

“Oh Dio il tuo mare è così grande e la mia barca così piccola..” Anonimo

IL VALORE DI UNA VITA



FEDERICO VALLAURI E LE PAGINE DI UN DIARIO

Federico Vallauri nacque la notte del Natale di guerra 1915, tanto desiderato ed atteso da indurre la madre a dichiarare: << quell'anno Gesù fu generoso con noi. Portò nella nostra casetta di S.Lucia un esserino piccino piccino un tesoro grande grande! >>.

Il padre Giancarlo era Ammiraglio della Regia Marina, accademico di fama internazionale, collaboratore di Guglielmo Marconi, ancora oggi riconosciuto come uno dei padri dell'elettrotecnica moderna. A Torino creò inoltre le premesse per la nascita di un Istituto Elettrotecnico Nazionale di Ricerca intitolato a Galileo Ferraris e fu progenitore degli impianti nazionali di diffusione radiofonica che si concretizzarono attraverso la fondazione dell'EIAR(1) di cui fu Presidente.



Federico maggio 1926



Giancarlo Vallauri

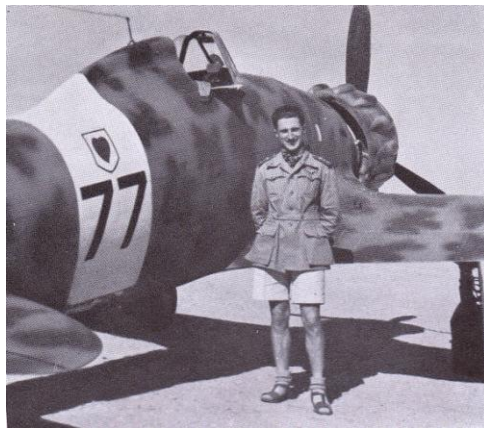
Federico fu educato ad una profonda fede religiosa e ad uno stile di vita sobrio e responsabile, rinsaldato da un forte legame familiare con i genitori ed il fratello Giuseppe. Studente brillante e diligente, si appassionò agli studi scientifici conseguendo il dottorato in ingegneria presso il prestigioso Politecnico di Torino.

Il 1° novembre 1939 conseguì il brevetto di volo civile presso la scuola di Torino Mirafiori. Nel contempo avanzò richiesta di arruolamento nella Regia Aeronautica come ufficiale di complemento. Nel febbraio 1940 fu inviato presso l'aeroporto "Giuglietti" di Perugia per iniziare il corso di primo periodo abilitandosi al pilotaggio del Breda 25 e del Romeo Ro41. La scuola di secondo periodo fu intrapresa nel settembre 1940 presso l'aeroporto "Eleuteri" di Castiglione del Lago con la successiva abilitazione al volo su Fiat Cr30 e Cr32. Federico concluse il periodo d'addestramento nel maggio 1941 con, all'attivo, diverse ore di volo su Fiat G50 e Macchi Mc200. Alla fine di maggio fu finalmente trasferito come sottotenente pilota alla 77^a Sq. 13° Gruppo del 2° Stormo Caccia, schierato a Torino Caselle e dotato di Macchi Mc200 a difesa degli impianti industriali piemontesi. Si meritò così un encomio in data 1° ottobre per la brillante azione di intercettazione notturna di una formazione nemica.



Caselle, estate 1941

Il 27 febbraio 1942 l'intero 13° gruppo fu trasferito a Castelbenito, in Libia, per un ciclo operativo in Africa settentrionale. In una lettera alla famiglia datata 27 febbraio, Federico scrive: << Carissimi, dopo le tappe da Napoli a Reggio e a Pantelleria di cui vi ho informati, sono giunto qua ieri benone e vi dico subito che l'Africa mi piace assai... Vi saluto e vi abbraccio forte tutti. Federico >>. Trasferita la squadriglia a Misurata, Federico strinse una fraterna amicizia con il tenente Gianmario Zuccarini (2), suo compagno di tenda, e adottò una cagnolina, donatagli da un amico, alle quale diede il nome di Bianca. Il 17 aprile scrive: << Cara la mia mamma, ho finito ora di pranzare, ho dato il suo pasto alla mia Bianchina e me ne sono venuto qua sotto la tenda.... Ho aperto il bauletto e ne ho estratto la boccetta dell'inchiostro per rifornire la mia penna; sono quindi del tutto a posto per scrivere (seduto sulla mia branda e appoggiato al cielo)... >>.



Misurata, 18 marzo 1942

Nel mese di marzo il 13° Gruppo ricevette l'ordine di schierarsi sull'aeroporto K3 di Berka (Bengasi) unendosi all'8° Gruppo ed al comando di Stormo.

OKL 1094

Castel Benito

N.f.D.
IA 10 62 Sta

Karte Libyen 1 : 100 000
Blatt 1374 Tripolis.

Flugplatz.

Geogr. Werte: 32° 40' 15" N
13° 09' 30" O.Gr.

Nähere Lage: Etwa 24 km S von Tripolis.

Erläuterung (statt Zielstammkarte).

Bedeutung: Fliegerhorst.

Beschreibung des Zieles: Zielhöhe ü.NN.: etwa 80 m.

