo un rischio molto alto sia per i britannici che per i monaci che li ospitavano. Tra il 28 settembre e il 15 ottobre 1944 almeno tre messaggi poterono così essere trasmessi alla stazione radio di Monopoli, dove si trovava il quartier generale della SOE – *No.1 Special Force* – in quel momento, prima di essere poco dopo, spostato su Brindisi.

In risposta alle richieste della missione Coolant in difficoltà, fu programmata una sortita di rifornimento aereo dalla sede del 334° Wing RAF che era di base a Brindisi, e la sera del 16 ottobre un solitario *Liberator* B-24 dello Squadron Bombardamento 885°BS decollò dall'aeroporto di Brindisi per una missione di speciale. L'aereo era carico di 16 container standard riempiti di forniture e di 4 pacchi aggiuntivi, oltre a 90 chili di volantini propagandistici. Il suo obiettivo principale era la Zona di Lancio codificata Beaverton, frequentata sia dai partigiani italiani che dagli uomini della missione di collegamento britannica, in un'area sgombra in fondo alla valle sul lato meridionale del Jôf di Cergneu, una piccola catena montuosa boscosa formata dalle basse e dolci cime dei monti Iauer, Nagrada e Rep. Il prato che copre la radura è attraversato dal torrente Černa Voda, che scorre giù nel fiume Lerada. La radura si trova a un'altitudine di 688 metri ed è facilmente accessibile dalla strada che porta dal piccolo villaggio di Subîa a quello di Prossenico. Il luogo si trovava vicino ai pascoli di Porzûs, il Monte Topli Uork a nord del villaggio di Canebola, dove all'epoca la Divisione partigiana italiana Osoppo-Friuli aveva la sua sede. Era anche molto vicino alla frazione di Stremiz, dove aveva la sua sede la principale forza partigiana della Divisione Garibaldi Natisone. Il bersaglio secondario per la missione aerea del B-24, che in alcuni casi veniva assegnato insieme a quello primario, era l'area codificata Eaton, situata nei campi vicino a Zoppola-Pordenone. Il percorso assegnato al B-24 prevedeva di attraversare il Mare Adriatico verso nord partendo dalla base aerea di Brindisi e poi, sull'isola di Sant'Andrea, una deviazione verso ovest sul promontorio di Punta Salvore, per infine procedere verso nord profondamente nel territorio italiano. L'aereo assegnato era il B-24J *Liberator* 42-51778, pilotato dal Primo Tenente Jerome L. Solomon. A terra, in attesa che i rifornimenti venissero lanciati, c'erano i partigiani della Divisione Garibaldi-Natisone con i britannici. Avevano ricevuto conferma dell'imminente lancio tramite un messaggio radio codificato, trasmesso nello stesso giorno dalla stazione di Bari controllata dalla BBC nella sezione dei messaggi speciali, che veniva trasmessa quotidianamente prima della lettura delle notizie italiane.

Il 16 ottobre 1944, al mattino, nella base aerea alleata di Brindisi, la vita quotidiana di guerra era iniziata come al solito. Tutti gli aerei Special Duty erano tornati durante la notte dalle loro missioni. Dopo il solito debriefing, gli equipaggi stavano riposando. Alle 15:00 gli obiettivi per le missioni del giorno erano stati assegnati dal quartier generale del 334° Wing RAF. Verso le 16:00 l'equipaggio del B-24 *Liberator* 42-51778 W dell'885° BS si era riunito per il consueto briefing sulla prossima missione, l'operazione speciale n. 89, un viaggio lungo. Le condizioni meteorologiche lungo il percorso e nell'area del bersaglio erano state segnalate instabili. La situazione aggiornata della contraerea nei Balcani era stata quindi illustrata da un ufficiale di intelligence. Come al solito, a ciascun membro dell'equipaggio era stato consegnato un kit di sopravvivenza, detto anche d'aiuti per la fuga. L'equipaggio aveva quindi sincronizzato i loro orologi, come al solito. L'aereo decollò regolarmente da Brindisi alle 18:52 e mantenne il silenzio radio durante tutto il percorso verso l'obiettivo, come era consuetudine per le missioni speciali. Gli era permesso utilizzare il trasmettitore radio solo in caso di emergenza: a questo scopo, alla base c'erano operatori radio costantemente in ascolto su una frequenza dedicata. Dall'altra parte, costanti comunicazioni con aggiornamenti meteorologici e altre informazioni venivano trasmesse dalla base aerea di Brindisi e ascoltate silenziosamente dagli operatori radio dell'aereo.

Quella sera, verso le 22:00, sopra la zona di lancio di Beaverton si sentì un drone aereo ma non si riuscì a vedere nulla. Il pesante bombardiere aveva coperto un percorso di circa 800 miglia – 1.290 chilometri. Poco dopo, nei villaggi della Val Resia, non molto lontano, si udì brevemente un rombo di motori e poi si ascoltò un violento boato. Il B-24 era precipitato su una parete rocciosa che fa parte del contrafforte meridionale del Monte Canin, sotto la cima del picco Porton sotto Canin (Čez Dol), ad un'altitudine di circa 6.230 piedi – 1.900 metri. La maggior parte dei rottami scivolò poi a valle, lungo il canyon dove scorre il torrente Toudùle. Un vistoso incendio si sviluppò sul luogo dell'incidente; molte esplosioni successive accompagnarono l'incendio durante tutta la notte tra il 16 e il 17 ottobre. La baita Casera Canin, che esiste ancora oggi, si trova a poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente. I pastori che erano alloggiati lì quella notte riferirono di aver sentito delle grida immediatamente dopo l'incidente. Poi più nulla.

