

132° Gruppo: Nord e Sud dopo l'8 Settembre 1943

A proposito delle vicende che videro coinvolti gli uomini del 132° Gruppo siluranti dopo l'8 Settembre 1943, riportiamo gli ultimi due capitoli del **volume Francobaldo Chiocci - Gli Affondatori del Cielo - Ed. Il Borghese - Roma 1972 - pagg.181-214**

CAPITOLO NONO: I CORSARI VANNO AL NORD

L'8 SETTEMBRE fu, oltre che un dramma militare, un trauma psicologico, soprattutto per gli aerosiluratori. I gregari, nella maggior parte dei casi, si comportavano come i capi. La lunga dimestichezza con il pericolo, centinaia di azioni condotte in condizioni materiali impossibili ma con uno spirito che sempre aveva sopravanzato ogni difficoltà, quasi con un furore di casta che elevava ad onore di blasoni la semplice appartenenza ad una specialità che tanti e altisonanti, dannunziani appellativi si era meritata (quei soldati venivano chiamati « Aquile del Mediterraneo », « Torpedini alate », « Arditi del cielo », « Cavalieri dell'orizzonte »...) avevano creato, tra gli aerosiluratori, una solidarietà ed un affiatamento che scavalcavano i tradizionali gradi dell'organizzazione militare, dell'impiego combinato, delle stesse necessità di guerra: erano, e si sentivano, combattenti aristocratici, capitani di ventura impegnati a condurre nello stile più onorevole la battaglia che avevano ingaggiato, indipendentemente dagli sbagli degli Stati Maggiori, dallo sfortunato evolversi del conflitto, dall'esito catastrofico ormai prevedibile.

Lievitava, nel temperamento di molti, lo spirito cavalleresco degli antichi guerrieri, per i quali il comportamento di ognuno non valeva in riferimento al comportamento degli altri, ma autonomamente: ognuno doveva combattere come *sapeva* combattere perché ormai una mortale partita era stata ingaggiata e sottrarsi sarebbe stato non tanto un tradimento quanto una vile concessione alla ragion pratica, cioè un comportamento assolutamente estraneo al carattere ardente di una partecipazione personale che era stata decisa in partenza con l'esatta cognizione dei rischi che comportava. Ma ci sono avvenimenti storici che finiscono inevitabilmente per coinvolgere le autonome determinazioni dei singoli: uno di questi avvenimenti fu la resa incondizionata dell'8 settembre.

Fu il più doloroso ed anche il più impreveduto degli avvenimenti perché quei capitani di ventura, non tanto in virtù di un proposito eroico quanto in conseguenza del « mestiere » che si erano scelti, avevano preventivato soltanto un tipo di resa: la morte per mare in attacco dal cielo. Ormai la guerra si era connaturata al loro carattere e poteva finire in uno schianto, con una scarica di *pom-poms*. con un motore « piantato », con un ammaraggio non riuscito; poteva finire in un lampo, in una esplosione, in un precipizio a vite, con una coda di fumo nero, le ali spezzate e i serbatoi in fiamme; poteva finire, come era finita per molti, anche per gli assi invincibili, nel previsto appuntamento della sorte: non poteva finire, invece, ad un tavolo di plenipotenziari, con una firma di resa. Non poteva finire, soprattutto, con quella firma di resa.

Una delle coincidenze che, in quei giorni di umiliazioni, più addolorò e indignò gli

aviatori fu la fine del leggendario maggiore pilota Giuseppe Cenni, popolarissimo anche tra gli aerosiluratori perché era anch'egli, come tuffatore, cioè come pilota di *Stukas* o *Picchiatelli*, un affondatore del cielo. Nella « battaglia d'agosto », con gli *Fu 87*, aveva aggiunto altri allori alla fama che già si era meritatamente, insieme con molte medaglie, conquistata. Giovanissimo, era stato il fiabesco « tenente Stella » della guerra di Spagna, l'aviatore di cui, con le vicende guerriere del « Tercio », parlavano ancora gli album per ragazzi editi dal settimanale dell'Azione Cattolica *Il Vittorioso*. Giuseppe Cenni, la medaglia d'oro Giuseppe Cenni, l'allegro, spavaldo, burlesco *ragassuolo* di Parma, così fragile e romantico a vedersi, era precipitato sull'Aspromonte nell'ultimo disperato tentativo di contrastare l'avanzata degli alleati sul suolo italiano, al comando del 50 Stormo Tuffatori, abbattuto da un nugolo di *Spitfires* mentre stava rientrando da un'ennesima incursione in mare coronata da successo. Era morto il 4 settembre 1943.



Giuseppe Cenni

Il giorno avanti, a Cassibile, era stata già firmata la resa. Era morto combattendo contro un nemico che non era più nemico da un giorno, e che anzi, di lì a qualche altro giorno, sarebbe addirittura diventato alleato. La morte, per gli aviatori, non era più un dramma da lungo tempo. Era un accidente che capitava sovente, che doveva capitare. Quella morte, invece, improvvisamente diventava dramma. Era il dramma dell'inglorioso interregno d'armi in cui cronologicamente si inquadra. Nella fine del giovane eroe parmense si rifletteva l'ingrato destino di tanti altri, di tutti gli altri: di quelli che erano morti e di quelli che si preparavano a morire, al Sud e al Nord.

L'armistizio, quell'armistizio, fu per tutti uno *choc*. Quel giorno, quando la notizia della resa finalmente si seppe, nessuno però pensò di squagliarsela, di *defilarsi*, di alzare bandiera bianca.

Ogni aerosiluratore fece la sua scelta, nel dramma di una alternativa in ogni caso dolorosa: obbedire al giuramento al Re e al governo legittimo e schierarsi con i nemici di tante battaglie, oppure disobbedire e continuare a combattere insieme con gli alleati delle stesse battaglie.

Il virus politico non aveva mai serpeggiato tra gli aerosiluratori. Nessuno di loro, ad eccezione di Ettore Muti, che per altro nella pineta di Fregene aveva già scontato con una morte ingrata lo scotto della sua seconda vocazione, si era impegnato nella politica attiva: nessuno era fascista nel senso attivistico e nemmeno politico della parola, ma tutti erano soldati, soldati veri, che combattevano non per un simbolo di partito, bensì per una bandiera. Erano, si sentivano italiani, con il pieno, leale e incondizionato trasporto che in quei tempi ormai così lontani comportava l'orgoglio di sentirsi tali. La loro scelta, quindi, fu ancora più drammatica.

Molti, seguendo il loro istinto, che era stato sempre un istinto di ribellione, andarono al Nord. Ma anche chi andò al Sud portò con sé lo stesso stile di rivolta. Uno di questi ultimi fu, ad esempio, la medaglia d'oro Di Bella. Nel momento stesso in cui fece valigia per andare a combattere con Badoglio, si annodò al collo della camicia una cravatta nera in segno di lutto e scrisse, pensando ai compagni caduti: « *Beati voi che siete già nel regno dei cieli, così non sarete costretti, come noi, che al pari vostro seguimmo fedelmente la Patria e che fummo, per volere divino, risparmiati, a vedere il sacro suolo italiano calpestato da piedi stranieri. Quanto sarà doloroso per noi, che, insieme a Voi, abbiamo combattuto per la grandezza della nostra Patria senza mai curarci degli uomini che la governavano, quando tra poche ore vedremo ammainato il nostro bel tricolore, quello stesso per il quale abbiamo sacrificato gli anni più belli della nostra giovinezza pur di vederlo garrire sempre più alto, ed al suo posto vedere sventolare la bandiera di quel vincitore poco cavalleresco che ha voluto umiliarci sino all'inverosimile, imponendoci una resa senza condizioni. Vi giuro, o cari eroi, che sin quando l'onore della nostra Patria e della nostra bandiera non saranno riscattati, porterò, in segno di lutto, la cravatta nera. Addio, cari compagni di questa disgraziata guerra, e perdonate, come noi miseri mortali perdoniamo, quegli stolti nostri fratelli che ci hanno traditi*». (F.A. Di Bella, *Un aviatore racconta le sue battaglie*.)

