

Mario Rainaldi

LE AQUILE SUL SANGRO

*Storie di aviatori che hanno combattuto
la Seconda guerra mondiale sul fiume Sangro*

Mario Rainaldi, *Le Aquile sul Sangro*
Copyright© 2019 Edizioni del Faro
Gruppo Editoriale Tangram Srl
Via dei Casai, 6 – 38123 Trento
www.edizionidelfaro.it – info@edizionidelfaro.it

Prima edizione: luglio 2019 – *Printed in EU*

ISBN 978-88-5512-021-0

In copertina:

Il Me 410 "F6+QK" sulle rive del fiume Sangro dopo l'atterraggio forzato del 26/11/1943.
[https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205209326;](https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205209326)

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Me_410_crashed_at_river_Sangro_1943.jpg

This is photograph CNA 2226 from the collections of the Imperial War Museums

This work created by the United Kingdom Government is in the public domain.

HMSO has declared that the expiry of Crown Copyrights applies worldwide.



Con il Patrocinio gratuito della Provincia dell'Aquila
Medaglia d'oro al merito civile
(protocollo n° 15756 – 27 giugno 2019)



Con il Patrocinio gratuito del comune della Città di Castel di Sangro
Medaglia di bronzo al merito civile
Gemellata con la città di Kentville (Nuova Scozia, Canada)
(delibera del 28 giugno 2019)

11	PREFAZIONE	
13	INTRODUZIONE	
15	L'UFFICIALE COMANDANTE DEI "DESERT HARASSERS"	
35	MISSIONE SUGLI APPENNINI	
83	L'ATTERRAGGIO DEL FOCKE WULF 190 A CASTEL DI SANGRO	
91	L'AGENTE DI POLIZIA... AVIATORE	
111	DA PLOIESTI AL SANGRO	
137	I RICOGNITORI MESSERSCHMITT ME 410	
151	FUGA SULLA MAIELLA	
163	IL PATRIOTA DIMENTICATO	
173	UN TRAGICO SALUTO	
177	FRAMMENTI DI STORIE	
	Helmut Gallina	177
	Eugene Eric Adams	180
	Theodore Bertelsen Van der Riet	183
185	RINGRAZIAMENTI	
187	BIBLIOGRAFIA	
	Memorie e resoconti di protagonisti	187
	Materiale archivistico e documenti	187
	Articoli e riviste	188
	Sitografia	188

*“Molte aquile ho visto in volo,
Ali maestose sfidare il suolo.
Rapaci solitari incontro al sole,
Imperiali figure sfrecciare nelle gole.
Ancora a lungo li vedrò.
Poi, con loro, io morirò”.*

Alberto Nasseti
Medaglia d'oro al merito civile

LE AQUILE SUL SANGRO

*Storie di aviatori che hanno combattuto
la Seconda guerra mondiale sul fiume Sangro*

PREFAZIONE

Scrivere sulla storia locale non è meno importante che scrivere di storia generale, tutt'altro. Un vero ricercatore locale deve conoscere i movimenti storici nazionali per poter meglio inquadrare il proprio lavoro di ricerca e dare significato alle vicende particolari. In questo senso, e lo dico per esperienza personale, scrivere di storia locale richiede conoscenza, sensibilità e, soprattutto, perseveranza.

Ho accolto con piacere e con orgoglio l'invito dell'Autore, Mario Rainaldi, giovane architetto e cultore della ricerca storica di Castel di Sangro, di scrivere poche righe a mo' di presentazione per questo suo lavoro che corona un quinquennio di ricerche archivistiche, di sopralluoghi, di contatti e interviste con persone straniere e non, che hanno perlopiù rapporti di parentela con piloti alleati e tedeschi che hanno operato sul fiume Sangro durante l'ultimo conflitto mondiale, con speciale riguardo al nostro territorio.

Questo libro narra le vicende della vita e delle battaglie che si svolsero nei cieli. Storie semplici d'uomini e piloti di entrambi i fronti nel compimento del loro dovere in quello scenario drammatico del secondo conflitto mondiale. Storie che, oltre a essere totalmente sconosciute ai più, spesso hanno dell'inverosimile.

È un libro che parla di guerra ma non vuole esserne un incentivo; vuole essere, semplicemente un ulteriore e prestigioso tassello storico per la nostra comunità alto-sangrina e abruzzese.

