

GRANDI AVIATORI

Assi novaresi dell'Aeronautica

- ▶ **CARLO EMANUELE BUSCAGLIA**
- ▶ **TERESIO MARTINOLI**
- ▶ **SILVIO CELLA**

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet*

Carlo Emanuele Buscaglia

Carlo Emanuele Buscaglia (Novara, 22 settembre 1915 - Napoli, 24 agosto 1944). Ufficiale pilota della Regia Aeronautica, fu uno dei più famosi aviatori della Seconda Guerra Mondiale e fu decorato con la Medaglia d'oro al valore militare. Si distinse nella specialità degli aerosiluranti riuscendo ad affondare, secondo la versione ufficiale della Regia Aeronautica, oltre 100.000 tonnellate di naviglio nemico.

Entrò alla Regia Accademia Aeronautica, frequentando il Corso "Orione" nell'ottobre 1934 e conseguì il grado di Sottotenente nel giugno 1937, il brevetto di Pilota d'Aeroplano nel novembre 1936 e quello di Pilota Militare nel febbraio del 1937.

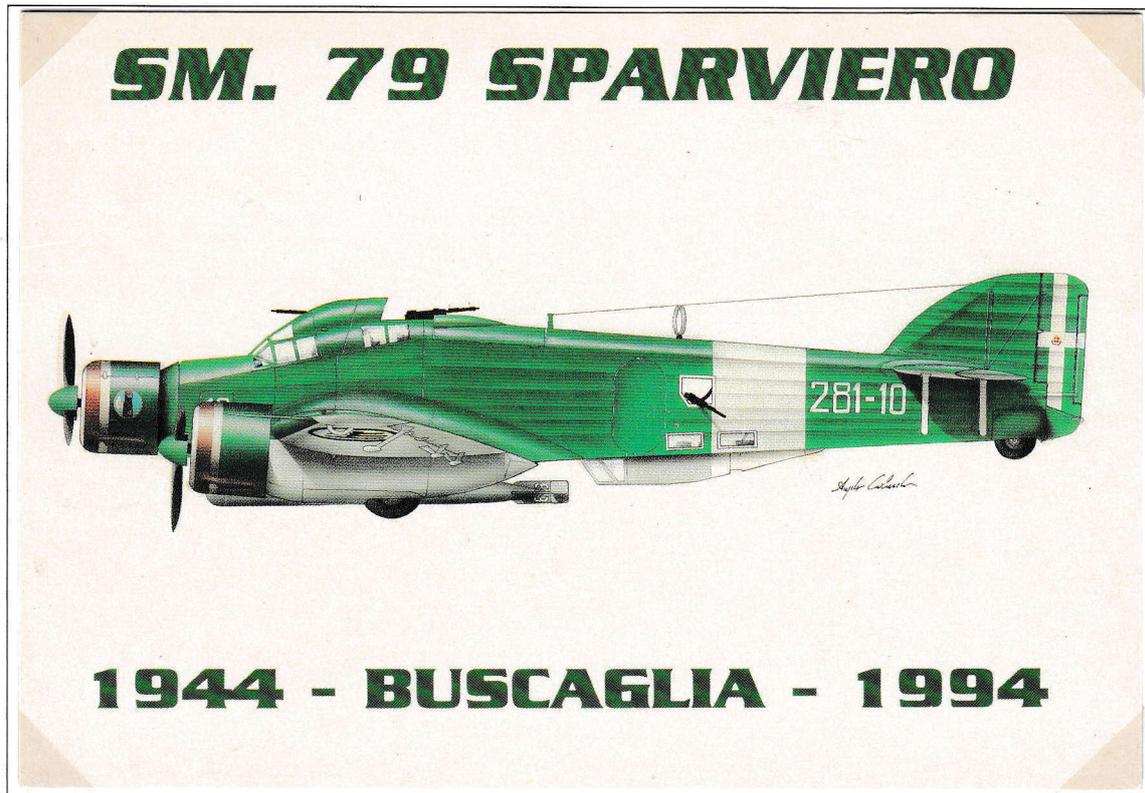
Il 1° luglio 1937 Buscaglia venne assegnato alla 50ª Squadriglia del 32° Stormo Bombardamento Terrestre equipaggiato con i bombardieri Savoia-Marchetti S.M.81, che presto vennero sostituiti con i più moderni Savoia-Marchetti S.M.79. Nell'aprile 1939 venne promosso Tenente e nel febbraio 1940 venne trasferito presso la 252ª Squadriglia del 46° Stormo Bombardamento Terrestre, ove prestava servizio un altro asso, Francesco Aurelio Di Bella. Con questo reparto, allo scoppio del secondo conflitto mondiale, partecipò ad alcune operazioni di bombardamento sul fronte occidentale.



Maggiore Pilota Carlo Emanuele Buscaglia

Nel luglio 1940 Buscaglia venne assegnato al Reparto Sperimentale Aerosiluranti, appena costituito all'Aeroporto di Gorizia agli ordini del capitano Mojola. Il reparto era dotato di cinque trimotori S.M.79, modificati con le installazioni per il trasporto e il lancio dei siluri, e cinque equipaggi comandati da Buscaglia, Vincenzo Dequal, Enrico Fusco, Carlo Copello e Guido Robone. Il reparto venne trasferito ad El-Adem (oggi sede della Base aerea Gamal Abd el-Nasser), in Libia, mentre era ancora in fase di addestramento per compiere la sua prima missione bellica, segnando così il debutto operativo degli aerosiluranti italiani, con un attacco contro il porto di Alessandria d'Egitto: alle 21,30 del 15 agosto la prima sezione di tre velivoli, pilotati da Buscaglia, Dequal (comandante della formazione) e Robone si lanciarono all'attacco seguiti a distanza di quindici minuti dagli altri due aeroplani pilotati da Fusco e Copello. Tuttavia, a causa delle cattive condizioni atmosferiche caratterizzate da nubi e foschia, solo Dequal e Buscaglia riuscirono a sganciare i siluri che però si insabbiarono prima di raggiungere il bersaglio.

Due aerei, a causa dell'esaurimento del carburante, furono costretti ad atterrare nel deserto e l'equipaggio dell'aereo comandato da Fusco, atterrato in territorio nemico, venne catturato. Il successivo 23 agosto i quattro aerei superstiti attaccarono di nuovo Alessandria, ancora con esito negativo. Il 27 agosto, 60 miglia a nord-est di Bardia, Buscaglia lanciò un siluro contro l'incrociatore pesante HMS Kent, facente parte della scorta ad un convoglio britannico partito da Alessandria e diretto in Grecia, che l'equipaggio ritenne di aver colpito, ma il successo non venne confermato.



Velivolo Savoia-Marchetti S.M.79 "Sparviero" (disegno A.Colombo)

Nel settembre 1940 l'unità venne rinominata 278^a Squadriglia Autonoma Aerosiluranti, posta sotto il comando del Capitano Massimiliano Erasi, adottò come distintivo "Quattro Gatti", due bianchi e due neri, che passeggiano sopra un siluro con la scritta in latino "*pauci sed semper immites*" (pochi ma sempre aggressivi) a significare i quattro aerei del reparto e la povertà di uomini e mezzi con cui era stato costituito. L'idea del simbolo fu del capitano Erasi, mentre il disegno dello stemma fu realizzato da Alessandro Maffei.

