



Il X Gruppo Caccia Terrestre Operazione Halberd: Ustica 27 Settembre 1941

di Giuseppe Giacino

Il X Gruppo Caccia Terrestre fu costituito a Pasián di Prato (Udine) il 10 Aprile 1917. Ebbe durata breve in quanto al termine del primo conflitto mondiale, nel Gennaio del 1918, il reparto venne sciolto. Per la sua ricostituzione si dovette attendere 13 anni, quando il primo Giugno del 1931 presso l'Aeroporto di Campoformido (Udine) venne inaugurato il 4° Stormo della Regia Aeronautica Militare, accorpando il IX Gruppo Caccia (con la 73^a, 96^a, 97^a squadriglia) e il neo ricostituito X Gruppo C.T., in cui confluirono le squadriglie 84^a, 90^a e 91^a, in particolare quest'ultima nota, come la *squadriglia degli assi*, che aveva raggruppato i piloti che si contraddistinsero nel corso della prima guerra mondiale collezionando un numero elevato di vittorie: Ferruccio Ranza, Luigi Olivari, Fulco Ruffo di Calabria, Pier Ruggero Piccio e il celebre Francesco Baracca. Proprio dall'asso, per antonomasia, della Regia Aeronautica Italiana, il 4° Stormo prese il simbolo del famoso *Cavallino Rampante*, che lo con-

The X Fighter Group for Ground Combat was formed in Pasián di Prato (Udine) on the 10th April 1917. It didn't last a long time: at the end of the First World War, in January 1918, the department was dissolved. Thirteen years later, on the 1st June 1931 at the Campoformido Airport (Udine) the 4th Wing of the Italian Royal Air Force was constituted, combining the IX Fighter Group (the 73rd, 96th, 97th Squadron) and the newly reconstituted X Fighter Group, which merged also the 84th, 90th and 91st squadrons. In particular, the latter was known as the *Aces' Squadron*, because it included pilots which, during the First World War, had collected a high number of victories: Ferruccio Ranza, Luigi Olivari, Fulco Ruffo di Calabria, Pier Ruggero Piccio and the famous Francesco Baracca. Just from The Ace, by definition, of the Royal Italian Air Force, the 4th Wing took its famous symbol, the *Prancing Horse*, which is still in use today. The 4th Wing,

Nella immagine in alto: decollo di un Macchi C.200, anche denominato Saetta, in dotazione nel 1941 al X Gruppo C.T. che ottenne la Medaglia d'Oro al Valor Militare, mentre ben settesuoi piloti, seguendo la scia luminosa di Francesco Baracca, ne furono insigniti alla memoria: Ten. Col. Carlo Romagnoli, Cap. Franco Lucchini, Cap. Livio Ceccotti, Ten. Ezio Bevilacqua, Ten. Leonardo Ferulli, Ten. Francesco Rizzitelli e il Serg. Lido Poli. L'emblema del X Gruppo, cavallino nero su fondo bianco, a partire dal 1957, venne utilizzato anche come nome e simbolo della Pattuglia Acrobatica del Cavallino Rampante che, a tutt'oggi, vanta un predominio assoluto nel campo delle esibizioni acrobatiche in Italia e all'estero. Sui velivoli delle Squadriglie che componevano il X Gruppo C.T. erano dipinti i rispettivi distintivi: per la 90^a Sq. elefante rosso in campo bianco, per la 91^a Sq. grifo nero su sfondo bianco circolare e per l'84^a Sq. una stella bianca che simboleggiava la 'buona stella' d'Italia, con la segreta speranza di tenere lontana la guerra.

In the image above: takeoff of a Macchi C.200, also known as Thunderbolt, provided in 1941 to the X Fighter Group which obtained the Gold Medal for Military Valour, while seven of its pilots, following Francesco Baracca's shining path, were awarded of the same medal to the memory: Lt. Col. Carlo Romagnoli, Capt. Franco Lucchini, Capt. Livio Ceccotti, Lt. Ezio Bevilacqua, Lt. Leonardo Ferulli, Lt. Francesco Rizzitelli and Sgt. Lido Poli. The emblem of the X Group, a black horse on a white background, was used from 1957 as a name and symbol of the Prancing Horse Aerobatic Patrol that, to date, has a predominance in the acrobatic performances in Italy and abroad. On the airplanes that made up the Squadrons of the X Fighter Group there were painted their distinctive patches: for the 90th Sq. a white elephant on a white background, for the 91st Sq. a black griffin on a circular white background and for the 84th Sq. a white star that symbolized the 'lucky star' of Italy, with the secret hope to ward off the war.

traddistingue ancora ai giorni nostri. Il 4° Stormo, a partire dal 1933, fu posto sotto il comando di Amedeo Duca D'Aosta che oltre al prestigio di Casa Savoia portò in dote la *Corona ducale* ed il *Nodo Savoia*, da qui l'attuale stemma del reparto. In questo periodo prebellico il X Gruppo C.T. riprese subito la gloriosa tradizione dei *cacciatori* partecipando con onore ad esibizioni di alta acrobazia, durante le numerose esercitazioni tattiche e manovre combinate. All'entrata in guerra dell'Italia, il X Gruppo venne trasferito presso il campo libico di Tobruk, dove rimase sino all'inizio del 1941, anno in cui rientrò in Italia, base Gorizia, per equipaggiarsi dei nuovi aerei da caccia Macchi C.200, detti *Saetta*. Nel Giugno dello stesso anno il Gruppo fu trasferito a Catania dove diventò Gruppo Autonomo passando direttamente alle dipendenze del Comando Aeronautica della Sicilia. Qui effettuò missioni di scorta ai trasporti aero-navali italiani nel Canale di Sicilia ed incursioni sui convogli navali britannici di rifornimento diretti a Malta: fu proprio in occasione di una di queste operazioni che accadde un episodio doloroso e tragico, storicamente documentato, nel cielo di Ustica.

Operazione Halberd!

A far data dal 4 Settembre 1941, il X Gruppo Caccia Terrestre era stato affidato al comando del Maggiore Pilota Edoardo Travaglini, che aveva sostituito il Tenente Colonnello Pilota Carlo Romagnoli (Medaglia D'Oro al Valor Militare alla Memoria), caduto il 4 Settembre in battaglia nel cielo di Malta.

