

ATTACCO A BOUGIE

Ho letto con piacere e interesse l'articolo "L'ultima missione di Carlo Emanuele Buscaglia", a firma di Antonio Daniele, in «Nastro Azzurro», XLVI, 5 (nov.-dic. 2007), pp. 10-11, in quanto sono uno dei sei capi equipaggio protagonisti dell'azione del 12 novembre 1942 nelle acque del porto di Bougie.

Vorrei perciò integrare la ricostruzione operata da Antonio Daniele (credo sulla base del testo di Martino Aichner e Giorgio Evangelisti "Storia degli aerosiluranti italiani e del gruppo Buscaglia", Milano, Longanesi, 1969, pp. 242-248) con alcuni elementi significativi.

Non partecipai all'azione dell'11 novembre; ricordo però molto bene il discorso di Buscaglia a Castelvetrano, dove ci eravamo trasferiti in vista dello sbarco alleato in Algeria: eravamo a letto, o meglio su una brandina, a Villa Pignatelli, e il Comandante ci fece un quadro della situazione dicendoci, in sostanza: "Gli americani fanno tanti aeroplani, carri armati, hanno un potenziale bellico illimitato ... noi italiani non abbiamo niente, non possiamo sperare in nuovi aeroplani ed equipaggi, quindi dobbiamo andare avanti, durare fino all'ultimo di noi". Un discorso che ci lasciò alquanto scossi.

E soprattutto ricordo bene l'azione del 12 novembre. Partimmo in sei SM 79, in due pattuglie: il comandante di Gruppo Carlo Emanuele Buscaglia con i gregari Marino Marini e Martino Aichner, della 281a; il comandante Francesco (Cecco) Bargagna con Carlo Pfister gregario destro e con me, Giuseppe Coci, gregario sinistro, della 278a. Ricordo bene. Ricordo quel volo avventuroso nelle montagne a pieno carico, i vuoti d'aria, la preoccupazione di non farcela a superare le montagne che si paravano davanti, le nuvole che ogni tanto ci inghiottivano e poi quel tuffo da duemila metri nel golfo di Bougie, pieno di sole che non avevamo ancora alle spalle: noi venivamo da oriente, mentre in fondo lontano (il golfo era molto grande) a occidente, sotto la montagna, si vedeva il porto con qualche pallone sopra, pieno di navi. La formazione non era compatta, ma sgranata, in quanto il Comandante nello sbucare sul golfo aveva dato tutta manetta e si era buttato a giù a capofitto, tanto che noi della seconda pattuglia eravamo rimasti distaccati di oltre un migliaio di metri, però ci eravamo rimessi in formazione. Quindi avanti Buscaglia, dietro Aichner e Marini, quindi noi tre della 278a. A circa tre chilometri dalle navi, distinguemmo dei punti che volteggiavano e pensai che sarebbe stata grigia; mi predisposi alla rotta di attacco, mentre cominciavano ad arrivare i primi colpi dell'antiaerea: la nostra pattuglia



Il cap. Giuseppe Coci

intanto si era allargata per non costituire un bersaglio più facile. Non ebbi agio di osservare cosa succedeva davanti a me alla pattuglia della 281a, perché un pilota in fase di attacco si concentra solo sulle navi, anche per scegliere meglio l'obiettivo, e le manovre di attacco sono rivolte a cambiare continuamente l'assetto al velivolo, onde non costituire un facile obiettivo. Vidi però a distanza il velivolo del Comandante (e il mio motorista, Luigi Busetto, me lo confermò) che si lasciava dietro una scia di fumo nero,

per cui presunsi che fosse stato colpito, ma non distinsi se era stata la caccia ad abatterlo. Il motorista, infatti, mi disse: "Il Comandante si è infilato in mare in fiamme".

Arrivato a circa sei - settecento metri da un piroscampo che si trovava fuori del porto gli sganciai il siluro, quindi feci una virata a 90° in cabrata verso terra (era una manovra poco ortodossa e pericolosa: si consigliava sempre di passare oltre le navi a volo basso), ma in quel caso passare oltre voleva dire infilarsi contro la montagna che era subito dietro al porto e allo sbarramento antiaereo di palloni. E poi, si segue sempre il proprio istinto, e io mi sono sempre trovato bene ... Mi buttai subito a pelo d'acqua sottocosta a tutta birra, non feci in tempo a uscire dal fuoco che notai l'acqua che ribolliva sotto di me e capii che la caccia mi aveva attaccato: infatti il motorista mi gridò che avevo due Curtis P 40 sopra che mi mitragliavano; uno dei due, però, venne abbattuto da Busetto con la mitragliatrice 12,7 mm. dorsale, e l'altro mi lasciò andare. Mi buttai, appena sfuggito all'attacco, verso il mare aperto, quindi feci rotta solitaria verso la base, dove atterrai mezz'ora dopo gli altri. L'ultimo ad atterrare fu Pfister, che aveva anch'egli subito l'attacco della caccia (aveva virato dopo lo sgancio verso il mare aperto) e noi già incominciavamo a preoccuparci per il suo ritardo.

Questa mia cronistoria è provata dal Libretto caratteristico dei voli a me intestato, che possiedo in primo esemplare e che mi è stato rilasciato dal Ministero dell'Aeronautica. Per questa e altre azioni compiute in quei giorni di novembre, mi è stata assegnata la terza delle mie Medaglie d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"Capo equipaggio di velivolo silurante già distintosi in precedenti vittoriose missioni effettuava audaci siluramenti contro navi nemiche riparate in munitissime basi africane, attraversando temerariamente gli sbarramenti contraerei e sostenendo vittoriosamente aspri duelli aerei. Affondava, in tali missioni, un incrociatore leggero e un piroscampo: altri due piroscampi venivano colpiti. Raggiunto dal fuoco nemico, che abbattava il capo della formazione, manovrava con perizia e sangue freddo effettuando con velivolo terrestre un perfetto ammaraggio e portando a salvamento l'intero equipaggio.

Cielo del Mediterraneo Occidentale: 8 - 20 novembre 1942.

Una puntuale ricostruzione di questa azione si trova nel bel libro di Carlo Unia, "Storia degli aerosiluranti italiani", Roma, Bizzarrini, 1974, p. 261; molto approssimativa, invece, la ricostruzione di Silvio Platen, "Carlo Emanuele Buscaglia, Eroi e avventure della nostra guerra", Roma, 1943, pp. 48-53.

A conclusione, non posso non ricordare l'amico e collega Carlo Pfister, Medaglia d'Oro, Caduto in volo durante un trasferimento nel centro della Sicilia il 12 febbraio 1943.

cap. Giuseppe Coci