Nel pomeriggio del 17 settembre due S.M.79, pilotati da Buscaglia e Robone, lanciarono i siluri, 40 miglia ad ovest di Marsa Matruh, contro la cannoniera britannica HMS *Ladybird*, che stava rientrando ad Alessandria da un bombardamento notturno contro postazioni italiane a Sollum e che venne scambiata per un incrociatore leggero classe Delhi. La nave non fu colpita dai siluri che le passarono vicinissimi alla poppa. La sera dello stesso giorno, la 278^a Squadriglia ottenne il primo successo, confermato dalla Marina Britannica, per opera di Buscaglia e Robone, ripartiti dalla base di El Adem dopo la prima sfortunata azione del pomeriggio. Infatti, durante lo svolgimento di un'azione aeronavale della Mediterranean Fleet contro obiettivi italiani nella Cirenaica, in particolare con attacchi aerei di bombardieri e aerosiluranti nel porto di Bengasi, a cui parteciparono per la scorta della portaerei HMS *Illustrious*, la corazzata HMS *Valiant*, l'incrociatore pesante HMS *Kent*, gli incrociatori contraerei HMS *Calcutta* e HMS *Coventry* e sette cacciatorpediniere, la sera del 17 il *Kent* ebbe il compito di bombardare Forte Capuzzo (Bardia) accompagnato da due cacciatorpediniere. Mentre si trovava a 40 miglia dalla posizione di bombardamento assegnata e alla luce della luna, il *Kent* fu attaccato dai due aerosiluranti italiani che lanciarono altrettanti siluri da una distanza di 450 m. Uno dei siluri colpì l'incrociatore all'altezza della seconda torre poppiera, presso le eliche, causando un incendio, danni estesi, la morte di trentadue uomini d'equipaggio nonché l'arresto della nave. Preso a rimorchio dal cacciatorpediniere HMS *Nubiah*, il *Kent* fu trainato faticosamente fino ad Alessandria, distante 250 miglia, dove arrivò nel pomeriggio del 19 settembre. L'azione venne premiata con il conferimento della Medaglia d'argento al valor militare.

Il pomeriggio del 3 dicembre 1940, Buscaglia ed Erasi, lanciando i siluri da circa 300 m, colpirono entrambi l'incrociatore HMS *Glasgow* ancorato nella Baia di Suda a Creta. L'azione venne condotta intorno alle 12,30 e i due aerosiluranti, attaccando dalla parte di terra, arrivarono nella rada di sorpresa prima che le navi e le difese della base britannica potessero aprire il fuoco. Dal momento che i danni non risultarono preoccupanti, il *Glasgow* fu in grado di lasciare la Baia di Suda la stessa notte e due giorni più tardi, navigando alla velocità di sedici nodi, raggiunse Alessandria scortato dall'incrociatore HMS *Gloucester* e da due cacciatorpediniere. Riparato provvisoriamente ad Alessandria, fu poi inviato a Singapore per completare i lavori. Rientrò in servizio, aggregato alla Flotta delle Indie Orientali (East Indies Fleet) nell'Oceano Indiano nel febbraio 1941.



“Aerosilurante” (disegno b/n su carta grigia 1942 Franco Codognato)

Il 5 marzo 1941 venne costituita una nuova unità aerosiluranti, la 281^a Squadriglia, inviata il 20 marzo a Gadurrà (isola di Rodi) e Buscaglia, promosso Capitano, venne trasferito nell'Egeo e nominato comandante dell'unità, con la quale condusse la prima azione a sud di Creta il 24 marzo. La sera del 2 aprile attaccò un convoglio britannico in navigazione da Alessandria ad Atene lanciando un siluro contro una nave da carico da 15.000 tonnellate, ma l'oscurità non gli permise di verificare l'esito dell'azione.

Dal 21 aprile al 1° luglio, la 281^a e la 279^a Squadriglia vennero incorporate nel 34° Gruppo Autonomo da Bombardamento, ritornando poi al ruolo di Squadriglia Aerosiluranti Autonoma. L'8 maggio la 281^a Squadriglia ottenne il suo secondo successo con una pattuglia di tre aerei guidati da Buscaglia, Pietro Greco e Carlo Faggioni.

I tre attaccarono il convoglio alleato AN.30, partito da Porto Said e diretto a Suda, colpendo con un siluro la motonave britannica *Rawnsley* da 5.000 tonnellate. Buscaglia affermò di aver silurato un incrociatore da 7.000 tonnellate, il che esclude potesse trattarsi della *Rawnsley*, che fu certamente colpita dagli altri due piloti che sostennero di aver silurato un piroscalo ciascuno. Secondo fonti britanniche però il danneggiamento venne accreditato ad aerei germanici. Nonostante i gravi danni riportati, la *Rawnsley* poté proseguire la navigazione trainata dal trawler HMS *Grimsby* e scortata dal cacciatorpediniere australiano HMAS *Waterhen*. Portata ad incagliare nella Baia di Ierapetra, sulle coste meridionali di Creta, la *Rawnsley* venne distrutta nella notte del 12 maggio da aerei da bombardamento tedeschi dell'VIII Fliegerkorps che, dopo la resa della Grecia, si erano installati sugli aeroporti ellenici.



Annuli Ottaviano (NA) 24-08-1994 e Novara 17-09-1994 "50° anniversario morte Aviatore"

Alla fine di giugno la base della 281^a Squadriglia di Gadurrà venne attaccata da aerei britannici e una bomba riuscì a colpire un S.M.79 facendo esplodere il siluro agganciato sotto l'aereo e provocando la distruzione di altri tre aerosiluranti. Dopo aver ritirato altri velivoli presso le Officine Reggiane di Reggio Emilia, la 281^a Squadriglia ritornò in azione il 4 luglio: quattro aerei, pilotati da Buscaglia, Faggioni, Giuseppe Cimicchi e Mazzelli attaccarono un incrociatore a sud di Famagosta senza esito. Il successivo 9 luglio, ancora nella baia di Famagosta e insieme a Faggioni, Buscaglia, con un motore fuori uso a causa di un colpo della contraerea, sganciò un siluro contro una nave da carico da 5.000 tonnellate. Il 19 luglio ancora Buscaglia e Faggioni attaccarono una nave presso Marsa Matruh venendo danneggiati dalla pesante reazione contraerea e dall'attacco portato da alcuni caccia Hurricane mentre stavano ritornando alla base. Il 6 agosto Buscaglia, Graziani e Forzinetti attaccarono due cacciatorpediniere al largo di Marsa Matruh, e il 20 agosto successivo ne attaccarono altri tre al largo di Alessandria.

Dopo questo periodo di attività, non confortato da nessun risultato positivo, l'11 agosto Buscaglia, Graziani e Forzinetti attaccarono, a 40 miglia a nord-ovest di Porto Said, il posareti britannico HMS *Protector* da 2.900 tonnellate. Colpito alle ore 16:30 dal siluro sganciato da Buscaglia, che causò l'arresto della sala macchine, l'uccisione di due uomini, e tre feriti, il *Protector* fu rimorchiato a Porto Said dalla corvetta *Salvia*, per poi essere inviato a Bombay ove ultimò le riparazioni. Il danneggiamento del *Protector* era stato sempre accreditato al tenente Graziani, nell'attacco gregario di sinistra di Buscaglia, ma da un grafico di una pubblicazione dell'Ammiragliato britannico si vede chiaramente che il siluro di Graziani sfilò a pochi metri di distanza dallo scafo del posareti in accostata, mentre quello di Buscaglia, che fu il primo a lanciare, colpì il bersaglio sul fianco sinistro.



Annullo figurato Novara 17-09-1994 "50° anniversario morte Aviatori Novaresi"

NOVARA, 16 - 17 SETTEMBRE 1994

50° ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DEL
MAGGIORE PILOTA CARLO EMANUELE
BUSCAGLIA, ASSO DEGLI AEROSILURANTI,
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

RADUNO AEROSILURANTI
GRUPPO BUSCAGLIA

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA,
SEZIONE DI NOVARA



Tiratura a 2000 esemplari - Copia N.
Dis. di A. BROVARONE

927

Edizioni Publicard



Riproduz. vietata



RIP. VIETATA

Il siluro di Forzinetti, gregario destro di Buscaglia, sfiorò anch'esso il fianco del *Protector*. Dopo questa serie di azioni, la 281^a Squadriglia sospese le operazioni per un certo periodo e Buscaglia andò in licenza tornando in azione il 23 novembre: alle 15,55 gli S.M.79 di Buscaglia e del Tenente Luigi Rovelli, decollati dall'aeroporto di Gadurrà a Rodi, avvistarono e poi attaccarono la nave britannica da sbarco per fanteria (LSI) HMS *Glenroy*, che trasportava mezzi da sbarco con ottanta soldati destinati alla guarnigione di Tobruk. Era scortata dall'incrociatore contraereo HMS *Carlisle* e da due cacciatorpediniere. La *Glenroy* fu colpita gravemente da un siluro che venne attribuito a Buscaglia anche se la violenta reazione contraerea delle navi e l'apparizione di tre caccia P-40 non aveva consentito di verificare con certezza l'esito dell'attacco.