Le Aquile sul Sangro colma una vera e propria lacuna storica per il nostro territorio. Molti libri sono stati scritti sugli acca-

dimenti “terreni”, ma nessun volume è stato pubblicato sugli eventi aeronautici che direttamente ci coinvolgono.

Il rigore documentaristico, l’adeguato filtraggio delle testimonianze orali e la trattazione esaustiva delle vicende belliche narrate, fanno di questo libro, a mio modesto parere, una pietra miliare per la conoscenza della storia del nostro passato e per la salvaguardia della nostra memoria storica.

Non rimane che augurarvi “buona lettura”.

Alessandro Teti

INTRODUZIONE

Ifenomeni di rilevante coinvolgimento sociale ed emotivo come i bombardamenti, lo sfollamento, la fame, la penuria, le sofferenze, le violenze, le sopraffazioni, la perdita dei propri averi e dei propri cari, equiparano e fanno venir meno la distinzione tra militari e civili.

Questo volume, ha lo scopo di portare all'attenzione dei lettori spaccati di vita di persone "comuni". Piloti, personale di bordo, meccanici, patrioti che con le loro peculiarità, le loro aspettative, il loro vissuto, i loro affetti, i grandi e i piccoli gesti di eroismo compiuti vanno a comporre un mosaico di immagini, ricordi, rumori ora nitidi ora frammentari, che nel complesso danno una visione, non sempre chiara, a volte anche contraddittoria, di quegli anni drammatici del secondo conflitto mondiale. Uomini che ebbero modo di relazionarsi con gli abitanti degli Abruzzi, un popolo capace di offrire tutto il suo cuore con esempi di coraggio e gesti di grande e generosa magnanimità. Si vuol dar credito anche a questi "uomini semplici", che subirono, in modo particolare, le conseguenze del conflitto, trovandosi nei territori teatri di guerra, si cerca di far conoscere le loro emozioni, atteggiamenti e comportamenti partendo da episodi attinenti e conseguenti a operazioni di volo svoltesi su quel lembo di terra attraversato dal fiume Sangro.

Non mancano nel libro alcune descrizioni di strategie e tecniche di combattimento aereo. Sicuramente è interessante sapere come volavano questi aviatori e come combattevano, come si lanciavano da un aereo in fiamme, cosa provavano nel vedere un caccia nemico andare in pezzi sotto i loro colpi e cadere al suolo.

L'UFFICIALE COMANDANTE DEI "DESERT HARASSERS"

«**S**ydney Welshman è stato uno dei tanti australiani che hanno servito il paese durante la seconda guerra mondiale. Esistono molte, molte storie di coraggio, sacrificio e resistenza tra le migliaia che sono andati in guerra e quelli costretti a rimanere casa. Credo che sia importante preservare il nostro patrimonio e ricordare quelli che hanno combattuto tanto tempo fa, per qualcosa che era ed è ancora molto importante, e che al giorno d'oggi diamo per scontato in questo paese... la libertà.

È facile farsi prendere dagli stereotipi e, chiamiamolo così, dal "romanticismo" della guerra, ora che siamo così lontani da quel periodo! Dobbiamo tener presente che è stato un periodo reale e molto terrificante.

Nelle lettere Sydney scrive e deride un po' della concezione che si aveva dei piloti, rappresentati come ragazzi affascinanti e seducenti, dalla vita avventurosa.

"Le persone hanno in mente un ritratto immaginario, idealizzato dei piloti della seconda guerra mondiale, la realtà era molto diversa!"

Ascoltando le impressioni e i racconti di chi l'ha conosciuto, leggendo, le sue lettere e i rapporti delle sue operazioni di volo, credo di essere riuscita a farmi un'idea su quella che è stata la vita di mio zio, di ciò che ha provato e di ciò che hanno provato quelli che l'hanno visto partire.

Quando si parla di guerra viene in mente il tipico preconcetto di movimenti di forze, di strategie studiate a tavolino,

mappe contrassegnate con frecce atte a indicare avanzate o ritirate, coalizioni e grandi uomini artefici di attacchi e/o difese di successo.

