

## Il 132° Gruppo– NOTE STORICHE

(Fonte: <http://www.aeronautica.difesa.it/CSA/CBR/51Stormo/132.asp>)

Il 132° Gruppo è stato uno dei Reparti più gloriosi della Regia Aeronautica.

Viene costituito come 132° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, il 1° Aprile 1942 agli ordini del **Magg. Carlo Emanuele BUSCAGLIA**. Le due Squadriglie che componevano il Gruppo erano la 278a e la 281a. Entrambe avevano operato sino alla costituzione del Gruppo come "Squadriglie Autonome A.S." ed entrambe, in tempi diversi, furono Comandate dal **Cap. BUSCAGLIA**

All'inizio del conflitto, quella degli Aerosiluranti era, per la Regia Aeronautica, una specialità assolutamente nuova: un nucleo di velivoli SM79 (RSAS), tentava un'azione di siluramento per la prima volta, nell'agosto del '40 (contro le navi alla fonda del porto di Alessandria). Il Reparto Sperimentale Aerosiluranti nei mesi di agosto e settembre del '40, composto di soli sei velivoli, effettuava oltre 40 missioni di siluramento, causando alle navi britanniche nel Mediterraneo più danni di quanti ne fossero loro causati dal resto della Regia Aeronautica.

Lo stesso Nucleo sperimentale veniva poi trasformato, agli ordini del **Cap. Dequal** prima, del **Cap. Erasi** poi e successivamente del **Cap. Buscaglia**, nella 278a Squadriglia Autonoma Aerosiluranti".

La necessità di portare l'attacco con il siluro, costringeva gli equipaggi a volare a bassissima quota ed a breve distanza dagli obiettivi, esponendosi al temibile fuoco contraereo delle fitte formazioni delle navi attaccate. Ciò nonostante gli equipaggi aerosiluranti, con il velivolo SM79 (detto dai marinai inglesi il "gobbo maledetto"), effettuavano con successo numerosi attacchi alle navi alleate nel Mediterraneo. Successivamente troviamo gli equipaggi delle due Squadriglie e, dal marzo del '42, anche il 132° Gruppo Autonomo", rischierati su varie basi (Egeo, Africa Settentrionale), nel maggio del 1942 in Sicilia e nel gennaio del 1943 in Sardegna, impegnati nelle più importanti battaglie aeronavali del Mediterraneo. A termine del conflitto sarebbero stati ben 10 gli appartenenti al gruppo decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Nel settembre del 1943, successivamente all'armistizio, il 132° Gruppo, assorbendo equipaggi e squadriglie superstiti di altri gruppi di aerosiluranti raggiungeva l'Aeroporto di Lecce dove veniva impiegato come gruppo da trasporto, sino alla costituzione dello **Stormo Baltimora** nel quale veniva inquadrato il 1° Luglio 1944.

Il **Capitano Carlo Faggioni** che l'8 settembre si trovava a Siena, rifiutò l'ordine di portare gli apparecchi in Sardegna e li portò a Peretola (FI) dove, già nel settembre '43, costituì il Gruppo Aerosiluranti della Aeronautica Repubblicana intitolato a "Carlo Emanuele Buscaglia", divenendone comandante. Organizzato il Gruppo su tre squadriglie, avendo in dotazione diversi aerei S79, 5 Cant Z 1007, 1 Cant Z 1018, un Junker 52 e perfino un Fiat G 55, unico caccia al mondo trasformato in aerosilurante. L'11 marzo 1944, con 7 aerei, viene effettuata la prima azione al largo di Nettuno, con buon successo. Il 10 aprile Faggioni perde la vita in una azione nella zona di Anzio. Il Gruppo, di cui prenderà il comando il Capitano (poi Maggiore) Marino Marini, continuerà le sue azioni, sempre più audaci. La più clamorosa sarà quella condotta con successo contro Gibilterra da 10 S.79 il 5 giugno 1944. A fine luglio, il Gruppo si trasferì ad Atene ed operò nel Mediterraneo Centrale e Orientale. Rientrato nell'autunno per riorganizzarsi dopo le gravi perdite subite, riprese ad operare nell'inverno. Si ricorda una azione al largo di Ancona il 25 dicembre ed una al largo di Rimini il 5 gennaio 1945. Il Gruppo depose le armi a Lonato Pozzolo (VA) il 28.4.45.