È molto ragionevole supporre che il *Liberator* abbia mancato il suo obiettivo durante l'avvicinamento a bassa quota a Beaverton, passando oltre dieci miglia – quindici chilometri – più a nord in linea d'aria e arrivando all'area del Monte Canin dove, a causa di un tempo molto cattivo e di una visibilità molto bassa, non era riuscito ad evitare la collisione con la montagna rocciosa. Il fatto che non sia stata ricevuta nessuna chiamata di soccorso radio dall'equipaggio testimonia che l'incidente fu del tutto improvviso ed evidentemente inaspettato. Perirono tutti i nove membri americani dell'equipaggio.



The route followed by the B-24 J 42-51778 on the evening of 16 October 1944



Il Liberator B-24 42-51778 dell'885° SB

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 148° 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 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 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



Zio Vincenzo con la fiammante divisa GI all'entrata della Tenda 19 nell'Aeroporto di Brindisi - febbraio 1945

Vincenzo, lo zio calabrese che nel 1944 s'infiltrò nell'885° Squadrone Bombardieri USA-AF della base segreta di Brindisi

di Gianfranco Perri

Mio padre Settimio, sottufficiale dell'Aeronautica, dal 1943 per trent'anni in servizio all'aeroporto di Brindisi, non era in genere molto propenso a parlarmi dei suoi trascorsi nella Seconda Guerra Mondiale: lo fece solo in sporadiche occasioni, brevemente e perlopiù in riferimento a qualche episodio di carattere più personale che militare. La maggior parte del poco che mi è dato di sapere di quanto, come e dove, visse di quella lunga guerra, lo devo ai miei ascolti di bambino curioso, captati per caso da alcune delle sue animate conversazioni aneddotiche tra colleghi ed amici, tenute magari intorno a una tavola ben bandita e di fronte a un buon bicchiere di vino, rigorosamente rosso, e di Brindisi. Quei pochi flash di guerra ascoltati circostanzialmente però, li ricordo benissimo, tutti ed ognuno.

Tra quelli, uno che non mi aveva particolarmente impressionato, si riferiva a un episodio che evidentemente era stato specialmente divertente e che aveva avuto come soggetto centrale un personaggio, un contadino calabrese di un paesino vicino Parenti, in provincia di Cosenza, nella Sila, dove era nato mio padre. "Te lo ricordi anche tu compà, vero? Quando con indosso un'uniforme americana veniva al mattino in reparto a chiedermi – in stretto dialetto calabrese – se io avessi ancora un po' di caffè italiano da offrirgli, perché non sopportava di bere quella brodaglia di caffè americano? ..."

Ed eccomi al punto: nel pieno delle mie ricerche sulla Seconda Guerra Mondiale a Brindisi, tra le tante letture, sia online che cartacee, mi è ca-



LE IMMAGINI A destra Zio Vincenzo con la fiammante divisa GI all'entrata della Tenda 19 nell'Aeroporto di Brindisi - febbraio 1945. Sotto Navigatori dell'885° BS tracciano le rotte per la prossima missione - Aeroporto di Brindisi, 15 febbraio 1945

pitato un libricino americano intitolato "A tale of the 885th Bombardment Squadron" di Ralph Cavaliere, pubblicato nel 2017, il quale ha richiamato subito la mia attenzione perché ben sapevo che quello squadrone aereo americano, verso la fine della guerra era stato di base a Brindisi affiancando le formazioni inglesi della RAF, la Royal Air Force, nelle segretissime missioni SD condotte dall'aeroporto del Casale verso il Nord Italia a sostegno della lotta partigiana. Il libro di Cavaliere era relativamente breve, solo una cinquantina di pagine e l'ho letto di botto. Di colpo, un dubbio, poi un'emozione: alla pagina 14 del libro, il capitolo "Zio Vincenzo", letto e poi riletto con attenzione e quindi, senza più alcun dubbio: era proprio lui! Incredibile, ma vero, lo zio Vincenzo di Ralph era "il calabrese che con indosso un'uniforme americana, in aeroporto andava a trovare il suo paesano - mio padre - per bersi una tazza di buon caffè italiano".

Raffaele - Ralph - Cavaliere, l'autore del libricino, era nato nel 1925 a Mendicino, un paesello in provincia di Cosenza, e a tre anni era emigrato in America, a New York, con sua madre Carolina. Arruolato a 18 anni nella Forza aerea americana, all'entrata degli USA in guerra combatté in Italia come sergente mitragliere di coda di un Liberator B-24 assegnato all'885° Squadrone Bombardieri di base a Brindisi. Terminata



la guerra, il sergente Ralph Cavaliere rientrò a New York e lì ha vissuto fino alla venerabile età di 95 anni. Nel 2017 scrisse il libro delle sue memorie di guerra e morì il 20 ottobre del 2020. Peccato! Avessi saputo di Ralph e del suo libro almeno cinque anni fa, certamente sarei andato a visitarlo, credo che anche a lui avrebbe fatto piacere. Nel seguito, un breve inquadramento storico del contesto in cui si inserisce il racconto di Ralph, quindi una sintesi delle attività dell'885° BS e infine riassumerò, di nuovo brevemente, il bel racconto della sua esperienza brindisina e del suo simpatico zio Vincenzo.