Questa, ai nostri gelidi e demitizzati giorni, è considerata retorica. (Strano destino della nostra epoca, che si attribuisce grandi etichette ideali che poi non rispetta: tutti proclamano che, l'attuale, è l'era del nuovo umanesimo; eppure è l'era che irride a parole come queste, di un uomo di fronte al suo dramma, che era anche il dramma di altri uomini: uomini che sacrificarono tutto ed ebbero in premio l'ingratitude e l'incomprensione. Strana stagione umana, quella che non rispetta nemmeno il supremo e irrimediabile atto umano: la morte! Per questo si uccise, dopo essere scampato a cento battaglie sottomarine e dopo aver obbedito all'ordine di resa, il leggendario marinaio comandante del *Tassoli* Carlo Fecia di Cossato. Scrisse alla madre, da Napoli, il 21 agosto 1944, che la sua fine, decisa con una lucidissima disperazione, era «*la rivolta contro la bassezza dell'ora*». E il suo, ufficialmente, fu considerato il suicidio di un pazzo.)

Fortunatamente il tempo depura le scorie che ne intorbidano i più oscuri momenti. E molti possono tornare a leggere nelle ingenuità ed enfatiche parole di un soldato umiliato qualcosa di più di un empito retorico: ed è a costoro, vogliamo sperare soprattutto a questi giovani, che raccontiamo il seguito dell'avventura di tanti aviatori disinteressati, accomunandoli al di là delle barricate dietro le quali si schierarono dopo l'8 settembre 1943.

Tutti vollero tornare a combattere, obbedendo ciascuno agli imperativi morali che vennero proposti alla propria coscienza nel momento dell'alternativa.

Al Nord, l'iniziativa di ricostituire il Gruppo Aerosiluranti fu presa da due assi della specialità: Arduino Buri e Carlo Faggioni. Uno pagò con la radiazione dai ruoli la sua scelta, l'altro con la morte nel mare di Anzio.

Di Buri sappiamo già molto. Era il luogotenente di Seidl, il superstite del 36^o Stormo, l'aviatore al quale era stato attribuito il siluramento della *Nelson*, cioè l'azione più gloriosa. L'altro era il luogotenente del favoloso Buscaglia: aveva già cinque medaglie d'argento e una proposta di medaglia d'oro, il grado di capitano a ventisette anni e una grande fama di abilità e di romanticismo.

L'8 settembre lo sorprese in licenza. Non restò a casa. Rientrò subito alla base e, alla guida degli aerei superstiti del « Gruppo Buscaglia », si trasferì a Pisa e

scelse la vicina Firenze per riorganizzare la specialità ed inquadrarla nella *RSI*. Altri aerei erano nella primitiva base di Gorizia, con la 2^a squadriglia al comando di un giovane ufficiale, il tenente Irnerio Bertuzzi, un aviatore al quale il caso riserverà, nel dopoguerra una sorte singolare. Morirà, in una notte di nebbia lombarda, pilotando il bireattore personale dell'ingegnere Enrico Mattei, presidente dell'*ENI*, ex comandante partigiano, cioè ex nemico del « repubblicano » Bertuzzi.

La 2a squadriglia del tenente Bertuzzi, per ordine diretto di Mussolini, tornò al fronte, nella testa di ponte alleata di Anzio, l'11 marzo 1944, trasferendosi appositamente da Gorizia. Il comando strategico era in mano a Faggioni. Le prime azioni furono condotte con l'antico impeto e portarono all'affondamento di trentamila tonnellate di naviglio. Tre equipaggi non tornarono alla base: quelli del tenente Teta, del tenente Galante e del tenente Baldarotti, tre aviatori delle giovani leve. Il mancato rientro del tenente Baldarotti ebbe, alla base, una eco dolorosa anche in un inconsueto frequentatore del campo: un cane bastardo. Si chiamava *Full* ed era la *mascotte* del maresciallo Capanna, secondo pilota del tenente Baldarotti. Per una settimana, a tutte le ore, ad ogni atterraggio, *Full* era accorso abbaiando sulla pista per vedere se qualche aereo gli avesse restituito finalmente il padrone. Ad ogni delusione, se ne era tornato guando nella sua tana, tra l'*hangar* e l'alloggiamento ufficiali. Per una settimana non toccò cibo e, all'ennesimo atterraggio senza il maresciallo Capanna, all'ennesima delusione, morì di crepacuore. *Full* fu sepolto ai bordi del campo, in quella tomba onorata che invece non ebbe il suo padrone, disperso in mare per una causa persa e, come tale, considerata sbagliata.

Il mese successivo fu tragico. Il 6 aprile, tredici S. 79 del Gruppo Aerosiluranti al comando di Faggioni vennero sorpresi in un agguato mentre si trasferivano in volo da Lo-nate a Sant'Egidio, presso Perugia. Qualcuno aveva tradito, avvisando il nemico. Una pattuglia di sette *Tunderbolths* attese al varco sul cielo di Montevarehi quei tredici lenti aerei appesantiti dal carico di siluri, di benzina, di specialisti e fece strage: cinque « gobbi » vennero abbattuti in fiamme e tutti gli equipaggi, tranne quello del tenente Penna che riuscì a tentare un atterraggio di fortuna in cima ad una collina, perirono. Tra quei ventinove morti, c'era anche il capitano Albini il quale, pur essendo più anziano di Faggioni, aveva chiesto di mettersi alle sue dipendenze pur di poter tornare a combattere con un aeroplano qualsiasi: morì senza gloria, per il gusto di continuare a volare. Non fece nemmeno in tempo a vedere che i compagni stavano parzialmente vendicandolo abbattendo, in un duello di disperata ed improvvisata emergenza, due apparecchi nemici.

Tempo tre giorni, gli aerosiluranti del « Gruppo Buscaglia » (ancora si chiamava così perché gli aviatori del nord non avevano saputo che l'asso, liberato dalla prigionia, combatteva al sud) decisero di prendersi la rivincita: comandanti in testa, si sarebbero avventati contro le navi americane nella rada di Anzio. La vendetta costò però cara: due unità nemiche vennero centrate dai siluri, ma dei quattro S. 79 tornò alla base solo quello del tenente Bertuzzi. Non ritornò il comandante Faggioni, abbattuto mentre stava per sganciare contro un incrociatore; non tornò il tenente Valerio, il più jellato di tutti perché, scampato al fuoco nemico, fu travolto da una tempesta scoppiata improvvisamente sulla via del ritorno; non tornò il giovane tenente Ottone Sponza.

Faggioni poté avere finalmente quella medaglia d'oro per la quale prima dell'8 settembre era stato proposto, ma l'ottenne alla memoria e, per di più, da un « Governo illegittimo »: era un ribelle, e quel nastro azzurro « non contava ».

Alla base si rimpianse, oltre alla sua, anche la fine del tenente di complemento Sponza. Nessuno sapeva che, invece, non era morto.