Verso la seconda metà di Settembre, in preparazione dell'offensiva inglese in Egitto prevista per i primi di Novembre (denominata *Crusader*), venne deciso di inviare, via Gibilterra, un grosso convoglio a Malta. Questa nuova operazione di rifornimento, nome in codice *Halberd* (alabarda), ebbe inizio tra la notte del 24-25 Settembre quando nove navi da trasporto veloci (*Ajax*, *Clan MacDonald*, *Imperial Star*, *Rowallan Castello*, *Città di Calcutta*, *Clan Ferguson*, *Dunedin Star*, *Breconshire* e *Città di Lincoln*) oltrepassarono lo stretto di Gibilterra, movimento questo non segnalato dal controspionaggio italiano. A scorta di questo convoglio, importante per le economie e le sorti future della guerra, gli inglesi dispiegarono ingenti forze: oltre alla *Forza H*, comandata dall'Ammiraglio James Sommerville (squadra navale di stanza a Gibilterra), furono impiegate a supporto anche navi che abitualmente facevano parte della *Home Fleet*, nome tradizionalmente assegnato alla flotta della Royal Navy britannica che aveva il compito di proteggere le acque territoriali del Regno Unito.

Complessivamente vennero dispiegate la portaerei *Ark Royal*, tre navi da battaglia (*HMS Nelson*, *HMS Rodney*, *HMS Prince of Wales*), sei incrociatori (*HMS Kenia*, *HMS Edimburgh*, *HMS Ajax*, *HMS Sheffield*, *HMS Hermione* e *HMS Euryalus*), diciotto cacciatorpediniere (*Lancia*, *Isaac Sweers*, *Duncan*, *Ghirlanda*, *Livrea*, *Heytrop*, *Furore*, *Zulù*, *Cosacco*, *Previsione*, *Guardaboschi*, *Laforey*, *Farndale*, *Fulmine*, *Oribi*, *Piorun*, *Legione* e *Gurkha*), nove sommergibili.

Solamente il mattino seguente, le forze navali inglesi si riversarono nel bacino mediterraneo in due raggruppamenti distinti, mettendo in atto una serie di manovre elusive che dovevano depistare il vero obiettivo rappresentato dalla protezione dei rifornimenti diretti alla piazzaforte di Malta. Que-

from 1933, was put under the command of Amedeo Duca D'Aosta who in addition to the prestige of the House of Savoy brought also the *Ducal Crown* and the *Savoy Knot*, hence the current coat of arms of the Division. In this pre-war period the X Fighter Group immediately restarted the glorious tradition of the *Hunters*, participating with high performances to aerobatic stunt exhibitions during numerous tactical drills and combined manoeuvres. Upon Italy's entry into the war, the X Fighter Group was transferred to Tobruk in Libya, where it remained until the beginning of 1941, when it returned to Italy, based in Gorizia, and was equipped with the new fighters Macchi C.200, called *Thunderbolts*. In June of the same year the Group was transferred to Catania, where it became an Autonomous Group passing to the Sicily Air Force Command. Here it participated to escort missions to Italian naval and aircraft transport convolys in the Sicilian Channel and on forays against British naval supply convoys directed to Malta: it was in of these operations that a historically documented painful and tragic episode happened, in the sky of Ustica.

Operation Halberd!

From the 4th September 1941, the X Fighter Group had been entrusted to Major Pilot Edoardo Travaglini, who had replaced Lieutenant Colonel Pilot Carlo Romagnoli (Gold Medal for Military Valour to the memory), who fell in battle on September 4 in the sky of Malta.

Around the second half of September, in preparation for the British offensive in Egypt scheduled for early November (called *Crusader*), it was decided to send, via Gibraltar, a large convoy to Malta. This new supply operation, code-named *Halberd*, began the night between September 24th to 25th when nine fast transport ships (*Ajax*, *Clan McDonald*, *Imperial Star*, *Rowallan Castle*, *City of Calcutta*, *Clan Ferguson*, *Dunedin Star*, *Breconshire* and the *City of Lincoln*) doubled the Straits of Gibraltar, a movement that was not reported by the Italian counter. As escort of this convoy, important for the economy and the future of the war, the British deployed large forces: in addition to *Force H*, commanded by Admiral James Sommerville (fleet stationed in Gibraltar), ships were also used which were normally part of the *Home Fleet*, name of the British Royal Navy fleet having the task of protecting the territorial waters of the United Kingdom.

Overall, the aircraft carrier *Ark Royal*, three battleships (*HMS Nelson*, *HMS Rodney*, *HMS Prince of Wales*), six cruisers (*HMS Kenya*, *HMS Edinburgh*, *HMS Ajax*, *HMS Sheffield*, *HMS Hermione* and *HMS Euryalus*), eighteen destroyers (*Spear*, *Isaac Sweers*, *Duncan*, *Garland*, *Livery*, *Heytrop*, *Furore*, *Zulu*, *Cossack*, *Forecast*, *Foresters*, *Laforey*, *Farndale*, *Lightning*, *Oribi*, *Piorun*, *Legione* and *Gurka*), nine submarines. The next morning, the British naval forces poured into the Mediterranean basin in two distinct groups, effecting a series of evasive maneuvers that would sidetrack the real objective of the protection, represented by the supplies directed to the fortress of Malta.

These evasive maneuvers consisted in directing some battleships of the *Home Fleet* to Sardinia giving presage of an attack; in the entire convoy to proceed in small

ste manovre elusive constavano nel direzionare alcune navi di battaglia della *Home Fleet* verso la Sardegna facendo presagire un attacco diretto, nel far procedere l'intero convoglio in piccole formazioni ed in ordine sparso, nell'utilizzo di due canali di trasmissione su frequenze radio distinte provenienti dall'*Ark Royal* simulando, causa false decretazioni, la presenza di due portaerei nel Mediterraneo Occidentale ed infine nel posizionare a copertura i nove sommergibili lungo le probabili rotte di intercettazione della flotta italiana.

La Regia Marina Italiana, avutone notizia, non comprese subito le reali intenzioni del nemico e nel timore di prevenire un'incursione sul suolo italiano, nella notte tra il 26 e il 27, fece uscire dal porto di Napoli le navi da battaglia *Littorio* e *Vittorio Veneto*, due incrociatori leggeri *Attendolo* e *Abruzzi*, sette cacciatorpediniere (*Maestrale*, *Grecale*, *Scirocco*, *Libeccio*, *Granatiere*, *Fuciliere* e *Alpino*) e da Messina gli incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste*, *Gorizia* fissando, inizialmente, il punto d'incontro, a mezzogiorno del 27, a nord dell'Asinara, tra Corsica e Sardegna, ma successivamente facendoli convergere a levante di Capo Carbonara, all'estremità Sud Est della Sardegna a seguito, alle 08.18, della segnalazione di allarme lanciata da un ricognitore italiano che aveva individuato un gruppo di navi britanniche al largo dell'isola La Galite, 80 km a nord della Tunisia. L'ordine di operazione, comunque, impartito da Supermarina (l'Alto Comando Operativo della Regia Marina) al comandante in capo della flotta italiana Ammiraglio Angelo Iachino era di «*non impegnarsi in combattimento se non in condizioni di decisa superiorità ed entro il raggio d'azione dei veicoli da Caccia della Sardegna*».

