

GIANFRANCO PERRI

L'aeroporto militare di Brindisi

racconti, aneddoti e storie, di guerra e di pace



GIANFRANCO PERRI

L'aeroporto militare di Brindisi

racconti, aneddoti e storie, di guerra e di pace

SECONDA EDIZIONE – DICEMBRE 2025

Copyright © Gianfranco Perri
Tutti i diritti riservati
Codice ISBN: 9798309487288
Amazon 2025

INDICE

| | |
|---|------------|
| PRESENTAZIONE | pag. 1 |
| PREFAZIONE di Claudio Vinciguerra | 3 |
| L' AEROPORTO MILITARE DI BRINDISI | 15 |
| <i>Nota 1: Nel 1916 nacque l'Idroscalo di Brindisi</i> | <i>40</i> |
| <i>Nota 2: Nel 1915, il 1° giugno, Brindisi soffrì il primo bombardamento aereo della sua storia</i> | <i>57</i> |
| <i>(*) Brindisi-Valona 1917: primo servizio italiano di Posta Aerea</i> | <i>78</i> |
| <i>Nota 3: Nel 1933 l'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo, avveniristici hub internazionali</i> | <i>83</i> |
| <i>Nota 4: Nel 1944 l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF</i> | <i>91</i> |
| <i>Nota 5: Nel 1944, quando lo zio calabrese Vincenzo s'infiltrò nell'885° Squadrone Bombardieri USA-AF della base di Brindisi</i> | <i>101</i> |
| <i>(*) 16 ottobre 1944: l'ultima missione del Liberator B-24J 42-51778 dell'885° Bombardment Squadron della base aerea di Brindisi</i> | <i>113</i> |
| <i>Nota 6: Nel 1982 ci lasciava "papa Pizzicallu" e finiva un'epoca</i> | <i>117</i> |
| <i>(*) 24 aprile 1968 consegna della Bandiera di guerra al 32° Stormo... ..</i> | <i>126</i> |
| <i>Nota 7: Nel 2008, l'11 settembre, cessò di esistere l'aeroporto militare di Brindisi</i> | <i>132</i> |
| <i>(*) Fu brindisino il primo generale dell'Aeronautica Militare Italiana ricordando Oronzo Andriani nel 90° anniversario della sua morte</i> | <i>141</i> |
| <i>(**) Il 5 luglio 1943 cadde combattendo il Tenente pilota brindisino Leonardo Ferrulli Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria</i> | <i>147</i> |
| <i>(***) Commemorando l'eroe brindisino Tenente pilota Antonio Caravaggio Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria</i> | <i>152</i> |

PRESENTAZIONE

Non si tratta di un testo autobiografico propriamente detto, né si tratta di un saggio storico propriamente detto ed ancor meno di un libro ascrivibile al genere narrativo, ma si tratta di un volume decisamente ibrido.

Contiene sparse, infatti, alcune note certamente autobiografiche, risalenti a ricordi dell'infanzia, ricordi alle volte diretti e ricordi altre volte legati ai racconti di mio padre – militare dell'aeronautica, alla cui memoria dedico questo libro – e di mia madre. Ma contiene soprattutto numerosi capitoli e varie appendici riferibili alla storia del Novecento brindisino: fatti, episodi, cronache e personaggi che quella storia hanno plasmato o che di quella storia sono stati protagonisti diretti, volontari in alcuni casi o circostanziali in altri.

Tutti i “racconti” contenuti nelle pagine di questo volume però, hanno indubbiamente in comune lo stesso filo conduttore, lo stesso indiscusso protagonista: “Brindisi ed il suo aeroporto”. Sono tutti, infatti, capitoli componenti a pieno titolo della storia dell'aeroporto militare di Brindisi, una storia durata tutto un secolo, una storia di guerre e di pace, una storia molto corposa e molto densa, interessante, avvincente ed eroica.

Si tratta, in essenza, di una antologia che raccoglie in maniera ordinata alcuni miei articoli per lo più già pubblicati separatamente nel trascorso degli ultimi anni, da quando – ormai già quindici anni fa, dopo che nella vita precedente ero stato un ingegnere progettista di gallerie – cominciai a riscoprire l'interesse ed il diletto per lo studio e poi per la divulgazione della storia plurimillenaria di Brindisi: quasi tremila anni di storia, ai quali i cent'anni del '900 fanno da perfetto corollario.

Gianfranco Perri

6 febbraio 2025, anniversario 110 della nascita di mio padre, Settimio Perri

PREFAZIONE

*Non sapere che cosa sia
accaduto nei tempi passati
sarebbe come restare per
sempre un bambino. Se non
si fa uso delle opere delle età
passate il mondo rimarrà
sempre nell'infanzia della
conoscenza.*

(Cicerone)

Ringrazio Gianfranco Perri per l'opportunità che mi ha dato di scrivere la Prefazione al Suo libro dedicato all'Aeroporto Militare di Brindisi. Ho avuto modo di apprezzare lo straordinario lavoro di storico di Gianfranco Perri e lo ringrazio per quanto ha fatto e che continua a fare per tener viva la memoria della Città di Brindisi, a cui io sono particolarmente legato anche se le vicende della vita mi hanno portato lontano da essa.

Ho strutturato questa Prefazione in tre parti: la prima riguarda il legame tra la mia infanzia e l'Aeroporto di Brindisi; la seconda l'intreccio tra la mia esperienza professionale e Brindisi sia come città che come Aeroporto; la terza descrive la mia passione per la divulgazione della storia della scienza aeronautica e dell'evoluzione del progetto degli aeroplani.

PARTE PRIMA: la mia infanzia e l'aeroporto di Brindisi

Sono nato a Foggia (città dei miei genitori) nel 1949 e sono vissuto a Brindisi dalla primissima infanzia fino al diploma e dell'Aeroporto ho pochi, ma vividi, ricordi.

La prima volta che ho visto l'Aeroporto di Brindisi con una veduta stile "Google Maps" è stato quando mio padre, Sottufficiale dell'Aeronautica Militare Italiana in servizio presso l'Aeroporto Militare di Brindisi, portò me e mio fratello (più grande di tre anni), sulla terrazza panoramica del Monumento al Marinaio, posto al Rione Casale e dalla inconfondibile forma di timone di nave (ovviamente lo dico per chi non conosce Brindisi). Ero a quel tempo un bambino delle elementari e ricordo la

grande emozione che provai nel vedere, all'interno del panorama mozzafiato che si godeva da quell'altezza, il magnifico Aeroporto con le due piste, una distesa lungo la costa ed una quasi perpendicolare ad essa.

Un altro ricordo è legato al cinema interno all'Aeroporto, che durante l'estate diventava un'arena perché il film veniva proiettato all'esterno su un telone posto sulla parete di un edificio (probabilmente un hangar).

Poiché abitavamo in una delle palazzine vicino all'Aeroporto potevo vedere quello che mio padre mi descrisse come "apertura". Dei velivoli turbogetto disposti in posizione ravvicinata e scalati tra loro, come a rappresentare la figura di una semiala, si presentavano sull'Aeroporto per procedere all'atterraggio. Ad un certo punto, il primo in posizione più avanzata virava (ovvero "apriava") allontanandosi dalla formazione per procedere all'atterraggio. Con successione cronometrica i successivi velivoli "apriavano", uno dopo l'altro, dopo un prefissato numero di secondi, per presentarsi individualmente all'atterraggio. Era una scena che non mi perdevo mai, in piedi su una sedia per poter arrivare a guardare dalla finestra.

Ricordo, nelle sere d'estate (quindi con le finestre spalancate), il rumore assordante dei turbogetti che effettuavano la prova motore durante i cosiddetti "voli notturni".

Un frammento di ricordo, rimasto nella mia mente come uno scatto fotografico, è rappresentato dalla vista di un aereo reale. Era un velivolo ad elica con la coda poggiata su un ruotino. Mi sembrò enorme. Poi, negli anni, capii che non era il velivolo ad essere enorme, ma io ad essere molto piccolo.

Un altro ricordo è rappresentato dai funerali dei piloti che perivano durante gli incidenti aerei. Ciò perché mio padre ci diceva che era avvenuto un incidente in cui il pilota era morto e che doveva partecipare al funerale in quanto comandato "di servizio".

In quel contesto maturai l'idea che da grande avrei fatto il pilota e nessun altro mestiere. Purtroppo, a cavallo tra le scuole medie e le superiori (come si chiamavano una volta) divenni miope e doveti indossare gli occhiali. Fu un trauma che vissi molto male perché capii che il mio sogno di diventare pilota era irrimediabilmente svanito. Fortunatamente non venne meno la passione per gli aeroplani.

PARTE SECONDA: inizia l'intreccio tra la vita professionale e Brindisi

Nell'agosto del 1968 mi diplomai in Elettronica Industriale presso l'Istituto Tecnico Industriale Giovanni Giorgi di Brindisi (fu l'ultimo anno in cui all'Esame di Stato si portavano tutte le materie, ginnastica compresa) e nell'ottobre dello stesso, in quanto vincitore di concorso, entrai come Allievo Ufficiale del Genio Aeronautico Ruolo Ingegneri (G.A.R.I.) del Corso Grifo 3[^] dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, a Napoli. Laureatomi nel 1974 in Ingegneria Aeronautica (allora c'era solo la laurea che oggi viene chiamata "Magistrale"), svolsi il primo periodo operativo presso la 46[^] Aerobrigata di Pisa.

Prima di procedere consentitemi una digressione.

Durante la permanenza in Accademia gli Allievi Ufficiali G.A.R.I., dopo il biennio di ingegneria frequentato in Accademia con professori universitari esterni, frequentano il triennio presso la facoltà di Ingegneria Aeronautica dell'Università Federico II di Napoli. Non so se ora la situazione sia cambiata, ma nel periodo in cui ho frequentato il triennio di specializzazione in Ingegneria Aeronautica (tra i vari indirizzi io scelsi quello prettamente velivolistico) tutti noi studenti provammo una grande frustrazione: le innumerevoli lezioni sulle varie materie consistevano in lavagne riempite di formule matematiche complesse (ricorderò sempre le equazioni differenziali non lineari alle derivate parziali, roba indigesta anche per gli stomaci più forti) per arrivare alla Laurea in Ingegneria Aeronautica senza sapere come funziona un aereo. Ognuno di noi lo scopriva andando al Reparto Operativo a cui veniva assegnato dopo l'Accademia o, meglio, ognuno di noi scopriva il tipo di aereo presente nel Reparto. Per cui alcuni scoprivano come era fatto il G91 in una delle sue versioni (perché non è detto che in un Reparto siano presenti tutte le versioni di quel tipo di aeroplano), altri lo F104 nella versione presente al Reparto. Alla 46^a Aerobrigata io scoprii il Fairchild C119 e il Lockheed C130H. Una esperienza esaltante: finalmente avevo a disposizione ben due tipi di aerei di cui studiare il funzionamento.

Finita la digressione, torno ai velivoli incontrati alla 46^a Aerobrigata.

Il C119 è un velivolo bimotore progettato dalla Ditta americana Fairchild. È un velivolo da trasporto con la caratteristica coda a doppio trave e con propulsione ad elica azionata da un motore a scoppio con i cilindri disposti a stella. La tecnologia costruttiva era quella dei velivoli della Seconda Guerra Mondiale. L'Aeronautica Militare Italiana operò con questi velivoli per 25 anni, dal 1953 al 1979. Venne rimpiazzato dal Fiat G222 (anch'esso bimotore, con una forma più convenzionale). Il G222 era propulso da motori turboelica, vale a dire che un motore turbogetto aziona l'elica. La lettera "G" è l'iniziale del progettista, l'Ing. Giuseppe Gabrielli, personaggio di alto livello professionale.

Nel periodo in cui rimasi alla 46^a Aerobrigata (dalla fine del 1974 fino a tutto il 1975) il C119 stava uscendo progressivamente di scena (fenomeno denominato Phase out) e il G222 non era ancora arrivato. Esso arrivò al Reparto nel 1978.

Qui si inserisce la storia del Lockheed C130H. I primi velivoli dei quattordici acquistati dal Ministero della Difesa cominciarono ad arrivare alla 46^a Aerobrigata a partire dal 1972.

Sicuramente qualche lettore ricorderà quello che mediaticamente fu definito "lo scandalo Lockheed", che scoppiò negli anni Settanta per una questione di tangenti pagate dalla Lockheed a personaggi pubblici italiani per "facilitare" l'acquisto dei velivoli C130H. Relegando l'aspetto processuale alla storia del nostro Paese, desidero sottolineare due eventi che hanno avuto una significativa influenza sulla mia vita.

Il primo evento fu la scoperta della capacità divulgativa del mondo anglosassone. Spiego cosa voglio dire.

Sebbene nei Reparti Operativi esistano le Pubblicazioni Tecniche, che sono pubblicazioni ufficiali approvate da Enti Governativi, a cui gli operatori (sia piloti che specialisti di manutenzione) debbono rigorosamente attenersi nell'impiego dei singoli modelli di aeroplano, dette pubblicazioni non hanno una finalità didattica, ovvero non spiegano le logiche di funzionamento dei vari impianti del velivolo. La Lockheed aveva prodotto per il C130H una pubblicazione didattica in cui, in modo semplice ed efficace, veniva spiegata la logica di funzionamento di tutto ciò che era presente sul velivolo.

Finalmente, dopo anni di formule matematiche più o meno astruse, avevo la possibilità di capire come funzionava un aeroplano come il C130H. Inconsapevolmente si era insinuato in me il germe della divulgazione scientifica in campo aeronautico, che fiorì solo una volta in pensione, quando cessò finalmente l'esproprio del mio tempo da parte del lavoro.

Il secondo evento è rappresentato dal fatto che mi imbattei nuovamente nel C130H dopo oltre vent'anni dalla mia esperienza alla 46^a Aerobrigata, vale a dire dopo il 1997, anno in cui la Siai Marchetti venne incorporata nell'Aermacchi. Ma su questa storia tornerò più avanti.

Dopo poco più di un anno presso la 46^a Aerobrigata, fui trasferito all'Ufficio di Sorveglianza Tecnica (UST) presso l'allora Aeritalia di Torino. Iniziava così nei primi mesi del 1976 la mia avventura presso l'industria aeronautica e, nel mio caso, nella più importante industria aeronautica italiana nel campo dell'ala fissa. Ma questo devo spiegarlo meglio con la seguente digressione, perché può generare confusione e fraintendimento.

In Italia, quando una Forza Armata (Aviazione, Marina, Esercito, Carabinieri) o un Corpo dello Stato (Polizia, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco etc.) deve acquistare un mezzo aereo, sia esso ad ala fissa che ad ala rotante (elicottero) emette un Requisito Operativo. Il Ministero della Difesa, tramite la Direzione Generale responsabile dell'approvvigionamento di questo tipo di prodotto (a quel tempo la Direzione Generale interessata veniva chiamata per brevità COSTARMAEREO) recepisce il Requisito Operativo e lo trasforma in uno o più Capitolati Tecnici, la cui realizzazione viene affidata ad una Ditta scelta o tramite gara o a tramite trattativa privata in accordo alle norme in vigore. (Sembra pleonastico, ma lo dico per ricordare che non si sceglie lo strumento della gara o della trattativa privata secondo l'estro del momento del funzionario pubblico). Detta realizzazione avviene mediante l'esecuzione di più contratti che vengono stipulati tra il Ministero della Difesa, tramite un suo organo territoriale, e la Ditta scelta. A quel tempo vi erano tre organi territoriali preposti a questo scopo denominati "Direzione delle Costruzioni Aeronautiche" (DCA) situati a Torino, Milano e Napoli. Alle dipendenze di ciascuna

DCA vi erano quelli che a quel tempo erano chiamati “Ufficio di Sorveglianza Tecnica” (UST), dislocati all’interno delle Ditte che avevano contratti con il Ministero della Difesa. Il compito dello UST era quello di supervisionare (nella sua più ampia accezione) l’attività della Ditta nell’esecuzione delle attività contrattuali e di gestire l’esecuzione dei contratti in essere tutelando gli interessi del committente, rappresentato dal Ministero della Difesa, vale a dire lo Stato italiano.

Agli inizi del 1976 ero un giovane Ufficiale G.A.R.I. (avevo il grado di Tenente) catapultato dalla realtà del Reparto Operativo all’ambiente dell’industria, fatto da officine ed uffici popolati da operai, impiegati, dirigenti, direttori, direttore generale e così verso l’alto della struttura gerarchica dell’azienda. Presso lo UST Aeritalia sono rimasto circa 11 anni scalando la gerarchia e diventandone il Capo Ufficio con il grado di Ten. Colonnello.

In quegli 11 anni ho avuto modo di interessarmi dei più importanti programmi aeronautici ad ala fissa come il Tornado, lo AMX e lo Eurofighter. In contemporanea mi interessai del G91 (varie versioni), dello F104 (varie versioni) e del G222. Spero che il lettore sappia il significato di queste sigle. In caso contrario suggerisco di andare a cercarle su internet. Dietro ogni sigla c’è una storia affascinante (l’una diversa dall’altra) popolata da persone con grandi capacità sia progettuali che imprenditoriali e di grandi piloti. Ed in più c’è la politica industriale che ha portato a scegliere e a sviluppare ogni specifico tipo di aeroplano. Una realtà a dir poco affascinante.

Quello aeronautico è un mondo che io ho sempre considerato straordinario e che non smette mai di stupirmi. Riprenderò questo argomento più avanti. Anticipo solo che l’aeroplano (sia esso ad ala fissa che ad ala rotante) è l’unico prodotto che richiede l’impiego di tutte le discipline ingegneristiche, vale a dire meccanica dei fluidi (aerodinamica e gasdinamica, da trattare con la termofluidodinamica computazionale), scienza delle costruzioni integrata dalla aeroelasticità, idraulica, elettrotecnica, progettazione di computers (sia H/W che S/W), tecnologia dei materiali a cui si aggiunge la medicina aeronautica e la meteorologia, e probabilmente dimentico qualcosa. Interessarsi del progetto di un aeroplano significa essere coinvolti in tutto lo scibile scientifico.

Ma torniamo all’Aeroporto di Brindisi. Passate le frequentazioni dell’Aeroporto in compagnia di mio padre, quando divenni adulto (come si può essere adulti da studente delle scuole superiori) la mia frequentazione dell’Aeroporto praticamente si azzerò. Entrato in Accademia, i miei contatti con l’Aeroporto si limitarono alla registrazione della licenza con la quale venivo a trovare i miei a Brindisi.

Nei primi mesi del 1977 (ero a Torino da oltre un anno) mio padre si ammalò avviandosi inesorabilmente verso una strada senza uscita. Quando la situazione divenne disperata ottenni il permesso di recarmi dai miei a Brindisi. Al mio arrivo trovai che mio padre era ricoverato nell’Ospedale Di Summa di Brindisi e vicino al

suo letto c'era un avviso dell'Ospedale che mi diceva, in buona sostanza, che mio padre aveva bisogno di trasfusioni di sangue, ma che l'Ospedale non avrebbe provveduto a farle se non fossi stato capace di reperirlo.

Sapevamo tutti che era inutile (oggi lo chiameremmo accanimento terapeutico) ma chi poteva permettersi di decidere di sospendere ogni terapia? È solo una mia supposizione, ma credo che la posizione dell'Ospedale fosse motivata dalla necessità di non "sprecare" il sangue in suo possesso in modo da destinarlo a chi poteva giovarsene per guarire. Pertanto, il reperimento del sangue "inutile" ai fini della guarigione veniva chiesto ai familiari del paziente "terminale".

Qualunque motivazione ci fosse dietro la richiesta dell'Ospedale, io dovevo assolutamente trovare il sangue e l'unica idea che mi venne in mente fu quella di chiederlo ai miei compagni di Accademia che erano in servizio nell'Aeroporto di Brindisi e ai Sottufficiali in servizio, nella speranza che si ricordassero di mio padre.

La risposta al mio appello mi commosse: sia i miei compagni di Accademia che i Sottufficiali risposero in maniera generosa andando a donare il sangue in Ospedale. La mia gioia mista a una grande commozione durò poco perché ogni mattina trovavo il solito avviso ed ogni mattina io dovevo trovare il sangue. Ma chi aveva risposto con generosità non poteva certo farlo tutti i giorni e il gruppo di amici e conoscenti si andava esaurendo.

Ero disperato. La soluzione la trovò il Buon Dio ponendo termine alla vita terrena di mio padre il giorno 8 maggio del 1977. Al funerale ci fu una commovente presenza di colleghi di mio padre, oltre alla presenza formale dell'Aeroporto di Brindisi.

Ma torniamo a Brindisi, anche se non all'Aeroporto. Durante la mia permanenza allo UST Aeritalia sono stato coinvolto nel Programma Tornado, al quale sarò eternamente grato perché ha formato me (e tutti quelli della mia generazione che hanno avuto la fortuna di esserne coinvolti) insegnandomi a lavorare in un contesto internazionale con delle regole precise che erano dettate da logiche condivise. Grazie a quel Programma tutti quelli coinvolti hanno imparato a lavorare nel campo aeronautico in modo moderno.

Nella ripartizione della produzione delle parti italiane, rappresentate dalle semiali complete, la cui realizzazione aveva come capocommessa l'Aeritalia, tra le varie ditte c'era la SACA di Brindisi. Nel 1977 la situazione industriale della SACA peggiorò al punto di arrivare al fallimento, mettendo così in crisi il completamento delle succitate semiali da spedire alle tre linee di assemblaggio finale, dislocate in Italia (Torino e Caselle Torinese), in Germania (a quel tempo Germania Occidentale) e in Gran Bretagna.

Il Programma Tornado meriterebbe una trattazione ad hoc per l'importanza che ha avuto sia nel contesto europeo che in quello italiano dal punto di vista tecnico, industriale, manageriale e per ultimo, ma non per questo meno importante, di politica industriale.

A quel tempo conoscevo la Ditta SACA come poteva conoscerla un adolescente che, passando in autobus dal rione Casale a Brindisi centro, vedeva ad un certo punto della strada dei capannoni dai quali si intravedevano degli aeroplani. Non avevo ovviamente alcuna consapevolezza dell'importanza di quella Ditta. Mi accorsi della sua importanza quando, come accennato, venne messa a rischio la consegna delle semiali del velivolo Tornado. Ne capii la sua storia e la sua importanza per Brindisi solo recentemente leggendo il libro intitolato "SACA, una storia meridionale" di Alberto Leoci e Nicola Passarelli. La lettura di questo libro mi commosse e ne suggerisco la lettura a tutti coloro i quali desiderano saperne di più relativamente ad un periodo molto triste della storia dell'industria aeronautica sia brindisina che nazionale.

Dopo 11 anni di permanenza nello UST Aeritalia ritenevo conclusa la mia esperienza nell'Aeronautica Militare. Ero rimasto affascinato dal mondo industriale, che ritenevo molto più stimolante di quello Ministeriale che oramai mi attendeva.

L'occasione mi fu offerta dalla Ditta Aermacchi (il nome è cambiato più volte nel tempo (Macchi, Aermacchi, Aeronautica Macchi ...) che avevo conosciuto durante il Programma AMX (se non avete ancora visto su internet il significato della sigla AMX vi anticipo che è il programma per la sviluppo e la produzione di un caccia bombardiere di supporto ravvicinato al suolo sviluppato inizialmente da Aeritalia ed Aermacchi). Il Programma divenne internazionale con l'ingresso del Brasile. Da parte brasiliana la Ditta che si unì al Programma fu la Embraer.

A partire dal 1987 entrai come Dirigente in Aermacchi e mi occupai inizialmente dello AMX (che avevo visto nascere quando ero allo UST Aeritalia). Nel tempo mi occupai della produzione Aermacchi per Clienti sia Nazionali che Stranieri non governativi.

Da Funzionario dello Stato che rivestiva il ruolo di Cliente (UST Aeritalia) divenni un dirigente di una Ditta fornitrice di Clienti come Aeritalia, Aeronavali, British Aerospace, DASA (ex MBB del Programma Tornado divenuta successivamente EADS), Avio (quella dei lanciatori Ariane).

In Aermacchi, oltre al Programma AMX, mi occupai nel tempo del Programma Tornado, del Programma C27J (successore del G222), del Breguet Atlantic (il velivolo antisom), dello Eurofighter e dello F35. Vale sempre lo stesso suggerimento al lettore per capire il significato delle sigle citate.

Qui possiamo riprendere la storia del C130H, che avevo lasciato a fine 1975 quando andai via dalla 46^a Aerobrigata.

A seguito della razionalizzazione del comparto aeronautico realizzato mediante la separazione delle Ditte che producevano velivoli ad ala fissa come Aeritalia, Aermacchi e Siai Marchetti, da quelle che producevano velivoli ad ala rotante (elicotteri) nel 1997 la Siai Marchetti, che aveva come prodotti lo SF260 (velivolo addestratore ad elica) e lo S211 (velivolo addestratore con motore turbogetto) venne

incorporata nell'Aermacchi, separandola dal Gruppo Agusta, di cui faceva originariamente parte, che produceva solo elicotteri. Si venne così a creare un comparto (detto anche "polo") aeronautico focalizzato sull'ala fissa, composto da Aeritalia, Aermacchi e Siai Marchetti (incorporata in Aermacchi) e un comparto focalizzato sull'ala rotante, rappresentata da Agusta, successivamente divenuta Agusta Westland.

A partire da detta incorporazione mi dovetti occupare delle commesse della ex Siai Marchetti sia relative al programma Tornado che, guarda caso, al Programma C130H. Per quest'ultimo il pacco di lavoro era costituito dalla rimessa in efficienza delle pale dell'elica (in metallo) e della sua ogiva (in resina). Fu una grande emozione per me sia incontrare nuovamente il velivolo che avevo conosciuto alla 46^a Aerobrigata più di vent'anni prima sia fare la conoscenza dei dipendenti di Alenia Aeronavali (poi confluita in Alenia Aeronautica) che a Brindisi curavano la manutenzione del C130H. Avendo immediatamente confidato loro mia origine brindisina si stabilì un bellissimo rapporto di amicizia.

L'ultima volta che sono stato a Brindisi fu agli inizi degli anni duemila quando, con il Programma AMX, venne tenuto il consueto incontro periodico tra i massimi responsabili del Programma a livello delle Forze Armate italiana e brasiliana e i responsabili delle Ditte Aeritalia (poi Alenia ed ora Leonardo), Aermacchi (ora anch'essa Leonardo) ed Embraer. La riunione si tenne presso gli stabilimenti della ex Fiat Avio, divenuta nel 2003 di proprietà di fondi di investimento e, a partire dal 2013, di proprietà della General Electric Aviation, una delle più importanti ditte produttrici di motori aeronautici a livello mondiale. Nello stabilimento ex Fiat Avio veniva effettuata sia la produzione che l'attività di manutenzione del turbogetto dello AMX, il Rolls Royce RB 168 MK 807 Spey, riprodotto su licenza dalla ex Fiat Avio.

La mia vita nel mondo aeronautico proseguì, dopo il pensionamento dall'Aermacchi avvenuto nel 2011, come consulente nella Piaggio Aerospace, che a quel tempo aveva gli stabilimenti a Genova e a Finale Ligure. Fu un'esperienza entusiasmante sia dal punto di vista professionale che storico. Fu per me l'occasione per conoscere la interessantissima storia della Ditta Piaggio, che negli anni Trenta e Quaranta del secolo scorso produceva aerei, motori aeronautici ed eliche (cosa non da poco visto che in genere ogni Ditta si specializzava in aerei o in motori aeronautici o in eliche).

L'attività della Piaggio nel settore aeronautico proseguì dopo la Seconda Guerra Mondiale con la realizzazione di velivoli che ebbero un discreto successo: il Piaggio P148, il Piaggio P166 e il Piaggio P180 (vedere al solito su internet). La parte motoristica aeronautica si concentrò sulla revisione generale dei motori per aeromobili e sulla produzione su licenza di sue parti. Il settore eliche fu abbandonato. Nel 1964 ci fu la scissione dell'Azienda tra la parte aeronautica e quella degli scooter (la famosissima Vespa e il triciclo Ape).

PARTE TERZA: sviluppo del germe della divulgazione scientifica in campo aeronautico

Finita la consulenza in Piaggio provai, dopo un non breve periodo iniziale di frustrante sensazione di inutilità che coglie chi, come me, ha sempre vissuto solo per il lavoro, la piacevolissima sensazione di libertà nell'uso del proprio tempo, non più espropriato dagli impegni lavorativi. Nel 2015 iniziai la collaborazione con il Museo di Volandia (situato nelle ex Officine Caproni a Vizzola Ticino, adiacenti all'aeroporto di Malpensa). Da allora mi sono occupato "a tempo pieno" dello studio della storia aeronautica, dando ad esso un orientamento poco diffuso in Italia, vale a dire lo studio della storia dell'evoluzione della scienza aeronautica e dello sviluppo del progetto degli aeroplani per fini divulgativi. Volevo, cioè, rendere facilmente accessibile ad un vasto pubblico privo sia di cultura aeronautica che di conoscenze specialistiche in matematica e fisica la complessità della scienza aeronautica. Volevo inoltre spiegare, con linguaggio semplice, ma al contempo rigoroso, perché un aeroplano è fatto nel modo in cui il visitatore di un museo aeronautico lo vede e perché l'aereo esposto più in là è fatto in modo completamente diverso.

Nella buona sostanza avevo tolto dallo stato di ibernazione il germe della divulgazione scientifica in campo aeronautico che era stato seminato in me con il libro didattico della Lockheed per il C130H e gli diedi la più ampia libertà di crescere e di svilupparsi.

Fin dalle prime letture sia di riviste a carattere storico aeronautico che di testi di storia aeronautica realizzati da autori italiani fu grande la mia delusione. Infatti, in Italia la stragrande maggioranza di autori di storia aeronautica rifuggono dalla divulgazione scientifica come precedentemente descritta ed al massimo descrivono come è fatto un aeroplano. Ma a me non interessava sapere da uno storico come è fatto un aeroplano perché lo sapevo vedere da me. Mi interessava, invece, sapere perché il tale aereo è fatto nel modo in cui è fatto.

Mi rivolsi pertanto alla produzione divulgativa anglosassone e finalmente trovai quello che cercavo: autori che narrano con linguaggio semplice e nel contempo rigoroso la storia dell'evoluzione della scienza aeronautica e del conseguente sviluppo del progetto degli aerei. La lingua inglese, applicata al campo tecnico e scientifico, si adatta perfettamente allo scopo. Nessuno dei libri anglosassoni che ho trovato è tradotto in italiano, ma l'inglese non deve essere preso come un problema, ma come una opportunità. Studiare l'inglese che si usa in campo scientifico è molto facile e dopo un po' di pratica lo si legge come l'italiano, con la differenza che a volte viene più facile usare la frase inglese rispetto a quella italiana perché più efficace ad esprimere un concetto.

È dal 2015 che oramai uso unicamente testi anglosassoni per la divulgazione scientifica come precedentemente descritta, mentre uso testi prodotti da autori italiani per ciò che riguarda la storia aeronautica italiana più "convenzionale", vale a dire

basata maggiormente su avvenimenti, vita dei protagonisti, aneddoti, battaglie, imprese aviatorie e così via.

Per chi tra i lettori, completamente a digiuno di storia aeronautica, abbia voglia di iniziare ad interessarsi di questa affascinante materia suggerisco la monumentale opera di Giorgio Evangelisti denominata “Gente dell’Aria”. Evangelisti ha scritto diverse decine di libri e articoli ed è un autore di grande rilevanza. Si parte da Giorgio Evangelisti e poi ognuno trova la sua strada scegliendo altri autori e altre pubblicazioni. Non c’è che l’imbarazzo della scelta.

Per chi volesse incamminarsi nella lettura di testi divulgativi sulla storia dell’evoluzione della scienza aeronautica e dello sviluppo del progetto degli aerei suggerisco la lettura dei libri divulgativi di John D. Anderson Jr., statunitense. Questo personaggio è professore universitario di ingegneria aerospaziale e autore di testi universitari (per intenderci, quelli pieni di formule a volte indigeste). Ma è anche un efficace divulgatore. Nelle prefazioni dei suoi libri divulgativi dice chiaramente che detti libri sono destinati a chi non ha alcuna conoscenza pregressa in materia.

Io sono partito dai seguenti due testi: “*A history of aerodynamics*” e “*The Airplane: A history of its technology*”. Sono libri straordinari che si leggono come un romanzo. Ho poi seguito Anderson in tutti i suoi successivi libri, che sono numerosi ed estremamente interessanti.

In campo nazionale, mi sento di suggerire il seguente libro dell’Ing. Giulio Cesare Valdonio: “*Frecce, saette, folgori e veltri. Storia critica dei caccia italiani della Seconda Guerra Mondiale*”. Ad esso ha fatto seguito il libro: “*Alcioni, cicogne, sparvieri e picchiatelli*”. L’Ing. Valdonio era uno dei due Direttori Generali dell’Aermacchi quando io fui assunto nel 1987.

Un altro libro di grande importanza è, a mio avviso: “*Never give up - Ermanno Bazzocchi - Vita e progetti attraverso la storia dell’aeronautica italiana*”. È un’opera notevole scritta da due ingegneri dell’Aermacchi, Alessandro Neviani e Paolo Mezzanotte, che ricostruisce la vita dell’Ing. Ermanno Bazzocchi sia dal punto di vista biografico che da quello di progettista. L’Ing. Bazzocchi rappresenta la figura del progettista ideale che racchiude in una sola persona le conoscenze in campo scientifico, in quello produttivo e in quello commerciale. Vale a dire che l’Ing. Bazzocchi, quando progettava un aereo, pensava a come produrlo nel modo più economico possibile e a come venderlo. Anzi, possiamo dire che l’Ing. Bazzocchi partiva dallo studio delle necessità dei potenziali clienti e su ciò basava il suo prodotto. Nel secondo dopoguerra il maggior successo dell’Ing. Bazzocchi fu lo MB 326, addestratore con motore a turbogetto che replicava per l’allievo ciò che avrebbe trovato nei velivoli da caccia di quel periodo.

Questa familiarità tra velivolo da addestramento al volo e velivolo reale da combattimento portò l’Aeronautica Militare Italiana ad abbandonare il velivolo da addestramento per eccellenza, il monomotore ad elica T6, e a sostituirlo con lo MB

326. Ciò avvenne a partire dal 1962, data della sua consegna alla scuola di volo di Galatina, vicino Lecce. Iniziò così l'addestramento degli allievi ufficiali piloti con il metodo definito "*jet ab initio*". Questa metodologia di addestramento convinse l'Alitalia ad adottare quattro MB 326D, opportunamente configurati per l'impiego civile, presso la sua scuola di volo ospitata presso l'Aeroporto Militare di Brindisi ed operante dal 1963 al 1967.

Ancora una volta torniamo alla centralità di Brindisi e del suo Aeroporto. Lo MB 326 fu un grande successo commerciale che rese famosi nel mondo sia l'Aermacchi che l'Ing. Bazzocchi. Il suo degno successore, lo MB 339, oltre ad addestrare i piloti, porta nel mondo l'eccellenza italiana dell'acrobazia aerea con la Pattuglia Acrobatica Nazionale.

A conclusione di questa Prefazione desidero rinnovare il mio più profondo e sentito ringraziamento a Gianfranco Perri per avermi dato la possibilità di esprimere i miei ricordi, le mie esperienze e i miei interessi culturali. Spero vivamente di aver aperto nel lettore uno spiraglio da cui iniziare l'avventura dello studio dell'affascinante storia aeronautica.

Conoscere la storia non significa vivere di "passato" o di "ricordi" ma di essere pienamente consapevoli delle nostre origini, da dove siamo venuti. Solo così ci possiamo sentire "a casa nostra" nel mondo e possiamo vedere ciò che il futuro ci pone davanti senza che questo ci possa spaventare. Perché il futuro è il "sequel" del film della nostra vita e pertanto non c'è motivo di esserne intimoriti.

Buona lettura del libro di Gianfranco Perri e auguri per la vostra avventura nel meraviglioso mondo dell'Aeronautica e della sua storia.

Claudio Vinciguerra

L'aeroporto militare di Brindisi

racconti, storie e aneddoti, di guerra e di pace

Sono nato nel 1951 ed appartengo, pertanto, alla prima fortunata generazione italiana che è vissuta senza dover conoscere in prima persona le vicissitudini delle guerre. Delle cose militari, invece, conservo numerosi ricordi infantili e giovanili, giacché mio padre, Settimio Perri, militare lo è stato di professione durante quarant'anni, Sottufficiale dell'Aeronautica Militare in servizio per trent'anni presso l'Aeroporto militare di Brindisi Orazio Pierozzi¹, dal 1943 al 1° gennaio del 1974, giusto l'anno della mia laurea al Politecnico di Torino.

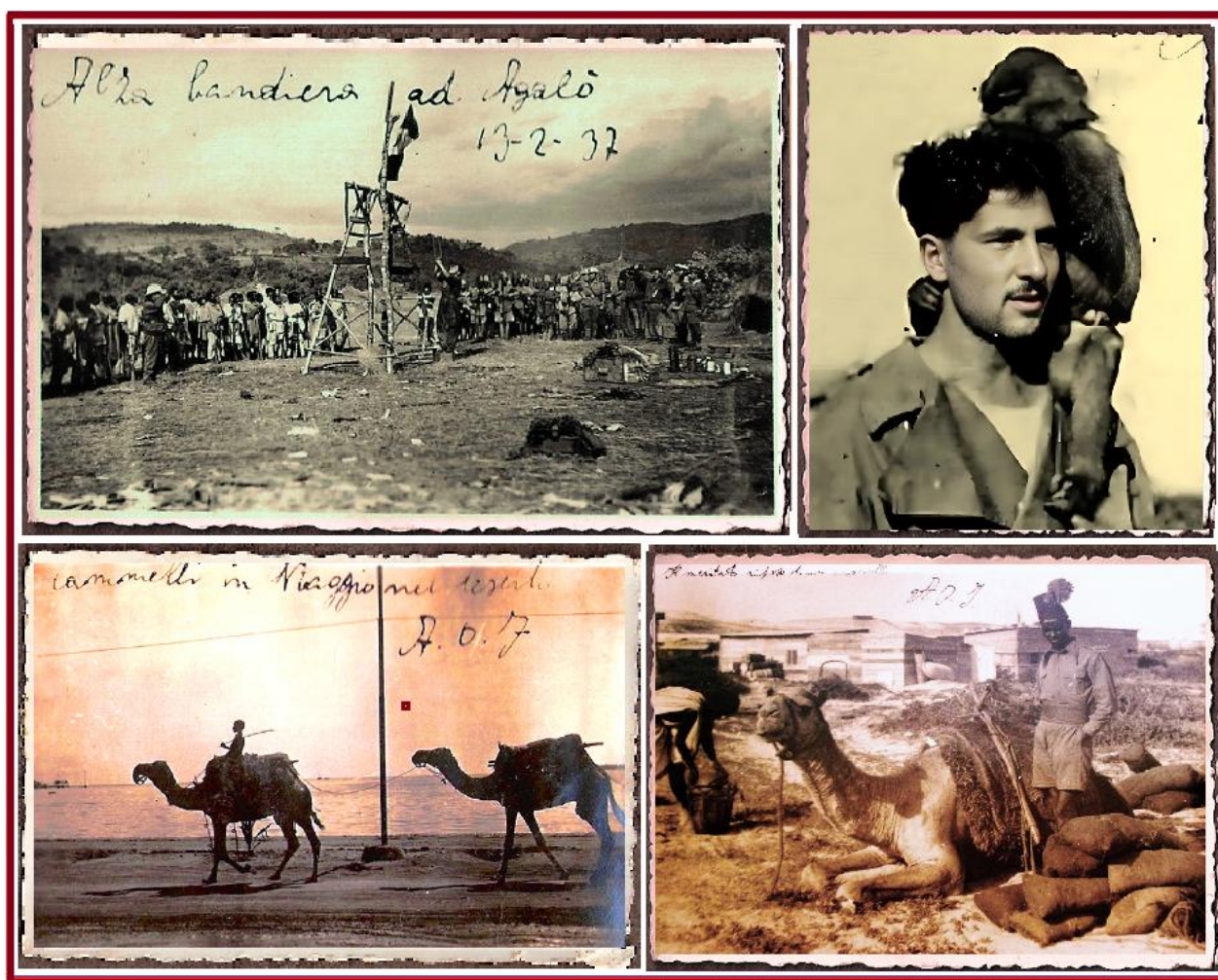


Di ricordi dell'aeroporto militare di Brindisi, naturalmente, ne conservo parecchi, legati alle mie tante visite effettuate durante vari anni accompagnato da mio padre o assieme ad amici figli di qualche suo collega con i quali frequentavo le installazioni presenti all'interno del recinto aeroportuale destinate anche ai civili. Tanti altri ricordi, invece, li conservo perché legati ai racconti di mio padre, sia quelli relativi agli anni di servizio in tempi di pace e sia quelli di guerra: non che di questi ultimi a lui piacesse particolarmente raccontarmene, anzi tutt'altro. Non era infatti molto propenso a parlarmi dei suoi trascorsi in guerra e lo fece solo in sporadiche occasioni, brevemente e perlopiù in riferimento a qualche episodio di carattere più emblematico o iconico che propriamente d'azione militare.

¹ PERRI G. *Nel 1916, 100 anni fa, nacque l'Idroscalo di Brindisi* – Senza Colonne News, 4 novembre 2016

Come quando con fare divertito mi raccontò di come fu che partì “volontario” per l’Etiopia: stando in servizio all’aeroporto di Capodichino, un bel giorno gli fu comunicato che il suo Gruppo, il 39°, al mattino seguente – primi di ottobre 1936 – avrebbe partecipato ad una “esercitazione” speciale. E così, all’alba, tutti al porto, tutti a bordo e via... verso Sud. Primo, secondo, terzo e quarto giorno: navigazione. Poi, al tramonto del quinto giorno: terra! Ma non si sbarca, si resta alla fonda per trascorrere la notte. Dove? A Porto Said, di fronte all’imboccatura del Canale di Suez. Il 14 ottobre inizia l’attraversamento e poi, molto lentamente, giù lungo tutto il Mar Rosso, con scalo e sosta ad Asmara e poi con approdo e sbarco, il 30 ottobre, a Gibuti. Per mio padre quella “esercitazione” sarebbe durata ben sedici mesi, fino al marzo 1938, ed al rientro in Patria avrebbe scoperto, dall’attestato con medaglia solennemente ricevuti, d’aver partecipato come “volontario” alle operazioni di guerra in Etiopia.

(In coda a questo capitolo, riporto alcune Note sul servizio di mio padre in Etiopia)



Dall’album fotografico di Settimio Perri: AOI 1936-1938

Oppure, quando mi raccontò che – credo fosse l’anno 1942 – mentre con un gruppo di suoi colleghi era a prendere un caffè, tutti seduti intorno a un tavolino del bar del circolo sottufficiali dell’aeroporto di Treviso, alla radio accesa a gran volume venne letto il “Bollettino di guerra N°...” Terminato l’annuncio radiofonico, dopo qualche istante si avvicinò al tavolino un tenente della Milizia accompagnato da un altro miliziano e con fare altisonante rimproverò tutti i Sottufficiali aeronautici del gruppo con cui era seduto mio padre per non essersi alzati e non essersi messi sull’attenti mentre si annunciava il bollettino di guerra: sembra che a quel tempo si usasse farlo. Ebbene, il maresciallo che era tra i seduti intorno al tavolino, senza neanche alzarsi, dirigendosi ai miliziani disse, più o meno: “Per vostra informazione, l’azione declamata nel bollettino di guerra appena trasmesso dalla radio, si è svolta durante questa notte, in prossimità dell’alba, e dei militari italiani protagonisti della stessa, ben quattro siamo seduti intorno a questo tavolino, dopo essere rientrati in volo due ore fa... È questo il modo in cui Noi, abbiamo onorato quel bollettino di guerra.”

O come la volta in cui mi volle confidare di essersi dichiarato ammalato per evitare di dover partecipare alla cerimonia del giuramento alla Repubblica, che era stata indetta dopo i risultati del referendum del 2 giugno 1946: non certo perché non intendesse riconoscere e rispettare la nuova Repubblica, anzi tutt’altro, ma solamente perché, d’accordo con i suoi principi, nella vita “si giura solo una volta” e lui, nel suo dovuto momento, aveva già giurato di mantenere “per sempre” fedeltà alla corona.