Ottone Sponza era un giovane triestino spavaldo, allegro, spaccatutto. Aveva un passato avventurosissimo, e non soltanto perché, come aerosiluratore, era stato secondo di Faggioni nella incursione a Gibilterra. Era anche un evaso: «*un avanzo di partigiani*», come lo chiamavano i commilitoni. Sorpreso infatti dall'8 settembre a Littoria, all'indomani si era levato in volo alla volta della Sardegna ma era stato costretto ad ammarare per noie ai motori presso le Bocche di Bonifacio. Aveva ventidue anni e una voglia matta di continuare a combattere. La Corsica era la terraferma più vicina. Vi sbarcò dopo una robusta nuotata e, qui giunto, si unì ad altri soldati italiani che avevano deciso di non arrendersi.

Si avventurò nell'isola alla ricerca di « qualcosa » con cui poter tornare in continente, ma fu fatto prigioniero da partigiani gollisti dai quali, però, trascorsi alcuni giorni, riuscì a fuggire. Rientrato in patria, raggiunse, nemmeno a dirlo, Faggioni e con lui prese parte alle prime azioni di guerra aerea della *RSI*.

Quel 9 aprile 1944 volle ripartire ancora una volta, nonostante fosse rientrato qualche giorno prima da un volo drammatico, con un'ala spezzata e un motore senza eliche. Si mise in coda a Faggioni e con lui fu abbattuto. Ma mentre al campo ne piangevano la scomparsa, Sponza si trovava invece a bordo del canottino giallo di salvataggio del suo S. 79 costretto ad ammarare con la fusoliera squarciata da una cannonata. Era al suo secondo naufragio, e se la sarebbe cavata di nuovo. Per la seconda volta fu fatto prigioniero, ma questa volta a bordo dell'unità americana che aveva tentato di silurare: un cacciatorpediniere.

Qui accadde un fatto singolarissimo. Sottoposto ad interrogatorio, il tenentino della *RSI*, essendosi rifiutato di parlare, fu preso in consegna in separata sede da un sergente dei *marines*, dietro assicurazioni che egli sarebbe stato capace di sciogliergli la lingua usando le cattive, visto che le buone non erano servite a nulla. Senonché aveva fatto male i suoi conti: quando i superiori del manesco sergente supposero, dal pandemonio che avevano ascoltato origliando dietro la porta, che ormai il tenentino era stato «lavorato» a dovere, irrupero nel quadrato ed effettivamente si accorsero che l'interrogatorio si era risolto in un K.O., ma al tappeto, la lingua penzoloni, semisvenuto, era finito il sergente. Gli americani hanno troppo senso sportivo per non apprezzare un'impresa del genere, e così si limitarono ad impacchettare quel prigioniero pieno di muscoli e di riserbo e ad inviarlo in un campo di concentramento del Nord-Africa. Qui, il « repubblicano » ricominciò la sua carriera di evaso: tentò più volte di fuggire sino a quando, stufi di sottoporlo ad una vigilanza speciale, gli americani non si decisero a mettere tra lui e il fronte l'Oceano e lo mandarono negli Stati Uniti. Fu destinato nel «Criminal Camp» ad Hereford, nel Texas, insieme con tutto il suo equipaggio: Gigi Giulini, Guido Facchin, Gabriello Aghito e Paolo Traditi. Ma fuggì per due volte anche da laggiù. Venne riacchiuffato definitivamente, dopo mille chilometri di marcia condotte in condizioni impossibili, alla frontiera del Messico, mentre, stremato di forze, chiedeva asilo ad un «benzinario». Soltanto nel 1946 poté tornare in Italia, ma ormai la causa degli americani era la causa degli italiani. E fu libero. Per vendicare anche la morte (vera) di Faggioni e la morte (presunta) di Sponza, oltre che per lavare definitivamente l'onta dell'agguato su Montevarchi, gli aerosiluratori della *RSI* dovettero attendere il giugno 1944, quando, al comando di un veterano, il capitano Marino Marini, fu violato anche dai « repubblicani » il cielo della munitissima Gibilterra. Prima di descrivere l'azione, sarà opportuno descrivere il comandante.

Il capitano Marino Marini andò al nord per convinzione ideale, ma anche per un motivo del tutto personale. Non sarebbe stato capace di combattere contro i marinai tede. schi. Un patto di sangue lo univa indissolubilmente da più di due anni, esattamente dalla metà di febbraio 1942, al leggendario von Tiesenhausen, il sommergibilista comandante dell'*U-331* affondatore della corazzata *Bahrarn*, una delle navi che, per gli aerosiluratori, rappresentava una specie di miraggio. Il 13 ottobre 1941, esattamente un mese prima che venisse affondata dal sommergibile tedesco che operava nel Mediterraneo, la superba unità era stata attaccata mentre rientrava ad Alessandria insieme con la *Queen Elizabeth*, con tre incrociatori e dieci cacciatorpediniere. Dalla base di Rodi, dopo l'avvistamento, erano partiti in volo gli S. 79 di Faggioni, Graziani e Cimicchi. Naturalmente, scelsero le due prede principali: Graziani la *Queen*, Faggioni la *Bahram*. Ma le due corazzate navigavano così vicine che Graziani e Faggioni, per non collidere in volo durante la rotta di scampo, erano stati costretti prima a mettersi paralleli alle navi, e quindi ad esporsi al maggior rischio di essere colpiti, e poi a virare e ad entrare a cuneo tra le due unità. L'aereo di Graziani, colpito da una cannonata all'ala destra e costretto ad una manovra di emergenza (spento un motore, procedeva soltanto con gli altri due per bilanciare lo squilibrio di quella propaggine che stava per staccarsi da un momento all'altro), sfiorò addirittura con l'ala sinistra le torri della *Bahram* mentre la *Queen*, colpita da Faggioni, si avvolgeva in una nube di fumo nero. Anche il carrello dell'aereo di Graziani era inutilizzabile, cosicché, con questa complicazione aggiunta alle altre, l'aereo atterrò quasi ruzzolando sul campo di Rodi.



La foto della Bahram presa dall'osservatore dell'aereo di Graziani

Ma una grande soddisfazione attendeva il tenente Giulio Cesare Graziani. Quando il fotografo di bordo Tommaso Di Paolo si recò in camera oscura per sviluppare le immagini scattate nell'inferno della battaglia, s'accorse che il « rullino » conteneva una foto eccezionale: vi si vedeva la *Bahram* in tutti i suoi dettagli, da distanza ravvicinatissima; erano riconoscibili anche i marinai inglesi

che, terrorizzati al passaggio dell'aereo a così bassa quota, lasciavano i pezzi e fuggivano. Quella non era una foto, era un documento, un attestato di audacia. L'ammiraglio Campioni, comandante delle basi del Dodecanneso, quando la ricevette sul suo tavolo, vi annotò a penna, con molta commozione, uno dei motti degli aerosiluratori: « *Getta l'anima oltre l'ostacolo e vai a riprenderla* ». La foto era la dimostrazione che, quel motto, non era uno *slogan* retorico. Poi prese il telefono e chiamò il tenente Graziani, per congratularsi con lui: « *Figlio mio* », gli disse, « *puoi esser veramente orgoglioso del tuo ardimento, ma per la fortuna che ti ha assistito porta subito una candela alla Madonna di Loreto!* »

La *Bahram*, dicevamo, fu affondata un mese dopo dall'*U-boot* di von Tiesenhausen e costui, dicevamo pure, era il fratello di guerra del capitano Marino Marini, che per tale ragione non volle andare al sud (come invece, ad esempio, fece Graziani, che non aveva « obblighi » analoghi anche se era nipote del maresciallo comandante delle Forze Armate della *RSI*). Era successo che il 15 febbraio 1942, nello stesso aeroporto di Rodi, a Gadurrà, i fotografi Mantovani e De Gregorio della 281' Squadriglia avevano sviluppato con ben diverso stato d'animo un altro negativo da alcuni « scatti » eseguiti durante l'attacco ad un convoglio che aveva fruttato l'affondamento dei piroscafi *Clan Chattan* e *Rowallan Castle* e il danneggiamento del *Clan Campbehl*, in quel momento dirottato verso Tobruk. Il primo aviere Mantovani si trovava a bordo dell'aereo del tenente Meyer, quando vide precipitare, abbattuto da tre *Curtiss P. 40*, l'*S-79* di Marini. Era sicuro di averne fotografato il tragico impatto con l'acqua. Voleva vederlo per l'ultima volta, quel trimotore sfortunato a bordo del quale si trovava anche il collega fotografo Ugo Vascellari, suo amico per la pelle. La foto confermò che per il capitano, per il fotografo e per gli altri non c'era più niente da fare: l'aereo si era infilato in acqua dopo essere stato colpito, in un vano tentativo di ammaraggio.