Questo significò che lo sforzo di contrastare i movimenti navali inglesi doveva ricadere interamente sulla Regia Aeronautica.

Venne, così, preallertato il Comando dell'Aeronautica della Sicilia che, nel corso della mattinata del 27 Settembre 1941, impartì il comando di spostare i diciotto Macchi C.200 che componevano il X Gruppo C.T. da Catania *Fontanarossa* a Trapani *Milo*; solo quattordici raggiunsero la destinazione, i rimanenti quattro caccia rimasero a terra nell'aeroporto etneo per inconvenienti di varia natura tecnica.

Alle 11.50 la Regia Aeronautica della Sardegna diede ordine di decollo immediato, dall'aeroporto di Cagliari-Elmas, al 130° Gruppo Autosiluranti: si levarono in volo undici *sparvieri*, così denominati i Savoia Marchetti S79 e tre trimotori SM 84, appartenenti alle squadriglie 278^a, 280^a e 282^a, con l'appoggio di caccia di scorta. Alle 12.15 dalla base di Decimomannu, si aggiunse una seconda ondata d'attacco composta da undici trimotori S.M.84 del 109° Gruppo e 108° Gruppo appartenenti al 36° Stormo AS., rispettivamente al comando del Col. Helmuth Seidl e del Maggiore Arduino Buri: l'utilizzo degli aerosiluranti, da parte della Regia Aeronautica, costituiva una soluzione obbligata ed oculata in quanto le cattive condizioni meteorologiche e di scarsa visibilità impedivano l'utilizzo dei più efficaci bombardieri convenzionali Junkers Ju 87B (detti *picchiatelli* o *Stuka*).

Le formazioni aeree avvistarono, intorno alle 13.04, le navi da guerra britanniche. L'attacco degli aerosiluranti, condotto con grande decisione ed impeto, nonostante la dura e veemente reazione della contraerea inglese, portò al siluramento della N.B. *Nelson* provocando l'allagamento di alcuni locali

groups and in short order; in the use by the *Ark Royal* of two transmission channels at different radio frequencies simulating the presence of two carriers in the Western Mediterranean, and finally in placing nine submarines along the probable routes of interception of the Italian fleet. The Italian Royal Navy did not immediately understand the real intentions of the enemy and fearing a raid on Italian soil, moved in the night between the 26th and the 27th the battleships *Littorio* and *Vittorio Veneto*, two light cruisers *Attendolo*, *Abruzzi* and seven destroyers (*Mistral*, *Grecale*, *Scirocco*, *Libeccio*, *Grenadier*, *Rifleman* and *Alpine*) out of the Naples harbour, and the heavy cruisers *Trento*, *Trieste*, *Gorizia*, from Messina. The Navy initially set the meeting point on the 27th at noon, north of Asinara island between Corsica and Sardinia, but thereafter ordered to converge to the east of Capo Carbonara, at the southeastern most part of Sardinia, after an alarm signal launched at 8.18 by an Italian scout who had spotted a group of British vessels off the La Galite island, 80 km north of Tunisia. The executive order, however, given by Supermarina (the High Command of the Italian Royal Navy Operations) to Commander in Chief of the Italian fleet admiral Angelo Iachino, was «*do not engage in combat unless in case of decisive superiority and within the action range of Sardinia-based fighters*».

This meant that the effort to counter the British ships' movements had to fall entirely on the Italian Royal Air Force. It was, thus, issued an early warning to the Air Command of Sicily, which during the morning of September 27, 1941, gave the command to move the eighteen Macchi C.200 that made up the X Fighter Group from Catania *Fontanarossa* to Trapani *Milo*; only fourteen of them reached their destination, the remaining four remained on the ground at Catania airport due to technical problems. At 11.50 a.m. the Italian Royal Air Force of Sardinia ordered the 130th Autosiluranti (Torpedo Bomber) Group to take off immediately from Cagliari-Elmas airport: eleven Savoia Marchetti S79, the so-called *Hawks*, took off, with three three-engine planes SM 84, belonging to the 278th, 280th and 282nd squadrons, and together with fighter escort. At 12.15 a second attack wave from the base of Decimomannu was added, consisting of eleven three-engine SM84 of 109th Group and 108th Group belonging to the 36th Wing, respectively, under the command of Col. Helmuth Seidl and Major Arduino Buri: the use of torpedo bombers by the Italian Royal Air Force was an obliged and prudent solution because bad meteorological conditions and poor visibility prevented the use of the more effective conventional bombers Junkers Ju 87B (called *picchiatelli* or *Stuka*). The air formations sighted, around 13.04, the British warships.

The torpedo bombers, attacked with great determination and momentum, despite the harsh and vehement reaction of the English antiaircraft artillery, and torpedoed the HMS *Nelson* causing flooding in the bows (the ship soon embarked 3,500 tonnes of water), forcing her to fall back on Gibraltar, due to speed loss (15 knots).

It was tragic, however, the toll suffered in these bloody fights by the 36th Wing, which saw the sacrifice of thirty-seven brave airmen, including crewmen and squadron commanders.

prodieri (in breve tempo imbarcò 3.500 tonnellate d'acqua), costringendola a ripiegare, causa perdita velocità (solo 15 nodi), su Gibilterra.

Tragico fu, però, il bilancio patito, in questi cruenti scontri, dal 36° Stormo che vide il sacrificio di trentasette valorosi avieri tra uomini di equipaggio e comandanti di squadriglia.

Ore 17.10 Inizio missione!

Alle 15.30 l'idrovolante dell'incrociatore *Trento* segnalava di aver scoperto un consistente convoglio navale, nel frattempo ricompattatosi, composto da due corazzate, due incrociatori, una portaerei, nove navi da carico ed una nutrita scorta di caccia che faceva rotta verso levante ad una velocità di circa 16 nodi con destinazione, ormai evidente, Malta: era la prima volta che venivano avvistate le navi mercantili... le misure elusive inglesi avevano fatto centro.

Giunse perentorio, alle 16.00, l'ordine da parte del Comando dell'Aeronautica della Sicilia di far decollare dall'aeroporto di Trapani la squadriglia di caccia appartenenti al X Gruppo per azione di copertura a nove Junkers Ju 87B del 101° Gruppo Autonomo Bombardamento a Tuffo (cinque *Stuka* della 238ª Squadriglia e quattro della 208ª, rispettivamente al comando del Cap. Pil. Carlo Alberto Rizzi e del Sottotenente Pil. Sergio Ferraguti), con l'obiettivo dichiarato di attaccare le navi convoglio inglesi, nonostante i bollettini meteo dati in ulteriore peggioramento ne sconsigliassero un loro utilizzo.