Dietro tutte le strategie, le decisioni politiche e le pianificazioni ci sono stati prima di tutto i singoli uomini con il loro carico di esperienze personali. Le avanzate e i ritiri possono ora essere tranquillamente discussi in termini di successo rispetto alla guerra, ma le vite perse in tali eventi sono rappresentate, purtroppo, semplicemente come un numero. In realtà le persone erano in movimento, con le loro vite minacciate ogni giorno con il loro carico di responsabilità, di lavoro duro e in condizioni quasi sempre sgradevoli.

Spero che queste informazioni chiariscano la visione personale della guerra di un uomo e servano ad aiutare a capire il sacrificio compiuto, molti anni fa da tanti, in modo da poter essere apprezzato e ricordato dalla mia generazione. Sydney Welshman aveva ventisette anni quando morì, solo pochi anni più di me, ed è difficile immaginare che cosa deve essere stato, per chi restava a casa, vedere amici e parenti andare in guerra! Nonostante tutte le sfide e le difficoltà che la mia generazione ha da fronteggiare e superare, non credo che riusciremo mai veramente a capire che cosa davvero deve essere stato affrontare una tale guerra, ma spero che le informazioni delle vicende personali del mio prozio, messe a disposizione, possano aiutare a portare una percezione maggiore di quanto è accaduto negli anni Quaranta».

Kirsten Molloy

Sydney George Welshman nacque il 22 gennaio 1916 a Gloucester, Inghilterra, dall'inglese Frederick William Welshman e dall'australiana Nell Devonport.

Frederick William Welshman, padre di Sydney, venne alla luce nella tranquilla contea del Gloucestershire, entrò nel mon-

do del lavoro come apprendista fabbro, impiego che successivamente lo portò a emigrare per lavorare alla *Wagon Works*, un'azienda produttrice di vagoni ferroviari e carrozze da traino, in Australia occidentale nella città di Perth. Qui conobbe la sua futura moglie, Nell Devonport, con la quale convolò a nozze nella prima decade del Novecento. Nel 1913 diedero alla luce il loro primo figlio Frederick Junior, dopo un temporaneo rientro in Inghilterra. Con lo scoppio della prima guerra mondiale si arruolò, a ventisette anni, il 21 luglio 1915, nella *Australian Imperial Force* di Perth, per porsi al servizio della patria. Il 22 gennaio 1916 nacque a Gloucester, Sydney George. In quello stesso periodo Frederick era in guerra, dalla quale ne uscirà ferito il 19 luglio 1916 durante una battaglia in Francia. Venne dichiarato non più idoneo a prestare servizio nella Forza Imperiale Australiana dell'AAMC e fu congedato dall'esercito come soldato semplice il 10 dicembre 1918, dopo tre anni e 138 giorni di servizio. In quello stesso anno nacque il suo terzo figlio Frank Samuel.

Alcuni anni dopo, presumibilmente nel 1921, Frederick, Nell e i tre ragazzi tornano in Oceania, dapprima in Nuova Zelanda, poi a Fremantle nell'Australia occidentale per poi stabilirsi definitivamente a Newcastle. Qui nacquero le loro due figlie: Florence, affettuosamente conosciuta come Nell, e Gwyn.

È la sorella Nell, che ci fornisce una prima visione di Syd (nomignolo di Sydney), lo descrive come un ragazzo riflessivo e premuroso sempre pronto ad aiutare gli altri al contrario del fratello Frank definito un *Larrikin*, termine tipicamente australiano utilizzato per indicare, in modo affettuoso, un ragazzo turbolento, dispettoso e un po' teppistello.

Nell ricorda la passione di Syd per il cricket, il football e per il ballo. Proprio quest'ultimo hobby lo portò a incontrare, durante una serata danzante a Wallsend, Beryl Marshall, colei che divenne la sua ragazza. Nulla faceva presagire un interesse del giovane per il mondo dell'aviazione ma quando

la guerra divenne imminente, Syd seguì costantemente e con interesse, le notizie e gli sviluppi politici che poi portarono inevitabilmente l'Australia a entrare in guerra, tanto che la sorella lo descrive in questo modo: "le sue orecchie erano come incollate alla radio"; decise di partecipare attivamente alla guerra, entrando a far parte della forza aerea australiana.