Invece, siccome c'era un dio estremamente generoso e capriccioso che proteggeva gli aerosiluratori divertendosi a salvarli proprio nelle imprese in cui venivano piantati come caduti, Marino Marini e Ugo Vascellari non erano morti, ma galleggiavano sul solito battellino giallo in mezzo al mare. Il pilota era riuscito insperatamente a tenere con il muso alto l'*S. 79* che piastrellava sull'acqua e tutto l'equipaggio, ad eccezione del marconista Colucci, era riuscito a venire fuori. La notte gelida, poi, era scesa troppo presto. Laceri, feriti, senza viveri, semicongelati, i quattro naufraghi avevano un unico divago, che serviva anche al doppio scopo di un riscaldamento d'emergenza e di un pompaggio ininterrotto al canotto dissestato e semifloscio. In quella comitiva, l'unico che non aveva perso il buon umore era il sergente Angelini. Ad un tratto, nella notte, si era avvertito il rombo di un motore, lontano e misterioso. I quattro avevano teso le orecchie ma la curiosità dell'ascolto, lo spasimo dell'attesa e quella notte gelida erano state rotte, improvvisamente, da una fragorosa risata. Il sergente Angelini aveva esclamato: « *Sarà forse il treno di Marsa Matruk che si è fermato per no* »

Quella battuta portò bene. Il motore non era quello del treno, ma del sottomarino di von Tiesenhausen, il più noto dei sommergibilisti tedeschi, appunto perché aveva affondato il miraggio degli aerosiluratori, la *Bahram*. Il marinaio tedesco, che si era posto in agguato per finire le navi colpite dagli aerei italiani, si era dovuto accontentare, quella volta, di raccogliere in mare aviatori amici: aveva seguito al periscopio la loro odissea e li aveva cercati per mare, sino a notte fonda. Ma le disavventure non erano finite. Il sommergibile, raccolti i naufraghi, si incagliò con i suoi occasionali ospiti in un basso fondale e ci fu un momento in cui, pensando di dover dare l'ordine all'equipaggio di abbandonare il

sommergibile, il comandante dell'U. 331 meditò di tirarsi una revolverata alla tempia e di finire da suicida la sua brillante carriera di affondatore. Ecco dalla viva voce del comandante Tiesenhausen, il racconto di quell'avventuroso incontro: «*Potevano essere le ore 16 quando assistetti dal mio battello all'audacissimo attacco degli aerosiluratori italiani contro il convoglio inglese che io seguivo da lontano in attesa di fare un buon colpo. Ho visto nitidamente due alte colonne d'acqua e di fumo, il che mi con fermò con vivo piacere che i bersagli erano stati centrati. Emersi in tempo per salutare gli aerei italiani che ritornavano dalla vittoriosa impresa, ma l'aviazione, che tentava di pro-leggere i resti del convoglio rapidamente sbandatosi, ci obbligò a riprendere nuovamente l'inseguimento in immersione. Quando tornammo in superficie era già notte. Con i motori a tutta forza correvamo alle calcagna del nemico allorché dalla torretta scorgo in lontananza una tenue luce bassa sull'acqua...* ». L'episodio fu raccontato da Ugo Vascellari a Franco Pagliano, che lo raccolse nel suo libro *Aviatori Italiani* (Longanesi). Alla fine, fortunatamente, il sommergibile, dopo l'ultimo disperato « *indietro tutta* » ordinato da von Tiesenhausen, si disincagliò.

Marino Marini non dimenticò che il valoroso comandante tedesco, per salvarlo, rischiò persino una morte inutile da suicida e andò al nord; anzi restò al nord, perché l'armistizio lo sorprese in licenza nell'Italia Settentrionale.

Il suo ingresso nell'Aeronautica della *RSI* fu burrascoso perché, invischiato in una rettifica chiesta ad un giornale che lo aveva inventato come protagonista di avventure lusinghiere ma false, pensò in un primo momento di lasciar perdere tutto. Ma la notizia della morte di Faggioni lo sconvolse, e il giorno dopo volle tornare a combattere. Finché poté, cioè finché c'erano aerei, si batté sul mare, partecipando a tutte le azioni più rischiose. Quando gli ultimi 5. 79 vennero abbattuti, appiedato combatté a terra e fu fatto prigioniero dalle formazioni partigiane di Moscatelli. Il suo passato, in quella occasione, lo salvò: Moscatelli rispettò la vita di quel soldato di grande fama e di grande coraggio che si era anche rifiutato di fornirgli spiegazioni sul perché della sua adesione alla *RSI*. Qualche giorno dopo, anzi, gli restituiva la libertà proponendo alla *GNR* uno scambio, che fu subito accettato, con alcuni partigiani prigionieri dei fascisti.

Il valoroso affondatore trascorse il resto dei suoi giorni, prima che un male terribile lo stroncasse il 18 settembre 1959, alle dipendenze del conte Marzotto, come rappresentante dei suoi prodotti ed insegnante di volo dei suoi figli. Per vincoli di antica solidarietà e commosso dalla ostinazione con cui quello sfortunato ma orgoglioso combattente si era rifiutato di chiedere la revisione del processo per collaborazionismo che lo aveva radiato dall'Aeronautica, lo raccomandò presso il conte Marzotto un suo ex compagno d'armi, divenuto sarto famoso ed in procinto di diventare anche deputato liberale: l'aerosiluratore marchese Emilio Pucci, antifascista e collega di partito di uno dei figli del conte di Valdagno, l'onorevole Vittorio. Fu Marino Marini a condurre la più importante e clamorosa azione di guerra della *RSI*, come abbiamo accennato, nel giugno 1944, contro Gibilterra, al comando di nove 5. 79 decollati dal campo di Lonate « *per ignota destinazione* ».

Gli equipaggi avevano l'ordine di aprire in volo, ad una certa ora, la busta sigillata con le istruzioni per l'attacco: nel frattempo, dovevano risparmiare al massimo la benzina, procedendo in direzione sud-ovest, sul Mar Tirreno. L'addestramento per questa azione era stato accuratissimo. Tutti i velivoli erano stati alleggeriti dei pesi inutili, mitragliatrici comprese. Per la prima volta, inoltre, poteva essere impiegato il pilota automatico e gli aerei erano stati armati con un

nuovo tipo di siluro, magnetico e a corsa maggiore.