Quello di ottanta anni fa, il 1944, penultimo della Seconda guerra mondiale, fu un anno che vide Brindisi al centro di importanti eventi bellici, 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. In tale contesto storico particolare, infatti, l'aeroporto di Brindisi divenne fulcro di una intensa attività, in quanto 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'. ["Nel 1944 l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF" di G. Perri in il7 MAGAZINE del 22 marzo 2024]

Nel gennaio 1944 la RAF spostò sull'aeroporto di Brindisi varie unità operative SD - Special Duties - appartenenti 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, che in Italia operò soprattutto con l'aviazione sotto il nome di

Number 11 Special Force, 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]

Nel marzo 1944, l'USAAF - la USA Air Force - creò sulla base aerea di Manduria, un Bombardment Squadron e il 12 aprile 1944 lo inviò nella sua base mediterranea di Blida, in Algeria, dove, il 12 maggio fu designato come 885° Squadrone Bombardamento Speciale - 885° BS (Sp) - e fu posto al comando del colonnello Monro MacCloskey per essere destinato alle operazioni segrete speciali SD dello Special Duty Flight Service [https://lc.cx/1xvOXa]. L'unità fu inizialmente integrata da 8 aerei Liberatori B-24, completi ognuno di 9 uomini di equipaggio, assistiti da 3 Boeing B-17. Successivamente furono via via aggiunte altre aeromobili che, provenienti dagli Stati Uniti, passavano dal deposito di El Aouina, vicino Tunisi, per subire le modifiche necessarie per poter svolgere le missioni speciali SD.

Inizialmente, all'885° furono assegnati bersagli francesi, fino all'agosto 1944, quando, dopo la liberazione del sud della Francia, le missioni segrete cominciarono ad essere dirette verso il Nord Italia e i Balcani: la prima missione sull'Italia ebbe luogo la notte tra il 9 e il 10 settembre 1944 e nelle due settimane seguenti, i B-24 intrapresero altri 36 viaggi su obiettivi della Pianura Padana, sganciando 59 tonnellate di rifornimenti. Poi, tra il 23 settembre e il 2 ottobre 1944, lo squadrone fu gradualmente trasferito a Brindisi, che per motivi di sicurezza era conosciuta come Base n.11 e



LE IMMAGINI Colonnello Monro MacCloskey, Comandante dell'885° BS - Brindisi, 1945, sotto Liberator B-24H 42-94919 Q "Smokey" - Sullo sfondo "Santa Maria del Casale" - Brindisi, dicembre 1944

dove da circa un anno, da dopo l'8 settembre 1943, operava il 334° Wing RAF della Royal Air Force britannica, specializzato in Special Duties, che ne assunse la coordinazione. Di fatto, tutte le unità SD nel Mediterraneo passarono sotto il controllo del 334° Wing, che da quando era stato formato nel novembre del 1943, aveva stabilito il suo quartier generale presso la base di Brindisi.

«Il 2 ottobre guidai una flottiglia aerea di B-24 e B-17 con anche alcuni C-47, volando da Algeri a Brindisi. Portammo con noi solo una parte del personale del quartier generale e un ridotto staff d'appoggio, mentre il corpo principale del personale di terra sarebbe stato spostato via terra a Orano e poi via nave a Napoli, e infine a Brindisi con camion, dove giunse il 31 ottobre. L'unico mezzo di trasporto marittimo reperito fu una piccola e malconcia vecchia nave liberty, la Mary Lyon, che nel suo ultimo viaggio dagli Stati Uniti aveva portato un carico di muli. A parte gli odori lasciati dai precedenti occupanti, la sovraffollata sistemazione dei dormitori fu ulteriormente complicata dall'assortimento di animali domestici, cani, gatti e scimmie, catturati nella Valle delle Scimmie vicino a Blida, che facevano il viaggio in mare. Era proprio un gran bel serraglio e così quando finalmente vi arrivammo, Brindisi sembrò loro "bellina". A Brindisi, la presentazione vera e propria dello Squadrone avvenne il 1° dicembre 1944, nel corso di una cerimonia formale presso la nostra nuova base del Casale. Alle 13:15 lo Squadrone si formò vicino all'asta della bandiera, marciò verso la linea di volo e si fermò davanti a un impressionante sfondo di B-24 e B-17. Per l'occasione era stata importata da Bari una banda e il generale Twining era appositamente arrivato in aereo dal quartier generale della 15ª Air Force.» [Monro MacCloskey in "Secret air missions. Counterinsurgency in Southern Europe" - Ed. R. Rosen Press NY, 1966]

Già durante l'ultima settimana di settembre, gli aerei dell'885° BS effettuarono da Brindisi 9 sortite notturne sulla Pianura Padana, oltre ad alcune sortite diurne scortate, sui Balcani. Poi, una volta arrivati a Brindisi tutti i velivoli dell'885°, nei primi giorni d'ottobre 1944, molti B-24 furono impiegati nelle operazioni di rifornimento aereo condotte a sostegno della RAF impegnata nell'Operazione Manna, l'invasione britannica per l'occupazione della Grecia meridionale, resa finalmente possibile dai ritiri tedeschi verso nord. Operazione che fu supportata anche da molti dei B-24 dell'885° BS di base a Brindisi, i quali effettuarono 35 sortite verso obiettivi greci, e gli aerei alleati sganciarono o atterrarono in totale circa 2.700 tonnellate di rifornimenti ai partigiani, alle forze di terra britanniche, e alla RAF.

