24 agosto 1944 – 24 agosto 2014

Settanta anni fa scompariva il maggiore Carlo Emanuele Buscaglia asso degli aerosiluranti italiani.

Di Giovanni Artioli

Il 24 agosto 1944 a causa di un incidente sull'aeroporto di Campo Vesuvio, moriva il maggiore Carlo Emanuele Buscaglia, asso degli aerosiluranti italiani.

Sono trascorsi settanta anni e sull'episodio si è scritto molto.

Questa ricostruzione si avvale dei ricordi del generale Roberto Crespi, il primo a giungere sul luogo dell'incidente, che ci fornisce un racconto vivo e diretto del recupero del ferito.
Il generale Crespi, pilota di Baltimore – oltre a darci interessanti valutazioni tecniche sulla macchina –, esclude che la morte di Buscaglia sia dipesa dalle ustioni, come riferito da molti autori.
L'episodio era già riportato nel suo libro " Il Gobbo maledetto e il Baltimore", ma qui viene riproposto con una intervista fattagli durante l'ultimo raduno del 53° Stormo, al quale il generale partecipò.

L'ingegnere Rob Collin - ufficiale di collegamento della RAF presso il raggruppamento Caccia - di stanza anch'egli sull'aeroporto di Campo Vesuvio, ci fornisce un quadro interessante dei rapporti fra gli Italiani cobelligeranti e gli Alleati.
Lo scritto lascia trapelare i forti pregiudizi di questi ultimi, che faticosamente e con un impegno fuori del comune i nostri aviatori riuscirono a ribaltare nei mesi successivi.
Tali memorie sono state recentemente tradotte e commentate su. "Quaderni della Rivista Aeronautica 2/2007" dal professor Gregory Alegi.
Alcuni eventi narrati sono una testimonianza da prendere con cautela, essendo le memorie redatte – come il professor Alegi sottolinea – dopo un sessantennio . I ricordi - soprattutto nell'ordine temporale -sono talvolta confusi.

Vengono descritte , inoltre, nell'articolo le ultime due missioni del maggiore Buscaglia prima del suo abbattimento, utilizzando i ricordi di quanti vi parteciparono. Queste descrizioni vivide, palpitanti, sono il miglior elogio al valore dei nostri aerosiluranti.
Forse - rendendo consapevole il lettore delle difficoltà affrontate da questi nostri lontani fratelli Aviatori – riusciamo a stilare il miglior epitaffio alla memoria del maggiore Buscaglia.

Anche l'ultima missione a Campo Vesuvio, si avvale dei ricordi e delle testimonianze di quanti condivisero quell'ultimo giorno, compresa la voce più autorevole al riguardo:
Quella del comandante Sanseverino, che – all'epoca tenente ed aiutante maggiore - fu l'ultimo a parlare col maggiore Buscaglia, prima del fatale tentativo di involo dalla pista napoletana.

La morte di Carlo Emanuele Buscaglia

Aeroporto di Gadurrà (Rodi). Due aerosiluratori. Due medaglie d'Oro. Il maggiore Vittorio Cannaviello del corso Drago (a sinistra) con Buscaglia.

Nel lessico di un pilota esistono dei termini inequivocabili:
" Dai motore....tutta canna...Military....ABì (After Burner)....Manetta a battuta..."
Ad essi si associa il concetto di un movimento istintivo e rapido della mano sulla manetta motore verso l'avanti.

I piloti della Regia, invece, lo stesso concetto lo esprimevano con: " Dai motore....Tutta canna...più Cento.....Tira la

manetta…… Indietro la Manetta…….Manetta in tasca.
Il motivo è semplice.

I velivoli italiani – costruttivamente – avevano la corsa della manetta invertita rispetto a quella degli anglosassoni, dei tedeschi e dei velivoli odierni. Per accelerare occorreva tirarla indietro; il contrario per togliere motore. Occorreva spingerla in avanti.
Solo i francesi adottavano la stessa tecnica, che modificarono quando ebbero in consegna – nei reparti "gaullisti" velivoli anglo americani..

Il comandante Petrosellini, ad esempio, rientrato dal fronte africano, fu delegato nella primavera 1943 a portare in Italia alcuni Deiwoitine 520 dall'aeroporto di Istres. Mi conferma che avevano il movimento delle manette simile ai nostri.
Questi velivoli - di preda bellica – furono impiegati come intercettori per contrastare i bombardieri quadrimotore alleati.
Petrosellini li ricorda come una macchine manovrabilissime. Un po' meno veloci e meno "rampicanti" dei Macchi 202, ma stringevano molto di più. Soprattutto fu colpito – provenendo dall' angusto abitacolo del Macchi - dallo spazio a disposizione del pilota, che oggi definiremmo "ergonometria del cockpit".
Fu il primo caccia con un cannone da 20 mm. ad essere impiegato dalla nostra aeronautica.

La filosofia costruttiva italiana aveva la sua logica.
Per cabrare, barra indietro ed anche manetta indietro.
Per scendere…barra avanti e quindi manetta avanti……La cloche e la manetta si muovevano in sintonia.

Era un sistema diverso da quello delle altre aeronautiche.
La Luftwaffe, ad esempio, non disponendo di aerei da trasporto capienti, si risolse all'acquisto degli italiani SM.82 "Marsupiale".
Ne ebbe in linea circa 289 esemplari (compresi quelli catturati dopo l'otto settembre).
Ebbene gli SM.82 tedeschi uscivano dalla fabbrica di Vergiate con il movimento delle manette invertito rispetto ai nostri.
Anche i velivoli incamerati dopo l'otto settembre vennero "retrofittati" in tal modo.

SM.82 nella Luftwaffe

Oltre l'inversione della corsa delle manette, questi velivoli avevano differenti apparecchiature radio e di navigazione. La torretta superiore originale "Caproni –Lanciani Delta" era sostituita con una LD 131, armata con mitragliatrice Rheinmetall-Borsing MG 131 da 13 mm., mentre le armi laterali Breda-Safat erano rimpiazzate da due MG15 da 7,92 mm.
Il numero esatto di Marsupiali in linea con la Luftwaffe non è noto con matematica certezza.

Ne furono ordinati 15 nel 1941 (serie VI) e 10 (serie VII) nel '42. Questi ultimi furono prelevati da una commessa della Regia Aeronautica in cambio di 40 motori D.B. 601, di cui la nostra caccia aveva disperato bisogno.

Il 17 giugno 1942 venne firmato l'accordo per la produzione di 100 velivoli per la Luftwaffe al costo unitario di Lire 1.742.725 (a titolo comparativo il costo di un SM.79 era di Lire 1.326.000, di un SM.81 di Lire 1.104.500, di un BR.20 di Lire. 1.521.000).

Tale fornitura fu realizzata con estrema lentezza. Il fronte tunisino era diventato una mattanza di trasporti diretti a rifornire l'ultima resistenza, e la Regia Aeronautica fagocitava la quasi totalità della produzione.
Alla data dell'armistizio, erano stati consegnati solo 20 esemplari dell'originale commessa.

Dopo l'otto settembre nei vari campi del centro e nord Italia e presso la Savoia - Marchetti furono requisiti circa 200 velivoli (50 furono restituiti poi all'ANR, che li impiegò soprattutto per l'alleato tedesco sul fronte orientale con il "Gruppo Trabucchi").
La produzione della Savoia-Marchetti(circa 290 unità) fu interamente destinata alla Luftwaffe.
Gli statini dei "Savoia Gruppen" riportano nei mesi giugno-luglio 1944 una forza effettiva media di 231 SM 82.

Alla fine della guerra la RAF catturò un "Marsupiale " intatto sull'aeroporto di Celle (Hannover) e lo utilizzò con la matricola VN-158 fino al settembre 1946. Gli aviatori inglesi gli affibbiarono il nomignolo "**PIG**" per il suo aspetto panciuto.
Il professor Alegi nel suo " Velivoli Italiani" cita anche un secondo "Marsupiale" utilizzato con la matricola VN-163.

Il comandante Petrosellini, che ha volato successivamente con macchine anglosassoni, asserisce di non avere riscontrato alcun problema nella transizione, ma anch' egli ravvisava l'esigenza di qualche missione per prendere confidenza con tale movimento invertito.

Difficoltà potevano insorgere – a suo parere - se al primo impatto con tali velivoli, una improvvisa emergenza, avesse richiesto un intervento istintivo.

E' quanto mi conferma il comandante Claudio Chellini, citandomi i ricordi del babbo Lorenzo, ufficiale pilota del I Stormo, che dai Macchi 205 transitò nel dopoguerra sullo Stinson L5 e successivamente sul Texan.

Si pensa che questo "modus operandi" abbia determinato la morte del maggiore Carlo Emanuele **Buscaglia**.

Miracolosamente salvatosi il 12 novembre 1942, malgrado le gravi ferite, dall'abbattimento nella rada di Bougie (oggi l'algerina Bejaja), fu fatto prigioniero e portato negli Stati Uniti.

Il giorno prima, 11 novembre, Buscaglia aveva condotto una analoga missione con quattro **"Gobbi"**.
L'obiettivo era costituito dalla flotta americana nella rada di Bougie, con particolare riguardo per i mercantili.
Suoi gregari erano il tenente **Faggioni** ,il capitano **Graziani** ed il sottotenente **Angelucci.**
Un avvicinamento diretto in pieno giorno, contro una imponente flotta ormeggiata, era da escludersi.
I radar li avrebbero identificati sul piatto mare a decine di chilometri dall'obiettivo.
La difesa li avrebbe fatti a pezzi.
Optarono di arrivare sulla rada di Bougie dall'entroterra.

Pertanto decisero di sorvolare la costa tunisina e di penetrare ben dentro il deserto. Dopo circa 20 km, la formazione si mise parallela alla costa , ed al traverso di Bougie, con prua Nord, protetti dalle montagne della "Petite Cabilie", che impediva la loro visualizzazione ai radar, piombarono sulla baia.

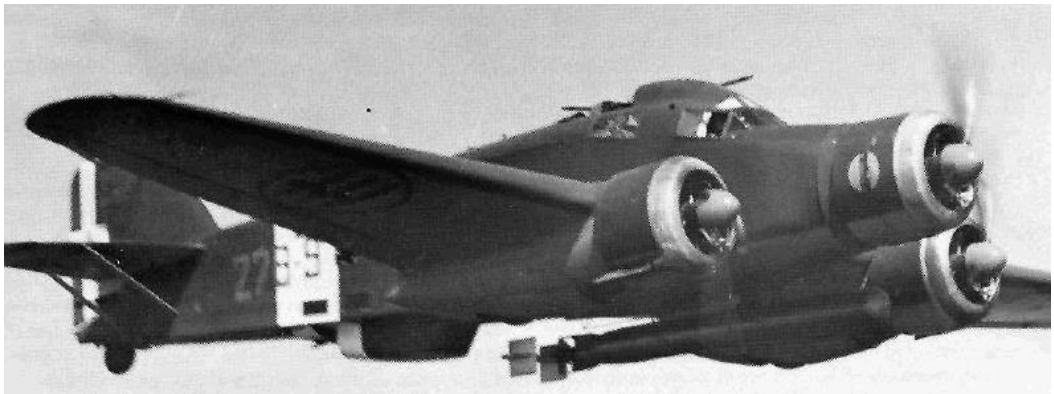
Le montagne erano coperte da spesse nubi. Ci si infilarono dentro temerariamente.
Seguirono il corso delle strette valli torrentizie, mettendosi in fila indiana.

Arrivarono in tromba sulla rada, ma a causa della presenza di un Me 110 tedesco in ricognizione, la caccia nemica era già in volo.
Furono attaccati da un nugolo di Spitfire, che si accanirono contro il velivolo di Angelucci.
Attraversarono la baia, fatti oggetto ad un fuoco infernale, che Graziani nelle sue memorie definì "***..il peggiore mai incontrato nelle nostre azioni***..".

Videro l'aereo di Angelucci lasciare la formazione avvolto da fiamme e fumo consistente.
Una vivido bagliore si alzò nel punto d'impatto del velivolo col suolo algerino…..

I tre " Gobbi" superstiti sganciarono i loro siluri contro le navi alla fonda ,purtroppo senza fare alcun centro.

La pubblicazione dell'Ammiragliato britannico " ***Mediterranean chronological List of ships sunk or damnaged 1940-1945***" in quella data non segnala alcuna perdita. (Vedi Francesco Mattesini " ***I successi degli aerosiluranti italiani – Bollettino d'Archivio Ufficio Storico M.M.***").