I nove trimotori partirono da Lonate alle 21 del giorno 4 muniti di serbatoi supplementari. Fecero scalo a Istres e soltanto a metà volo i combattenti seppero, dalla lettura dei plichi, che dovevano dirigersi su Gibilterra sorvolando le coste della Spagna neutrale e che, al ritorno, per avere una minima probabilità di rientrare alla base, dovevano spegnere il motore centrale e procedere soltanto con i due laterali. Gibilterra, prima di allora, era stata violata soltanto da Faggioni e da Cimicchi, come abbiamo ricordato: la fortezza britannica a sentinella del Mediterraneo, dopo che gli italo-tedeschi avevano perduto le basi della Sicilia e della Sardegna, era fuori dell'autonomia di volo di eventuali attaccanti.



Bellucci e Marino marin

Il comando inglese, proprio pochi giorni prima, aveva persino revocato l'ordine di oscuramento. Quella dei nove aerei « repubblicani », quindi, oltre tutto, doveva rappresentare, nello spirito delle antiche incursioni, una beffa ancor più temeraria: e una beffa, infatti, principalmente fu, e questa volta senza riserve e senza contro-beffe.

I nove S-79 piombarono su Gibilterra, dopo averla sorvolata, dall'Atlantico. Erano, esattamente, le ore 2,20 del giorno 5. I cacciatorpediniere alla fonda, accortisi dell'attacco, cercarono di annebbiare la notte di plenilunio con nere cortine fumogene e contro quel sipario di caligine, alla cieca, si lanciarono Marino Marini e i suoi gregari. Il primo a tuffarsi fu Bertuzzi. Vennero notate sei vampe di esplosioni e il giorno dopo il bollettino di guerra annunciò che sei navi erano state affondate. In realtà, anche i siluri che fecero centro non provocarono affondamenti, ma soltanto danneggiamenti. Ciò nonostante, quell'azione coraggiosissima, da corsari, ebbe grandi effetti psicologici, tanto più che dei nostri aerei non tornarono alle basi, ma soltanto perché costretti ad atterrare per mancanza di carburante in Spagna, appena due apparecchi.

Nei confronti degli aerosiluranti della RSI i giudizi più lusinghieri furono, ancora una volta, quelli degli inglesi. *"Dopo il 25 aprile"* - scrive una pubblicazione specializzata in rievocazioni di guerra (*Appendice n. 29 a Sette anni di guerra, fotostoria del secondo conflitto mondiale diretta da Pietro Caporilli*) - *" in un interrogatorio cui fu sottoposto l'aspirante Bellucci, gli inglesi ebbero a dichiarare che gli attacchi degli aerosiluranti repubblicani avevano fatto rallentare per un mese il flusso dei rifornimenti alleati via mare. In un altro interrogatorio cui fu sottoposto un ufficiale, venne chiesto se il Gruppo usasse siluri speciali, poiché tanto più alto rendimento di prima dell'8 settembre avevano gli attacchi degli aerosiluranti della RSI. Quell'ufficiale rispose che, molto semplicemente, si andava più sotto all'obiettivo, perché non si avevano siluri da sprecare"*

CAPITOLO DECIMO: RREQUIEM PER UN SUDISTA

Il pugilato del manesco tenente Ottone Sponza, aviatore e naufrago «repubblicchino», ebbe un intermezzo che contribuisce a far capire quale fu lo spirito con cui gli aerosiluratori, dopo la scelta dell'8 settembre, si fronteggiavano dalle due opposte barricate. Non si fronteggiavano: continuavano a considerarsi combattenti per la stessa bandiera, divisi casualmente dalla fatalità, temporaneamente separati da un accidente storico ma destinati a ricongiungersi alla prima occasione. Ne ebbe una prova, appunto, il tenente Sponza. Gli americani, considerato che quel prigioniero aveva un carattere tutto particolare, ombroso e suscettibile, pensarono bene di farlo interrogare da un ufficiale italiano, a Napoli. Fu un interrogatorio alquanto singolare perché quell'inquirente si presentò al « nemico » stringendogli calorosamente la mano e portandogli i saluti di un ex superiore, che combatteva al sud nonostante il suo impegnativo cognome e il grado di parentela che l'univa al Comandante delle Forze Armate del Nord: il capitano Giulio Cesare Graziani.

Giulio Cesare Graziani, ora generale di divisione, nonostante il cognome, era andato al sud volontariamente, anche se sapeva che il famoso zio aveva lasciato la sdegnosa solitudine di Arcinazzo per salire al nord. Essere nipote di un Maresciallo d'Italia gli aveva creato sempre un estremo imbarazzo e, anche per allontanare il sospetto di una carriera non meritata, si era dovuto prodigare più degli altri, rischiando più degli altri, pagando di persona più degli altri. Volle tornare a combattere (e anzi le imprese che fecero di lui uno degli aviatori più decorati d'Italia le effettuò proprio a seguito di quell'incidente) persino dopo che, in un combattimento con due caccia inglesi su Porto Sudan, era stato colpito alla testa da una pallottola di mitragliatrice e, atterrato fortunatamente nel deserto egiziano, aveva corso il rischio di essere divorato dalle jene attratte dal sangue che sgorgava dalla carlinga del suo S-79 semidistrutto e pieno di morti. Per andare al sud, dopo l'8 settembre, era fuggito drammaticamente insieme con il capitano Prati, il tenente Pulzetti, il primo aviere D'Angelo e l'aviere scelto Bonanni dall'aeroporto di Fano, disobbedendo agli ordini del comandante e affrontando con l'aereo in decollo la fucileria delle sentinelle del campo. Se ci fu uno che non discusse l'obbligo di fedeltà al Re, nonostante tutte le remore e i comprensibili scrupoli anche di carattere sentimentale e familiare, fu lui. Ma al sud, prima di ambientarsi e di neutralizzare i sospetti degli alleati (il suo cognome continuava a perseguitarlo), prima di ottenere l'incarico di andare a recuperare in Africa gli aerei italiani ancora utilizzabili e prima di diventare istruttore sui *Baltimore* che stavano per essere destinati alla *Balkan Air Force*, dovette pensare non poco: era convinto, come suo zio al nord, che l'onore italiano poteva ancora essere riscattato combattendo, e voleva continuare a combattere. Il vero significato del dramma dell'8 settembre fu appunto quello di uomini come i due Graziani, che avevano deciso di battersi su due fronti opposti per le stesse ragioni ideali e patriottiche. Ma uomini come questi, gradi di parentela a parte, potevano considerarsi nemici? In guerra esistono poi vincoli ancor più forti di quelli della parentela, e anch'essi nascono dal sangue; sono i vincoli di chi ha rischiato insieme, di chi ha cercato di emularsi, di chi si è battuto gomito a gomito, dividendo tutto, gloria e pericoli, trionfi e insuccessi. Possono essere nemici *partner* come questi?

Fu per tale ragione che il capitano del Corpo di Liberazione Giulio Cesare Graziani mandò i suoi saluti cordiali al tenente della RSI Ottone Sponza. E non soltanto i saluti. L'ufficiale «sudista» che interrogò il «nordista», infatti, volle sapere da lui soltanto una cosa, e non certo quella che più interessava gli alleati: gli chiese come era morto Faggioni. Era, appunto, ciò che voleva sapere Graziani. Faggioni e Graziani, agli ordini di Buscaglia, avevano formato una coppia formidabile quando lottavano contro lo stesso nemico. Due anni di imprese, di vittorie condivise: l'Egeo, la Sicilia, l'Africa, i convogli d'Alessandria, quel volo tra gli «alberi» della *Bahram*, i duelli con gli *Spitfires*, le acrobazie da cacciatori di *draken* tra i cavi d'acciaio che proteggevano le navi da sbarco americane, gli atterraggi drammatici come quello a Gadurrà con il siluro a penzoloni dulla pancia dell'aereo perché i comandi erano stati tranciati dalla mitraglia di un *Hurricane*, gli assalti suicidi a Bougie, i compagni comuni caduti, Melley, Mayer, Forzinetti, Rovelli, Cipelletti, Cannaviello, Di Luise, Sacchetti, Barbani e tanti altri. Anche Faggioni, ora se ne era andato per sempre. Graziani aveva saputo di quella fine molto approssimativamente. Nel mare di Anzio erano stati trovati alcuni oggetti appartenenti ad un «aviatore nemico»: erano il berretto e il portacarte di Carlo Faggioni. Ora voleva sapere di più. Forse sperava in una smentita, anche se sapeva che glie ne sarebbe venuta una conferma.