Il 1° marzo 1954, il 132° Gruppo veniva trasferito dall'Aeroporto di Bari Palese a Villafranca. Qui ha operato nel ruolo di ricognizione aerotattica sui velivoli F84G "Thunderjet" dal giugno 1954, R-84F "Thunderflash" dal dicembre 1954, F-104G "Starfighter" dall'inizio del 1970 e sul velivolo AMX dall'inizio del 1991.

Nel gennaio del 1991 il Gruppo veniva rischierato nella Base Turca di Erhac, e prendeva così parte alla Guerra del Golfo; ma nel corso degli ultimi anni il 132° Gruppo ha preso anche parte a numerose altre operazioni ed esercitazioni in ambito nazionale e Nato con i suoi uomini di alta professionalità e indiscusse capacità.

Gli anni che vanno dal 1993 in poi hanno visto il 132° Gruppo, impegnato sui cieli della Bosnia e dell'Albania in attività RECCE contribuendo con successo alle operazioni di "peace keeping" volte a garantire il mantenimento della pace nell'area balcanica. In tali attività il 132° Gruppo si è trovato ad operare in stretta congiunzione con le Forze Aeree di altre nazioni ed ha ottenuto gli stessi risultati di queste grazie anche all'addestramento e alle varie esercitazioni svolte finalizzate per tale tipo di attività. La partecipazione del 132° Gruppo all'Operazione "Allied Force" sui cieli del Kosovo è storia recente, le sortite volate sono state 50.

Il 5 luglio 1999, nell'ambito della riorganizzazione operativa dei Reparti di Volo dell'Aeronautica Militare, il 132° Gruppo C.B.R. ha lasciato il 3° Stormo di Villafranca trasferendosi nella nuova sede di servizio presso il Comando 51° Stormo sull'Aeroporto di Istrana dove ha affiancato i "cugini" del 103° Gruppo C.B. ivi operanti

### **Carlo Emanuele Buscaglia**

(Fonte: Mario Sassello [http://www.pvicombat.net/cdc\\_rece\\_2.html](http://www.pvicombat.net/cdc_rece_2.html))

Il 12 novembre 1942, nell'ascoltare alla radio il bollettino di guerra n° 901, gli italiani appresero con sgomento la notizia che da una missione di aerosiluramento nelle acque di Bougie non era rientrato l'aereo del maggiore Carlo Emanuele Buscaglia, comandante del 132° gruppo aerosiluranti.

Molti si commossero al ricordo del giovane e valoroso asso degli aerosiluranti italiani; aveva affondato in numerose azioni audacissime e pericolose per la presenza di caccia e per il tiro contraereo delle navi inglesi oltre 100.000 tonnellate di naviglio nemico. Un solo uomo, un aviatore italiano aveva inflitto all'Inghilterra perdite gravissime; la sua scomparsa meritava certamente l'assegnazione della medaglia d'oro al valor militare che gli venne subito assegnata alla memoria.

Una parte della motivazione diceva testualmente *"...fiaccola d'eroismo e maestro dell'arma nuovissima, in 32 vittoriose azioni di siluramento tra uragani di ferro e di fuoco sotto la mitraglia rabbiosa di numerosi caccia che gravemente colpirono il suo velivolo incendiandolo, si lanciava come folgore sull'obiettivo prescelto..."*.

Erano parole significative che racchiudevano nella loro essenza la storia delle imprese di Buscaglia e di ciò che avevano rappresentato per l'aeronautica italiana. Scomparso Buscaglia, il 132° gruppo AS proseguì la guerra battendosi col consueto valore sino all'armistizio, quando le circostanze divisero i suoi uomini: **Carlo Faggioni**, giovane comandante della 278° squadriglia, scelse il nord, **Giuseppe Cimicchi** comandante della 281° andò invece al sud.