Il "Gobbo maledetto" – come lo chiamavano i marinai inglesi – in configurazione aerosilurante

Graziani narra dell l'interrogatorio fattogli da due ufficiali dell' "Intelligence" americana dopo l'otto settembre:
"*.....L'interrogatorio fu laborioso, lungo e dettagliato. Risposi sempre io a nome dei due colleghi. Appena seppero che ero appartenuto a un reparto di aerosiluranti mi domandarono se avessi conosciuto il maggiore Buscaglia. Sulla mia bocca apparve un amaro sorriso e risposi che il Maggiore era stato mio Comandante e che lo avevo sostituito nel comando il giorno del suo abbattimento……Mi chiesero se ero nella formazione il giorno del suo abbattimento. Risposto negativamente, aggiunsi che avevo*

partecipato alla missione del giorno prima nella stessa baia di Bougie, durante la quale cadde un altro velivolo. Richiesi di conoscere, se possibile, l'esito di quella azione. Mi fu risposto che erano stati silurati due piroscafi, uno dei quali carico di esplosivo…".

Ovviamente in queste dichiarazioni non c'è alcun crisma di ufficialità.
Il generale Unia, quando ancora in servizio, avanzò nel 1970 una richiesta ,in tal senso, alle autorità militari inglesi, che cortesemente inviarono allo Stato Maggiore dell'A.M. un elenco delle perdite/danneggiamenti delle navi alleate nel Mediterraneo.
In data 11-12 novembre 1942 non sono registrate perdite (Unia – Storia degli aerosiluranti italiani, pg. 385)

Gli equipaggi al rientro dichiararono dei probabili successi, avendo visto chiaramente le esplosioni nella rada.
E' verosimile che alcuni siluri siano scoppiati impattando i moli o altri ostacoli, e pertanto – in perfetta buona fede – gli equipaggi ritennero di aver colpito dei bersagli.

I tre SM.79, giunti in fondo alla stretta baia, effettuarono in formazione una virata sfogata (Graziani descrive nelle sue memorie tale fase in modo vivido), e facendo la barba ai costoni, di nuovo attaccati dalla caccia, si serrarono in formazione difensiva, volando verso casa a pelo d'acqua.

Ciò impedì ai caccia di portare attacchi in affondata , mentre le mitragliatrici dalle tre "gobbe" tenevano gli assalitori in debita soggezione. Gli Spitfire continuarono, però, a mitragliarli – sia pure con più limitata efficacia – per parecchie miglia sul mare.

Tiro giù dallo scaffale il libro – ormai introvabile - di Graziani " **Con bombe e siluri fra le cannonate"** ; scorro le sue pagine scolorite. L'azione del 11 novembre è riportata con una tale vividezza, che a me – pilota militare – fa intensa impressione.
Eccola:

"…..Il volo in formazione, radente le montagne della Tunisia dell'Algeria, fu reso oltremodo difficile dalle condizioni temporalesche in zona. Chi si trovò in maggiore difficoltà fu il sottotenente Angelucci, il cui grado di addestramento, non certo al livello nostro, non gli consentiva di stare in stretta formazione.

Raggiunto il punto prestabilito a sud della baia di Bougie, Buscaglia fece una conversione di 90° e con volo in accentuata picchiata diresse dalle montagne verso la costa ad est della baia di Bougie.
Però la sorpresa non fu totale, come era nelle nostre previsioni.

Infatti, appena sul mare, fummo intercettati da una formazione di 7-8 velivoli da caccia avversari contro i quali dovemmo sostenere immediatamente il combattimento. Volammo radenti sull'acqua per meglio utilizzare la difesa delle nostre armi di bordo contro i velivoli avversari, i quali a simile quota avevano poche possibilità di manovra.

Il combattimento si prolungò per circa dieci minuti fino a quando entrammo nella baia di Bougie, dove le unità navali ci accolsero con il fuoco contraereo.
Erano quasi tutte navi americane alle prime azioni di guerra e molto imprecise nel tiro, perché gli uomini non avevano ancora grande addestramento.
La caccia avversaria non continuò la sua azione di inseguimento in mezzo al fuoco contraereo, lasciando che da quel momento fossimo "lavorati" dalle armi di bordo delle unità navali.

La baia di Bougie si presentò ai nostri occhi terrificante. Le navi erano tante, tante, tante… C'erano cacciatorpediniere, incrociatori, torpediniere, che incrociavano veloci nella baia alla ricerca di qualche sommergibile in agguato nel tentativo di sventare un'eventuale offesa.
I piroscafi che dovevamo attaccare erano attraccati alla banchina o nelle vicinanze, pronti ad occupare il posto lasciato libero da quelli che avevano ultimato le operazioni di scarico.

Volammo sulle navi da guerra a 50-60 metri di quota, tanto da riuscire ad udire il fragore delle mitragliatrici.
Avevo nel passato partecipato ad azioni di siluramento durante micidiali scontri aeronavali, ma quanto videro i miei occhi in quel languido pomeriggio dell'11 novembre1942 non ha mai avuto possibilità di confronto con missioni precedenti e successive.

Ho visto decine, centinaia, forse anche migliaia di bocche di armi vomitare fuoco contro di noi. Non c'è alcuna esagerazione se affermo che i velivoli avanzarono in mezzo ad un intreccio di proiettili del tutto simile a quello provocato dai razzi che si staccano da una girandola di fuochi di artificio.

Ad un certo punto il Comandante fece una rapida cabrata, portandosi a quota 500-600 metri, nell'intento, ritenevamo, di potersi meglio sottrarre dal fuoco delle armi leggere, ma -, come ebbe a confessarmi l'indomani, effettuò invece quella manovra per non vedere le vampate delle mitragliatrici e delle cannonate a noi dirette.

Quanto tempo volammo a quella quota?
Non ho mai potuto valutarlo e definirlo.
Mi sembrò interminabile, eppure la lancetta dei secondi avrà compiuto all'incirca il ciclo intero.
Con rapida picchiata ci gettammo sui piroscafi da attaccare già individuati.
Nella cabina di pilotaggio, frattanto, l'aria era diventata irrespirabile per il fumo acre delle granate e quello prodotto dallo sparo delle armi di bordo.
Come al solito il fumo provocava un'abbondante lacrimazione, che complicava la già difficile condotta del volo.

Con il cuore in gola e con la volontà della disperazione seguii, come incollato, il velivolo di Buscaglia con gli occhi fissi alla sua ala. Fu proprio in questa fase di volo in picchiata verso la banchina, per portarci a tiro per il lancio dei siluri, che vidi sull'estrema destra della formazione il velivolo del sottotenente Angelucci incendiarsi e precipitare in fiamme in mezzo alle navi avversarie.
Né Buscaglia, né Faggioni si avvidero del velivolo abbattuto. Confesso di aver disperato di poter uscire da quell'inferno di ferro e di fuoco.
Dai miei occhi scesero brucianti lacrime, non tutte provocate dal fumo delle granate.

La formazione continuò il volo di avvicinamento agli obiettivi già designati. Pervenuti a distanza di lancio sganciammo i nostri siluri contro i piroscafi ancorati in prossimità della banchina.

Liberatici dai siluri bisognò uscire da quella bolgia di fuoco micidiale.
La costa che si innalza sulla baia come una vera e propria muraglia ci costrinse ad effettuare una virata strettissima per evitare l'urto. Virammo in forte cabrata, a sinistra verso terra, per sfuggire al fuoco delle unità navali, che pattugliavano le acque della baia.

Mi trovai ad essere all'interno della formazione in acrobatica evoluzione.
Vidi sopra di me i velivoli di Buscaglia e Faggioni che al vertice della virata in cabrata scomparvero alla mia vista, perché con una manovra di scivolata d'ala, passarono sotto di me e si portarono all'interno della virata. Entrambi effettuarono questa manovra per poter mantenere alta velocità di traslazione e per potersi sottrarre più facilmente al fuoco nemico.

Non avevo più fiato per respirare .
In quel momento temetti di venire in collisione con loro perché scomparsi alla mia vista.
Quando li rividi , sulla mia sinistra, mi rassicurai. Rapidissimamente mi avvicinai a loro ed invertendo la parte divenni gregario di destra. A volo radente, lungo la spiaggia della baia, con l'ala del mio velivolo che sfiorava gli spigoli dell'alta costa, uscimmo da quell'uragano di fuoco, sul mare aperto. ……Dopo una decina di minuti di combattimento in queste condizioni, la caccia desistette dall'inseguimento.

Quando ebbi il tempo di guardare in faccia il mio secondo pilota, sergente maggiore Trombetti, che in silenzio senza fare parola, aveva vissuto la drammatica vicenda, vidi sul suo volto sporco di fumo il pallore dello sgomento. Lo pregai di prendere il volantino e tirai fuori dalla tasca della combinazione un fazzoletto per asciugarmi, lo confesso, le lacrime che abbondantemente mi avevano rigato il volto. Ritrassi il fazzoletto umido e sporco di nero. Eravamo stati in mezzo a un fuoco che non aveva mai avuto eguali……"

I tre velivoli rientrarono con vari danni e feriti a bordo.
Il fotografo di Buscaglia aviere scelto Francesco **Maiore** ebbe un braccio trapassato da una pallottola.

Dopo l'atterraggio, **Faggioni** con uno scatto d'ira , sicuramente motivato dallo stress, urlò a Buscaglia: *"….in questo modo , Comandante, ci fai ammazzare tutti….Non si può andare in pieno giorno così in profondità a sfidare una piazzaforte…se siamo tornati in tre, è un miracolo che davvero non ci meritiamo !…."* . Il tenente Martino **Aichner**, aiutante maggiore, che riporta questo particolare nel suo " Il Gruppo Buscaglia" (pg.126), lo trattenne ed insieme a Graziani, nel frattempo atterrato, lo trascinò via.

Aveva insistito, Faggioni, durante il briefing , di ritardare l'azione fino al crepuscolo, in modo da impedire alla caccia il lungo inseguimento sul Mediterraneo, ma Buscaglia, temendo che l'oscurità avrebbe impedito anche i soccorsi agli

eventuali equipaggi abbattuti, optò per l'azione diurna. Inoltre – come ebbe a dire a Graziani - lo scarso addestramento al volo in formazione ed al volo notturno di molti giovani capi equipaggio, rafforzò la sua determinazione.

C'è da dire che anche Faggioni, malgrado questa sfuriata, quando divenne comandante del Gruppo aerosilurante dell'ANR, non stette – a sua volta - a soppesare i rischi. Anche lui, temerariamente, portò più volte il suo Reparto contro la flotta alleata ad Anzio.
Nel trasferimento e nell'attacco dell' aprile 1944 fu distrutto l'intero Gruppo.
Erano decollati 12 "Gobbi " da Lonate Pozzolo. Rientrò alla base il solo il tenente Irnerio **Bertuzzi**.
Il plenilunio di quel 10 aprile avrebbe visto lo stesso Faggioni scomparire nel golfo di Anzio……

Graziani, comandante in seconda ed amico fraterno di Buscaglia, in un colloquio a due, disciplinatamente, gli espresse le sue perplessità, invitandolo a non tirare troppo la corda (dice Graziani nel suo libro citato, pagina 129: ***"…..****circolava voce fra il personale che Buscaglia si buttava allo sbaraglio nell'esecuzione delle missioni per poter conseguire successi personali e conseguenti ricompense, senza tener conto dei sacrifici e delle perdite di uomini…").*

Buscaglia obiettò che comunque lui, il Comandante, non stava certo nelle retrovie, era sempre in testa a guidare la sua gente.
Malgrado i dubbi e le perplessità espresse da Graziani, Buscaglia fu fermo nel suo proposito e predispose l'attacco del giorno successivo con le stesse modalità. Spese parte della notte a pianificare la rotta con Aichner.

Ramiro Angelucci ed il suo equipaggio tornano a casa

Il sottotenente pilota Ramiro Angelucci

E' il 14 ottobre 1983.

Sono passati ormai quarant'anni da quel lontano 11 novembre .
In tutti questi anni del sottotenente pilota Ramiro **Angelucci**, del maresciallo pilota Alberto **Fedi**, del 1° aviere motorista Guido **Savio**, del 1° aviere fotografo Francesco **Cupiraggi**, dell'aviere scelto armiere Claudio **Flauto** e dell'aviere scelto fotografo Cesarino **Rossi** si erano perse le tracce…..

Un G.222 atterra a Bejaia.
A bordo c'è una delegazione guidata dal generale S.A. Giuseppe **Pesce**.

Qualche tempo prima il fratello di Francesco Cupiraggi, in Algeria per motivi di lavoro, si era recato sul posto.

Voleva reperire ricordi o tracce del fratello Francesco, che si era offerto volontario per quella missione…..Doveva alla sua memoria quest'ultimo gesto di affetto…..

Cercando, interrogando, elargendo "bakscish", era riuscito a strappare qualche ricordo.
"***….Si… in effetti un aereo era caduto nelle campagne, nella fattoria di un francese….un certo Roussel, ma adesso il podere era di un cittadino algerino…forse qualche traccia ci sarà ancora…..Quarant'anni sono molti……***".