Il Tenente Ottone Sponza



Carlo Faggioni

E infatti il tenente Sponza confermò: c'era anche lui quando Faggioni cadde, caddero insieme, ma Faggioni non venne raccolto. Sponza ricordò con l'ufficiale che lo interrogava e che avrebbe dovuto riferirne a Graziani che uno del suo equipaggio, Gabriello Aghito, un giorno aveva ascoltato dire di Faggioni da Marino Marini: «*Era il più bello di tutti*». E il «più bello di tutti» continuò a considerarlo anche il suo neonemico Giulio Cesare Graziani. La bellezza per gli aviatori non è soltanto un concetto estetico. E' una definizione totale, nel senso che ad essa davano gli antichi: la bellezza come perfezione. Con Faggioni, Graziani aveva sempre condiviso tutto, tranne una cosa: le idee politiche. A mensa, prima di tornare amici come prima, discutevano e litigavano spesso: Faggioni era monarchico e Graziani repubblicano. Ironia della sorte e grottesco controsenso dell'8 settembre, il monarchico andò al nord, con la Repubblica, e il repubblicano al sud, con la Monarchia.

Basterebbe questo episodio per definire la tragedia di un clima e la nobiltà, il disinteresse, la lealtà di chi, coinvolto in quel clima, tentò di reagirvi anche facendo violenza alle convinzioni politiche.

Il dramma dell'armistizio fu avvertito soprattutto al sud. Gli aerosiluratori legali non nascosero la loro invidia quando appresero che i « nordisti », gli illegali, i ribelli, potevano ancora battersi con i « gobbi » pieni di gloria e di acciacchi, e continuavano a fare gli aerosiluratori mentre a loro, con i maledetti *Baltimore*, l'apparecchio con il quale si era ammazzato il redivivo Buscaglia a Capodichino, erano affidati incarichi marginali e non graditi, come quello dei trasporti o come quello dei bombardamenti in zone lontane, in Jugoslavia ad esempio, in appoggio alle bande armate di un condottiero come Tito che ancora molti si ostinavano a considerare nemico giurato degli italiani.



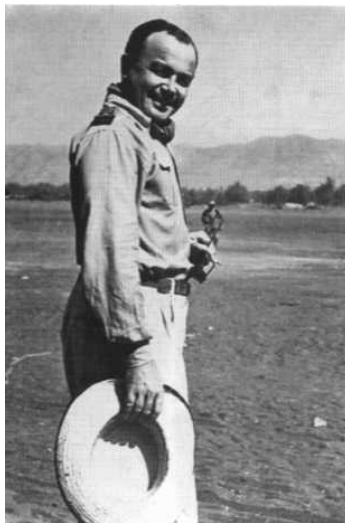
Un Martin Baltimore del 132° Gruppo ICAF in azione sopra in balcani

Uno che fece tutta la trafila, da trasportatore in Puglia a bombardiere in Jugoslavia in appoggio alla divisione *Garibaldi* che stava contrastando i tedeschi, fu il maggiore Massimiliano Erasi, aerosiluratore pluridecorato, l'aviatore che il 14 ottobre 1940 aveva letteralmente spezzato la prua all'incrociatore *Liverpool* in un volo quasi leggendario condotto insieme con l'osservatore di marina Marazio, con Robone, De Luca e Comisso e che il 3 dicembre successivo, in coppia con Buscaglia, nella baia di Suda, violata temerariamente, aveva colpito di fianco, danneggiandolo gravemente, un altro superbo incrociatore inglese, il *Glasgow*. Superstite di tante battaglie in mare, cadde sull'Istria, in terraferma, il 21 febbraio 1945, con il suo *Baltimore* centrato da una cannonata tedesca, insieme al Sottotenente Di Stefano e ai sergenti Sciamannini e Rossi.

Il maggiore pilota Massimiliano Erasi, per colmo di beffa, era nato a Lusnizza ed odiava gli slavi. Invece morì per difenderli. Gli aereoL'attacco fu condotto di notte, al chiaro di luna. L'S. 79 di Erasi, partito da Ei Adem, si trovò solo sopra una possente formazione navale che, agli ordini dell'ammiraglio Cunningham, stava tornando ad Alessandria. Per ben tre volte, il trimotore, sfidando la terribile cortina di fuoco, si abbassò sul *Liverpool*, che zigzagava protetto dallo sbarramento antiaereo di tutte le altre unità. Finalmente, da settanta metri di quota e a seicento metri di distanza, Erasi riuscì a sganciare. Cunningham, nel suo libro, racconta le indicibili peripezie che l'incrociatore *Orion* dovette affrontare per rimorchiare la nave ferita, la quale, lungo il tragitto, dopo che i cavi di traino si erano spezzati, perse definitivamente la prua e rischiò di affondare. L'equipaggio di Erasi era composto da Pipitone, Marzio, De Luca, Comisso e La Ragione; quello di Buscaglia, da Sirolli, Rossi, Cianfarani, Beccaccci, Munari e Dall'Aglio. Di questa azione, l'ammiraglio Cunningham scrisse: « *Il 3 dicembre il Glasgow fu colpito da due siluri lanciati da circa trecento metri di distanza da due aerei che si avvicinarono all'entrata della baia. Gli incrociatori furono colti di sorpresa, sicché non fu aperto il fuoco sul nemico prima che*

lanciasse i siluri. Ma questo fatto non diminuisce il valore degli attaccanti e l'ottima qualità dei siluri italiani ».

I siluratori continuavano a non discutere gli ordini. L'8 settembre l'aveva sorpreso a Pisa, al comando del 41° Gruppo. I tedeschi commisero un grave errore psicologico: lo fecero prigioniero. Erasi era riuscito a fuggire e a rifugiarsi al sud, donde tornò a combattere. Come comandante del 132° Gruppo *Baltimore*, divenne ben presto famoso. Gli inglesi lo chiamavano *Mister Bridge* perché si era specializzato nel distruggere i ponti che dovevano essere attraversati dall'esercito germanico in ritirata. Ma Erasi commentava amaramente che c'era più gusto, anche se più rischio, a centrare i ponti delle navi. Ormai, comunque, la sua scelta l'aveva fatta e il suo puntiglio, che fu anche quello di molti combattenti del sud, consisteva nel dimostrare che gli aviatori italiani, pur nell'avversa sorte e nel rovescio del loro impiego militare, avevano conservato sempre lo stesso spirito, lo stesso coraggio, lo stesso orgoglio. Erano o non erano una casta? La beffa, che così spesso si accompagna al dramma, lo stroncò mentre attaccava un ponte di terra. Così finì l'uomo che fu il terrore della *Royal Navy* di S.M. britannica, più volte citato come un nemico di tutto rispetto nel libro dell'ammiraglio Cunningham: morì combattendo a fianco degli ex nemici.