Annuli Novara (Italia) 11-10-1995 e Hamilton (Canada) 14-10-1995
 Gemellaggio sezioni M.O.V.M. Carlo Emanuele Buscaglia

Il 14 dicembre la 281^a Squadriglia venne divisa in due Nuclei di tre velivoli ciascuno e Buscaglia, con Faggioni e Forzinetti, venne trasferito sull'Aeroporto di Ain el-Gazala (Cirenaica). Il 17 dicembre, durante la prima battaglia della Sirte, ai sei aerei della 281^a Squadriglia venne dato l'ordine di attaccare le navi da battaglia di scorta ad un convoglio britannico diretto a Malta e in cui la ricognizione italiana aveva erroneamente individuato la corazzata HMS *Valiant*: l'aereo di Forzinetti venne abbattuto e Buscaglia non riuscì a verificare il risultato dell'attacco per la decisa reazione della contraerea avversaria.

Il 1° aprile 1942 venne costituito il 132° Gruppo, riunendo la 278^a e la 281^a Squadriglia, e Buscaglia ne assunse il comando. Dopo un periodo di addestramento sull'aeroporto di Littoria, la nuova unità venne schierata in Sicilia con il Comando a Gerbini e le due Squadriglie a Catania e Castelvetro. Durante il periodo passato al comando della 281^a Squadriglia, Buscaglia aveva totalizzato circa venti missioni di combattimento ed era stato decorato con quattro Medaglie d'argento al valore militare ed una Croce di ferro di 2^a classe conferita dai tedeschi.

Il 132° Gruppo entrò la prima volta in azione il 14 giugno nel corso della cosiddetta "battaglia di mezzo giugno", determinata dal transito di due grandi convogli britannici diretti a Malta, uno partito da Alessandria (operazione Vigorous) e l'altro da Gibilterra (operazione Harpoon). Contro questo secondo convoglio fu impegnato il 132° Gruppo che per l'occasione era stato trasferito a Pantelleria. Nel tardo pomeriggio del 14 giugno, quattordici S.M.79 guidati da Buscaglia si alzarono in volo per attaccare le navi nemiche protetti da quindici caccia Reggiane Re.2001 del 2° Gruppo.



30° anniversario Battaglia di Pantelleria 14-15 giugno 1942

Annullo figurato Pantelleria (TP) 15-06-1972 - Volo speciale A.M. Pantelleria-Bologna con velivolo P166
(Annullo postale di arrivo Bologna 15-06-1972 sul retro)



3° raduno aerosiluranti Aeroporto Bologna

Annullo figurato Bologna 17-06-1972

Gli aerosiluranti avvistarono il convoglio nemico verso le 19,00 non lontano dall'isola di La Galite e, mentre i "Reggiane" impegnavano i caccia avversari, scesero di quota per iniziare le manovre di attacco. L'S.M.79 pilotato dal tenente di vascello Giannino Negri venne colpito dalla contraerea ed esplose, e tutti i siluri diretti verso la corazzata HMS *Malaya* e la portaerei HMS *Argus* non raggiunsero il bersaglio forse perché difettosi, tanto da far ritenere erroneamente agli equipaggi di essere stati sabotati. Il giorno dopo tre aerosiluranti della 281^a Squadriglia condotti da Buscaglia, Umberto Camera e Martino Aichner fecero rotta verso Pantelleria, dove le navi britanniche erano state impegnate in combattimento da quelle italiane della 7^a Divisione dell'Ammiraglio Alberto Da Zara. Nel tragitto gli S.M.79 vennero attaccati da un caccia Beaufighter del 235° Squadron della RAF di base a Malta, pilotato dal sergente A.J. Hall, e colpiti dovettero atterrare a Pantelleria. Ne conseguì che solo Buscaglia e Aichner poterono alzarsi nuovamente in volo alle 12,30 mentre Camera fu costretto a restare a terra avendo l'aereo troppo danneggiato. Aichner attaccò il cacciatorpediniere britannico HMS *Bedouin* che aveva ripreso da pochi minuti a muoversi autonomamente a bassa velocità scortato dal HMS *Partridge*, essendo stato danneggiato gravemente dal tiro degli incrociatori italiani *Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli*, affondandolo, per poi ammarare essendo stato colpito dalle mitragliere della nave. Buscaglia attaccò invece il piroscalo britannico *Burdwan*, che era immobilizzato e in fiamme essendo stato colpito dagli Ju 88 del I./KG.54 e ritenne di avergli dato il colpo di grazia.



"In picchiata" (tempera su carta 1942 Franco Codognato)

Il 132° Gruppo di Buscaglia (promosso Maggiore per meriti di guerra il 12 agosto) venne poi impegnato, fra l'11 e il 14 agosto, nella successiva "battaglia di mezzo agosto", determinata anche questa volta dal contrasto ad un grosso convoglio britannico diretto a Malta (operazione Pedestal). Buscaglia non partecipò alla battaglia trovandosi a Roma per la cerimonia della sua promozione. Nell'attacco del pomeriggio del 12 agosto, che si svolse a nord di Biserta, portato da quattordici S.M.79 del 132° Gruppo al comando del capitano Ugo Rivoli, un siluro, forse sganciato da un velivolo della 287^a squadriglia, colpì a poppa il cacciatorpediniere britannico HMS *Foresight* che, per i danni riportati alla poppa e per gli allagamenti, fu affondato l'indomani dal cacciatorpediniere HMS *Tartar* che lo stava rimorchiando. Rientrati a Pantelleria dopo l'attacco, gli S.M.79 riportarono alcuni danni per mitragliamento da parte di tre caccia Beaufighter del 248° Squadron partiti da Malta; nel mitragliamento restò ucciso il tenente pilota Vittorio Moretti.

Nel novembre 1942 la guerra nel Mediterraneo giunse ad una svolta con lo sbarco sulle coste del Marocco e dell'Algeria di ingenti forze anglo-americane nel quadro dell'operazione Torch. Per contrastare lo sbarco, agli aerosiluranti italiani venne ordinato da Superaereo di attaccare le navi Alleate al largo delle coste algerine, ma nei giorni 8, 9 e 10 novembre andarono all'attacco soltanto gli aerosiluranti basati in Sardegna, mentre quelli del 132° Gruppo non intervennero, trovandosi in Sicilia e quindi troppo lontano dalla zona di sbarco ad Algeri. L'11 gli anglo-americani sbarcarono un contingente di truppe a Bougie e in questo caso anche il 132° Gruppo fu in condizioni di attaccare con una formazione di quattro S.M.79 comandati da Buscaglia, con gregari Graziani, Faggioni e Ramiro Angelucci. Sorvolando il territorio tunisino, gli aerei italiani si diressero verso la baia, dove erano stati segnalati numerosi piroscafi e navi da guerra, contando di arrivare di sorpresa dal lato di terra, ma prima di giungere sull'obiettivo vennero attaccati da alcuni Spitfire. Anziché aprirsi a ventaglio e puntare ognuno su una nave, gli S.M.79 rimasero in formazione compatta per concentrare il tiro delle mitragliatrici difensive, ma la violenta reazione della contraerea provocò l'abbattimento dell'aereo di Angelucci, perito assieme al resto dell'equipaggio. Gli altri aerosiluranti che effettuarono l'attacco non colpirono alcun bersaglio e si allontanarono a bassa quota inseguiti per un po' dagli Spitfire.