Dalla pista, alle 17.10, si alzarono in volo in rapida successione i bombardieri a tuffo seguiti, a breve distanza (ore 17.40), dai quattordici Macchi C.200. Subito dopo il decollo uno degli Junker Ju 87B fu costretto a rientrare alla base per noie al motore e mentre un secondo velivolo (Ser. Mag. Piva

05.10 p.m. Mission begins!

At 15.30 the seaplane of the Trento cruiser signalled it had discovered a large convoy, comprising two battleships, two cruisers, an aircraft carrier, nine merchant vessels and a large fighter escort that was en route to the east at a speed of about 16 knots with destination, now evident, Malta: it was the first time that the merchant vessels were sighted... the elusive British measures had worked out. At 16.00 arrived an order by the Sicily Air Force Command to scramble from the Trapani airport the X Fighter Group squadron members to cover nine *Junkers* Ju 87B of the 101th Dive Bombardment Independent Group (five *Stuka*'s of the 238th Squadron and four of the 208th, respectively under the command of Capt. Pilot Carlo Alberto Rizzi and Lieutenant Pilot Sergio Ferraguti), with the purpose of attacking the British convoy ships, despite the weather forecast was for a further deterioration. The dive bombers took-off at 05.10 p.m. in rapid succession, followed at short distance (at 05.40 p.m.) by fourteen Macchi C.200. Immediately after the takeoff a Junkers Ju 87B was forced to return to the base due to an engine problem while a second aircraft (of Sgt. Major Piva with Pedrini), for a series of mechanical problems, was forced to make an emergency landing in Tunisia. The weather conditions continued to deteriorate rapidly, but they did not prevent the bombers from reaching the meeting point planned with the squadron of the X Group, over Cape Bon, altitude 2700 m. Since they did not find them, in order to have greater visibility they took the decision to climb to 4200 meters altitude, above the storm front, that is at an altitude well above the planned one, crossing between Cape Bon and the island of Zembra: the outcome was obvious, they failed to meet the fi-



Carrello e ruota dell'Aermacchi al Secchitello.

Foto Alessandro Purpura

Gear and wheel of an Aermacchi in Secchitello.

Photo Alessandro Purpura

Profondità minima 45 metri, massima 54 metri
Fondo sabbia e roccia, distanza da riva 2 miglia
Immersione – difficoltà estrema, corrente media.

Depth: min. 45 m, max 54 m, sand and rock bottom, distance from shore 2 miles.

Diving - extreme difficulty, average stream.



con Pedrini), per una serie di problemi meccanici, fu obbligato a compiere un atterraggio di fortuna in Tunisia.

Le condizioni meteo continuavano rapidamente a peggiorare, ma non impedirono ai bombardieri di raggiungere il punto d'incontro sopra Capo Bon, quota 2700 m, pianificato con la squadriglia del X Gruppo. Non trovandoli, qui, presero la decisione, per disporre di maggiore visibilità, di assestarsi su quota 4200 m sopra il fronte temporalesco, quindi su un'altitudine ben al di sopra di quella programmata, incrociando tra Capo Bon e l'isola di Zembra: l'esito fu scontato in quanto non riuscirono ad incontrare la pattuglia dei caccia limitandosi ad avvistare attorno alle 18.40 confusamente, fra la densa nuvolaglia sottostante, alcune sagome di aerei, non meglio identificati, ad una distanza ricompresa fra i 15-20 chilometri.

Erano i piloti del X Gruppo C.T. che giunsero sul luogo dell'appuntamento, livellati su quota di volo di 1000 metri, ma sovrastati com'erano dalla coltre densa di nubi temporalesche, rimasero preclusi e impossibilitati da ogni possibile ricerca visiva dei bombardieri non potendo neanche contare sugli apparati di comunicazione radio in quanto i Macchi C.200 ne erano sprovvisti.

Ore 18.50 Missione fallita!

Attardatisi ancora per qualche minuto nel cielo della zona, i sette Junkers, con gli armamenti ancora intatti, diresionarono la prua a Nord-Est e dopo novanta minuti di volo atterrarono regolarmente sul campo di Trapani *Milo*.

Dal canto loro anche i piloti dei caccia del X Gruppo C.T., dopo essersi attardati anch'essi per alcuni minuti alla ricerca dei bombardieri, presero analoga decisione invertendo la rotta per puntare verso la Sicilia. L'ora avanzata e le proibitive condizioni meteo, sulla zona imperversavano violenti piovoschi e fortissime raffiche di vento da Ovest, misero a dura prova la navigazione, determinando la tracciatura di una rotta che, alla fine, risultò spostata di diversi gradi e non permise di avvistare le isole di Marittimo e di Favignana, che costituivano precisi punti di riferimento per raggiungere la base di Trapani.

Soltanto gli ultimi quattro piloti della formazione, il Tenente Italo Alessandrini, il Sottotenente Bruno Devoto, il Maresciallo Luigi Bignami e il Sergente Amleto Montemurici, che erano rimasti indietro rispetto al resto della formazione, ebbero la fortuna di avvistare le Isole Egadi riuscendo a far rotta verso le coste del trapanese ed effettuando un regolare atterraggio sul campo di *Milo* con i serbatoi praticamente vuoti.

Resosi conto di aver oltrepassato le coste trapanesi, il Comandante Maggiore Travaglini ordinò alla formazione di virare di 180°gradi, trovandosi, così, a sorvolare l'Isola di Ustica, in condizioni divenute ormai drammatiche con l'intensificazione del maltempo, l'incombente oscurità e il carburante ormai al limite dell'autonomia.

I piloti più esperti, il Maggiore Travaglini, seguito dal Capitano Franco Lucchini (Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria) tentarono un disperato atterraggio, orientandosi verso alcune radure dell'isola. Entrambi i Macchi C.200 planarono rovinosamente ed i piloti riportarono numerose ferite. Il Comandante Travaglini atterrò in località *Tramontana Sottovia*, ma il suo veicolo al contatto con la superficie forte-

ghters patrol and could only barely sight around 18.40, between the dense clouds below, some aircraft shapes, unidentified, at a distance of around 15-20 km. They were the pilots of the X Fighter Group, who actually arrived at the meeting place, leveled at a flight altitude of 1000 meters, but being below the thick blanket of storm clouds, they were prevented from any possible visual search of the bombers and could not even rely on radio communication equipment, as in the Macchi C.200 there were none.

06.50 p.m. Mission failed!