Inoltre, pur se il Nord Italia doveva costituire l'obiettivo principale delle SD da Brindisi, gli aerei dell'885° BS realizzarono anche numerosi viaggi di medio raggio sulla Jugoslavia, dove tra il 18 ottobre e il 31 dicembre 1944 effettuarono 256 sortite, tra cui una pericolosa missione diurna scortata di 13 aerei, su Podgorica, nei Balcani del sud. In effetti, condizioni meteorologiche molto avverse caratterizzarono l'intero



colonnello di ottobre e ridussero fortemente il successo delle missioni speciali e delle consegne nel Nord Italia, che venivano effettuate quasi esclusivamente di notte. Purtroppo per i partigiani italiani, questo periodo di cattivo tempo coincide con i più intensi sforzi dei tedeschi per schiacciare l'attività guerrigliera, specialmente nell'area del nordovest. L'885° BS, comunque, tentò 85 sortite nelle sole sette notti di ottobre in cui le operazioni furono meteorologicamente possibili, anche se solo 33 di esse furono coronate da successo e andarono perduti due Liberator B-24 con tutti gli uomini a bordo. "Uno, con un equipaggio di dieci uomini e tre agenti segreti italiani, precipitò il 4 ottobre 1943 sulle pendici del Monte Menna, nella Valle Brembana, nell'area di Bergamo. L'altro, con i nove uomini dell'equipaggio, precipitò sul massiccio del Monte Canin, nell'area di Udine, nella notte tra il 16 e il 17 ottobre." [https://lc.cx/MvPitP] L'aeroporto di Brindisi, inoltre, aveva una sola pista e di conseguenza spesso le operazioni dovevano essere annullate per i forti venti che soffiavano trasversali e così, molte sortite

potenziali furono frustrate da condizioni meteorologiche violente, con i piloti alle volte costretti a tornare indietro di fronte a tempeste, neve, forti piogge e nebbia. E nonostante quelle condizioni oggettivamente avverse, fino alla fine della guerra gli aerei dell'885° SB, partendo verso nord dalla loro base di Brindisi - e da metà marzo a fine aprile 1945 dalla nuova base di Rosignano - sganciarono centinaia di tonnellate di forniture d'ogni tipo ai combattenti partigiani italiani e jugoslavi, nonché paracadutarono numerosi combattenti e spie dietro le linee nemiche. In tutto, l'885° BS volò in Italia 1.268 missioni lanciando a terra circa 2.000 tonnellate di materiali e armi, 246 uomini e un gran numero di volantini propagandistici. Le perdite di uomini e aeromobili però, furono altrettanto pesanti. Durante il pur breve periodo di meno di sei mesi effettivi di operazioni di guerra in Italia, l'885° BS perse, a causa della contraerea, dei caccia nemici e dei pericoli sempre presenti nelle operazioni speciali, un totale di 7 aeromobili e soffrì la caduta in azione di 35 membri d'equipaggio.



LE IMMAGINI A destra Sergente mitragliere di coda Ralph Cavaliere - Brindisi 1944/1945

L'885° SB fu l'unica squadriglia di bombardieri USAAF nel Teatro del Mediterraneo che, nonostante il suo nome e il compimento di un totale di quasi 3.000 missioni, durante tutta la sua esistenza non sganciò neanche una sola bomba. «Come comandante di un gruppo speciale di piloti ed equipaggi aerei, avevo una delle unità più strane della Forza Aerea, l'885° SB. Molti dei miei uomini erano volontari, alcuni perché semplicemente non potevano tollerare le alte quote richieste per il bombardamento convenzionale e alcuni altri perché volevano evitare per principio di effettuare bombardamenti pesanti su obiettivi anche civili. Alcuni di questi uomini erano stati addirittura etichettati di giallo dai loro compagni, che però ignoravano che in realtà nella nostra unità si stavano costantemente volando pericolosissime missioni di combattimento in condizioni particolarmente difficili e sotto il costante fuoco delle controaeree e dei caccia nemici. Gli uomini del 885° erano ben consapevoli dei rischi elevati che stavano correndo e del fatto che molti di loro non sarebbero mai tornati dalle loro missioni. Quei 'codardi', infatti, hanno dimostrato più che mai il loro coraggio nei nostri voli notturni a bassa quota, ben più pericolosi di molti altri voli di guerra. Si sono rivelati piloti, copiloti, navigatori, mitraglieri e bombardieri altrettanto coraggiosi, se non di più, che molti degli uomini di quelle squadriglie bombardiere che avevano lasciato per entrare nella nostra. In realtà, ci voleva un coraggio molto speciale per volare missioni segrete sotto tutti i tipi di condizioni meteorologiche, al buio della notte e in condizioni che la maggior parte degli equipaggi di bombardieri non avrebbe mai sopportato.» [Monro MacCloskey]

Quando a fine ottobre 1944 il sergente Ralph Cavaliere atterrò, era nel colmo della felicità, sentì di essere ritornato a casa e si assicurò di poter essere il primo tra tutti quelli che erano a bordo a sbarcare dal B-24 che li aveva portati



dagli States. Si stese a terra e baciò l'erbetta. Gli altri 8 dell'equipaggio con cui aveva volato, incluso il comandante, tenente Henry Loser e il copilota, tenente Paul LeSieur, lo lasciarono fare e aspettarono che si alzasse, poi, sorridendo, tutti gli diedero una pacca sulla schiena. Dopo poco più di un mese trascorso nella base aerea di Pantanella, vicino a Perugia – da cui con il 464th Bombardment Group partecipò a 9 missioni – il 10 dicembre gli fu ordinato di trasferirsi con tutto l'equipaggio del Lt. Loser alla base aerea Casale, a Brindisi, e all'arrivo di presentarsi al comandante dell'885° BS.