La maggior parte dei racconti di mio padre militare, invece, da bambino curioso quale ero, in più d’una occasione li captai dalle sue varie simpatiche conversazioni aneddotiche intrattenute a casa con i colleghi, magari intorno a una tavola ben bandita e di fronte a un buon bicchiere di vino, rigorosamente rosso e di Brindisi.

Anche mia madre raccontava episodi di guerra aerea a Brindisi, ma naturalmente da tutto un altro punto di vista, dal punto di vista di chi, come in tanti tra i civili brindisini, le azioni militari aeree le aveva solo subite sottoforma di bombardamenti dall’alto. Raccontava dell’origine di quella tomba, molto suggestiva, e molto impressionante agli occhi di noi bambini, che nel cimitero di Brindisi era stata eretta a ricordo della morte tragica di una giovane ragazza brindisina mentre in casa assisteva ad un bombardamento aereo austriaco nel corso della Prima guerra mondiale² e, soprattutto, raccontava di quando, ventenne, sfuggì rocambolescamente al bombardamento della casa dei suoi nonni materni. Ecco, in sintesi, quel racconto.

Era la notte tra il 7 e l’8 novembre del 1941, quando si consumò il più potente e distruttivo degli attacchi aerei subiti dalla nostra città nel corso della Seconda guerra mondiale. L’incursione inglese iniziò a mezzanotte circa e si protrasse per diverse ore,

² PERRI G. *Il 1° giugno 1915 Brindisi soffrì il primo bombardamento aereo della sua storia* – Archivio storico Brindisino VI, 2025

con attacchi a più riprese condotti da varie formazioni di bimotori provenienti da Malta, con l'obiettivo di smantellare le fortificazioni del porto e la base navale ubicata adiacente al castello svevo.

Fu per questo che proprio l'area compresa tra via Sant'Aloy, via Cittadella, largo Della Volta e via De Sanctis, subì i danni maggiori e fu quasi tutta rasa al suolo, così come lo testimoniano le numerose fotografie che furono scattate al mattino seguente. E purtroppo, ci furono anche varie decine di vittime e centinaia di feriti civili.

Mia madre, Albina Perri, a quel tempo abitava con i suoi nonni materni, Vito De Marco e Cosima Pati, nella loro casa sita in via Sant'Aloy, ad angolo con via Lucio Sacrano. Quella notte a mia madre sembrò che l'intensità dei bombardamenti crescesse via via sempre più, molto di più del solito – era infatti quello l'ennesimo bombardamento aereo notturno che subiva la città – e dopo qualche insistenza, già trascorsa da più di un'ora la mezzanotte, riuscì a convincere i nonni ad abbandonare la loro casa per andare a rifugiarsi in quella dei suoi genitori, nella vicina via Rodi.

Faceva molto freddo e così, completamente avvolti nei cappotti e negli scialli, tutti e tre uscirono di casa ed attraversarono la strada per raggiungere il marciapiedi che era sul lato opposto. Erano trascorsi solo pochi istanti, ed ancor prima di essersi allontanati, una bomba centrò in pieno la loro casa facendola crollare completamente lasciando in piedi solo la facciata.

Risalendo via Santa Aloy, giunsero all'angolo con via Cittadella, in prossimità del cancello d'ingresso alla base della Marina Militare, dove era posizionata la garitta con dentro la sentinella che era al suo posto nonostante l'infuriare dei bombardamenti. Videro l'anziana signora che abitava a pochi metri da quell'angolo – al piano rialzato dell'edificio con gli archi, che tuttora affaccia su via Santa Aloy – che dalla sua finestra socchiusa chiamava il soldato di guardia ingiungendogli di venir fuori dalla garitta e di rifugiarsi nel portone del suo edificio, che era molto più solido e un po' meno esposto alle bombe. La sentinella non volle muoversi e la signora dopo ripetuti quanto inutili richiami, scese per strada, andò alla garitta e materialmente trascinò il soldato fuori fino a farlo rifugiare nel portone dell'edificio. Non ricordo il nome di quell'anziana signora, né mai ascoltai quello del soldato, però ricordo bene che mia madre raccontava che al mattino seguente quella garitta apparve completamente distrutta: era stata centrata da una bomba.

Dopo quella terribile notte, circa l'80 per cento della popolazione civile di Brindisi si trasferì nei più tranquilli paesi vicini della provincia: molti, come la famiglia di mia madre, a Mesagne. Sono tristemente sintomatici del clima che regnava in città quell'8 novembre 1941, alcuni dei registri di classe redatti dalle maestre e dai maestri che si recarono a scuola quella fatidica mattina: - Maria Franco, di 26 anni: “La scuola è vuota. Le famiglie sfollano verso paesi più sicuri. Nessuna presente delle 25

frequentanti. Il Provveditore, da poco giunto in città, ha parlato a noi tutti dell'ora terribile che si attraversa..." - Luigi Pigna, di 31 anni: "La scuola è completamente vuota in quanto tutte le famiglie sono costrette a sfollare. Per misure economiche di combustibile, il Ministro ha protratto le vacanze fino al 18 gennaio. Dei 51 iscritti una decina frequentano perché gli altri si sono riversati nei comuni vicini..." - Matilde Musaio Valletta, di 32 anni: "La disastrosa incursione aerea, durata quasi cinque ore, ha fatto spopolare la città. La scuola è deserta. Le ripetute incursioni aeree hanno fatto sì che tutti sfollino. Dove potremo rintracciare i nostri piccoli...?"

Ed ecco adesso alcuni dei racconti captati a mio padre, ordinati d'accordo con la sequenza cronologica dei fatti via via riferiti, a partire da quando lui, al tempo giovane Sottufficiale dell'Aeronautica Militare, pochi giorni dopo l'8 settembre 1943 si era rapportato in servizio all'aeroporto di Brindisi in adempimento degli ordini emanati dalla massima autorità aeronautica. Tempi quelli che videro Brindisi al centro di importanti eventi bellici, con il suo aeroporto – l'ultimo idrovolante civile di linea³ era decollato il 9 settembre 1943 alla volta di Ancona – divenuto fulcro di una intensa attività come base strategica di numerose missioni aeree, molte delle quali segrete, operate dalle forze aeree alleate – la RAF inglese⁴ e la USAAF americana – che l'avevano occupato militarmente denominandolo 'Campo Casale' ed operate in minima parte anche dalla residua Forza Aerea Italiana, ricostituita lentamente e tra molte difficoltà dopo l'armistizio dell'8 settembre, con Brindisi sede del re Vittorio Emanuele III e del suo governo, di fatto capitale d'Italia nei cinque mesi a cavallo tra il 1943 e il 1944.

Nei primissimi giorni in cui l'aeroporto di Brindisi era stato occupato militarmente dagli inglesi, a mio padre era stato assegnato il comando di 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 loro 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 anche per il latte, e gli commentarono qualcosa, in rigoroso 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.

³ PERRI G. *Novant'anni fa, nel 1933, l'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo, avveniristici hub internazionali* – il7 Magazine, 10 novembre 2023

⁴ PERRI G. *Nel 1944 l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF* – il7 Magazine, 22 marzo 2024

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 poté leggerne 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 ne sapevano proprio nulla di cosa volesse dire mangiar bene!”.

Nell’ottobre del 1944, gli squadroni speciali inglesi della RAF di base sull’aeroporto di Brindisi furono impegnati in operazioni SD – *Special Duty* – di rifornimento aereo a sostegno dell’Operazione Manna, l’invasione britannica per l’occupazione della Grecia meridionale, resa possibile con il ritiro dei tedeschi verso il nord. Quell’operazione della RAF fu supportata anche dall’USAAF – *USA Air Force* – con i B-24 dell’885th BS – *Bombardment Squadron* – e da pochi aerei italiani, che durante tutto il mese effettuarono dal Campo Casale di Brindisi numerose sortite sugli obiettivi greci. Raccontava mio padre, che un suo caro amico e collega, maresciallo pilota di cui non ricordo il nome, proprio in quei giorni d’ottobre 1944, giornalmente e spesso più volte al giorno, decollava con il suo aereo per raggiungere la Grecia ed attaccare le postazioni tedesche, a copertura delle missioni SD della RAF.

Quel suo amico era un accanito fumatore e puntualmente, ogni volta, alla chiamata al decollo, spegneva con due dita la sigaretta che immancabilmente aveva in bocca e la consegnava a mio padre dicendogli: “Setti..., 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, raccontava, che non sapeva per quanti giorni conservò in tasca quella mezza sigaretta, non riuscendo in alcun modo a cestinarla, tanta era la tristezza per quella perdita.

Quella missione di copertura all’Operazione Manna, per l’885° BS americano fu una delle prime effettuate dopo essersi formato sull’aeroporto di Brindisi, dove era giunto in volo da Algeri il 2 ottobre con una flottiglia di B-24 e B-17, e con anche alcuni C-47. Ed all’885° BS di base a Brindisi fu assegnato, nel dicembre di quello stesso 1944, il sergente mitragliere Ralph Cavaliere, dopo essere giunto a fine ottobre dagli States a Napoli. Ebbene, Ralph con suo zio Vincenzo, entrambi calabresi come lo era mio padre, sono i protagonisti del racconto⁵ qui di seguito riassunto.

⁵ PERRI G. *Vincenzo: lo zio calabrese che nel 1944 s’infiltrò nell’885° Squadrone Bombardieri USAAF della base segreta di Brindisi* – il7 Magazine, 12 aprile 2024

Un racconto specialmente divertente e che ha 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 bene anche tu Setti..., vero? Quando per tutto un mese con indosso un’uniforme americana veniva al mattino presto in reparto a chiederti – rigorosamente in stretto dialetto calabrese – se tu avessi ancora un po' di caffè italiano da offrirgli perché non sopportava di bere quella brodaglia di caffè americano? ...”

[In un libricino presente online, intitolato “*A tale of the 885th Bombardment Squadron*” scritto da Ralph Cavaliere, alla pagina 14 c’è il capitolo ‘Zio Vincenzo’. Quando l’ho letto e poi riletto con attenzione, non ho avuto più alcun dubbio: incredibile, ma vero, era proprio lui; lo zio Vincenzo era “il calabrese che con indosso un’uniforme americana, che in aeroporto andava ogni mattina a trovare il suo paesano – mio padre – per bersi una tazza di buon caffè italiano”. L’autore del libricino, Raffaele – Ralph – Cavaliere, 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 qualche anno fa, certamente sarei andato a visitarlo, credo che anche a lui avrebbe fatto piacere.]

Giunto il 10 dicembre 1944 alla base di Brindisi, a Ralph fu assegnata una tenda – la 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 al cui equipaggio Ralph era stato destinato: sigla 42-94919Q, detto ‘*Smokey*’ tutto dipinto di nero per mimetizzarsi meglio durante le missioni segrete notturne. Non avrebbe 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 andare a visitare il suo paesino calabrese di nascita, Mendicino, in provincia di Cosenza.

Verso la fine di gennaio, Vincenzo Cavaliere, lo zio del mitragliere di coda Ralph con cui si era incontrato a Natale in Calabria, 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 americana non fu più la stessa. Lo zio aveva portato con sé una valigia di cartone stracolma di prelibatezze calabresi: soppresate col peperoncino, formaggi d’ogni tipo, fichi secchi, sanguinacci e quant’altro, con, ovviamente, qualche bottiglia di vino rosso.

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 durante 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 indossò felice la sua divisa "GI" ma aveva bisogno di scarpe, le sue erano entrambe bucate. 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 magazziniere denunciò la situazione al capitano di servizio, avanzando il sospetto che Ralph potesse star trafficando nel fiorentino mercato nero locale. Il capitano allora chiamò il mitragliere, 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.

E Ralph, messo alle strette, raccontò la verità e il capitano, 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, che dai cantinieri brindisini erano molto gradite ed erano preferite al denaro come mezzo di scambio.

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 seguito, per zio Vincenzo tutto scorreva liscio e senza inconvenienti, finché un bel giorno il KP – *Kitchen Police* – lo riconobbe in divisa “GI” nella mensa della base, in fila per prendere la colazione. Scoppiò un finimondo per almeno un quarto d’ora, e tutti in fila ad aspettare con pazienza la fine del diverbio: il KP, incavolato, impedì di far 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 poi, neanche tanto buono".

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, a 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 alla loro routine...»

Siamo nei primissimi anni '50 e la guerra era già lontana, gli inglesi e gli americani non occupavano più l’aeroporto di Brindisi e l’attività aerea civile era ripresa con regolarità con la nuova compagnia di bandiera Alitalia che nel maggio del 1947 aveva ripristinato la linea Brindisi-Roma-Brindisi. Stesso anno 1947 in cui a Brindisi fu destinato l’83° Gruppo Soccorso Aereo con idrovolanti CANT-Z 506. Poi, con l’entrata nel 1949 dell’Italia nella NATO, arrivarono in dotazione all’aeroporto militare di Brindisi i primi aerei americani per armare la ricostruita Aeronautica Militare: tra il 15 e il 18 settembre 1950 la portaerei americana Mindoro sbarcò i primi 40 aerei Curtiss Helldiver 52-C e nel giugno del 1952 dalla portaerei americana Corregidor furono sbarcati i primi aviogetti da caccia a reazione F-84G Thunderjet.

Qualche anno dopo (1956-57), era una fredda sera invernale e, già sul tardi, a casa eravamo in procinto di andare a dormire quando bussarono al campanello del portone. Una campagnola dell’Aeronautica Militare veniva a prendere mio padre per portarlo in aeroporto: non era una situazione d’emergenza, disse il sottocapo a mio padre, ma il tenente di picchetto lo aveva inviato per vedere se poteva andare, perché c’era bisogno di soccorrere un aereo cargo sudafricano che, dopo aver fatto scalo per fare rifornimento, aveva difficoltà per decollare e a quell’ora solo mio padre avrebbe potuto coordinare i mezzi e gli uomini di cui c’era bisogno per risolvere la situazione.

Era accaduto che all'aereo gli si era sgonfiata una ruota e, dato che era a pieno carico, per poterla gonfiare era indispensabile ricorrere ad uno speciale martinetto idraulico che alimentato da un potente compressore era in grado di sollevare l'aereo. Niente di speciale quindi, ma l'effettiva particolarità mio padre l'avrebbe scoperta solo in seguito, e non prima d'aver esternato le sue perplessità circa la fondatezza dell'invocata urgenza per cui l'avevano scomodato a quell'ora: in fondo, pensò, quell'aereo sarebbe anche potuto partire dopo qualche ora, quando all'alba sarebbe stato comunque disponibile il personale militare preposto per quell'operazione.

Ebbene, mentre sulla pista coordinava l'operazione per far giungere il martinetto, il compressore, gli operatori e quant'altro, per almeno due o tre volte mio padre vide scendere dall'aereo uno dei membri dell'equipaggio con una grossa busta nera di plastica chiusa ermeticamente, chiedendo dove poterla buttare. Poi, finalmente, trascorsa poco più di un'ora, l'operazione ebbe termine con successo.

A quel punto il pilota – era inglese – chiese di vedere mio padre per ringraziarlo personalmente. Lo fece molto calorosamente e avendo notato che mio padre fumava, gli volle offrire una stecca delle sue sigarette. Quindi, gli confidò che trasportava un carico molto speciale e molto delicato, motivo per cui ogni ulteriore ritardo sarebbe stato molto grave: stava trasportando nientemeno che un centinaio di scimmie, naturalmente vive, ed in quelle condizioni quelle povere bestiole non potevano resistere molto, tant'è che ogni mezz'ora circa ne moriva una.

Incredibile ma vero, e così mio padre poté sentirsi rinfrancato e ben lieto di aver dovuto sopportare quella scocciatura. Non solo: mio padre raccontava che per qualche anno, due o tre volte l'anno, ogni qual volta quel pilota inglese procedente dal Sudafrica faceva scalo a Brindisi, lo cercava per salutarlo e, immancabilmente, gli regalava una stecca di quelle sue ottime sigarette.

Ed ecco anche una simpatica appendice: dopo la pubblicazione della prima edizione di questo mio volume, mi è stata segnalata la copertina della Domenica del Corriere del 24 febbraio 1957, e qui la riproduco. Sarà stato proprio quello stesso volo? Molto probabilmente sì, o forse no, ma comunque certamente uno della stessa serie. Questa la leggenda che accompagna il disegno della copertina:

«La sorpresa delle hostesses. Un DC-3, proveniente da Brindisi e diretto a Londra, è costretto ad atterrare all'aeroporto di Orly (Parigi). Credendo che a bordo ci fosse qualche ammalato, accorrevano hostesses e infermiere, appena sull'apparecchio, venivano circondate da centinaia di bertucce e macachi. Le scimmie avevano rotto le gabbie e il pilota aveva preferito atterrare temendo che con le loro acrobazie esse facessero perdere l'equilibrio all'aereo. Le donne si davano alla fuga; l'intervento di numerosi agenti costrinse poi le scimmiette a ritornare nelle loro gabbie.»

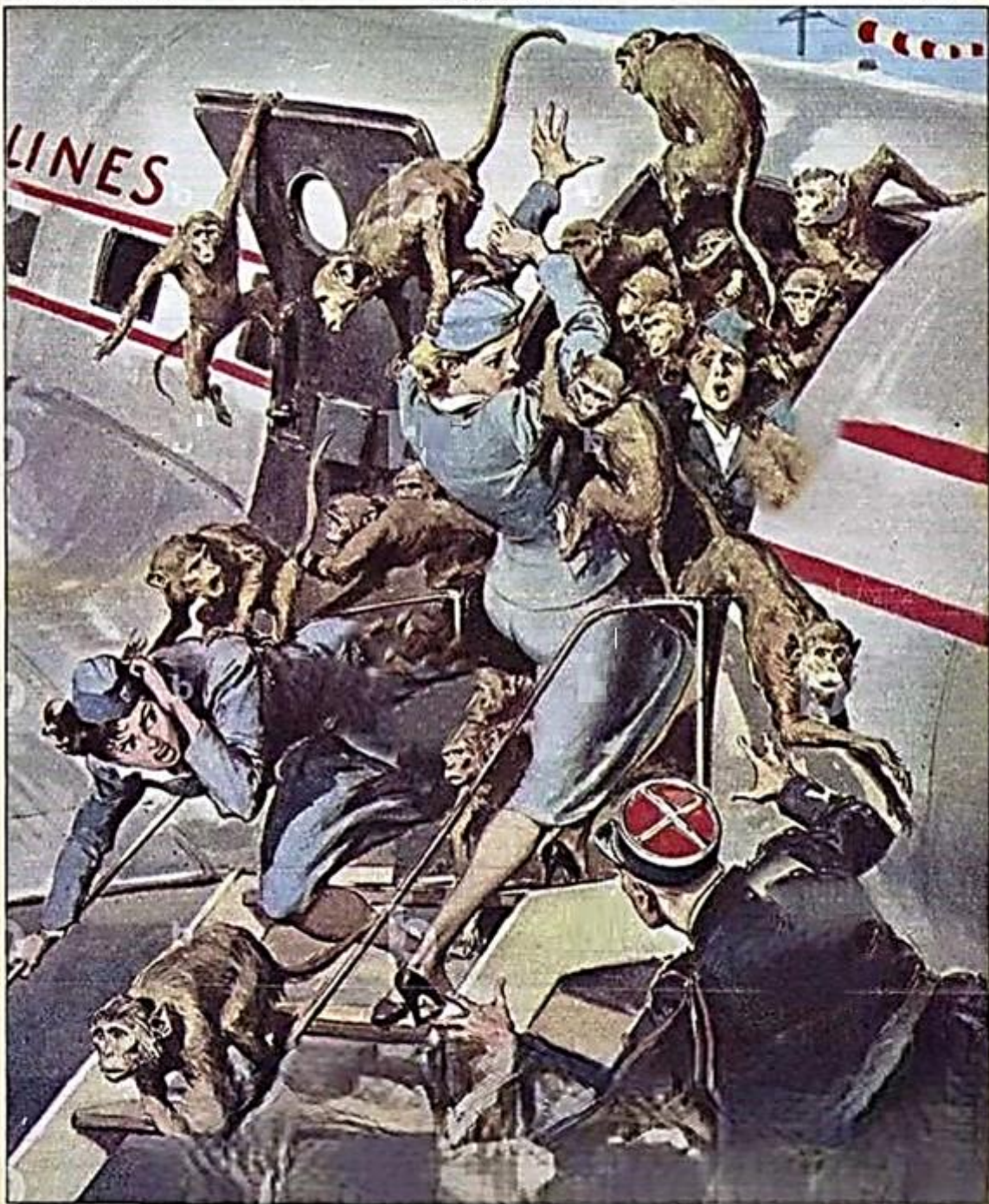
LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1400, semestre L. 750 - Estero, anno L. 2350, semestre L. 1250

Anno 59 — N. 8

24 Febbraio 1957

L. 30.—



La sorpresa delle hostesses. Un DC-3, proveniente da Brindisi e diretto a Londra, e costretto ad atterrare all'aeroporto di Orly (Parigi). Credendo che a bordo ci fosse qualche ammalato, accorrevano hostesses e infermiere, appena sull'apparecchio, venivano circondate da centinaia di bertucce e macachi. Le scimmie avevano rotto le gabbie e il pilota aveva preferito atterrare temendo che con le loro acrobazie esse facessero perdere l'equilibrio all'aereo. Le donne si davano alla fuga; l'intervento di numerosi agenti costrinse poi le scimmiette a ritornare nelle loro gabbie.

Il 19 novembre 1956, poco dopo mezzogiorno, un uragano proveniente dal mare investì in pieno Brindisi. La sua durata fu di soli alcuni minuti, che bastarono però per sconvolgere gli abitanti e abbattere numerose abitazioni e varie altre strutture.

Una zona molto colpita fu quella del parco della rimembranza e in pieno centro crollarono alcune parti dei tetti della scuola elementare Perasso e dell'istituto commerciale Marconi, e fu danneggiata anche la cupola del teatro Verdi.

In alcune altre parti della città, i danni del ciclone erano stati rilevanti, soprattutto per le abitazioni vetuste di San Pietro degli Schiavoni, e l'amministrazione comunale dovette provvedere alla sistemazione d'emergenza per le circa cento famiglie rimaste senza tetto, erogare sussidi per i cittadini più colpiti e richiedere agli organi governativi competenti di riparare i danni agli edifici pubblici, a quelli scolastici in particolare.

In periferia, qualche stabilimento vinicolo soffrì danni seri e due edicole furono spazzate via: quella di Cosimo Silvestro al centro città, l'altra di Mario Barba al Casale. Anche al Casale, infatti, il ciclone si sentì con forza, specialmente in prossimità dell'aeroporto.

Ed io ricordo bene che mio padre, quel giorno in regolare servizio presso l'idroscalo dell'aeroporto, ci raccontò che assieme a tutti gli altri colleghi presenti, alle prime forti ventate si era rifugiato nella piccola struttura in muratura che era addossata a uno dei grandi hangars metallici, gli hangars Savigliano, senza che ci fosse stato il tempo di chiudere completamente le pesanti porte metalliche scorrevoli dell'hangar.

Poi, dopo qualche minuto, tutti videro con timorosa incredulità l'intera enorme pesante struttura metallica dell'hangar sollevarsi di vari centimetri da terra e quindi fragorosamente ricadere intera su sé stessa, scuotendo paurosamente il tutto. Per fortuna i danni provocati da quell'insolito fenomeno non risultarono essere ingenti, ma per tutti i presenti, l'impressione fu tanta.

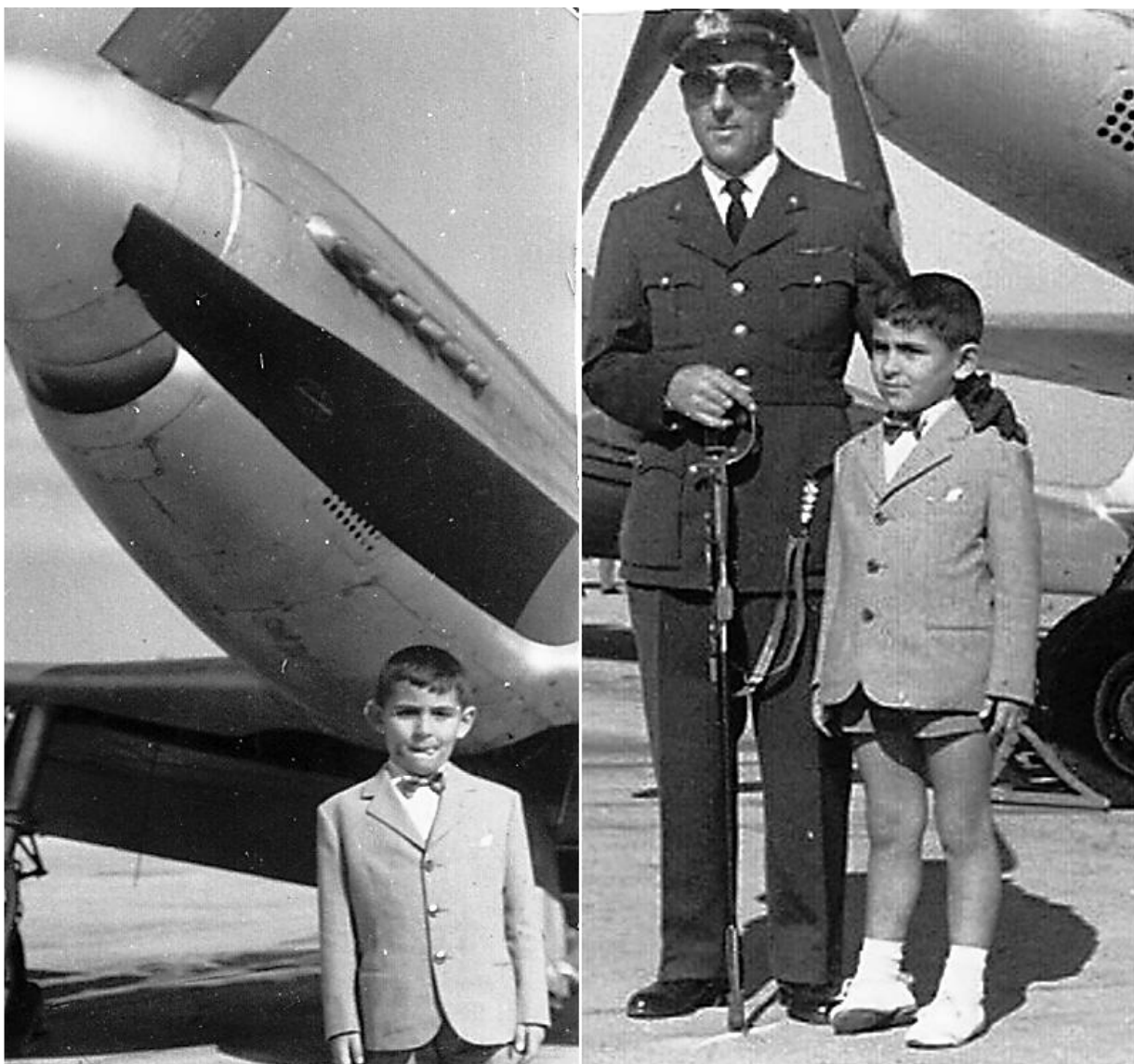
Il 28 marzo 1958 – giorno dell'anniversario 35 della fondazione dell'arma aeronautica, fu giorno di festa per tutti gli aviatori militari, celebrato in tutta Italia con varie cerimonie e manifestazioni – avevo sei anni e mezzo, frequentavo la seconda elementare e, come già accaduto negli anni precedenti, mio padre mi portò con sé in aeroporto. Ci recammo molto di buon'ora assieme al mio carissimo zio Claudio, fratello minore di mio padre ed anche lui sottufficiale dell'Aeronautica in servizio all'aeroporto militare di Brindisi.

Mio zio, ben diversamente da mio padre, era tutt'altro che un tipico militare serio e neanche severo, anzi era proprio tutta un'altra cosa. Pur essendo un ottimo

sottufficiale, il suo carattere gioviale lo portava ad esternare sempre un atteggiamento allegro e scherzoso che lo rendeva carismatico tra tutti coloro che avevano modo di conoscerlo: in famiglia, tra gli amici ed anche in servizio.

Quell'anno in particolare, per me quel giorno di festa sarebbe stato molto diverso dagli altri: quel giorno, infatti, feci il primo volo della mia vita, con mio padre, su un aereo militare ad elica – *Mustang P-51D* – un monoplano biposto pilotato dal suo collega e caro amico, il maresciallo Leonardo Ammaturo. Erano coetanei e finanche, perlomeno agli occhi miei e forse per effetto dell'identica divisa che entrambi indossavano, si assomigliavano.

Per me, naturalmente, un'emozione indescrivibile, sia per il volo in sé e sia per l'incredibile vista panoramica della città e del suo magnifico porto: indimenticabile!



Con mio padre il giorno del mio primo volo - Aeroporto di Brindisi 1958



Con mio zio Claudio il giorno del mio primo volo - Aeroporto di Brindisi 1958

«Il maresciallo Leonardo Ammaturo è stato un pilota eccezionale, un eroe pluridecorato. Nacque a Brindisi il 16 agosto del 1917 e, patito del volo fin da giovane, si arruolò in Aeronautica.

Appena scoppiata la Seconda guerra mondiale, con il suo reparto del 35° Stormo di base a Brindisi, prese parte a una sessantina di missioni indirizzate a sganciare bombe sul confine greco-albanese, accumulando ottomila ore di volo complessive. Il 28 gennaio 1941, nell'ennesima operazione aerea, a bordo di un bombardiere *Cant-Z 1007bis*, Ammaturo volava come copilota del sottotenente Nicolò Ainis, con il radiotelegrafista Edo Giordano ed altri tre membri dell'equipaggio.

Compiuto l'obiettivo sopra una base militare nemica, sulla via del ritorno l'aereo italiano si ritrovò al centro di una tempesta di fuoco scatenata da sei velivoli greci ed altrettanti *Spitfire* inglesi. Numerose micidiali raffiche centrarono l'aeroplano italiano uccidendo quattro degli uomini dell'equipaggio, mentre Ainis e Ammaturo riuscirono, pur feriti, a lanciarsi con il paracadute e furono fatti prigionieri dai greci.

L'Ufficiale fu ricoverato in ospedale e vi rimase fin quando fu liberato dalle truppe italiane che dopo alcuni mesi riuscirono ad occupare la Grecia. Ammaturo, invece, dopo tre mesi di prigionia, fu consegnato agli inglesi che lo trasferirono in India, dove rimase prigioniero cinque anni e mezzo.



Ricordava Leonardo che quando, scendendo dal cielo di Vojussa con il suo paracadute, vide che uno dei caccia greci gli volava intorno, temette che il pilota lo avrebbe finito con una raffica. Al contrario, il greco, dopo averlo salutato con un cenno della mano, riprese quota. Evidentemente sotto quella divisa batteva un cuore generoso, un cuore nemico ma non assassino. Una volta ritornato in patria, nell'agosto del 1946, Ammaturo riprese il suo posto in Aeronautica, in servizio all'aeroporto militare di Brindisi per altri 28 anni, fino al giorno del ritiro, il 1° gennaio del 1974.» [Lionello Maci in “*Personaggi brindisini*” - 2001]

Sempre da bambino, un altro dei miei appuntamenti annuali accompagnando mio padre in aeroporto, era il 2 di novembre, il ‘Giorno dei Morti’. Nella cappella c’era la messa celebrata dal cappellano militare dell’Aeronautica, lo storico e carismatico don Augusto Pizzigallo, *papa Pizzicallu*.⁶ La cerimonia in aeroporto era al mattino e poi, al pomeriggio, con mio padre mia madre e mia sorella, l’immancabile visita al cimitero, a riascoltare l’omelia di don Augusto, perché in quegli anni era lui il rettore del cimitero.

Non ricordo se proprio quello stesso anno 1958, o se l’anno seguente, 1959, accadde una disgrazia: il giorno precedente – 1° novembre – era scoppiata la cabina elettrica del cimitero, probabilmente a causa del sovraccarico elettrico in vista delle numerose presenze previste per il giorno seguente.

Sciaguratamente, al momento dello scoppio, nelle adiacenze della cabina c’era molta gente perché a quell’ora, proprio lì vicino, si era formata la fila di chi doveva

⁶ PERRI G. *Quaranta anni fa ci lasciava “papa Pizzicallu” e finiva un’epoca* – Senza Colonne News e il7 Magazine, 15 aprile 2022

pagare le bollette della luce. Ci furono diversi feriti, alcuni abbastanza gravi, e perì una povera bambina – di cognome Iaccato – di soli dodici anni.

Una vera tragedia cittadina e don Augusto, inevitabilmente, ne parlò con enfasi all'omelia, commentando che da cappellano dell'aeronautica, più volte gli era toccato di dover raccogliere i pezzettini di aviatori abbattuti, ma quelle vittime civili dell'esplosione al cimitero, lo avevano colpito e rattristato ancor di più.

Ed io conservo ancora fresco il ricordo di quando la sua inconfondibile voce stentorea, proveniente dal pulpito, magnetizzava l'interesse dell'intero uditorio, e di quando – proprio in quella mia visita da bambino al cimitero – lo conobbi da vicino e mi diede scherzosamente la mano come se io fossi stato un adulto: si era fermato a salutare mio padre che lo conosceva molto bene perché, da Sottufficiale dell'Aeronautica, aveva voluto che fosse stato proprio don Pizzigallo a celebrare le sue nozze con mia madre nella chiesa di San Benedetto, nel settembre del 1947.

Certo è che, per fortuna, anche a Brindisi come nel resto d'Italia, la seconda metà dello scorso XX Secolo, a differenza della prima metà, trascorse senza che la città dovesse subire altri conflitti armati globali, potendo lentamente intraprendere la difficile e faticosa ricostruzione postbellica.

E così, anche nell'aeroporto militare di Brindisi la quotidianità a poco a poco si fu normalizzando, e con il trascorrere degli anni, superata la fase dell'occupazione angloamericana ed entrata l'Italia nel Patto dell'Atlantico Nord, si fu ricostruendo e ri-potenziando l'arma aeronautica, con l'arrivo di nuovi mezzi aerei e con il conseguente sviluppo di innovative professionalità.

Il 1° settembre 1967 fu ricostituito lo storico 32° Stormo dotato di aerei Fiat G.91 che, compiendo un'intensa attività nell'ambito dell'Alleanza Atlantica, rimase a Brindisi per quasi trent'anni, fino al 1993. A partire dal marzo 1978, inoltre, sull'aeroporto di Brindisi fecero base anche gli elicotteri dell'84° Gruppo CSAR che, destinati a compiti di ricerca e soccorso, si sarebbero alzati in volo per adempiere a importantissime missioni per 35 anni, fino al 2012.

Poi, con l'inoltrarsi del nuovo secolo e il nuovo millennio, tutto sarebbe cambiato. In data 11 settembre 2008, dallo status di "aeroporto militare aperto al traffico civile", quello di Brindisi passò allo status di "aeroporto civile appartenente allo Stato aperto al traffico civile": era stata con ciò decretata la fine del – quasi centenario – glorioso aeroporto militare di Brindisi.⁷ E per Brindisi fu la "fine di un'era".

⁷ PERRI G. *L'11 settembre 2008 cessò di esistere l'aeroporto militare di Brindisi, con 90 anni di servizio e ben 27 aviatori brindisini decorati al Valor Militare* – il7 Magazine, 1° gennaio 2021

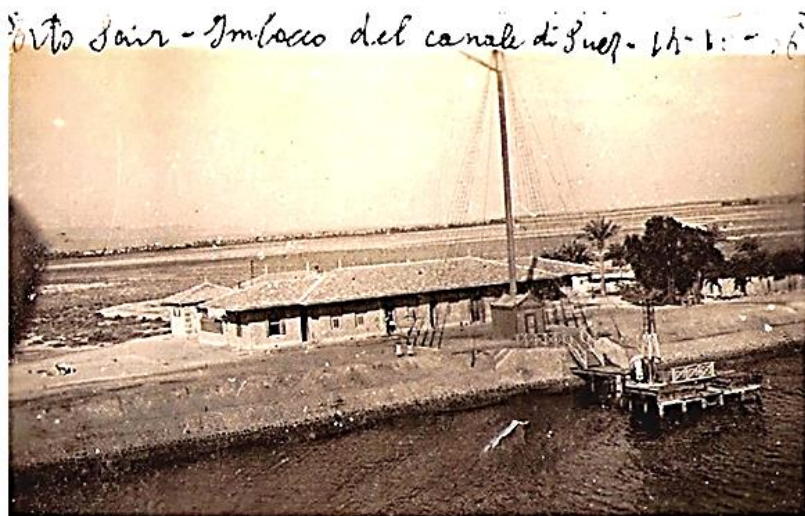
Note sul servizio di Settimio Perri in Etiopia tra il 1936 e il 1938

L'unica fonte documentale di cui dispongo circa il servizio di mio padre, l'aviatore Settimio Perri, in Etiopia, è il suo album fotografico. L'ho gelosamente conservato ed è ancora in buone condizioni con le sue all'incirca 130 immagini. A questa fonte visiva si affianca quella narrativa, recepita direttamente o indirettamente attraverso i suoi racconti: una testimonianza non vasta, per lo più limitata agli aspetti aneddotici e quasi mai a quelli strettamente militari di quella lunga esperienza, che fu pur sempre di guerra. Fortunatamente, quasi tutte le fotografie dell'album recano una didascalia manoscritta da mio padre a inchiostro di china. Perfettamente conservate, nitide ed ancora chiaramente leggibili, queste leggende conferiscono alle immagini un valore documentale speciale: non solo ricordi di gioventù, ma veri e propri frammenti di memoria, con date e luoghi che restituiscono la concretezza storica di un vissuto.

La sera del 9 maggio 1936 Mussolini proclamò la fine della guerra in Etiopia e la nascita dell'Impero italiano in Africa Orientale. In realtà parte del territorio etiope era ancora sotto il controllo delle armate etiopiche con migliaia di guerriglieri al comando dei feudatari Amhara, e così le forze armate italiane in Africa Orientale si trovarono impegnate ad affrontare una dura lotta contro i guerriglieri, in particolare nella regione del Goggiam nel governatorato dell'Amhara.

Per sostenere e consolidare la presenza italiana in Africa Orientale Italiana, oltre a 80.000 soldati, furono inviati nella nuova colonia anche 8.600 uomini dell'Aeronautica, necessari per mantenere un contingente aereo di 250 aeroplani: 35 squadriglie dislocate in quattro settori, con un totale di 160 velivoli in linea di volo ed i restanti in riparazione. Furono abbastanza rapidamente sbaragliate le ultime resistenze nella zona intorno alla capitale Addis Abeba e nelle altre regioni al di fuori dell'Amhara. Le popolazioni borana e galla e quelle musulmane, infatti, preferirono quella italiana alla dominazione amhara e finanche una parte dei feudatari amhara giurarono fedeltà al Regno d'Italia.

Per l'invio in AOI di tutti quei contingenti militari via via necessari, si impiegarono numerosi trasporti navali. In tale contesto, alcune delle navi della classe "Regioni" (Liguria, Lombardia, Piemonte, Sicilia, Toscana, Calabria, Umbria, Sannio, Sardegna) effettuarono continuamente trasporti di truppe e materiali sulla rotta Italia-AOI, così come furono attivi sulla stessa rotta in quel periodo anche altri trasporti navali (tra cui i più conosciuti transatlantici Duilio, Giulio Cesare, Vulcania e Saturnia), ma i movimenti documentati per questi ultimi non coincidono con la specifica combinazione relativa alle date e ai porti del viaggio di Settimio Perri, che sono chiaramente documentati da alcune delle fotografie appartenenti al suo album in AOI: "Fine settembre 1936 a Napoli Capodichino - 14 ottobre a Porto Said - 30 ottobre a Gibuti".



Porto Said: Imbocco del Canale di Suez - 14/10/1936



Gibuti - 30/10/1936

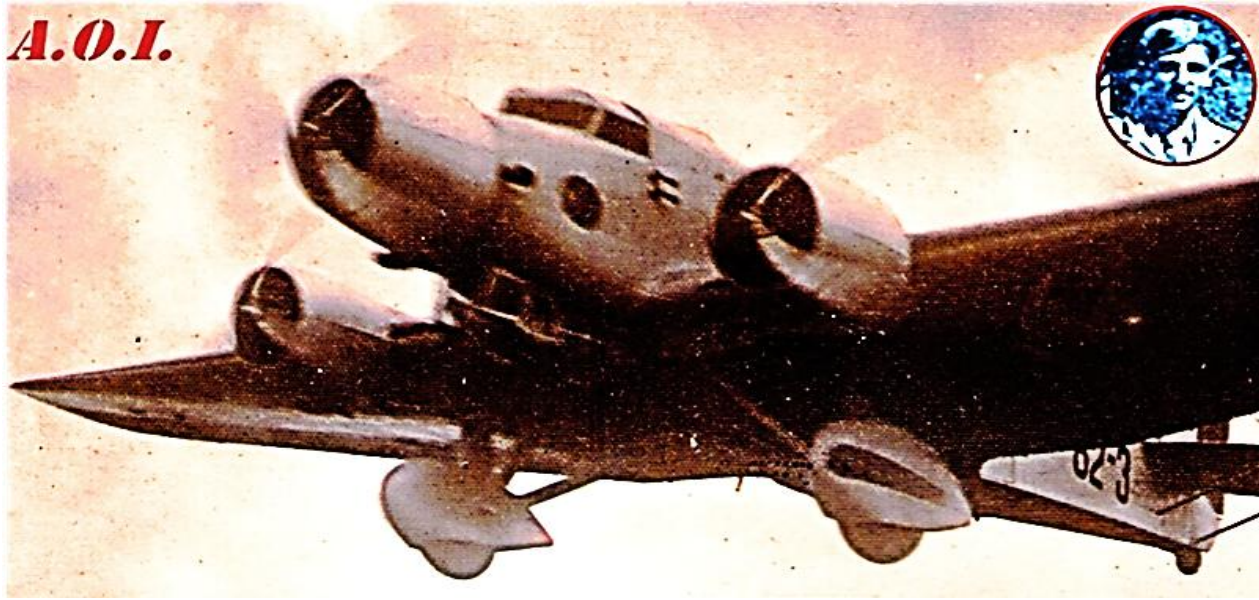
Ebbene, partendo da due delle fotografie contenute nell'album di mio padre, dopo una impegnativa ricerca, sono riuscito – credo – a scoprire quale delle tante che all'epoca erano in servizio su quella rotta, fu la nave su cui mio padre effettuò il suo viaggio di andata in AOI. Quelle due fotografie hanno le seguenti rispettive leggende: “Porto Said - Imbocco del canale di Suez 14-10-36” e “Gibuti 30-10-36”.

La nave italiana che risulta più probabile essere stata a Porto Said il 14 ottobre 1936 e a Gibuti il seguente 30 ottobre è la Regia Nave Piemonte. Lo documentano alcuni registri dei movimenti navali quando indicano che il piroscafo “Piemonte” lasciò Napoli per l'AOI all'inizio di ottobre 1936, con una rotta prevedeva la sosta obbligata a Porto Said per il rifornimento di carbone e viveri, per poi, imboccato il Canale di Suez, procedere verso la destinazione finale attraversando tutto il Mar Rosso, con un viaggio che da Port Said a Massaua e poi a Gibuti, d'accordo con gli standard dei viaggi navali dell'epoca, richiedeva in genere tra 6 e 10 giorni, a seconda della velocità del mezzo e delle condizioni atmosferiche. L'arrivo a Gibuti il 30 ottobre, pertanto, è compatibile con una sosta a Port Said intorno al 14 ottobre e una partenza da Napoli nei primi giorni di quello stesso mese, per un viaggio che allora richiedeva tipicamente da 20 a 25 giorni in tutto, inclusa la sosta a Port Said per i rifornimenti.

La nave “Piemonte” - ex “Minnedosa” - di tsl 15.209, effettuò in totale 16 viaggi in AOI. Era stata costruita nel 1918 dalla Barclay Curle & Co di Glasgow e, acquistata nell'aprile del 1935 dall'Italia, in agosto 1935 fu consegnata alla Società Italia di Navigazione che a sua volta, nel dicembre del 1936, la trasferì al Lloyd Triestino. Nel corso della Seconda guerra mondiale, a Messina, venne silurata e danneggiata nel 1942 e poi bombardata e parzialmente affondata nel 1944. Rimessa a galla fu infine, nel 1949, smantellata a La Spezia.