After remaining still a few minutes in the skies of that area, the seven Junkers, with still intact weapons, aimed the bow to north-east and after ninety minutes of flight they regularly landed in Trapani's *Milo* flight field. For their part, even the fighter pilots of the X Fighter Group, after having spent several minutes searching for the bombers, took a similar decision reversing the route to point to Sicily. The late hour and the prohibitive weather conditions, on that area raged violent squalls and very strong gusts of wind from the west, made the navigation very difficult, resulting in following a route that eventually was off course by several degrees and did not allow to sight the islands of Marittimo and Favignana, which constituted reference points to reach the flight base of Trapani. Only the last four pilots of the formation, Lieutenant Italo Alessandrini, Lieutenant Bruno Devoto, Marshal Luigi Bignami and Sergeant Amleto Montemuro, who had remained behind the rest of the plane formation, had the good fortune of seeing the Aegadian islands managing to head for the coast of Trapani and making a regular landing in the flight field of *Milo* with almost empty tanks. Realizing that he had crossed the coast of Trapani, the Commander Major Travaglini ordered the formation to make a 180 degrees turn, thus arriving over the Island of Ustica, in conditions that had become dramatic with the intensification of the storm, the impending darkness and the fuel now at the limit of the cruising range. The more experienced pilots, Major Travaglini, followed by Captain Franco Lucchini (Gold Medal for Military Valour to the memory) tried a desperate landing, flying towards some clearings on the island. Both Macchi C.200 landed destructively and the pilots suffered numerous injuries. Commander Travaglini landed near *Tramontana Sottovia*, but his airplane touched down on a highly uneven surface and overturned, stopping its ruinous run between some palm trees; as the elderly tell, a tragedy was only just avoided as at a short distance from the impact about seventy curious people had gathered who could escape by taking cover behind some stone walls and fig trees. Major Travaglini, in the landing, suffered numerous serious injuries and remained with his legs stuck in the cockpit: thanks to the help of a certain Spartacus, a prisoner in the island with previous work experience in the aeronautical industry, who with the help of an ax and his experience was able to quickly free the Major, rescuing him. For Lieutenant Lucchini the landing took place in the *Spalmatore* area, on a land adjacent to the present archaeological site called the *Byzantine village*; the pilot, who suffered some wounds, though not serious, on a large part of his face, was promptly rescued by Captain Pietro Da

mente sconnessa cappottò andando a frenare la sua rovinosa corsa tra alcune palme; come raccontano gli anziani, si sfiorò la tragedia in quanto a poca distanza dall'impatto si erano radunate una settantina di curiosi che riuscirono a trovare fortuito riparo dietro alcuni muretti a secco ed alberi di fico. Il Maggiore Travaglini, nell'atterraggio, riportò numerose e gravi ferite rimanendo, tra l'altro, con le gambe incastrate nel proprio abitacolo: grazie al pronto intervento di un tal Spartaco, un confinato nell'Isola con precedenti esperienze lavorative nell'industria aeronautica, con l'ausilio di un'ascia e della sua comprovata esperienza, riuscì celermente a liberare il maggiore, traendolo in salvo.

Per il Tenente Lucchini l'atterraggio avvenne in località *Spalmatore*, in un terreno attiguo all'attuale sito archeologico denominato *villaggio bizantino*; il pilota, che riportò alcune ferite, seppur non gravi, su gran parte del volto, venne prontamente soccorso dal Capitano Pietro Da Prada del locale distaccamento dei Carabinieri della Torre Spalmadore (la carcassa dell'aereo venne in seguito recuperata e trasportata in località Petriera e qui adibita a riparo per galline). Entrambi i piloti ricevettero prima assistenza da parte della popolazione isolana e il giorno seguente vennero trasportati a Palermo con una nave ospedale.

Il Sottotenente Luigi Giannella (Medaglia d'Oro al Valor Militare) e il Sergente Domenico Santonocito, decisero di tentare, di contro, un ammaraggio di fortuna: dopo aver sorvolato alcune volte l'isola per svuotare completamente i serbatoi, effettuarono la planata, in località *Punta Galera*; la manovra riuscì egregiamente e l'isola fu raggiunta, in breve tempo, a nuoto. A questo episodio è legato, un aneddoto curioso, tramandato nel racconto di un anziano usticese: i volteggi di questi due aerei non erano passati inosservati ad un confinato che stava accudendo alcune pecore, che, però, si guardò bene di avvisare e dare l'allarme in paese. Per questo omissivo comportamento dovette scontare un giorno di fermo

Prada of the local detachment of the Carabinieri of Torre Spalmatore (the wreck of the plane was later recovered and transported near Petriera and here used as a shelter for chickens). Both pilots were given first aid by the island's population and the next day they were transported to Palermo with a hospital ship. Lieutenant Luigi Giannella (Gold Medal for Military Valour) and Sergeant Domenico Santonocito, decided to attempt, by contrast, an emergency ditching: after flying a few times over the island to empty the tanks, they glided toward *Punta Galera*; the maneuver succeeded admirably and they could swim ashore in a short time. A curious anecdote is linked to this episode, passed down by an elderly Usticese: the arrival of these two planes had not passed unnoticed to a prisoner who was looking after the sheep, and who, however, didn't take care of warning and alerting the village. For this omission he had to stay one day in jail at the local Carabinieri station. When they asked about the reasons for failing to alarm, they received in return «... and who takes care of the sheep???».

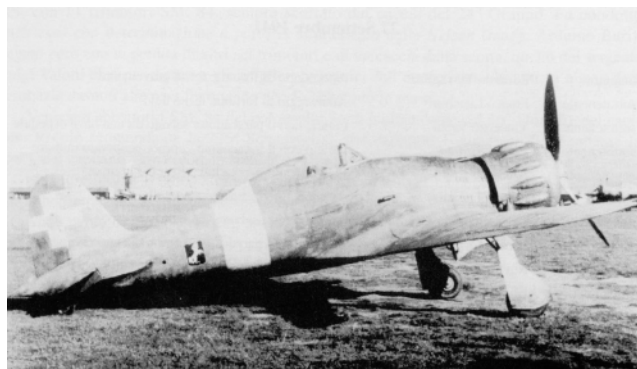
The remaining pilots, realizing that landing was impossible, opted for the abandonment of their planes, and effected a parachute jump. The decision was taken by lieutenants Vincenzo Vanni, Fermo Ruffato, Albano Carraro and by Sergeants Ferruccio Terrabujo, Elio Trevisan and Roberto Steppi. Only the latter 'centered' the island of Ustica, getting some bruises, whereas the others, dispersed by the strong wind, ended up in the sea. Lieutenant Vanni spent the whole night at sea and only the next morning was carried to safety by the same hospital ship that, quickly arrived, had taken Major Travaglini and Captain Lucchini. Sergeant Terrabujo, after a few hours being carried by the tide, could, swimming, reach the Usticese coast. Sergeant Elio Trevisan fell between Ustica and Palermo and was rescued the next mor-



A sinistra: Aereoporto di Fontanarossa (Catania) alcuni Macchi C.200, X° Gruppo C.T., in fase di decollo. In primo piano, è visibile un caccia appartenente alla 90ª Sq. desumibile dall'elefante rosso in campo bianco sulla fusoliera.

