

70 ANNI FA LA TRAGICA FINE DI UN EROE

Carlo Emanuele Buscaglia nacque a Novara il 22 settembre 1915. Nell'ottobre 1934 si arruolò nella Regia Aeronautica con il corso Orione dell'Accademia, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano nel novembre 1936 e quello di pilota militare nel febbraio del 1937.

Sottotenente nel giugno 1937, il 1° luglio Buscaglia venne assegnato alla 50° Squadriglia del 32° Stormo Bombardamento Terrestre equipaggiato con i bombardieri S.M.81, che presto vennero sostituiti con i più moderni S.M.79. Nell'aprile 1939 venne promosso tenente e nel febbraio 1940 venne trasferito presso la 252° Squadriglia del 46° Stormo Bombardamento Terrestre. Con questo reparto, allo scoppio del secondo conflitto mondiale, partecipò ad alcune operazioni di bombardamento sul fronte occidentale.

Nel luglio 1940 Buscaglia venne assegnato al Reparto Sperimentale Aerosiluranti, appena costituito a Gorizia su cinque S.M.79, modificati per il trasporto e il lancio dei siluri, e cinque equipaggi comandati da Buscaglia, Vincenzo Dequal, Enrico Fusco, Carlo Copello e Guido Robone. Il reparto venne trasferito a El-Adem, in Libia, mentre era ancora in fase di addestramento per iniziare la sua attività bellica. Il debutto operativo contro il porto di Alessandria d'Egitto fu un insuccesso, ma presto la capacità degli equipaggi e le ottime prestazioni del velivolo, fecero di questo reparto una leggenda e di Buscaglia, una leggenda nella leggenda.

Dopo numerose azioni di notevole efficacia, lo stesso Mussolini fece pressioni affinché la specialità aerosiluranti fosse incrementata e il 1° aprile 1942 venne costituito il 132° Gruppo, riunendo la 278° e la 281° Squadriglia, e Buscaglia ne assunse il comando. Il 132° Gruppo entrò la prima volta in azione nel corso della battaglia di mezzo giugno, contro i due grandi convogli britannici diretti a Malta, "Vigorous" e "Harpoon", affondando il cacciatorpediniere HMS Bedouin, e il piroscafo britannico Burdwan.

Mentre il 132° Gruppo, fra l'11 e il 14 agosto, combatteva nella battaglia di mezzo agosto contro un grosso convoglio britannico diretto a Malta (operazione "Pedestal"), Buscaglia era a Roma per la cerimonia della sua promozione a maggiore per meriti di guerra il 12 agosto.

Nel novembre 1942 la guerra nel Mediterraneo giunse ad una svolta con lo sbarco sulle coste del Marocco e dell'Algeria di ingenti forze anglo-americane nel quadro dell'operazione "Torch". Per contrastare lo sbarco, agli aerosiluranti italiani venne ordinato da Superaereo l'attacco alle navi Alleate



Buscaglia e il suo equipaggio

al largo delle coste algerine. L'11, il 132° gruppo attaccò con una formazione di quattro S.M.79 comandati da Buscaglia, con gregari Graziani, Faggioni e Ramiro Angelucci, le navi anglo-americane che stavano sbarcando un contingente di truppe a Bougie. Gli aerei italiani si diressero verso la baia dal lato di terra, per sfruttare la sorpresa, ma vennero attaccati da alcuni Spitfire. L'aereo di Angelucci fu abbattuto e gli altri non colpirono alcun bersaglio. Al rientro a Castelvetrano, Faggioni protestò con Buscaglia perché «... non si può andare in pieno giorno così in profondità, a sfidare una piazzaforte. Se siamo tornati in tre è davvero un miracolo che non ci meritiamo!».

Il comandante non rispose, secondo Martino Aichner perché «era troppo fine psicologo per non rendersi conto che era meglio tacere in quelle circostanze».

Il 12 novembre, il 132° Gruppo attaccò di nuovo il convoglio Alleato nella baia di Bugie con sei aerei guidati da Buscaglia, Carlo Pfister, Martino Aichner, Giuseppe Coci, Francesco Bargagna e Marino Marini, seguendo una rotta perfezionata in modo da passare il più possibile sopra luoghi poco popolati ma, come il giorno prima, mentre sorvolavano la rada di Bougie dirigendo contro le navi all'ancora, gli S.M.79 vennero attaccati dagli Spitfire del 249° Squadron della RAF e l'aereo di Buscaglia fu colpito mentre si portava all'attacco, prima da un caccia, poi dalla contraerea di un cacciatorpediniere che sorvolava. Col velivolo in fiamme e due morti a bordo (il marconista maresciallo Edmondo Balestri e l'armiere aviare Walter Vecchiarelli), Buscaglia sganciò il siluro da una distanza di settecento metri, poi perse il controllo dell'aereo che precipitò disintegrandosi in acqua. Soltanto un siluro colpì lo scafo affiorante della nave contraerea britannica HMS Tynwald, già affondata poche ore prima dal sommergibile italiano Argo.

Buscaglia venne dichiarato ufficialmente "disperso in azione", gli venne conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria, e il 132° Gruppo prese il suo nome. Aveva al suo attivo trentadue azioni di siluramento con accreditato l'affondamento di oltre centomila tonnellate di naviglio nemico.