Sydney Welshman, fino a quel momento un "*wicker worker*" lavoratore di vimini, all'età di ventiquattro anni e 2 mesi, l'11 aprile 1940 si arruolò con la *Royal Australian Air Force* (RAAF), a Newcastle NSW, in Australia che lasciò presto nel dicembre 1940 per spostarsi in Rhodesia Meridionale, dove intraprese la formazione per diventare pilota. Qui riuscì a conseguire il titolo nei primi mesi del 1941.

Successivamente fu assegnato allo Squadrone 223 della *Royal Air Force* come pilota di Martin Baltimore per poi essere trasferito allo Squadrone 39 come conducente di Martin Maryland intorno al maggio 1941.

Nei primi mesi del 1942 ottenne l'incarico nell'unità di ricognizione strategica del deserto occidentale *Western Desert Strategic Reconnaissance Unit*, servendo inizialmente come ufficiale pilota congiuntamente nel 1438 e nel 1437 *Strategic Reconnaissance Flights*.

Mentre prestava servizio in Sud Africa, Syd non dimenticò mai chi aveva lasciato a Newcastle e ricordando con commozione la sua ragazza fece realizzare e inviare un anello di fidanzamento con diamante per Beryl sognando il suo ritorno a casa e il matrimonio.

Durante questo periodo, compiendo mirabili operazioni fu promosso a tenente di volo e insignito della medaglia *Distinguished Flying Medal* (D.F.M.), uno dei soli 411 australiani a riceverla, durante il periodo operativo nello squadrone *Reconnaissance 1437*¹.

¹ Le motivazioni per l'assegnazione del DFM sono riportate nel volume *Australia in the War 1939-1945, Series three, Air Volume III, Air War*

against Germany & Italy 1939-1943, John Herington, 1954, al Capitolo 10: "The struggle in the Mediterranean: March to September 1942", pag. 248: "[...] gli australiani, che avevano iniziato le operazioni ostacolate da carenze in aeromobili, equipaggi, formazione e anche kit di volo, durante una ricognizione con lo squadrone 1437 Flight R.A.F., i Sergenti Cashmore e Welshman fecero costantemente un buon lavoro, e Welshman fu particolarmente elogiato dal generale Ritchie quando il 3 marzo, anche se il suo aereo era stato colpito dal fuoco di cannone, ingaggiò una lotta durata per trentacinque minuti con sei me-109S, ed eseguì pazientemente la ricognizione delle zone di Msus (Masus)-Benina-Bengasi. Il commento del generale Sir Neil Ritchie, comandante dell'ottava armata, fu il seguente: "Le sarei grato se passasse a F/Sgt. Welshman e al suo equipaggio la mia grandissima ammirazione per la loro ricognizione, effettuata nelle condizioni più difficili, su posizioni nemiche il 3 marzo. Penso che sia una grandissima dimostrazione di coraggio e devozione al dovere. Nel corso della ricognizione sono state acquisite informazioni che, nel loro complesso, sono di grande valore per l'esercito". Ancora si descrive nel volume *These Eagles, Story of the R.A.A.F. at War, 1942* Dal Capitolo 19: "Eyes for the army", pag. 113: "Ci sono state molte belle imprese eseguite dagli uomini che agiscono come occhi per l'esercito, il seguente breve resoconto di una di queste spedizioni è tipico di ciò che accade normalmente sui campi di battaglia. Un aereo da ricognizione un Maryland, con il seguente equipaggio: sergente Sydney George Welshman, di Newcastle, nel Nuovo Galles del Sud, come pilota, Sergeant Jones, di Adelaide, in qualità di osservatore, il sergente Kelly di Rockhampton, in qualità di mitragliere e un secondo mitragliere che proveniva da Durha in Inghilterra, stava spiando il terreno sopra le posizioni nemiche durante l'ultima avanzata degli avversari, quando si imbatté in un pesante fuoco antiaereo, uno dei proiettili squarciò l'ala e l'allettone. Un'altra raffica colpì la calotta del Maryland, mentre era in queste condizioni di avaria, il Maryland fu attaccato da cinque caccia e subì ulteriori danni. In questa disperata situazione, Welshman decise di cercare una copertura e si lanciò in cerca di leggere nubi; dopo un'abile manovra riuscì a perdere i cinque attaccanti. Venti minuti più tardi, mentre il Maryland era ancora in missione, un altro caccia nemico piombò giù e lo crivellò di proiettili da una distanza di duecento metri. Questa volta Welshman fece ricorso ad azioni repentine e audaci che portarono il Maryland fino al livello del suolo, alla fine si scrollò di dosso l'inseguitore. Welshman virò verso la base. Mentre sorvolava sul campo base, con la fusoliera crivellata, l'ala di babordo danneggiata e la calotta volata via, il