A destra: il profilo colore del Macchi 200 in dotazione nel 1941 al X Gruppo C.T.

L'emblema del X Gruppo, cavallino nero su fondo bianco, a partire dal 1957, venne utilizzato anche come nome e simbolo della Pattuglia Acrobatica del Cavallino Rampante che, a tutt'oggi, vanta un predominio assoluto nel campo delle esibizioni acrobatiche in Italia e all'estero.



Left: Fontanarossa Airport (Catania), some Macchi C.200, X Fighter Group, during take-off. In the foreground a fighter is visible which belonged to the 90th Sq (deduced from the red elephant on white background on the fuselage).

Right: the color profile of the Macchi 200 supplied in 1941 the X Fighter Group.

The emblem of the X Group, a black horse on a white background, was used from 1957 as a name and symbol of the Prancing Horse Aerobatic Patrol that, to date, has an absolute predominance in the field of aerobatic performances in Italy and abroad.

nella locale stazione dei carabinieri i quali, interrogandolo sui motivi e le ragioni del mancato allarme, ricevettero di rimando ...una sola risposta: «...e chi pensava alle pecore?!»

Gli altri rimanenti piloti, resesi conto dell'impossibilità di atterrare, optarono per l'abbandono dei propri veicoli, lanciandosi col paracadute. La decisione fu presa dai Sottotenenti Vincenzo Vanni, Fermo Ruffato, Albano Carraro e dai Sergenti Ferruccio Terrabujo, Elio Trevisan e Roberto Steppi. Solo quest'ultimo 'centrava' l'isola di Ustica, riportando qualche contusione, mentre gli altri, dispersi dal forte vento, finirono in mare.

Il Sottotenente Vanni trascorse tutta la notte in mare e, solo la mattina dopo, fu portato in salvo dalla medesima nave ospedale che, prontamente accorsa, aveva prelevato il Mag-

Junker Ju 87B Picchiatello o Stuka presso Trapani Aeroporto Milo, 1941.

Aeroporto Trapani Milo. Il Macchi C.200 Saetta, progettato dall'ing. Mario Castoldi, volò per la prima volta alla vigilia di Natale del 1937, ma solamente nel '39 i primi esemplari furono consegnati alla Regia Aeronautica. È stato impiegato sui fronti greco-albanese, libico e russo. Successivamente venne impiegato come assaltatore in Africa Settentrionale nella campagna di Tunisia e per la scorta di convogli navali. Armamento: due mitragliatrici da 12,7 mm fisse sul muso e sincronizzate.

Junkers Ju87B Picchiatello or Stuka near Trapani, Milo airport.

Trapani Airport Milo. The Macchi C.200 Thunderbolt, designed by Ing. Mario Castoldi, flew for the first time on the eve of Christmas 1937 but only in '39 the first samples were delivered to the Italian Royal Air Force. It was used on the Greek-Albanian front, and on the Libyan and Russian fronts. Later it was used as an assault plane in North Africa, in the Tunisia campaign and to escort naval convoys. Armament: two 12.7 mm machine guns, fixed on the nose and synchronized.



ning by a passing merchant ship. On this page of war, the X Fighter Group had two broken wings: unfortunately, Lieutenants Albano Carraro and Fermo Ruffato, both belonging to the 91st Squadron, lost their lives. The next morning, a unit of the Italian Royal Navy recovered the lifeless body of Fermo Ruffato, died by drowning, while Albano Carraro's body was not found and still rests here, in the waters of Ustica, in the depths of this clear blue sea of Sicily.

Outcome of the Operation Halberd

At military level the only damage inflicted to the British during the *Operation Halberd*, was, in addition to damage to the HMS *Nelson*, the sinking of the steamer *Imperial*

Sergente maggiore Vittorio Piva, pronto per il decollo con il suo Junker Ju 87B che, durante la missione, dovette effettuare un atterraggio di fortuna in Tunisia.

Catania 1941. Macchi C.200 della 90a Squadriglia. L'aereo in mezzo porta il numero 2, è il caccia del Capitano Lucchini che, il 27 Settembre 1941, prese parte alla missione che si concluse sui cieli di Ustica.

Sergeant Major Vittorio Piva, ready to take off with his Junkers Ju 87B. During the mission he had to make an emergency landing in Tunisia.

Catania 1941. Macchi C.200 of the 90th Squadron. The plane in the middle bears the number 2, the fighter of Captain Lucchini, who on September 27, 1941 took part to the mission which ended in the skies of Ustica.



A sinistra: un Saetta a Pantelleria 1941: Questi veivoli a partire dal 1941 furono sostituiti dai Macchi M.C. 202 Folgore, aerei monomotore ad ala bassa, progettati e prodotti dall'Aeronautica Macchi. La caratteristica principale era la fusoliera più affusolata ed aerodinamica.

Trapani, il Sergente Roberto Steppi si riposa sotto una tenda.

Trapani - Pilota di Macchi C.200 con maschera per l'ossigeno (detta a porcellino), salvagente e razzi di segnalazione attorno alla gamba sinistra. Il cavo di apertura automatica del paracadute Salvator è già agganciato all'interno del posto di pilotaggio. Da notare l'emblema del X Gruppo, cavallino nero su fondo bianco e il distintivo della 91a Squadriglia, il grifo nero su sfondo bianco posizionato all'altezza della carlinga.

Foto Archivio Massimello

A destra: Macchi C.200 della 91ª Squadriglia, X° Gruppo C.T., nel campo di volo di Gorizia per l'addestramento ed assegnazione dei nuovi veicoli, 1941.

Aeroporto di Trapani Milo, un aviatore posa accanto al suo Macchi C.200.

Left: a Thunderbolt in Pantelleria in 1941: starting from 1941 these airplanes were replaced by the Macchi M.C. 202 Folgore (also Thunderbolt), single-engine low-wing aircrafts, designed and produced by Aeronautica Macchi. Their main feature was the fuselage, more streamlined and aerodynamic.

Trapani, Sergeant Roberto Steppi rests in a tent.

Trapani - Pilot of a Macchi C.200 with oxygen mask (called piggy), lifejacket and flares around the left leg. The cable to automatically open the parachute Salvator is already fixed to the cockpit. Note the emblem of the X Fighter Group, a Black Horse on a white background and the badge of the 91st Squadron, a black griffin on white background positioned at cockpit height.