La sterpaglia ed i rovi lasciavano intravedere i cilindri ossidati di un "Alfa 128 RC 18".
Sotto di esso, in una fossa comune, riposavano i resti di tutto l'equipaggio. I tavelloni di laterizio prodotti nella fornace di Aliprandi, un italiano ivi emigrato, li ricoprivano.
L'affidabile 9 cilindri a stella dell'Alfa Romeo era stato sistemato dove riposavano quei nostri fratelli aviatori a mo' di muto guardiano….

Ci volle l'interessamento del nostro addetto militare e di ufficiali algerini, già frequentatori dell'Accademia navale di Livorno, per smuovere la dormiente burocrazia, che alla fine autorizzò l'esumazione.
Il generale S.A. Pesce era lì per rappresentare la Forza Armata e dare la giusta rilevanza alla pietosa missione.

Il sottotenente Ramiro **Angelucci** ed il suo equipaggio ebbero i dovuti onori il **18 gennaio 1984**.
A Roma.
Ora riposano a casa loro, nella loro Patria.

Il 12 novembre Buscaglia, eseguì l'ordine di reiterare l'attacco, ricalcando l'avvicinamento del giorno precedente. (Il suo equipaggio era così composto: sergente maggiore pilota **F**rancesco **Sogliuzzo**, sergente marconista Edmondo **Balestri**, 1° aviere armiere Walter **Vecchiarelli**, 1° aviere motorista Vittorio **Vercesi**, aviere scelto fotografo Francesco **Maiore**).
L' aviere Francesco **Maiore**, benché ferito il giorno precedente, insiste ed implora di aggregarsi.
Buscaglia cede e lo inserisce nel suo equipaggio.

Questa volta andarono in sei.
Lo seguirono i seguenti capi equipaggio : sottotenente **Pfister** ; sottotenente **Aichner**; sottotenente **Coci;** tenente **Marini** ; tenente **Bargagna**.
Decollano da Castelvetrano alle ore 10.50

La rotta ricalca quella del giorno precedente, ed anche stavolta trovano la caccia ad attenderli. La formazione si era un po' troppo allungata per passare in quelle strette valli, con il top delle nubi a lambire le cime
Buscaglia andava a tutta canna, e i gregari non riuscivano a farsi sotto…Sono le ore 13.55…..

Fatalmente si imbattono nella Caccia in crociera di protezione.
Gli Spitfire ghermiscono il leader e come una muta di borzoi inferociti, lo mollano solo nella rada, quando ormai tutta la contraerea del porto e delle navi alla fonda gli sparava contro.
Buscaglia, imperterrito, continua dritto nell'attacco. Il "Gobbo" inizia a fumare, i pezzi di tutte le navi alla fonda lo tengono sotto mira e lo colpiscono ripetutamente.
Il velivolo, mortalmente ferito, non risponde più ai comandi del suo pilota, spiattella in acqua dopo aver sganciato il siluro, lasciando una scia di fumo e fiamme…….

Martino Aichner, che era immediatamente dietro a Buscaglia, così descrive l'azione (libro citato, pg.128 e seguenti):

"*…L'avvallamento è divenuto una stretta valle, i cui fianchi sono vere montagne che immergono le cime nelle nubi piatte. Ci sarà un passaggio in cima? Il tetto di nubi si fa sempre più basso sopra di noi. Quattrocento, trecento , duecento metri. Ora la valle si fa tanto stretta che non possiamo più stare in formazione. Ecco in cuffia la voce calma del Comandante; "…Per uno, in fila indiana, a distanza per evitare la scia…".*
D'improvviso ci appare davanti l'infinito e luminoso mare. Ci siamo affacciati sulla rada da un balcone alto più di mille metri, da un buco, fra le nuvole ed i monti, non più largo ed alto di cento metri. Scavalchiamo la sella, ci buttiamo dietro al Comandante, ma pur a tutta birra non riusciamo a raggiungerlo.

Il contachilometri arriva a velocità mai toccate con l'S.79 a pieno carico: cinquecento orari, con la struttura che vibra con il fragore di una saracinesca.
Davanti a noi, a pochi chilometri, sono alla fonda numerose grosse navi da trasporto in attesa di sbarcare i rifornimenti.
Sul davanti pendolano le navi da guerra in attenta difesa.
La buona stella sembra dalla nostra parte ed è invece, dalla loro. A pochi chilometri dai bersagli, d'improvviso crepitano sopra di noi le "venti millimetri" di sette Spitfire, mentre le batterie delle navi da guerra aprono il fuoco di sbarramento che ci avvilupperà nella fase di scampo con una violenza mai vista prima.

Diranno poi gli inglesi: "…In quel giorno non fu possibile attuare la protezione aerea sulle nostre forze da sbarco a Bougie. Soltanto per venti minuti sette Spitfire partiti dal lontano aeroporto di Algeri, poterono dare protezione al convoglio…". Questa coincidenza fu fatale per il nostro Comandante.

Gli Spitfire si accaniscono contro di lui, che era in testa, e lo colpiscono con le prime raffiche. Sul suo apparecchio si sviluppa subito un incendio e certamente qualcuno dell'equipaggio è ferito: abbiamo ancora negli occhi e nell'animo l'immagine di quell'aeroplano che tira dritto con la scia di fumo , che diventa sempre più grossa…..

Quando il velivolo di Buscaglia viene colpito, mi trovo dietro di lui, sfilato perché, pur a tutta manetta, non riesco a raggiungerlo. Al primo passaggio dei caccia nemici istintivamente cerco di aumentare la velocità premendo sul volantino per avvicinarmi a lui: guadagno qualche decina di metri, ma perdo quota.

Vedo il ventre del suo S.79 ed il carosello degli Spitfire che si accaniscono contro di lui, trascurando noi gregari: hanno capito che quella è la preda grossa.
Il mio armiere spara di continuo ma i caccia attaccano all'altro lato ed entrano presto nell'ombra del velivolo del Comandante. Darei qualsiasi cosa per essere lì ala su ala.

Fin dalla partenza mi ero sentito in forma, con la soddisfazione e la sicurezza di avere alla testa il Comandante nel quale avevo la più assoluta fiducia; era la prima volta che andavo all'attacco con lui, e l'ultima.

Quando, entrati nel campo delle mitragliere navali, la caccia ci mollò, speravo ancora che l'equipaggio di Buscaglia ce l'avrebbe fatta a domare l'incendio. Ma proprio nel momento in cui sorvolavamo un cacciatorpediniere, l'S.79 del Comandante incassò altri colpi e la scia di fumo si ingrossò e si fece più densa.

Benché mortalmente colpito, l'aereo di Buscaglia superò senza esitazione l'anello delle navi da guerra, diresse contro un grosso piroscafo alla fonda e sganciò mentre l'incendio divampava a bordo. Il velivolo scese come per un ammaraggio verso la parte occidentale del golfo; quando toccò l'acqua esplose e la benzina in fiamme si sparse sul mare……"

……

Buscaglia e l'aviere Maiore vengono recuperati in acqua gravemente ustionati, mentre tutti gli altri erano andati giù col fido "Gobbo", che stavolta non aveva saputo proteggerli e riportarli a casa….

Curato in modo esemplare, si riprese dalle ferite., mentre Maiore decedeva dopo alcuni giorni di forti sofferenze. Alla loro memoria fu decretata la massima onorificenza .

MEDAGLIA D'ORO

MAIORE FRANCESCO DI SALVATORE AVIERE SCELTO FOTOGRAFO DA NOTO.

"INTREPIDO SPECIALISTA DI VELIVOLO SILURANTE GIÀ DECORATO SUL CAMPO, ESENTATO DAL SERVIZIO PER LE FERITE RIPORTATE IN PRECEDENTI AZIONI, CHIEDEVA L'INDOMANI AL PROPRIO COMANDANTE, IN PROCINTO DI PARTIRE PER UNA NUOVA MISSIONE, LA CONCESSIONE DI POTERLO ANCORA SEGUIRE E L'ONORE DI FAR PARTE ANCORA UNA VOLTA DELL'EQUIPAGGIO. ASSECONDATO NEL SUO DESIDERIO, INCURANTE DELLE RAFFICHE DELLA CACCIA AVVERSARIA, CHE NEL TENTATIVO DI OSTACOLARE L'IMPRESA COLPIVA GRAVEMENTL'APPARECCHIO, IMPAVIDO E SERENO PARTECIPAVA, IN PIENA COMUNIONE DI SPIRITO COL PROPRIO COMANDANTE AD UN'EPICA GESTA, IL LANCIO DELL'APPARECCHIO IN FIAMME E DEL SILURO CONTRO UNA NAVE NEMICA CHE VENIVA COLPITA E INCENDIATA. PRECIPITAVA QUINDI GLORIOSAMENTE CON IL VELIVOLO IN MARE, NELLA LUCE DI UNA NUOVA SUPERBA VITTORIADELL'ALA ITALIANA"

CIELO DEL MEDITERRANEO 11-12 NOVEMBRE 1942

Buscaglia fu portato in America. Peregrinò fra vari ospedali, ed infine nei campi di prigionia di Crossville (Tennessee), Monticello (Arkansas) e Sutton (North Carolina) Dopo l'otto settembre aderì al governo Badoglio, mantenendo fede al giuramento fatto al Re.

Questa – come ebbe modo di raccontare al suo amico Giulio Cesare Graziani – fu una scelta difficile.
Quando lasciò il campo di prigionia, scortato da due marines, i prigionieri "non collaboratori" lo coprirono di insulti, dandogli del "…Badogliano…Traditore…Figlio di puttana….." .
Identificò quel momento come il più triste ed umiliante della sua vita……

Franco Pagliano nel suo "Aviatori Italiani, pg.226" riporta la relazione che Buscaglia, rientrando in Patria, vergò il 24 giugno 1944, con la descrizione concisa degli eventi:

".....Alle 14,30 arrivammo sull'obbiettivo. Lanciai il mio siluro contro un'unità nemica e mitragliai il ponte di altre unità. Non potei osservare con esattezza il risultato. In quel momento mi trovavo isolato. Gli altri apparecchi, non so per quale motivo, avevano allargato fuori. Li vedevo in distanza a quattro o cinque chilometri (Il racconto di Aichner ci spiega il perché di questo sfilamento della pattuglia. ndA).

Una numerosa formazione di apparecchi da caccia del tipo Spitfire (ne contai più di sette) mi piombò sopra e dovetti impegnare combattimento. L'armiere di coda ed il marconista furono subito uccisi. Le mitragliatrici posteriori non funzionavano più e l'apparecchio fu incendiato.
Avvolto nelle fiamme, l'apparecchio precipitò in acqua da un'altezza di settanta , ottanta metri.
Ero privo di conoscenza e non so come riuscii a rimanere a galla. Il fotografo Maiore mi era vicino. Gli altri bruciavano sull'acqua.
Due ore dopo Maiore ed io fummo recuperati da un'unità britannica impegnata in azione.
Restammo senza cure per tutto il pomeriggio , la notte ed il mattino successivo. Poi fummo trasportati in un ospedale francese nella zona di Bougie. Le condizioni del mio compagno erano molto gravi. In quanto a me, avevo ustioni gravi ai piedi, alle gambe, alle mani, alle braccia , al viso. 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 Maiore morì dopo atroci sofferenze. Dopo i primi giorni gli inglesi mi curarono un po' meglio. Il 28 novembre fui trasferito in un altro ospedale britannico. Là ricevetti ottime cure e fui operato da un rinomato chirurgo….."

Buscaglia fu inviato a Bari e si presenta il 26 giugno al Centro Affluenza Reduci Prigionia (O.Giuffrida-Buscaglia e gli Aerosiluranti, pg.42).
Interrogato e dichiarato "Incensurabile" dalla Commissione Centrale Prigionieri di Guerra fu destinato a Lecce per comandare il costituendo 28° Gruppo Bombardamento.

Mancava dall'Italia da 22 mesi.
Ventidue terribili mesi pieni di eventi disastrosi, che avevano portato il Paese al tracollo:

- La perdita del Nord Africa.
- La caduta di Pantelleria e lo sbarco alleato in Sicilia.
- Il 25 luglio con l'arresto di Mussolini, la caduta del Fascismo e l'insediamento del governo Badoglio.
- L'otto settembre con il cosiddetto Armistizio; in realtà" Unconditional Surrender".
- La frattura del Paese e la formazione di due governi. Al Nord la RSI con la sua componente aeronautica ANR (Aviazione Nazionale Repubblicana). Al Sud il governo istituzionale monarchico guidato inizialmente dal maresciallo d'Italia Pietro Badoglio.
- Il rovesciamento delle alleanze con la dichiarazione di guerra alla Germania da parte del governo Badoglio avvenuta il 12 ottobre 1943. Gli Alleati dichiararono in tale data di considerarci solo "cobelligeranti" e non alleati. Sarebbe dipeso dal nostro apporto l'eventuale mitigazione delle ferree clausole armistiziali (della resa).
- La lenta risalita della penisola da parte degli Alleati .
- I nove lunghi mesi di dura lotta sulla linea Gustav ed a Cassino.
- Lo sbarco di Anzio nel gennaio 1944.
- Lo sfondamento dei reparti polacchi del saliente di Cassino ed il crollo della linea Gustav.
- Il martirio delle popolazioni del basso Lazio ad opera delle truppe coloniali francesi.
- 4 Giugno. Finalmente la liberazione di Roma .