S.G. Welshman in uniforme (gentile concessione Susan Welshman Molloy)

personale di terra poteva vedere la luce del giorno attraverso l'ala forata. Fu chiamata un'ambulanza perché si pensò dovesse esserci un atterraggio di fortuna. Ma Welshman portò giù il suo aereo in sicurezza con tutto l'equipaggio. Trionfalmente consegnò una serie completa di preziose fotografie e altre informazioni che avevano raccolto visivamente”.

All'inizio della metà del 1943, Welshman, ricevette l'incarico di *Squadron Leader* nel *1437 Strategic Reconnaissance Flight*, successivamente allo scioglimento di questo squadrone ebbe l'incarico, che risultò poi essere l'ultimo, di *Squadron Leader* e *Commanding Officer* del *450° Squadron R.A.A.F.*, di stanza a Mileni, in Italia, entrandone a far parte il 1° novembre del 1943.

Il campo di aviazione di Mileni, nei pressi di Foggia, occupava una zona incolta e paludosa, che anche a seguito degli eventi atmosferici, condizionava, non poco, le attività e le operazioni militari. Le giornate erano frenetiche e faticose per chi compiva operazioni di volo ma altrettanto impegnative erano per gli equipaggi di terra che lavoravano sodo per ottenere nuovi velivoli *KittyHawk IV* in grado di compiere le operazioni con più efficienza e velocità.



S.G. Welshman davanti un P-51 Mustang, 1943
(Archivio Australian War Memorial)

Per mantenere alto il morale degli uomini e far dimenticare, temporaneamente, i pericoli e gli orrori della guerra, si organizzavano tornei e si allestivano spettacoli teatrali. Tanti era-

no coloro che arrivavano, tanti che andavano via e altri che tornavano avvicinandosi nei ruoli e nelle attività.

Un cielo limpido senza nuvole accolse Welshman nel giorno del suo arrivo, ma il freddo si fece sentire al calar della sera diventando sempre più intenso durante la notte. Fu il giorno del rientro anche per altri due piloti dello squadrone C.E. Johnston e R.E. Wilson che tornavano alla base, dopo essere stati dimessi dall'ospedale in cui erano stati curati in seguito a ferimenti riportati in combattimento.

Giorno dopo giorno sempre più *Kittyhawk IV* erano utilizzabili e venivano progressivamente testati e utilizzati. I piloti effettuavano prove di addestramento durante il giorno, il nuovo tipo di P-40 era molto più rapido del precedente *Kittyhawk III*. L'ufficiale comandante J.P. Bartle, il 6 novembre terminato il suo secondo giro di operazioni consegnò il comando dello squadrone a Sydney George Welshman.

Duramente provati dalla stanchezza e dalla tensione, quaranta aviatori partirono per quattro giorni di ferie a Napoli, mentre altri componenti dello squadrone giocarono, davanti a un attento, partecipe ed entusiasta pubblico di tifosi commilitoni, due partite di rugby, rispettivamente contro il 5° *Squadron Saaf* e il 3° *Squadron Raaf*. Il 450° vinse entrambe le partite facilmente con i rispettivi punteggi 3-0 e 9-0. Solo due giorni dopo si svolse anche una partita di calcio australiano giocata contro il 3° *Squadron, Raaf*.

Mutarono le condizioni meteo, una forte pioggia cominciò a cadere copiosa nel pomeriggio e ancora di più durante la notte.

La mattina del 9 novembre Welshman effettuò dei test in volo e nel pomeriggio dodici cacciabombardieri *Kittyhawk IV* effettuarono una ricognizione armata sulle strade tra Casoli e Palena, ma a causa di forti tempeste di pioggia e nebbia, sopra l'area indicata, i piloti furono costretti a tornare indietro prima di raggiungere l'obiettivo.