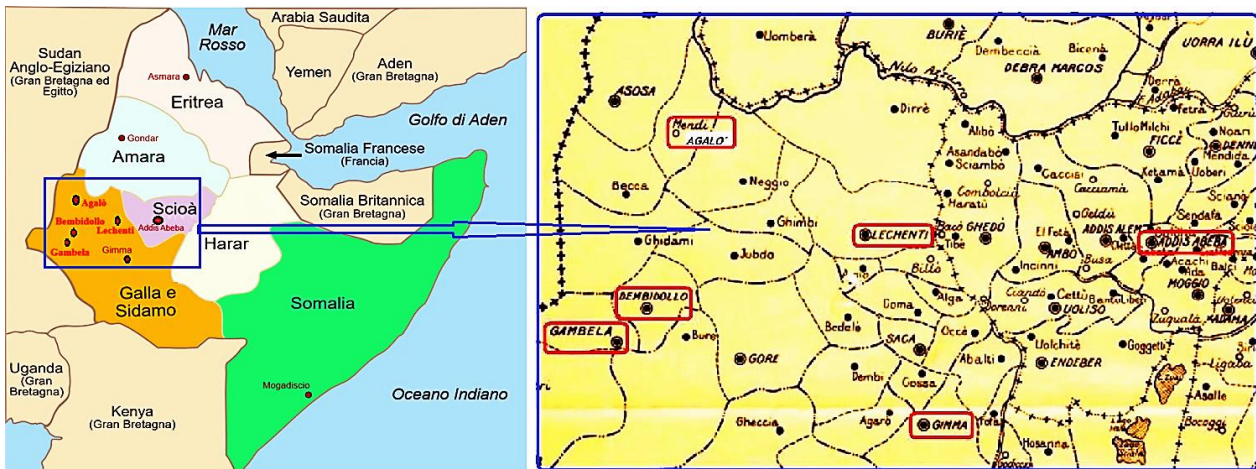


Nave "Piemonte"



In quanto alla permanenza durata all'incirca un anno e mezzo - tra 1° novembre 1936 e marzo 1938 - di mio padre in Etiopia, il suo album fotografico documenta, tra molto l'altro, la sua appartenenza al 39° Gruppo della Regia Aeronautica, grazie ad una bella fotografia scattata il 25 novembre 1937 in Addis Abeba, che riproduce un gruppo di 26 aviatori ai piedi di un aeroplano Caproni Ca.133. Questa la leggenda della foto: *“Ricordo del personale del 39° Gruppo Addis Abeba 25-11-37”*.

Poi, oltre alle frequenti prolungate soste in Addis Abeba, sono chiaramente documentati dalle foto con le rispettive date, anche alcuni degli altri luoghi, i campi aeronautici, in cui mio padre prestò servizio, la cui localizzazione ho riportato sulla cartina geografica dell'AOI: Gimma (giugno, luglio, agosto e settembre del 1937) – Aggallò (dal 8.1.37 al 13.2.37) – Lechenti (13.2.37, 25.5.37 e 15.2.38) – Gambela (5.12.36 e 18.12.36) e Dembidollo (6.3.37).



AOI (1937-1940)

Il 39° Gruppo della Regia Aeronautica fu attivo in Africa Orientale Italiana tra il 1935 e il 1939, come parte di uno Stormo BT (Bombardamento Terrestre). Negli anni 1936, 1937 e 1938 il Gruppo, dislocato in Etiopia, operava principalmente dalle basi di Addis Abeba e Dessié, come parte fondamentale della presenza militare italiana nella nuova colonia.

In quel periodo, che seguiva alla guerra d'Etiopia ufficialmente chiusa nel maggio 1936, si realizzarono numerose e sistematiche operazioni di consolidamento e controllo del territorio, ragion per cui durante lo stesso 1936, per riorganizzare le forze, il Gruppo ricevette successivi rinforzi, soprattutto di aviatori già addestrati su velivoli compatibili con quelli che con più frequenza si sarebbero impiegati, come i Caproni Ca.133 e Ca.101 bis, o i Savoia-Marchetti SM.81.

Napoli fu uno dei principali porti d'imbarco per il personale militare diretto in Etiopia, ed incluso per molti aviatori della Regia Aeronautica, che da lì salparono a bordo delle numerose navi che tra il 1935 e il 1936 partirono con destinazione Porto Said, Asmara e Gibuti, il porto africano logisticamente più indicato per poter raggiungere Addis Abeba.

In quegli anni in cui il 39° Gruppo, come anche altri reparti dell'Aeronautica, svolgeva compiti di sorveglianza, trasporto e supporto alle truppe di terra, l'aeroporto di Addis Abeba era infatti uno dei principali snodi logistici per le operazioni italiane, giacché la Regia Aeronautica giocava un ruolo chiave nel mantenere il dominio aereo e nel contrastare eventuali insurrezioni locali.

Il 39° Gruppo, che rispondeva al Comando Aeronautica A.O.I. con sede ad Asmara a carico del generale del Generale Mario Ajmone-Cat figura chiave nella gestione delle operazioni aeree in Etiopia, era composto da piloti, osservatori, tecnici e personale logistico, e contava con la presenza bilanciata di ufficiali e sottufficiali esperti e di giovani aviatori, per così meglio garantire la realizzazione di operazioni necessariamente continue in un ambiente decisamente difficile.

La composizione del 39° Gruppo comprendeva principalmente i seguenti velivoli:

- *Caproni Ca.133* (nelle foto), *Ca.101 bis* e *D/2*: bombardieri trimotori, lenti ma robusti, adatti all'ambiente coloniale.
- *Savoia-Marchetti SM.81*: bombardieri più moderni, introdotti nel 1936 per rafforzare la linea di volo.
- *Fiat CR.20*: caccia biplani, strutturalmente inadatti al teatro africano ma comunque impiegati.
- *IMAM Ro.1* e *Ro.37*: da ricognizione e attacco al suolo, con buona autonomia e con capacità di operare da piste rudimentali.

Dalla fine del 1936 il Gruppo non era più impegnato in operazioni di conquista, e svolgeva principalmente missioni di consolidamento e controllo. Specificamente:

- *Ricognizione aerea*: mappatura del territorio, rilevamenti cartografici e monitoraggio delle vie di comunicazione.
- *Supporto alle truppe di terra*: bombardamenti tattici e spezzonamenti contro gruppi ribelli o insurrezioni locali, spesso in zone montuose come l'Amba Aradam.
- *Trasporto e collegamento*: spostamento di personale, materiali e comunicazioni tra le basi.
- *Sorveglianza e deterrenza*: mantenimento della superiorità aerea e dissuasione di eventuali movimenti ostili.



*Ricordo del personale del 39° gruppo – Addis Abeba 25-11-37
(nel circolo Settimio Perri)*

Queste le basi aeronautiche italiane più rilevanti presenti nel territorio etiope in tutti quegli anni:

- *Addis Abeba* Capitale e centro nevralgico delle più importanti operazioni aeree. L'aeroporto era ben attrezzato e ospitava oltre al 39° Gruppo anche vari reparti.
- *Dessié* Città situata sugli altopiani etiopici nel sud della regione Amhara. Base strategica per operazioni di ricognizione e appoggio tattico. Era spesso usata come punto di partenza per missioni contro le insurrezioni locali.

- *Gondar* Base importante per il controllo del Amhara, nel nord-ovest dell’Etiopia. Utilizzata per missioni di sorveglianza e trasporto.
- *Dire Dawa* Base nella regione Harar, vicina al confine con la Somalia. Snodo logistico tra le colonie italiane e l’interno dell’Etiopia.
- *Jimma* Base avanzata nel sud-ovest dell’Etiopia. Utile per operazioni in aree più remote e difficili da raggiungere.

Ci furono basi anche in altre località dell’Etiopia, che erano parte integrante del ramificato sistema di basi e campi d’aviazione italiani, anche se spesso meno documentate rispetto ai centri principali. Tra queste, tutte ubicate nella vasta regione Galla e Sidamo, le seguenti quattro:

- *Dembidollo* Campo d’aviazione avanzato impiegato per operazioni nel sud.
- *Aggallò* Campo d’aviazione tattico di appoggio usato per ricognizioni.
- *Lechenti* Presidio militare predisposto con una pista per velivoli leggeri.
- *Gambela* Base aerea vicina al confine con il Sudan e punto strategico per sorveglianza e collegamenti fluviali.

Alcune fonti, inoltre, indicano la presenza di basi aeree temporanee, o di transito durante le operazioni, anche nelle località *Macallè*, *Axum* e *Adua*. Molte di tutte le basi indicate, erano state inizialmente piste rudimentali, poi ampliate e modernizzate durante e dopo la campagna militare. Tutte quelle basi erano collegate da rotte aeree militari ed erano spesso supportate da piste secondarie e campi di volo improvvisati. Campi di volo semipermanenti, con infrastrutture minime ma funzionali alle esigenze del momento, che venivano utilizzati per missioni di ricognizione e sorveglianza in aree remote, per appoggio alle truppe coloniali in zone di difficile accesso, per trasporto di materiali e personale lungo direttrici secondarie e per controllo dei confini e deterrenza verso eventuali movimenti armati ostili.



Nota 1: Nel 1916 – 100 anni fa – nacque l’Idroscalo di Brindisi

Nota 2: Nel 1915, il 1° giugno, Brindisi soffrì il primo bombardamento aereo della sua storia

Nota 3: Nel 1933 – 90 anni fa – l’aeroporto di Brindisi e l’idroscalo, avveniristici hub internazionali

Nota 4: Nel 1944 – 80 anni fa – l’aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF

Nota 5: Vincenzo: lo zio calabrese che nel 1944 s’infiltrò nell’885° Squadrone Bombardieri USAAF della base di Brindisi

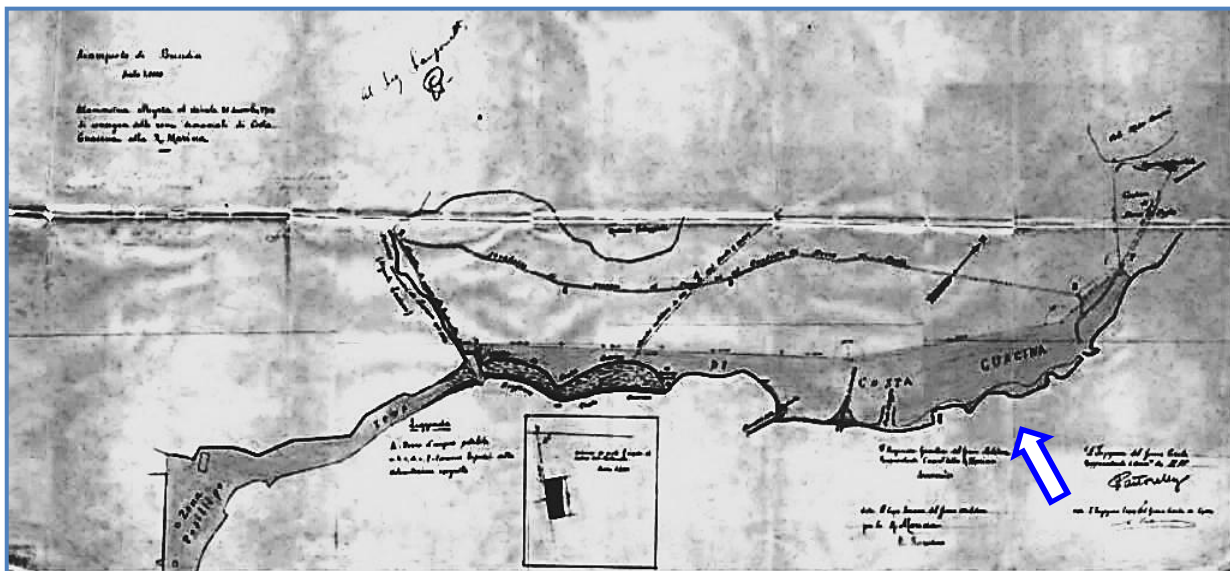
Nota 6: Nel 1982 – 40 anni fa – ci lasciava “papa Pizzicallu” e finiva un’epoca

Nota 7: L’11 settembre del 2008 cessò di esistere l’Aeroporto militare di Brindisi con 90 anni di servizio e ben 28 aviatori brindisini decorati al Valor Militare

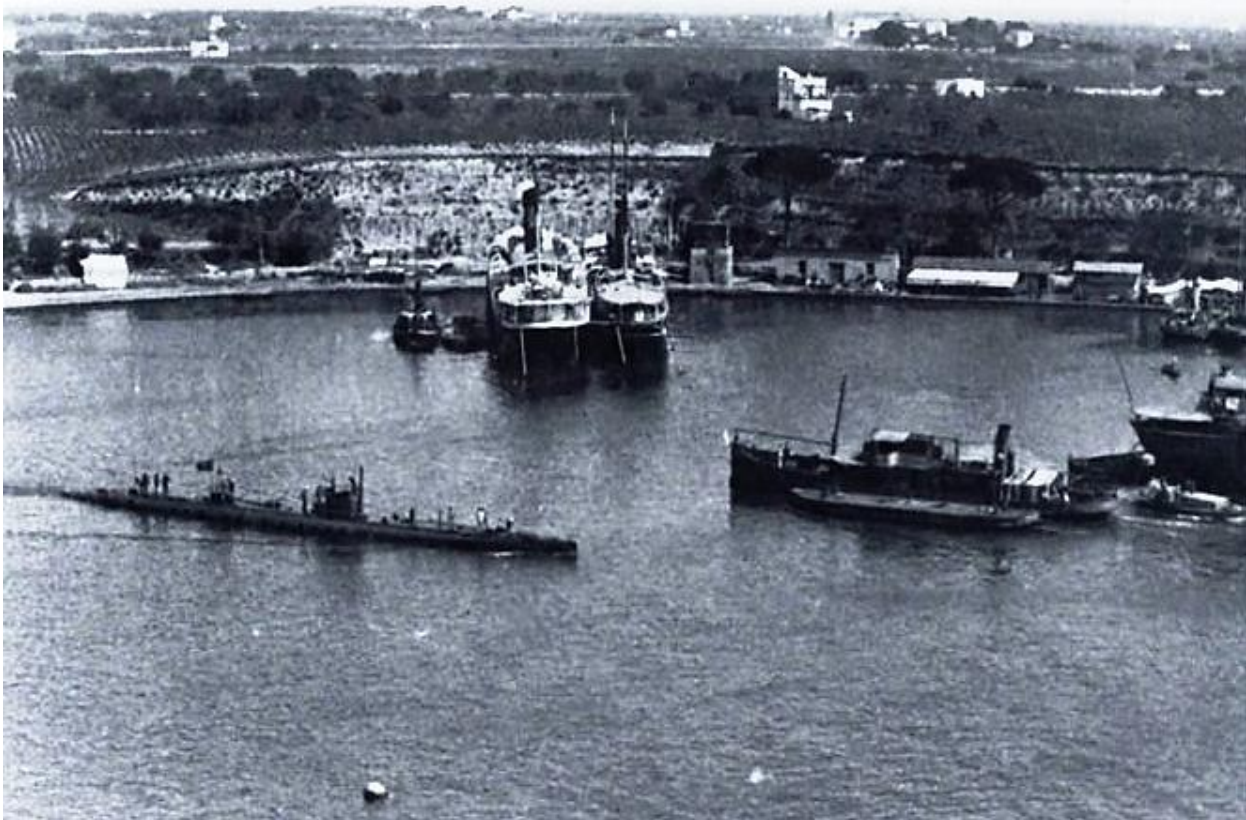
Nel 1916 - 100 anni fa - nacque l'Idroscalo di Brindisi

Probabilmente molti giovani brindisini d'oggi non sanno che l'aeroporto di Brindisi, recentemente denominato "Del Grande Salento" ed in origine intitolato al comandante di aeromobile civile Antonio Papola deceduto il 13 febbraio del 1938 in un incidente di volo, ha avuto un glorioso antenato e capostipite che tra pochissimo commemorerà il suo primo centenario della nascita.

Le più lontane origini dell'aeroporto di Brindisi, che furono di carattere militare e che risalgono agli albori della stessa aviazione italiana, coincidono infatti con gli anni iniziali della Prima guerra mondiale, quando nel basso Adriatico si scontravano acerbamente le flotte dell'Intesa di cui faceva parte l'Italia, contro quelle austro-tedesche. Il suo primissimo nucleo fu una stazione provvisoria per idrovolanti creata, con lo scoppio della guerra e poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia, per iniziativa della Regia Marina Militare: una circolare della Regia Marina, la N° 25260 del 6 dicembre 1914, stabiliva la creazione di tre stazioni per idrovolanti, a Venezia Pesaro e Brindisi, per contrastare l'aeronautica austriaca che stava imperversando sull'Adriatico. Della ventina di apparecchi dei quali disponeva allora la Regia Marina, a Brindisi furono assegnati tre idrovolanti Curtiss. Erano apparecchi di legno e tela, e a Brindisi furono inizialmente depositati sulla nave Elba e successivamente sulla nave Europa, in attesa che si completasse la costruzione di un apposito hangar in un'area al confine tra le due zone costiere denominate "Posillipo" e "Costa Guacina" sul lato ovest dell'avamposto.



Planimetria di Costa Guacina - dicembre 1916



Costa Guacina, tra Posillipo e Fontanelle, prima dei lavori per conformare l'idroscalo

Nel 1916, per meglio contrastare l'aviazione austriaca di base a Durazzo, la stazione fu potenziata divenendo stabile e più efficiente: era così nato l'Idroscalo Militare di Brindisi. Il complesso sorgeva in località Costa Guacina, appena fuori dal porto interno, uscendo dal porto sul lato sinistro del canale Pigonati, su un'area costiera compresa tra il canale e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto riparata dalle correnti marine, e per questo difesa dalla piazzaforte navale. Furono anche necessari impegnativi lavori di sterro per portare sul livello del mare tutta l'area della costa che in origine fu topograficamente sopraelevata.

Quel bellissimo specchio d'acqua, dalle condizioni naturali invidiabili, fu la pista dalla quale fin dal 1914 si levavano in volo gli idrovolanti della squadriglia guidata da Orazio Pierozzi, eroico aviatore deceduto in volo di addestramento nel 1919 dopo aver guidato innumerevoli azioni di guerra vittoriose. Soprannominato l'asso del mare, a lui dopo la sua tragica morte fu intitolato l'idroscalo. Così come durante gli anni della grande guerra si levavano in volo le altre due squadriglie di base all'idroscalo di Brindisi, guidate da altri due formidabili aviatori, Umberto Maddalena e Francesco De Pinedo, piloti militari che divennero celebri per le loro imprese aviatorie, anche loro deceduti in volo, nel 1931 e nel 1933 rispettivamente.



Orazio Pierozzi

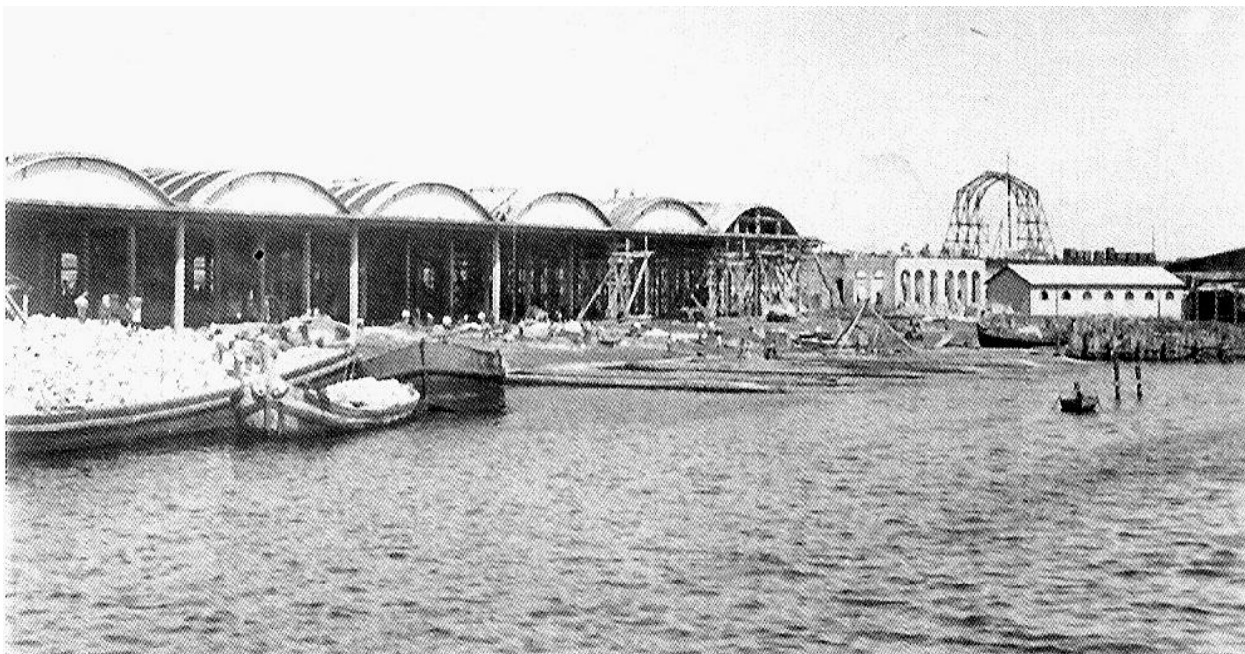


Umberto Maddalena

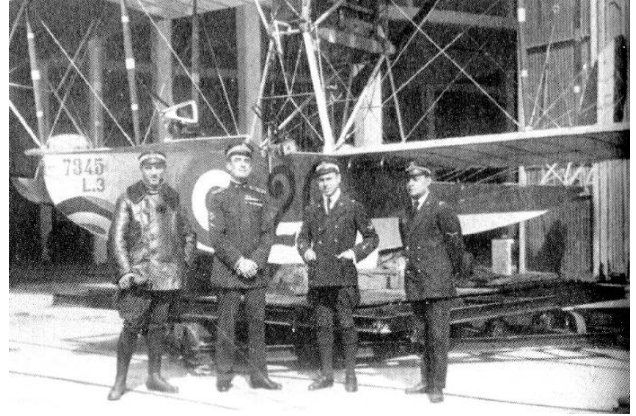
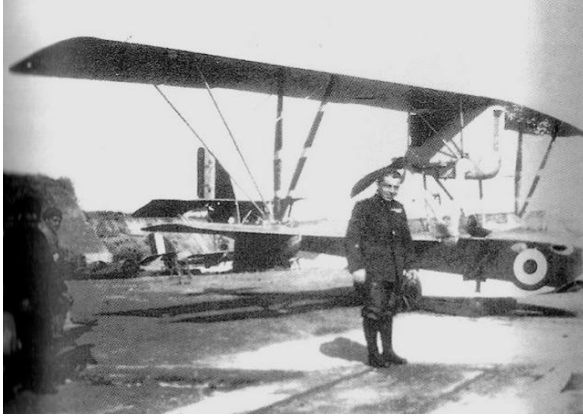


Francesco De Pinedo

Nel corso del 1916 furono costruite le aerorimesse per gli idrovolanti da bombardamento progettati dall'ingegnere Luigi Bresciani. Un incidente di volo in fase di sperimentazione causò la morte del progettista e la distruzione del prototipo e il progetto fu abbandonato, però il nome Bresciani rimase ai 6 hangars. Adiacenti e a nord degli hangars Bresciani, si costruirono anche tre enormi hangars per dirigibili, i quali però furono presto dismessi e trasferiti a San Vito dei Normanni, per ragioni di sicurezza. Gli hangars Bresciani invece, con muratura di tufi e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio, sono ancora oggi in situ e utilizzati dall'ONU.



Hangars Bresciani quasi completati e primo hangar dirigibili in costruzione - 1916



1918: Orazio Pierozzi col suo Macchi S.55 Maddalena (primo a sinistra) e De Pinedo (terzo)

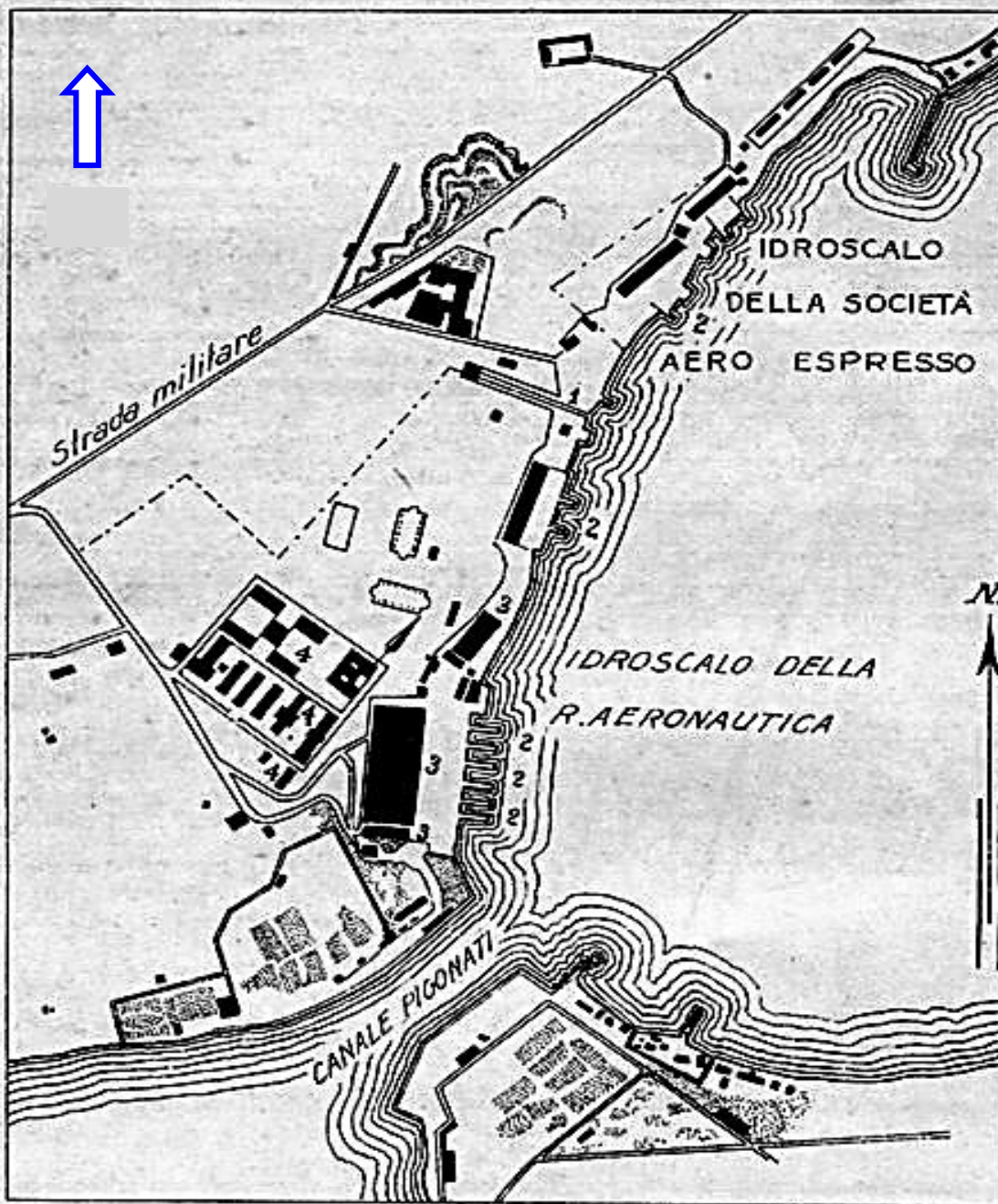


La squadriglia di M.55 di Umberto Maddalena, tra i piloti italiani più decorati - 1918

Finita la grande guerra, nel 1919 il governo italiano propose alla Grecia la creazione di un servizio di posta aerea tra Roma ed Atene con scalo a Brindisi, però con un pensiero chiaro e lungimirante già rivolto ai possibili sviluppi futuri dell'aeronautica commerciale.

Fu proprio un raid effettuato tra il 9 e il 12 settembre di quello stesso anno da Francesco De Pinedo, comandante della stazione di idrovolanti di Brindisi, e conclusosi positivamente con un percorso aereo tra Brindisi ed Atene in sole cinque ore, a rendere più concreta quell'idea. Quel raid doveva infatti rivelarsi essere stato una mossa propagandistica di notevole spessore, tanto che per l'occasione il governo greco inviò alle autorità italiane una lettera di congratulazioni per l'efficacia degli idrovolanti di base a Brindisi.

BRINDISI - IDROSCALO



Scala 1:10.000

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Scalo di alaggio | 1 di m. 25 × 20 × 7 |
| 2. Scivoli | 1 di m. 76 × 25 × 8 |
| 3. Hangars: 1 di m. 47 × 20 × 5 | 1 di m. 63 × 22 × 7 |
| 1 di m. 47 × 17 × 7 a 6 campate | |
| 2 di m. 102 × 23 × 8 | 4. Alloggi per circa 800 persone |

Piano dell'Idroscalo militare e civile di Brindisi: Regia Aeronautica e Aero Espresso - 1927

Con regio decreto del 28 marzo 1923 fu fondata la Regia Aeronautica Militare che al momento della sua nascita ricevette in consegna da Esercito e Marina tutti i campi aeronautici terrestri e gli idroscali allora esistenti: a Brindisi prese possesso del campo terrestre di San Vito dei Normanni che era sorto nel 1918 a circa 9 chilometri dalla città sulla strada per San Vito dei Normanni con l'adiacente, tra i vigneti di contrada Marmorelle, campo dirigibili e quindi, prese possesso anche dell'idroscalo Orazio Pierozzi.

Così nello stesso 1923 toccò alla fiammante Regia Aeronautica Militare avviare la costruzione dell'Idroscalo Civile di Brindisi che, affiancando quello militare, fu completato nel 1925 perfezionando così un grande sistema di trasporti e collegamenti all'importantissimo e strategico porto di Brindisi, che con il sub-sistema treno-nave della Valigia delle Indie era già funzionante fin dal secolo precedente.

Parallelamente, vennero costituite le prime aerolinee private italiane: la società Servizi Aerei SISA nel 1921, la Società Anonima Navigazione Aerea SANA nel 1925, la società Transadriatica nel 1926 e la più famosa Aero Espresso Italiana AEI che, fondata il 12 dicembre 1923, il 7 maggio 1924 stipulò con l'Aeronautica Militare una convenzione per l'impianto e l'esercizio di una linea commerciale tra Italia Grecia e Turchia, via Brindisi.

**SOCIETÀ ANONIMA
AERO ESPRESSO ITALIANA**
Direzione Centrale:
ROMA - Viale Emilia N. 86



**LINEA AEREA
Brindisi-Atene-Costantinopoli**
PASSEGGIERI - POSTA - MERCI
Brindisi-Atene: 4 ore - Atene-Stambul: 5 ore

*In Italia ed all'Estero rivolgersi per i biglietti passeggeri a:
Agenzie del Lloyd Triestino - Uffici della Compagnia Italiana Turismo "C.I.T." - Uffici della Thos. Cook & Son -
Uffici della American Express Company - Agenzie della
Compagnia Internaz. delle Carrozze-Letto ecc.*

Riduzione ai funzionari governativi



ISTANBUL **ATENE** **RODI**
BRINDISI
ROMA

**NICOLA DE SYLLA
COLLECTION**

**BRINDISI · ATENE · RODI
BRINDISI · ATENE · ISTANBUL**
Soc. AN. AERO ESPRESSO ITALIANA

Era così nata la prima linea aerea internazionale italiana e il 1° agosto del 1926 dall'idroscalo di Brindisi partì il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, che aprì al traffico la linea Brindisi-Atene-Costantinopoli con idrovolanti Macchi M.24. Nel 1927 fu aggiunta la linea Brindisi-Atene-Rodi e la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara. Nel 1928 un'altra importante compagnia, la SAM Società Aerea Mediterranea, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S.59.

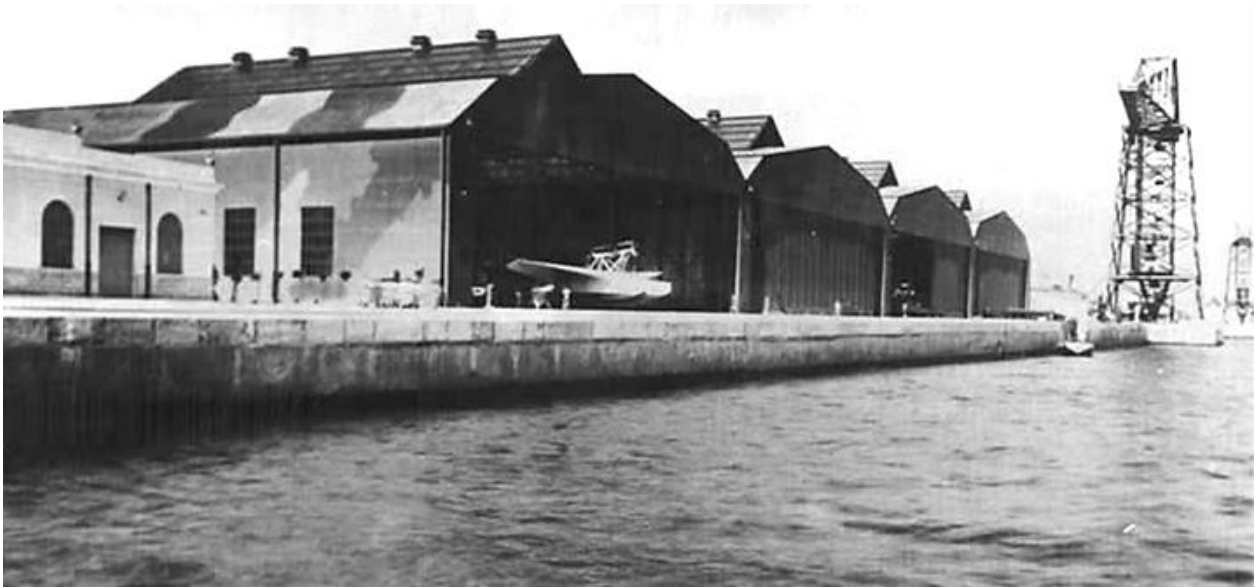


L'Idroscalo di Brindisi - 1931

Sul fronte militare, negli anni Venti Brindisi divenne sede dell'86° Gruppo Idrovolanti dotato di numerosi apparecchi Macchi M.24 e poi Siai Marchetti SM.55 e sorse così la necessità di nuovi hangars la cui costruzione, collocata a nord degli hangars Bresciani, fu commissionata alla Società Officine Savigliano di Torino. I 4 hangars Savigliano, ognuno a pianta rettangolare di circa 54 x 60 metri, furono completati intorno al 1930: ossatura reticolare metallica a una campata e rivestimenti in lamiera ondulata zincata, cupolino centrale di aereazione a doppia falda in materiale policarbonato. Ognuno dei quattro accessi verso la banchina ha un'apertura di circa 51 metri con più di 12 metri di altezza. L'ottima struttura metallica, nonostante la sua vicinanza al mare è rimasta pressoché intatta ed è ancora funzionale ai nostri giorni.

Si trattava di un idroscalo d'avanguardia con infrastrutture e servizi di grande qualità, per esempio era il solo al mondo ad essere dotato di un carrello di alaggio su rotaie che consentiva un comodo imbarco a terra di passeggeri, merci e posta. Alcuni resti di quelle rotaie si possono ancora riconoscere sul terreno a tutt'oggi.

L'idroscalo con la sua sezione militare e con quella civile, grazie alla posizione strategica di Brindisi, aveva funzionato a pieno ritmo per tutti gli anni Venti, con un vasto impiego di idrovolanti in molte delle nuove correnti di traffici commerciali e militari del Mediterraneo.



Hangars Savigliano e pontoni aerei dell'Idroscalo di Brindisi - 1932

Invece, per diversi anni gli aerei militari e civili si erano continuati a servire del campo terrestre di San Vito fino a quando l'amministrazione provinciale di Brindisi decretò la costruzione di un nuovo aeroporto, procedendo all'esproprio ed acquisto dei terreni agricoli siti alle spalle dell'idroscalo, approntando nel 1931 il piano regolatore del nuovo aeroporto e iniziando i lavori di costruzione alla fine dello stesso anno 1931.



Rampe di scivoli all'Idroscalo di Brindisi - 1933

Il campo entrò in funzione nel 1933, inaugurato da Benito Mussolini il 30 di luglio, e l'aerostazione fu completata nel 1937, con pista di lancio orientata a nord, inizialmente di 50 metri per 600 metri e successivamente portata a 850 metri di lunghezza.

A seguito della politica del regime, voluta dal ministro dell'Aeronautica Italo Balbo, tutte le società aeree furono via via liquidate o accorpate fino alla formazione di un'unica compagnia di bandiera, l'Ala Littoria, alla quale finalmente passò anche AEI nell'ottobre del 1934, quando il 28 di quel mese la compagnia SAM dopo aver assorbito la quasi totalità dei servizi aerei italiani era ufficialmente divenuta "Ala Littoria S.A." aggiungendo il fascio littorio alla rondinella azzurra del simbolo SAM che sua volta era stato ereditato dalla Transadriatica.



Aerostazione di Brindisi Linee aeree SAM Società Aerea Mediterranea, poi Ala Littoria - 1934

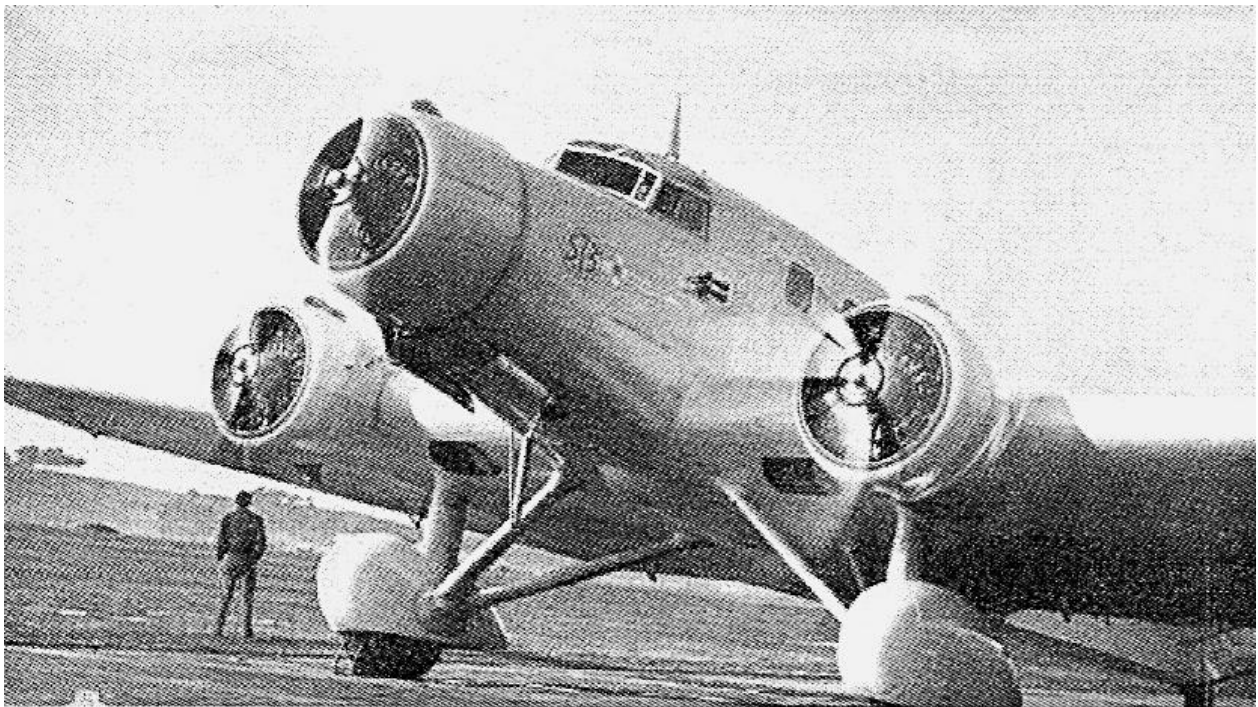
Nell'aeroporto di Brindisi l'Ala Littoria gestiva, tra altre, le linee: Brindisi-Rodi; Brindisi-Roma-Trieste; Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco; Brindisi-Atena-Rodi-Haifa; Roma-Brindisi-Bagdad; Brindisi-Durazzo-Lagosta-Zara-Lussino-Pola-Trieste

L'idroscalo militare era stato intitolato a Orazio Pierozzi, comandante della Squadra Idrovolanti di Brindisi durante la Prima guerra mondiale, e con la stessa denominazione venne inizialmente indicato anche il nuovo aeroporto, che era militare e civile allo stesso tempo.

Poi nel 1938 l'aeroporto civile ebbe la sua intitolazione ad Antonio Papola, mentre il militare conserva a tutt'oggi l'intitolazione originale a Orazio Pierozzi. Il 15 marzo del 1937 si formò sull'aeroporto militare di Brindisi il 35° Stormo con aerei SM.55 e l'anno seguente 1938, si formarono i due Gruppi, 95° e 86°, con aerei idrovolanti CANT-Z 506.



Idrovolanti SM.55 del 35° Stormo schierati di fronte agli hangars Savigliano - 1937



Trimotore Savoia Marchetti SM.73 Ala Littoria sulla linea Roma-Brindisi - 1937



Idrovolanti CANT-Z 506 dei Gruppi 95° & 86° schierati sull'Idroscalo di Brindisi - 1938



Bimotore Breda 44 - Ala Littoria sulla linea Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco - 1938

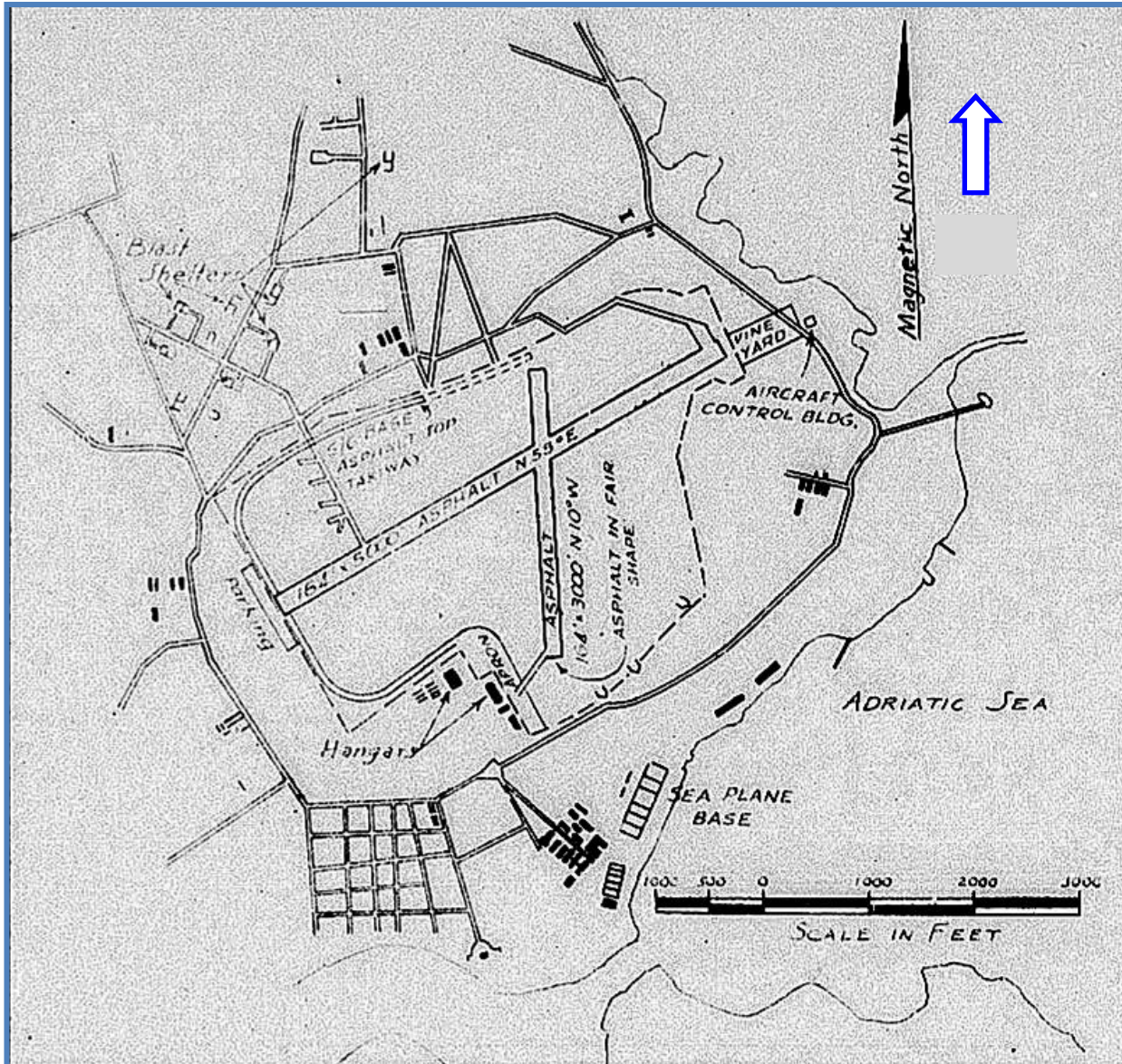


Un idrovolante S.66 della rotta Ala Littoria per Haifa e Rodi - 1938

Con la Seconda guerra mondiale fu realizzata dai tedeschi una nuova pista di 1500 metri e si intensificò l'attività militare a scapito di quella civile, fino a quando questa si esaurì del tutto nel settembre del '43 con l'ultimo idrovolante civile di linea che decollò il 9 settembre alla volta di Ancona.