In questo quadro desolante si inserisce nuovamente la storia di Buscaglia nell'alveo della Regia Aeronautica.

La lunga inattività, le ferite, lo stress di due anni e mezzo di azioni al limite della sopravvivenza (aveva compiuto 26 azioni di siluramento), la lunga riabilitazione, forse mai completata pienamente, ne avevano ridotto le capacità operative.
Il cuore era sempre grande e generoso....il fisico, duramente provato, con impressi visibilmente i segni delle ustioni, e la

" testa" non lo assecondavano parimenti.....

Il generale **Crespi** ricorda che Buscaglia soleva dire ***"....mi hanno dato la medaglia d'oro da morto*** (Il bollettino di guerra 901 del 13 novembre 1942 aveva annunziato la sua morte e la concessione della M.O.V.M. alla memoria)**,** ***ora debbo guadagnarmela da vivo...."***

La Regia Aeronautica stava lentamente risorgendo, divenuta " **Cobelligerent Italian Air Force**" inquadrata della Balkan Air Force. (Questa dicitura non è mai stata ufficiale in Italia, eravamo la Regia Aeronautica e basta; ma nei testi americani compare diffusamente, forse per differenziarla dalla ANR, detta talvolta "Fascist Air Force". Quindi adottiamo tale termine. E' come per un certo Edson Arantes do Nascimiento, che a parte i documenti anagrafici è per tutti "Pelè".....).

I Reparti affluiti al Sud dopo l'armistizio avevano dovuto vincere il pregiudizio e la diffidenza degli Alleati, che inizialmente volevano relegare le Forze Armate Regie solo a compiti logistici e di intendenza.
Le fabbriche aeronautiche erano tutte al Nord.
I nostri velivoli venivano tenuti in vita miracolosamente dagli specialisti, che letteralmente "cannibalizzarono" i rottami sparsi in tutti i fronti, compresa l'Africa settentrionale.

Malgrado questi sforzi sovrumani, che si sovrapponevano ai disagi logistici, economici e morali del personale, l'operatività bellica dei nostri Reparti, pur condotta con generosa dedizione, diventava estremamente difficoltosa.

Nella primavera del 1944 eravamo finalmente riusciti a dissipare i pregiudizi dell'Alto Comando Alleato sulla lealtà collaborativa delle nostre Forze Armate.

Il Primo ministro Winston Churchill autorizzò la fornitura di velivoli anglosassoni all**' Italian Cobelligerent Air Force**, annunziando tale decisione nel corso un discorso tenuto alla Camera dei Comuni il 24 maggio.

I velivoli assegnatici facevano parte di scorte non più utilizzate dalle Forze Armate Alleate, vuoi per obsolescenza, vuoi per sostituzione con macchine più performanti.

Fu riequipaggiato il 20° Gruppo del 51° Stormo con lo Spitfire mk 5, il 4° Stormo con il Bell P.39 " Airacobra", e fu costituito uno stormo da bombardamento denominato "**Stormo Baltimore**".
Il velivolo in dotazione era il **Martin 187 (A30) Baltimore.**

Il Baltimore

Un Baltimore della RAF con la livrea della Desert Air Force. La sua architettura e la fusoliera sottile sviluppata verticalmente richiamano la sagoma del CANT Z 1018 Leone. Fu costruito in 1570 esemplari nelle varie versioni.

Il Baltimore, bombardiere leggero, fu uno sviluppo del Martin 167 Maryland. Uscì dalla Martin con la progressiva sigla 187. Nella catalogazione dell'USAAF, pur non essendo mai stato operativo in tale Forza Armata, è distinto con la sigla A (Attack)30. Pertanto nelle varie pubblicazioni aeronautiche è citato indifferentemente con le due diverse sigle.

Fu ordinato dalla RAF, dopo la promulgazione della legge " Affitti e Prestiti –Lend and Lease Act", che lo impiegò anche in altre aviazioni del Commonwealth (Royal Australian Air Force e South African Air Force).

Il primo volo del prototipo avvenne il 14 giugno del 1941, e con grande speditezza furono realizzate le prime versioni di serie, al punto che entro la fine dell'anno iniziarono i voli di "delivery" sulle basi dell'Inghilterra. Il Baltimore era una macchina robusta, potente , protetta e ben armata. Il generale Crespi lo definì "uno stupendo aeroplano adatto a fare le guerra".

L'armamento di lancio era poderoso: quattro Browning da 7,7 mm nelle ali, sparanti fuori dai dischi delle eliche. Due armi da 12,7 in torretta dorsale a comando elettrico, ed una 7,7 mm. brandeggiabile per la protezione ventrale. Il velivolo aveva la predisposizione per montare quattro ulteriori 7,7 mm fisse in caccia, sparanti verso l'indietro. Questa "onirica" realizzazione non ebbe mai un impiego pratico. Non poteva averla. I nostri velivoli avevano dei tappi a chiudere le fessure di sparo posteriori.
Ecco le caratteristiche tecniche del Baltimore:

- *Motori: due Wright Cyclone GR 2600-A5B da…… 1.660 HP*
- *Velocità massima…… 491 Km/h….a 3500m.*
- *Tangenza ……7.100m.*
- *Velocità di crociera alla quota di 7100m……..362 Km/h*
- *Carico di caduta massimo……900 Kg*
- *Autonomia massima……4500 Km*
- *Autonomia con 500kg di bombe……1740 Km*
- *Superfice alare……50mq*
- *Peso a vuoto……7.000 Kg*
- *Peso massimo al decollo……10.500 Kg*
- *Carico alare……210 kg/mq.*

Il Baltimore ebbe un ruolo imponente durante la battaglia di El Alamein compiendo il maggior numero di sortite fra i bombardieri della RAF. Dopo l'eliminazione degli eserciti dell'Asse dall'Africa Settentrionale e l'entrata in linea di caccia bombardieri monomotore e monoposto (Typhoon, P.47, P.39, ecc.) il velivolo perse il suo ruolo operativo.
I nuovi monomotore portavano un carico similare, con la stessa autonomia, a velocità nettamente superiore e con capacità evolutive e di flessibilità inimmaginabili per il Baltimore, che fu passato ai reparti alleati " Figli di un Dio Minore".

Questo è il motivo per cui furono assegnati – oltre che all'Italian Cobelligerent Air Force - ai reparti di volo della Francia Libera, all'aviazione Greca, e negli ultimi mesi della guerra anche alla Turchia, che equipaggiò un Group (Gruppo Volo)..
I velivoli assegnatici , compresi i biposto con doppio comando e le riserve, assommarono a 50 unità del tipo Mk.IV e Mk.V

Noi italiani affrontammo il periodo di transizione con qualche difficoltà.

Innanzi tutto il velivolo era monopilota, single pilot, come oggi si dice. Ciò era frutto della linea di pensiero inglese. Mi ha sempre lasciato perplesso, dal punto della Safety, constatare che i bombardieri pesanti britannici (Lancaster ed Halifax) avessero un solo pilota a condurre 10 membri di equipaggio. Probabilmente la scelta era dovuta alla carenza degli stessi rispetto alle esigenze belliche.

Nell'equipaggio non era compreso il motorista.

Questo specialista nei velivoli "multi crew" era preposto alla messa in moto, al controllo dei motori, alla gestione del carburante e soprattutto ad intervenire in caso di avaria, applicando, quando necessario, la messa in bandiera delle eliche. Sul Baltimore la sua funzione doveva essere svolto dal pilota. Ciò aumentava il carico di lavoro del comandante, a cui veniva meno il supporto – anche psicologico – del copilota, alla cui presenza era stato sempre assuefatto .
In alcune fasi poteva, effettivamente, essere prevaricato dagli eventi emergenziali….Dopotutto non era un agile caccia, che mettevi a "testa in giù" e ti lanciavi…….qui avevi un macchinone molto più inerte e tre uomini di equipaggio, alla cui salvezza pensare….

I membri di equipaggio, inoltre, erano virtualmente segregati in tre comparti separati, con i rispettivi portelli di accesso :
Bolla del navigatore-puntatore , Cabina di pilotaggio e Vano posteriore con marconista ed armiere. La angusta carlinga consentiva il passaggio attraverso degli stretti e difficoltosi vani di comunicazione, quasi impossibili da attraversare se feriti o col paracadute indossato. Questo dava un senso di solitudine psicologica all'equipaggio, per cui fu necessario un periodo di adattamento al nuovo modo di lavoro. Il generale Crespi, superata questa fase dice che – pur essendo un collaudato pilota di "Gobbi"- si sentì finalmente un "PILOTA" completo!"….

A tutto questo si aggiungeva la difficoltà di lingua, che impediva di acquisire in tempi brevi la conoscenza teorica degli impianti (l'allora Aspirante, del corso Aquilq II, Catullo Nardi, sbandato dopo l'armistizio ed aggregato al 132° Gruppo, si vide affidare l'incarico di tradurre in italiano la "check list " del Baltimore ed il dash-one).

Per concludere, la strumentazione con valori anglosassoni, contribuiva anch'essa alla difficoltà della transizione. Quindi piedi, galloni, psi e nodi invece di metri, litri, atmosfere e Km/h…….credetemi non è così immediato per un pilota. Mentalmente converti sempre i valori in quelli a cui sei assuefatto.

Il velivolo aveva anche un carico alare alquanto elevato rispetto ai nostri standard (210 Kg/mq contro i 140 Kg/mq del "Gobbo").

Questo imponeva velocità di avvicinamento più elevate (170 Km/h) rispetto alla media dei nostri bombardieri (tranne il criticatissimo SM.84, il cui carico alare era 240 Kg/mq).
La tendenza ad imbardare, riportata nelle memorie di tanti piloti, non doveva essere dissimile da quella dei nostri trimotori, come ci dice Crespi nel suo confronto fra il Baltimore ed il "Gobbo", e come peraltro ricordano tanti reduci.
La difficoltà maggiore – secondo me – si poteva avere in caso di piantata di motore in decollo o in riattaccata. Si perdeva, in tal caso, di colpo il 50% della potenza, invece del 33% del trimotore.; inoltre lo sbilanciamento di 1700 cavalli era notevolissimo, e questo doveva essere il problema più rilevante nel mantenere la traiettoria dritta e contemporaneamente il corretto rateo di salita, separandosi dagli ostacoli. Se non si interveniva prontamente con tutto il "Rudder" a fondo corsa, si rischiava un involontario "tonnò"……

Quanto sopra esposto, rendeva particolarmente impegnativa la transizione sul Baltimore. ". C'era un fattore linguistico, tecnico, di ruolo, di carico di lavoro e psicologico da superare prima di acquisire il giusto standard operativo.

Transitare da un Macchi 205 ad uno Spitfire era semplice; un po' più difficoltoso effettuare il passaggio su un P.39, che avendo il motore dietro l'abitacolo aveva un assetto neutro.
Mi spiego meglio: In caso di stallo o di entrata in vite, lasciando i comandi, un velivolo a causa del peso del motore butta giù il muso, e se c'è quota sufficiente , guadagna quella velocità atta a farlo uscire dalla situazione critica.
Il P-39 "Airacobra" avendo il motore sul baricentro manteneva l'assetto critico. In molti casi il pilota – con i comandi in ombra - non riusciva , a rompere l'angolo di assetto critico, per cui impattava il terreno senza poter "rimettere". Difatti la vita del 4° Stormo fu costellata inizialmente da parecchi incidenti, come ricorda Giorgio Bertolaso nei suoi ricordi.

Superate - comunque - le difficoltà del periodo di adattamento, i nostri equipaggi apprezzarono le qualità di volo e l'affidabilità impiantistica del Baltimore, ottenendo buoni risultati.
Anche l'efficienza delle radio e degli apparati di navigazione, così come le protezioni passive (Crespi parla di lastre d'acciaio di mezzo pollice a tutela dei serbatoi fuel-olio e delle postazioni dell'equipaggio) contribuirono a renderlo popolare.

Lo Stormo Baltimore viene fondato il 1° luglio sull'aeroporto di Lecce, ed è affidato al comando del tenente colonnello Giuseppe **Noziglia**.
Ha alle sue dipendenze il **132° Gruppo** del maggiore Massimiliano **Eras**i (**253^** squadriglia del capitano Enrico **Marescalchi** e **281^** squadriglia del capitano G.Cesare **Grazian**i) ed il costituendo **28° Gruppo**.