Trascorse il tempo e la guerra macinò inesorabilmente altri aviatori sia nella RSI che nel regno del Sud. Gli Alleati per tramite dell'Allied Control Commission e dell' Air Force Sub Commission non permisero la sopravvivenza, anche formale, della specialità aerosiluranti. Era quella che aveva inflitto loro le più cocenti e gravi sconfitte in mare e perciò anche la 132° alla stessa stregua dei gruppi 41°, 104°, e 105° venne privato della denominazione d'impiego e declassato prima al trasporto, successivamente trasformato in gruppo di bombardamento nello stormo BALTIMORE. Al Nord invece, la specialità era risorta per merito di uomini come **Buri**, **Cadingher** e soprattutto

**Faggioni.** Costui diventato comandante di gruppo, volle dedicare al suo indimenticabile comandante il nominativo del suo nuovo reparto, che divenne, quindi, il gruppo "AS.M.O. Carlo Emanuele Buscaglia".

Il capitano pilota Carlo Faggioni, morì sul mare di Nettuno il 10 aprile 1944, durante un'azione di siluramento contro navi alleate, impegnate nel rifornire la testa di ponte, ignorando che il suo comandante era ancora vivo e si apprestava a rientrare in Italia da un campo di prigionia di guerra dagli USA, dopo avere scelto di tornare a combattere nella Regia Aeronautica.

In quella missione dell'11 novembre 1942 Buscaglia non era morto; il suo aereo crivellato da raffiche di Spitfire s'incendiò dopo che aveva sganciato, con la consueta precisione, il siluro contro un trasporto alleato e precipitò in mare. L'ardito pilota, sebbene ustionato e ferito si salvò dall'impatto in mare assieme al 1° aviere fotografo Francesco Majore, costui, gravemente ferito, morirà alcuni giorni più tardi in un ospedale da campo alleato. Trasferito a Fort Meade, in Usa, vi rimase fino al suo rientro in Italia nella primavera del 1944. Una situazione ben diversa dall'epoca degli impetuosi attacchi alla Mediterranean Fleet trovò al suo rientro.

Quando vide il Martin A.30 (M 187 per la RAF), Buscaglia si rese conto che era un aereo ben diverso dal 79, più difficile come comportamento e per il cui pilotaggio occorreva un buon periodo di ambientazione cosa che lui fece con molto scrupolo, ma il 23 agosto 1944 ruppe ogni indugio e decise di decollare da solo, salì sul velivolo con la sigla FA 638 ed uscì dall'area di decentramento per portarsi sulla pista di decollo; aumentò di giri i motori, una veloce corsa per circa 300 metri e poi il decollo. Il pesante Baltimore si sollevò di pochi metri, ondeggiò verso sinistra e poi ricadde toccando il suolo con l'ala sinistra che fece da perno e spezzandosi per poi incendiarsi. Per un attimo forse rivisse l'incidente di Bougie ma con la forza della disperazione riuscì a saltare fuori e ad abbandonare l'aereo in fiamme ma questa volta le ferite e ustioni erano talmente gravi che morì il giorno dopo.

### **Giulio Cesare Graziani**

(Fonte: <http://www.aeronautica.difesa.it/storia> )

Giulio Cesare Graziani nasce ad Affile (Roma) il 24 gennaio 1915.

L'8 settembre 1936 entra come allievo del Corso Rex B nella R. Accademia Aeronautica. Il 14 marzo 1939 è pilota militare su Ro. 41, l'11 agosto 1939 è nominato sottotenente in servizio permanente e destinato al 54° Stormo caccia terrestre. Nel marzo del 1940 è trasferito al 4° Stormo Caccia Terrestre (412a Squadriglia) e nell'aprile dello stesso anno, promosso tenente, si imbarca per l'Africa Orientale Italiana. Viene assegnato alla 10a Squadriglia di stanza a Gura: le sue missioni dei primi mesi di guerra consistono nel bombardare convogli nemici in navigazione lungo il Mar Rosso e nel causare danni alle installazioni portuali e ferroviarie nemiche. Già nel settembre del 1940 gli viene assegnata sul campo la prima medaglia d'argento al valor militare. Rimasto ferito in un combattimento aereo nel dicembre 1940 è ricoverato prima all'ospedale di Asmara e successivamente rimpatriato per la convalescenza.