L'attività civile fu infatti sospesa totalmente già che l'aeroporto divenne base dei reparti aerei alleati di occupazione, sotto comando inglese, e nel 1944 gli alleati costruirono una terza pista di 1800 metri, in terra stabilizzata con l'olio bruciato degli aerei.

Dopo la Seconda guerra mondiale, l'attività civile dell'aeroporto di Brindisi riprese con regolarità nel maggio del 1947 con la nuova compagnia di bandiera Alitalia e si ripristinò la linea Roma-Brindisi alla quale presto si affiancò la linea Brindisi-Catania. Ma l'epoca gloriosa delle idro-linee civili da e per l'idroscalo di Brindisi era ormai finita per sempre: quell'epopea dell'aviazione civile italiana e brindisina in particolare, durata all'incirca una ventina di anni, si era definitivamente conclusa.



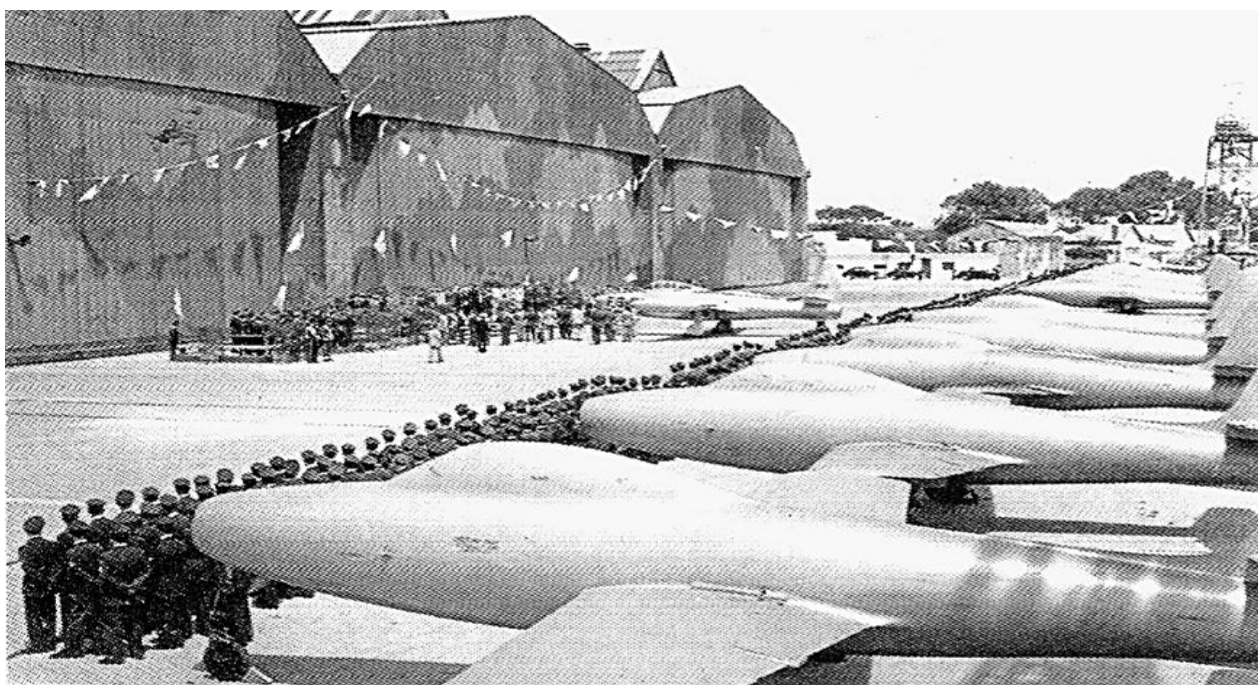
USAAF intelligence aerodrome chart Brindisi Camp showing the position of seaplane base - 1943

Anche l'attività militare riprese finalmente autonoma dall'occupazione militare dopo la Seconda guerra mondiale. Nel 1947 a Brindisi fu destinato l'83° Gruppo Soccorso Aereo con idrovolanti CANT-Z 506 (sostituiti a partire dal 1958 con idrovolanti Albatross HU-16A). E quegli idrovolanti militari continuarono a scivolare sullo specchio del porto medio per un po' di anni ancora, fino a tutti gli anni '60, e molti di noi meno giovani ce li ricordiamo ancora identificandoli chiaramente sull'orizzonte dalle rive delle nostre spiagge interne al porto (Sant'Apollinare - Fiume piccolo - Fiume grande - Marimisti e Fontanelle), con il loro coinvolgente rullare e con le loro sagome un po' goffe dalle estremità arancione fosforescente, fino a farsi sempre più radi prima di svanire anch'essi nelle pieghe della storia della città e del suo porto: ben più di cinquant'anni di storia brindisina.

Nel 1949, con l'entrata nel 1949 dell'Italia nella NATO, arrivarono in dotazione all'aeroporto militare di Brindisi i primi aerei militari americani. Tra il 15 e il 18 settembre 1950 la portaerei americana Mindoro sbarcò i primi 40 aerei Curtiss Helldiver 52-C, per armare la ricostruita Aeronautica Militare. E nel maggio del 1952 dalla portaerei americana Tripoli furono sbarcati i primi aviogetti da caccia, gli aeroplani a reazione F-84G Thunderjet, protetti da uno speciale rivestimento plastico detto 'cocoon'.



Dalla nave americana Mindoro sbarcano per l'aeroporto di Brindisi i Curtiss 52-C - 1950



Aviogetti caccia F-84G Thunderjet sbarcati dalla portaerei americana Tripoli - 1952

Poi, con l'addentrarsi degli anni '50 i fragori della guerra si allontanarono definitivamente dall'aeroporto, lasciando sempre più di frequente spazio a momenti festosi, per i militari e anche per le loro famiglie, come quelli che ogni anno si rinnovavano il 10 dicembre in occasione della festa della Madonna di Loreto.



Sottufficiali dell'Aeronautica, colleghi di mio padre il Maresciallo Settimio Perri al centro con la sciabola Aeroporto Militare Pierozzi di Brindisi nella festa della Madonna di Loreto - 1957

Il 10 settembre 1967 sull'aeroporto militare di Brindisi fu ricostituito con il 13° Gruppo caccia bombardieri e ricognitori, quel 32° Stormo che era stato originalmente costituito il 1° dicembre 1936 e poi sciolto il 27 gennaio 1943. Il velivolo in dotazione fu il Fiat G.91R – quello stesso della gloriosa pattuglia acrobatica delle Frece Tricolori – che nel 1974 lasciò spazio al bireattore G.91Y. Dal 1993 però, lo Stormo non ha più sede a Brindisi ed opera dall'aeroporto Amendola, in Foggia.



AVVENNE OGGI

27 gennaio 1943

Il 32° Stormo a Brindisi

Il 27 gennaio 1943 il 32° Stormo fu disciolto: i suoi gruppi divennero autonomi. Ventiquattro anni dopo, il 10 settembre 1967, il 32° Stormo è stato ricostituito sull'aeroporto di Brindisi con il ruolo di Caccia Bombardieri e Ricognitori (CBR); veniva posto alle sue dipendenze il 13° Gruppo. Il velivolo in dotazione era il velivolo G.91R che lasciò spazio nel 1974 al bireattore G.91Y. Lo stormo (attualmente operante da Amendola (Foggia) era stato costituito il 1° dicembre 1936 sull'Aeroporto di Cagliari Elmas su 2 Gruppi: il 38° (49^A e 50^A Squadriglia) dislocato ad Aviano e l'89° (228^A e 229^A Squadriglia) sull'aeroporto di Forlì attivato con il personale delle disciolte squadriglie 194^A e 195^A.

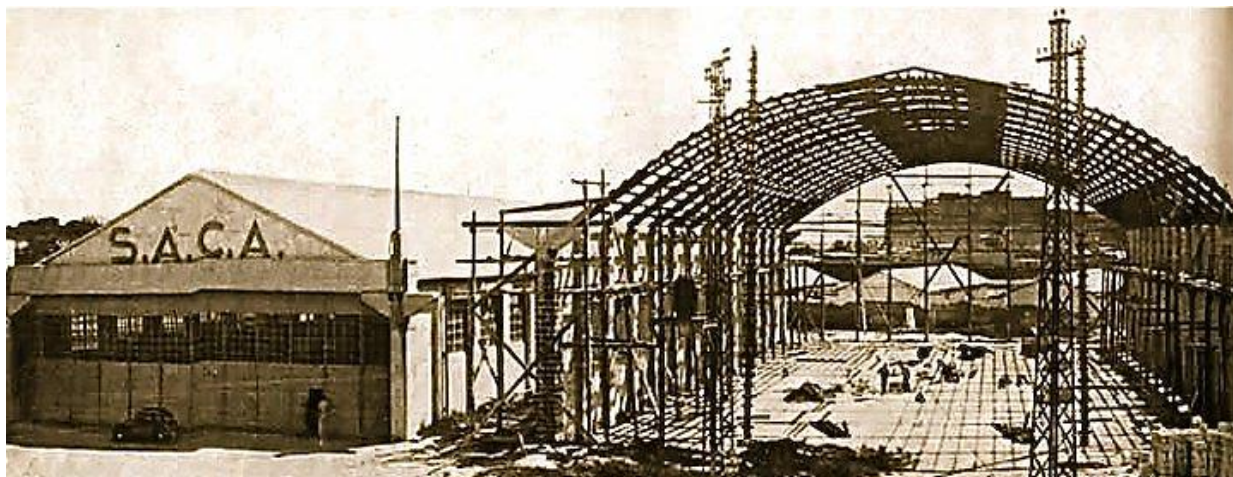
Infine, nel 2008, l'aeroporto di Brindisi ha perso lo status di scalo militare aperto al traffico civile ed ha acquisito la semplice denominazione di aeroporto civile: e per Brindisi, “fine di un’era”.



Panoramica attuale di quello che fu l'Idroscalo di Brindisi - 2010 (foto Ugo Imbriani)

E quell'idroscalo, sorto quasi cento anni or sono nel porto medio di Brindisi, è anche stato il luogo d'origine dell'industria aeronautica brindisina che lì nacque e quindi vi prosperò per quasi ottant'anni: gli idrovolanti, infatti, avevano bisogno non solo di uno scalo posto vicino ad uno specchio d'acqua, ma anche di assistenza e manutenzione. La Società Anonima Cantieri d'Aeroporto SACA entrò in attività nel 1934 e sotto la guida dell'ingegnere Michele Dell'Olio divenne rapidamente la principale industria della provincia.

Nel dopoguerra la SACA, con la nuova denominazione di Società per Azioni Costruzioni Aeronavali, fu rinnovata ed ampliata tanto che negli anni '60 il personale raggiunse le mille unità. Imperdonabilmente nel 1977, dopo un continuo decadimento aziendale, si giunse alla penosa dichiarazione di fallimento.



Capannoni e hangars della SACA

La società IAM – Industria Aeronautica Meridionale – ne rilevò le maestranze, gli impianti e le attività. In seguito a ristrutturazione, la IAM divenne Agusta e questa, nel 1999, cedette ad Alenia Aeronautica il sito dell'idroscalo: 3 degli hangars Savigliano sono attualmente officine della società Alenia Aeronavali. Ma quella della SACA e di tutta l'industria aeronautica brindisina è tutta un'altra lunga gloriosa e, per certi versi, triste storia alla quale bisognerà dedicare molto più di un capitolo.

BIBLIOGRAFIA

- Tra cielo e mare. Mostra documentaria.* Archivio di Stato di Brindisi – 2007
Orazio Pierozzi l'asso della marina. M. Mattioli – 2003
La base navale di Brindisi durante la grande guerra. G. T. Andriani – 1993
L'Aeroporto civile di Brindisi. F. Gorgoni – 1993
Lotte e vittorie sul mare e nel cielo. U. Maddalena – 1930

Il 1° giugno 1915 Brindisi soffrì il primo bombardamento aereo della sua storia

Nel campo militare, gli aeromobili furono inizialmente impiegati per sorvolare, osservare e analizzare i territori nemici e l'eventuale campo di battaglia, operando quindi come mezzi da ricognizione e collegamento; l'idea di poter combattere nei cieli fu il passo successivo, quando i piloti delle nuove macchine volanti iniziarono a includere nel proprio equipaggiamento pistole e fucili, armi personali presto sostituite dalle mitragliatrici installate a bordo; poco dopo si pensò, e alla fine si sperimentò, un terzo impiego bellico per gli aeroplani, quello destinato a diventare uno dei mezzi offensivi per eccellenza delle guerre moderne: il bombardamento aereo. Gli aerei stessi, quindi, si cominciarono a specializzare e a differenziare in tre categorie principali: ricognitori, da caccia e bombardieri.

Proprio all'Italia spetta il primato mondiale d'aver effettuato il primo bombardamento aereo della storia, eseguito dal tenente dell'esercito Giulio Gavotti in Libia, il 1° novembre 1911 nel corso della guerra italo-turca: dall'abitacolo del suo aereo, un Etrich Taube di costruzione austriaca, lanciò manualmente tre bombe Cipelli su un accampamento turco ad Ain Zara e subito dopo ne lasciò cadere un'altra sull'oasi di Tripoli. [<https://lc.cx/Ai8xSg>]



***Etrich Taube del tipo usato dal tenente italiano Giulio Gavotti
In Libia l'1-11-1911 nel 1° bombardamento aereo della storia***

Quando il mezzo aereo era cominciato a profilarsi indispensabile per una più efficiente condotta delle operazioni in mare, era maturata l'idea di poter disporre di unità navali appositamente attrezzate e sin dal 1912 si erano effettuate le prime prove relative alla sistemazione di aerei a bordo di unità navali, con alcuni idrovolanti Curtiss di progetto statunitense impiegati sulla corazzata Dante Alighieri, prima nave a imbarcare un idrovolante.

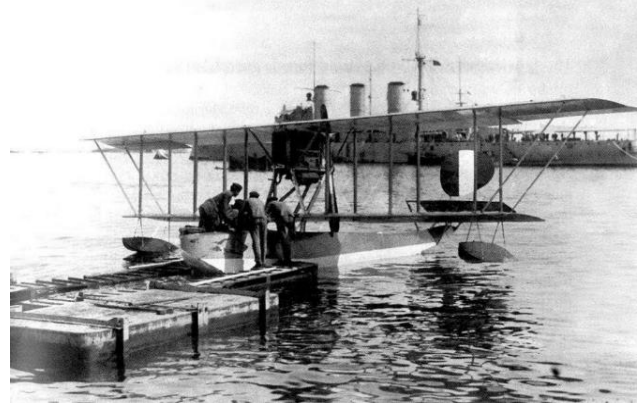
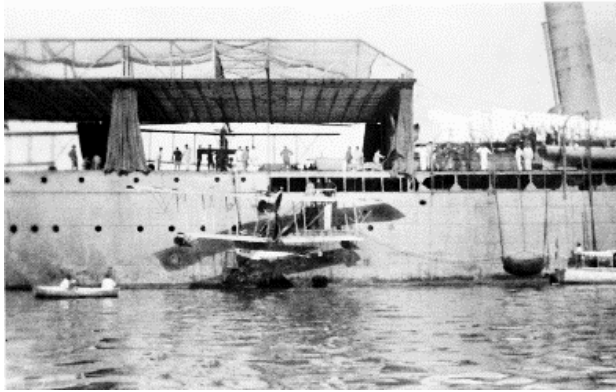
Gli inizi dell'aviazione militare navale italiana quindi – in precedenza gli aerei ed i rispettivi piloti militari appartenevano esclusivamente all'esercito – risalgono ai primi anni del XX secolo, e nel giugno 1913 fu costituito ufficialmente il Servizio Aeronautico della Regia Marina e poco dopo, il successivo 20 luglio, fu nominato capo di stato maggiore della Marina Regia l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che avrebbe dato un notevole impulso allo sviluppo e al potenziamento dell'aviazione navale.

Così, nel giugno 1914, si trasformò l'incrociatore Elba in nave appoggio idrovolanti, con la costruzione di ricoveri per alloggiare due idro Curtiss e due idro FBA della Franco-British Aviation, attrezzata per calarli in mare per il decollo e per recuperarli al termine del volo tramite dei verricelli. Passata l'Elba al disarmo, nel corso del 1915 fu sostituita dal transatlantico Quarto, opportunamente trasformato per poter imbarcare inizialmente fino a quattro idrovolanti italiani Macchi M.5 e ribattezzato Europa.

Fu però la Prima guerra mondiale che diede il vero impulso allo sviluppo dell'aviazione navale, giacché il 24 maggio 1915, all'entrata in guerra dell'Italia, il Servizio aeronautico della Regia Marina era composto solamente da, appena: tre aeroscali per dirigibili, a Ferrara, Jesi e Campalto con in totale due dirigibili; una stazione idrovolanti a Venezia con due aviorimesse e sei aerei; una stazione idrovolanti a Porto Corsini con quattro aerei; una stazione idrovolanti a Pesaro con due aerei; una scuola di aviazione a Taranto con quindici aerei; e la nave appoggio idrovolanti Elba a Brindisi con due idrovolanti.

Durante il conflitto, il Servizio aeronautico navale perse 121 uomini, ottenendo 405 decorazioni, tra cui due medaglie d'oro al valor militare, conferite ai tenenti di vascello, piloti Giuseppe Garrassini Garbarino ed Eugenio Casagrande; inoltre, due dei suoi piloti divennero assi dell'aviazione, il tenente di vascello Giuseppe Miraglia e il tenente di vascello Orazio Pierozzi, che operò con gli idro-caccia da Brindisi, diventando l'Ufficiale della marina italiana con il maggior numero - sette - di vittorie aeree della guerra.

Alla fine del conflitto la Regia Marina disponeva di ben 25 dirigibili, 550 idrovolanti e 86 aerei da caccia. [Gino Galuppini in *“La forza aerea della Regia Marina”* - Istituto Storico della Marina Militare, Roma 2010]



Porto di Brindisi: La nave Europa con un idrovolante in fase di imbarco - Idrovolante FBA 407 e al fondo la nave Pisa



1912: Idrovolante Curtiss



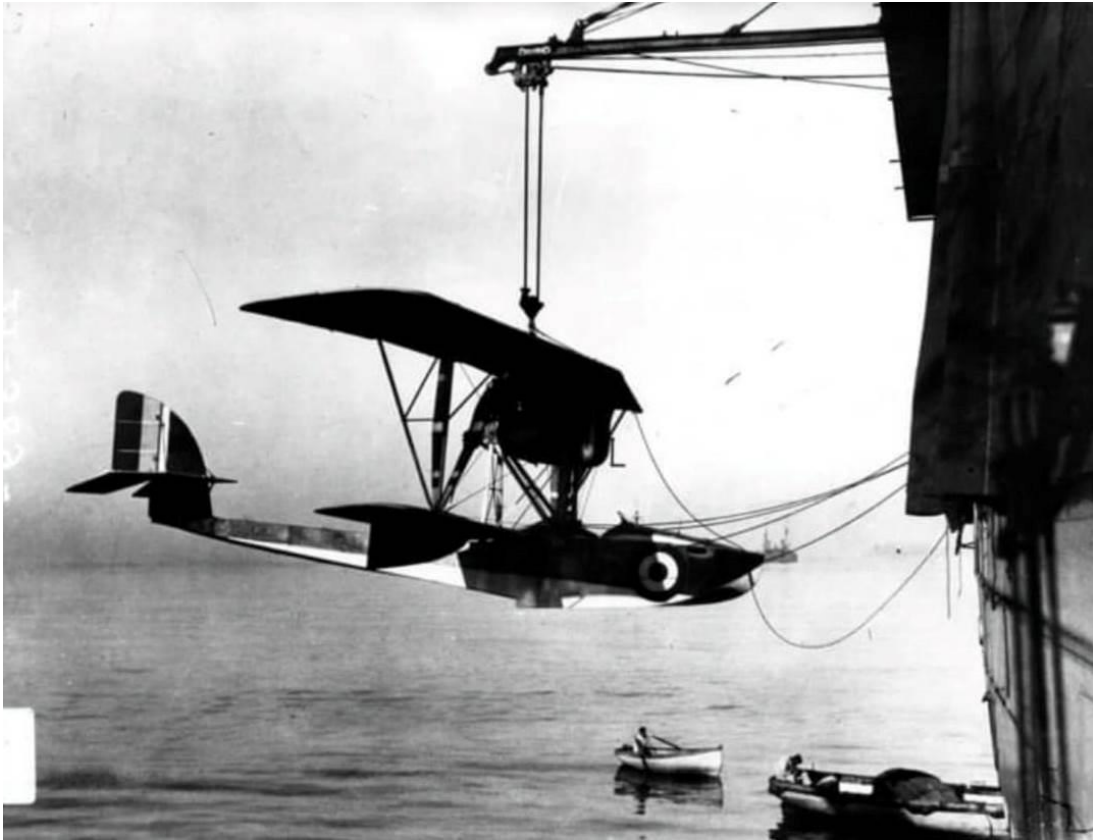
1915: Idrovolante Macchi M.5



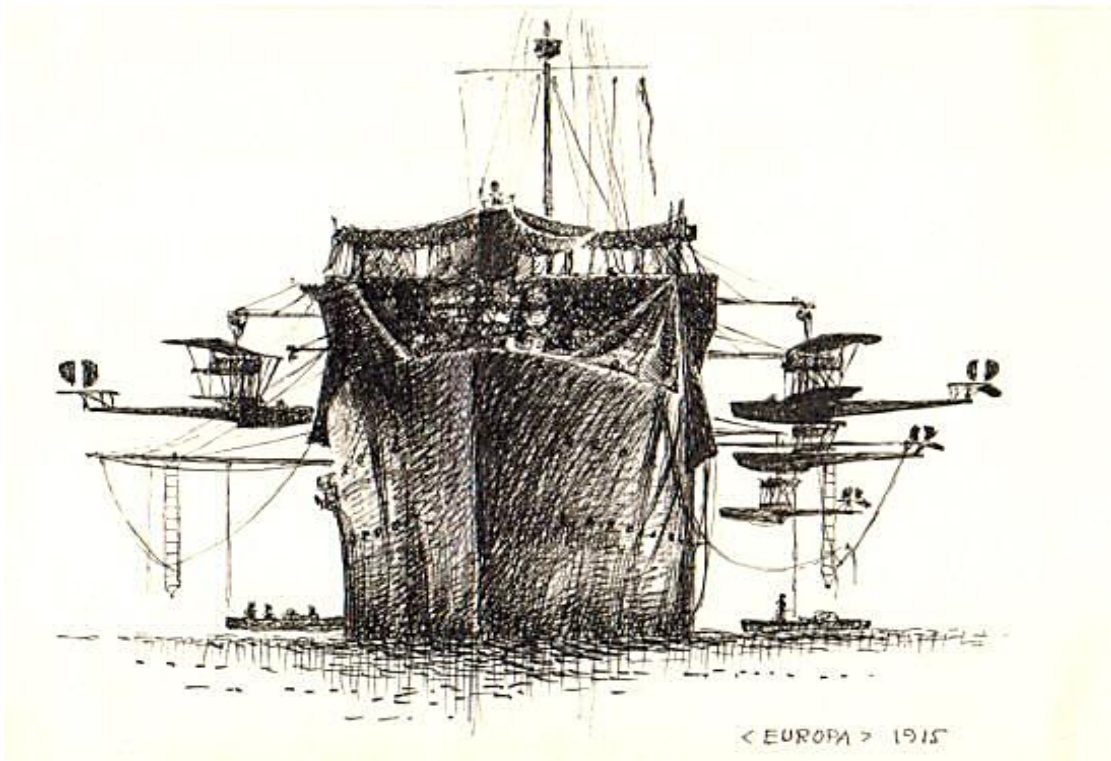
1916: Idrovolanti FBA Tipo H



L'unico FBA Tipo H ancora esistente - museo in Belgio



1914: Un idrovolante Curtiss è issato sulla nave Elba



1915: La nave Europa con i 4 idrovolanti Macchi M.5

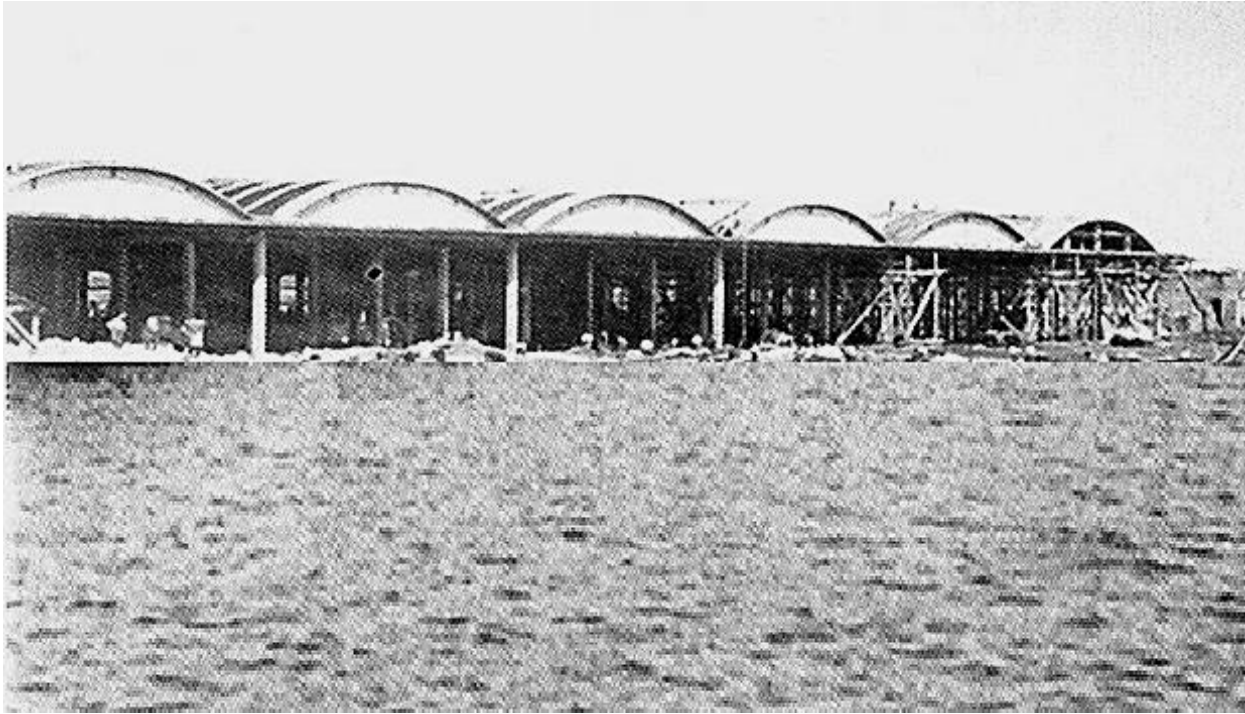
A Brindisi, dunque, l'embrione dell'aviazione, quella navale, lo costituirono quei due idrovolanti Curtiss stivati sulla nave d'appoggio Elba, presto sostituita dalla nave Europa con i suoi quattro idrovolanti Macchi M.5.

Era quella di Brindisi la Stazione provvisoria per idrovolanti creata con la circolare della Regia Marina N°25260 del 6 dicembre 1914. Già il 12 gennaio 1915 però, il Genio della Regia Marina appaltò gli scavi e le altre opere civili per l'impianto di hangars nei pressi di Costa Guacina, nel porto medio, su un'area costiera compresa tra il canale d'uscita dal porto interno e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto ben riparata dalle correnti marine. Nel corso del 1916 si furono completando i sei hangars Bresciani, tuttora in servizio per conto dell'ONU, mentre la Stazione idrovolanti, divenuta permanente, veniva via via potenziata con tutte le infrastrutture e le attrezzature necessarie alle sue operazioni di contrasto delle forze aeronavali austro-ungariche.

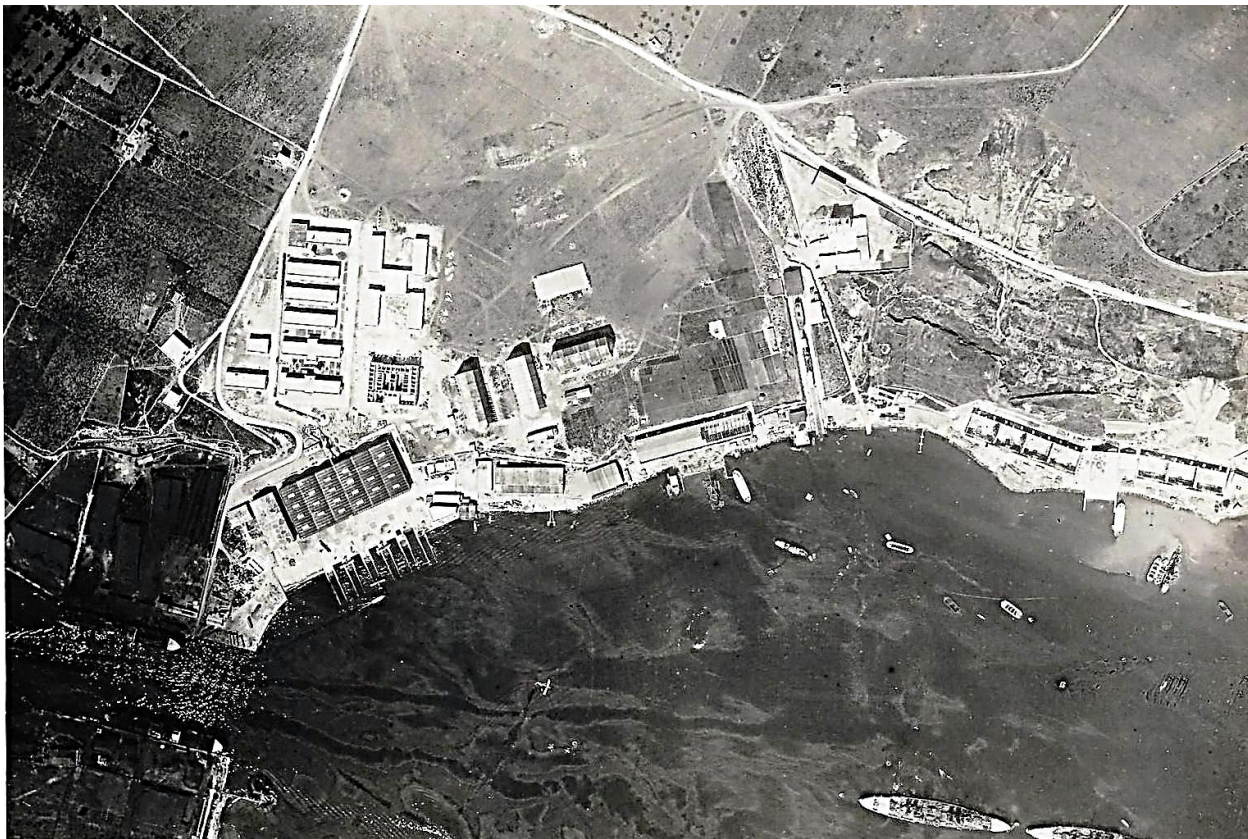
E non poteva essere diversamente, giacché, a fronte della netta superiorità austriaca fornita da numerose basi lungo la sua costa adriatica protette dalla frastagliata configurazione naturale – Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro – era manifesto lo svantaggio dell'Italia che da Venezia in giù, con 380 miglia di litorale fino a Brindisi, non disponeva di nessuna piazzaforte costiera e Brindisi, con la sua straordinaria conformazione geo topografica e la strategica posizione nell'Adriatico, era candidata naturale per ospitare, oltre all'indispensabile base navale, anche la necessaria base aerea.



Nell'aprile del 1917, con il personale ed i velivoli della Stazione idrovolanti di Brindisi, progettata per poter accogliere e mantenere in efficienza 20 idrovolanti e alloggiare tutti i circa 120 uomini necessari al loro servizio, si era costituita la 255^a Squadriglia, guidata dal Tenente di vascello Orazio Pierozzi, e dopo la promozione a Tenente di vascello di Umberto Maddalena, nel 1918 si costituì al suo comando la 262^a Squadriglia con 10 idrovolanti del tipo Macchi M.5. «Quando io vi giunsi, verso la fine del 1916, Brindisi presentava uno strano aspetto di vita borghese, militare, marinara e peschereccia. Dallo sforzo di adattamento alle nuove necessità di difesa, e soprattutto di offesa, derivava alla città e ai suoi abitanti un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo, molto bizzarro.» [Umberto Maddalena in *“Lotte e vittorie sul mare e nel cielo”* - Mondadori, 1930: https://lc.cx/-o_i5g]



Costruzione dei sei hangars Bresciani – 1916



Panoramica aerea con gli hangars Bresciani e le altre infrastrutture della Stazione idrovolanti

LA REGIA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA MONDIALE 1915-1918

LE BASI NAVALI SULLE DUE SPONDE DELL'ADRIATICO
ALL'INIZIO DELLA GUERRA (1915)



Basi navali italiane e austroungariche in Adriatico nella Grande guerra

E quello ‘sforzo di adattamento’, con buona ragione richiamato dal famoso ed eroico pilota Maddalena, per molti brindisini ebbe anche risvolti tristi e persino tragici, tra quei tanti civili che dovettero subire i rigori della lunga guerra e che non furono risparmiati di privazioni d’ogni genere o che furono finanche colpiti, direttamente o indirettamente, dalle distruzioni e dai lutti conseguenti ai vari bombardamenti aerei subiti dalla città.

«Nel corso della grande guerra, la città e il porto di Brindisi subirono 11 bombardamenti aerei che, effettuati da un totale di 58 velivoli austriaci, causarono centinaia [?] di vittime, molte delle quali civili, giacché neanche le abitazioni della popolazione furono risparmiate dalle bombe lanciate dall’alto.» [Giuseppe Teodoro Andriani in “*La base navale di Brindisi durante la grande guerra*” - Grafica Aprile, 1993].

Nel primo anno di guerra, il 1915, si registrarono 2 attacchi aerei che bombardarono la città e il porto di Brindisi senza causare notevoli danni ed il primo, quello del 1° giugno 1915, costituì in assoluto il primo bombardamento aereo subito dalla città nella sua storia.

«L’attacco del 1° giugno fu brillantemente respinto dalla difesa antiaerea e solo provocò un paio di feriti e pochi danni a un pastificio e a una casa sita in via XX Settembre. Anche l’incursione successiva, del 18 giugno, fu sventata dalla difesa antiaerea.» [Francesco De Cillis in “*Le incursioni e i bombardamenti aerei in Terra d’Otranto durante la Prima guerra mondiale*” - Academia.edu]

«Il giorno dopo l’attacco del 1° giugno, l’esploratore italiano Quarto catturò un idroplano nemico, un Albatros L.32 il quale, dopo aver subito danni alla sua struttura, era ammarato ed era stato abbandonato a 90 miglia da Brindisi.» [Gino Galuppini]

Nel secondo attacco, quello del 18 giugno 1915, però, a causa dello spavento provocatogli dal bombardamento aereo in corso su Brindisi, morì Anna Avallone, una ragazza brindisina diciottenne e i suoi familiari vollero ricordarla erigendo nel cimitero comunale una suggestiva tomba monumentale raffigurante una casa con sul tetto il relitto di un aeroplano austriaco, matricola 327.

Questo, in proposito, il racconto (Fb) di Valeria Avallone:

«Questa tomba è stata costruita nel 1918 dal bisnonno di mio padre. Fu creata in memoria della figlia, scomparsa in quei tempi di guerra. Quella ragazza di nome Anna Avallone, mentre apriva la finestra vide cadere un aereo davanti a lei e morì per il forte spavento. Inizialmente, la tomba della nostra famiglia era corredata da una statua che rappresentava una ragazza dal volto terrorizzato, ma la statua in seguito fu tolta perché faceva troppa impressione ai bambini visitatori del cimitero e così, il bisnonno del mio papà decise di collocare sulla tomba quell’aereo austriaco in memoria della sua cara figlia.»



Tomba di Anna Avallone nel cimitero comunale di Brindisi

«Nel secondo anno di guerra, il 1916, una squadriglia di 5 velivoli austro-ungarici tipo Lohner partita da Durazzo, apparve all'improvviso sull'orizzonte di Brindisi verso le ore 15 del 4 maggio e le batterie antiaeree entrarono in azione costringendo gli aerei a risalire in quota. Il successivo lancio di bombe, che durò 15 minuti, non ebbe conseguenze rilevanti, tranne che per un ospedale di campo che subì leggeri danni. Nel frattempo, un idrovolante italiano decollò e con un'audace manovra tagliò la rotta a 3 dei velivoli austriaci, che subito batterono in ritirata inseguiti sul mare dall'aereo italiano durante circa 30 minuti.» [De Cellis].



In prima pagina del quotidiano di Berlino la notizia dell'attacco a Brindisi del 4 maggio 1916

«In quello stesso anno 1916, seguirono altri due bombardamenti austriaci, il 27 luglio e il 10 agosto, con un totale di 21 velivoli impiegati, ma senza produrre danni rilevanti sulla città di Brindisi.» [Andriani] e [De Cellis]

L'attacco aereo del 27 luglio, fu probabilmente la risposta austriaca a quello dei velivoli italiani del 25 luglio che, decollati da Grottaglie e Brindisi, lanciarono bombe sui pontili e sugli hangars di Durazzo. La missione italiana era composta da due Caproni della 11ª Squadriglia partiti da Grottaglie scortati da 3 Macchi L.1 della base di Brindisi. Sui Caproni vi erano osservatori della Regia Marina e su uno degli idrovolanti era presente anche un Ufficiale dell'Esercito.

Iniziando l'anno 1917, il 12 gennaio alle 5 di mattina, un gruppo di velivoli austriaci effettuò una incursione aerea su Brindisi, lanciando alcune bombe che colpirono una casa privata ed il treno sanitario N.45. Rimasero feriti due civili e sei soldati della Prima Compagnia Sanità di Torino, due dei quali gravemente.

Nel mese di maggio, due degli FBA della 255^a Squadriglia, da poco creata a Brindisi, presero parte alla battaglia del Canale d'Otranto e uno dei due idrovolanti, quello del Comandante della Squadriglia – Tenente di vascello Orazio Pierozzi – fu colpito dall'aereo austriaco Hansa-Brandenburg K179. Costretto all'ammarraggio in emergenza, l'equipaggio italiano venne in seguito recuperato dal cacciatorpediniere francese Bisson che era di base nel porto di Brindisi.

Come necessità di guerra, in quel 1917, pur essendo un impiego in essenza civile, emerse un altro impiego fondamentale dell'aviazione militare: quello postale. E così a due delle squadriglie della base di Brindisi – la 257^a dell'Esercito e la 258^a della Marina imbarcata sulla Regia nave Europa – furono assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stanziato in Albania stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea, che si materializzò il 2 giugno, con idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona e viceversa, “per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private espresso e per telegrammi privati solo nel caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina”.(*)

«La mattina del 7 giugno 1917, tre Lohner austriaci – il K154 con a bordo Lschlt d Res Alojz Poljanec e EF St Masch Wart Praurer, il K153 con Frglt János Plachner e EF Stb Masch Wart Lenti e il K152 con Frglt Ottokar Holoubek e Lt idRes d MK Max Weissmann – furono inviati per una ricognizione armata su Brindisi. Il K154 si separò dal gruppo e una volta raggiunta la costa incontrò il DE5 italiano, un piccolo dirigibile per la sorveglianza antisommergibili, e lo attaccò causandogli numerosi fori. L'Ufficiale italiano a bordo, capitano di vascello Catalano Gonzaga, combatté valorosamente con la sua pistola Mauser e alla fine tornò alla base con il suo velivolo. Poco dopo giunsero in volo il tenente di vascello Carlo Daviso con il nocchiere Aldo Gianelli a bordo di un idro Macchi e il tenente di vascello Orazio Pierozzi con il cannoniere Ercole Bellingeri a bordo di un idro FBA della 255^a Squadriglia. Vedendo la sagoma del Macchi che si avvicinava, il pilota dell'Albatros K154 probabilmente non riuscì a riconoscerlo fino a quando non fu troppo tardi. L'equipaggio del Macchi continuò l'attacco da distanza ravvicinata, assieme all'FBA che attaccò dall'alto. Dopo il quarto attacco, dal motore del K154 uscì un denso fumo, ma il fuoco di replica ferì il nocchiere Gianelli. L'Albatros, rimasto incontrollato, urtò con l'ala superiore destra lo scafo dell'aereo italiano, che subito dopo cadde in mare. L'equipaggio dell'FBA sparò dall'alto un colpo di grazia contro il K154 che precipitò nell'Adriatico

inabissandosi con i suoi due piloti a bordo. Il pilota italiano Carlo Daviso fu l'unico sopravvissuto dei due aerei caduti lottando e fu recuperato illeso dall'FBA italiano.» [Boris Giglić in “*Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913-1918*” - Jeroplan Books, 2014]

Questa, invece, la corrispondente versione italiana: «La mattina del 7 giugno 1917, si produsse l'incursione su Brindisi di tre aerei austriaci, uno dei quali, il K154 del Linienschiffleutnant Alois Poljanek con il Stabsbootmann Prauer della SFS di Kumbor, attaccò il nostro DE5, un piccolo dirigibile per la sorveglianza antisommergibili, con a bordo il sottotenente di vascello Gaetano Catalano Gonzaga che, armato solo con una pistola Mauser, riuscì ad atterrare nonostante avesse già ben 30 fori nell'involucro. Dall'idroscalo del Casale decollarono due idrovolanti della 255^a Squadriglia, pilotati rispettivamente dal Sottotenente di vascello Orazio Pierozzi assieme al cannoniere Ercole Bellingieri su un velivolo FBA, e dal Sottotenente di vascello Carlo Daviso assieme al nocchiere Aldo Giannelli su un velivolo Macchi L.3. Il K154, probabilmente ingannato dalla sagoma del Macchi, che era una copia evoluta del Lohner austriaco, virò per andare incontro a quello che credeva un suo compagno e venne raggiunto dal Macchi in picchiata, cui un minuto dopo si aggiunse l'FBA. Nel rapporto di Pierozzi si legge: “Attaccando a distanze molto ravvicinate, dal nostro FBA abbiamo sparato tre caricatori constatando che alcuni colpi avevano raggiunto il nemico: l'altro apparecchio, il Macchi, vicinissimo all'aereo nemico compiva attacchi successivi. L'idrovolante austriaco si è difeso usando due mitragliere, il fuoco delle quali è andato man mano rallentando, certo per mancanza di munizioni, mentre tentava di evitare gli attacchi.” Il combattimento proseguì serrato con i due velivoli italiani che si alternavano negli attacchi, finché il Macchi entrò in collisione con il K154. Mentre il Macchi si allontanava apparentemente illeso, l'idro austriaco continuava a volare e Pierozzi strinse con il suo FBA sull'avversario per chiudere la partita. Bellingieri vuotò il caricatore della sua arma praticamente a bruciapelo finché l'aereo austriaco cadde a picco nell'Adriatico. Ma nel frattempo pure il Macchi era caduto. Pierozzi scese subito con l'FBA ed incontrò Daviso illeso, ma di Giannelli non si trovò traccia alcuna, malgrado lo stesso Daviso si tuffasse con Bellingieri a frugare fra i relitti.»

Ogni sforzo sarebbe comunque stato vano, giacché quando il corpo dello sfortunato Sottufficiale venne ritrovato, si scoprì che era stato raggiunto in fronte da una pallottola. Nulla, invece, si seppe dell'equipaggio del K154, scomparso con il suo l'aereo.