Il viaggio con due mezzi militari durò circa sei ore e i nove uomini arrivarono che era già buio, alla villa che sul Casale era stata assegnata al Comandante, requisita come quartier generale proprio sulla strada che portava al vicino campo base. In una sala da pranzo molto grande, il Comandante era seduto a capotavola. "Qui non c'è protocollo", disse. "Signori, sedetevi per favore" e si presentò. "Sono il Colonnello Monro MacCloskey, un uomo di West Point", disse con certa enfasi. "Qui combattiamo un tipo di guerra diverso. Dai nostri aerei non sganciamo bombe". Poi, continuò a spiegare circa l'885° SB, menzionò partigiani e agenti segreti, anche donne italiane precisò. Aggiunse che l'885° faceva parte dell'OSS, Ufficio dei Servizi Strategici – che poi sarebbe diventato Central Intelligence Agency, la CIA. Tutto fu molto informale. Poi chiese notizie degli arrivati: della loro formazione educativa, i loro hobby, dei gusti, delle antipatie e del loro stato civile. Al suo turno, Ralph disse che era nato in Italia, non molto lontano da Brindisi, che era diplomato e che gli piaceva il baseball, la musica classica e anche le big bands. Che era cresciuto a New York in una famiglia tutta italiana, parlando principalmente in italiano. E alla fine: "Benvenuti, signori, all'885° Squadrone".

Dentro la base gli fu assegnata la tenda - N. 19 -

che, sita a poche centinaia di metri dalla pista, confinava con il terreno di una grande chiesa medievale [Santa Maria del Casale] che si intravedeva a un centinaio di metri oltre la recinzione metallica. Vicino la tenda, era parcheggiato il Liberator B-24 H che gli era stato assegnato: sigla 42-94919Q "Smokey" tutto dipinto di nero per mimetizzarsi meglio durante le missioni segrete notturne. Era già un po' vecchietto ma, arrivato alla base Casale Brindisi dal precedente 3 dicembre 1944, avrebbe ancora fatto altre 31 missioni, fino al 13 aprile 1945. In precedenza, con base in Inghilterra, ne aveva già fatte 63. E si vedeva! I suoi quattro motori fumavano più del normale – da cui Smokey – e la fusoliera, tutta strisciata e rattoppata, ne raccontava eloquentemente la storia.

Non avrebbero dovuto volare fin dopo Capodanno, a causa del cattivo tempo atteso per tutto il resto del mese di dicembre, e così Ralph ebbe il permesso per andar a visitare il suo paesino calabrese di nascita, Mendicino, nella vicina provincia di Cosenza. Ma prima della licenza ci fu il tempo di fare qualche amicizia, con gli altri equipaggi prima e poi con alcuni locali, e con due ragazzi in particolare, il più grande dei quali si chiamava Salvatore, Ralph divenne molto amico da subito. I ragazzi brindisini non sapevano cosa fosse un albero di Natale, una tradizione di fatto ancora sconosciuta a Brindisi. I regali delle feste di fine anno, inoltre, non arrivavano con la Vigilia di Natale, ma il 6 gennaio, con la festa dell'Epifania, quando a Brindisi, la vecchia strega buona, la Befana, fungeva da Babbo Natale. Il mitragliere di coda, Ralph, estrasse dal suo kit di sopravvivenza un machete ben affilato e con l'aiuto di Salvatore abbatté un piccolo albero di pino che portarono in tenda, e si disposero a decorarlo. Vari pacchetti di sigarette, gusci di noci, rametti, barrette di cioccolato Hershey e persino i chewing gum Wrigley, arrivati con i bagagli

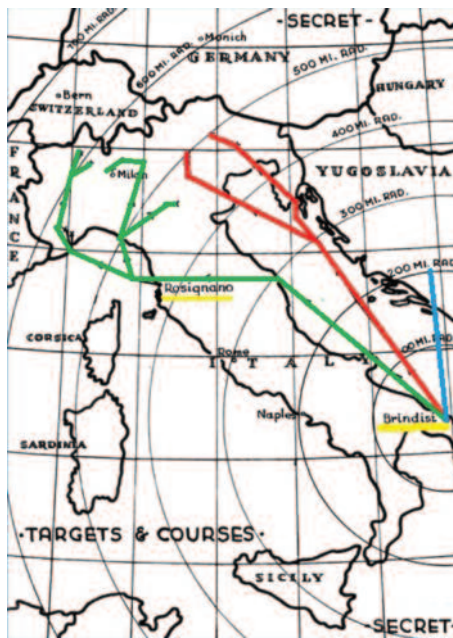


dell'equipaggio. E infine, in mancanza delle apposite luci intermittenti, ecco i lustrini, le strisce di alluminio che venivano attaccate agli aerei durante le missioni di bombardamento per disturbare i radar di terra, impedendo a quelli la corretta individuazione dell'altitudine, della velocità e della direzione di rotta dei bombardieri. Era la loro prima volta che i due giovani brindisini vedevano un albero di Natale!