Il Maggiore Massimiliano Erasi

Un altro valoroso aerosiluratore che non andò al nord fu il marchese Emilio Pucci, ora sarto di fama internazionale e deputato liberale. Fu uno dei personaggi più pittoreschi e più significativi di quell'aristocrazia (la sua era anche blasonata) che popolò l'arma azzurra in generale e la specialità degli aerosiluratori in particolare. Era stato educato a Portland, nell'Oregon, e in quell'Università vi aveva conseguito la laurea, ma nell'imminenza della guerra era tornato in Italia e si era arruolato volontario nella Regia Aeronautica.

Nel suo sangue blu fiorentino ribollivano antichi istinti guerrieri. Un suo antenato era stato crociato. Lo chiamavano il «marchesino», ma l'ardore con cui si gettava nella mischia era quello di un sanguigno plebeo anche se sempre conservava quel suo stile distaccato, quella sua aria svagata ed ironica, quel suo raffinato artificio di apparire sempre lindo e profumato pur indossando la tuta sporca d'olio, quella sua flemma araldica e quasi indisponente. Nelle sue azioni, con i suoi affondamenti, aveva collezionato cinque medaglie d'argento, una di bronzo, tre croci di guerra ed era stato anche proposto per la medaglia d'oro. In

giorno era riuscito a rientrare alla base, da una missione su Pantelleria, con un aereo che, dei tre, aveva un solo motore ancora funzionante. Era un pilota pro- vetto ed un attaccante spericolato. Per vendicarsi di un comandante che gli aveva affidato l'aeroplano più vecchio e malandato della base, quando si levò in volo per la prima volta rasentò la tenda del suo superiore afflosciandola. Si inebriava al gusto delle beffe. Anche la sua professione, quella di sarto della *haute couture*, l'affrontò così, quasi per burla. Un giorno del '47, sciando sulle nevi di Zermatt (in America era diventato maestro di sci per scommessa) incrociò una magnifica signora bionda e romantica, ma mal vestita. Era inglese. Le disse: « *Una bella donna come lei non può indossare abiti come questi* ». Le disegnò perciò, seduta stante, i modelli con i quali avrebbe dovuto rinnovare il guardaroba. Era presente il fotografo di un grande giornale americano: quella casuale accademia diventò così la prima « collezione Pucci », e il suo autore entrò da trionfatore nel dorato mondo della moda. La stessa carriera casuale fece in politica: prima consigliere comunale a Firenze (giusto per il gusto di far venire il mal di fegato a un ridicolo avversario agli antipodi del suo temperamento combattivo ed estetizzante, il baciapile pacifista professor Giorgio La Pira) e poi parlamentare liberale a Montecitorio, in uno scanno attiguo a quello di un altro guerriero aristocratico, Durand de la Penne, il marinaio al quale era riuscito il colpo che lui, da aviatore, più volte invano aveva tentato: l'affondamento della *Valiant*. Peccato che un altro commilitone, Di Bella (che importa se di un altro partito?) non era stato rieletto!

Quando arrivò l'8 settembre, il « marchesino » si ritirò, come altre volte fecero i Pucci suoi antenati reduci da guerre e campagne di ventura, a Palazzo Pucci, in Via Pucci, tra arazzi e stucchi. Era finita la stagione dei duelli. Ma poi ricominciò, a titolo personale, quasi da « primula rossa », l'avventura. « *Verso la fine della guerra* », ricorda il fotografo e giornalista americano John Philips, scegliendo l'onorevole sarto con all'occhiello i nastri azzurri al posto della gardenia per farne il più singolare dei sessanta « ritratti italiani » che dovrebbero rappresentare gli uomini tipici del nostro popolo esuberante e bislacco, « *l'OVRA ricercò Pucci, sospettato di sapere dov'era finito il diario di Galeazzo Ciano. Lo sapeva benissimo, perché l'aveva cucito lui stesso nella gonna di Edda Ciano prima di farla passare clandestinamente in Svizzera. Appena rientrato in Italia, Pucci fu arrestato dalla Gestapo, sicura di farlo facilmente torturandolo, ma il marchese non parlò.* » Il marchese aviatore non ricordò nemmeno alla Gestapo che, tra le tante decorazioni conquistate nel Mediterraneo, ne aveva anche una, molto importante, concessagli dal Feldmaresciallo Kesserling con le congratulazioni del *Fiihrer*. Un'epoca, nella tragedia della guerra civile, era ormai trapassata.

Ma l'uomo che riassume per tutti lo smarrimento, le contraddizioni, gli opposti sentimenti di quei giorni così dolorosi si chiama Carlo Emanuele Buscaglia, che pure è un « morto in regola » e, quindi, meritevole di onoranze ufficiali.

Per ricordarlo degnamente il secondo raduno nazionale degli aviatori italiani si tenne, nell'ottobre 1959, a Novara, sua città natale. Nell'occasione venne inaugurato anche il suo monumento. Vi furono discorsi, commemorazioni, abbracci tra commilitoni che gli anni e gli avvenimenti avevano disperso. La pattuglia acrobatica dei « Lancieri neri », all'aeroporto di Cameri, si cimentò in evoluzioni arditissime. Tutta la manifestazione fu dedicata a Buscaglia e si poté parlare di lui, delle sue imprese, del suo sacrificio, delle sue guasconate e del suo ferreo, quasi implacabile polso di comandante, del suo passato e del suo carattere, con accenti di grande elogio. Carlo Emanuele Buscaglia era « un morto

in regola »: era caduto al sud. Naturalmente nessuno accennò a quella versione che sulla sua morte si tentò di accreditare al nord: e cioè all'ipotesi che l'asso degli aerosiluratori, al momento dell'ultimo e definitivo incidente sul campo di Capodichino, quando si «imbarcò» come un pivello alla guida del *Baltimore* americano, stesse tentando di raggiungere i vecchi compagni d'arme che combattevano con i tedeschi. Quella versione, in verità, anche al nord, fu considerata troppo interessata per essere attendibile, tanto è vero che, come abbiamo già accennato, il Gruppo Aerosiluranti della *RSI*, da Buscaglia che originariamente si chiamava, mutò denominazione e si chiamò «Gruppo Faggioni», in ricordo del suo luogotenente: un soldato di cui si sapeva con esattezza per chi parteggiasse. Fu dunque giusto, oltre che comprensibile, non aver fatto cenno a quella versione nella solenne occasione novarese. Ma questo non impedì agli aviatori che conobbero Buscaglia e furono testimoni, oltre che delle sue gesta, anche delle sue crisi spirituali, di ricordare, di sottolineare l'ultimo e più drammatico capitolo di quell'inverosimile libro di avventure che fu la sua breve vita: il capitolo, appunto, in cui, nella tragedia psicologica di un uomo, si rifletteva la tragedia di tutti.



Carlo Emanuele Buscaglia ed il suo secondo pilota, Pasquale Di Gennaro

Ancora controversa, tra i suoi amici, la diagnosi del perché Buscaglia, orgoglioso prigioniero degli alleati in Algeria, decise umilmente di collaborare e di lasciare «a quel modo» il campo di concentramento dove era venerato dai non collaboratori come il simbolo più illustre della, loro ostinata tenacia. Molti, in quel campo, erano stati indotti ad un atteggiamento di sdegnosa intransigenza proprio dalla presenza di quel soldato sfortunato, reduce da trentun attacchi temerari, l'uomo più citato dai bollettini di guerra, il più decorato. Era vivo, ma aveva persino una medaglia d'oro alla memoria. E invece, improvvisamente, nel febbraio 1944, aveva deciso di tornare a combattere, ma non più contro gli inglesi. E per farlo, affrontò la più grande umiliazione della sua vita: fu oltraggiato, accusato di tradimento, definito vile, ricevette sputi in viso dai suoi compagni di prigionia, allorché, scortato da due *marines*, lasciò a testa bassa il campo di concentramento.