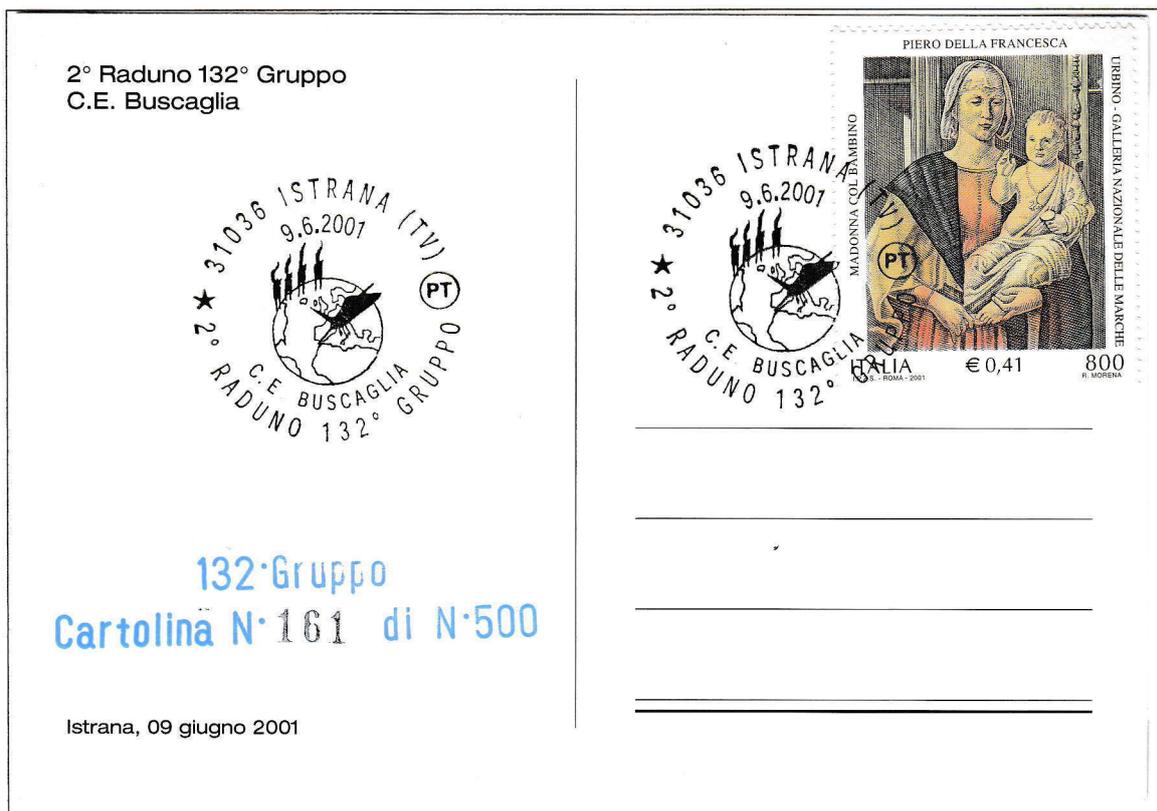


Inaugurazione monumento al Maggiore Pilota C.E. Buscaglia
Hamilton_Canada 29/05/2005 (disegno Aldo Brovarone)

Il 12 novembre, il 132° Gruppo attaccò di nuovo il convoglio Alleato nella baia di Bugia con sei aerei guidati da Buscaglia, Carlo Pfister, Aichner, Giuseppe Coci, Francesco Bargagna e Marino Marini. Decollarono alle 10,50 e seguirono una rotta in modo da passare il più possibile sopra luoghi poco popolati. Come il giorno prima mentre sorvolavano la rada di Bougie per poi dirigere contro le navi all'ancora, gli S.M.79 vennero attaccati dagli Spitfire del 249° Squadron della RAF e l'aereo di Buscaglia, colpito dal sergente pilota Joseph Watling mentre si portava all'attacco, iniziò ad emettere fumo.

Nel frattempo gli aerosiluranti vennero fatti segno anche del violento tiro contraereo delle navi alla fonda e l'aereo di Buscaglia incassò altri colpi mentre sorvolava un cacciatorpediniere per puntare contro un piroscafo all'ancora. Con l'aereo ormai in fiamme e due morti a bordo (il marconista maresciallo Edmondo Ballestri e l'armiere aviere Walter Vecchiarelli), Buscaglia sganciò il siluro da una distanza di settecento metri, poi l'aereo precipitò disintegrandosi nel contatto con l'acqua. Gli equipaggi degli altri S.M.79 rientrati alla base riferirono di aver colpito tre piroscafi, uno dei quali fu visto saltare in aria.

Buscaglia venne dichiarato ufficialmente "disperso in azione", gli venne conferita una Medaglia d'oro al valor militare alla memoria e il 132° Gruppo prese il suo nome. Quando fu abbattuto, Buscaglia aveva al suo attivo trentadue azioni di siluramento con accreditato l'affondamento, piuttosto ottimistico, di oltre centomila tonnellate di naviglio nemico. Il bollettino di guerra n. 901 del 13 novembre 1942 recitava: "Il Maggiore Carlo Emanuele Buscaglia, che aveva guidato nell'azione il suo glorioso Gruppo Aerosiluranti e superato con la sua nuova vittoria le 100.000 tonnellate di naviglio nemico colato a picco, non faceva ritorno alla base".



Annullo figurato Istrana (TV) 9-06-2001 "2° raduno 132° Gruppo C.E. Buscaglia"

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

Buscaglia non rispose all'ufficiale statunitense che lo interrogò sulle condizioni della Regia Aeronautica, poi venne trasferito negli Stati Uniti e internato nel campo di prigionia di Fort Meade nel Maryland.

Con l'armistizio dell'8 settembre 1943, i reparti di aerosiluranti si divisero: alcuni costituirono al nord un Gruppo intitolato a Buscaglia, altri passarono nell'Aeronautica Cobelligerante Italiana. Radio Londra, verso la fine del 1943, diede la notizia che Buscaglia era vivo. Dopo l'armistizio, ai prigionieri di Fort Meade, era stato proposto di scegliere se tornare in patria per combattere a fianco degli Alleati con l'Aeronautica Cobelligerante o restare in prigionia. Buscaglia scelse la prima opzione e tornò in Italia. Reintegrato in servizio gli venne affidato il comando del 28° Gruppo dello Stormo Baltimore, equipaggiato con i bimotori statunitensi "Martin Baltimore" e dislocato sull'aeroporto di Campo Vesuvio, nei pressi di Ottaviano (NA).



Annullo figurato Novara 16-10-2004 "60° anniversario morte Aviatori Novaresi"

I Baltimore erano aerei sconosciuti ai piloti italiani e dalle caratteristiche di volo molto diverse da quelle degli S.M.79 a cui essi erano abituati, soprattutto in decollo, per via dell'elevato carico alare. Buscaglia non volava da venti mesi, aveva subito uno choc tremendo in conseguenza delle ferite riportate durante l'abbattimento del suo aereo, le sue condizioni fisiche e mentali erano probabilmente ancora precarie, tuttavia era troppo orgoglioso per poter ammettere di dover essere istruito al pilotaggio del nuovo aereo con il doppio comando. Il pomeriggio del 23 agosto 1944, Buscaglia decise di tentare un decollo non autorizzato da solo, approfittando dell'assenza del personale dell'aeroporto che si trovava in mensa. L'aereo al decollo imbarcò verso sinistra, toccò terra con l'ala (dove era alloggiato il serbatoio di carburante) e ricadde al suolo prendendo fuoco. Buscaglia, seppur gravemente ustionato, riuscì a buttarsi fuori dall'aereo in fiamme; ricoverato presso l'ospedale militare britannico di Napoli, morì il giorno successivo dopo venti ore di agonia all'età di ventinove anni.

Quando si seppe che Buscaglia era al sud, il gruppo che al nord era stato intitolato col suo nome venne rinominato "Gruppo Faggioni", ma quando si conobbero le circostanze della sua morte i fascisti la interpretarono come un tentativo di fuga per raggiungere i vecchi "camerati" nella Repubblica Sociale. Al sud la fine di Buscaglia venne spiegata come frutto della volontà di non rassegnarsi all'umiliazione di non riuscire a ritrovare presto l'antico primato e dover invece ricominciare daccapo.