Il giorno successivo non si effettuarono voli, per le impervie condizioni meteo, e gli uomini ne approfittarono per svolge-

re un ulteriore match di rugby questa volta giocato nel pomeriggio a San Severo contro i soldati di una compagnia neozelandese, che vinse con un rotondo 6-0 dopo una partita molto agguerrita e combattuta.

L'11 novembre 1943 alle 14:50, dodici *Kittyhawk IV*, equipaggiati con due bombe da 250 libbre ciascuna, volarono per una ricognizione armata tra Pescara e Ancona, ma arrivati nella città abruzzese furono costretti, ancora una volta, a rientrare a causa delle pessime condizioni del tempo, rinuncia dovuta anche al fatto che i piloti non poterono avvalersi degli strumenti di *blind flying*² perché non montati nei velivoli. Nonostante ciò, comunque riuscirono a osservare quindi ci chiatte muoversi lungo la costa. Nel mentre gli uomini continuavano ad alternarsi in allontanamenti dal campo per via di congedi temporanei nelle città di Napoli e Amalfi, qualcuno invece lasciava definitivamente lo squadrone per essere rimpatriato in Australia. Le pessime condizioni atmosferiche che imperversarono sulla penisola italiana durante la metà dell'undicesimo mese e l'impraticabilità del campo, reso particolarmente melmoso dai rovesci incessanti, non permisero di effettuare voli per alcuni giorni.

Il 17 novembre 1943 Welshman, ormai *Commanding Officer*, e otto piloti, per ordine comandato dal quartier generale dell'esercito, precedentemente raggiunto, soggiornarono per una notte a Vasto al fine di analizzare un obiettivo da bombardare e per studiare un punto di osservazione alleato; mentre un altro match di rugby si svolse nel pomeriggio al campo tra il n. 5 *New Zeland Ambulance* contro il 450 che questa volta vinse per 6 punti a 3.

² Il Blind Flying Instruments è un sotto-pannello nella cabina di pilotaggio contenente sei strumenti montati lontano dal pannello principale. Tutti gli strumenti sul Blind Flying Instruments sono alimentati da una pompa a vuoto montata su uno dei motori, rendendo gli strumenti indipendenti dalla fornitura elettrica.



S.G. Welshman insieme a B. Shepherd, Sicilia '43
(Archivio Australian War Memorial)



S.G. Welshman al campo di Mileni, novembre 1943
(Archivio Australian War Memorial)

Due giorni dopo dodici aerei guidati dal *flight lieutenant* Sands, si alzarono in volo alle 10:40 per andare a bombardare un obiettivo sensibile a quattrocento metri a nord della città di Barrea ma non riuscendolo a localizzare a causa di una fitta coltre di nebbia e per via di un preciso Breda antiaereo tornarono alla base con il carico di bombe non sganciate. Altre operazioni furono organizzate il 21 novembre, dodici aerei guidati questa volta da Robertson si alzarono in volo alle ore 8:40 per bombardare una postazione di cannone a Spoltore, frazione della città di Lanciano.

Volarono lungo la costa a seimila piedi di quota per poi virare nell'entroterra al fine di raggiungere e colpire l'area bersaglio, nonostante l'incontro di fuoco antiaereo operato da un tedesco *fliegabwehrkanone* da ottantotto mm, un Breda e altre armi di piccolo calibro. Il bombardamento riportò buoni risultati in quanto tutti gli aerei riuscirono a sganciare il loro carico di bombe ottenendo lo scoppio di alcuni importanti serbatoi.

Le operazioni ripresero il 27 novembre, con tre sortite atte a bombardare diverse postazioni strategiche in prossimità della città di Lanciano. Nella prima nove aerei, guidati dal Tenente di volo K.R. Sands, volarono sul bersaglio, bombardandolo da nord verso sud con repentine picchiate che permisero ai piloti di scendere da settemila fino a cinquecento piedi di altitudine comportando eccellenti risultati. La città quel giorno fu vessata da altri due distruttivi attacchi che proseguirono anche il giorno successivo.