Aerei FBA della 255^a decollati da Brindisi il 16 luglio, colpirono il pontile degli hangars ed una batteria antiaerea dell'idroscalo austriaco di Durazzo. Il 3 e 6 agosto bombardarono Durazzo ed il 7 agosto avvistarono un sommergibile austroungarico e lo bombardarono, obbligandolo alla frettolosa immersione.

«L'11 agosto 1917, una squadriglia d'idrovolanti austriaci attaccò Brindisi e l'attacco, prima che avesse potuto arrecare danni, fu sventato con l'abbattimento di uno dei velivoli, il K222, che cadde in mare con a bordo i due aviatori, Fhr idRes d MK Emil Engel e Matr Kniewallner, che ammararono illesi nel porto di Brindisi e furono fatti prigionieri.» [Boris Giglić]

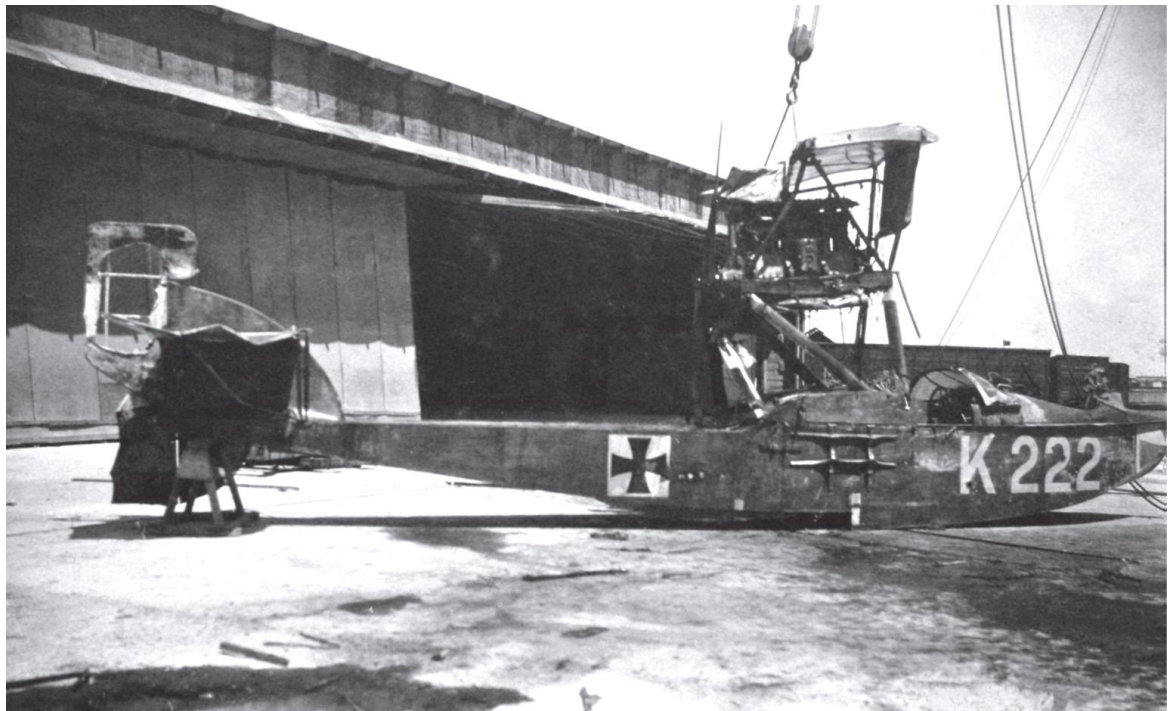
Ai primi di settembre una sezione di cinque Macchi L.3 venne distaccata da Brindisi a Valona al comando del Sottotenente di vascello Umberto Maddalena. Il 10 bombardarono il ponte di Metali sul Seman e vari vicini accampamenti austriaci. Poi, il 13 settembre, in fase di rientro, due degli idro s'imbattono in un forte temporale e solo l'equipaggio del Comandante Maddalena poté rientrare alla base di Brindisi.

La notte del 27 settembre avvenne un nuovo attacco aereo tra le 20 e le 24, uno dei più pesanti subiti da Brindisi. Furono distrutte diverse abitazioni e ci furono 22 feriti e 5 morti, di cui 2 civili. Risultarono abbattuti 3 aerei austriaci, gli idrovolanti K193, K223 e K307. Questo il resoconto ufficiale italiano: «Uno squadrone di 7 o 8 idrovolanti nemici fu scoperto ad alta quota ancor prima di raggiungere la base navale e i colpi sparati dalle batterie di difesa antiaerea ammontarono a 2753, di cui circa 600 dalle navi, costringendo gli attaccanti a mantenersi ad alta quota. Grazie alla scarsa visibilità, gli idrovolanti austriaci riuscirono comunque ad arrivare sopra la base, sganciando diverse bombe, molte delle quali caddero in mare e altre furono ritrovate a terra non esplose, tra queste, due incendiarie e una da 150 kg. I danni causati dall'esplosione delle bombe furono i seguenti: nessuna bomba in città, la batteria antiaerea N.1 fu colpita provocando due morti e due feriti senza danneggiare i cannoni. Una casa utilizzata come postazione di mitragliatrice fu colpita e distrutta, ferendo 13 soldati. Una bomba, cadendo su una nave a vapore a pochi metri dall'incrociatore Pisa, l'affondò causando la morte di un fuochista e ferendo un marinaio. L'esplosione causò inoltre un'ammaccatura nello scafo dell'incrociatore Pisa per una lunghezza di 6 metri, corrispondenti a 6 telai, causando un'infiltrazione di acqua stimata di 30 tonnellate all'ora. Immediatamente il rimorchiatore Egadi provvide al drenaggio, ma la nave dovette entrare nel bacino di carenaggio.»

Anche sul 'Pisa' ci fu un morto e un marinaio fu ferito da schegge di proiettili antiaerei e il bacino galleggiante subì danni minori a causa della concussione prodotta dalle bombe esplose. La mattina successiva all'attacco, il 28 settembre, l'idrovolante austriaco Hansa-Brandenburg W.13 K307, che a causa di una guarnizione del serbatoio acqua crepata aveva planato forzatamente sul mare a circa 10 miglia di Brindisi, fu recuperato da una torpediniera che rimorchiò l'aereo fino al porto con i piloti catturati, Lschlt Emanuel Lerch e Fhr idRes d MK Béla Lenti. La mattina del 3 ottobre, la torpediniera 14 OS trovò il corpo del Frglt Maximilian Sewera e quella stessa sera il rimorchiatore RD 10 trovò i resti del Fhr idRes d MK Karl Strizik, il suo osservatore, entrambi piloti dell'idrovolante Oeffag Weichmann K193.



Stazione Idrovolanti di Brindisi: Relitto del UFAG Brandenburg K222 abbattuto l'11 agosto 1917





*Porto di Brindisi: L'Hansa Brandenburg W.13 K307
catturato dopo un ammaraggio in emergenza il 27-9-1917*



*Stazione Idrovolanti di Brindisi: L'Hansa Brandenburg W.13 K307
L'equipaggio - il Frglt Emanuel Lerch e il Fhr idRes d MK Béla Lenti - fu fatto prigioniero*

Il 2 novembre, dopo più di un mese dall'attacco, un motore Austro Daimler AD6 da 185 HP fu ritrovato sulla spiaggia a Meleda e si pensò che potesse essere stato del velivolo UFAG Brandenburg K223 che non fu mai ritrovato, né fu mai trovata traccia dei suoi piloti EF Stb E Wart Rudolf Traxelmayer e Lt idRes d MK Jenő Czenz. Ciò che causò la caduta dei due idrovolanti austriaci, il K193 e il K223, si suppose fosse stata una collisione al buio.

Nell'ultimo anno di guerra, il 1918, il 3 febbraio tre aviatori austriaci, dopo una rivolta disertarono da Cattaro e con il loro idrovolante – K207 – ammararono su una spiaggia vicino a Mattinata. Poi, il 6 febbraio l'idro austriaco fu portato in volo da Manfredonia a Brindisi, pilotato dal Comandante Orazio Pierozzi.

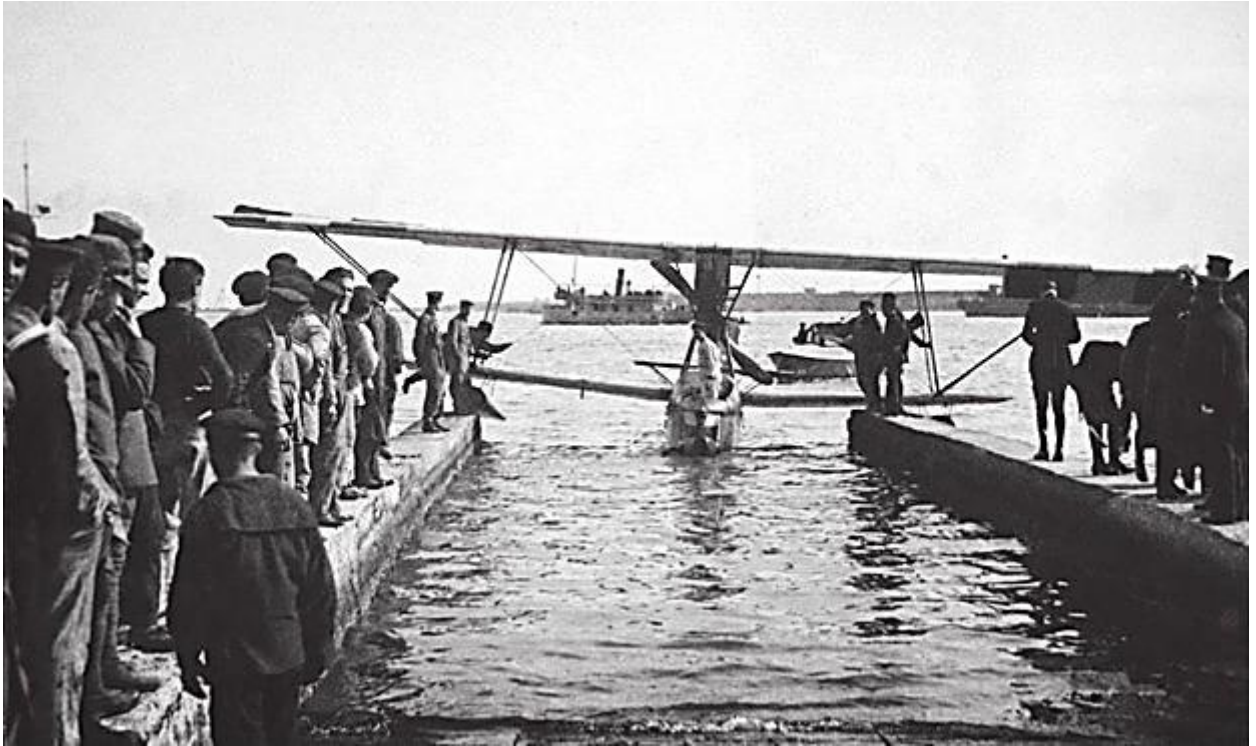
Circa un mese dopo, alla fine dell'inverno di quello stesso anno, sull'idroscalo di Brindisi fu creata una nuova Squadriglia, la 262^a, costituita con i migliori piloti della locale Stazione Idrovolanti, dotata di Macchi M.5 e comandata dal Sottotenente di vascello Umberto Maddalena che dispose di altri 9 piloti.

Il 25 aprile, un totale di otto idrovolanti della 255^a Squadriglia dell'idroscalo di Brindisi, tra cui quello del Tenente di vascello Francesco De Pinedo – che era rientrato a Brindisi dopo aver comandato per quasi quattro mesi la 256^a di Otranto – bombardarono gli hangars e le navi in porto a Durazzo. Lanciarono con buon risultato numerose bombe su piroscafi e galleggianti ancorati nella rada nonché su vari obiettivi militari e non ostante l'intenso fuoco antiaereo, tutti gli apparecchi rientrarono incolumi alla base di Brindisi.

Il 14 maggio, varie squadriglie di idrovolanti italiani bombardarono le opere militari di Lissa e quelle di Durazzo provocando visibili incendi. Durante il volo sopra Durazzo, gli aviatori decollati da Brindisi fotografarono il piroscifo e la torpediniera che, silurati nella notte tra il 12 e il 13, giacevano del tutto inutilizzati sul fondo del mare e poi, malgrado gli intensi fuochi controaerei, tutti gli aeroplani italiani rientrarono incolumi alle loro basi.

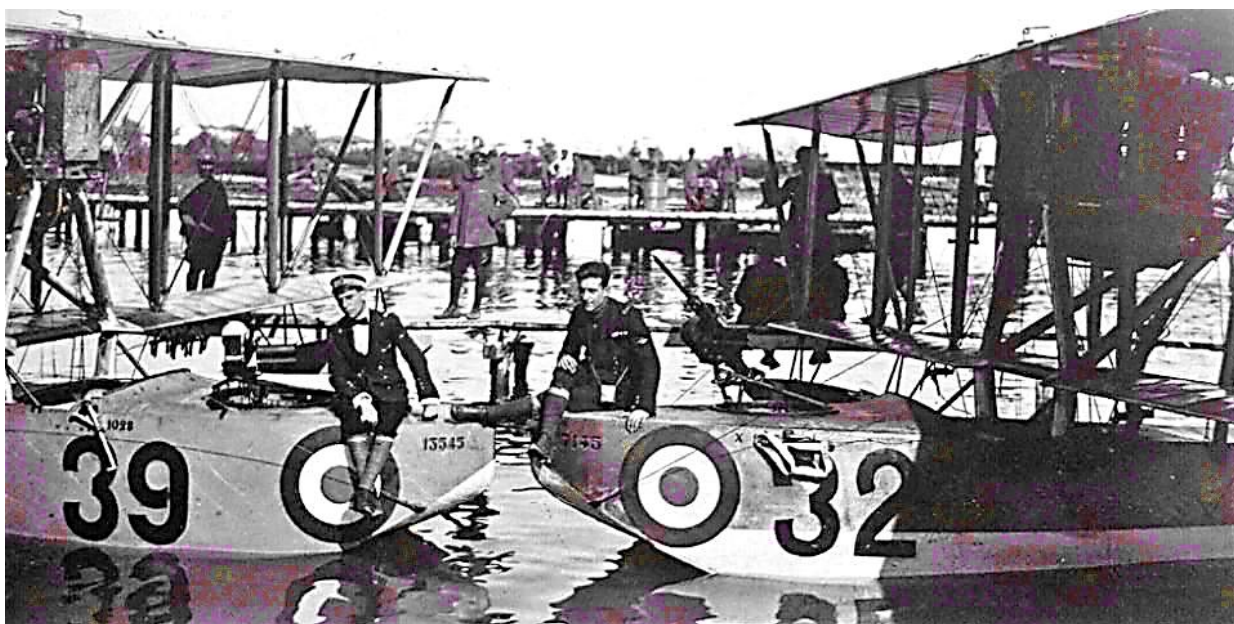
Il giorno seguente, il 15 maggio, dalla stessa base di Brindisi partirono quattro FBA ed un Macchi L.3 della 255^a Squadriglia scortati da tre Macchi M.5 della 262^a Squadriglia, ed attaccarono Durazzo, dove gli FBA lanciano 8 bombe inglesi da 100 libbre causando due morti e l'incendio del deposito di benzina. E il Macchi L.3 lanciò manifestini ed eseguì numerose fotografie.

Qualche giorno dopo, il 27 maggio 1918, avvenne il primo bombardamento su Brindisi di quell'ultimo anno di guerra. Poco dopo le 3 del mattino, quattro bombe esplosero nei pressi degli hangars dell'idroscalo senza arrecare danni, mentre una quinta bomba rimase inesplosa.



L'idro K207 dei disertori austriaci, pilotato del Tenente di vascello Orazio Pierozzi, giunge alla Stazione Idrovolanti di Brindisi - 7 febbraio 1918





Idrovolanti FBA tipo H della 256ª Squadriglia, che dal 1° gennaio 1918 al 20 aprile fu comandata dal Tenente di vascello Francesco De Pinedo - a sinistra nelle foto



«Successivamente, il seguente 9 giugno 1918, come parte dei preparativi per l'imminente battaglia da condurre contro lo sbarramento di Otranto, tre squadriglie austriache con in tutto non meno di 14 Hansa-Brandenburg W.13 partirono da Durazzo in direzione Brindisi. Alle 4 del mattino fu lanciato l'allarme per il primo attacco, seguito dal lancio di bombe che non provocarono danni. Nel secondo attacco una bomba colpì il piazzale dell'idroscalo uccidendo e ferendo una trentina di marinai. Il terzo attacco fallì: pur lanciando alcune bombe di cui molte in mare per alleggerimento, gli aerei presto salirono in quota e si allontanarono. In tutto furono lanciate 154 bombe per un totale di 4.485 kg sulla stazione idrovolanti, le installazioni e le navi in porto, mentre diversi aerei italiani decollarono all'inseguimento. Un apparecchio nemico fu colpito in pieno cadendo in mare, mentre un secondo fu costretto ad ammarare presso Ostuni. Nell'inseguimento aereo, a una ventina di miglia da Brindisi si produsse un duello tra l'inseguitore [Macchi M.5] e il nemico [Hansa-Brandenburg W.13 K387], che colpito al serbatoio ammarò in emergenza.» [Andriani] e [De Cellis].

Il 10 giugno sera, l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina di Roma emise il seguente comunicato: "All'alba di ieri una squadriglia di idrovolanti austriaci ha volato su Brindisi lanciando alcune bombe. Nessun danno al materiale da guerra, ma si deplorano alcuni morti e feriti tra i militari. L'artiglieria antiaerea e nostri velivoli da caccia hanno costretto la squadriglia austriaca a ritirarsi. È stata anche accertata la perdita di tre apparecchi nemici e alcuni dei loro aviatori sono stati fatti prigionieri..."

Si trattò dell'ultimo bombardamento aereo che la città di Brindisi subì in quella lunga e tragica Prima guerra mondiale, ma le attività belliche non erano cessate per l'aeroporto di Brindisi: sarebbero durate ancora per mesi, fino alla fine della guerra.



Brindisi 1915-18: Caserugi civili distrutti dai bombardamenti austriaci

Il 10 luglio un equipaggio di un FBA italiano dopo essere ammarato in emergenza a 40 miglia da Brindisi venne fatto prigioniero l'11 luglio dal cacciatorpediniere austriaco SMS Uzsook. Il 30 agosto 1918 otto Macchi M.3 della 262^a Squadriglia decollati da Brindisi, bombardarono numerose navi austriache nel porto di Durazzo. Un Macchi, colpito dalla contraerea, fu costretto all'ammarraggio di emergenza e il suo equipaggio venne recuperato dalla nave cacciatorpediniere Simone Schiaffino.

Il 5 settembre 1918, infine, dall'idroscalo della Regia Marina di Brindisi decollarono quattro Macchi M.5 della 262^a Squadriglia – il Sottotenente di vascello Umberto Maddalena, il Sottotenente di vascello Giovanni Paterniti, il 2° Capo Mario Conforti e il 2° Capo Giorgio De Marchi – per scortare una pattuglia di quattro Macchi L.3 della 265^a Squadriglia diretti ad attaccare unità navali nel Golfo di Drin. Dopo aver attaccato la torpediniera austriaca "86" di scorta a tre dragamine nelle acque di Dulcigno in rotta verso Cattaro, al rientro l'idrovolante del Comandante Umberto Maddalena ebbe problemi al motore costringendolo all'ammarraggio a 75 miglia da Brindisi. E dopo 20 ore in mare, il pilota italiano fu recuperato dalla nave cacciatorpediniere Antonio Mosto, scoprendo che anche il collega Paterniti aveva avuto lo stesso problema.

L'ultima e decisiva azione militare sui mari e sui cieli del conflitto mondiale fu la conquista del porto albanese di Durazzo del 2 ottobre 1918, cui partecipò l'intera flotta di base a Brindisi, accompagnata da numerosissimi aerei – i più decollando dall'idroscalo di Brindisi – che in ondate successive bombardarono dall'alto le difese austroungariche. Il 3 novembre 1918, nella villa Giusti del Giardino a Padova, si siglò l'armistizio che pose fine alle ostilità tra l'Italia e l'Austria. La Grande guerra, per l'Italia, era finalmente terminata, e vinta.

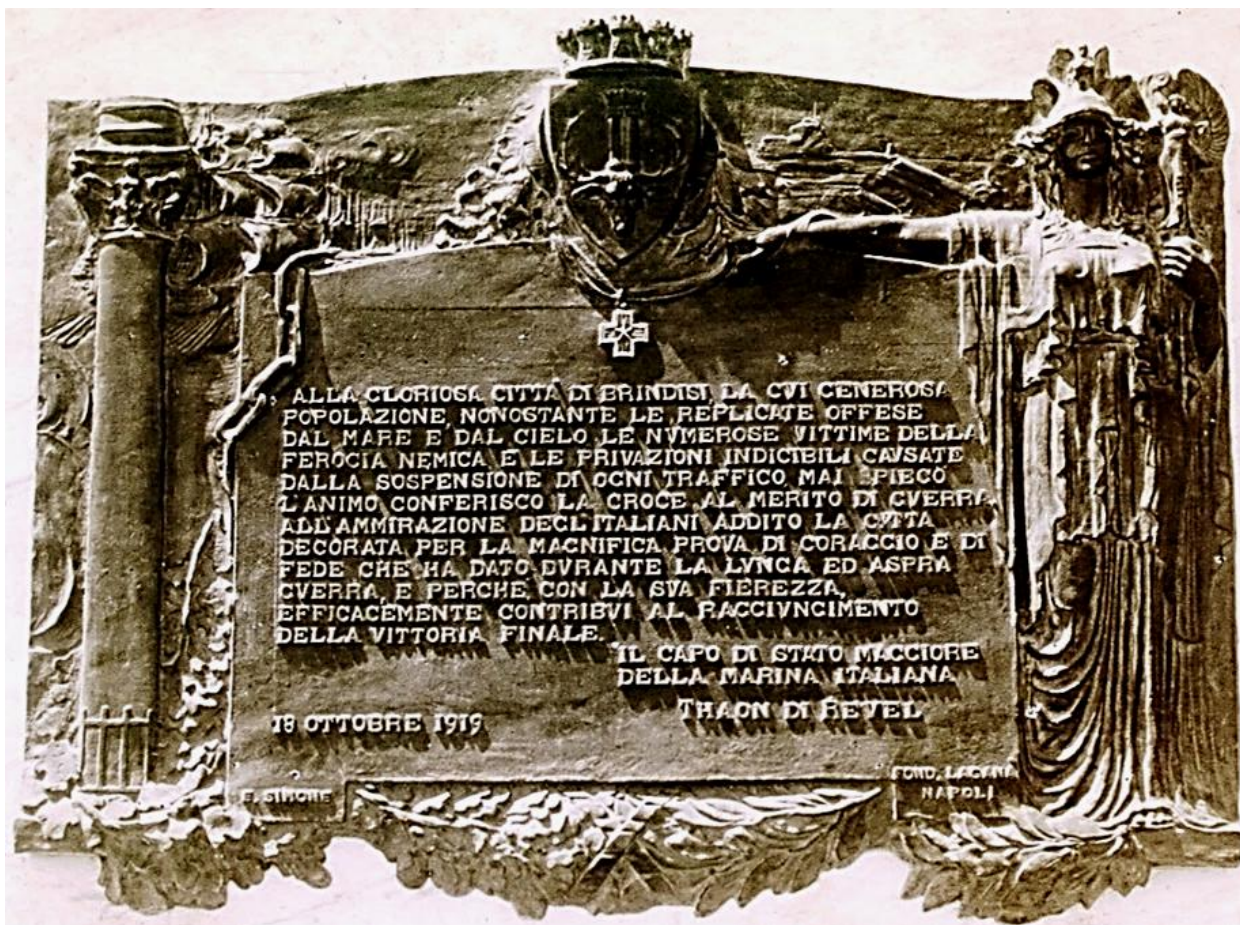
Il giorno dopo, 4 novembre, l'Ordine del giorno N.38 – il Bollettino della Vittoria Navale – a firma del comandante supremo della Regia Marina Paolo Thaon di Revel, fu emesso a Brindisi, sede della Base aeronavale del Basso Adriatico, da dove l'ammiraglio aveva diretto tutte le grandi operazioni della guerra aeronavale.

Un quadro, quello dei bombardamenti su Brindisi qui riassunto, che pur se non del tutto preciso, e probabilmente incompleto, contribuisce comunque a rendere l'idea di quanto sofferti furono dai brindisini quei quattro lunghi anni della Prima guerra mondiale.

Anni in cui il contributo della città alla guerra fu notevole, anche in termini militari: oltre alle decine di incursioni aeree subite con centinaia di bombe cadute sul porto e la città, il porto fu usato come base per centinaia di azioni aereonavali da varie decine di aerei e da ben 227 unità navali, delle forze italiane e di quelle delle nazioni alleate, Inghilterra, Australia e Francia.

Per questo, conclusasi la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Capo di stato maggiore della Marina Militare italiana e Duca del mare. Nell'occasione, una targa bronzea fu ideata dallo scultore brindisino Edgardo Simone e fu apposta sulla facciata della Capitaneria di porto che guarda il lungomare.

«Alla gloriosa città di Brindisi la cui generosa popolazione, nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la croce al merito di guerra. All'ammirazione degli italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra e perché con la sua fierezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale. *Thaon di Revel*»



Targa bronzea dell'onorificenza concessa da Thaon di Revel a Brindisi

(*) *Brindisi-Valona: nel 1917 il primo servizio regolare italiano di Posta Aerea*

Publicato su il7 Magazine del 7 maggio 2021

Con il XX Secolo iniziò nel mondo l'epopea dell'aviazione: in America il 17 dicembre 1903 su una spiaggia del Nord Carolina, i fratelli Wright compivano il primo volo a motore; in Europa il primo volo lo effettuò, il 23 ottobre 1906 vicino Parigi, il brasiliano Alberto Santos-Dumont; in Italia, il francese Léon Delagrange decollò dalla piazza d'armi a Roma il 24 maggio 1908.

Il conflitto italo-turco iniziato il 29 settembre 1911 fu un banco di prova per la nascente industria aeronautica e il primo impiego militare dell'aereo al mondo ci fu il 23 ottobre 1911, quando il comandante italiano della 1^a Flottiglia aeroplani, Capitano Carlo Piazza, effettuò un volo di ricognizione sullo schieramento nemico. Il primo bombardamento aereo avvenne per opera del Sottotenente Giulio Gavotti, che il 1° novembre 1911 lanciò tre bombe sull'accampamento turco di Ain Zara e una sull'oasi di Tripoli. I risultati militari non furono eclatanti, ma quelle prime azioni italiane furono notate con interesse e studiate dai principali eserciti del mondo, che iniziarono a dotarsi di aerei, da ricognizione e bombardamento prima, e poi da caccia dopo.

La produzione aeronautica in tutto il mondo quindi – manifestazioni pseudo sportive a parte – si orientò decisamente sul settore militare, ben prima che qualcuno cominciasse a pensare ad un suo possibile sviluppo civile per il trasporto aereo di cose e di persone. E con lo scoppio della Grande guerra, l'impulso tecnico ed economico che ricevette l'industria bellica dell'aria fu enorme. In Italia, questi i nomi più noti della fiorente industria aeronautica: Pomilio, Caproni, Macchi, Savoia, Ansaldo, SIAI, SIT, SIA, SAMI. Inoltre, e forse inaspettatamente, fu proprio nel mezzo – ed in parte a causa – della guerra che doveva emergere e svilupparsi un altro impiego fondamentale dell'aviazione, un impiego però in essenza civile: quello postale, cioè del servizio regolare di “posta aerea”.

«...Le truppe, contadini, agricoltori, operai e proletari, inviate al fronte potevano sopportare ogni privazione, ogni condizione ambientale di grande rigidità, nonché il pericolo nudo e crudo della morte in battaglia. Ma non potevano sopportare lo sradicamento improvviso e totale dalla propria famiglia, dal proprio sistema di riferimento sociale, dal proprio mondo. Mantenere i collegamenti con questo noto, rassicurante e tradizionale sistema di valori era condizione imprescindibile per la saldezza prima di tutto morale ed emotiva del soldato al fronte. Lo stesso valeva per i quadri di sottoufficiali più anziani e ufficiali inferiori più giovani, esponenti di sistemi di valori e di mondi di riferimento diversi, quali la piccola borghesia, borghesia emergente o affermata, intellettuali, piccola aristocrazia, ma con cui

ugualmente il contatto rimaneva condizione del tutto necessaria. Né la necessità era avulsa anche agli ufficiali superiori... All'epoca, queste necessità comunicazionali si soddisfacevano con il servizio postale, principale mezzo economico per le comunicazioni a distanza, che in Italia era diffuso capillarmente in tutto il regno: utilizzava i vari mezzi di trasporto disponibili, tra cui primeggiava il treno, ed era molto usato dall'intera popolazione... Le alte gerarchie militari, pertanto, avevano ben presente l'importanza e l'indispensabilità di garantire a tutti gli arruolati un servizio postale efficiente, senza trascurare gli aspetti della sicurezza e della logistica nei pressi dei fronti di guerra. Però, il problema non era certo di facile soluzione: sia per l'aumento straordinario dei dispacci, tra militari e tra militari e civili, sia per la penuria dei mezzi di trasporto, i ferroviari e gli altri tradizionali per via terra e per mare, destinati prioritariamente alle esigenze militari. In questa situazione, qualcuno cominciò a pensare anche al mezzo aereo...» [*Guerra posta e nuove tecnologie. La nascita della posta aerea* di Bruno Crevato-Selvaggi, 2017]

Il 9 aprile 1917 il ministro delle poste Luigi Fera, firmò il seguente decreto: [...] Ritenuta la necessità di iniziare gli studi per l'istituzione del trasporto della corrispondenza con i mezzi della locomozione aerea; riconosciuta l'opportunità di procedere all'esame delle varie proposte pervenute in proposito all'Amministrazione postale; decreta la nomina di una Commissione di persone tecniche competenti, con l'incarico di esaminare tutte le proposte pervenute al Ministero delle Poste e Telegrafi per l'attuazione della "posta aerea" e di riferirne al Ministro [...]. La Commissione fu presieduta dal fisico e senatore Augusto Righi. Nella sua relazione, la commissione sostenne la possibilità di mettere in atto il servizio con aeroplani su lunghi percorsi, suggerendo di iniziare esperimenti, sia sorvolando la terraferma e sia volando con idrovolanti sul mare.

Un primo esperimento fu realizzato a fine maggio sulla rotta Torino-Roma-Torino: il 22 maggio il tenente Mario De Bernardi pilotò l'aereo Pomilio PC1, un velivolo da ricognizione armato che la società torinese dell'ingegnere Ottorino Pomilio aveva iniziato a costruire nello stesso 1917 e ne aveva consegnato in febbraio i primi esemplari all'Esercito. Decollato alle 11:20 atterrò a Roma alle 15:23 dopo aver percorso 600 km alla media di 160 km orari. All'arrivo però, una raffica di vento inclinò l'aereo, l'ala sinistra toccò terra e il carrello e l'elica andarono in pezzi. Il pilota rimase incolume, ma l'incidente implicò la posticipazione di cinque giorni del volo di ritorno, che finalmente si compì il 27 con 61 chili di posta. L'esperimento poi, non ebbe seguito.

A Sud, fin da prima dell'entrata in guerra, durante il periodo della neutralità, al fine di risguardare i propri interessi strategici nel basso Adriatico e con l'esercito austriaco già insediato a Scutari e Durazzo, il 25 dicembre 1914 l'Italia aveva occupato Valona e poi, dopo l'entrata in guerra, per le truppe italiane e quelle

austriache tutta l'Albania divenne un importante e strategico fronte di guerra e al contempo le acque dell'Adriatico meridionale divennero teatro di scontri marini e sottomarini che le resero estremamente pericolose al traffico.

L'Italia aveva inviato a Valona il Corpo speciale d'Albania, che il 20 marzo 1916 divenne XVI Corpo d'Armata agli ordini del generale Settimio Piacentini, e oltre ai tanti militari nell'area vi erano anche numerosi altri italiani, civili superstiti della colonia d'anteguerra. Il collegamento del XVI Corpo con l'Italia, nonostante i pericolosi sottomarini nemici operassero attivamente, era assicurato da navi che percorrevano il canale fra Brindisi e Valona sotto una costante protezione aerea. In quelle acque, infatti, operavano varie squadriglie d'idrovolanti FBA Tipo H: idroscopatori biplano a scafo centrale sviluppati dall'azienda anglofrancese Franco British Aviation e prodotti in buon numero anche in Italia dalla SIAI, Società Idrovolanti Alta Italia.

Quelle squadriglie di idrovolanti collaboravano a mantenere lo strategico sbarramento del canale d'Otranto a tutti i mezzi austro tedeschi, scortavano le unità navali dell'Intesa e partecipavano alle missioni offensive dirette alle basi austriache di Cattaro, di Durazzo, nonché dell'interno dei vari territori balcanici. Molte avevano la loro base nel porto di Brindisi, nell'Idroscalo Militare di Brindisi che era sorto nel 1916: c'era la 255^a squadriglia comandata dal sottotenente di Vascello Orazio Pierozzi con il guardiamarina Umberto Maddalena poi comandante della 262^a, c'era Francesco De Pinedo poi comandante della 256^a e dell'intero Gruppo squadriglie, e c'erano anche le squadriglie 257^a che apparteneva all'Esercito e la 258^a che apparteneva alla Regia Marina, imbarcata quest'ultima sulla Regia nave Europa che, eliminando un albero e altre sovrastrutture, aveva ricavato due hangars a poppa e a prua, ognuno capace di alloggiare quattro aerei.

A queste ultime due squadriglie – la 257^a e la 258^a – furono poi assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea. Il 5 giugno 1917 fu emesso il seguente comunicato:

[...] Col giorno 2 corrente è stato istituito un servizio regolare di posta aerea fatto da idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona, e viceversa: per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private “espresso” e per telegrammi privati nel solo caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina. Dette corrispondenze dovranno tutte portare sulla busta l'indicazione “per posta aerea” [...]

Quel servizio postale quindi, pur senza rivestire carattere universale, fu comunque il primo in Italia ad essere ufficialmente istituito come “servizio regolare di posta

aerea” riservato, per ragioni d’ingombro e di priorità, ad alcune corrispondenze urgenti, militari e civili, escludendo per ragioni di sicurezza quelle classificate. Le squadriglie idrovolanti militari cui era affidato, del resto, continuavano ad essere impegnate nel pattugliamento e nelle altre missioni belliche non potendo pertanto dedicare troppe energie a quel nuovo servizio.

Vennero effettuati voli d’andata e ritorno i giorni 3, 6, 9, 11 e 12 giugno, e ciascuna tratta durava da una a due ore dipendendo dalle condizioni metereologiche e di sicurezza. Poi, il 17 giugno, il Comando del XVI Corpo d’Armata comunicò la sospensione “fino a nuovo avviso” del servizio regolare di posta aerea Brindisi-Valona, mantenendolo soltanto per i casi urgenti o d’interruzione del cavo sottomarino. Il servizio regolare non riprese più: il Comando optò per non continuare a distrarre le squadriglie dal servizio di pattugliamento e il cavo telegrafico sottomarino continuò a funzionare sufficientemente bene per le necessità comunicazionali urgenti.

Quasi contemporaneamente, anche se in leggero ritardo rispetto al servizio avviato tra Brindisi e Valona, si organizzò un servizio regolare di posta aerea anche tra Roma e Cagliari (Civitavecchia-Terranova Pausania). La Regia Marina, infatti, aveva organizzato due squadriglie d’idrovolanti FBA anche nel Mar Tirreno per la protezione dei collegamenti marittimi con la Sardegna e così, due sezioni vennero dedicate al servizio postale aereo, composte ciascuna da due idrovolanti: la 10^a Sezione della 278^a squadriglia da ricognizione per il servizio Sardegna-Continente, la 9^a Sezione della 272^a squadriglia per il servizio opposto. L’inaugurazione ufficiale di quel servizio postale aereo avvenne il 27 giugno 1917 e il servizio, non giornaliero, durò sino al 28 ottobre 1917, quando fu sospeso per le condizioni meteorologiche divenute avverse: erano state effettuate 25 traversate e trasportati 2.344 chili di posta. Il servizio riprese l’anno seguente, l’11 maggio con un servizio regolare fino a giugno 1918, poi anch’esso divenuto sporadico.

Nonostante gli entusiasmi suscitati da quelle primissime esperienze – “Oso dire oggi che la posta aerea, più che il pioniere dei trasporti aerei futuri in generale sarà la posta dell’avvenire. La velocità, la moderazione del peso, l’indipendenza del veicolo dal tracciato della via, si sposano alle caratteristiche proprie dell’aeronavigazione” [Torquato Carlo Giannini, direttore della ‘Rivista delle Comunicazioni’, 1917] – nell’ottobre 1917 tutto si arrestò, e per il restante periodo della guerra in Italia non si parlò più di posta aerea. Caporetto e la nuova situazione politico-militare italiana avevano evidentemente raffreddato gli entusiasmi e le iniziative.

La guerra finalmente volse al termine e l’Italia nonostante la vittoria entrò in un periodo di grandi tensioni politiche e sociali che per nulla favorirono la ripresa economica e tanto meno quella industriale relegando l’imprenditorialità, e così per l’aeronautica fu come se in Italia la guerra ne fosse stata l’unico fattore propulsivo.

Bisognò attendere un intero lustro prima che, con l'instaurazione di un nuovo governo stabile, si tornasse a considerare di grande interesse nazionale tutto il mondo dell'aeronautica che ricevette un nuovo forte impulso, sia nel campo militare – il 28 marzo 1923 fu fondata la Regia Aeronautica Militare che ricevette da Esercito e Marina tutti i velivoli, i campi aeronautici terrestri e gli idroscali, nonché gran parte del personale militare, presto integrato da nuovi arruolamenti – e sia nel campo civile e imprenditoriale. Nel 1924 venne creato il Ministero delle comunicazioni, accorpando poste, ferrovie e marina mercantile e nell'agosto 1925 il Commissariato per l'Aeronautica, che era stato costituito nel gennaio 1923, fu elevato a Ministero.

Il servizio regolare di posta aerea divenne di fatto una componente intrinseca all'aviazione civile e il suo sviluppo e la sua diffusione in Italia, come nel resto del mondo, andarono di pari passo con l'apertura delle linee aeree commerciali. Il 1° aprile 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale italiana per la tratta: Torino-Pavia-Venezia-Trieste, gestita dalla SISA con idrovolanti. E il 1° agosto di quello stesso anno 1926 venne inaugurata la prima linea aerea commerciale internazionale: la Brindisi-Atene-Costantinopoli, gestita dall'Aereo Espresso Italiana AEI con idrovolanti di base all'idroscalo di Brindisi e il volo inaugurale fu pilotato dal maggiore Umberto Maddalena su un Savoia Marchetti S-55 C. Nel 1927 la AEI aggiunse la linea Brindisi-Atene-Rodi mentre la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara. Nel 1928 la Società Aerea Mediterranea SAM, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S59.

E già... proprio quella stessa rotta aerea che tra Brindisi e Valona nel giugno 1917 era stata la prima in Italia a coprire un "servizio regolare di posta aerea", con Brindisi – come solito – al centro della Storia.



Lettera espresso via aerea dell'11 giugno 1917: da Valona a Brindisi e poi a Roma - notare sopra i francobolli il bollo lineare VALONA POSTA AEREA -

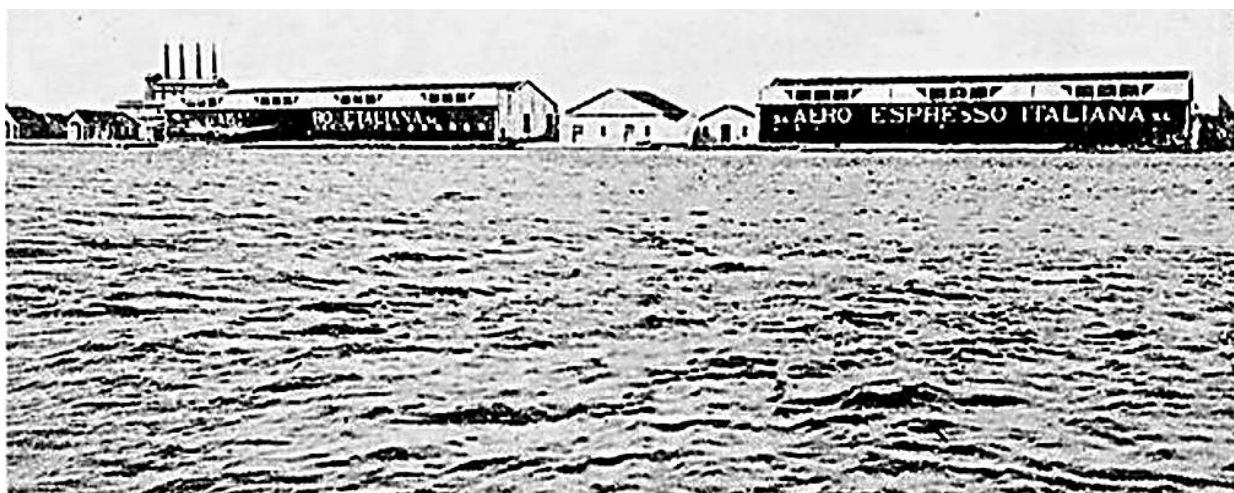
***Nel 1933 - 90 anni fa -
L'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo, avveniristici hub internazionali***

Sfogliando un giornale brindisino d'altri tempi, di 90 anni fa, "Il Giornale di Brindisi del 14 dicembre del 1933", ha richiamato la mia attenzione un titolo breve, scritto su una sola colonna, "La nuova linea aerea Brindisi-Singapore":

«La magnifica rotta aerea che con volo di ben 7539 miglia univa Brindisi alla Birmania, è stata prolungata sino all'estremità meridionale della Penisola di Malacca raggiungendo così uno sviluppo di 7133 miglia... Un idrovolante partirà dal nostro idroscalo ogni lunedì mattina per raggiungere nella stessa giornata Atene dove ripartirà il giorno successivo arrivando il martedì sera a Gaza in Palestina dopo aver sostato ad Alessandria d'Egitto ed al Cairo. Ripartirà da Gaza la mattina del mercoledì per arrivare la sera a Bassora nell'Iraq sostando solo a Bagdad. Ripreso il volo la mattina successiva, scenderà a Kuwait, a Bahrein ed a Sharjah in Arabia per trascorrere in quest'ultima località la notte. Ripartirà venerdì all'alba toccando Gwadar e Karachi in India per scendere la sera a Jodhpur dove ripartirà il sabato mattina per Delhi, Campore, Allahabad e Calcutta. All'alba della domenica, lasciata la capitale dell'India britannica ed entrato in Birmania toccherà Akyab e Rangoon dove il lunedì successivo ripartirà per Bangkok la capitale del Siam, Bandon e Alor Star nella Malacca. Il martedì successivo raggiungerà nella mattinata Singapore, ultimo scalo del lunghissimo volo durato nove giorni. Nel ritorno, l'aereo lascerà Singapore la domenica mattina per rientrare a Brindisi il lunedì della settimana successiva, dopo aver fatto scalo nelle medesime località dell'andata.»

All'epoca, di "hub aerei" e di "voli low-cost" non se ne immaginava neanche minimamente la possibile esistenza, eppure l'ancor giovane aviazione commerciale mondiale progrediva ogni giorno con passi da giganti.

E Brindisi, con il suo fiammante aeroporto terrestre inaugurato da Mussolini il 30 luglio di quello stesso 1933 - nel 1938 fu intitolato al pilota civile morto in incidente di volo Antonio Papola - e con il suo storico idroscalo, anche civile, tecnologicamente potenziato, era balzata decisamente all'avanguardia mondiale da quando, il 1° agosto del 1926, era decollato il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, "Brindisi-Atene-Costantinopoli" della Aereo Espresso Italiana AEI, che nel 1927 aggiunse la rotta Brindisi-Atene-Rodi mentre la Società Italiana Servizi Aerei SISA inaugurava la Brindisi-Durazzo-Zara e, nel 1928, la Società Aerea Mediterranea SAM avviava la Brindisi-Valona.