In onore di Carlo Emanuele Buscaglia l'Aeronautica Militare Italiana, nel maggio 1984, denominò col suo nome il 3° Stormo "Quattro Gatti" di stanza all'Aeroporto di Verona-Villafranca, Stormo sciolto il 1° novembre 1999 e ricreato nel 2008 senza più la dedica.

Il comune di Novara gli ha dedicato un largo.

Teresio Martinoli

Teresio Vittorio Martinoli (Novara, 26 marzo 1917 - Ottaviano "Campo Vesuvio" NA, 25 agosto 1944) è stato un aviatore italiano, uno dei maggiori assi della caccia italiana della Seconda Guerra Mondiale con 22 (secondo altri autori, 23) abbattimenti individuali, dieci dei quali ottenuti nella Regia Aeronautica sui cieli di Malta, uno volando con l'Aeronautica Cobelligerante Italiana e quattordici collettivi. Morì in un incidente di volo nell'agosto del 1944.

Martinoli fu costretto a rinunciare agli studi per la morte del padre, trovando lavoro come saldatore. Nel 1937 conseguì il brevetto di pilota di aliante e l'anno successivo quello per il volo a motore.



**Velivolo MACCHI MC.202 "Folgore" (disegno di A. Colombo)
del Sergente Maggiore Pilota Teresio Martinoli**

Nel 1939, arrivata la chiamata alle armi, seguì i corsi della Regia Aeronautica alla scuola di pilotaggio di Ghedi. Terminato l'addestramento ottenendo il grado di Sergente Pilota, venne assegnato alla 366ª Squadriglia, 151º Gruppo, 53º Stormo di base all'Aeroporto di Torino-Caselle. Poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia, gli giunse l'ordine di trasferirsi a Trapani, nella 384ª Squadriglia, 157º Gruppo.

A bordo del suo caccia biplano Fiat C.R.42 "Falco", il 13 giugno 1940 Martinoli ottiene la sua prima vittoria nei cieli sopra Tunisi, abbattendo un bimotore francese, probabilmente un Potez 630. Questo suo primo abbattimento è circondato da un alone di mistero in quanto non può essere confermato in nessun'altra documentazione, eccetto i molto precisi riferimenti nel suo libretto di volo. In seguito, Martinoli passò alla 78ª Squadriglia Caccia, 13º Gruppo Caccia, 2º Stormo, in Libia, anch'essa equipaggiata con Fiat C.R.42. Il suo secondo abbattimento ebbe luogo il 13 ottobre (secondo altri autori il 31), mentre scortava un Savoia-Marchetti S.M.79 su Marsa Matruh (Egitto). La vittima di Martinoli fu un "Gloster Gladiator", quasi certamente dello "Squadron 112" che, decollato dall'Aeroporto Militare di Sidi Haneish, in realtà quel giorno ebbe due perdite: il Gladiator pilotato dal *Pilot Officer* B. B. E. Duff e quello pilotato dal *Flying Officer* Lloyd Schwab.

Ma, almeno inizialmente, la sua unità non accreditò a Martinoli l'abbattimento. Nel corso della battaglia aerea nei cieli sopra Marsa Matruh la Regia Aeronautica rivendicò l'abbattimento, oltre al Gladiator rivendicato da Martinoli, di altri dieci tra Gloster Gladiator e Hawker Hurricane, a fronte della perdita di un S.M.79 e di due C.R.42.



"Gloster Gladiator" della RAF



NOVARA 16- 17 SETTEMBRE 1994
50° ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DE
SERG. MAGG. PILOTA TERESIO MARTINOLI
ASSO DELLA CACCIA, MEDAGLIA D'ORO
AL VALOR MILITARE.

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
SEZIONE DI NOVARA



28100 NOVARA C.P. 17.9.1994
★ CARLO EMILIO BUSCAGLIA - TERESIO MARTINOLI ★
50° ANNIVERSARIO MORTE AVIATORI

194

RIPRODUZIONE VIETATA

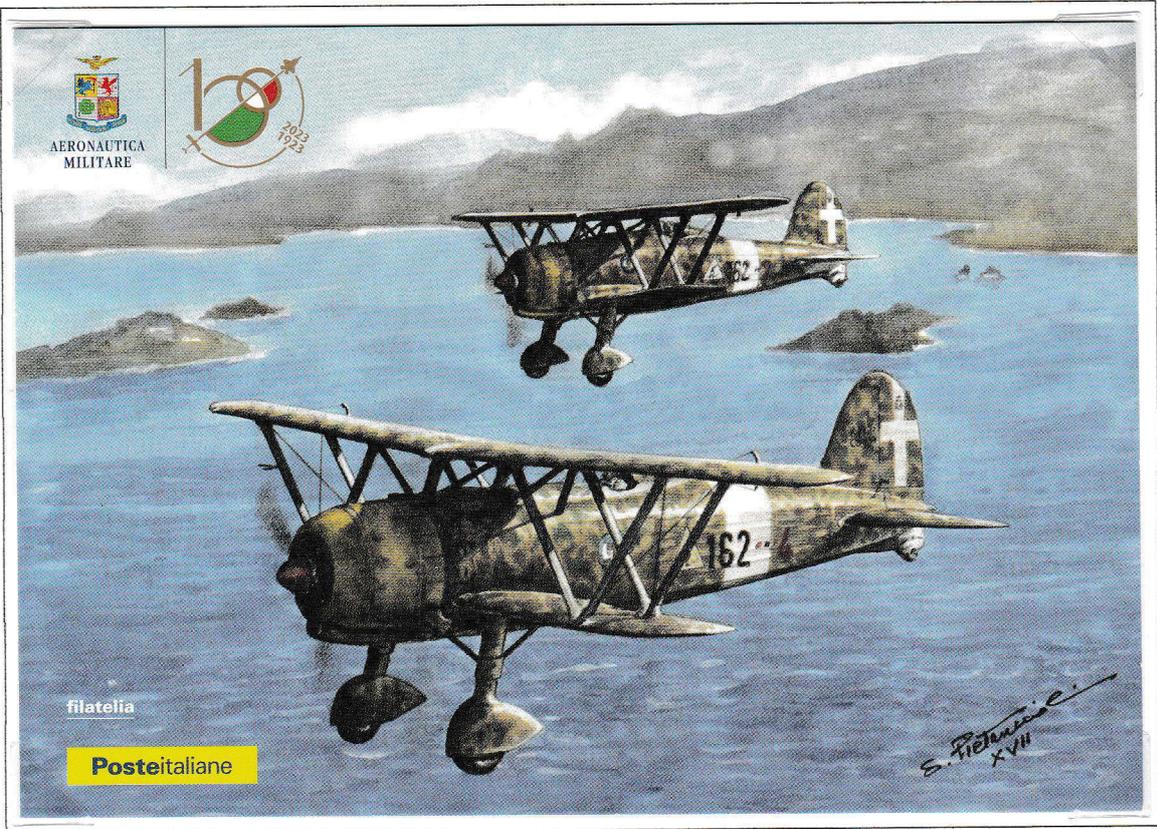
**CARTOLINE ANNULLATE
IL 50° ANNIVERSARIO, NELLA
LOCALITÀ DELLA SCOMPARSA
DELL'EROE.**