«*Non dimenticherò mai*», raccontò poi Buscaglia a Graziani, quando lo incontrò di nuovo a Napoli, «*la mia uscita dal campo, tra due siepi di forsennati che mi insultavano come un traditore.*» Fu, quella, la seconda volta, nella sua carriera di soldato rotto a tutte le emozioni, che pianse come un bambino. Lo ricordò a Novara proprio il «sudista» Graziani e le sue dichiarazioni furono raccolte in un

articolo di Ernesto Romagna Manoja per il mensile *Il Corriere dello spazio* diretto da Maner Lualdi, che per l'occasione, appunto, pubblicò una lunga e commossa rievocazione di Buscaglia.

Graziani rivelò anche quando Buscaglia pianse per la prima volta. A Napoli, parlandogli dei momenti più drammatici della sua prigionia, gli disse: « *Due giorni dopo il mio abbattimento fui trasportato insieme a Majore [il fotografo che aveva voluto seguirlo nella sua ultima azione nella rada di Bougie -N.d.A.] in un ospedale di Algeri, Majore era più grave di me e delirava. In fatti morì quella stessa notte. Io avevo gli occhi bendati e non potevo vederlo, ma udivo il suo respiro tanto mi era vicino il suo letto. Emetteva dei suoni confusi e, ogni tanto, pronunciava delle parole monche ed incomprensibili. Ad un tratto gridò chiaramente e con un tono disperato: 'Me lo dicevano i miei compagni che ci portavi alla morte' ».* Fu, quella, la prima volta che Buscaglia pianse.

«*Buscaglia*», raccontò infatti Graziani, riferendo su quella sconvolgente confessione resagli dall'amico pochi giorni prima che finisse i Suoi giorni a Capodichino, «*tacque un momento e lasciò senza vergogna che una lacrima gli rotolasse lungo la guancia. E borbottò, quasi a discolpa: 'Vi portavo? e perché, io non venivo con voi? ».*

Più volte a Buscaglia erano stati rimproverati i suoi ardimenti, che coinvolgevano anche i piloti inesperti. Un giorno ebbe una lite persino con il fedelissimo Faggioni, all'indomani della morte, sempre sul cielo di Bougie, del sottotenente Angelucci, un romano allegro e spensierato, che andava all'attacco can tando: «*Mamma, la tua canzone vola...*» Faggioni gli aveva detto quel giorno: «*Se siamo tornati in tre, è un miracolo che non meritiamo ».* Ma Buscaglia aveva risposto con quel cinismo che ostentava spesso per nascondere la sua natura sentimentale: «*La guerra non l'ho dichiarata io. Questi equipaggi me li hanno dati come addestrati. Se sono ciucci, n'zoriranno. La guerra l'abbiamo perduta, ormai, ma questo è il momento cruciale e non possiamo tirarci indietro ».* Proprio alla vigilia del suo abbattimento, aveva confessato a Graziani: «*Caro mio, qui c'è poco da illudersi: dobbiamo morire tutti! A Natale, sarà rimasto vivo sì e no uno solo di noi. Ma intanto la guerra la dobbiamo fare. Da oggi compiremo un'azione al giorno per uno, un giorno io con la 278a squadriglia e tu un altro con la 28a. Oggi comincerò io ».*

La seconda volta che Buscaglia pianse, e questa volta non una sola lacrima, fu, sempre secondo il racconto di Graziani, « *la sera in cui uscì dal campo di concentramento americano ».*

«*Fino all'armistizio*», rammenta Graziani, «*era stato l'idolo dei suoi compagni di prigionia, che lo consideravano la massima espressione del valore sfortunato dei nostri combattenti. Ma l'8 settembre 1943 non aveva solo scavato una trincea tra gli italiani in patria; anche i prigionieri furono divisi in due fronti. Solo allora Buscaglia si accorse che i suoi compagni erano in maggioranza degli accesi fascisti e, quando egli optò per tornare a combattere a fianco degli alleati, la loro ammirazione e deferenza si tramutò in aperta ostilità ».*

Forse era tornato a combattere al sud perché, se voleva tornare a combattere e soprattutto a volare, soltanto al sud poteva andare. Buscaglia era uno di quei giovani che sembravano nati per la guerra, qualsiasi essa fosse, e per il volo, con qualunque ala esso fosse possibile. Forse aveva nelle orecchie le ultime, disperate parole del fedele Maj ore, o i rimproveri di Faggioni e Graziani, i suoi gregari più fidati. E, questa volta, voleva flschiare da solo, senza coinvolgere nessun altro. Anche Graziani, il giorno in cui morì Angelucci, gli aveva dato torto. Buscaglia, dopo la sfuriata di Faggioni, gli aveva chiesto: «*Tu cosa ne dici?*»; e Graziani aveva risposto: «*Io dico che il nostro gruppo non si può più permettere*

di andare in azione senza la scorta della caccia e in pieno giorno, soprattutto ora che ci sono rimasti pochissimi equipaggi addestrati ». Buscaglia aveva replicato ancora una volta: « *La guerra non l'ho dichiarata io...* »

Ora anche Faggioni era morto. Restava Graziani. E Buscaglia andò a raggiungerlo a Napoli. Un aviatore è un uomo finito quando non può più tornare a volare, e Buscaglia aveva il terrore di essere un uomo finito. Voleva ricominciare. Aveva rischiato la cecità. Ma appena gli offrirono l'occasione di non considerarsi più un uomo finito, la agguantò con furore e sfidò anche gli insulti e gli sputi, lui che era abituato alla venerazione, agli applausi, alle medaglie sul campo, alle citazioni nei bollettini straordinari, Aveva ventisette anni ed era una leggenda vivente. Anzi, una leggenda resuscitata. Volle dimostrare subito che sapeva ancora volare. Salì senza istruttore, rifiutando l'umiliazione dei doppi comandi, sul *Baltimore*, di nascosto a tutti, mentre i compagni erano a mensa.



Un Martin Baltimore del 132° Gruppo ICAF

Erano le 19,30 del 17 agosto 1944. Ruggirono i motori, poi uno schianto, una colonna di fumo nero, un aereo ribaltato. Dentro c'era Buscaglia che si era bruciato per sempre le ali. Al tenente colonnello Roveda e agli amici Graziani ed Erasi che lo soccorsero, disse soltanto: « *Speriamo che la Madonnina mi aiuti ancora una volta a guarire per tornare a volare...* » Furono, con l'invocazione della mamma che non rivedeva dal giorno in cui era partito volontario, le sue ultime parole. Morì il giorno dopo.

Che la sua leggenda fosse finita a quel modo, lo seppero subito anche in Africa, al campo dei non collaboratori dal quale Buscaglia se ne era andato tra sputi ed insulti. Tutti, compresi gli «accesi fascisti», tornarono suoi amici in spirito e si pentirono di non averlo compreso. E anche quel « requiem per un sudista » finì nel cielo degli aerosiluratori che non si arresero: un cielo tutto orizzonti, senza punti cardinali, senza Sud nè Nord perché, come stabilisce la favola degli aviatori, ogni volta che un pilota muore si accende una nuova stella, più luminosa delle altre. Uno dei prigionieri che sapeva di poesia declamò quei versi della *Canzone d'Oltremare* che dicono: «*Mare, non ci restituire i morti / Restituiscici la gloria...* ». Erano stati scritti da un altro aviatore, Gabriele D'Annunzio, il poeta che aveva inventato il motto degli aerosiluratori: « *Sufficit animus* ».