L'Idroscalo civile dell'Aereo Espresso Italiana a Brindisi - 1926



“Nelle prime ore del mattino di quel 1° agosto 1926, alla presenza delle autorità italiane e degli ospiti stranieri rappresentanti dei governi turco e greco, si svolse la cerimonia inaugurale del ‘primo volo internazionale di una linea italiana’, con il dono del gagliardetto della città di Brindisi da parte del sindaco Serafino Giannelli al comandante Umberto Maddalena. Subito dopo, alle 8.40 circa, l’idrovolante Savoia Marchetti SM-55C (I-AMES), pilotato da Maddalena mosse dall’idroscalo, raggiunse il porto interno ed infine, alle 9.00 precise, decollò tra gli applausi della folla che gremiva le banchine del porto e le sponde del canale Pigonati, giungendo al Falero presso Atene alle 13.30.”

Le primissime linee aeree italiane, tra cui la AEI che aveva la sua base in Brindisi, che avevano iniziato le loro attività con capitali privati e sovvenzioni pubbliche, in un decennio erano diventate 14, alimentando un traffico di passeggeri e merci terzo al mondo, dopo Stati Uniti e Gran Bretagna. Poi, nel corso del 1934, tutte le linee aeree civili italiane furono conflueno nella statale Ala Littoria, con la quale nel 1938 l’Italia giunse a detenere circa la metà dei primati contemplati dalla Federazione Aeronautica Internazionale, tra cui quelli di velocità e altezza, e di durata e affidabilità. Stesso anno in cui l’aeroporto di Brindisi, formato da idroscalo e campo terrestre, divenne sede di una delle sei direzioni di rete della compagnia di bandiera, la Direzione della Rete del Levante da cui dipendevano i sei scali principali di: Brindisi, Atene, Rodi, Haifa, Tirana, e Salonicco. L’aeroporto di Brindisi, inoltre, era sede di una delle quattro officine sussidiarie dell’Ala Littoria, attrezzate per poter effettuare qualunque lavoro di revisione dei velivoli.

Ancora in quel 1933, un altro giornalista dell’epoca - Essé - su una rivista nazionale, il 23 novembre, articolava: «Dalla Spagna come dalla Francia, dall’Inghilterra come dall’Olanda, dal Belgio, dalla Germania, dalla Svizzera, dall’Austria e dalla Jugoslavia, chi si dirige a Oriente per via aerea deve toccare Brindisi. Dopo Brindisi si può puntare in una serie di direzioni: a Candia, a Falero, a Cipro, a Beirut, a Tripoli di Siria, a Costantinopoli e così via fino a Bagdad, da dove è necessario passare per raggiungere il golfo persico. Tutti gli aeronauti turisti che vadano dal nostro Occidente all’Insulindia, all’Australia, in Indocina o in Estremo Oriente, da qualunque itinerario provengano hanno due scali obbligati: Brindisi e Bagdad. L’Aero Espresso Italiana, infatti, da Brindisi raggiunge settimanalmente Bagdad.»

Alla fine di quell’anno, 1933, l’aeroporto civile di Brindisi gestiva i seguenti voli regolari: Brindisi-Rodi, settimanale con andata il lunedì e ritorno il giovedì, con scalo in Atene e Haifa. Brindisi-Istanbul, bisettimanale con andata lunedì e giovedì e ritorno lunedì e venerdì, con scalo Atene. Brindisi-Venezia, trisettimanale con andata martedì giovedì e sabato e ritorno lunedì mercoledì e venerdì, con scalo in Ancona e Rimini. Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco, trisettimanale con andata lunedì, mercoledì



Cartolina policroma con Mercurio in volo sul mare emessa per il primo volo internazionale del 1° agosto 1926



La Gazzetta del lunedì 2 agosto 1926

e venerdì e ritorno martedì giovedì e sabato. Portorose-Brindisi, giornaliero, con scalo a Trieste, Pola, Lussino, Zara, Lagosta e Durazzo. Brindisi-Bagdad-Calcutta, settimanale, con partenza tutti i lunedì, con scalo in Grecia, Egitto, Palestina, Iraq, Arabia e India, giungendo il sabato a Calcutta e ripartendo per Brindisi sulla stessa rotta il martedì per giungervi il sabato. Brindisi-Capetown, settimanale con partenza da Brindisi il venerdì per, dopo aver toccato tutta l'Africa, giungere a Capetown il sabato della settimana seguente, e da lì ripartire il mercoledì per rientrare a Brindisi il giovedì della settimana successiva.

Con gli inizi degli anni '30, inoltre, l'aeroporto brindisino aveva visto l'arrivo delle prime compagnie aeree straniere: Il 19 ottobre 1931 i grandi idrovolanti quadrimotori Short L.17 della britannica Imperial Airways iniziarono a fare scalo a Brindisi sulle rotte per l'India e per il Sud Africa, con scalo in Alessandria d'Egitto; e nel luglio 1933 la stessa compagnia inserì lo scalo brindisino anche nella prolungazione fino a Singapore della rotta Londra-Calcutta. E sempre nel 1931, il 23 ottobre, la compagnia francese Air Orient inaugurò il collegamento Brindisi-Corfù-Atene-Castelrosso-Beirut-Damasco; e a novembre fu la volta della società aerea olandese KLM che, facendo scalo a Brindisi, collegava settimanalmente Amsterdam con Batavia, nell'isola di Giava, il più lungo tragitto aereo al mondo per l'epoca, con i famosi trimotori tedeschi Fokker. Dal 1935 anche l'Air France iniziò a fare regolarmente scalo nell'aeroporto di Brindisi, specificamente lungo la rotta per l'Indocina, tra Marsiglia e Saigon.

Altre novità mondiali per l'epoca furono il servizio radiotelegrafico gratuito per i passeggeri e le crociere aeree. Ed è di nuovo pioniera l'Aero Espresso Italiana che, proprio sulle rotte Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi, «inizia ad offrire una larga scelta di scali combinati con possibilità di soggiorno a prezzi convenientissimi, permettendo al turista di visitare le principali città del Levante europeo soggiornando nei migliori alberghi e partecipando, mediante modesti supplementi, a interessanti escursioni nei dintorni delle città stesse. Oltre a queste crociere aeree che all'andata e al ritorno fanno capo a Brindisi, ove peraltro sono in coincidenza con i treni e con i velivoli che uniscono questa città all'alta Italia ed alla capitale sono organizzate anche altre crociere, in partenza da Atene, da Istanbul e da Rodi, con le stesse offerte per Napoli e Roma. Fino a Brindisi il viaggio viene compiuto con gli idrovolanti e da Brindisi si prosegue in Ferrovia.» [Il Giornale di Brindisi del 10 agosto 1933].

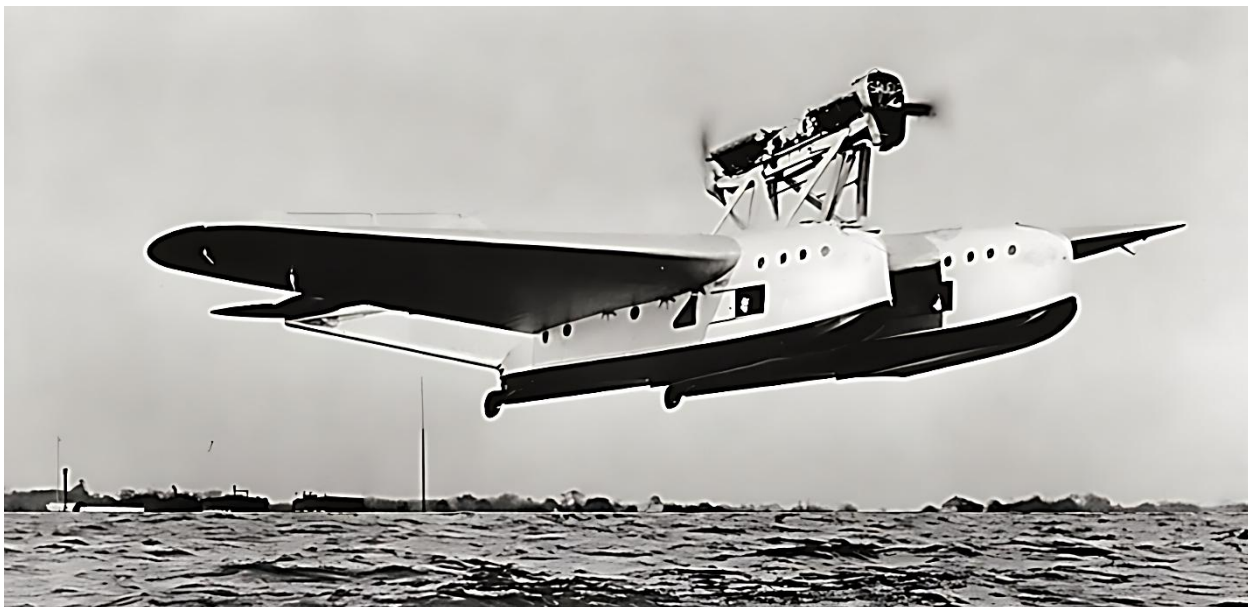
Ultima importante novità nella breve, però intensa, storia brindisina della AEI fu l'introduzione nel 1934 di un nuovo tipo di idrovolante, il trimotore doppio scafo S.66 SIAI che poteva raggiungere la velocità di 230 chilometri all'ora e trasportare fino a 18 passeggeri: il 6 luglio il tragitto Brindisi-Atene fu compiuto in sole due ore e 37 minuti.

Ebbene, se pur ad un odierno lettore giovane e un po' distratto tutto ciò potrebbe sembrare essere un "quasi niente di speciale", un secolo fa si trattava di possibilità "quasi fantascientifiche" al confronto con quanto era a quel tempo la routine: viaggiare principalmente per mare su rotte che, con una durata prevista in modo solo approssimativo, potevano impiegare non solo varie settimane, ma anche mesi per raggiungere un destino relativamente lontano. E in quella incredibile corsa mondiale al limite del "fantastico" Brindisi partecipava, a pieno titolo, da protagonista.

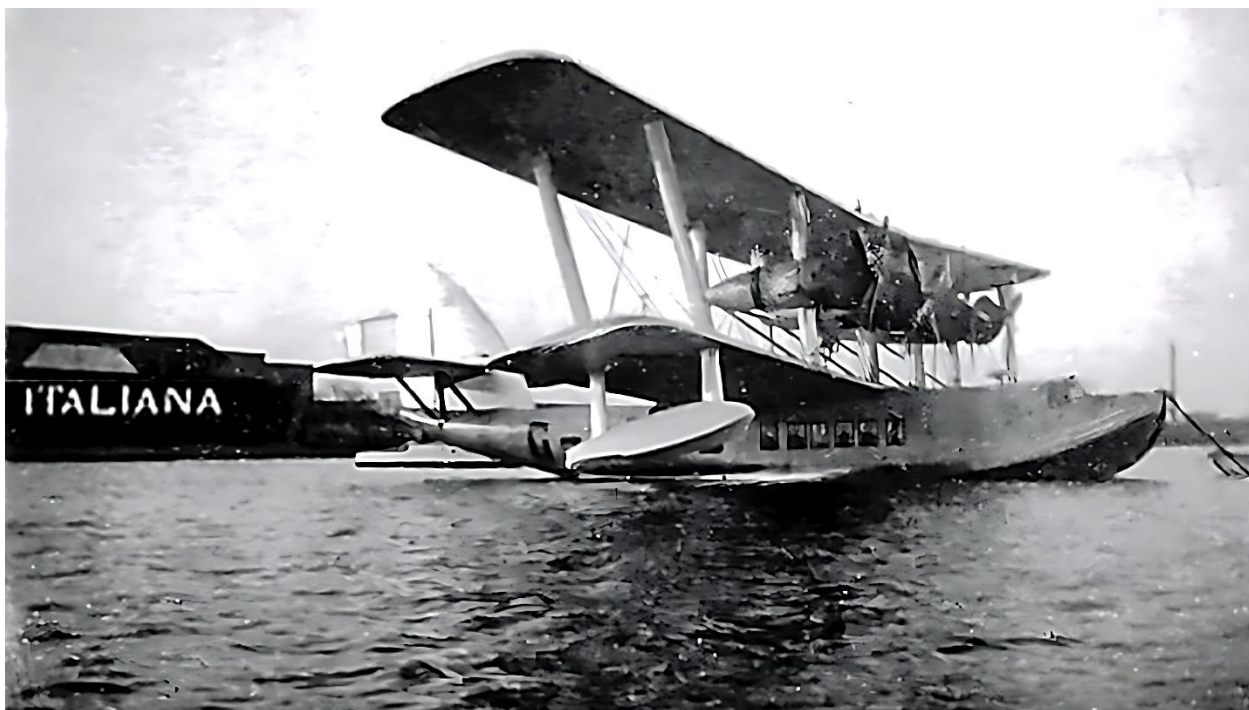
Poi però, scoppiò - di nuovo - la guerra e tutta l'aviazione civile italiana fu militarizzata, e alla fine, di fatto, scomparve. L'ultimo idrovolante di linea partì da Brindisi per Ancona il 9 settembre del 1943. Nella difficile, precaria e sofferta ricostruzione postbellica, anche l'aeroporto di Brindisi riprese lentamente ad esistere, ma non avrebbe mai più riconquistato, nel contesto internazionale e nemmeno in quello italiano, l'enorme prestigio che si era costruito e ampiamente meritato tra gli anni '20 e i '30, e non sarebbe più tornato ad essere quello che recitava la didascalia di una cartolina illustrata stampata nel 1932: "Il più grande porto dell'Italia Meridionale".

Nella stessa Puglia è stata Bari a prevalere nettamente con il suo aeroporto, che pur era stato costruito solo nel 1934, quasi vent'anni dopo l'idroscalo brindisino. E nel resto d'Italia numerosi altri aeroporti civili, nuovi o meno, hanno via via acquistato importanza relativa crescente come, a tale proposito, mostrano eloquentemente i crudi numeri periodicamente pubblicati dall'ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile: In Italia esistono 42 aeroporti principali che svolgono servizio di trasporto aereo commerciale e, per traffico di passeggeri per l'anno 2023 da gennaio a settembre, quello di Brindisi - BDS - è al posto 17 con 2.523.385 passeggeri totali. Roma-Fiumicino è al primo posto con 30.312.518 passeggeri, seguito da Milano-Malpensa con 19.886.488 e Bergamo con 12.136.939. Nell'Italia Meridionale, il primo aeroporto è quello di Napoli con 9.861.548 passeggeri, seguito da Catania con 8.075.512 e Palermo con 6.332.561. E in Puglia, al primo posto c'è l'aeroporto di Bari con 5.082.142, al decimo posto dei 42 italiani e, praticamente, duplicando l'aeroporto di Brindisi per traffico passeggeri.

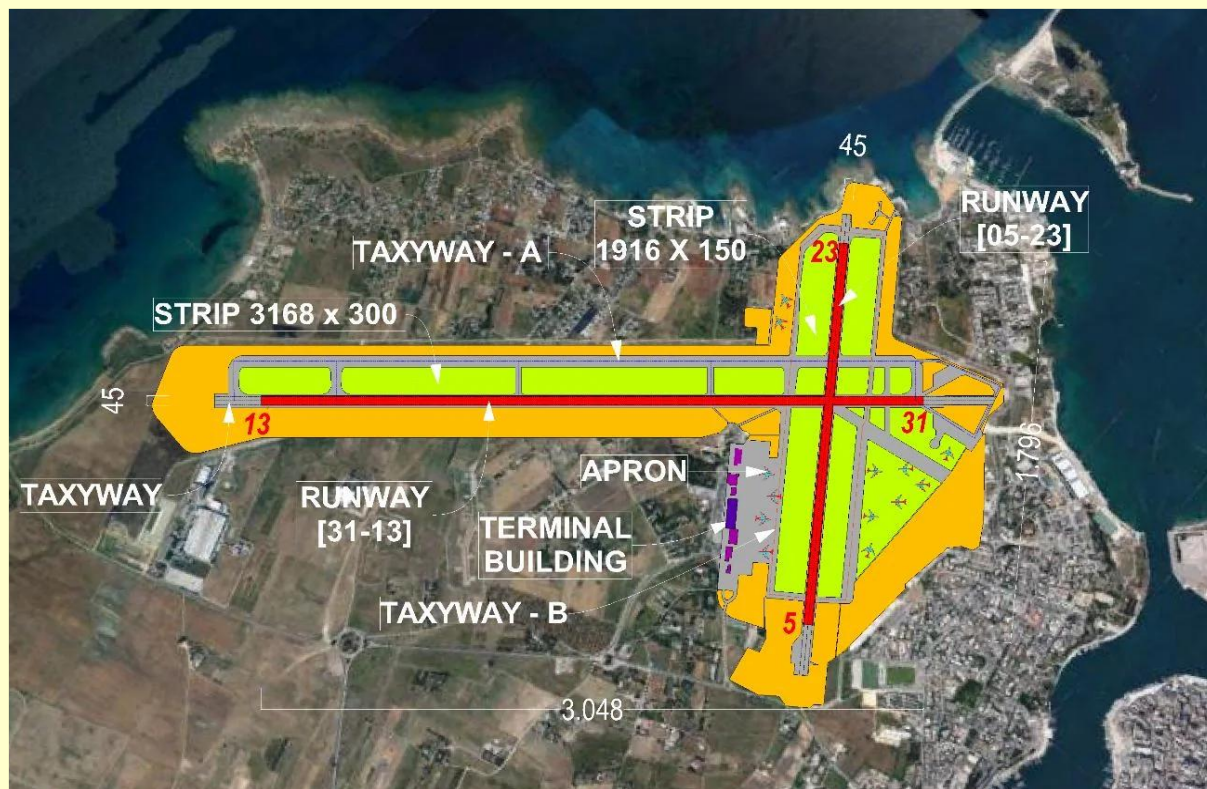
Una posizione di metà classifica, quella dell'aeroporto di Brindisi nel contesto italiano del traffico aereo passeggeri, che si è mantenuta più o meno invariata durante gli ultimi vent'anni, con la nota comunque positiva di un costante e sostanziale incremento del numero annuale dei passeggeri, passando dagli 815.541 del 2006, al 1.091.270 del 2009, ai 2.058.057 del 2011, ai 2.697.749 del 2019 e ai 3.065.962 del 2022, fino ai nuovamente ben più di tre milioni che son previsti per questo 2023. In fondo non è poi così male e, comunque, meglio guardare avanti con ottimismo per continuare a progredire, pur senza mai trascurar di mantenere viva e fresca la memoria storica cittadina, anche per, magari, estrarne un motivo in più di sprone.



L'idrovolante Savoia Marchetti SM.55C pilotato da Maddalena nel volo del 1° agosto 1926



L'idrovolante quadrimotore Short L.17 dell'Imperial Airways in scalo a Brindisi – 1931.



L'Aeroporto di Brindisi con le sue due piste incidenti, una da sudovest a nordovest e l'altra da nordest a sudest

«L'aeroporto di Brindisi ha ottime potenzialità di crescere, forse più di quello di Bari se se ne considera la posizione nel Mediterraneo, ma necessita di un processo di crescita che veda la città protagonista. La progettazione dell'accessibilità diventa il cardine su cui sviluppare il futuro dell'aeroporto, sia in termini di raggiungibilità del terminal e di integrazione delle strutture nel territorio circostante, ma anche di integrazione del quartiere Casale nel tessuto urbano di riferimento, individuando lo stesso quartiere quale cerniera di collegamento tra l'aeroporto ed il centro urbano di Brindisi. Le analisi affrontate dimostrano come la soluzione delle problematiche relative al tempo di percorrenza verso l'aeroporto e dall'aeroporto verso i dintorni, così come la riduzione dei tempi di viaggio, quindi l'aumento dell'accessibilità, abbiano come primo risultato un aumento dei bacini di utenza ed un esponenziale recupero delle popolazioni più distanti dall'aeroporto, soprattutto collocate nella parte più a sud del Salento. La raggiungibilità del quartiere può essere la chiave di lettura del futuro sviluppo dell'aeroporto in relazione agli aumenti del traffico turistico ed al miglioramento funzionale dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto. La raggiungibilità di quest'obiettivo si fonda su una rivalutazione degli immediati intorni delle piste, sulla rifunzionalizzazione delle coste e sul potenziamento dei collegamenti marittimi tra il quartiere Casale ed il centro urbano. Parallelamente, è necessario che il verde urbano attrezzato sia potenziato ed in grado di garantire la più ampia fruizione delle infrastrutture. Nella vasta distesa pianeggiante di connessione tra l'immediato intorno dell'aeroporto ed il quartiere Casale si ravvede la necessità della costruzione di parcheggi verticali in favore di una salvaguardia del paesaggio, secondo una chiave di lettura che promuova l'investimento turistico e la vivibilità dei luoghi.»
 [Alessandro Massaro, 2018]

Nel 1944 - 80 anni fa - l'aeroporto di Brindisi base strategica di missioni della RAF

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

Nel gennaio 1944 la RAF – *Royal Air Force* – spostò sull'aeroporto di Brindisi tre importanti unità operative: la Squadriglia N°624 dalla sua base di Blida in Algeria e la Squadriglia N°148 dalla sua base di Derna in Libia, che avrebbero operato fianco a fianco con il *Polish 1586 Fligh*t, già spostato a Brindisi da Tunisi nel dicembre precedente. Tutte e tre erano unità SD – *Special Duties* – appartenevano cioè allo *Special Duties Flight Service* che dava il supporto logistico al SOE – *Special Operations Executive* – l'agenzia segretissima 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.

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.



Un Halifax in volo



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

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 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*.



*Un Liberator B24 del 301° Bomber Squadron
con equipaggio polacco - Aeroporto di Brindisi*



Un Liberator B24 in volo

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.

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 1586^a Squadriglia polacca, della 148^a britannica e della 31^a sudafricana, che dall’aeroporto militare di Brindisi volarono dal dicembre 1943 verso la Polonia invasa dal nemico con aiuti per i patrioti combattenti. I soccorsi aerei ebbero significato speciale per coloro che il 1° agosto 1944 insorsero contro gli occupanti nazisti a Varsavia: prima capitale europea ad essersi sollevata in armi per la riconquista della propria libertà, in nome della solidarietà e della collaborazione tra tutti i popoli d’Europa. Nel 70° anniversario dell’insurrezione di Varsavia, 1° agosto - 5 ottobre 1944”.



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

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

Vincenzo: lo zio calabrese che nel 1944 s'infiltrò nell'885° Squadrone Bombardieri USAAF della base segreta di Brindisi

...

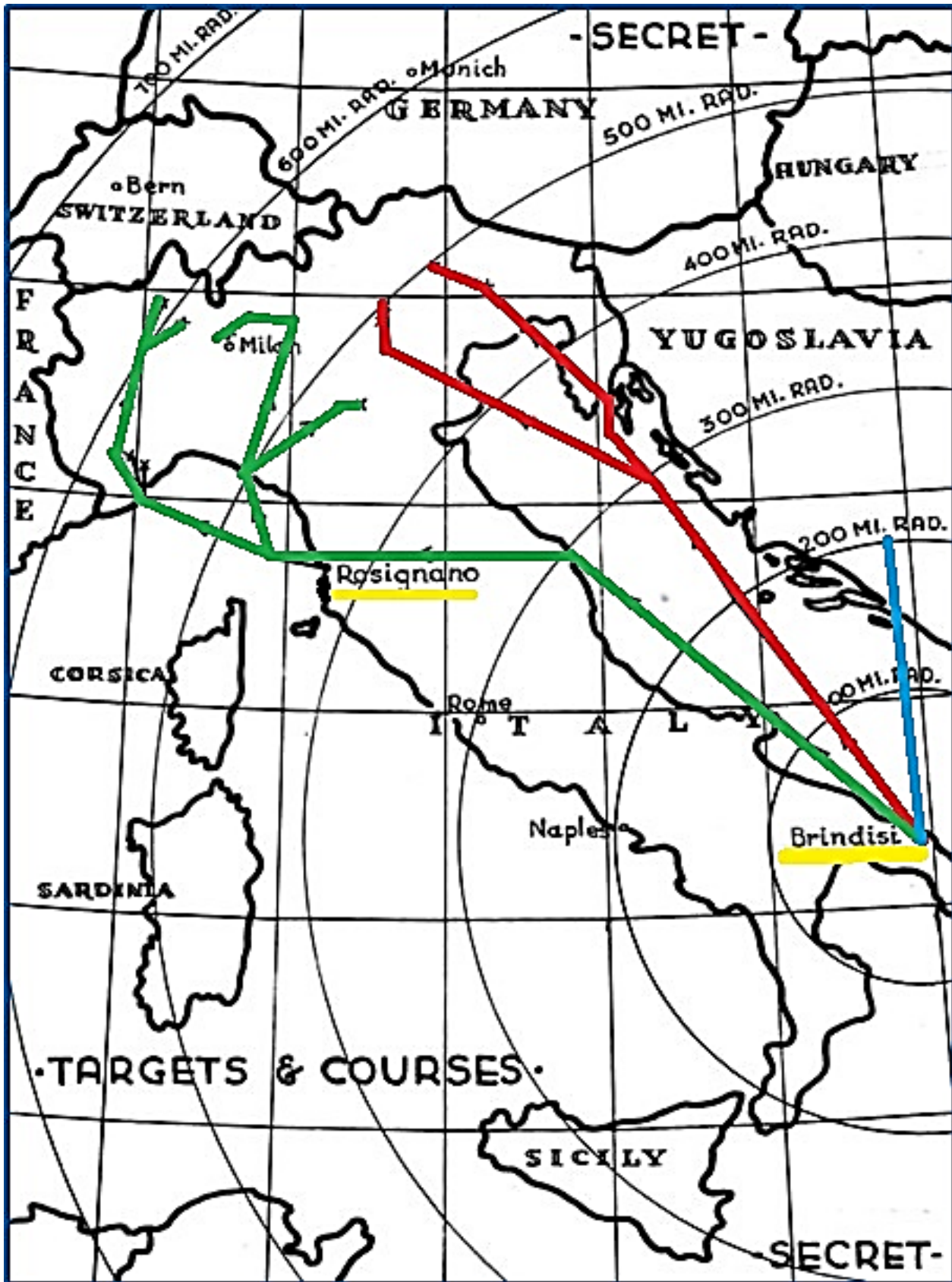
...

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 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.



Mapa che mostra le rotte seguite dalle missioni segrete dell'885° BS di base a 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 e alle forze di terra britanniche.

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>] (*)

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.

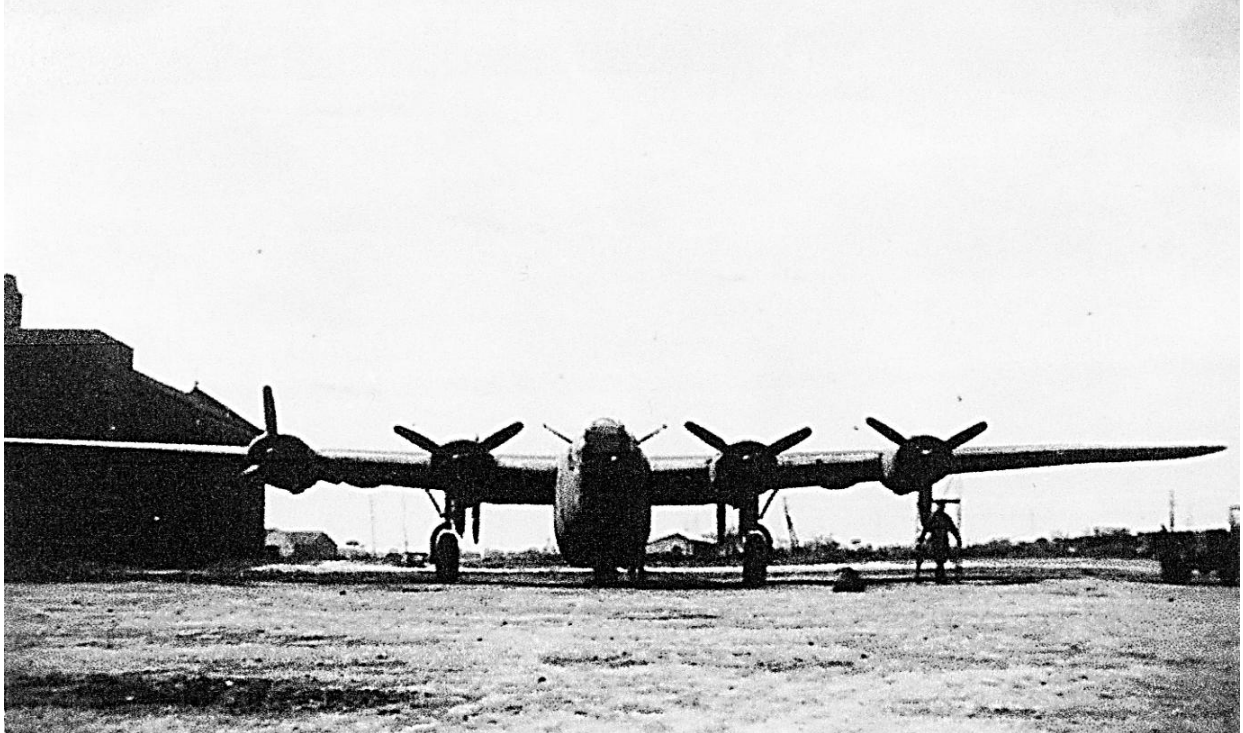
E nonostante quelle condizioni oggettivamente avverse, fino alla fine della guerra gli aerei dell'885° SB, partendo verso nord dalla loro base di Brindisi – e da metà marzo a fine aprile 1945 dalla nuova base di Rosignano – sganciarono centinaia di tonnellate di forniture d'ogni tipo ai combattenti partigiani italiani e iugoslavi, 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 soffrì la caduta in azione di 35 membri d'equipaggio.

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 contraeree e dei caccia nemici. Tutti quegli uomini del



*Liberator B-24H 42-94919 Q "Smokey" dell'885° BS
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*

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, 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.

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 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 capomagazziniere 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.



*Sergente mitragliere di coda
Ralph Cavaliere - Brindisi 1944/1945*

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 neanche 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 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.



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

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 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 New York.

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



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

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 del *No.1 Special Force* – SOE – 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 Squadrone 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 Beaveron, 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 Subìt a quello di Prossenicco. 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.

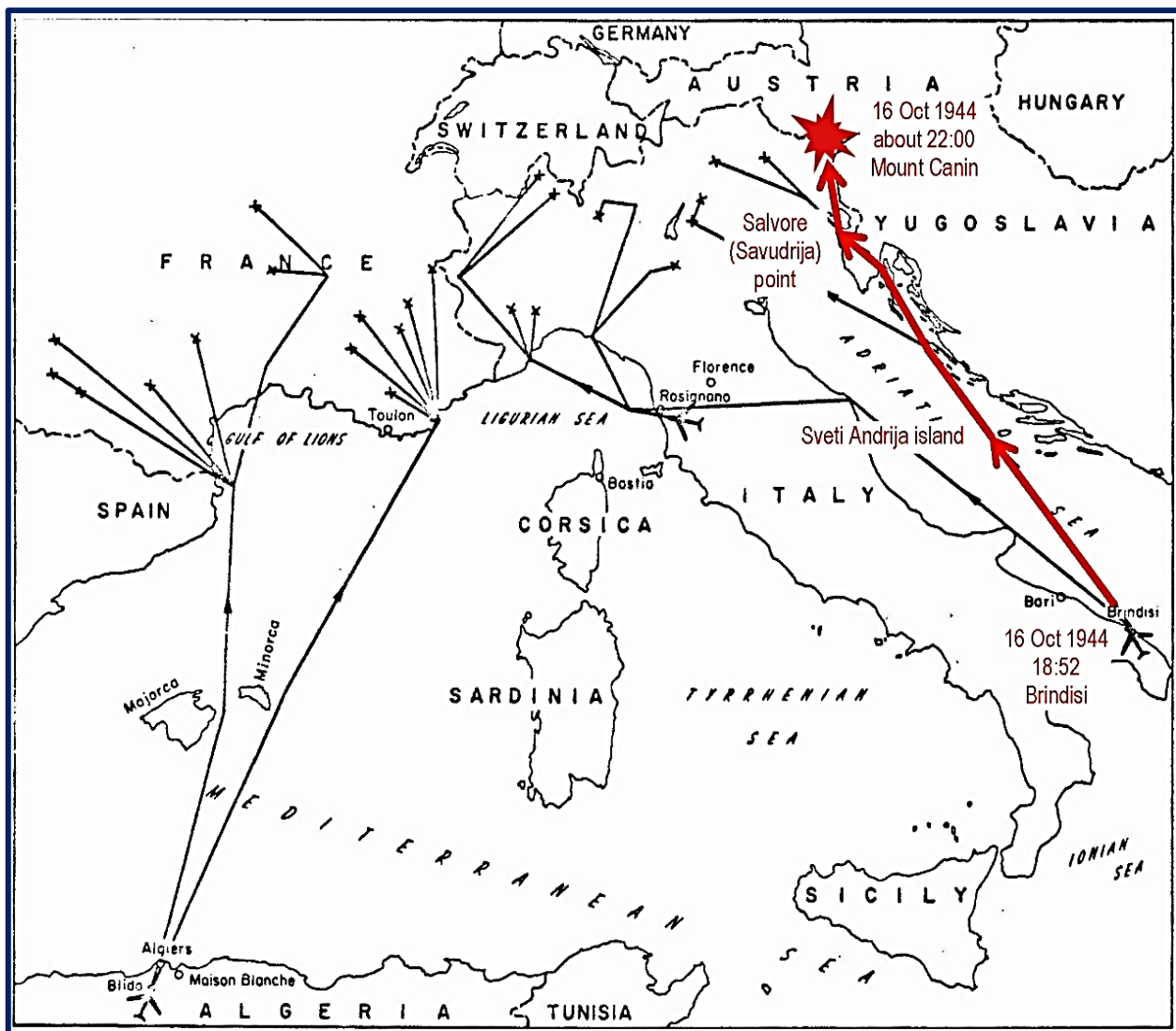
L'equipaggio aveva quindi sincronizzato i loro orologi, come al solito. L'aereo decollò regolarmente da Brindisi alle 18:52 e mantenne il silenzio radio durante tutto il percorso verso l'obiettivo, come era consuetudine per le missioni speciali. Gli era permesso utilizzare il trasmettitore radio solo 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 – 15 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

*Nel 1982 - 40 anni fa -
ci lasciava “papa Pizzicallu” e finiva un’epoca*

“Papa Pizzicallu”, così era conosciuto da tutti i brindisini don Augusto Pizzigallo, e così è tuttora ricordato da tutti coloro ai quali l’inappellabile anagrafe lo consente. Nato a Brindisi il 17 marzo del 1900, venne a mancare 40 anni fa, il 14 aprile del 1982. Popolarissimo e brindisinissimo prete, fu carismatico cappellano militare dell’Aeronautica Militare, rettore del Cimitero Comunale e direttore del Museo Civico.

Compì gli studi nel Seminario di Brindisi e fu ordinato sacerdote a Firenze, nella chiesa di Santa Maria Novella. Si formò alla scuola del barnabita Padre Giovanni Semeria e fece ritorno a Brindisi nel 1931, quando fu nominato cappellano dell’Aeronautica Militare dove avrebbe raggiunto il grado di capitano.

Il 1° febbraio 1953 l’arcivescovo di Brindisi Monsignor Francesco Maria De Filippis, lo nominò canonico onorario del Capitolo Metropolitano e l’11 febbraio, in una Cattedrale gremita di popolo e di autorità, si svolse la cerimonia dell’investitura.

«Tale onore premia in don Augusto la sua attività di cappellano militare in aeroporto, ove da già più di due decenni esplica il suo ministero con entusiasmo davvero alato. Al contempo l’arcivescovo ha inteso riconoscere tutta la passione con la quale don Pizzigallo viene esplicando il suo incarico al cimitero, ove ha tutto rinnovato abbellito e riorganizzato con plauso unanime dell’amministrazione comunale e del popolo di Brindisi.» [*Francesco Arina – ‘Il Cittadino di Brindisi’ del 15 febbraio 1953*]

Figura storica di sacerdote brindisino, anticonformista e precursore dei tempi, era di carattere gioviale, anzi decisamente allegro, elegante e con una personalità moto forte. In effetti: “tutto un personaggio” nonché, anche, “una buona forchetta”.

«A passeggio lungo corso Umberto s’intratteneva cordialmente con chiunque incontrasse. Con lui era sempre piacevole conversare. Il suo look era impeccabile: la tonaca, in lana fresca di Tasmania; sulla parte finale delle maniche erano bene in vista i gradi di tenente – e poi di orgoglioso capitano – dell’Aeronautica. Il tradizionale cappello a ruota era circondato da due fasce dorate di Ufficiale. Gli occhi coperti da due grandi occhiali da sole e la bocca illuminata da un sorriso sornione. Don Augusto Pizzigallo non rifiutava mai un invito al ristorante o al bar... All’imbrunire, puntualmente, lo trovavi seduto all’esterno del negozio di ottica del suo grande amico

Nuccio Cappello, con la sigaretta accesa nella mano destra...Verso la fine del suo mandato sacerdotale fu nominato direttore del Cimitero che, come d'incanto, trasformò in un vero giardino, rinvigorendo l'afflusso dei parenti dei defunti... È stato un prete che ha firmato un'epoca, per il suo anticonformismo e per la sua straordinaria oratoria...» [*Pino Minunni – 'Agenda dei brindisini' del 17 maggio 2013*]

Nell'anno 1947, per volontà e iniziativa di papa Pizzigallo, s'instaurò a Brindisi la tradizione della processione della festa dell'Assunzione della Vergine Maria il 15 di agosto, giorno di Ferragosto. Alle primissime ore del mattino, mentre era ancora tutto buio, dalla chiesa di Santa Maria degli Angeli si snodava la suggestiva processione con la statua dell'Assunta portata da signore velate, e seguita dalla folla alla luce delle candele. Il corteo quindi, con le prime luci dell'alba raggiungeva il cimitero dove dall'altare situato nel piazzale, poi divenuto del Crocifisso, don Augusto celebrava la messa con la sua fervente omelia.

Fra le tante altre azioni encomiabili intraprese da don Augusto, infatti, fu proprio grazie al suo interessamento che nel cimitero comunale si eresse la croce con il Cristo, al centro del viale principale, inaugurata il 22 maggio del 1952 e diventata di fatto l'icona del cimitero. E ad ogni ricorrenza del "giorno dei morti" la sua appassionata omelia dai piedi di quella croce era sempre seguitissima.

Anch'io conservo ancora fresco il ricordo di quando la sua inconfondibile voce stentorea, proveniente dal pulpito, magnetizzava l'interesse dell'intero uditorio, e di quando – proprio in una mia visita da bambino al cimitero – lo conobbi da vicino e mi diede scherzosamente la mano come se io fossi stato un adulto: si era fermato a salutare mio padre che lo conosceva molto bene perché era un Sottufficiale dell'Aeronautica ed aveva voluto che fosse stato proprio don Pizzigallo a celebrare le sue nozze con mia madre nella chiesa di San Benedetto, il 27 settembre del 1947.

Allo stesso modo, fu sempre l'attivissimo don Pizzigallo, che il 2 settembre 1957 fece giungere a Brindisi in elicottero la riproduzione del simulacro di Maria Bambina, dono dell'allora cardinale di Milano Giovanni Battista Montini, poi papa Paolo VI. La bella statua che tuttora si venera nella chiesa di Santa Maria del Casale. E un'altra volta, una bambina appartenente a una famiglia poverissima necessitava di un urgente intervento chirurgico al cuore. Don Augusto, smuovendo le autorità coinvolte, fece predisporre un aereo militare per trasportarla all'ospedale Niguarda di Milano, dove venne sottoposta ad un provvidenziale e positivo intervento.

Don Pizzigallo abitava in via Foggia, ex via Principe di Piemonte, poi su suo interessamento nel 1959 fatta intitolare al papa Giovanni XXIII a testimonio di un suo incontro che sarebbe divenuto memorabile. Il 14 settembre 1936 l'allora monsignor Angelo Giuseppe Roncalli, il futuro pontefice Giovanni XXIII, annotò sul suo diario:



La casa di don Augusto Pizzigallo



Don Augusto Pizzigallo - Papa Giovanni XXIII - Mons. Nicola Margiotta - Mons. Franco

«...Debbo credere che il buon Angelo Custode ed i miei morti mi proteggano sensibilmente. Ieri sera arrivando a Brindisi, occupati tutti gli alberghi, avrei dovuto rifugiarmi chi sa dove per passare la notte. Sul punto della più grave incertezza, ecco comparire due sacerdoti di Brindisi, don Augusto Pizzigallo ed un suo confratello. Accetto l'ospitalità fraterna che il primo mi offre in casa sua: una casa signorile, dove passo benissimo la notte, ed al mattino posso anche celebrare, perché ivi nulla manca. *Deo gratias...»*.

Monsignor Roncalli – ex cappellano militare, sergente dell'esercito italiano nella Grande guerra – fu di passaggio da Brindisi perché allora inviato dalla Sede Apostolica quale proprio rappresentante in Grecia ed in Turchia. L'evento fu ricordato dall'epigrafe in sito, murata il 29 giugno del 1959 sulla facciata di casa Pizzigallo. All'interno dell'abitazione fu anche resa memoria di un nuovo incontro con Angelo Giuseppe Roncalli, patriarca di Venezia e reduce da una visita in Libano, il primo novembre 1954. Scrisse in quella circostanza il futuro pontefice: «Lietissimo di vedere dopo 18 anni il carissimo canonico Pizzigallo, gli rinnovo l'augurio delle consolazioni più vive nel prezioso servizio della chiesa e delle anime».

Anni fa, l'amministrazione comunale di Brindisi decise di intitolare a don Augusto Pizzigallo la via del centro storico che dà su piazza del Popolo, tra via Santa Lucia e piazza Anime, dominando la statua di Cesare Augusto. E il 23 maggio del 2004, in una solenne cerimonia nell'aeroporto militare di Brindisi presieduta dal Comandante della Base tenente colonnello pilota Rolando Tempesta e dal Presidente della Associazione arma aeronautica generale di brigata Giuseppe Genghi, si dedicò al mai dimenticato Cappellano militare don Augusto Pizzigallo il piazzale antistante la cappella aeroportuale, con un'epigrafe marmorea.

Quella bella cappella dedicata alla Madonna di Loreto che proprio don Pizzigallo aveva fortemente voluto fosse lì edificata e che fu consacrata l'11 dicembre del 1960 dall'Ordinario Militare d'Italia arcivescovo Arrigo Pintonello. Sulla facciata esterna della cappella, furono apposte due epigrafi marmoree per ognuna delle quali fu don Pizzigallo che ne redasse personalmente il testo. Il primo, commemorativo dell'evento inaugurale e questo il secondo:

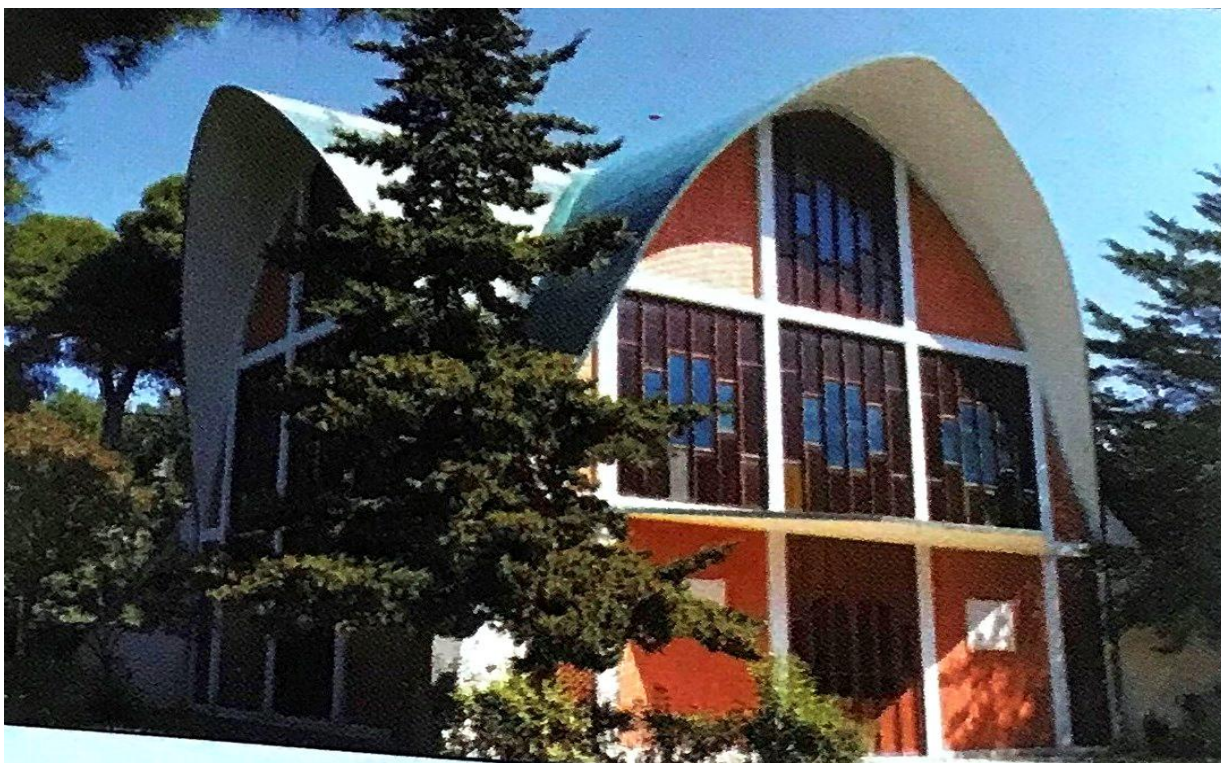
“Da questo estremo lembo della Patria al cielo si eleva con la prece pia la gratitudine della Nazione memore per il nobile olocausto degli eroi per la generosa offerta del sacrificio delle madri, delle vedove, degli orfani, ad auspicio delle glorie dell'arma azzurra, che nei cieli veglia per le sorti d'Italia”

«...Sono ancora vivi i ricordi quando, al termine delle riunioni conviviali di copro, don Pizzigallo intervenendo con la potenza del suo eloquio, esaltava le virtù della disciplina, dei valori ideali della famiglia, della patria, del significato della storia

e dei suoi insegnamenti, determinando nei presenti vivo entusiasmo e scroscianti e prolungati applausi. Risuona ancora ai nostri orecchi la sua possente e vibrante voce quando inneggiava alla Patria ed al suo Sacro Vessillo, alla religione e alla famiglia con i concetti che, sul filo della memoria, possiamo ricostruire secondo il suo stile...» [Col. *Cosimo Filippo*, 23 maggio 2004].