Queste sono le tappe operative ed movimenti dello Stormo come riportati in " Il Gobbo Maledetto ed il Baltimore, pg.132) , e confermati nel libro di Graziani.

- 4 giugno 1944. Il capitano Giulio Cesare Graziani, il capitano Giuseppe Gerardi, il tenente Roberto Crespi ed il maresciallo Omodeo Salè, unitamente a dieci specialisti sono inviati con un SM.82 in Egitto.
  A Shandur , aeroporto prossimo al canale di Suez, vicino ad Ismailia.
  Nella locale **O.C.U**. (Operational Convertion Unit), effettuano la transizione sui nuovi velivoli, divenendo il nuovo gruppo di Istruttori italiani su tale macchina.

- 20 giugno 1944. Alcuni piloti e specialisti del 132° Gruppo si trasferiscono a Campo Vesuvio.

Aeroporto di Campo Vesuvio – "Vesuvio Airfield".

Campo Vesuvio era un aeroporto realizzato provvisoriamente dagli Alleati fra i comuni di Ottaviano e San Giuseppe Vesuviano. La sua ubicazione non è più ravvisabile. La speculazione edilizia e l'inurbamento forsennato della zona hanno cancellato ogni traccia della sua presenza. Una bella descrizione dell'attività su questo aeroporto si può trovare nell'articolo che l'ingegnere Francesco Fortunato " Campo Vesuvio e lo Stormo Baltimore, dove nasce l'Aeronautica Italiana" ha pubblicato sul sito ***www.fremmauno.com****.*
Dal 10 giugno 1940, Napoli e le sue istallazioni furono sottoposti a martellamenti incessanti, che nel 1943 divennero quasi diuturni. L'aeroporto di Capodichino era stato letteralmente arato dalle bombe. Per renderlo operativo occorsero molti mesi di lavoro. Sorsero, così, nell'area napoletana alcuni aeroporti improvvisati. Oltre Campo Vesuvio fu organizzato "Pompei Airfield" e successivamente "Paestum Airfield".

La realizzazione di " Vesuvio Airfield" fu dovuta al XII Engineering Command, che utilizzò la innovativa tecnica americana, ideata e sperimentata nel Pacifico per dotare le isole conquistate di campi di volo: Compattamento del terreno con macchine da lavoro e sovrapposizione di griglie metalliche sulle piste, raccordi e piazzali di manovra. Le strutture aeroportuali furono sistemate in grandi tende. Sull'aeroporto "Vesuvio" fu stanziato il 47° Bombardment Group, dotato di velivoli A20 "Havoc". Dal 18 al 23 marzo vi fu una forte eruzione del Vesuvio, che costrinse il Gruppo a trasferirsi. Stranamente lo stesso provvedimento non fu adottato dalle autorità per il Gruppo di Mitchell B.25 di base a Pompei, che subì gravissimi danni.

La polvere vulcanica depositatasi nell'area, composta prevalentemente da zolfo, silicio ed altri metalli, causò molti danni anche successivamente. Il generale Crespi nella sua intervista parla gergalmente di "sputazzate" dei motori dei P.39 "Airacobra, che non erano protetti da filtri anti sabbia. La finissima polvere di silicati, fondendosi sugli elettrodi delle candele impediva la combustione

nel cilindro. Il sergente maggiore Teresio Martinoli, ricordato dal generale nelle pagine successive, fu una vittima del Vesuvio a parecchi mesi di distanza dall'eruzione…….

Il campo aveva una pista di metri 1200 x 60, che, date le caratteristiche dei velivoli in dotazione, era più che adeguata.
Non era adeguata invece la separazione dagli ostacoli. Il campo era delimitato da noci d'alto fusto.
Graziani riporta: "……Le limitazioni della pista e le novità del velivolo costituivano difficoltà non indifferenti per i piloti, fra i quali molti erano giovani. Un errore in decollo o in atterraggio, poteva riuscire fatale data la presenza degli ostacoli al limite ed attorno al campo…".

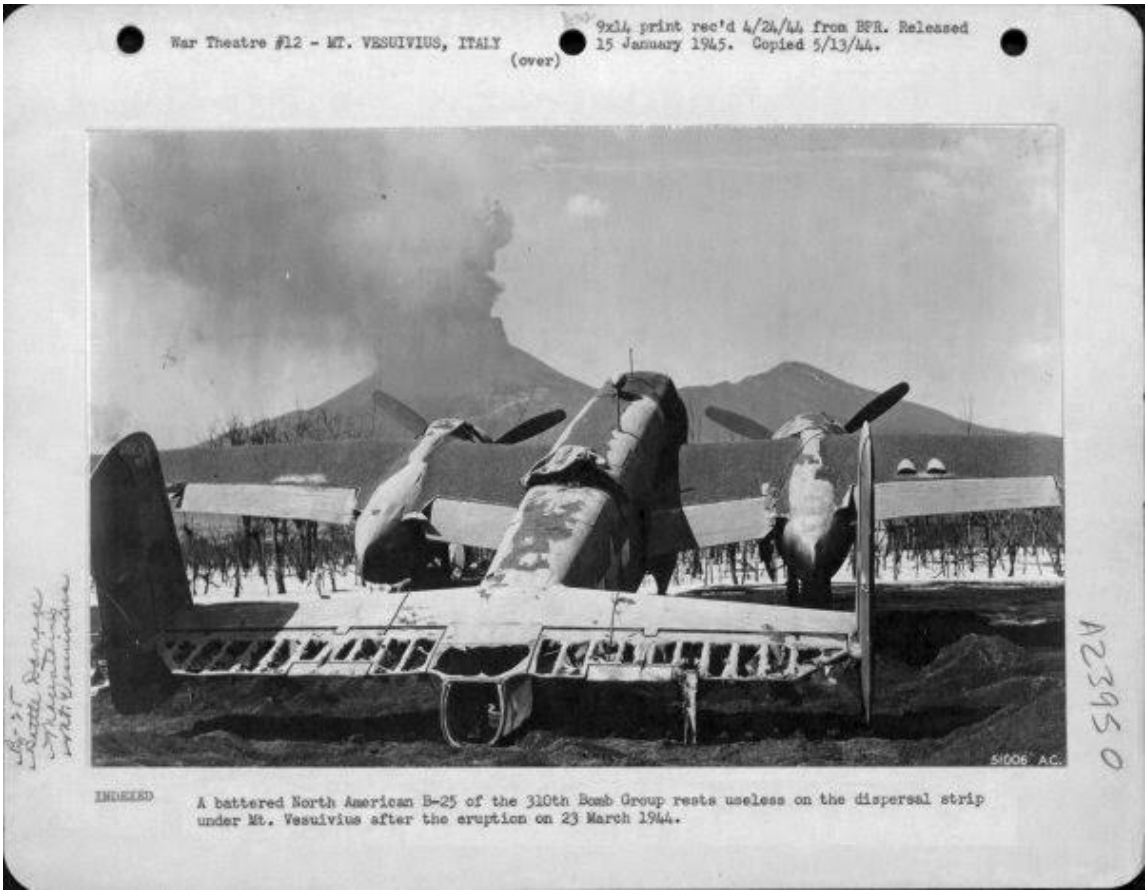
……

- 23 giugno 1944. Atterrano sull'aeroporto di campo Vesuvio i primi 12 velivoli Baltimore Mk IV. Vengono presi in carico dall'O.C.U.

- 7 luglio 1944. Giungono 6 velivoli Baltimore , che insieme agli altri precedentemente arrivati vengono assegnati al 132° Gruppo. La forza numerica è ora di 18 aeromobili, e sulle loro fusoliere , finalmente, vengono apposte le coccarde tricolore dell'Aeronautica Italiana.

- 13 luglio 1944. Giunge in visita con un SM.73 il maggiore Buscaglia, che nello stesso giorno riparte per Lecce.

"*….rullando per raggiungere il posto di sosta del velivolo passai in prossimità della torre e del velivolo SM.73 poco prima atterrato.."* Così Graziani ricorda l'incontro col suo amico "*... Vidi un gruppo di ufficiali riuniti fra i quali il comandante di Stormo ed il comandante di Gruppo. Un sottufficiale specialista mi fece segno di fermarmi, indi mi invitò a scendere ed a raggiungere il gruppo. Sceso dal mio abitacolo avanzai verso di loro: uno di essi si staccò e mi venne incontro con una fiammante divisa nuova. Solo quando mi fu a due passi di distanza lo riconobbi. Era Buscaglia. Ci abbracciammo. Ci scambiammo poche parole. La commozione non poteva consentirci di più. Ricordo che quando eravamo stretti nell'abbraccio , mi sussurrò all'orecchio: << Sei ancora sulla breccia…..>> ".*



I danni dell'eruzione del Vesuvio su un B.25 di stanza a Pompei Airfield durante l'eruzione del marzo 1944 (foto tratta dall'articolo dell'ingegnere Francesco Fortunato "campo Vesuvio e lo Stormo Baltimore…").

- 15 luglio 1944. A Lecce nasce il **28° Gruppo** del maggiore **Buscaglia** (1**9^** squadriglia del tenente **Sanseverino** e **260^** del tenente **Scapellato**). Il personale e materiale del gruppo inizia con varie autocolonne, protrattesi nei successivi giorni, il trasferimento a Campo Vesuvio.

- 3 agosto 1944. Il maggiore Buscaglia si stanzia nella nuova sede, e nomina suo aiutante maggiore il tenente Sanseverino.

- Dal 5 al 20 agosto il maggiore Buscaglia effettua alcuni voli sul nuovo velivolo insieme al capitano Graziani.

  Orazio Giuffrida nel suo volume ci dice che, non essendo disponibile il velivolo biposto, incidentato e fuori uso, tali voli vengono effettuati con Buscaglia seduto nella posizione del navigatore-puntatore. Si tratta quindi di voli dimostrativi e di presa di contatto. Crespi invece parla di veri e propri voli di addestramento, limitati però a soli "touch and go", senza effettuazione di emergenze simulate e "piantate motore". Qualunque si la corretta versione, resta il fatto che il maggiore Buscaglia, non aveva completato l'iter addestrativo, e quindi non aveva l'idoneità ad operare.

- 13 agosto 1944. Il 28° Gruppo lascia definitivamente la base di Lecce.

- 19 agosto 1944. Il tenente colonnello Renato Roveda assume il comando dello Stormo Baltimore. In tale occasione si effettua un pranzo di corpo alla quale interviene il wing Commander J.T. Westlake, comandante dell'O.C.U.

- 21 agosto 1944. I primi quattro Baltimore (tutti monoposto) sono assegnati al 28° Gruppo. Buscaglia inizia un "self training, fatto di rullaggi e familiarizzazione.

- 23 agosto1944…….

23 agosto '44, ore 19,30.

Scendeva la sera…Gli uomini rientravano negli alloggiamenti, l'attività lavorativa era cessata.

Il tenente Roberto **"**Fiorellino" **Crespi** era al circolo ufficiali, sotto la tenda a farsi la birra pomeridiana della smessa lavori, quelle che oggi definiamo " happy hours".
Era giovane di reparto, ma per la sua competenza teorica svolgeva anche l'incarico di insegnante tecnico.
Era stato fra i primi a fare i passaggio sulla base di Shandur, in Egitto, ove aveva acquisito anche il titolo di Istruttore di Volo.
Considera il Baltimore un velivolo stupendamente adatto a "fare la guerra".

D'improvviso udì il ruggito dei due **Wright "Cyclone"** da 1660 cavalli a tutta canna… in fuori giri.
Attraverso i lembi rialzati della tenda vede un bimotore avventarsi, dopo aver imbardato sulla sinistra, verso gli alberi che contornavano quel campo di fortuna.

Il "Baltimore" aveva una notevole coppia imbardante, accentuata, nella circostanza, dall'esiguo carburante a bordo, dall'assenza dell'equipaggio e dell'armamento e quindi dallo scarso peso di decollo.
Il pilota probabilmente – non aduso alla macchina - cercò di correggere l'imbardata differenziando – come da prassi - la spinta dei motori … all'italiana però…via motore…manetta avanti…
L'aereo – con manette anglosassoni, che avrebbero richiesto la manovra inversa - accentuò, urlando, l'imbardata.
….Occorre abortire…… occorre togliere motore….manetta spinta istintivamente vieppiù in avanti… il calcio nel sedere della superpotenza …..poi….rumore di lamiere …. il botto.

Alcuni testimoni dicono che l' aereo si sollevò di poco, inclinando l' ala sinistra che toccò terra....

A bordo c'era il maggiore Buscaglia.
Ma che ci faceva a bordo?