RIP. VIETATA

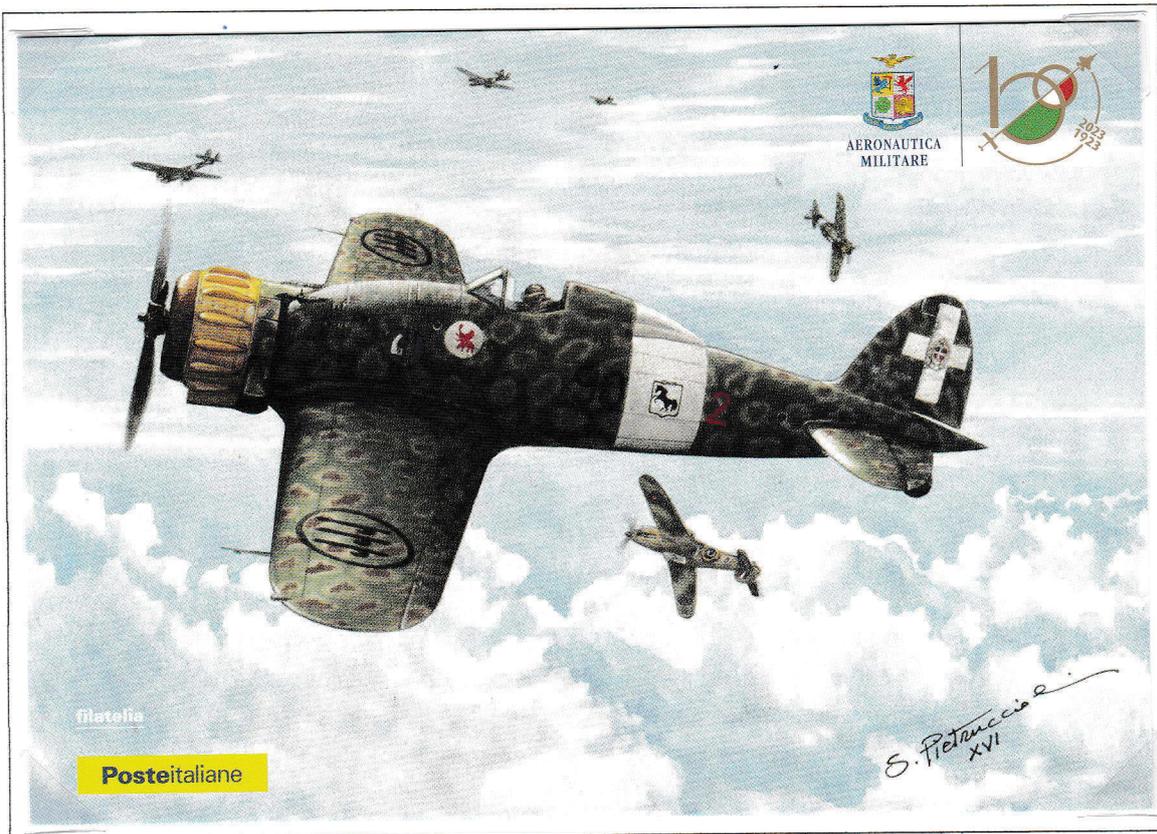
Tiratura limitata a 1000 esemplari - Copia N.
Dis. di A. Colombo

Annulli Ottaviano (NA) 25-08-1994 e Novara 17-09-1994 "50° anniversario morte Aviatore"

La sua terza, ed ultima, vittoria nel suo primo periodo di servizio in Africa fu ottenuta dopo essere stato trasferito al 4° Stormo, sua destinazione definitiva. L'aereo abbattuto, questa volta, era un bombardiere bimotore "Bristol Blenheim", che precipitò nella zona di Bardia (Libia) il 5 gennaio 1941. Martinoli non riuscì ad ottenere altre vittorie aeree prima del rientro della sua unità in Italia per essere riequipaggiata con il Macchi M.C.200 "Saetta", all'inizio del 1941.



FIAT CR.42 "FALCO"
(disegno di Stefano Pietruccioli)



MACCHI C.200 "SAETTA"
(disegno di Stefano Pietruccioli)

Sul "Saetta" Martinoli non conseguì alcuna vittoria, ma il numero dei suoi abbattimenti salì drammaticamente nell'autunno di quell'anno quando il 9° Gruppo Caccia, 4° Stormo, al quale apparteneva, passò al Macchi M.C.202 "Folgore", velivolo dalle prestazioni decisamente migliori, ma che vedeva nella scarsità dell'armamento la sua vera debolezza. Le sole due mitragliatrici Breda-SAFAT calibro 12,7 mm non potevano certo competere con le otto Browning da 7,69 mm (o i quattro cannoncini Hispano Mk II da 20 mm) che equipaggiavano l'Hurricane, il tipico aereo della RAF contro cui il "Folgore" si sarebbe spesso scontrato nei cieli nordafricani.



Annullo figurato Novara 16-10-2004 "60° anniversario morte Aviatori Novaresi"

Partiti da Gorizia, i nuovi Macchi M.C.202 del 9° Gruppo raggiunsero Roma-Ciampino, dove vennero accolti da Benito Mussolini e spediti in Sicilia, a Comiso, per operare negli attacchi sull'isola di Malta. E proprio Comiso il 19 ottobre fu oggetto di un attacco portato avanti da cinque Hurricane: i Macchi si levarono in volo e Martinoli riuscì ad abbattere due aerei avversari, realizzando la sua prima doppia vittoria e portando a cinque il suo bottino personale.

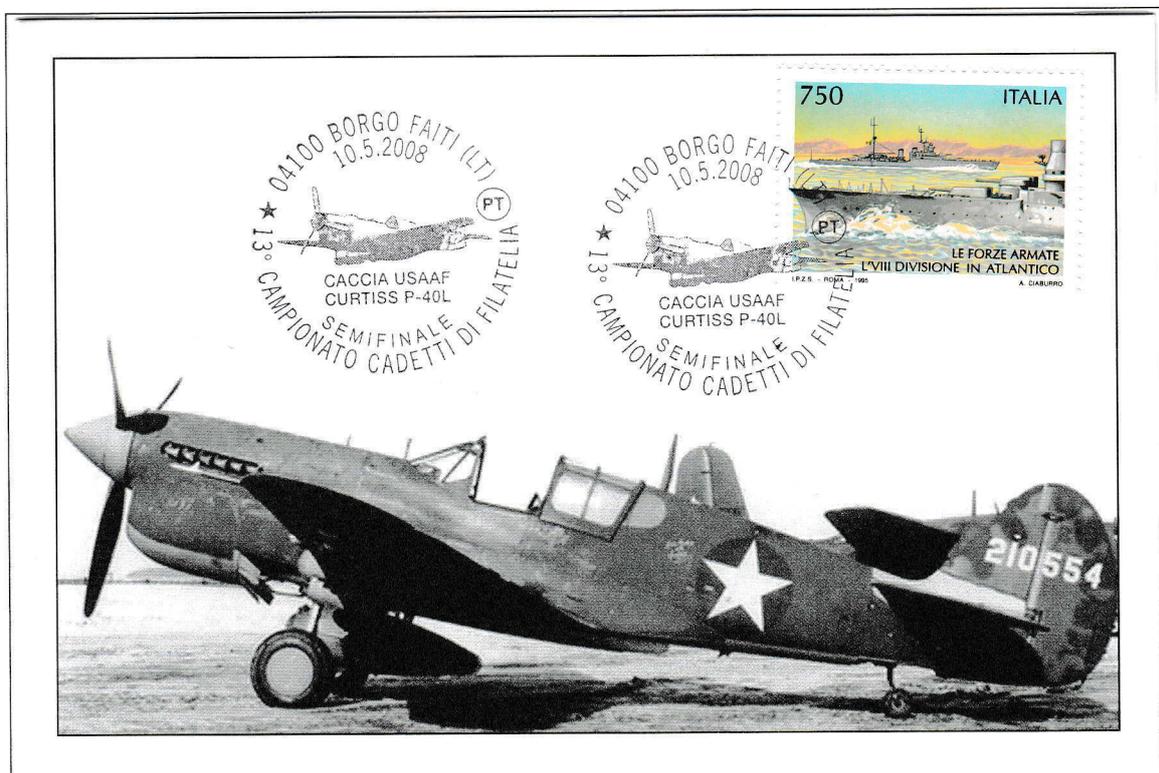
Tre giorni dopo fu la volta di un altro Hurricane, e a novembre un secondo Blenheim. Durante l'inverno il 9° Gruppo si prese una pausa dai combattimenti, rientrando in missione nella primavera del 1942: maggio fu un ottimo mese per Martinoli, in forza alla 73^a Squadriglia, che nei cieli sopra Malta abbatté cinque "Supermarine Spitfire" ed un "Curtiss P-40".