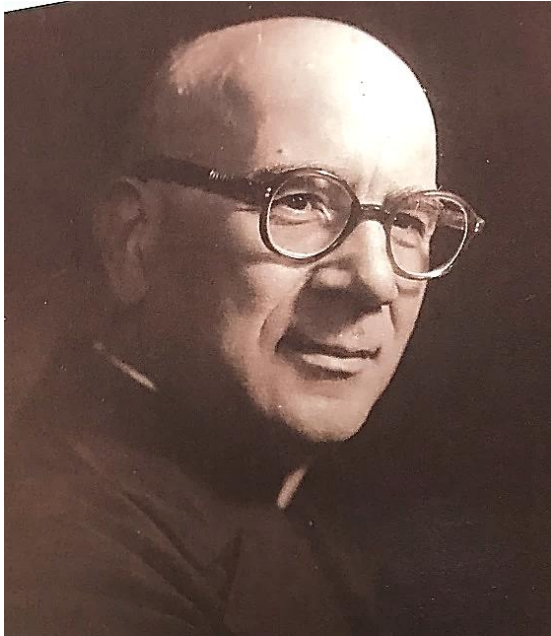
Una volta, al termine di uno dei tanti conviti a cui don Augusto partecipava con franco entusiasmo, uno spregiudicato tenentino, fissando la soddisfatta fisionomia del cappellano, gli chiese: “Secondo lei Reverendo, in caso di morte il trapasso è più facile prima o dopo la digestione?” E il reverendo, dopo aver sussurrato fra i denti alcune parole di incomprensibile significato, rispose: “La morte, caro tenente, non è legata alle condizioni del corpo. L’anima vola a Dio con immutata velocità e solo il peso dei peccati ne frena il volo o ne provoca la caduta. Il dilemma che mi ha imposto incide solamente sullo sforzo dei cavalli e dei becchini”. “E lei Reverendo, cosa ha disposto per sé?” - “I cavalli di Argentieri e i portuali della Briamo” rispose il reverendo.

Con questa simpatica storiella ho di fatto, affianco alla breve rassegna biografica formale del carismatico prete brindisino, inevitabilmente iniziato a raccontare quella che potrebbe essere una veramente lunga serie di episodi – presto divenuti tutti aneddotici – da ricordare in relazione all’agire “dirompente e originale” di papa Pizzigallo. Eccone solo alcuni pochi.



Cappella Madonna di Loreto nell’Aeroporto di Brindisi

«Un giorno – primissimi anni '60 – in occasione di un importante evento inaugurale cittadino a cui partecipavano tutte le più rappresentative personalità pubbliche di Brindisi, l'arcivescovo Monsignor Nicola Margiotta, non potendovi assistere, chiese a don Pizzigallo di rappresentarlo. Ebbene, papa Augusto si presentò puntuale ma vestito da Monsignore, radiante, con gli occhiali da sole e con le sue due immancabili stellette militari sul colletto...» [*Aldo Indini, maggio 2013*]



Quel giorno in cui si vestì da Monsignore



Celebrando il matrimonio di Settimio Perri e Alba Aprile - San Benedetto 27 settembre 1947

Una volta, nel 1952, in un giornale cittadino don Pizzigallo fu chiamato indirettamente in causa da un lettore che aveva inviato una lettera al direttore lamentando lo stato d'abbandono in cui – a suo dire – versava il Museo Civico sito nel Tempietto di San Giovanni al Sepolcro della cui direzione, dopo la lunga chiusura dovuta alla guerra, nel 1945 era stato incaricato don Augusto Pizzigallo. E lui replicò immediatamente inviando al giornale una lunga e dettagliata relazione, puntualmente pubblicata.

«... Quando nel 1945 trovai il museo in stato pietoso e in completo abbandono, lo ripulii, lo riordinai, m'interessai a riportare con mezzi miei i pezzi artistici che erano stati conservati sulle Murge al riparo dalla guerra, e così detti nuova vita al Tempio di S. Giovanni. Non è mai stato scritto che il direttore del museo debba essere anche il moderatore della Brigata della Storia e dell'Arte fondata, così come lo fu lo stesso museo, dal caro amico canonico Pasquale Camassa. Purtroppo, geloso custode delle sacre memorie di Brindisi, nel 1947 mi adoperai a far rivivere il simpatico Sodalizio e tutti ben ricordano che furono tenute alcune conferenze da esimi oratori. Non si poté continuare perché *'relictio me, omnes fugerunt'* e mi lasciarono con i debiti, e delle sedie e dei manifesti che io dovetti fare per tutte quelle serate.

All'immemore scrittore devo ricordare che morta la Brigata nel 1935, nessuno più s'interessò di essa. Seppellita nel 1947, questa può resuscitare se altri volenterosi vorranno organizzare il Sodalizio culturale e riunirsi nel nome caro di Don Camassa per riprendere quelle belle adunate. La porta di quel Tempio è aperta a tutti, ma più che la porta è aperto il mio cuore e sono pronte le mie energie ad aiutare quanti, non a chiacchiere e con varie recriminazioni, ma con sani intenti, vogliono servire con incommensurabile amore la nostra Brindisi.

Dopo questo sfogo del cuore devo smentire nel modo più categorico e preciso, che il museo è in ermetica chiusura che dura anche in tempo di pace, come scrive l'articolaista. Da tre anni il Museo Civico è aperto tutti i giorni dalle 8,30 alle 12 e dalle 16 alle 20, meno i festivi. Il Comune a sue spese ha messo un custode che attende alla pulizia e all'apertura. Ogni viandante che passa da Piazza S. Giovanni al Sepolcro, purché goda di un'ottima visibilità, s'accorge che il museo è aperto in queste ore segnalate. Il registro dei visitatori è la testimonianza più eloquente che non c'è chiusura ermetica, e gli abitanti di Piazza S. Giovanni sono i testimoni più interessati per respingere tale calunniosa affermazione. Io, poi, che firmo le presenze del custode e lo vigilo o di persona o per telefono, suggerisco all'amenno scrittore di comprarsi un binocolo a doppia vista per poter aver certezza di quanto scrivo; a meno che egli poi non pensi che il Museo è una qualunque cantina che deve essere aperta a tutte le ore...»

«...Fino agli anni 50 e 60, facendo una passeggiata al corso, non era difficile imbattersi in Filumena Pea Pea. Era piccola di statura, magra, con i piedi piatti che le conferivano una inconfondibile andatura strascicata e ondeggiante. Il volto era reso grottesco dallo strabismo e da una dentatura molto approssimativa. Eppure, Filumena era sempre pettinata e agghindata con mollette, ferretti e fermagli d'ogni genere che a stento tenevano a freno i suoi capelli che sembravano fatti di filo di ferro.

Una balbuzie esasperata faceva sì che ingaggiasse estenuanti lotte con le parole fino a riuscire a pronunciare la faticosa frase: "100 lire per il gelato!". Solo allora si allontanava contenta col suo piccolo tesoro. Era sempre pulita e ordinata, con qualche punta di civetteria nell'indossare sgargianti collane di vetro colorato per le quali andava pazza. Mia madre ricordava che, per il suo matrimonio, indossò una collana di false perle prestatele proprio da Filumena Pea Pea la quale ricevette in cambio una collanina di vetro veneziano: unico oggetto che mia madre poté acquistare in viaggio di nozze.

Filumena Pea Pea aveva avuto un'infanzia e un'adolescenza non facili, vissute nella zona dell'arco di Sala, nel cuore di San Pietro degli Schiavoni, in una famiglia poverissima: il padre alcolista, la madre demente e lei stessa affetta da epilessia e da un grave ritardo psico-fisico.

Ma come se tutto ciò non bastasse, Filumena visse anche la tragica esperienza della violenza a opera di un energumeno che si approfittò di lei.

Quell'uomo, però, aveva certamente sottovalutato Filumena che ebbe il coraggio o semplicemente l'istinto, di denunciare la violenza ai Carabinieri. La ragazza riconobbe tra alcune persone il suo violentatore che fu sottoposto ad un processo ricevendo la conseguente punizione, fatto veramente straordinario per quel tempo. Sovente, in preda ad un'agitazione incontrollata, Filumena narrava l'accaduto, riferendo che all'uscita dal Tribunale quell'uomo osò ancora una volta offenderla sputandola sul viso.

E fu a questo punto che la vita di Filumena subì una svolta decisamente positiva perché incontrò don Augusto Pizzigallo, grande temperamento di uomo e di sacerdote, che la portò nella sua casa affidandola alle cure delle nipoti. Ma questa era una situazione poco ortodossa per quei tempi e ben presto il buon prete cercò per lei un'altra sistemazione altrettanto decorosa. Filumena fu accolta in casa di “zia Dora la vecchia” sorella del mio bisnonno paterno.

Questa donna con pazienza e polso, riuscì a rendere Filomena un essere umano, giacché i suoi comportamenti fino ad allora erano stati più simili a quelli di una bestiola selvatica. Le insegnò ad aver cura della propria persona, a lavarsi, pettinarsi e poi la abituò a svolgere semplici faccende domestiche.

Filomena diventò la beniamina di via Barletta, strada nella quale abitava anche la famiglia di mia madre. Nelle sere d'estate, seduta davanti alla porta di casa, era lei il giullare che manteneva allegro il vicinato con esilaranti duetti con la sua benefattrice che ogni tanto, per tenerla buona, la minacciava bonariamente di riferire a “papa Augusto” le sue marachelle. Allora lei si rinchiudeva nel gabinetto e, per esorcizzare la paura di qualche punizione, urlava a squarciagola “papa Augustu è muertu, papa Augustu è muertu”.

Negli anni successivi, la provvidenza continuò a sorridere a Filomena. Don Augusto la riportò in casa sua continuando ad assicurarle, attraverso le sue nipoti, una serena e decorosa vecchiaia conclusasi in una casa di riposo curata ed amata da tutti.»
[Lucia Tramonte - *'Freebrindisi.it'* del 30 marzo 2012]

(*) *VESPRO DI GLORIA NELL'AEROPORTO PIEROZZI*

Il 24 aprile 1968 Consegna della Bandiera di guerra al 32° Stormo

Publicato su L'ARENGARIO - Anno XII n.4 del 1-15 maggio 1968

Le piste scintillanti ai raggi dell'occiduo sole, il cielo azzurro, il mare con lo sciabordio lieve delle onde: ecco la cornice di quanto si è svolto il 24 aprile all'aeroporto Pierozzi di Brindisi nell'attesa vibrante dei numerosi spettatori commossi sino alle lacrime. La cerimonia, preparata con scrupolosa diligenza in tutti i minimi particolari dal comandante dello stormo, colonnello Casanova, coadiuvato dai suoi brillanti ufficiali e con la piena corrispondenza di tutto il personale, è riuscita davvero imponente ed impeccabile. Brindisi mai aveva assistito ad una tale celebrazione, che la si sentiva nel palpito dei motori insieme a quello dei cuori dei presenti.

Il palco ornato di drappi sormontato da steli sui quali garrivano le bandiere tricolori, si è riempito di autorità: vi erano tutte, nessuno escluso, e quando è giunto il ministro della difesa Roberto Tremelloni, accompagnato dal valoroso capo di stato maggiore dell'Aeronautica, il generale Fanali, tutti si sono avvicinati a rendere omaggio ai rappresentanti del governo. Sul vasto piazzale tutto il personale era inquadrato dinnanzi ai magnifici velivoli, le macchine possenti che vediamo quotidianamente negli ardimenti su nel cielo di Brindisi. Un folto pubblico ha fatto corona al palco delle autorità in apposite tribune, tra le quali una destinata a tutte le signore. Il popolo di Brindisi era stato invitato dal sindaco dott. Arina e le gelose porte dell'aeroporto si erano aperte a tutti. Una massa di popolo esultante, specie di giovani raggianti di gioia, assisteva alla manifestazione. La cerimonia semplice ed austera, si è svolta al suono di marce eseguite dalla banda dell'Aeronautica appositamente venuta. La Bandiera del 36° Stormo di Gioia del Colle e del 46° Stormo Antisom di Catania, facevano corona al vessillo donato al 32° Stormo. Resi gli onori, è seguita la benedizione della religione, quindi il discorso del ministro, poi la sfilata in parata di tutto il personale, marciante in forma davvero marziale.

Ci siamo ricollegati ai tempi della nostra giovinezza, ai tempi della gloria della Patria, quando queste manifestazioni portavano negli spiriti un senso di orgoglio. Sia ben chiaro che non soffriamo di nostalgia, né siamo acidi nazionalisti; siamo amanti di tutte le patrie perché apparteniamo alla Chiesa universale che tutti, senza distinzione di razze e di confini, ci affratella nel Cristo, ma amiamo tanto ancora l'Italia che è la terra che ci vide nascere e non possiamo non commuoverci ed esaltarci ed esultare dinanzi a queste manifestazioni di italianità e di prodezze della nostra gioventù che la Patria serve all'ombra delle ali tricolori. Tutti abbiamo sentito un nodo

alla gola e stretto il cuore quando le squadriglie dei reattori in formazione hanno sfrecciato su per il cielo, mentre l'inno di Mameli si diffondeva in ondate di suggestività e la Bandiera benedetta sfavillava al sole del vespro morente.

È stato allora che alla mente ed al cuore sono affluiti ricordi che affondano le radici in 36 anni di servizio in questo aeroporto, dove con passione ed entusiasmo abbiamo donato tutte le energie della nostra vita. La commozione ci ha preso quando tra le autorità abbiamo visto pensoso il generale Remondino, che è stato sino a qualche mese fa Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, alla quale ha dato un nuovo impulso. Con Lui abbiamo visto il generale Molinari, comandante della 3^a Regione Aerea, l'ammiraglio Pelosi, comandante del Dipartimento Marittimo, il generale Valentini, Ispettore delle Forze Aeree, il generale Montorsi, della Casa Militare del Presidente della Repubblica, tutti amici da antica data, e tutti i rappresentanti politici religiosi e civili della città.

Dinanzi a questa corona di personalità abbiamo rivissuto i tempi che furono, quando, fanciulli sentimmo e vedemmo i comandanti di questo aeroporto: Umberto Maddalena, l'eroico, e il valoroso Francesco De Pinedo che da questo scalo intraprese il fatidico volo che attonito fece rimanere il mondo. Inconsapevoli fummo allora che dopo 15 anni, appartenere dovevamo a questa nobile Arma che adolescente vedemmo e nella quale da 36 anni, ancora portiamo superbi e felici la nostra assistenza spirituale. Abbiamo visto in fuga di ricordi tutti i comandanti con i quali avemmo l'onore di servire l'Arma Azzurra nell'arco di 36 anni e con essi, gli ufficiali, i sottufficiali, gli avieri e i civili, sempre vivi nel ricordo di chi con trepida mano queste righe va vergando.

Abbiamo l'orgoglio di affermare che da vicino, ora per ora, le vicende della guerra seguimmo vivendo con i piloti le ore delle gioie e condividendo quelle del dolore, quando le sciagure in pace o in guerra si abatterono sul nostro aeroporto. Ah! Come si ricordano oggi quei tempi che il poeta definì giornate del nostro riscatto, e noi non siamo dolenti perché non da lungi né da labbro d'altrui come uomo straniero le udiamo, ma fummo spettatori e protagonisti devoti e ammirati. L'immane sventura della disfatta ci trovò uniti nel dolore e nell'amore all'Italia e all'Arma Azzurra. Dignitosi subimmo l'umiliazione di vedere occupato il nostro aeroporto e messi fuori dalla palazzina ufficiali e dal Circolo, e riparammo pensosi nei locali della RIV, ove con l'angoscia nel cuore vivemmo in attesa degli avvenimenti. Ci confortammo vedendo installata tra noi la sede del Ministero dell'Aeronautica col Ministro Generale Sandalli, autentico signore e galantuomo, dalla saggezza antica e dal valore di autentico pilota. E fu allora che incontrammo personaggi, nostri e stranieri, che si susseguivano in questo punto di strategia, dagli americani chiamato "il porto e l'aeroporto più sicuro d'Italia". Quando sul Campidoglio ritornò a sventolare il Tricolore e sull'Italia apparve la pace e la libertà, i comandi memori della nostra

missione fatta di entusiasmo e di calore, vollero che continuassimo il nostro incarico di aero-prete nel rinnovamento dell'Arma che a Brindisi e a Lecce si era rifugiata con i suoi velivoli e con i suoi piloti a ricomporre le ali non dome né vinte. Quanti valorosi piloti vedemmo in quel tempo grigio, e al valoroso 4° Stormo la nostra ardente parola ricca sempre di amore e di devozione, concorse a ritemprare gli animi e a confortare i cuori in tumulto. Non vogliamo rivangare ricordi bellici che su questa base si svolsero in tutto il traffico strepitoso, ed affidiamo agli storici il contributo dato dall'aeroporto di Brindisi in quell'evento doloroso.

Quando le ali tricolori ripresero a vibrare, avemmo la scuola allievi piloti che addestrò centinaia di giovani entusiasti del volo. Qui fu fondato il CAT centro addestramento al tiro e fu in quegli anni che rivedemmo quasi tutti i piloti dell'aerobrigate che qui convenivano per addestrarsi al tiro sul nostro poligono. Quanti amici rivedemmo nel loro ritornare al caldo nido dove avevano impennato le ali ed esultammo sempre rumorosamente con loro tanto da meritarcì il titolo di turbo-prete.

Poi l'aeroporto conobbe l'inazione per il trasferimento del CAT a Decimomannu e fu deserto intorno a noi. Non sentimmo più vibrare le ali né palpitare i motori. Lo spirito rimase affranto, l'animo desolato! Ma dopo tre anni fu costituita la base aerea e rivedemmo dei velivoli ritoccare il cielo di Brindisi e fu gioia per noi. Sentivamo però nel cuor presagio che qualcosa di importante doveva avvenire per questo glorioso aeroporto. Timide voci captavamo nelle soste nel ministero, ove tanti generali e colonnelli a tre botti affollavano il Ministero Aeronautico dopo essere stati nei tempi che furono a Brindisi imberbi sottotenentini. E giunse gioiosa la notizia della ricostituzione del 32° Stormo sulla base di Brindisi, comunicata dal generale Molinari della 3ª Regione Aerea.

Fu festa e gioia, fu orgoglio e onore per la città. E vedemmo venire dal nord gli aeri possenti i piloti audaci, i tecnici provetti, e l'ottimo colonnello Milner vide l'alba della rinascita dello Stormo, dolente di doverlo lasciare per un posto più prestigioso al Quirinale. La morte non gli dette la gioia di assistere alla meravigliosa giornata della consegna della Bandiera, ma Egli col suo sorriso luminoso di eterno fanciullo era presente con gli spiriti degli eroi a quel rito adunati nel cielo. C'erano tutti, nessuno mancava a quell'appuntamento di gloria per il 32° Stormo. Alitavano tutti gli spiriti degli eroi dinnanzi al sacro Vessillo. Abbiamo visto il sottotenente Francesco Guadalupi, primo caduto brindisino della nascente aeronautica, immolato nella guerra 15-18. C'era il sottotenente Leonardo Ferrulli, medaglia di Oro al valore militare e con questi, Aldo Spagnolo e Gigante, medaglie d'Oro al valore militare, autentiche glorie della nostra città. Con loro, abbiamo visto quanti caddero in pace in esercitazioni di volo o in azioni belliche che da piombo nemico colpiti non ritornarono più alla sede.

Brindisi è onorata di custodire il Monumento al Marinaio d'Italia che ricorda i caduti che nel mare ebbero tomba ed altare al loro olocausto. Ma Brindisi si ammanta di orgoglio nel tenere il 32° Stormo che ricanta le glorie di quello che fu, in terra di Sardegna e in terra di Romagna, con i suoi eroismi premiato con due medaglie d'Oro e la medaglia d'Argento alla Bandiera. Perché Brindisi sente di essere una porzione delle prodezze del valore dei piloti che qui convengono sui velivoli possenti per i pacifici addestramenti, e che ci insuperbiscono ed al mondo appalesano che l'antico valore negli italici patti non è ancora spento.

Ora la Bandiera è custodita nell'ufficio del comandante, racchiusa come una Reliquia in una bacheca di cristalli. Chiunque entra nell'ufficio del colonnello, deve prima irrigidirsi sull'attenti e la Patria salutare nel Tricolore. Solo dopo questo rito si può trattare e parlare con il comandante. Su chi guida lo stormo, il vessillo si apre in arco di protezione di conforto e di coraggio. Egli il comandante, dal volto grave e stirato, su cui splendono due occhi pensosi che fanno riscontro alle medaglie d'Argento, alla promozione per meriti di guerra e ad altre decorazioni, impersonifica il dovere per il quale dà l'esempio luminoso e pretende che tutti lo imitino e lo seguano su questo sentiero.

Nel vibrante amore alla Patria e all'Arma Azzurra, dinnanzi alla Bandiera abbiamo giurato di difendere a costo di morire. La Bandiera si difende anche nel quotidiano sacrificio dell'osservanza dei propri doveri negli impegni ai quali tutti siamo chiamati, ognuno al suo posto con la disciplina e l'obbedienza nella ripresa dei valori spirituali insegnatici dai nostri caduti, che l'animo ad egregie cose accendono, specie ai giovani, che con noi anziani devono procedere per la via dritta, per la quale vogliamo fare ascendere l'Italia sempre più in alto nella comunità dei popoli al posto che le compete. Il Tricolore sacro della Patria, non solo su chi magnificamente dirige lo stormo ma su quanti con lui collaborano a renderne sempre più efficiente il lavoro, si apre su tutti che da questo estremo lembo vigilano a difesa della Patria e mai ad offesa di nessuno, perché gli aviatori d'Italia si sentono cavalieri senza macchia e senza paura, araldi del trionfo della pace.

Don Augusto Pizzigallo

Turboprete del 32° Stormo

Aeroporto di Brindisi, 24 aprile 1968

LA CRONACA su: L'ARENGARIO Anno XII n.4 del 1-15 maggio 1968

Una splendida giornata primaverile ha fatto da cornice alla manifestazione svoltasi il 24 aprile nell'aeroporto di Brindisi. Alla presenza delle più alte autorità civili e militari dello Stato e locali, è avvenuta la consegna della bandiera al ricostituito 32° stormo caccia bombardieri e ricognitori della nostra città. Il pubblico formato per lo più da giovani, assiepato ai bordi della pista, ha sottolineato con clamorosi applausi l'arrivo delle numerose personalità, dando alla cerimonia, che ad alcuni poteva apparire di carattere strettamente militare, un significato molto più umano, quasi ad evidenziare l'interesse più volte discusso che la gente ha, ed in questo caso particolarmente dei giovani, per i simboli e per simili manifestazioni che senza perdere l'attraente aspetto coreografico ne vanno acquisendo di molto più importanti.

Il ministro della difesa, onorevole Tremelloni, dopo aver reso noto il testo del telegramma inviato dal Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, ha pronunciato un breve discorso ponendo gli accenti soprattutto sul particolare significato che si deve attribuire alla cerimonia. In questo tempo di pace lo stormo dovrà contribuire a difendere e proteggere la vita operosa e serena dell'Italia. Per l'Italia sempre avanti, sempre più in alto, perché viva sicura e serena.

Ai bordi della pista una ventina di caccia G91RB facevano da sfondo ai reparti inquadrati, mentre al centro veniva presentata la nuova bandiera. Avuta la benedizione del cappellano militare, intorno a essa si sono schierati i comandanti dei reparti che, sollevando le sciabole, le hanno reso gli onori. Poi, dall'altoparlante, un aviere del 32° Stormo ha letto il testo del giuramento alla bandiera, al quale hanno fatto seguito gli ufficiali, sottufficiali ed avieri dello stormo, che hanno aderito all'unisono, gridando "lo giuro".

Infine, sono sfilati tutti geometricamente allineati accanto alla loro nuova bandiera, per renderle il saluto. Mentre la banda musicale dell'aviazione intonava l'inno dell'aeronautica, una squadriglia di F84 del 36° Stormo, che ha sede a Gioia delle Colle, sfrecciava a bassa quota sul campo. Il ministro ha pure decorato il vessillo di una medaglia al valor militare, mentre il pubblico osservava un attento silenzio e le note dell'inno nazionale si spargevano per il campo.

Alla bella cerimonia sulla pista, ha fatto seguito un ricevimento, molto ben organizzato nelle sale dei circoli ufficiali, al quale hanno partecipato tutte le autorità presenti. Al termine, tra il saluto applaudente di tutti, il ministro Tremelloni è ripartito con l'aereo che lo attendeva sulla pista.

L'importanza della manifestazione è tale che essa abbandona gli stretti limiti della città, acquistando un significato per tutti gli italiani. Essa non è simbolo di guerra, ma anzi di sincera fede nel valore di una pacifica convivenza. La spontanea presenza di un folto pubblico ha voluto evidenziare proprio questa nuova concezione dei cittadini, che al di là di un retorico amor di patria, sono divenuti abitanti coscienti e attivi di questa nuova Italia, spinta verso il futuro, ma saldamente ancorata ai profondi principi di libertà, senza i quali nessun progresso in alcun campo sarebbe possibile. Spinta verso il futuro, che ancora una volta è bene sottolineare, è resa realizzabile solo dalla partecipazione di ogni uomo alla costruzione e al mantenimento della democrazia, base di lancio per ogni futura conquista.

Bruno Agostini



L'11 settembre 2008 cessò di esistere l'aeroporto militare di Brindisi con 90 anni di servizio e ben 28 aviatori brindisini decorati al Valor Militare

Molto diverso, certamente molto più funzionale e probabilmente anche più bello sarebbe risultato l'impianto urbanistico della Brindisi del XX secolo se non fosse mai esistito l'aeroporto militare, diretto epigono dell'idroscalo militare e diretto precursore dell'odierno aeroporto civile, la cui presenza ha irrimediabilmente bloccato ogni possibile sviluppo della città verso nord: iniziando dalla costa interna al porto fino a Materdomini, e poi proseguendo sulla costa esterna da Materdomini a Punta del Serrone e quindi eventualmente fino a Punta Penne, e poi dalla costa estendendosi via via verso l'interno.

Eppure, da ormai varie generazioni, i brindisini c'eravamo abituati a quell'ingombrante e rumorosa presenza. Faceva di fatto parte della nostra brindisinità, e non solo per l'inocultabile vastità degli spazi fisici occupati o per la troppo invasiva spettacolarità del continuo sfrecciare delle formazioni aeree, ma anche – e soprattutto – per la radicata compenetrazione di tanti uomini in divisa azzurra nel tessuto sociale della città: era stato brindisino, Oronzo Andriani, il primo generale dell'Aeronautica Militare Italiana (*).

In molti avevamo un nonno, un padre, uno zio, un fratello, un cugino o un caro amico aviatore di base all'aeroporto di Brindisi; molte giovani brindisine avevano sposato un aviatore di servizio a Brindisi, e molte mamme brindisine avevano un figlio in aeronautica.

Un'altra prova inconfutabile della sopra commentata brindisinità dell'aeroporto militare? Ebbene, nell'Albo degli eroi decorati al valor militare dell'Aeronautica Militare Italiana dal 1929 al 1945, sono ben 28 i nominativi brindisini presenti, sono i seguenti, tra ufficiali, sottufficiali ed avieri. La medaglia d'oro Sottotenente Leonardo Ferrulli (**); le 7 medaglie d'argento: Antonio Caravaggio (***), Aristide Caroppo, Filippo Guarnaccia, Luigi Brancasi, Luigi Zito, Mario Mauro, Nicola Titi;⁸

⁸ **Aristide Caroppo** Medaglia d'Argento al V.M. 1943 «Aviere Scelto. Motorista di velivolo da trasporto effettuava notevole attività di volo bellico compiendo numerose traversate sul mare aperto e lungo rievite particolarmente insidiate dalla caccia nemica. Durante una sosta su di un Aeroporto incessantemente sottoposto ad attacchi aerei nemici, visto il proprio velivolo in procinto di cadere in preda alle fiamme che avevano già distrutto due apparecchi vicini, si lanciava per primo per mettere in moto i motori, incurante dello spezzonamento che ancora perdurava, contribuendo validamente a porre in salvo il velivolo stesso.» - Cielo del Mediterraneo, 17 gennaio-30 agosto 1943.

Filippo Guarnaccia Medaglia d'Argento al V.M. 1943, già Medaglia di Bronzo al V.M. «Sergente pilota. Pilota da caccia abile ed audace nel corso di lungo estenuante ciclo operativo si prodigava senza limiti e soste nell'aspra fatica della scorta ai convogli navali incurante dell'insidia del mare aperto e delle condizioni atmosferiche più ostili, approfondendo nell'adempimento delle proprie missioni tutto l'entusiasmo e la fede della sua giovinezza.» - Cielo del Mediterraneo, 26 agosto 1941-1° ottobre 1942.

«Sergente Maggiore. Pilota da caccia, ardito ed entusiasta, combattente strenuo e generoso, già distintosi in numerose azioni per doti di abnegazione ed assoluta dedizione al dovere ed all'arma, confermava nel corso di aspro combattimento contro preponderanti formazioni da caccia avversarie, il suo ardente spirito combattivo. Il giorno 6 aprile, durante un'incursione condotta da una formazione da caccia numericamente superiore, partiva su allarme ed ingaggiava l'ineguale combattimento abbattendo un velivolo nemico, mitragliandone efficacemente un secondo e rientrando alla base col proprio velivolo più volte colpito. Il giorno 29 aprile avvistava una formazione nemica cinque volte superiore di numero che stava tentando un'azione contro unità navali nazionali, incurante di ogni pericolo, teso solo a stroncare l'offesa del preponderante avversario, accettava e cercava l'impari lotta abbattendo probabilmente un velivolo nemico e contribuendo all'abbattimento di altri sette.» - Cielo della Tunisia, 6 aprile e 29 aprile 1943.

Luigi Brancasi di Antonio Medaglia d'Argento al V.M. 1942, già Medaglia di Bronzo al V.M. «Sottotenente pilota. Valoroso pilota di velivolo da bombardamento, esperto puntatore, effettuava notevole attività bellica contro obiettivi navali e terrestri nemici distinguendosi sempre e ovunque per alto senso del dovere e spirito combattivo. Durante una azione di bombardamento, operata da una nostra formazione contro un importante obiettivo, intercettata la formazione stessa, prima di raggiungerla, e reiteratamente attaccata da numerosa caccia nemica, rimaneva sereno al proprio posto di puntatore e, con esatto tiro, centrava in pieno l'obiettivo assegnato.» - Cielo del Mediterraneo e della Grecia, luglio 1940-marzo 1941.

«Sottotenente pilota. Valoroso pilota di velivolo da bombardamento, già distintosi precedentemente, partecipava a numerose azioni di guerra su munite posizioni nemiche, riconfermando le sue belle doti militari e professionali.» - Cielo della Grecia, marzo-aprile 1941.

«Tenente pilota. Ardito ed abile pilota di velivolo da bombardamento prendeva parte, come capo equipaggio, alla vittoriosa battaglia per la riconquista della Marmarica effettuando numerose ed efficaci azioni diurne e notturne su munite basi nemiche. Noncurante della violenta reazione contraerea permaneva in ogni circostanza sereno con coraggio, perizia ed elevate doti di combattente e di soldato.» - Cielo dell'Africa Settentrionale Italiana, maggio-luglio 1942.

Luigi Zito Medaglia d'Argento al V.M. alla memoria 1936 «Sergente Maggiore. Capo elettricista di squadriglia S.81, in oltre duecentocinquanta ore di volo di guerra, si è prodigato con attività instancabile, perizia di specializzato ed ardimento di combattente. Sempre primo nelle operazioni più rischiose. Durante un volo di bombardamento su Debra Marcos reso difficile dalle avverse condizioni atmosferiche e dalla intensa reazione contraerea che colpiva l'apparecchio, era collaboratore prezioso del suo equipaggio. Durante un'azione sul cielo dello Scioa, abbassatosi l'apparecchio per meglio offendere, precipitava, trovando con l'intero equipaggio morte gloriosa. Esempio fulgido di alte virtù militari.» - Cielo di Tembien, Scirè, Endertà, febbraio-luglio 1936 - Cielo di Dukan, 13 agosto 1936.

Mario Mauro di Raffaele Medaglia d'Argento al V.M. 1943, già Medaglia di Bronzo al V.M. «Tenente pilota. Pilota da caccia, in ogni circostanza, nelle numerose azioni belliche compiute,

le 16 medaglie di bronzo: Annibale Pagnotta, Cosimo Prete, Donato Caputo, Efisio Panzano, Giuseppe Ponzetta, Giuseppe Santerini, Mario Laguercia, Raffaele Ippolito, Roberto Consiglio, Rodolfo De Giorgi, Santo Coppola, Torquato Mandriota, Vincenzo Todisco, Vittorio Di Bello, Vittorio Gallo, Vittorio Marinazzi; e le 4 croci di guerra: Edoardo Giordano, Franco Grieco, Teodoro Gigante, Teodoro Grasso.

Sarà certamente per tutto questo e per molto altro ancora che la notizia della formale soppressione dell'aeroporto militare di Brindisi decretata in data 11 settembre 2008, fu colta con molta sorpresa e con non poco rammarico da una gran parte dei brindisini.

Dallo status di "aeroporto militare aperto al traffico civile", quello di Brindisi passò allo status di "aeroporto civile appartenente allo Stato e aperto al traffico civile" con il trapasso dei beni del demanio militare aeronautico, a cominciare dalle piste non più funzionali ai fini militari, al demanio aeronautico civile in quanto strumentali all'attività del trasporto aereo civile. Una parte della storia degli ultimi 90 anni e più di Brindisi era stata troncata, e alcune famiglie brindisine dovettero separarsi o trasferirsi.

In effetti, anche se l'Aeronautica Militare fu creata il 28 marzo 1923, l'aeroporto militare di Brindisi, iscritto alla Marina Militare, esisteva da già vari anni come idroscalo militare. Le sue più lontane origini risalivano agli albori della stessa aviazione italiana, coincidendo con gli anni iniziali della Prima guerra mondiale. Il suo primissimo nucleo fu una stazione provvisoria per idrovolanti creata il 6 dicembre 1914, quando della ventina di apparecchi dei quali disponeva allora la Regia Marina, a Brindisi furono assegnati 3 idrovolanti Curtiss.

confermava belle doti di combattente valoroso.» - Cielo dell'Africa Settentrionale, luglio-dicembre 1941.

«Tenente pilota. Combattente ardito ed entusiasta, sprezzante del pericolo, di scorta ad apparecchio da bombardamento a tuffo, sosteneva l'urto di preponderante caccia avversaria. Benché seriamente colpito all'apparecchio e ferito, col semi-carrello aperto, conscio solo della sua missione di protezione, continuava a combattere e a contenere validamente l'urto nemico sino alla fine del combattimento.» - Cielo di Bir el Gobi, 30 novembre 1941.

«Capitano pilota. Provetto comandante di squadriglia da caccia si prodigava esemplarmente, alla testa del suo reparto, impegnando spesso il nemico in aspri combattimenti, durante i quali conseguiva sicure vittorie, opponendo valore, ardimento e perizia alla superiorità numerica dell'avversario.» - Cielo del Mediterraneo, di Malta, di Pantelleria e Canale di Sicilia, 9 gennaio 1942-10 giugno 1943.

Nicola Titi fu Angelo Medaglia d'Argento al V.M. alla memoria 1942 «Tenente pilota. Pilota di aerosilurante, già distintosi precedentemente, partito per un'azione contro un convoglio nemico lungo le coste algerine, dopo aver contribuito al siluramento di un piroscafo avversario, non faceva ritorno.» - Cielo del Mediterraneo, 16 novembre 1942.



Panoramica sull'Aeroporto di Brindisi



I G.91 del 32° Stormo sorvolano il Monumento al Marinaio d'Italia a Brindisi

Erano apparecchi di legno e tela, e furono inizialmente depositati sulla nave Elba e successivamente sulla nave Europa, in attesa che si completasse la costruzione di un apposito hangar in un'area al confine tra le due zone costiere denominate "Posillipo" e "Costa Guacina" sul lato ovest dell'avamposto.

Nel 1916 la stazione fu potenziata divenendo l'Idroscalo Militare di Brindisi, sito in località Costa Guacina, appena fuori dal porto interno a sinistra, sulla fascia costiera compresa tra il canale e Fontanelle, con di fronte uno specchio d'acqua dalle condizioni naturali ideali, dal quale si levarono in volo gli idrovolanti delle tre squadriglie operanti durante gli anni della Grande guerra.

Una squadriglia era guidata da Orazio Pierozzi, eroico aviatore deceduto in volo di addestramento nel 1919 dopo aver guidato innumerevoli azioni di guerra vittoriose, ed a lui, dopo la tragica morte, fu intitolato l'idroscalo. Le altre due squadriglie erano guidate da altrettanti formidabili aviatori, Umberto Maddalena e Francesco De Pinedo, piloti entrambi divenuti celebri per le loro straordinarie imprese aviatorie, e anche loro deceduti in volo, nel 1931 e nel 1933 rispettivamente.

Nel corso dell'anno 1916 furono costruite sei aerorimesse per gli idrovolanti da bombardamento progettati dall'ingegnere Luigi Bresciani, morto in un incidente di volo ed il cui nome fu dato agli hangars. Adiacenti e a nord degli hangars Bresciani, si costruirono anche tre hangars per dirigibili, i quali però per ragioni di sicurezza furono dismessi e trasferiti a San Vito. Gli hangars Bresciani invece, con muratura di tufi e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio, sono ancora oggi in situ, utilizzati dall'ONU.



I 4 hangars Savigliano attualmente gestiti dalle Nazioni Unite

Negli anni Venti Brindisi divenne sede dell'86° Gruppo Idrovolanti dotato di aerei Macchi M.24 e poi Marchetti S.55 e sorse così la necessità di nuovi hangars, la cui costruzione, predisposta a nord degli hangars Bresciani, fu commissionata alla Società Officine Savigliano di Torino. I quattro hangars Savigliano, ognuno a pianta rettangolare di circa 54x60 metri, furono completati intorno al 1930: ossatura reticolare metallica a una campata e rivestimenti in lamiera ondulate zincate, cupolino centrale di aereazione a doppia falda in materiale policarbonato, con quattro accessi verso la banchina di circa 51 metri d'apertura e più di 12 metri di altezza. L'ottima struttura metallica, nonostante la sua vicinanza al mare è rimasta pressoché intatta ed è tuttora funzionale, tant'è che anche questi hangars sono oggi gestiti dall'ONU.

All'inizio degli anni Trenta, con l'auge dell'aeronautica, fu decisa la costruzione dell'aeroporto terrestre in contiguità con l'idroscalo. Si procedette all'esproprio ed acquisto dei terreni agricoli necessari, e alla fine del 1931 iniziarono i lavori di costruzione.

Il campo militare entrò in funzione nel 1933, inaugurato da Benito Mussolini il 30 di luglio, con pista di lancio in asfalto orientata N10°W con 50 metri di larghezza e lunghezza iniziale di 600 metri successivamente portata a 850 metri, attualmente non più operativa.

L'aerostazione civile fu completata nel 1937 e nel 1938 fu intitolata ad Antonio Papola, in memoria del comandante di aeromobile civile deceduto il 13 febbraio 1938 per incidente di volo, mentre l'aeroporto militare mantenne la denominazione Orazio Pierozzi e su di esso, il 15 marzo del 1937 si formò il 35° Stormo con aerei SM.55 e l'anno seguente, 1938, si formò il Gruppo 95° con idrovolanti CANT-Z.606, gli stessi che andarono in dotazione anche al Gruppo 86°.

Nel corso della Seconda guerra mondiale fu realizzata dai tedeschi una nuova pista in asfalto orientata N55°E con 1500 metri di lunghezza e si intensificò l'attività militare a scapito di quella civile, finché questa si esaurì del tutto nel settembre del '43, quando l'aeroporto divenne base dei reparti aerei alleati di occupazione, sotto il comando inglese che nel 1944 costruì una terza pista in terra stabilizzata orientata N45°W e lunga 1800 metri, sulla cui traccia fu poi creata la principale pista di lancio attuale lunga 2600 metri.

Dopo la Seconda guerra mondiale, l'attività aeronautica militare riprese gradualmente. Nel 1947 a Brindisi fu destinato l'83° Gruppo Soccorso Aereo con idrovolanti CANT-Z.506 sostituiti a partire dal 1958 con idrovolanti HU.16A.

Poi, con l'entrata nel 1949 dell'Italia nell'Organizzazione dell'Atlantico Nord, la NATO, arrivarono in dotazione i primi aerei militari americani. Tra il 15 e il 18 settembre 1950 la portaerei americana Mindoro sbarcò i primi 40 aerei Curtiss Helldiver 52.C. E nel maggio del 1952 dalla portaerei americana Tripoli furono

sbarcati i primi aviogetti da caccia, gli aeroplani a reazione F84.G, mentre gli idrovolanti continuarono ad operare fino a tutti gli anni '60.

Il 1° settembre 1967 sull'aeroporto militare di Brindisi fu ricostituito, con il 13° Gruppo caccia bombardieri ricognitori, il 32° Stormo⁹, originalmente costituito il 1°

⁹ GIAMPIETRO G.

[Capitolo estratto dall'articolo **'Il 32° Stormo a Brindisi'** pubblicato su www.brindisiweb.it]

«...Il 32° Stormo B.T. - Bombardamento Terrestre - fu costituito il 1° dicembre 1936 su due Gruppi di volo: il 38° dislocato ad Aviano e l'89° dislocato a Forlì, e divenne un reparto omogeneo il 24 febbraio 1937, quando i due Gruppi, dotati entrambi di velivoli trimotori Savoia-Marchetti S.81, furono riuniti sull'Aeroporto di Elmas, in Sardegna.

Il comando dello Stormo fu assunto dal Col. Vincenzo Napoli che il 3 aprile 1937 ricevette dalle mani del Re la Bandiera di combattimento. Dopo essere passato nelle mani del Col. Emanuele Moscone, nel febbraio 1939 venne dotato dei nuovi velivoli Savoia-Marchetti S.79 "Sparviero" costruiti in tela legno e tubi di acciaio, riconoscibili per la tipica "gobba" dietro l'abitacolo che valse loro il nomignolo di "Gobbi maledetti".

Nell'aprile del 1940 il comando fu assunto dal Col. Luigi Gallo e il 3 giugno 1940 lo Stormo si trasferì a Decimomannu, ancora in Sardegna. In pochissimi giorni l'aeroporto venne approntato per il suo impiego bellico e la guerra, dichiarata il 10 giugno 1940, trovò il 32° Stormo pronto.