Photo Massimello Archives

Right: Macchi C.200 of the 91st Squadron, X Fighter Group, on the flight field of Gorizia for training and plane assignment, 1941.

Trapani, Milo airport, an aviator poses near his Macchi C.200.



Vittorio Tognoni, sul Macchi 200 del Cap. Lucchini precipitato sull'isola di Ustica nel settembre del 1941.

Vittorio Tognoni on Cap. Lucchini's Macchi 200 plane crashed on Ustica in September 1941.



giore Travaglini e il Capitano Lucchini.

Il Sergente Terrabujo, dopo alcune ore in balia delle onde, riuscì, nuotando, a raggiungere la costa usticese.

Il Sergente Elio Trevisan, caduto fra Ustica e Palermo, venne recuperato il mattino successivo da una nave mercantile di passaggio.

In questa pagina bellica, il X Gruppo C.T. ebbe due giovani ali spezzate: persero prematuramente la vita, purtroppo, i Sottotenenti Albano Carraro e Fermo Ruffato, entrambi appartenenti alla 91a Squadriglia.

Il mattino dopo, un'unità della Regia Marina recuperò il corpo senza vita di Fermo Ruffato, deceduto per annegamento, mentre non venne ritrovato il corpo di Albano Carraro: riposa ancora qui, nelle acque di Ustica, nelle profondità di questo limpido mare di Sicilia.

Esito dell'Operazione Halberd!

A livello militare l'unico danno inflitto agli inglesi, durante l'Operazione Halberd, fu, oltre al danneggiamento della N.B. *Nelson*, quello dell'affondamento del piroscampo *Imperial Star* colpito dai siluri scagliati contemporaneamente da due S.79 della 278a Squadriglia Auto Siluranti, decollati nel tardo pomeriggio da Pantelleria ai comandi del Cap. Pil. Dante Magagnoli e del Ten. Pil. Lelio Silva (*equipaggi: Verderi-Moretti-Balestri-Corbu-Sabatini/Reggiani-Signorini-Gullà-La Ragione*).

Erano le ore 21.10 del 27 Settembre 1941 quando il piroscampo inglese, da 17.000 tonnellate, colava a picco in posizione 37°31'Nord/10°46'Est, dopo due ore di disperati tentativi per rimorchiarlo.

La mattina del giorno successivo, il 28 Settembre, il convoglio britannico fece, alle ore 11.30, il suo ingresso a Grand Harbour insieme agli incrociatori con i picchetti d'onore schierati in coperta e al suono della banda militare. Malta ricevette oltre 50.000 tonnellate di rifornimenti, il che significava che, fatta eccezione per il carburante e il foraggio, avrebbe avuto scorte sufficienti per resistere fino al maggio 1942 garantendo, per molti mesi, l'attività offensiva contro i convogli italiani diretti in Libia.

Alla flotta italiana non rimase altro che far rotta verso il porto di Napoli.

* * *

Epilogo

La storia dei dieci caccia perduti nell'Isola di Ustica ebbe un seguito: infatti dopo il conflitto, la sorella del Sottotenente Carraro, Antonietta Setti Carraro, ottenne che un'unità della Marina Militare scandagliasse i fondali intorno all'isola nella speranza di ritrovare il corpo del fratello ancora nell'abitacolo del suo aereo. Alcuni Macchi furono rintracciati, ma senza traccia del corpo a bordo. Furono anche effettuati tentativi di recupero di alcuni relitti aerei, ma andarono irrimediabilmente distrutti nel tentativo di riportarli in superficie da profondità di oltre cinquanta metri.

Fu ripescato solo un motore che attualmente è conservato a Pisa.

Nel dopoguerra, alcune volte, i superstiti della formazione si sono ritrovati a Ustica per commemorare i loro compagni.

Agli inizi degli anni ottanta, anche la sig.ra Emanuela Setti Carraro, assieme al consorte il Generale Carlo Alberto Dalla

Star, hit by torpedoes simultaneously launched by two S.79 of the 278th Torpedo Bomber Squadron, that took off from Pantelleria in the late afternoon, commanded by Capt. Pilot Dante Magagnoli and Lieutenant Pilot Lelio Silva (crew: *Verderi-Moretti-Balestri-Corbu-Sabatini / Reggiani-Signorini-Gullà-La Ragione*). The British steamer, 17.000 tons, sank at 21.10 hours of September 27, 1941 at 37°31'North/ 10°46' East, after two hours of desperate attempts to tow it. The next morning, September 28, at 11.30 the British convoy entered Grand Harbour along with the cruisers with the honour guard lined up on the deck and the sound of the military band. Malta received over 50,000 tons of supplies, which meant that, except for fuel and fodder, it would have sufficient stocks to last until May 1942 ensuring, for many months, an offensive activity against the Italian convoys to Libya. The Italian fleet couldn't but head for Naples harbour.

* * *

Epilogue

The story of the ten fighters lost on the skies of Ustica had a follow-up: after the conflict, Lieutenant Carraro's sister, Antonietta Setti Carraro, obtained that an Italian Navy vessel fathomed the depths around the island, in the hope of finding her brother's body, still in the cockpit of his plane. Some Macchis were found, but no trace of bodies on board. Some attempts to retrieve aircraft wrecks were also made, but the planes went irretrievably destroyed in an attempt to bring them to the surface from depths of more than fifty meters. Only one engine was recovered, that is currently stored at Pisa. After the war, sometimes, the survivors of the aircraft formation met in Ustica to commemorate their comrades. In the early eighties Mrs Emanuela Setti Carraro, along with her husband, General Carlo Alberto Dalla Chiesa went to Ustica and during her short stay she was able to consult the municipal and parish registers in the hope of finding information about the retrieval of the body of an unknown pilot returned by the sea: the last



Castello Ivano (Trento), 10 Luglio 1982, il giorno delle nozze tra il Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa e Emanuela Setti Carraro (foto donata da Antonia Setti Carraro a Padre Carmelo Seminara).

Castello Ivano (Trento), 10th July 1982, wedding day of General Dalla Chiesa and Emanuela Setti Carraro (the photo is a gift of Antonia Setti Carraro to Father Carmelo Seminara).

Chiesa, si recò a Ustica e nel suo breve soggiorno ebbe modo di consultare i registri comunali e parrocchiali nella recon- dita speranza di trovare informazioni sul possibile ritrova- mento nell'isola del corpo di uno sconosciuto pilota restituito dal mare: l'ultima ricerca del proprio zio, il Sottotenente Al- bano Carraro.

Solo una settimana dopo la visita a Ustica, il 3 Settembre 1982 si perpetrava il loro barbaro assassinio.

Nell'Agosto del 1994, Antonietta Setti Carraro fece, di nuovo, ritorno ad Ustica, per celebrare una messa di suffragio in ricordo del fratello e della figlia, lasciando in dono alla parrocchia le loro foto accompagnate con una dedica di spe- ranza.