Giunto finalmente il 23 dicembre, alla stazione ferroviaria di Brindisi, circa le 4 del mattino il treno tardava a partire e quando finalmente iniziò pigramente a muoversi, tutti i passeggeri nel compartimento, a uno a uno iniziarono a cantare, cominciando con "Torna a Surriento" e continuando fino al mattino, all'arrivo a Taranto, dove bisognava prendere un treno, che era in attesa. A Metaponto tutti a terra. I binari erano stati distrutti dalle bombe e bisognava procedere a piedi per una decina di chilometri fino a raggiungere un treno che li stava aspettando. Poi avanti fino a Sibari, con lì, una breve sosta notturna. Ralph si era fatto un amico di viaggio, un soldato italiano che andava in licenza a casa, il quale durante la sosta prese la borraccia ed andò in stazione chiedendo a Ralph di custodirgli lo zaino. Ritornò presto con la borraccia colma di vino e la condivise senza parsimonia alcuna con Ralph. Arrivati finalmente a Cosenza già sul tardi, vicino alla stazione i due amici presero una pensione che gli costò 25 centesimi ciascuno, e andando a letto l'amico soldato informò Ralph che intorno alle 6 del mattino un gallo li avrebbe svegliati. E infatti, alle 6 il gallo si aggirava tranquillo nel cortile di casa cantando e l'amico, il soldato calabrese, era già partito.

Mentre in stazione Ralph cercava un cocchiere per Cerisano – un paese piccolino prossimo a Mendicino – dove abitava suo cugino Nicola De Marco con cui aveva stabilito il contatto epistolare, gli si avvicinò un uomo che, portando in mano un tacchino morto, in perfetto dialetto calabrese gli chiese se fosse "Rafeli, 'u figghio de Carulina De Marco". Come lo avesse riconosciuto, Ralph non lo scoprì mai, anche se l'uomo, Battista, gli assicurò che lo avrebbe riconosciuto ovunque, perché era uguale a come lo aveva visto per l'ultima volta 16 anni prima in partenza per l'America, con i suoi 3 anni. Per Ralph, quella Vigilia di Natale a Cerisano fu una notte da ricordare per sempre. Vennero fuori un violino e una chitarra e lui con suo cugino suonarono alla grande. Al pomeriggio del giorno seguente andò a trovare alcuni parenti e il martedì 26 andò a Rovito, dall'altra parte rispetto a Cosenza, per visitare la nonna paterna – quella materna, Teresa, era morta nell'agosto del 1942 – e uno zio paterno con la sua famiglia. Ovunque andasse sembrava ci fosse cibo in abbondanza, e la guerra sembrava così lontana. Anche a Mendicino, dove andò per poter rivedere la casa in cui era nato, quasi vent'anni prima.

Di nuovo a Brindisi, e quando arrivò la mezzanotte di Capodanno tutti gli uomini della base iniziarono a sparare in aria con le loro Colt.45 per così dare il benvenuto al 1945. Veramente tantissimo rumore e tanta allegria, un segnale di speranza ed un augurio di felicità per tutti. A Ralph in quel momento gli sembrò di essere a casa, a New York, nella festa del 4 luglio [il giorno in cui negli USA si celebra l'indipendenza]. A gennaio il tempo era ancora cattivo e ci fu una prima breve missione diurna il 19 gen-



LE IMMAGINI Mappa che mostra alcune delle rotte seguite dalle missioni segrete dell'885° BS di base a Brindisi

naio. Il seguente volo ci fu il 29 gennaio, una sortita notturna sul Piemonte, una missione relativamente tranquilla, senza sparatorie nemiche, ma al ritorno ci fu un atterraggio di emergenza a Napoli a causa maltempo. Poi, a partire da febbraio e per qualche mese, le cose sarebbero state un po' più movimentate. Ma questo sarebbe tutto un altro racconto, e sarà per un'altra volta. Adesso veniamo allo zio Vincenzo...

Vincenzo Cavaliere, zio del mitragliere di coda Ralph, con cui si era incontrato a Natale in Calabria, verso la fine di gennaio pensò bene di andar a trovare il nipote, militare americano, a Brindisi. La sentinella entrò nella tenda e disse: "Cavaliere, tuo zio vuole vederti". Dopo di che, e per un mese intero, la base non fu più la stessa. Lo zio aveva portato con sé una valigia di legno, era stata sua da quando, nella seconda metà degli anni '30, aveva combattuto nella conquista d'Etiopia. Valigia stracolma di prelibatezze calabresi: soppresate col peperoncino, formaggi d'ogni tipo, fichi secchi, sanguinacci e quant'altro, con, ovviamente, qualche bottiglia di vino rosso. E fu subito baldoria, tra l'equipaggio e tra quanti altri ebbero la ventura di passar di lì.