Il tenente **Sanseverino** (Comandante della 19^ squadriglia) aveva riferito al tenente colonnello **Roveda** comandante dello Stormo l' intenzione di Buscaglia di effettuare il decollo col Baltimore. Il Comandante aveva però negato il

consenso, dietro pressante suggerimento del capitano Graziani, che non lo riteneva pronto ad operare..
Diplomaticamente aveva detto a Sanseverino di riferire al maggiore che ormai l'attività di volo era chiusa, per cui se ne sarebbe riparlato il giorno dopo.

Alcuni asseriscono che Buscaglia intendesse decollare, malgrado le mancate autorizzazioni, per uno smodato orgoglio personale, che non gli consentiva di accettare il lungo training addestrativo da parte dei suoi ex subalterni.
Il generale Unia nel suo " Gli aerosiluranti italiani " (pg. 357), così commenta: "……*Buscaglia, l'asso più prestigioso degli aerosiluranti, aveva un mito da difendere ed era troppo orgoglioso per vedere i suoi gregari di un tempo diventati istruttori ed ammettere personalmente di non essere ancora pronto al decollo. Voleva quindi fare presto, bruciare le tappe e così con l'ultimo decollo della sua vita andava incontro al suo tragico destino….".*

Altri dissero che tentava la fuga per ricongiungersi al Nord con i" camerati " del Gruppo aerosiluranti a lui intitolato. Soprattutto la propaganda della RSI fece propria tale tesi. Questa è una ipotesi da scartare, dato il poco carburante a bordo del velivolo ed il mancato trasporto di effetti personali….Non si diserta senza neanche uno spazzolino da denti …..

A parere del generale Moci, che successivamente comandò il Gruppo, e dello stesso Crespi - e credo sia la versione più logica - Buscaglia voleva solo effettuare un rullaggio veloce, per acquisire dimestichezza con una macchina "single pilot". Lo prova il fatto che non avesse le cinture allacciate, che non avesse la radio accesa e non indossasse il paracadute ed il casco.
Probabilmente il velivolo gli "prese la mano" e non riuscì a tenerlo dritto, abortendo il decollo in modo non corretto a causa del movimento delle manette a cui non era assuefatto.

Al di là della logica, però, mi piace la versione di Lazzati in " Ali nella Tragedia" (pg.136). Egli riporta il colloquio con un pilota - forse immaginario – dello Stormo Baltimore:"….*Il passaggio lo abbiamo fatto, al pari di voi, a Campo Vesuvio, nel periodo in cui voi digerivate gli Airacobra, e lì, durante un decollo non autorizzato, abbiamo perso l'indimenticabile nostro comandante Emanuele Buscaglia…….Ora come avrai visto, siamo sotto pressione; il Reparto è molto efficiente, la macchina risponde bene ed anzi, ad onta di tante balle messe in giro, vorrei dirti che il Baltimore, aereo da trattare col dovuto rispetto, si è dimostrato una macchina potente, sicura e che il suo compito bellico lo assolve pienamente.*
In questi ultimi giorni molti aerei sono stati colpiti, anche in modo abbastanza pesante dalla contraerea tedesca, eppure sono rientrati regolarmente.

Il maggiore Buscaglia ritratto insieme al maresciallo De Gennaro, suo copilota in decine di azioni temerarie.

Come ricorderai, all'inizio eravamo un po' giù di morale…..vuoi per la differenza della vecchia specialità da cui provenivamo, vuoi per la diffidenza verso il nuovo aeroplano, che ci era stato , molto esageratamente, descritto come un velivolo di difficile pilotaggio, vuoi per qualche incidente accaduto durante i primi giorni dell'addestramento, non avevamo fiducia in noi stessi , né nel costituendo reparto.
Poi Buscaglia morì, e lo fece, ne sono sicuro, proprio perché aveva visto la sua gente così giù.
Lui sempre estremamente generoso ed impulsivo, volle strafare. Volle che, trascinati dal suo esempio, dalla fiducia nell'aeroplano, riacquistassimo l'entusiasmo perduto. Quando Lui scomparve rimase il suo testamento spirituale che , il suo ordine, mai datoci espressamente, ma che tutti avevamo compreso: darci sotto per far vedere cosa valevamo, far sapere ancora una volta che i piloti italiani non erano secondi a nessuno, in qualsiasi situazione…."

Per dovere di cronaca, riporto quanto descritto nell'articolo di L. Aitollo e N. Sgarlato sulla rivista "Aerei nella Storia" n°58 del marzo 2008:

"…..Nel corso del 2007 si è fatta strada un'altra chiave di lettura dell'incidente, sulla quale si sono innestate accese polemiche. Buscaglia, quella sera , avrebbe deciso improvvisamente di decollare , alle 19,20, con il Baltimore perché non lucido in quanto, dopo il rientro avrebbe mostrato una certa propensione al bere". L'articolo, precedentemente citato dell ' ingegner Francesco Fortunato , avvalora questa versione, riportando l'affermazione di Rob Collin , ufficiale di collegamento della RAF sulla base di Campo Vesuvio. Il Collin sostiene che Buscaglia andò in volo ubriaco.

Volendo approfondire l'argomento ho cercato di documentarmi.
Cortesemente l'ingegner Fortunato mi ha inviato copia di "Quaderni della Rivista Aeronautica 2/2007" in cui il professor Gregory Alegi traduce i ricordi di tale ufficiale, intitolati: " Un anno col raggruppamento Caccia 1944-45 – ricordi di un ufficiale di collegamento inglese".

Lo scritto esprime il concetto alquanto sprezzante che gli anglosassoni avevano all'epoca degli italiani.
Il termine usato nei nostri confronti è "WOP" ,che nella pronunzia dello slang americano (VUAPP) assume il suono della parola "GUAPPO…..

Alla fine, però, manifesta un riconoscimento palese all'impegno ed alla dedizione dei nostri piloti e degli specialisti:
"……*Non vi è alcun dubbio che gli aerei italiani fossero mantenuti molto meglio di quelli della Desert Air Force della RAF, i cui piloti furono notati più volte accompagnare i propri specialisti a vederli….. << Se gli WOP possono tenere i loro aerei così, perché voi non potete tenere così il mio aereo?....>>" .* Oppure : *"….Sei mesi più tardi il reparto Baltimore era ormai operativo…….guidato dal popolarissimo maggiore Erasi, il cui aereo , colpito con le bombe ancora a bordo, esplose uccidendo l'intero equipaggio. Il reparto continuò la missione con successo, ritornò alla base, si riunì per decidere chi dovesse essere il prossimo comandante, ed andò in missione il giorno dopo come ce nulla fosse accaduto. Fu sorprendente vedere una tale trasformazione del morale in un tempo così breve. Gli Italiani….sapevano di essere in gamba ed erano orgogliosi di mostrarlo…*

.Ecco cosa scrive Collin sulla morte di Buscaglia*:*

"….Il morale degli Italiani era pessimo, e subì anche un altro duro colpo. Ogni qual volta ci arrivava un suono di giubilo dal loro accampamento io ed il mio amico , Wing Commander Richard Gayner, andavamo con calma a vedere di cosa si trattasse. Andavamo sempre con calma, per quanto urgente fosse il bisogno di scoprire il perché di tanta agitazione. Una volta, il vino stava scorrendo liberamente perché il loro grande eroe nazionale, l'unico decorato di Medaglia d'Oro al valor militare a vivente, l'equivalente della Victoria Cross britannica, era giunto al campo dopo una difficile fuga dalla prigionia. << Ci condurrà alla gloria>> dicevano. Il poveretto, però, aveva bisogno di cure mediche, perché era in condizioni davvero brutte, ed era anche ubriaco. Chiese di poter vedere il bombardiere Baltimore, un aereo con i motori molto più potenti di quelli a cui era abituato.

Il tenente Crespi accanto al suo Baltimore. L'emblema del fiore ed il nomignolo sulla fusoliera rendeva inconfondibile il suo velivolo.

Si sedette al posto di pilotaggio, per farsi mostrare tutte le leve ed i comandi e, pur essendo ubriaco, allontanò tutti con un gesto della mano e chiese che gli fosse permesso di volare. Diede motore , sentì quella che per lui era una potenza enorme e tirò la cloche a sé troppo presto. L'aereo stallò, piantò un'ala a terra, si ribaltò e lo uccise…."

Beh'....Che dire..... E' bene precisare che si tratta non di un Diario, bensì di memorie scritte dopo sessant'anni, in cui gli eventi si accavallano ed i ricordi personali si confondono con i sentito dire……

Sicuramente l'apparire di Buscaglia in seno al Reparto, creò motivo di intensa gioia e di giubilo, che sicuramente si estrinsecò in abbondanti libagioni e "Ghere ghe ghez".

Sicuramente il Collin associa erroneamente questo evento alla data dell'incidente mortale. Oppure i suoi ricordi lo associano al pranzo di corpo del 19 agosto…..

E' anche possibile che il maggiore Buscaglia, per le traversie subite, con i manifesti segni delle bruciature che lo sfiguravano, toccando con mano il disfacimento della Patria nella città, che così bene Malaparte ha descritto ne "La Pelle", indulgesse in qualche bicchiere di troppo. Sarebbe naturale ed anche umanamente comprensibile…..

Fuori Servizio, però.

Come sono adusi fare , peraltro abbondantemente , anche gli ufficiali anglosassoni.
Questa versione è talmente senza fondamento, che è da rigettare decisamente.

Ma allora, come si svolsero i fatti?

Leggiamo quanto dice l'allora tenente Sanseverino nel suo libro " Le nuvole sotto" (pag. 50).
Il tenente fu l'ultimo a parlargli prima dell'incidente. Si intravede una realtà differente…..alla "Rashomon" di Kurosawa…..Comunque siano andate le cose, si intuisce il comportamento dell'uomo turbato….

.<<….Avevamo molti Baltimore, ci addestravamo a conoscerli, li mettevamo in moto ma non potevamo volarci senza aver fatto prima dei "doppi comandi". Un motivo ragionevole c'era: i comandi delle manette motore si muovevano in senso inverso rispetto a quelle cui ci eravamo abituati con i nostri ed inoltre per l'inefficienza del timone di direzione, alle basse velocità aveva una forte tendenza all'imbardata a sinistra, correggibile soltanto modulando i motori (in cio' non era però molto differente dal "Gobbo" e dal SM.84 n.d.A.) Purtroppo il doppio comando per iniziare l'addestramento in volo, tardava ad arrivare e questo ci impediva di operare con il velivolo, creando in tutti noi notevole disappunto.
Il più contrariato appariva il nostro comandante Buscaglia il quale, esasperato dell'attesa, mi chiese di fargli un elenco dei piloti che avrebbero potuto volare senza il preventivo doppio comando.
Eravamo tutti esperti piloti e mi fu facile compilargli l'elenco. Questa decisione del Comandante mi preoccupò molto….Era chiaro che se avesse preso questa decisione, sarebbe stato il primo a volare e, per uno abbattuto in una missione di siluramento, rimasto molti mesi in prigionia, riprendere a volare con il Baltimore, specialmente su quella pista limitata dagli alberi, sarebbe stato estremamente rischioso.
Qualche giorno dopo, nel primo pomeriggio, mi disse di far preparare un velivolo, perché sarebbe andato in volo.
Ne feci preparare uno con poco carburante, per facilitargli il decollo, ed andai ad avvisare il colonnello Roveda, comandante dello Stormo e il capitano Graziani suo compagno d'armi.
Come speravo, mi incaricarono di dirgli di rimandare tutto all'indomani mattina, e che prima di prendere una tale decisione desideravano parlarne.

Ritornai indietro di corsa e trovai Buscaglia già seduto nella cabina con i motori in moto. Saltai sull'ala, non aveva ancora abbassato il tettuccio, e gli riferii quanto mi avevano detto. Mi disse che lui aveva preso quella decisione e non avrebbe desistito dal suo proposito.
Benché mi dicesse di scendere, io non obbedii, e con me sull'ala cominciò a rullare.
Feci del tutto per farlo desistere, ma lui imperterrito continuò a rullare lungo i raccordi fino all'ingresso in pista.
Fermò il velivolo e in maniera violenta mi ordinò di scendere.
Contrariato obbedii.
Si allineò, dette motore e cominciò la corsa di rullaggio.
Il velivolo cominciò ad imbardare verso sinistra, vedevo che non riusciva a raddrizzarlo e , quando si accorse che stava per finire fra gli alberi cercò di decollare, ma non avendo sufficiente velocità., precipitò incendiandosi.
Prima che arrivassi io, i pompieri l'avevano raggiunto. Lo trovai in una barella , mentre i medici gli prestavano le prime cure.
Scambiai con lui poche parole, e pensai che anche questa volta ce l'avrebbe fatta……."