Il 4 maggio, mentre scortava con altri quattro piloti del 9° Gruppo cinque CANT Z.1007bis, attaccò tre Spitfire che stavano aprendo il fuoco sui bombardieri. Due caccia della Supermarine vennero dichiarati abbattuti da Martinoli e dal sottotenente Alvaro Querci. La RAF ammise solo la perdita del Sgt. Jack McConnel (BR187/0) del 601° Squadron. Il 9 maggio Martinoli tornò su Malta con altri quindici piloti su Macchi M.C.202, di scorta a cinque CANT Z.1007bis. Trentatré Spitfire attaccarono la formazione. La RAF dichiarò l'abbattimento di tre bombardieri e un caccia. In realtà tutti gli aerei italiani rientrarono alla base, con solo un "Folgore" colpito da un proiettile da 20 mm. Martinoli rivendicò uno Spitfire abbattuto (insieme all'altro asso Franco Lucchini), ma la RAF non dichiarò perdite. Due degli Spitfire attribuitigli su Malta però non gli vengono accreditati con certezza - uno addirittura non risulta apparire nemmeno nel suo libretto di volo.

Tra il 20 e il 22 maggio, i Macchi del "Cavallino Rampante" si trasferiscono in Nord Africa. Il 25 maggio, il 9° e 10° Gruppo si schierano sull'Aeroporto Martuba 4, uno dei campi attorno a Derna (Libia)



"Supermarine Spitfire" della RAF



"Curtiss P-40" della USAAF

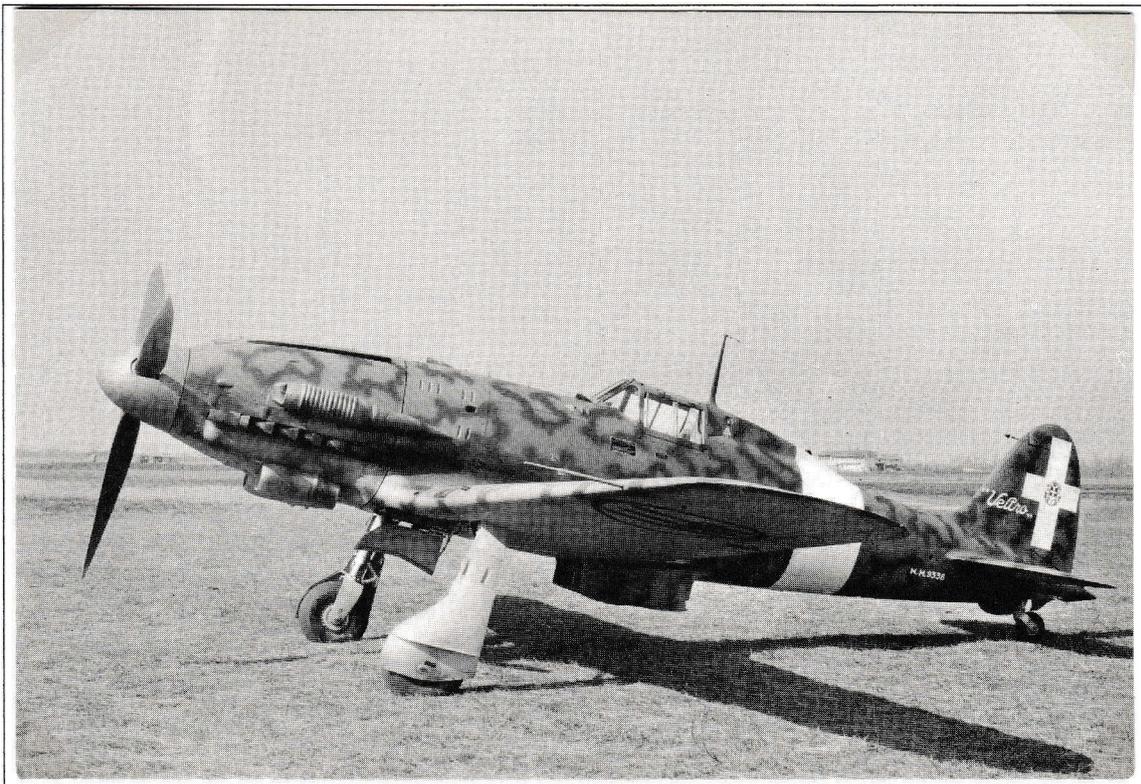
Annullo figurato manifestazione Borgo Faiti (LT) 10-05-2008

Nel mese di giugno l'area operativa si spostò sul settore di Bir Hacheim (Libia). Qui, il 9 giugno 1942, abbattava due "Curtiss P-40" e ne danneggiava un terzo, rientrando con il Macchi sforacchiato non gravemente. Il 29 dello stesso mese, nella zona di Marsa Matruh, attaccava con altri tre piloti della 73ª Squadriglia una formazione di dodici P-40, facendo precipitare un altro Curtiss (gli altri tre piloti abbattavano altri due caccia nemici). A questi abbattimenti si aggiungeva un'altra vittoria "probabile". All'attivo aveva ora quattordici abbattimenti certi, più tre probabili.

Il teatro delle operazioni si spostò di nuovo sull'onda dei successi dell'Afrikakorps di Erwin Rommel, avvicinandosi sempre più ad El Alamein, dove l'asso italiano abbatte altri Spitfire e P-40, salendo a quota diciotto.

In particolare, il 2 settembre, è parte di una formazione di diciotto M.C.202 del 10° Gruppo, in "caccia libera" nella zona di Bir Mseilikh. I piloti del "Cavallino Rampante" attaccano prima una formazione di 12 Spitfire e successivamente tre formazioni di bombardieri Boston scortati da 35 tra Spitfire e P-40. Martinoli abbatté uno dei sei caccia Supermarine rivendicati dai piloti italiani e un Boston. Martinoli corse un grosso rischio il 9 ottobre, allorché abbatté uno Spitfire e ottenne una vittoria collettiva su un secondo caccia britannico, ma il suo aereo uscì dal combattimento piuttosto danneggiato. Il 23 ottobre fece precipitare il suo ultimo nemico in Nordafrica, probabilmente un P-40 del 260° Squadron caduto a Tell el-Dab'a, erroneamente identificato da alcune fonti come un Bell P-39 Airacobra. Ormai la campagna dell'Asse in Africa Settentrionale si era arenata alle porte di El Alamein e le sorti del conflitto stavano per rovesciarsi a favore degli Alleati.

Dopo la vittoria di Montgomery ad El Alamein, gli Alleati riconquistano terreno in Nordafrica e si preparano all'invasione della Sicilia (operazione Husky), primo passo per la conquista dell'Italia. Nel luglio del 1943, Martinoli fu impegnato nella dura lotta contro i bombardieri statunitensi che stavano bombardando l'isola nelle fasi precedenti allo sbarco, avvalendosi anche del nuovo Macchi M.C.205 "Veltro", un aereo dalle prestazioni di tutto rispetto, giunto però troppo tardi per poter in qualche modo alterare le sorti del conflitto.



MACCHI M.C.205 "Veltro" della Regia Aeronautica

Il 4 luglio, mentre nei cieli della Sicilia si facevano sempre più vivi i bombardieri statunitensi che preparavano il terreno per l'operazione Husky, Martinoli abbatté un P-39 Airacobra ed ottiene una vittoria collettiva su un bombardiere Boeing B-17 Flying Fortress. Conquistò così la sua ventesima vittoria individuale. Il 6 luglio danneggiò un Lockheed P-38 Lightning e uno Spitfire, ma verso sera, la base di Finocchiaro (Sicilia) venne attaccata da alcuni Martin B-26 Marauder, proprio mentre Martinoli era in procinto di atterrare: riuscì comunque ad uscire dall'aereo e a gettarsi nelle trincee, mentre i Macchi sulla pista vennero distrutti dall'incursione avversaria. Quattro giorni dopo, ovvero il 10 luglio, ebbe luogo lo sbarco alleato in Sicilia: solo la 74ª Squadriglia di Martinoli era stanziata a Finocchiaro e poteva disporre di due soli Macchi ancora in grado di combattere.