Il 15 aprile 1941 è trasferito al 2° nucleo di addestramento per aerosiluranti dove rimane per circa tre mesi. Il 1° agosto passa a Maritza presso la 281a Squadriglia Aerosiluranti, dipendente dal 132° gruppo autonomo aerosiluranti comandato da Carlo Emanuele Buscaglia.

Nel novembre-dicembre del 1942, in seguito alla morte in combattimento di Buscaglia, assume il comando interinale di gruppo (nel giugno 1942 era stato promosso ad anzianità capitano). Per missioni a bordo di aerosiluranti (caccia, ricognizione e bombardamento) è stato decorato sul

campo di una medaglia d'oro al valor militare, di cinque medaglie d'argento al valor militare, di una medaglia di bronzo al valor militare, oltre alla concessione di tre croci di guerra al merito. L'8 settembre 1943 si trova in licenza ed il 15 dello stesso mese, malgrado il divieto del comandante dell'aeroporto, riesce a imbarcarsi su un aereo in partenza da Fano per ricongiungersi al 132° Gruppo presso l'aeroporto di Korba (Tunisia), dove assume il comando del Gruppo. Dopo aver imparato a pilotare i Baltimore al Cairo, cura la trasformazione del 132° Gruppo in Stormo Baltimore.

Il 5 maggio 1945 è promosso maggiore per merito di guerra e nel 1946 passa allo Stato Maggiore dell'Aeronautica come addetto alla sezione tecnica del 3° Reparto. Promosso tenente colonnello nel 1951 e colonnello nel 1956, sempre dal 1956 è capo della seconda sezione (studi e sviluppo tecnico) del 3° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, occupandosi prevalentemente di missili e bersagli radio-guidati (nel 1952 frequenta il corso superiore presso la Scuola di Guerra Aerea). Nel novembre del 1957 viene trasferito con l'incarico di comandante presso il Reparto Sperimentale di volo dell'Aeronautica Militare, dove rimane fino al dicembre dell'anno successivo. È quindi impiegato di nuovo presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica come capo dell'ufficio rapporti internazionali. Promosso generale di brigata aerea il 31 dicembre 1960, assume il comando della 36ª Aerobrigata fino al 15 settembre 1962. Nel gennaio del 1966 è promosso generale di divisione aerea e nel dicembre dello stesso anno passa come capo servizio materiali all'Ispettorato logistico. Diviene Ispettore logistico nel 1969, anno alla fine del quale è promosso generale di squadra aerea. Fra il luglio 1972 ed il febbraio del 1975 è stato comandante della 2ª Regione Aerea, suo ultimo incarico. E' deceduto il 23 dicembre 1998.

## **Massimiliano Erasi, "Mr. Bridge"**

(Fonte: Paolo Tessadri - Alto Adige del 14 agosto 2002)

Nessuno sapeva volare come lui.

Massimiliano Erasi era "un pilota raffinato", come scriveva Mario Aichner, l'aviatore trentino che affondò con il suo aerosilurante il cacciatorpediniere inglese Bedouin, un colosso da 1870 tonnellate nel Mar Mediterraneo durante la Seconda guerra mondiale.

Era un'asso dell'aviazione. Con le sue incursioni era diventato famoso: impennate, scarpate, affondate da far impazzire qualsiasi contraerea. La sua vera, «specialità » erano i ponti. Riusciva con incredibile perizia a distruggerli, fino a meritarsi dagli inglesi il soprannome di "Mister Bridge", cioè il Signor Ponte. Molti lo consideravano un mito dell'aviazione, certo non gli mancava l'audacia. Era un capo naturale, con grandi doti di combattente.

Massimiliano Erasi, però, custodiva gelosamente un segreto. Il suo vero cognome non era Erasi, come tutti credevano, ma Erath. E quel nome rappresentava un doloroso ricordo familiare. Massimiliano Erath era nato a Malborghetto Valbruna (in Valcanali, provincia di Udine, ad un soffio dalla nostra regione), vicino al confine di Tarvisio, dove la sua famiglia gestiva l'albergo al Cavallino. Gli Erath erano di madrelingua tedesca e nel 1939 scelsero di trasferirsi in Austria, in seguito all'accordo fra Hitler (che si era annesso l'Austria un anno prima) e Mussolini. L'accordo (le cosiddette opzioni) consentiva il trasferimento dei cittadini italiani di madrelingua tedesca nel Grande Reich, come accadde anche in Alto Adige. Gli Erath scelsero la cittadinanza tedesca. Tutti tranne lui.