Poco prima di partire per la sua ultima missione, Buscaglia aveva confidato a Graziani (o ad Aichner per un'altra fonte): «La guerra l'abbiamo perduta, ormai, ma questo è il momento cruciale e non possiamo tirarci indietro... C'è poco da illudersi: dobbiamo morire tutti. A Natale sarà rimasto vivo si e

Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria

«Comandante di un gruppo di aerosiluranti, fiaccola d'eroismo e maestro dell'arma nuovissima, in trentadue vittoriose azioni di sfondamento tra uragani di ferro e di fuoco, confermava lo spirito guerriero dell'italica gente, infliggendo alla marina nemica la perdita di oltre centomila tonnellate di naviglio. Alla testa dei suoi gregari, dopo aver compiuto con ardimento e perizia inimitabili un'azione con risultati brillantissimi, contro navi anglo-americane, alla fonda di una base dell'Africa del Nord, ripeteva, il giorno appresso, l'attacco. Sulle vampe della violenta difesa controaerea, sotto la mitraglia rabbiosa di numerosi caccia che gravemente colpivano il suo velivolo incendiandolo, si lanciava come folgore sull'obiettivo prescelto e, a distanza ravvicinata, mentre un'ala dell'apparecchio era già consumata dal fuoco, sganciava il siluro contro un grosso piroscafo che, colpito, si incendiava.

Cielo del Mediterraneo, maggio - novembre 1942.»

Inoltre, gli sono state conferite: 6 Medaglie d'Argento al Valor Militare
1 Croce di Ferro di 2° Classe tedesca
2 Avanzamenti per Merito di Guerra
Promozione per Merito di Guerra

no uno solo di noi. Ma intanto, la guerra la dobbiamo fare».

Lo credevano tutti morto, invece, scaraventato fuori dall'abitacolo gravemente ferito e ustionato, dopo due ore era stato salvato da un battello britannico insieme al fotografo aviare Francesco Maggiore. Il copilota, sergente maggiore Francesco Sogliozzo, e il motorista, aviare Vittorio Vercesi, morirono tra le fiamme della benzina incendiata sull'acqua. Buscaglia raccontò poi: «Ero privo di conoscenza e non so come riuscii a rimanere a galla. Il fotografo, Maggiore, mi era vicino. Gli altri bruciavano nell'acqua. Due ore dopo Maggiore e io fummo ricuperati da un'unità britannica [...] Restammo senza cure per tutto il pomeriggio, la notte e il mattino successivo. Poi fummo trasportati in un ospedale francese [...] Dovevo rimanere privo della vista per trenta giorni. Il 15 novembre fummo trasferiti in un ospedale militare inglese, sempre nei dintorni di Bougie. Il 27 novembre Maggiore morì [...] Il 28 fui trasferito in un altro ospedale britannico. Là ricevetti ottime cure e fui operato da un rinomato chirurgo».

Buscaglia venne trasferito negli Stati Uniti e internato nel campo di prigionia di Fort Meade nel Maryland.

Con l'armistizio dell'8 settembre 1943, i reparti di aerosiluranti si divisero: alcuni costituirono al nord un gruppo intitolato a Carlo Emanuele Buscaglia, altri passarono nell'Aeronautica Cobelligerante Italiana. Radio Londra, verso la fine del 1943, diede la notizia che Buscaglia era vivo e aveva scelto di tornare in Patria per combattere a fianco degli Alleati con l'Aeronautica Cobelligerante. Reintegrato in servizio gli venne affidato il comando del 28° Gruppo, equipaggiato con i bimotori statunitensi Martin A-30 Baltimore e dislocato sull'aeroporto di Campo Vesuvio, vicino Napoli.

I Baltimore avevano caratteristiche di decollo molto diverse da quelle degli S.M.79 soprattutto per l'elevato carico alare. Buscaglia non volava da venti mesi, aveva subito uno choc tremendo in conseguenza delle ferite riportate nel suo ultimo combattimento, le sue condizioni fisiche e mentali erano probabilmente ancora precarie, tuttavia era troppo orgoglioso per poter ammettere di dover essere istruito al pilotaggio del nuovo aereo con il doppio comando. Nel primo pomeriggio del 23 agosto 1944, Buscaglia decise di tentare da solo un

decollo non autorizzato, approfittando dell'assenza del personale dell'aeroporto che a quell'ora si trovava in mensa. L'aereo appena decollato imbarcò verso sinistra, toccò terra con l'ala (dove era alloggiato il serbatoio di carburante) e ricadde al suolo prendendo fuoco. Buscaglia, seppur gravemente ustionato, riuscì a buttarsi fuori dall'aereo in fiamme; ricoverato presso l'ospedale militare britannico di Napoli, morì il giorno successivo, dopo venti ore di agonia, all'età di ventinove anni.

Quando si seppe che Buscaglia era al sud, il gruppo che al nord era stato intitolato col suo nome venne rinominato "Gruppo Faggioni", ma quando note, le circostanze della sua morte furono interpretate come un tentativo di fuga per raggiungere i vecchi "camerati" nella Repubblica sociale. Al sud la fine di Buscaglia invece venne spiegata molto bene dal generale Carlo Unia nella sua Storia degli aerosiluranti italiani: «Buscaglia, l'asso più prestigioso degli aerosiluranti, aveva un mito da difendere ed era troppo orgoglioso per vedere i suoi gregari di un tempo diventare istruttori ed ammettere di non essere ancora pronto al decollo. Voleva quindi far presto, bruciare le tappe».

In onore di Carlo Emanuele Buscaglia l'Aeronautica Militare, nel maggio 1984, gli intitolò il 3° Stormo di stanza sull'aeroporto di Verona-Villafranca, poi sciolto il 1° novembre 1999.