La situazione per le truppe italiane ormai è disperata: il 15 agosto Martinoli abbatté uno Spitfire sullo Stretto di Messina, portandosi a quota ventuno vittorie, ma l'8 settembre Badoglio annunciò la firma dell'armistizio.

Dopo l'armistizio di Cassibile, Martinoli decise di proseguire la guerra al fianco degli Alleati, nell'Aeronautica Cobelligerante Italiana: a novembre, in Jugoslavia, abbatté un Junkers Ju 52/3m tedesco sopra Podgorica, dopo una lotta con due Messerschmitt Bf 109 di scorta: è la sua ventiduesima ed ultima vittoria.

Il 25 agosto del 1944, all'età di 27 anni, il Sergente Maggiore Pilota Teresio Martinoli morì in un incidente durante un'esercitazione sui P-39 Airacobra forniti all'Aeronautica Cobelligerante, uno dei più controversi velivoli impiegati dagli USA durante la guerra. Verrà decorato con una medaglia d'oro alla memoria, che si aggiunge alle due medaglie d'argento al valor militare e alla Croce di Ferro di seconda classe tedesca.



Annullo figurato Novara 17-09-1994 "50° anniversario morte Aviatori Novaresi"

NOVARA 16- 17 SETTEMBRE 1994
 50° ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DEL
 SERG. MAGG. PILOTA TERESIO MARTINOLI
 ASSO DELLA CACCIA, MEDAGLIA D'ORO
 AL VALOR MILITARE.

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
 SEZIONE DI NOVARA

Edizioni Publicard



Riproduz. vietata



Tiratura limitata a 1000 esemplari - Copia N.
 Dis. di A. BROVARONE

341

RIP. VIETATA

Silvio Cella

Silvio Cella (Novara, 8 luglio 1916 – Torre del Greco_NA, 14 settembre 1944) orfano di padre in giovane età, completa gli studi superiori presso il Regio Istituto Tecnico Commerciale “Mossotti” di Novara, diplomandosi ragioniere nel 1935. Pochi mesi dopo supera gli esami di concorso e viene arruolato volontario Allievo Ufficiale Pilota di Complemento in Aeronautica presso l’Aeroporto milanese di Talliedo.

L’8 giugno 1936 inizia il Corso di Pilotaggio presso l’Aeroporto del Lido di Roma, nei pressi di Ostia. La commissione ministeriale gli assegna il punteggio di 14/20 sia in qualità morali e militari, sia in cultura generale e militare.

Cella è destinato all’Aviazione Ausiliaria per la Regia Marina e quindi il suo addestramento prosegue alla Scuola Centrale di Pilotaggio per Idrovolanti di Portorose (Istria).

Il 1° dicembre 1937 è ammesso alla Regia Accademia Aeronautica di Caserta, al “Corso Sparviero”.



Velivolo SIAI Marchetti S.79 del Tenente Pilota Silvio Cella
(disegno di Aldo Brovarone)

Vola a partire dal 2 aprile 1938 con i Breda25 e, ad un anno di distanza, con i Ro.41, proseguendo l’addestramento con entrambi i velivoli per tutto il corso del 1939.

Il 5 maggio 1940 raggiunge la Scuola Bombardamento di Aviano (Pordenone) ed inizia subito a volare con S.81 e successivamente con S.79; il trimotore della SIAI Marchetti sarà l’aereo che caratterizzerà tutta la carriera di Cella.

Terminato il Corso ad Aviano, arriva il 22 agosto la destinazione ad un reparto d'impiego che per Cella è la 192^a Squadriglia dell'87° Gruppo del 30° Stormo BT. Il battesimo del fuoco arriva solo il 28 novembre quando prende parte al bombardamento di una formazione navale britannica nel porto della capitale maltese, La Valletta.

Cella è promosso Tenente il 6 febbraio 1941 ed ha occasione di prendere parte solo a quattro azioni belliche su Malta. Per il resto, gran parte delle missioni è spesa per ricognizioni alla ricerca di navi nemiche, qualche scorta a convogli nazionali che attraversano il Canale di Sicilia con rifornimenti e truppe da e per i fronti dell'Africa Settentrionale e per voli di allenamento.



Annullo figurato Novara 17-09-1994 "50° anniversario morte aviatori novaresi"

Proprio al rientro da uno di questi voli, il 7 maggio, per problemi a un motore, il suo S.79 perde velocità e precipita al suolo. L'aereo risulta distrutto, ma Cella e due membri dell'equipaggio se la cavano con ferite lievi, mentre sono incolumi gli altri due a bordo. Con la 192^a Squadriglia destinata ad essere equipaggiata con i Cant.Z.1007, Cella effettua in ottobre il passaggio sul nuovo bombardiere ed i primi allenamenti.

Il 22 dicembre 1941 si trova presso il 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti a Gorizia dove riprende subito l'attività di volo con il trimotore S.79. Al termine dell'addestramento arriva l'assegnazione ad una unità operativa, che questa volta è la 204^a Squadriglia, di base a Gadurrà, sull'isola di Rodi, alle dipendenze del 41° Gruppo Autonomo AS.

L'appartenenza alla 204^a Squadriglia è breve ma intensa. Il settore di operazione è il Mediterraneo centro-orientale, in cui Cella esegue una serie di ricognizioni offensive a porti e linee di comunicazione navali inglesi, in particolare Cipro e Port Said (Egitto), colpendo due piroscafi.

Ai primi di agosto 1942 rientra a Gadurrà (Rodi), viene trasferito alla 252^a Squadriglia del 104° Gruppo Autonomo AS e ritorna ai comandi di un S.79bis.

L'attività bellica riprende subito, ma non è molto sostenuta; una mezza dozzina di ricognizioni offensive in pattuglia o da solo, in cui non vengono avvistate navi avversarie. Alla fine di novembre l'intera Squadriglia si sposta ad Iraklion, sull'isola di Creta. Dal 16 luglio 1943 passa alla 253ª Squadriglia Autonoma AS e opera da Littoria (l'attuale Latina), Lecce, Milis (Sardegna) e Siena eseguendo qualche ricognizione offensiva. Il 20 luglio lungo la costa orientale della Sicilia il suo S.79 è colpito da una cannonata, ma riesce a rientrare a Littoria.



Annullo figurato Novara 16-10-2004 "60° anniversario morte aviatori novaresi"

L'armistizio dell'8 settembre 1943 coglie la 253ª Squadriglia a Siena. Il reparto si porta in Sardegna a Decimomannu e, attraverso una serie di voli di trasferimento, si installa finalmente a Lecce il 1° ottobre.

Da questo momento in poi Cella esegue una serie di voli di collegamento, trasporto materiali, prove di volo, ma soprattutto di servizio postale. Il 29 dicembre, in fase di atterraggio a Foggia, il suo trimotore viene investito da un caccia americano P-47 e cade al suolo incendiandosi, ma senza conseguenze per il pilota.

Cella prosegue ininterrottamente queste attività di volo fino al 17 giugno 1944. Il 6 luglio compie a Campo Vesuvio il primo volo con istruttore per essere abilitato al bombardiere "Baltimore", ceduto alla Regia Aeronautica dai surplus alleati. Al terzo volo, Cella esegue il decollo da solo, che sancisce l'avvenuta abilitazione sul nuovo velivolo.

Prosegue l'addestramento per l'impiego operativo. Cella prende parte a pattuglie anche di sette Baltimore ed esegue tiri di lancio, quando al decollo per la ventisettesima sortita, il 30 agosto, il suo velivolo imbarca e si incendia.

Silvio Cella riporta gravi ferite e, trasportato all'ospedale dell'Aeronautica Inglese di Torre del Greco (NA), muore il 14 settembre 1944, per le complicazioni intervenute. Aveva volato per 933 ore, di cui circa 800 di guerra, ed insignito di quattro medaglie d'argento al valor militare.