Altri aerei colpirono più precisamente l'area vicino Santa Maria Imbaro, quest'ultima operazione prevedeva di colpire ulteriormente la zona non appena fosse stato localizzato un segnale di fumo, ma non riuscendolo a individuare i piloti si "limitarono" a sganciare otto bombe, che caddero nel piccolo centro abitato, e ad alcuni mitragliamenti effettuati in picchiata. Ancora lo stesso giorno sei aerei guidati dall'ufficiale di volo D.M. Davidson si alzarono in volo per bombardare su

una postazione della contraerea e il ponte ferroviario di Lanciano tutt'oggi esistente (in prossimità dell'attuale comando carabinieri compagnia di Lanciano). Pattugliato per venticinque minuti, fu poi bersagliato da ovest verso est a una quota di millecinquecento piedi.

Il 29 novembre continuarono le operazioni, quattro furono quelle completate. Nella prima sei caccia *Kittyhawk IV* guidati dal *Commanding Officer* S.G. Welshman, volarono per bombardare postazioni nemiche di nuovo in prossimità del capoluogo frentano.

I risultati furono ottimi, anche se un pesantissimo fuoco antiaereo contrastò l'offensiva e preoccupò non poco il Sergente Garry Munro Blumer che fu costretto a un atterraggio forzato, causato da gravi danni che il suo aereo riportò successivamente al suo passaggio all'interno del fuoco nemico. Egli comunque riuscì a fare atterrare il suo *Kittyhawk* di pancia senza carrello rimanendo illeso.

I rimanenti aerei atterrarono senza problemi a Mileni. Anche la quarta operazione, vide la partecipazione di Sydney che ancora una volta decollò alle 14:45 guidando cinque aerei e il loro carico di dieci bombe su un obiettivo in prossimità di Rocca San Giovanni, previo pattugliamento di otto minuti a quota diecimila piedi. Tutte e quattro le operazioni raggiunsero gli obiettivi prefissati.

Le operazioni per Welshman non sembravano avere tregua fu un periodo molto intenso che lo vide di nuovo il 30 novembre alla guida di sei aerei pronti a supportare l'avanzata dell'esercito alleato con svariati mitragliamenti e rilasci di dodici bombe da 250 libbre.

Tutto andò nel verso giusto, nonostante il fuoco preciso di un Breda, i cui colpi sembravano provenire da alcuni tetti delle abitazioni di Lanciano. Anche le operazioni del pomeriggio, che videro impegnato il ragazzo australiano in attacchi contro postazioni nemiche a nord del fiume Sangro, ebbero esito positivo.

L'ottava armata inviò diversi messaggi di congratulazioni allo squadrone, per lo stretto supporto riservato, durante il mese di novembre, nelle sortite sugli obiettivi programmati. Molti dei bersagli colpiti erano solo a un centinaio di metri davanti alle truppe alleate, ciò richiese una precisione nel bombardamento e un elevato grado di abilità nella lettura delle mappe da parte del leader dello squadrone. Dato interessante che fu evidenziato fu quello relativo all'assenza dell'aviazione tedesca.

Sebbene i piloti bombardassero e colpissero obiettivi continuamente, nessun aereo nemico fu avvistato durante le operazioni in quegli ultimi mesi.

Dai conteggi risultavano, a fine novembre, confermati quarantanove velivoli nemici distrutti e i piloti del 450° erano ansiosi di contarne cinquanta prima della fine dell'anno.

Il 1 dicembre iniziò, come un qualsiasi altro giorno, al campo di aviazione di Mileni. Si prepararono ed effettuarono due operazioni con il medesimo scopo: sostenere l'esercito bombardando oltre la linea del fronte.

Ma l'epilogo per il *Commanding Officer* S.G. Welshman, fu tragico.

Robertson partì per primo, alle 7:15, con sei aerei, diretto verso la città di Archi attraversò l'obiettivo, provenendo da nord, a una quota di settemilacinquecento piedi, scese giù in picchiata fino ad arrivare a trecento metri dal suolo e sganciò le bombe da nord-est verso sud-ovest, in prossimità di Castel Frentano. Gli ordigni furono visti cadere con successo sul bersaglio e dopo il martellante attacco i piloti effettuarono anche due mitragliate, una su un edificio e un'altra all'interno di un fossato anticarro dal quale proveniva il fuoco antiaereo, che fu così messo a tacere insieme a un'altra mitragliatrice posizionata nell'area e a una batteria di cannoni antiaerea.

Sydney George Welshman, condusse la seconda operazione che durò poco più di un'ora.