Oggi i relitti di due Macchi 200 *Saetta* sono identificati e segnalati, come immersioni impegnative, nella zona dei Fa- raglioni ed in località Secchitello, il primo tra i sessanta ed i settanta metri di profondità adagiato su un fondale sabbioso, il secondo tra i quarantacinque e cinquanta metri incastrato tra le rocce dove risultano ancora visibili parti della fusoliera: il motore di tipo stellare è stato recuperato dal subacqueo Enzo Sole ed è attualmente conservato in un monumento commemo- rativo ai Caduti nel Museo Storico dell'Areonautica Mili- tare, a Vigna di Valle (Bracciano).

«Per la Regia Aeronautica, per il 4°Stormo, per gli avia- tori d'Italia - Al Lupo! Al Lupo! Ahum!»

GIUSEPPE GIACINO

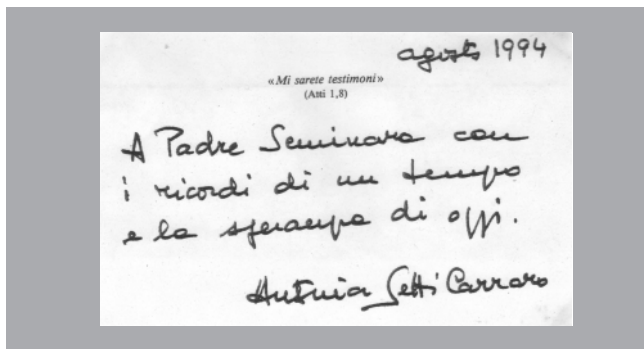
in search of her uncle, Lieutenant Albano Carraro. Only one week after the visit to Ustica, on the 3rd September 1982 their barbaric murder was perpetrated. In August 1994, Antonietta Setti Carraro returned again to Ustica, to celebrate a memorial Mass in memory of her brother and daughter, leaving their photos as gift to the parish together with a dedication expressing hope. Today, the wrecks of two Macchi 200 *Thunderbolt* have been identified and re- ported as difficult dives in the area of Faraglioni and near Secchitello, the first one lying on a sandy floor at a depth of between sixty and seventy feet, the second between forty-five and fifty meters stuck between the rocks, whe- rein parts of the fuselage are still visible: the radial engine has been recovered by the diver Enzo Sole and is now pre- served in a war memorial in the Italian Air Force History Museum in Vigna di Valle (Bracciano).

«For the Regia Aeronautica, for the 4th Wing, for the aviators of Italy - Al Lupo! Al Lupo! Ahum!»

GIUSEPPE GIACINO

The author, originary of Ustica, is Director of Lettera.

L'autore, di origine usticese, è Direttore di «Lettera»..



Dedica di Antonia Setti Carraro a Padre Carmelo Seminara.

Inscription of Antonia Setti Carraro to Father Carmelo Seminara.

Patch della 91^a e 84^a Squadriglia.

Patches of the 91st and 84th Squadron.



Il Sottotenente Albano Carraro (Padova 28 Novembre 1912 – Ustica 27 Settembre 1941), 91^a Sq., riposa nelle acque di Ustica. La foto è stata donata da Antonietta Setti Carraro a Padre Carmelo Seminara, nell'Agosto del 1994.

Lieutenant Albano Carraro (Padua 28th November 1912 - Ustica 27th September 1941), 91st Sq., lies in the waters of Ustica. This photo was given by Antonia Setti Carraro to Father Carmelo Seminara in August 1994.

I Piloti dei Macchi C.200 del 4° Stormo nella missione del 27 Settembre 1941.

Mag. Eduardo Travaglini, 77a Sq., atterraggio di fortuna, ferito gravemente;

S.Ten. Vincenzo Vanni, 84a Sq., lancio con il paracadute, salvato da una nave ospedale;

S.Ten. Fermo Ruffato, 91a Sq., lancio con il paracadute, corpo recuperato in mare;

S.Ten. Albano Carraro (Padova 28 Novembre 1912 – Ustica 27 Settembre 1941), 91a Sq., lancio con il paracadute, disperso in mare;

Ser. Ferruccio Terrabujo, 91a Sq., lancio con paracadute, salvatosi a nuoto;

Ser. Roberto Steppi, 84a Sq., lancio con paracadute, atterrato sull'isola;

Cap. Franco Lucchini, 91a Sq., (Roma, 24 Dicembre 1917 – Catania, 5 Luglio 1943), Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria 1952, atterraggio di fortuna sull'isola, ferite lievi;

S.Ten. Luigi Giannella, 84a Sq., (Barletta 1914- Bari 15 Gennaio 2007), Medaglia d'Oro al Valor Militare, ammaraggio, salvatosi a nuoto;

Ser. Domenico Santonocito, 84a Sq., ammaraggio, salvatosi a nuoto;

Ser. Elio Trevisan, 90a Sq., (caduto a El Dab 15 Luglio 1942), lancio con paracadute, salvato da una nave;

Ten. Italo Alessandrini, 90a Sq., regolare atterraggio a Trapani;
S.Ten. Bruno Devoto, 84a Sq., regolare atterraggio a Trapani;

Mar. Luigi Bignami, 84a Sq., regolare atterraggio a Trapani;

Ser. Amleto Montemurici, 90a Sq., (1918 – 2007), Medaglia D'Argento e di Bronzo al Valor Militare, regolare atterraggio a Trapani.

Bibliografia

G. FIORAVANZO, *Le azioni navali nel Mediterraneo dal 1 aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1970.

A. DUMA, *Quelli del Cavallino Rampante*, Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1981.

C. SHORES, B. CULL, N. MALIZIA, *Malta. The Hurricane Years, 1940-41*, Grub Street, London, 1987.

Documenti dell'Ufficio Storico SMAM.

Documenti dell'Ufficio storico Royal Navy e RAF.

V. LIOJ, *Senza Gloria Allori*, l'Associazione Arma Aeronautica, 1953.

A. TRIZZINO, *Le Giovani Aquile*, Longanesi, 1972.

E. MEILLE, *Le Vittorie dei Cacciatori di Baracca*, in «Corriere della Sera» del 20.2.43.

A. MARAZITI, *Il contrasto aereo italiano all'operazione Halberd*, Storia Militare n. 115 (XI), 2003.

N. MALIZIA, *Inferno su Malta*, Edizioni Mursia, Milano, 2010.

G. PURPURA, *Ustica Antica*, Le Ossidiane, Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica, Palermo, 2010.



Insegna del 4° Stormo della Regia Aeronautica Italiana

Ensign of 4° Stormo of Italian Air Force