Giunse poi l'ora di sistemare il signor Vincenzo e prima di tutto bisognava risolvere la questione di dove farlo dormire. Facile, pensò suo nipote, e si recò dal capo-magazziniere per un lettino. Il Sergente incaricato, un po' sorpreso, chiese al mitragliere: "Perché? Cosa è successo a quello che avevi?". La risposta che gli venne in mente fu che si era rotto mentre festeggiava il Capodanno – più di un mese prima – quando lo aveva usato come trampolino di lancio per sparare in aria a festeggiare. Il Sergente scosse la testa incredulo e gli diede un nuovo lettino. Quindi Ralph chiese le coperte e gli furono rifiutate. Insistette dicendo che si erano strappate nello stesso momento in cui il lettino si era rotto e poi,

avendole riusate con il lettino malamente riparato, si erano rotte ancora di più. Ottenne le sue nuove coperte e lo zio Vincenzo fu sistemato a dormire.

Al mattino però, lo zio chiese un vestito, perché quello che aveva addosso era troppo trasandato e con il lungo viaggio in treno si era finanche strappato. E Ralph ritornò dal capo-magazziniere, questa volta chiedendogli una nuova divisa. E il Sergente, di nuovo: "Perché? Cosa è successo a quella che avevi?". Il mitragliere di coda, che si era vestito con la sua tuta da lavoro, si era preparato la risposta. L'aveva data alla lavandaia, che poi non si era più presentata e lui aveva urgente bisogno della divisa formale. Il Sergente lo squadrò a vista per prendergli le misure e gli diede la taglia appropriata. Lo zio Vincenzo, meno male, era magro come il nipote, anche se era parecchio più basso, ma bastava rimboccare abbastanza i pantaloni. Vincenzo a quel punto, felice, indossata la sua divisa "GI" con un gran sorriso informò che aveva bisogno di biancheria intima. Un'altra visita del mitragliere di coda al magazzino e questa volta il Sergente con lo poteva credere. Stesse domande e stesse risposte. La lavandaia era sparita da ormai vari giorni e tutti i ricambi erano accumulati sporchi e poi, già che c'era, si fece dare anche un paio di calze, mentre il povero magazziniere era ormai in preda a una crisi di nervi. Ma, il peggio doveva ancora arrivare. Ora lo zio Vincenzo aveva bisogno di scarpe, le sue erano entrambe bucate. Questa volta, appena il mitragliere di coda chiese un nuovo paio di stivali, il Sergente magazziniere gli si scagliò contro chiedendogli come diavolo si erano potuti rompere i suoi stivali. Allora, la domanda stessa suggerì la risposta e Ralph, imperterrito, disse: "Sì, in effetti la linguetta dello stivale si è rotta mentre li stavo calzando con troppa fretta". A quel punto, il capo-magazziniere decise di riferire la situazione al Capitano Robert Stone, il quale stava per caso gironzolando nel magazzino in cerca di qualcosa per sé, ed al quale espose il sospetto che il mitragliere Ralph potesse star trafficando nel fiorente mercato nero locale.

Il Capitano allora chiamò Cavaliere, ingiungendogli di chiarire tutto d'immediato, o che si preparasse ad affrontare il consiglio disciplinare di guerra, sotto l'accusa di coinvolgimento nel mercato nero. Il nipote, alle strette, raccontò tutta la verità e il Capitano Stone, senza ulteriori tergiversazioni, si rivolse al Sergente magazziniere: "Dagli tutto quello che vuole". Il Sergente obbedì, e lui e il mitragliere di coda divennero poi grandi amici, con il secondo che ogni volta che andava in città ritornava con qualche bottiglia di buon vino rosso in più, per il magazzino: gli costavano solo qualche pacchetto di sigarette, molto gradite e preferite dai cantinieri brindisini come mezzo di scambio, al posto del denaro. Al Commissariato, a Ralph costavano ben poco: 10 centesimi ciascun pacchetto, la birra hostava 5 centesimi, le barrette di cioccolato Hershey costavano 2 centesimi ciascuna, quanto il pacchetto di gomme da masticare Wrigley da 5 bastoncini; anche la coca cola costava 2 centesimi, e senza deposito per le bottiglie.

Nel mentre con zio Vincenzo tutto scorreva liscio senza inconvenienti, finché un bel giorno il KP – Kitchen Police – lo riconobbe in divisa "GI" nella mensa della base in attesa di essere servito a colazione. Un finimondo di almeno un



quarto d'ora, e tutti in fila ad aspettare con pazienza la fine del diverbio: il KP, incavolato, rifiutò di servire lo zio Vincenzo perché non era un militare americano e pertanto doveva far colazione assieme agli altri civili italiani nell'orario a loro assegnato. Intervenne il nipote Ralph alterato, mentre lo zio, imbarazzato, cercava di spiegare che lui era lì solo per accompagnarlo, ma che in effetti preferiva mangiare con i lavoratori italiani con i quali poteva anche chiacchiere, e approfittò per far dire al KP che "il suo caffè non era neanche tanto buono". Alla fine, arrivò l'Ufficiale di giornata e per placare i due contendenti, si dedicò a convincere il nipote che, effettivamente, forse lo zio preferiva veramente far colazione con gli italiani. E a quel punto, la decisione fu unanime: zio Vincenzo avrebbe mangiato molto meglio assieme a tanti lavoratori italiani che con solamente un commensale con cui poter parlare, pur se suo nipote. Caffè a parte, comunque, la colazione americana a zio Vincenzo non sembrava per niente cattiva: uova in polvere strapazzate, patate disidratate, creme e salse varie, insalate e prodotti in scatola, e anche pane. A pranzo e cena pollo, mai una bistecca. Da bere a volontà solo latte in polvere e acqua clorata. Le altre bevande, come soda, coca cola o birra, dovevano essere acquistate. Ma tanto, nella tenda c'era sempre la riserva di vino rosso brindisino.