Padre, madre, i suoi due fratelli e una sorella se ne andarono a Velden in Carinzia. Lui, invece, rimase in Italia. Massimiliano Erasi non seguì la sua famiglia per fede fascista. Lo fece solo perché gli piaceva volare. Da molto tempo ormai faceva parte dell'aeronautica militare italiana: e quella era la sua vita. Dal fascismo, infatti, non ebbe promozioni, allori o guadagni. Anzi:

dopo l'8 settembre si schierò con gli Alleati, mentre i suoi fratelli combattevano con i tedeschi. Con il suo aereo avrebbe potuto colpire proprio i suoi fratelli, in divisa della Wehrmacht. Ma fu, lui ad essere abbattuto dalla contraerea tedesca e morì a bordo del suo apparecchio. Massimiliano Erath era nato in un piccolo paese di confine del Friuli, ma poteva essere nato in un paese dell'Alto Adige, tante sono le analogie. Frequentò le scuole superiori a Klagenfurt, poi la passione lo portò ad arruolarsi nella Regia Aeronautica alla fine degli anni Venti. Tra i suoi amici e compagni c'era anche Federico Angerer di Bolzano.

Iniziò con gli idrovolanti, ma subito si mise in mostra con i suoi decolli e gli ammaraggi, anche con mare «a specchio», mosso o spumeggiante. Superò quindi il concorso per diventare ufficiale e nel 1933 chiese di modificare il cognome in Erasi, seguendo l'onda del regime che voleva italianizzare tutto e tutti.

La sua grande specialità era il bombardamento a caduta e l'attacco con gli aerosiluranti e fu sullo specchio del Mediterraneo che s'incontrò con il trentino Martino Aichner. Entrambi volavano spesso sugli aerei costruiti nei famosi cantieri del trentino Gianni Caproni. Con loro c'era la leggenda dell'aeronautica, Carlo Emanuele Buscaglia. Le imprese di Erasi contro le navi inglesi lo resero celebre e Mussolini, legato a Trento dai suoi anni socialisti di giornalista, lo volle decorare personalmente «per le eccezionali qualità». Il Duce s'intrattenne a parlare con lui più volte, mentre agli altri riservò solo un veloce e formale saluto.

L'8 settembre 1943 l'Italia di Badoglio ruppe con Hitler e si coalizzò con gli Alleati contro i tedeschi. Il maggiore Erasi si unì agli Angloamericani, dopo essere stato anche prigioniero dei militari germanici. Assunse il comando del 132° Gruppo Baltimora, formato da 12 apparecchi per il bombardamento terrestre. L'Italia era spezzata in due: Massimiliano era nel Regno del Sud, mentre la moglie e il figlioletto erano al Nord, controllato dai tedeschi. Di loro non aveva più notizie da tempo. Non conosceva suo figlio e non lo conobbe mai. Quella scelta provocò in lui un altro dramma: doveva combattere contro i suoi fratelli che indossavano la divisa tedesca e poteva accadere di essere proprio lui ad ucciderli con il suo aereo. L'angoscia s'insinuava ad ogni missione. Il 21 febbraio 1945 il maggiore Erasi, a bordo del suo aereo da bombardamento, decollò alla volta dei cieli della Jugoslavia, dove combattevano i suoi due fratelli. La missione prevedeva un'incursione diurna sul bacino carbonifero istriano dell'Arsa, protetto da un'imponente rete di batterie contraeree. In prossimità dell'obiettivo, si scatenò da terra la contraerea. Gli altri piloti videro «Mister Bridge» impennarsi nel cielo: una cannonata lo aveva centrato tra la cabina ed il motore sinistro. L'aereo prese fuoco, sembrava una torcia: precipitò schiantandosi nel greto del fiume Arsa.

Morì così Massimiliano Erasi Erath, medaglia d'oro al valor militare. Nè italiano, nè tedesco, diviso dai suoi cari, «nemico» dei suoi fratelli, con un nome cambiato, vittima ed eroe di una guerra: per amore del volo.