Resosi conto dell'accaduto, "**Fiorellino**" si fiondò fuori dalla tenda. Da studente era stato ottocentometrista del GUF (Gruppo Universitario Fascista).
Corse disperatamente, divorò, col cuore che gli scoppiava, quei trecento metri e giunse primo.
Il maggiore **Buscaglia**, proiettato fuori dall'abitacolo, attraverso lo squarcio della fusoliera, era carponi , respirava a fatica, lucido però….

Il velivolo era in verticale, ed il pilota era caduto attraverso il vetro sfondato. Dall'ala sinistra lesionata, spillava per gravità del carburante. Il Baltimore aveva una impiantistica d'avanguardia. In caso di "crash" , onde limitare il pericolo di incendio, un interruttore inerziale escludeva l'alimentazione alle "booster pumps". In tal modo il carburante non veniva "sparato" fuori dai serbatoi.
Buscaglia era nella tenuta fuori ordinanza –all'epoca consentita all'interno campo – sandali, pantaloni corti, canotta. Era cereo.

L'articolo sopra citato di Nico Sgarlato (Aerei nella storia n°58) descrive così il soccorso al ferito: "…..*Abbiamo ricevuto* una *testimonianza, inviata da Francesco Bergamo, figlio dell'aviere Felice Bergamo, che fu il primo soccorritore dello sfortunato pilota. Fino ad oggi - riporta il nostro lettore – si è sempre scritto anche nei verbali ufficiali, che il comandante Buscaglia, dopo l'impatto sulla pista, si era trascinato fuori dall'abitacolo del Baltimore, perdendo subito la conoscenza e morendo il giorno successivo in ospedale. In realtà Buscaglia dovette essere estratto dai rottami: infatti due avieri di servizio sulla pista, testimoni della tragedia, accorsero verso l'aereo in fiamme e, incuranti del pericolo, salirono sulla carlinga, rimossero il tettuccio in plexiglass ed estrassero il corpo ustionato del comandate Buscaglia, portandolo a distanza di sicurezza dall'aereo, ormai completamente avvolto dalle fiamme. Fecero di tutto per rianimarlo, ma inutilmente; in un ultimo rantolo di Buscaglia uno dei due avieri riuscì a percepire una richiesta di acqua: Quell'aviere corse alla sua postazione, riempì d'acqua una gavetta e si precipitò verso il pilota agonizzante, cercando di dargli un po' di sollievo. Di lì a poco arrivarono i primi soccorsi e l 'aviere per paura di una sicura punizione, avendo abbandonato il posto di servizio (era un marconista addetto al carro radio ai bordi della pista), ritornò all'interno del suo furgone senza essere stato notato. Il giorno stesso, un'ambulanza militare americana trasportò il comandante Buscaglia all'ospedale di Nola, ove spirò il giorno dopo senza avere ripreso conoscenza….".*

La descrizione di Francesco Bergamo, premessa la sua buona fede , non è però il racconto diretto di un testimone. E' un racconto riportato, quindi con minore precisione nei particolari. Crespi e Sanseverino, che ci dicono di avere scambiato alcune parole col ferito, avrebbero visto i due avieri intervenire. L'abbandono momentaneo del "Carro Radio" per una esigenza superiore non è una mancanza rilevante. Il gesto eroico di gettarsi fra le fiamme avrebbe sicuramente eliso tale presunta mancanza. Dico presunta in quanto ormai l'attività di volo era terminata, e con essa anche la funzione del "Carro Radio".
Forse l'aviere Bergamo ha compiuto tale gesto con altro Baltimore (di incivolo ne occorsero svariati)……

"BIGA" è il termine gergale con cui viene distinto l'autocarro radio per il collegamento col velivolo. Non sostituisce la Torre di controllo, ma è usualmente utilizzata nelle scuole di volo. Viene posizionata a ridosso della pista. In essa vi è – insieme al personale tecnico – anche un istruttore di volo, in grado di dare consigli e suggerimenti sulla stessa frequenza della TWR al pilota/allievo in transizione, durante la delicata fase di avvicinamento ed atterraggio. E' possibile che a Vesuvio Airfield funzionasse da torre di controllo, ma in tal caso non sarebbe stata lasciata alla custodia di due soli avieri. L'assenza di un pilota istruttore, o di un controllore di torre, ci conferma che l'attività di volo fosse terminata.

Inoltre dalla figura oltre riportata si evince che la BIGA (6) era più distante della posizione di Sanseverino (5) e dalla tenda Baltimore, ove era posizionato Crespi, che ricordo era un atleta.

Il generale **Crespi** – che mi ha raccontato personalmente l'evento nel corso di raduno a Cameri , del quale conservo la registrazione, e che più avanti trascivo - aiutò l'ufficiale ad allontanarsi, coadiuvato dal maresciallo **Omedeo Salè** sopraggiunto nel frattempo. "…Coraggio Comandante…allontaniamoci dall'aereo…venga…." Lo trascinarono a fatica "…Buscaglia era un omone…"

Il velivolo cominciava ad emettere del fumo e scintille da corto circuito.
Lo caricarono sull'ambulanza sopraggiunta, che ripartì a sirene spiegate. con **Erasi** e **Graziani** a bordo.
Il Baltimore solo a quel punto divenne un rogo.

Fiorellino, aggrappato al predellino della FIAT 1100, urlò al tenente **Maimone**, medico di stormo,
"..Maimo'…Maimo'……ce la farà….ce la farà?….
Uno sguardo basso ed uno scuoter di testa furono l'eloquente responso….
Buscaglia non aveva ustioni.
Quella tremenda decelerazione lo aveva squassato internamente…..
"Dite a mia madre, a Novara, che sono morto da buon figliolo e da buon cristiano" raccomandò agli amici al suo capezzale"…ed ora toglietevi dai piedi e chiamatemi un prete…..".
Era l'alba del **ventiquattro agosto 1944**.

Intervista col generale Roberto " Fiorellino" CRESPI.

Col generale Roberto Crespi avevo una conoscenza confidenziale. Era sempre presente in Macchi ogni volta che si consegnava o ritirava un MB 326 per la Ispezione in Ditta.
Lo invitai, da Capocalotta della SVBIA di Lecce, al pranzo di corpo per il congedo del maggiore Clemente **Fazzin**i, splendido presentatore del velivolo, nel lontano 1977.
In quella circostanza offrì, per conto di Macchi, un orologio di pregio a Fazzini, per ringraziarlo dell'impegno profuso a decretare il successo del "Macchino".

Questa intervista l'ho ottenuta durante il raduno del 53° Stormo nell'aeroporto di Cameri nell'ottobre 2007.
Il generale Crespi era seduto in un tavolo accanto al mio, e mentre veniva servito il pranzo, lo sollecitai a raccontarmi qualcosa dei suoi trascorsi, chiedendogli di poter registrare la conversazione.
Riporto il testo letteralmente.

Alcune frasi risultano anche a me incomprensibili per trascriverle fedelmente, data la pessima qualità della registrazione ed il rumore elevato nella sala mensa.
Ho supplito con la memoria.
Molte frasi possono apparire smozzicate, ma occorre tener presente che è impossibile riportare correttamente per iscritto un dialogo, che è fatto anche di gesti , di mimica e di espressioni non trasferibili sulla carta….. Spero di trasmettere comunque l'esperienza di un testimone oculare.

- *Prova…Prova……Sto parlando con il generale "Fiorello" Crespi, quello della Macchi…quello mitico……*

- ***No…No…non sono mitico un fico secco…..Sono un residuato di guerra…ho fatto la guerra di liberazione con lo Stormo Baltimore, sono stato il primo pilota che ci ha fatto il passaggio sopra in Egitto….. Con me c'era il tenente Sanseverino, diventato Capo pilota collaudatore della FIAT…..***

Il comandante Crespi fa una digressione, parlando del tenente Colonnello Gambini, già Comandante del 21° e del capitano Erminio Caranti, sempre del 21° gruppo, deceduto in un incidente durante una missione supersonica di intercettazione notturna, che ometto, esulando dall'oggetto dell'articolo.

- *Ma torniamo al Baltimore….*

- ***Col Baltimore sono stato il primo a volare…sono tornato ed ho fatto soprattutto la "chioccia", un piccolo periodo come istruttore…..siccome sono un maniaco tecnico aeronautico da sempre e sull'aeroplano sapevo un sacco di cose…..per cui facevo ai piloti il corso macchina….l'aeroplano era "single pilot", però abituato a salire sugli aeroplani italiani, in cui il motorista metteva in moto, il pilota saliva e dava manetta… c'era il marconista che curava la radio…il motorista curava l'assetto dei motori. Nell'aeroplano "single pilot" il pilota si deve manovrare tutto, e conoscere molto bene la macchina. Deve mettere l'elica in " bandiera" nel motore che non va bene…come ricoverare uno stallo anomalo….perché da uno stallo normale veniva fuori benissimo… il Baltimore era un aeroplano finissimo…guai a dare volantino per raddrizzare…occorreva entrare solo di piede e si tiene dritto di piede sennò casca di ala….***

- *E poi Comandante c'era anche una filosofia diversa di aeroplano….*

- ***Completamente…Il Baltimore era proprio una macchina da guerra….Il settantanove era un aeroplano da record a cui avevano fatto dei buchi nella tela per ritagliare lo spazio delle mitragliatrici… è stato un pessimo bombardiere perché non aveva stabilità, ecc… e poi caricava le bombe dietro il baricentro, per cui risultava instabile longitudinalmente….ne è uscito un ottimo silurante, perché il siluro poi lo hanno messo sotto il baricentrico , e lo hanno bilanciato con un serbatoio dietro…abbiamo messo il "radioaltimetro" quando ormai mancava un mese a perdere la guerra***….(Il Comandante si riferisce all'armistizio dell'8 settembre). **Le missioni del luglio '43….**

- *Erano praticamente suicide?*

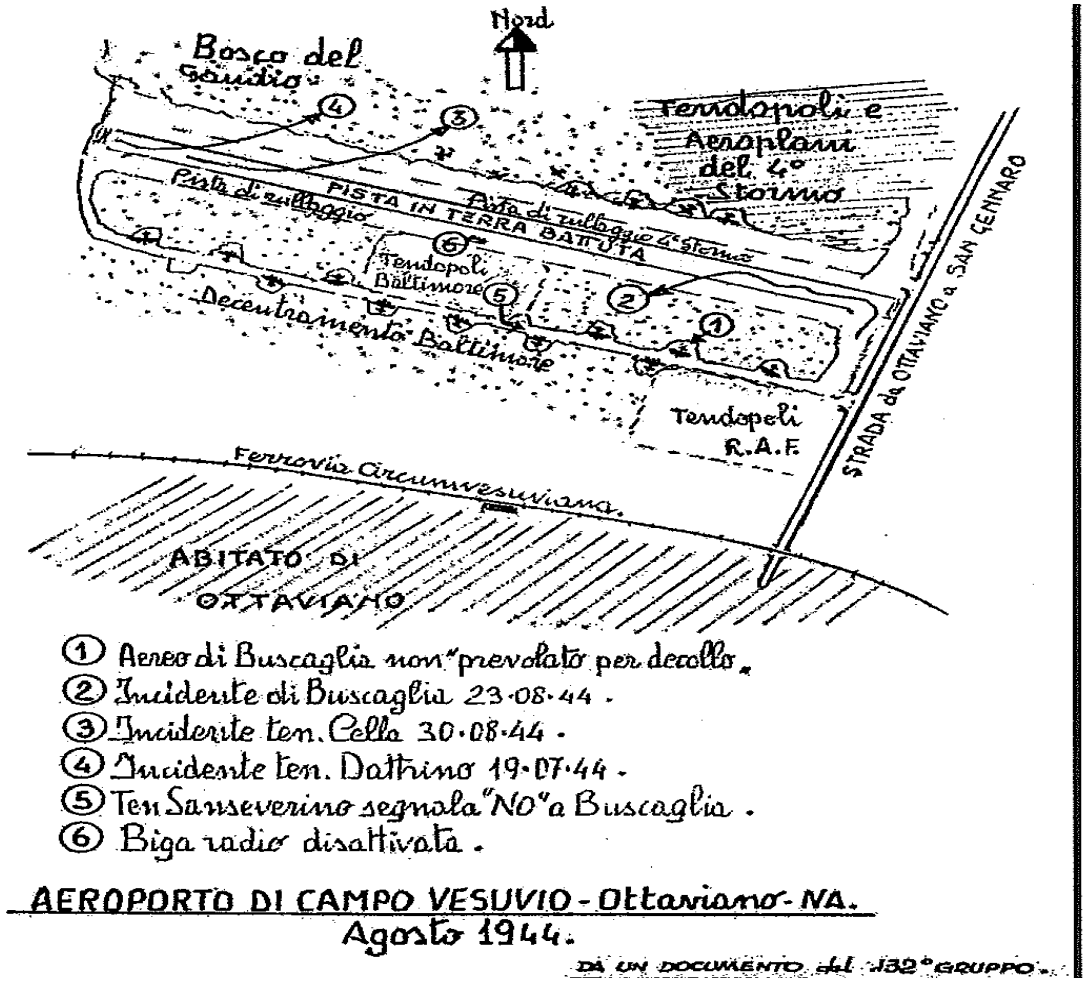
- ***…era considerata per un aerosilurante la sopravvivenza 5 missioni mediamente…***

- *Lei a quale Gruppo apparteneva?*

- ***Il 41° Gruppo Erasi…***

- *Erasi…Che poi è rimasto Comandante di Gruppo anche con i Baltimore….*

- ***Esatto. E' stato poi polverizzato da una cannonata in pieno su Arsa*** (in Istria, vicino Pola, notevole centro carbonifero il 21 febbraio 1945 n.d.A.) ***ed in quella missione io non c'ero…sotto di lui volava Marescalchi, mio comandante di squadriglia che si è preso tutti i rottami addosso, ed è tornato a casa molto "conciato".....Siccome volavamo a "pacchetto" per sganciare a " malloppo" sui ponti, io di solito portavo l'ultimo "pacchetto"....***



Pianta dell'aeroporto di Campo Vesuvio. Sono indicati alcuni punti significativi dell'evento narrato. Il ten. Crespi al momento dell'incidente si trovava nella "Tenda Baltimore". La distanza dal punto dell'impatto è di circa 300metri.