Il 12 giugno 1940 lo Stormo, con ventiquattro S.79, bombardò la base francese di Biserta causando notevoli danni al nemico, ma sette velivoli rientrarono a Decimomannu colpiti dalla violenta reazione della contraerea nemica. Il 9 luglio lo Stormo partecipò compatto alla 1ª Battaglia delle Baleari. Venti velivoli si lanciarono contro un convoglio inglese: due velivoli dello Stormo andarono persi, ma la formazione inglese rientrò a Gibilterra con la nave da battaglia Hood, la portaerei Ark Royal e due incrociatori gravemente danneggiati. Per tale azione la Bandiera del 32° Stormo venne decorata di Medaglia d'Argento al Valor Militare "sul campo".

Il 30 luglio 1940 lo Stormo ebbe in dotazione due Savoia-Marchetti S.82 "Marsupiale" per i bombardamenti a lungo raggio. Il 9 novembre, con venti velivoli, attaccò un'ingente formazione navale inglese che tentava il passaggio del Canale di Sicilia. Nonostante l'attacco di caccia "Defiant" lo Stormo colpì una portaerei e un incrociatore pesante.

Tutti i velivoli rientrarono, ma tre componenti degli equipaggi caddero al loro posto di combattimento e altri sette furono feriti. Il 27 novembre il nemico ritentò il passaggio e lo Stormo lo attaccò in due ondate successive. Nella prima, protetta dalla caccia, colpì una portaerei; nella seconda colpì due incrociatori e cinque velivoli nemici caddero sotto i colpi dei mitraglieri dello Stormo.

Il 9 gennaio 1941 lo Stormo, con dieci velivoli partì per bombardare un convoglio nemico nel Mediterraneo Occidentale. Durante la rotta di avvicinamento venne intercettato un convoglio da guerra sul quale converse l'attacco: venne colpita la nave da battaglia Malaja.

dicembre 1936 e sciolto il 27 gennaio 1943. Fu intitolato alla memoria del capitano Armando Boetto e dotato di aerei Fiat G.91R, rimpiazzati nel 1974 con i bireattori G.91Y fino alla loro sostituzione, entrati gli anni Ottanta, con gli AMX Ghibli.

Il 32° Stormo rimase di base a Brindisi per quasi trent'anni, fino al luglio del 1993, e in tutti quegli anni compì un'intensa continua e produttiva attività addestrativa e operativa nell'ambito dell'Alleanza Atlantica, acquisendo anche lo Status NATO di *combat readiness*, cioè di prontezza al combattimento.

Nel 1993 il 32° Stormo fu dislocato ad Amendola – Foggia – diventando uno Stormo da interdizione, e fu così che “in una afosa mattina di luglio” la Bandiera di Guerra dello Stormo ricevette per l'ultima volta gli onori nell'aeroporto di Brindisi. Lo spostamento “d'ordine superiore dello Stato Maggiore” conseguì – perlomeno ufficialmente – a ragioni strategiche legate ai cambiamenti geopolitici avvenuti nel Mediterraneo Orientale.

Due velivoli dello Stormo non rientrarono e furono abbattuti quattro caccia avversari. L'8 maggio 1941 lo Stormo attaccò, nonostante le pessime condizioni meteo, un grosso convoglio difeso da due navi da battaglia, una portaerei, sei incrociatori e quindici caccia torpediniere. Un velivolo partì col compito di fare da radiofaro: il capo equipaggio, Cap. Armando Boetto, non rientrò e alla Sua memoria venne conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare “sul campo”.

Nel giugno 1941, il comando dello Stormo venne assunto dal Col. Leonello Leone. Il 25 luglio 1941 ci fu un altro epico scontro, nelle vicinanze di Capo Buongaroni, tra otto S.79 dello Stormo e le forze nemiche. Un aereo andò perso e gli altri sette rientrarono colpiti. Per questa azione un membro del 32° Stormo fu decorato con la medaglia d'oro al VM a vivente.

Era il 1° Aviere Rolando Ricci, motorista a bordo di uno degli aerei attaccati. Si era posto a una delle mitragliatrici laterali per concorrere alla difesa del velivolo. Una raffica lo prese in pieno viso, accecandolo.

Ricci, col volto ridotto a una maschera di sangue, si trascinò accanto ai piloti cercando d'essere utile con i consigli durante il volo di rientro. Sopravvisse alla tremenda ferita e, oramai cieco, prestò ancora servizio in Aeronautica come centralinista telefonico.

Nel settembre 1941, dopo altri bombardamenti a potenti formazioni nemiche e intense missioni di ricognizione, lo Stormo si trasferì sull'aeroporto di Borgo Panigale e per i brillanti risultati fino a quel momento conseguiti, anche a prezzo di dolorose perdite, gli fu tributato un elogio.

Il 1° novembre 1941, il 32° Stormo cambiò denominazione e divenne Aerosilurante; gli vennero assegnati gli S. 84 in sostituzione dei vecchi, gloriosi “Gobbi maledetti”. Nel 1942, a maggio lo Stormo si trasferì a Gioia del Colle, nel novembre sulla Base di Villacidro in Sardegna ed infine a Galatina. Il 10 gennaio 1943, passato sotto il comando del Col. Vittorio Mariani, lo Stormo cambiò di nuovo la sua denominazione tornò a B.T. Il 27 gennaio 1943, infine, il glorioso 32° Stormo venne sciolto...»



Fiat G.91 Y (yankee) del 32° Stormo di Brindisi



Agusta-Sikorsky HH-3F Pelican dell'84° Gruppo CSAR-15° Stormo di Brindisi

A partire dal marzo 1978, sull'aeroporto militare di Brindisi aveva fatto base anche l'84° Gruppo CSAR - *Combat Search And Rescue* - parte integrante del 15° Stormo destinato a compiti di ricerca e soccorso con gli elicotteri Agusta-Sikorsky HH-3F Pelican "i bisonti del cielo" che per ben 35 anni, instancabilmente giorno e notte, si sarebbero alzati in volo per adempiere a importantissime missioni. L'84° CSAR infatti, rimase a Brindisi fino al 10 settembre 2012, quando il prestigioso Centro con i suoi 100 aviatori fu trasferito a Gioia Del Colle¹⁰.

E del glorioso centenario aeroporto militare di Brindisi ormai non restò più nulla.

¹⁰ Poco dopo le ore 7.30 del 22 ottobre 2008, l'equipaggio dell'elicottero HH-3F n.10 del 84° Centro CSAR di Brindisi decollava con destinazione Rimini da dove avrebbe proseguito, insieme ad un altro velivolo uguale, la navigazione aerea fino in Belgio, per partecipare all'esercitazione multinazionale TLP – *Tactical Leadership Programme*. Doveva essere un viaggio di lavoro utile a specializzarsi ulteriormente in quello che distingue l'eroica attività di Soccorso Aereo, ma il destino degli otto uomini dell'equipaggio aveva previsto che tutto si fermasse alle ore 16.30 del 23 ottobre, mentre il velivolo sorvolava i cieli di Francia: la pala del rotore principale cedette; una rottura che comportò la perdita del rotore di coda e quindi l'inevitabile impatto dell'elicottero con il terreno. Tutti gli otto componenti della missione perirono: i tre piloti, i due operatori di bordo e i tre aerosoccorritori. Sette dei militari dell'equipaggio appartenevano al Centro SAR di Brindisi. Questi i loro nomi: Capitano pilota Michele Cargnoni, 30 anni, di Brescia; Tenente pilota Marco Partipilo, 29 anni, di Bari; 1° maresciallo Giovanni Sabatelli, 50 anni, di Fasano-Brindisi; 1° maresciallo Carmine Briganti, 41 anni, di Talsano-Taranto; Maresciallo 1ª classe Giuseppe Biscotti, 37 anni, di Grottaglie- Taranto; Maresciallo 1ª classe Massimiliano Tommasi, 34 anni, di Calimera-Lecce; Maresciallo 1ª classe Teodoro Baccaro, 31 anni, di San Vito dei Normanni-Brindisi; l'ottavo militare deceduto era il Capitano pilota Stefano Bazzo, 32 anni di Vicenza, in servizio all'83° Centro SAR di Rimini. Le salme dei militari rientrarono in Italia a bordo di un C-130J e presso la base di Brindisi fu allestita la camera ardente in un hangar dell'aeroporto militare, dove si tenne una solenne cerimonia funebre per i sette militari appartenenti all'84° Centro SAR di Brindisi, celebrata dall'arcivescovo ordinario militare per l'Italia, Monsignor Vincenzo Pelvi. Fu un colpo durissimo, non solo per i familiari e per i colleghi dell'Aeronautica Militare, ma anche per l'intera cittadinanza brindisina che visse giorni tristi nell'incredulità dell'accaduto. Tutti i componenti dell'84° Gruppo CSAR di Brindisi, infatti, per la loro costante disponibilità, erano stati da sempre considerati "amici" della città più che semplici militari, sempre pronti ad intervenire, a partecipare, a contribuire anche alla crescita del territorio che ospitava la loro base; una città che li considerava parte essenziale e patrimonio di sé stessa. Un Gruppo che aveva come ruolo principale la ricerca e soccorso ad equipaggi di velivoli incidentati, pronto ad intervenire 24 ore su 24 con la possibilità di operare anche di notte attraverso l'impiego di speciali visori notturni NVG – *Night Vision Goggles*. Nel trascorso degli anni a Brindisi, gli equipaggi cumularono varie decine di migliaia ore di volo, svolgendo spesso anche attività di pubblica utilità civile, salvando numerose vite umane durante incidenti d'ogni tipo ed eventi catastrofici. [www.brindisiweb.it]

«Rimane la consolazione che l'area aeroportuale – già sede del glorioso Idroscalo “Orazio Pierozzi” e dell'aeroporto civile “Antonio Papola” – e le piste da cui decollarono i Maddalena e i De Pinedo, non siano state fagocitate dalla speculazione edilizia. Al posto dei G.91 e degli HH-3F, infatti, continuano a operare i velivoli cargo con cui, dalla Base Logistica delle Nazioni Unite, si smistano nel mondo gli aiuti alimentari e i farmaci alle popolazioni colpite da calamità naturali o guerre.



E poi... Chi ha detto che la Bandiera del 32° sia andata via? Essa continuerà a sventolare negli occhi e nei cuori di quanti, in quegli anni, hanno avuto modo di apprezzare il valore e la generosità degli uomini dello Stormo...»

[Guido Giampietro, brano estratto da: “Il 32° Stormo a Brindisi” su www.brindisiweb.it]

Ed è certamente vero; però è anche vero che nel 2008 – quindici anni dopo il trasferimento del 32° Stormo – l'aeroporto militare di Brindisi cessò di esistere e di esso oggi rimane solo un Distaccamento dell'Aeronautica, il cui pur esiguo personale militare garantisce comunque ininterrottamente l'assistenza logistica, la sicurezza e la difesa delle strutture e del personale dell'UNGSC (*United Nations Global Service Centre*) e dell'UNHRD (*United Nations Humanitarian Response Depot*), coadiuvando i voli cargo umanitari del WFP (*World Food Programme*) al quale proprio questo 2020 è stato assegnato il Premio Nobel per la Pace.

Brindisi e i brindisini, pertanto, ben possiamo sentirci ancora orgogliosi del nostro aeroporto, già non più popolato di uomini in divisa azzurra, ma tuttavia ancora palese artefice di tante encomiabili gesta umane attuate su ali che furono gracili, di legno e tela, per poi divenire portentose, di acciaio e alluminio. Pertanto, probabilmente... non fu del tutto vana quella rinuncia ad un miglior impianto urbanistico della città, che cent'anni fa, fu imposta ai brindisini.

***(*) Fu brindisino il primo generale dell'Aeronautica Militare Italiana
Ricordando Oronzo Andriani nel 90° anniversario della sua morte***

Pubblicato su il7 Magazine del 26 marzo 2021

In questi giorni, il 16 marzo, è ricorso il novantesimo anniversario della morte di Oronzo Andriani. Era nato a Brindisi in Via Conserva il 20 maggio del 1878, figlio di Pasquale Andriani, maresciallo dei Carabinieri Reali, e di Concetta Zaccaria. Alla sua morte, sopraggiunta nel 1931, non aveva ancora compiuto i 53 anni, eppure la sua carriera militare era stata straordinaria: era iniziata in giovanissima età – nel 1890 – nella prestigiosa Scuola militare della Nunziatella di Napoli ed era giunta al suo apice nel 1925, con la promozione al grado di Generale di Brigata Aerea che gli fu conferito non ancora compiuti i 47 anni.

Fu infatti proprio Andriani, il primo italiano in assoluto ad indossare la divisa azzurra di Generale dell'Aeronautica Militare Italiana, dopo che il 28 marzo 1923 era stata formalmente costituita la nuova arma: la Regia Aeronautica. Fino ad allora, i piloti e gli aerei militari appartenevano all'Esercito, mentre gli idrovolanti e i rispettivi piloti appartenevano alla Marina Militare: per tale motivo, fu della Marina Militare il primo nucleo dell'aeroporto di Brindisi, la stazione per idrovolanti creata il 6 dicembre 1914 con tre velivoli Curtiss.

Dalla Nunziatella Andriani, passò a frequentare la Regia Accademia Militare dell'esercito di Modena, da cui uscì nel 1898 – a vent'anni – con il grado di sottotenente e fu assegnato al corpo dei bersaglieri: al 12° Reggimento con sede a Milano. Erano quelli gli anni in cui l'aviazione in Italia e nel mondo cominciava a dare i primi passi e Andriani, appassionatosi da subito al volo e agli aerei, iniziò a frequentare la scuola di volo a Malpensa dove, nel 1909 gli industriali Giovanni Agusta e Gianni Caproni avevano realizzato un campo d'aviazione per effettuare le prove di volo dei loro prototipi, ed in seguito vi avevano creato anche una scuola di pilotaggio.

Nel gennaio del 1912 il già pilota brevettato Andriani entrò a far parte, da comandante della scuola di volo, dell'appena costituito Battaglione aviatori del Real esercito italiano e nel settembre di quello stesso anno fu ascenso a capitano e quindi nominato comandante del battaglione: "Primo Battaglione di Aviatori Malpensa". Tra i piloti del battaglione, tanti diverranno assi ed eroi della Grande guerra, tra loro anche Francesco Baracca.

«Il 26 novembre 1912, in una notte alquanto nebbiosa, il capitano Andriani, i tenenti De Rossi, Lampugnani, Venanzi e Baracca, ognuno sul proprio aereo, effettuarono una serie di voli tendenti a sperimentare i fari ad acetilene posti sugli aerei per il riconoscimento del terreno di atterraggio. In volo notturno si spinsero a

grandi altezze, discendendo poi con impressionanti voli librati nelle tenebre... Il 16 marzo 1913, Oronzo Andriani sperimentò il primo collegamento aereo di telegrafia senza fili. Alzatosi in volo con il suo aereo Nieuport, su cui era stato montato un apparecchio ideato da un allievo di Guglielmo Marconi, raggiunse la città di Novara e da una quota di mille metri si inviarono cinque telegrammi che furono ricevuti tutti regolarmente e chiaramente alla base di Malpensa.» [*La base navale di Brindisi durante la Grande guerra* di G. T. Andriani - 1993].

All'inizio della Grande guerra Andriani, al comando della 6^a Squadriglia di stanza sul campo d'aviazione di Campofornido presso Udine, si distinse subito per coraggio e valore, tanto che gli fu conferita la Medaglia di bronzo al valor militare con la motivazione seguente: "Andriani Oronzo, da Brindisi, capitano dei bersaglieri, battaglione aviatori. Compì numerose ed importanti ricognizioni, azioni offensive e segnalazioni del tiro alle nostre artiglierie, dando prova di grande ardire e noncuranza del pericolo. Fatto segno a vivo fuoco avversario, ebbe più volte il velivolo colpito. Regione Carsica, 24 maggio - 24 agosto 1915".



Oronzo Andriani in borghese nel 1920 e in uniforme di generale di brigata aerea nel 1925

Meno di un anno dopo, avendo nel mentre assunto, dal febbraio al maggio 1916, il comando della 5ª Squadriglia Caproni di stanza a Tombetta presso Verona, Andriani meritò una seconda Medaglia di bronzo, con la motivazione seguente:

“Pilota aviatore militare e comandante di squadriglia, fu costante esempio di intrepidezza e di slancio al proprio reparto. Eseguì numerose ardite ricognizioni sul nemico ed azioni di bombardamento, mandando sempre a termine, con sereno ardimento e fermezza di volere, gli incarichi affidatigli, spesso navigando a bassissima quota, nonostante avesse l’aeroplano colpito da intenso e ben aggiustato fuoco avversario. Trentino, 25 novembre 1915 - 7 maggio 1916”

Personalmente dal duca d’Aosta, il generale Emanuele Filiberto comandante della 3ª Armata, nel 1917 Andriani fu promosso da maggiore a tenente colonnello per meriti di guerra ed assunse il comando del corpo aeronautico della 3ª Armata destinata nelle zone di operazioni del Carso e di Trieste, mantenendo in quel periodo alle sue dipendenze numerosi virtuosi piloti, tra i quali i famosi Francesco Baracca e Gabriele D’Annunzio.

Di quest’ultimo, oltre che istruttore di volo e comandante – nel 1º Gruppo volo – Andriani fu amico personale, ed il vate in occasione della festa dei bersaglieri, il 18 giugno del 1917, compose e volle personalmente declamargli la seguente orazione:

“Compagni, oggi è il Natale dei bersaglieri; è la commemorazione dell’origine: festa vera di giovinezza; ché l’Arma piumata è perpetuamente nella giocondità, nell’ardimento, nell’impeto e nella prepotenza. Ma per noi, oggi è la festa del nostro comandante Oronzo Andriani, ammirabile ed adorabile, del bersagliere esemplare che fu tra i primissimi a volgere i passi di corsa in volo temerario; a convertire la sua piuma ondeggiante in ala rombante, a trasferire sull’altezze le qualità sovrane della sua arma, rimanendole fedele in cielo come in terra; che del Primo gruppo di squadriglie ha saputo fare una delle penne maestre dell’alea della nostra vittoria.”

Anche il celebre volo su Vienna della mattina del 9 agosto 1918, quando in piena guerra sette biplani italiani guidati dal D’Annunzio sorvolarono la capitale austriaca distribuendo migliaia di volantini propagandistici riscuotendo risonanza mondiale, fu pianificato assieme a Oronzo Andriani, il quale ne autorizzò l’esecuzione.

Nel 1918, infatti, durante l’ultimo periodo del conflitto mondiale, il tenente colonnello Andriani fu nominato comandante generale dell’Armata Aerea Interalleata presente sul fronte italiano, per cui coordinò direttamente tutte le missioni belliche aeree, incluse quelle delle squadriglie inglesi francesi giapponesi e americane, fino alla fine della guerra.



*Notizie di carriera del Gen. Colonnello
Andriani Oronzo di Domenico*

| | |
|------------------------------|----------------|
| Entrato in Collegio Militare | Sett. 1890 - |
| Sottotenente dei Bersaglieri | Genn. 1898 |
| Tenente | Dicembre 1901 |
| Entrato in Aviazione | Gennaio 1912 |
| Capitano | Settembre 1912 |
| Maggiore | Agosto 1916 |
| Tenente. Colonnello | Ottobre 1917 - |

Tenente colonnello Oronzo Andriani - 1918

*Locandina della Coppa Schneider
Venezia 1927*



Mancando pochi giorni al termine della guerra, con Regio decreto del 19 ottobre del 1918 ad Andriani fu conferita la prestigiosa Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia con la seguente motivazione:

“Comandante di un gruppo di aeroplani sul fronte della Giulia per oltre un anno, svolse la difficile azione di Comando con illuminato criterio, con attività instancabile, con interessamento e grande abilità, così da trarre dalle dipendenti squadriglie un intenso e utile lavoro. Esempio di salda virtù militare, di entusiasmo costante e di fede sicura, precorse tutti i suoi dipendenti con l'esempio della prodezza e dell'alto spirito di sacrificio. Fronte Giulia, giugno 1916 - luglio 1917”.

Conclusasi vittoriosamente la guerra, Andriani decise congedarsi per dedicare tutta la sua esperienza e le sue energie allo sviluppo dell'aeronautica civile. Ricoprendo un alto incarico in seno alla Lega Aerea Nazionale Italiana – la rivista mensile di aeronavigazione che era nata nell'ottobre del 1912 – nel 1919 fu l'organizzatore della Mostra Aeronautica di Taliedo, tenutasi tra maggio e agosto presso quell'aerodromo che era sorto nel 1910 vicino Milano in occasione del primo Circuito Aereo Internazionale, rinomata gara di velocità aerea. In quei primi anni che seguirono alla fine della guerra, il pluridecorato ed esperto pilota Andriani fu anche eletto presidente dell'Associazione Nazionale Piloti Aeronauti.

Con la costituzione della Regia Aeronautica nel 1923, Oronzo Andriani fu richiamato in servizio attivo e nel 1924 fu promosso colonnello assumendo il comando dell'Arma nella strategica regione milanese, quella che dal 1° gennaio 1931 divenne la 1ª Zona Aerea Territoriale. Nel 1925 fu promosso generale di brigata aerea, primo aviatore italiano a raggiungere il grado di generale.

Nel 1927 organizzò la prestigiosa Coppa Jacques Schneider, che quell'anno si disputò a Venezia tra il 25 e il 26 settembre, e fu vinta dal pilota inglese Sidney N. Webster su idrovolante Supermarine S.5 alla velocità record di 453 Km l'ora, mentre il colonnello dell'Aeronautica Mario De Bernardi – che nell'edizione anteriore, a Hampton Roads negli Stati Uniti, era stato il vincitore su Macchi M.39 – fu secondo con 479 Km l'ora su idrovolante Macchi M.52.

A dicembre del 1927, sulla soglia dei 50 anni d'età, Oronzo Andriani si congedò dall'Aeronautica Militare tornando ad occuparsi a pieno dell'aviazione civile italiana. E il 26 marzo del 1928 fu tra i fondatori della SAM, la Società Aerea Mediterranea – di cui ricoprì la carica di Consigliere delegato – poi confluita nell'Ala Littoria nel 1934 e finalmente nell'Alitalia nel 1946.

Il Comune di Brindisi, in onore ed in memoria di Oronzo Andriani, ha deliberato intitolare al nome del suo illustre cittadino una via nel quartiere del Casale, sita in prossimità dell'aeroporto militare Orazio Pierozzi.

() *Il 5 luglio 1943 cadde combattendo il tenente pilota Leonardo Ferrulli
aviatore brindisino e Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria***

Publicato su il7 Magazine del 6 luglio 2018 e del 7 luglio 2023

Il 5 luglio 1943, settantacinque anni fa, il sottotenente pilota Leonardo Ferrulli decollò alle 14:20 nel cielo di Sicilia dalla pista di Sigonella con il suo monoplano Macchi MC.202S della 91^a Squadriglia del già glorioso 4° Stormo, diretto ad intercettare un'imponente formazione di bombardieri quadrimotori americani Boeing B-17 Flying Fortress scortata da caccia Lockheed P-38 Lightning e circa 30 Spitfires.

“...Nel cielo è un crepitare di proiettili: centinaia di mitraglie sparano rabbiose contro il temerario che osa da solo l'inosabile...”. Ferrulli fu visto abbattere un B-17 e presto tutta la caccia nemica incalzò con rabbia crescente per vendicare la perdita subita. Ma Ferrulli abbatté ancora un bimotore da caccia P-38 prima di essere attaccato dagli Spitfire di scorta. Colpito, si lanciò con il paracadute dal suo Macchi danneggiato, ma era troppo basso e urtò il suolo morendo nei pressi della piccola città di Scordia, in provincia di Catania: prima, aveva generosamente voluto portare il suo aereo fuori dal centro abitato per non rischiare di coinvolgere alcun civile.

Era stato abbattuto, in quel momento, il pilota italiano con il maggior numero di vittorie aeree: ventidue abbattimenti individuali e uno collettivo. Per quell'ultima azione di guerra gli fu conferita la medaglia d'oro al valor militare alla memoria, che si sommò alle medaglie d'argento ed alle croci al merito di guerra che gli erano state conferite in precedenza. Questa la motivazione della medaglia d'oro:

«Il cuore generoso, l'audacia eccezionale, l'abilità impareggiabile, avevano fatto di lui il simbolo eroico della nostra arma combattente. In numerosi aspri combattimenti per 20 volte piegò, vincendola, la baldanza nemica. Non ritornò da un meraviglioso combattimento nel quale, solo contro trenta, aveva ancora due volte fatto fremere il sacro suolo d'Italia con l'urto del nemico abbattuto. Nell'ora grave della Patria, sfatando l'alone di invulnerabilità che si era creato, volle additare a noi, ingiustamente superstiti, la via della gloria e dell'onore. Esempio luminoso di una vita posta con superba dedizione al servizio della Patria.»
Cielo di Scordia (CT), 5 luglio 1943

Questa quella della precedente medaglia d'argento:

«Pilota da caccia in numerosi asperissimi combattimenti aerei conseguiva personalmente e in collaborazione brillantissime vittorie. In ogni circostanza dava prove esemplari di perizia aggressività e valore.»
Cielo di Malta e dell'Egitto, maggio-settembre 1942



Sottotenente pilota Leonardo Ferrulli



Il generale Giuseppe Genghi e il sindaco Riccardo Rossi, presso la casa natale di Leonardo Ferrulli

Leonardo era nato a Brindisi venticinque anni prima, il 1° gennaio 1918. Si arruolò in aeronautica il 23 giugno 1935 e il 5 marzo 1936 conseguì a Grottaglie il brevetto di sergente pilota. Il 16 marzo 1936 venne assegnato alla 84ª Squadriglia del 4° Stormo di stanza sull'aeroporto di Gorizia, uno dei reparti più blasonati della Regia Aeronautica, quello di Francesco Baracca, effigiato del cavallino rampante, lo stesso che ancora oggi troneggia sulle Ferrari, di cui è divenuto il simbolo.

Dopo aver partecipato nel 1937 alla guerra di Spagna, durante la Seconda guerra mondiale, in Cirenaica il 19 dicembre 1940, ai comandi di un CR.42 Ferrulli ottenne la sua prima vittoria abbattendo un Hurricane nel cielo di Sollum. Sempre in Nord Africa, abbatté altri cinque Hurricane e un Bristol Blenheim. Poi, in Sicilia nel 1941, Ferrulli, con i Macchi MC.200 del X Gruppo volò decine di volte sull'isola di Malta e con i piloti del suo Gruppo partecipò all'attacco contro la base maltese di Micabba. Al ritorno, sul mare, Ferrulli, vedendo un collega inseguito da due Hurricane virò per aiutarlo assieme ad un altro collega. Sopraggiunsero altri cinque caccia nemici e si sviluppò un violento combattimento aereo. I tre Macchi si disimpegnarono filando a pelo d'acqua, inseguiti per 20-30 miglia dai caccia inglesi che, alla fine, virarono per rientrare alla base: Ferrulli rientrò con il velivolo colpito da molte raffiche e gravemente danneggiato, ma non ferito e quindi, equipaggiato con un nuovo Macchi MC.202, l'anno seguente abbatté ben otto P-40 e uno Spitfire.

Ferrulli fu poi destinato all'Egitto, nel cui cielo sommò 17 vittorie personali e fu protagonista di epici combattimenti fino al suo rientro in Italia, di nuovo in Sicilia, nell'imminenza dello sbarco degli Alleati, ottenendo le sue due ultime vittorie il giorno stesso della sua morte, in quel fatale 5 luglio 1943.

Finita la guerra, il Comune di Brindisi intitolò a Leonardo Ferrulli una strada cittadina nel rione Casale e l'Associazione Provinciale Gente dell'Aria provvide a sistemare sul muro esterno della sede del Banco di Napoli una lapide commemorativa dell'eroe brindisino. Questa però, alla fine degli anni Sessanta in occasione della demolizione del Banco fu rimossa accantonata e quindi abbandonata in un deposito comunale.

La lapide fu poi fortunatamente ritrovata dal generale - allora tenente colonnello - Giuseppe Genghi e, dopo ristrutturata, fu sistemata presso la sede dell'Associazione Arma Aeronautica, che è sita in via Nicola Brandi 29.

Questa la lapide



Anche in Via Lata 88, sulla facciata della casa natale di Leonardo Ferrulli, una epigrafe marmorea ricorda il nostro concittadino eroe e, domenica scorsa, come ad ogni nuovo anniversario, lì si è svolta una semplice e suggestiva cerimonia commemorativa. In questa occasione, alla cerimonia di deposizione di una corona d'alloro, presieduta dal Generale di brigata aerea Giuseppe Genghi - Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Brindisi - ha partecipato anche il neosindaco di Brindisi Riccardo Rossi accompagnato dalla sua consorte Paola. E in seguito, anche alla messa che ogni prima domenica del mese si celebra nella cripta del Monumento al marinaio, la figura di Leonardo Ferrulli è stata emotivamente ricordata da Giancarlo Sacrestano.



Sottotenente Leonardo Ferrulli Medaglia d'Oro

(*) *Commemorando l'eroe brindisino Tenente pilota Antonio Caravaggio
Medaglia d'Argento al Valor Militare perse la vita 80 anni fa in Libia***

Pubblicato su il7 Magazine del 4 novembre 2022

In questi giorni corre l'anniversario 80 della morte di Antonio – Antonuccio – Caravaggio, giovane brindisino, Ufficiale pilota della Regia Aeronautica, pluridecorato, caduto in combattimento a soli 24 anni l'8 novembre del 1942 sul fronte libico-egiziano della Seconda guerra mondiale. Antonuccio lasciò a Brindisi la giovane moglie veneta, Palmina Meo in attesa di Piero, che non avrebbe conosciuto il suo padre Eroe, cui non avrebbe mai tralasciato un solo giorno di pensare ed onorare. Antonio Caravaggio, un concittadino di cui andare fieri, un giovane che sacrificò la propria vita servendo il suo – il nostro – Paese, con l'entusiasmo la destrezza e il coraggio propri di quegli eroi che tutti dovremmo onorare e, con orgoglio, mai dimenticare.

Iniziando quel tragico novembre del '42, in Nordafrica le forze dell'8^a Armata britannica comandate dal generale Bernard Montgomery, dopo mesi di cruenti combattimenti avevano sconfitto le forze dell'Asse comandate dal generale Erwin Rommel nella battaglia di El Alamein in Egitto dove, già addentratisi ben oltre il confine libico e malgrado la povertà degli armamenti e la soverchiante superiorità militare britannica, i soldati italiani della Folgore avevano scritto una delle pagine di guerra più eroiche della loro storia, arrendendosi solo il 6 novembre senza aver mai alzato la bandiera bianca agli inglesi e ricevendo da quei potenti nemici l'onore delle armi.

Anche per l'italiana Regia Aeronautica di base a Tobruk in Libia, la situazione era divenuta specialmente drammatica e il giorno 7 novembre, in concomitanza col ripiegamento delle forze residue dell'Asse dal Fronte egiziano, il Tenente pilota Antonio Caravaggio e l'Aviere scelto Autiere Benicchio Battista, appartenenti entrambi al 101° Gruppo, furono inviati in missione speciale dal loro comandante, per poter recuperare un indispensabile materiale aeronautico che era stato depositato in prossimità del golfo Sollum, per cui partirono d'immediato con un automezzo SPA33, guidato dall'aviere.

Durante il viaggio l'automezzo venne intercettato da aerei britannici e, ripetutamente colpito da mitragliamenti, prese fuoco. Dei due militari italiani non si ebbero più notizie certe e furono pertanto dichiarati "dispersi" nella speranza che fossero caduti prigionieri del nemico. Purtroppo, i seguenti accertamenti svelarono che entrambi i due aviatori erano periti: ritrovati gravemente feriti in prossimità del loro automezzo distrutto, erano stati trasportati all'Ospedale da Campo 469 P.M.220, dislocato presso El Adem, l'ultimo aeroporto italiano nel golfo di Sollum, dove

giunsero senza vita, e l'8 novembre 1942 le salme vennero tumulate nel Cimitero di guerra di Bardia Alta, in Sollum, Tobruk, Cirenaica, Libia, zona confinaria con l'Egitto. [Colonnello Fernando Anaclerio]

Al giovane pilota brindisino così scomparso in guerra, Sottotenente Antonio Caravaggio fu poi conferita – con Decreto del Capo Provvisorio dello Stato del 5 maggio 1948 – la Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Memoria, con la motivazione seguente:

“Provato e capace pilota, si distingueva per coraggio ed ardimento in un nuovo ciclo operativo portando la sua precisa offesa, con volo a tuffo, su munite basi nemiche. Nel corso di una violenta battaglia, nel tentativo di condurre a termine una missione in terra, veniva colpito a morte da mitragliamento aereo.” Cielo dell'Egitto, 1° luglio - 8 novembre del 1942

La sua salma oggi riposa onorata in Bari presso il Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare, dove fu traslata già finita la guerra. Purtroppo, quel traslato in Italia dalla Cirenaica dei resti dell'eroe Caravaggio non poté essere presenziato dalla signora Palma Mea, sua vedova, a causa di una serie di imperdonabili disguidi – tumulato nel settore esercito anziché aeronautica, con il nome Antonino anziché Antonio o Antonuccio – che ne ritardarono l'esatta ubicazione nel Sacrario. Però, grazie alla perseveranza del figlio Piero, supportato nella ricerca da due encomiabili ufficiali, finalmente il sepolcro fu rintracciato e correttamente identificato.



Il Sottotenente Pilota Antonio Caravaggio in Nordafrica



Il Sottotenente Pilota Antonio Caravaggio Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Memoria

Antonio Caravaggio era nato a Brindisi in via Cesare Braico il 24 aprile 1918, dal padre Pietro lavoratore della SACA di origini abruzzesi e da Esterina Antonucci. Dopo le elementari alla scuola Perasso e le medie alla Virgilio, si iscrisse all'Istituto Tecnico Commerciale dove puntualmente si diplomò.

Attratto dall'aviazione e impulsato dal suo coraggioso entusiasmo giovanile, il 12 febbraio del 1937, non avendo ancora compiuti i suoi 19 anni, gli riuscì di arruolarsi nella Regia Aeronautica, come Allievo Ufficiale Pilota, con Matricola N. 3043. Fu destinato al Regio Aeroporto Puntisella di Pola, in Istria, dove prestò il giuramento di rigore al re d'Italia. Quindi, frequentò la Scuola di Pilotaggio di Pescara e poi quella di Malpensa e finalmente, nel 1938, conseguì il tanto sospirato Brevetto di Pilota Militare su CR 20 e quindi, la nomina a Sottotenente di Complemento ricevendo come prima destinazione il 5° Stormo d'Assalto di base a Ciampino Sud.

Tra il 1938 e il 1939 il Sottotenente pilota Caravaggio fu 'inviato come volontario' a combattere in Spagna, dove la guerra civile volgeva al termine, prendendo parte alle azioni dell'Aviazione Legionaria con la 208^a Squadriglia da Bombardamento a tuffo e con la 65^a Squadriglia d'Assalto. In tutte le azioni cui prese parte, Caravaggio diede prova d'essere un pilota molto abile, tanto che di ritorno dalla Spagna gli fu conferita la Croce al Merito di Guerra e tanto che, completato il periodo del suo servizio militare obbligatorio, 'per esigenze militari di carattere eccezionale' venne trattenuto in servizio d'autorità a tempo indeterminato.

In seguito, in occasione delle Grandi manovre aeree corrispondenti all'Anno 1940 (XVII), Antonio ricevette un 'Encomio Solenne' per la brillante attività eseguita pilotando i nuovi velivoli BA88. E agli inizi di quello stesso anno aveva ricevuto la prestigiosa Spilla d'oro – a forma di paracadutino – di Pilota Collaudatore, a seguito di un incidente di volo occorsogli in servizio, cadendo nel Po a Torino, con conseguente frattura di una gamba. Sul suo libretto caratteristico di volo si poteva leggere: "Pilota abile e gregario preciso e sicuro, mostrava le sue doti di equilibrio e calma in occasione di un incidente di volo - costretto al lancio con paracadute dopo collisione con altro aereo pilotato da pilota con scarsa esperienza - ed in altro evento in cui atterrava su di un solo carrello".

Il 10 giugno del 1940 l'Italia, alleandosi alla Germania, dichiarò guerra alla Francia e alla Gran Bretagna. E, addestratosi al tiro in picchiata, Caravaggio venne assegnato al 101° Gruppo Autonomo Bombardamento, dove svolse l'incarico di Aiutante di volo del Comandante e quindi, partecipò come pilota Capo Squadriglia alle operazioni dell'aviazione contro la Francia, la Grecia e la Jugoslavia, meritando – giugno 1940 – una prima Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“Pilota da bombardamento in picchiata, capo pattuglia arditissimo, conduceva la propria formazione all’attacco a volo radente ed in mitragliamenti di muniti apprestamenti nemici, con sereno sprezzo della violenta reazione contraerea che più volte colpiva il suo apparecchio. In un ardito attacco ad un aeroporto, effettuato lo sgancio a tuffo, malgrado l’intensa reazione rimaneva sull’obiettivo sino al termine delle munizioni, contribuendo efficacemente alla distruzione di alcune rimesse e di apparecchi al suolo.” Cielo della Francia, della Grecia e della Jugoslavia, giugno 1940, aprile 1941.

Partecipò in seguito ad altre numerose operazioni sul Mar Mediterraneo e in Africa Settentrionale, meritando per quelle – nel novembre 1941 – anche una seconda Medaglia di Bronzo, con la motivazione seguente:

“Con apparecchio da bombardamento in picchiata, effettuava ardite azioni notturne di bombardamento a tuffo su munita base nemica, incurante della violentissima reazione contraerea, dell’attacco di caccia nemici, dell’azione abbagliante dei riflettori. In un attacco su formazione navale, pur essendo in precarie condizioni di volo, dato il cattivo funzionamento di un comando, sfidando la violenta reazione contraerea, effettuava il tuffo con sgancio a bassissima quota, contribuendo efficacemente all’affondamento di una nave mercantile di grosso tonnello ed al danneggiamento di un incrociatore corazzato.” Cielo del Mediterraneo, luglio-novembre 1941.



Il medagliere di Antonio Caravaggio

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

S. M. il Re d'Italia, con Suo Decreto in data
del 7 Gennaio 1943

Visto il Regio Decreto 4 Novembre 1932, N. 1423
e successive modifiche:

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli
Affari dell'Aeronautica:

Ha conferito la

MEDAGLIA DI BRONZO al valor militare

al S. Tenente Pilota CARAVAGGIO Antonio, da Brindisi.

""PILOTA DA BOMBARDAMENTO IN PICCHIATA, CAPO PATTUGLIA ARDITI-
SINO, CONDUCEVA LA PROPRIA FORMAZIONE ALL'ATTACCO A VOLO BA-
DENTE ED IN MITRAGLIAMENTI DI MUNITI APPRESTAMENTI NEMICI
CON SERENO SPIRITO DELLA VIOLENTA REAZIONE CONTRARREA CHE
PIU' VOLTE COLPEVA IL SUO APPARECCHIO. IN UN ARDITO ATTACCO
AD UN AEROPORTO, EFFETTUATO LO SGANCIO A TUFFO, MALGRADO L'IN-
TENZA REAZIONE PERMANOVA SULL'OBIETTIVO FINO AL TERMINE DEL-
LE MUNIZIONI, CONTRIBUENDO EFFICACEMENTE ALLA DISTRUZIONE DI
ALCUNE RIMSSE E DI APPARECCHI AL SUOLO.""

Cielo della Francia, della Grecia e della Jugoslavia, giugno 1940,
aprile 1941.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

S. M. il Re d'Italia, con Suo Decreto in data
del 8 Agosto 1942

Visto il Regio Decreto 4 Novembre 1932, N. 1423
e successive modifiche:

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli
Affari dell'Aeronautica:

Ha conferito la

MEDAGLIA DI BRONZO al valor militare

al S. Tenente Pilota CARAVAGGIO Antonio, da Brindisi.

""CON APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO IN PICCHIATA, EFFETTUAVA ARDI-
TE AZIONI OPPORTUNE DI BOMBARDAMENTO A TUFFO SU MURIA BASE NE-
MICA, INCAUTATE DELLA VIOLENTISSIMA REAZIONE CONTRARREA, DELL'AT-
TACCO DI CACCIA NEMICI, DELLA AZIONE ABBLIANTE DEI RIFLETTORI.
IN UN ATTACCO SU FORMAZIONE NAVALE, PUR ESSENDO IN PREVARIE CON-
DIZIONI DI VOLO, DATO IL CATTIVO FUNZIONAMENTO DI UN COMANDO, SFI-
DANDO LA VIOLENTA REAZIONE CONTRARREA, EFFETTUAVA IL TUFFO CON
SGANCIO A BASSISSIMA QUOTA, CONTRIBUENDO EFFICACEMENTE ALL'AFON-
DAMENTO DI UNA NAVE MERCANTILE DI GROSSO TONNELLAGGIO ED AL DAN-
NEGGIAMENTO DI UN INCROCIATORE CORAZZATO.""

Cielo del Mediterraneo, luglio - novembre 1941.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Il Capo Provvisorio dello Stato, con Suo Decreto
in data del 5 Maggio 1948

Visto il Decreto 4 Novembre 1932, N. 1423 e successive
modifiche:

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli
Affari dell'Aeronautica:

Ha conferito la

MEDAGLIA D'ARGENTO al valor militare

al Sottotenente Pilota CARAVAGGIO Antonio, da Brindisi.-

" ALLA MEMORIA "

"" Provato e capace pilota, si distingueva per coraggio
ed ardimento in un nuovo ciclo operativo portando la
sua precisa offesa, con volo a tuffo, su munite basi
nemiche. Nel corso di una violenta battaglia, nel ten-
tativo di condurre a termine una missione a terra, ve-
niva colpito a morte da mitragliamento aereo.""

Cielo dell'Egitto, 1 Luglio - 8 Novembre 1942.-

Nel prosieguo della guerra, dopo aver prestato servizio presso il Regio Aeroporto di Gerbini in Sicilia, nel 1942 Caravaggio venne trasferito, a domanda, in Libia per operare con la 208ª Squadriglia – con aerei Picchiatelli, JU87, gli Stukas Junker 87 – con base presso il Regio Aeroporto di Abar Nimeir in Egitto. Poi, in quello stesso anno, dopo la tragica disfatta di El Alamein, la guerra avrebbe precipitato le intere forze armate italiane di stanza in Africa verso un rovinoso epilogo.



Un “Picchiatello” - Junkers JU87 della 208ª Squadriglia - in volo

Antonio Caravaggio fu indubbiamente un pilota veramente in gamba e, nella sua pur breve – troppo breve – carriera alata, si distinse in più occasioni per le sue elevate qualità di aviatore attento e coraggioso, tanto che a conferma del lusinghiero giudizio che su di lui era stato espresso ancor prima dell’entrata dell’Italia in guerra, con decretazione del 14 novembre 1941 era stato incorporato ‘per merito straordinario’ nel Servizio Militare Permanente Effettivo.

Un eroe brindisino che, pur se certamente non dimenticato, credo non sia stato ancora sufficientemente onorato dalla sua città. Un anno fa, nell’anniversario 79 della sua tragica morte, Antonuccio Caravaggio fu commemorato con una emotiva cerimonia che, organizzata da Assoarma, si tenne nella Cripta del Monumento al Marinaio nel contesto del “Dialogo con la Memoria”.

Nella cerimonia presieduta dal Capitano di Fregata Claudio Mazzola, Giancarlo Sacrestano presentò la relazione storica, il cappellano militare don Sergio Vergari officiò il rito religioso e il Generale Pilota Vitantonio Laterza lesse la preghiera dell’aviatore. In quell’occasione furono espressi gli auspici affinché Brindisi, la città natale di Antonuccio Caravaggio, diventasse luogo perché una corona di alloro potesse essere collocata, con nobiltà e dignità, ai piedi di una targa in suo perenne ricordo. Speriamolo fervidamente.

L'aeroporto militare di Brindisi

racconti, aneddoti e storie, di guerra e di pace

dedicato a mio padre Settimio Perri



1937



1947



1957

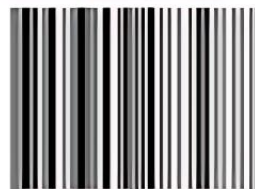
Settimio Perri (1915-1996)



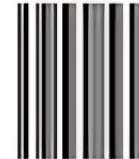
1967



ISBN 9798309487288



90000



9 798309 487288