Allo zio Vincenzo piaceva un sacco la pistola Colt.45 del nipote, e chiese di poter fare una pratica di tiro. Era il modello 1911-A, cioè automatico, in dotazione al Corpo aereo dell'esercito americano. E così, un giorno in cui non erano previsti voli a breve per il B-24 di Ralph, si organizzò un picnic e il KP alla mensa – ormai diventato buon amico di nipote e zio a suon di bottiglie di vino – preparò del cibo e via, con più d'una bottiglia del buon vino, verso la costa, appena fuori dal recinto della pista della base aerea Casale. Si era appena a nord di Brindisi e c'era una delle batterie costiere, abbandonata semidi-

LE IMMAGINI Liberator B-24H 42-94919 Q "Smokey" dell'885° BS sulla pista dell'aeroporto Casale - Brindisi, dicembre 1944

strutta, un luogo ideale per mangiare all'aria aperta, bere e fare pratica di tiro. Vecchie lattine e bottiglie vuote da posizionare e da lanciare in aria erano a portata di mano, e lo zio Vincenzo, contentissimo, sparò tutti e sette i proiettili della Colt.45, ne aveva uno in canna e sei nel caricatore. Fu una gran bella giornata!

Il giorno successivo, il mitragliere di coda Ralph Cavaliere si diresse all'Ordnance della base per richiedere un'altra fornitura di munizioni per la sua Colt.45 d'ordinanza. Il Sergente Maggiore incaricato chiese dell'uso che era stato fatto delle pallottole in dotazione e Ralph riferì la verità, memore che la verità lo aveva salvato nel caso del capo-magazziniere. Ma fu un gravissimo errore, meglio le avesse sparate a Capodanno. La risposta fu un deciso "No"! Inutile spiegare che non avrebbe potuto volare senza essere armato, né avrebbe potuto montare guardia al suo B-24. Nulla da fare, il Maggiore fu irremovibile. Era un soldato di carriera e osservava il regolamento alla lettera, al 100%. E così, il mitragliere di coda Cavaliere dovette trascorrere il resto della sua guerra con il caricatore della pistola vuoto. La portava ugualmente nelle missioni e durante la guardia, tanto chi non lo sapeva si sarebbe comunque ben guardato dall'infastidirlo. Lo sapevano solo lui, lo zio Vincenzo, il Sergente Maggiore e i suoi otto colleghi dell'equipaggio.

Era trascorso poco più di un mese dal suo arrivo a Brindisi, quando lo zio Vincenzo ritornò al suo paesello in Calabria, con un po' di tristezza ma emozionato all'idea di poter finalmente raccontare ad amici e parenti il suo soggiorno nella base aerea segreta americana del Casale di Brin-

disi: lo avrebbe fatto per tutto il resto della sua vita. E così, il mitragliere di coda Ralph Cavaliere, e tutti i suoi amici dell'885°, ritornarono per un po' alla loro routine.

Nella notte del 9 marzo, Ralph volò su Smokey per l'ultima volta, da Brindisi fino a Udine con a bordo un agente americano da paracadutare. Smokey rientrò alla sua base di Brindisi con un lungo elenco di malfunzionamenti e andò in manutenzione. A metà marzo, l'885° BS fu trasferito dalla base di Brindisi a quella di Rosignano, a circa 40 Km a sud di Livorno, per così essere più vicino alle zone di lancio, e i voli ripresero il 21 marzo. Smokey, invece, ormai non più nell'885° BS, da Brindisi non volò di nuovo fino al 13 aprile 1945, un venerdì, il giorno del suo volo fatale.

Quel 13 aprile, mentre Ralph da Rosignano stava volando sul nuovo B-24 in missione diurna sulle Alpi, Smokey, da Brindisi volava il suo primo volo dal 9 marzo, con un'altra squadra guidata dal tenente Neal Hebinger, con a bordo i nove membri dell'equipaggio e cinque agenti segreti italo-americani. Smokey stava volando basso sulla valle presso Livigno, vicino al confine svizzero, e mentre due degli agenti stavano paracadutandosi, uno dei quattro motori prese fuoco. Smokey non riuscì a superare il picco del Monte delle Mine e fu la fine per tutti i dodici ancora a bordo.

La notte del 16 al 17 aprile, fu quella dell'ultima missione di guerra di Ralph e della squadra del tenente Henry Loser. Il B-24 dell'885° volò su una valle presso Trento per, prima lanciare rifornimenti e poi paracadutare un agente segreto. Quella squadra con il nuovo B-24, tra il 9 marzo e il 17 aprile, aveva paracadutato ben 28 agenti nei territori occupati. Giorni dopo – il 26 – terminava la guerra in Italia e a maggio l'885° BS (SP) fu sciolto. Poi, dopo una meritata vacanza romana, anche per il mitragliere di coda Raffaele Cavaliere di Mendicino, giunse il momento del ritorno a casa, a N.Y.