- *Perché Erasi era chiamato "Mr. Bridge"…?*

- ***Mr. Bridge…perché andavamo giù nelle valli ad attaccare i ponti…però il ponte o lo prendi o non lo prendi….purtroppo devi fare un tiro di precisione, il più basso possibile compatibilmente anche col fattore di precisione, perché al disotto di una certa quota si sbaglia di più che al di sopra. C'è una quota ottima per tirare col mirino. Il Baltimore era un aeroplano talmente fatto bene per la guerra, che permetteva di fare anche la "messa in bolla" del mirino…. Lo mettevi stabilizzato così…che non si muoveva di un grado…***

- *Quindi ,come capacità volative , era un bell'aeroplano, volava bene…*

- ***Si, però era un aeroplano di secondo rango…quelli di primo rango li tenevano su nella Manica*** (o sul fronte tedesco n.d.A.). ***Cioè rispetto all'A.20 Havoc o al Mosquito aveva prestazioni inferiori…Gli americani lo hanno costruito in più di 1700 esemplari per gli inglesi, ordinati dalla RAF, prima che***

scoppiasse la guerra, e li hanno consegnati poi a guerra iniziata…Gli inglesi lo hanno usato nel deserto, e faceva parte della "DESERT AIR FORCE . Finito l'impiego nel deserto, non sapevano che farsene e ne hanno regalato una parte agli italiani…Così come fecero con lo Spifire V,…loro avevano in linea ormai lo Spit IX….o come l'Airacobra, con cui si è ammazzato Teresio Martinoli….Piantata di motore in partenza…a Campo Vesuvio, dove eravamo ai lati della pista…questa era la pista…qui c'erano i Baltimore (ricostruisce con le posate sulla tovaglia la disposizione della pista e dei Gruppi di volo***)…e qui c'era il Quarto Stormo…I P.39 Airacobra non avevano filtri anti sabbia ed avevano grossi problemi, perché la polvere di lapillo, che copriva il terreno*** (C'era stata in quel periodo una violenta eruzione del Vesuvio. N.d.A.) ***era magnetica e nessuno se ne era accorto.. ed andava a finire sugli elettrodi delle candele, allora "sputazzate" di motore……il motore aveva 12 cilindri, per cui aveva 24 candele, qualche candela che non andava… "Sputazzate " di motore, ma non si capiva da cosa dipendesse….finché purtroppo per Martinoli furono rovinate un numero eccessivo di candele in decollo, sufficiente a fargli piantare il motore….in decollo aveva appena tirato su…….***

- *Martinoli …mi sembra fosse novarese?*

- ***Si era di Novara…era un asso…. era un vero asso…non si sarebbe mai ammazzato per aeroplano ..o per manovra sbagliata…***

- *Lei era presente quando morì Buscaglia?*

- *Annuisce….**Buscaglia ha voluto decollare in maniera pazza….senza aver fatto il passaggio…".Io sono Comandante di Gruppo, io mi sono preso la Medaglia d'Oro alla Memoria…invece sono vivo…La Medaglia d'Oro me la devo conquistare personalmente tutti i giorni…Io voglio decollare….." Ha detto a Sanseverino, che era Comandante della 19^ Squadriglia…era un signor pilota fin d'allora …poi Capo pilota collaudatore alla FIAT Aviazione…il G.91,…il Fiat G.82…gli F.104..ne ha collaudati 115 o 120 prima di lasciare…Il buon Vittorio, con cui sono tuttora in contatto, ha cercato di dissuaderlo…alla fine gli ha preparato un velivolo con poca benzina….ben prevolato…" Adesso provo con un rullaggio…se va bene decollo … ecc…" è entrato in pista…ha dato manetta….. l'aeroplano ha cominciato a prendergli la mano…..e lui abituato al settantanove, che invece chiudeva i motori spingendo……***

- *Manetta in avanti, come tutti gli italiani….*

- ***Solo gli italiani… perché i francesi avevano già convertito le manette all'inglese…..ha aperto i 3600 cavalli dell'aeroplano quasi vuoto…vroooomm…negli alberi…avevamo la pista ricavata in mezzo ad un bosco…per cui al lato della pista volabile, c'erano due strisce per rullare gli aeroplani in contro pista sulla terra battuta. Bastava andare fuori di 35/40 metri che si sbatteva negli alberi……Buscaglia si è infilato negli alberi…lui era su in braghe corte, sandali e maglietta canottiera, non aveva né tuta , né casco, né attaccato la radio…niente….ha sfondato con la testa il tettuccio…l'aeroplano si è piantato in piedi così*** …(mima la posizione verticale del velivolo)……***ed è rotolato davanti all'aeroplano…io allora ero un ragazzotto… ero un ottocento metrista, e correvo moltissimo….Vrooomm…ho sentito prima l'urlo dei motori…eravamo a mensa…nella mensa , per via del caldo, avevamo alzato tutti i lembi della tenda, per cui si vedeva la pista a cui eravamo vicini……sono montato in piedi, sono uscito fuori e mi sono messo a correre verso il polverone ed il fumo….siccome correvo fortissimo, sono stato il primo ad arrivare vicino , e c'era Buscaglia ginocchioni, 20 metri davanti al muso dell'aeroplano, che mi guardava…sono arrivato sotto, ho cercato di prenderlo…e chi lo prendeva un omone come Buscaglia…è arrivato dietro di me il l maresciallo Omodeo Salè….Dai…Dai….l'abbiam preso per le spalle…e chi lo sollevava….lo abbiamo portato una ventina di metri avanti……Il Baltimore aveva questo di bello….se non staccavi i contatti…..*** illegibile (mi parlò di un "auto cut-off "delle pompe carburante in caso di crash per limitare il pericolo di incendio) ***….però il fuoco prendeva piede lentamente, non come nei film…non esplodeva come una bomba…prendeva fuoco lentamente e poi si ingrandiva……il fuoco stava venendo avanti, e lo abbiamo portato avanti un'altra quindicina di metri, perché il fuoco dietro stava avanzando….NON ERA USTIONATO…aveva questo colore qua*** (mostra un tovagliolo bianco)**…**

- *Era cosciente?*

- ***Altrochè "……naturalmente un paio di minuti dopo arrivò l'ambulanza…perché avevamo già smesso…lui aveva voluto decollare che avevamo fatto la chiusura dei voli e della pista…immagina che tutto il personale era andato via, perché si andava a cena…..allora lo hanno messo su una barella, lo hanno caricato sopra…sull'ambulanza è saltato su Erasi e Graziani,… Graziani come amico personale, ed il medico, il tenente Maimone……Maimone era il medico di Stormo….io che ero lì l'ho visto caricare sull'ambulanza , che era una FIAT 1100 del tempo della guerra…ho beccato la porta,***

l'ho tenuta ferma un momento…" Maimo'…Maimo'…ce la farà?"*…..*illeggibile (mi parlò di un parere negativo del medico)*…..**lo hanno portato all' ospedale……***

- *A Santa Maria Capua Vetere?*
- ***No lo hanno portato all'Ospedale Centrale di Napoli. Gli hanno fatto subito una iniezione di morfina…..***
- *Quindi non era ustionato?*
- ***NON ERA USTIONATO! Aveva chissà quali fratture interne…..***
- *…Aveva preso una "botta di G"……*
- ***Uno che, diciamo, poco poco a 190 Km/h viene proiettato attraverso il tettuccio fuori dall'aeroplano doveva essere rotto…in ospedale lo hanno messo là…."….signor Comandante…stia tranquillo…adesso vedrà…"……" NO….No…io lo so…" c'erano Erasi e Graziani…." No, No, io lo so che sto per morire.. e voi continuate il servizio di guerra per l'onore della nostra Italia…..e poi andate a Novara dalla mia mamma e ditele che sono morto da buon figliolo e buon cristiano….toglietevi dai piedi e mandatemi un prete…" allora è arrivato subito il cappellano, che gli ha dato l'estrema unzione……poi non si è svegliato più….e la mattina è morto……***
- *Grazie Comandante…la lascio al suo pranzo….*
- ***Questa è la storia vera….***
- *Bella…molto bella*
- ***..Poi di racconti fantasiosi su Buscaglia ce ne sono tanti….anche quello che voleva venire al Nord…sono palle….Buscaglia ha preso il Comando del Gruppo.." Io sono il Comandante…Ho il dovere di riguadagnarmi la mia Medaglia d'Oro.." Un uomo ligio al dovere…questa – diciamo – infrazione …perché il colonnello Roveda aveva detto "…No,No.. se ne parla domani…non è il caso che decolli..". Sanseverino è andato a riferirgli NO, e lui è partito lo stesso…L'ha fatto per senso del dovere….Non era lo sbruffone…tipo poi Faggioni, molto bravo, ma Faggioni era il Cirano di Bergerac……..***
- *Comandante la lascio mangiare….proseguiamo dopo…buon pranzo….*

Nel frattempo le portate si erano accumulate, e non volendo abusare della cortesia del generale Crespi, mi congedai, ripromettendomi di continuare dopo. Soprattutto mi aveva colpito il paragone fra Faggioni e Cirano.. Avrei voluto approfondirlo in quanto Cirano è un bellissimo personaggio, fantasioso, coraggioso, nobile nel portamento…un po' sprovveduto con l'amore …. Come spesso accade durante i raduni di commilitoni lo persi di vista…."pazienza continueremo al prossimo raduno…".
Invece " Fiorellino" non partecipò più. Le sue condizioni di salute glielo impedirono, e di lì a poco ci lasciò.

Anch'egli riposa fra i piloti del "Gobbo"……

A me resta il rammarico di non avergli carpito altri ricordi……

Fine

Bibliografia

- Aichner Martino……Il Gruppo Buscaglia.
- Alegi Gregory……Velivoli Italiani.
-

- Alegi Gregory……..Un anno col Raggruppamento Caccia 1944-45.Ricordi di un Ufficiale di collegamento inglese.
- Bertolaso Giorgio……Ricordi di un vecchio aviatore.
- Bonvicini Guido…… ..Carlo Faggioni e gli aerosiluranti italiani.
- Brotzu E.-Caso M.-Cosolo G. …….Bombardieri Italiani vol.6 e vol.9
- Francesco Fortunato……Campo Vesuvio e Stormo Baltimore, dove nasce l'Aeronautica Italiana pubblicato sul sito www.fremmauno.com
- Giuffrida Orazio……Buscaglia e gli aerosiluranti italiani
- Graziani Giulio Cesare……Con bombe e siluri fra le cannonate.
- Lazzati Giulio……Ali nella tragedia.
- Mattesini Francesco……I successi degli aerosiluranti italiani. Bollettino d'archivio U.S.M.M. anno XVI.
- Molteni Mirko……L'Aviazione Italiana.
- Mondey David……American Aircraft of WWII.
- Pagliano Franco……Aviatori Italiani 1940-1945.
- Sanseverino Vittorio……Le nuvole sotto.
- Sgarlato Nico-Aiatollo Luciana…Buscaglia , L'asso degli Aerosiluranti dalla rivista "Aerei nella storia" n°58.
- Unia Carlo……Storia degli aerosiluranti italiani.
- Viola Giorgio ……La lunga missione dell'S.79 del sottotenente Ramiro Angelucci dalla rivista "Aerei nella storia" n° 53.

Il distintivo della 278^ Squadriglia, che seppe cogliere, nei primi mesi di guerra , (siluramento degli incrociatori Kent, Liverpool e Glasgow) significativi successi. L'esiguo numero dell'organico li fece autodefinire – con orgoglio – " I 4 gatti ".