Verkehrsanschlüsse: Bahnhof Suani Ben Adem der Strecke Tripolis - Garian etwa 10 km WNW. Straße nach Tripolis.

Größe: N - S etwa 2500 m,
W - O im N-Teil etwa 1150 m,
in der Mitte " 940 m,
im S-Teil " 1620 m.

Bodenbeschaffenheit: planiert, eben.

Kennzeichen: --

Einrichtungen: 2 Flughallen zus. etwa 8000 qm, daneben zahlreiche Unterkünfte und Nebengebäude, z.T. zerstört. Genaue Auswertung wegen Bildunschärfe nicht möglich. An der N- u. O-Grenze zahlreiche Flugzeugabstellplätze mit Rollstraßen.

Hindernisse: Bauten an der W-Seite.

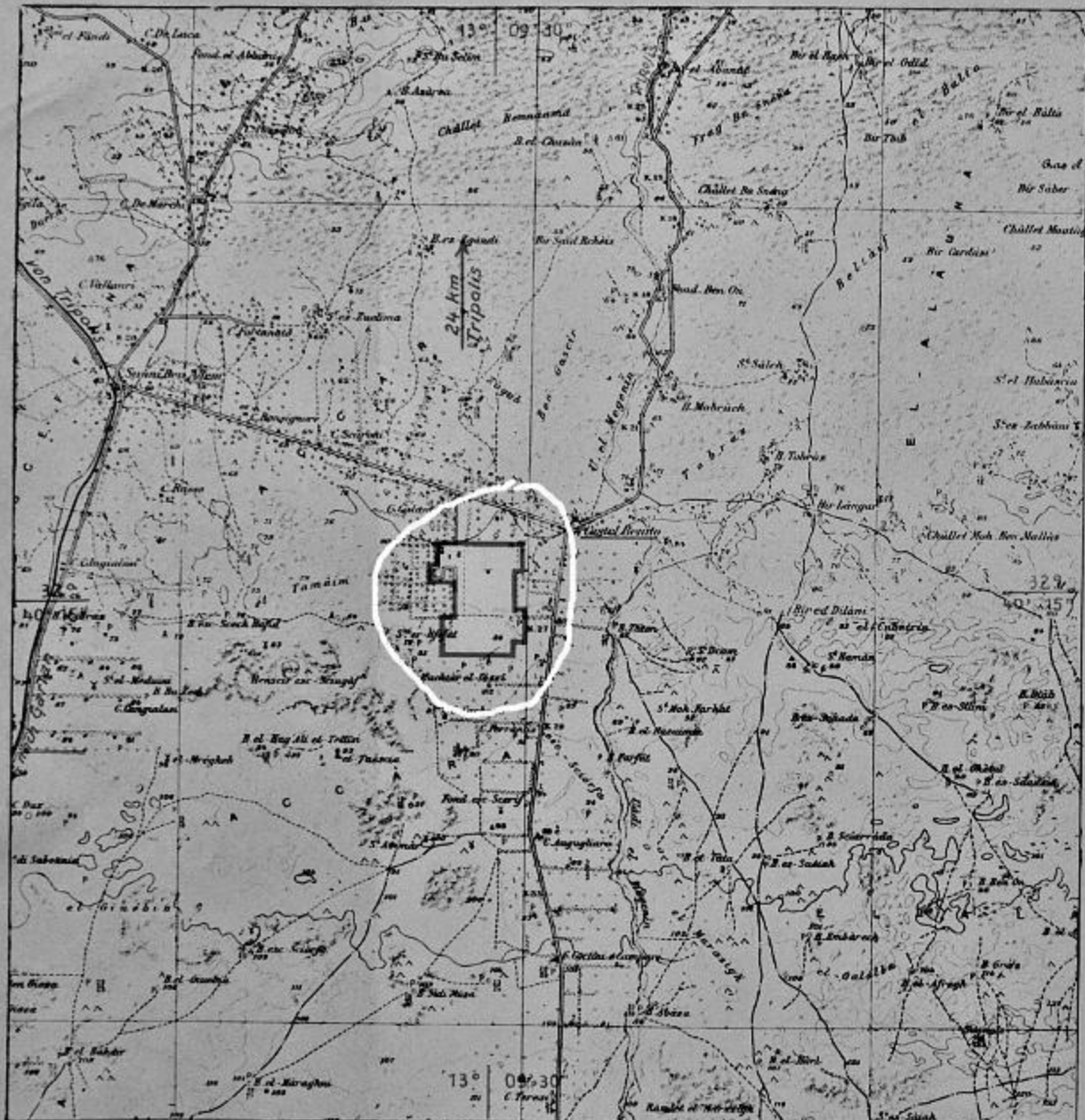
Orientierungspunkte: Etwa 23 km S von Tripolis liegt der Ort Castel Benito, etwa 1,5 km WSW davon das Ziel, von Baumanpflanzungen umgeben.

Sonstiges: Etwa 25 km N IA 10 60 Tripolis-Porto (See)
" 27 km NKO IA 10 61 " -Mellaha
" 43 km O IA 10 63 Castelverde
" 50 km OSO IA 10 156 Tarhuna.

Abwehr am Ziel: Mit Flak- und Jagdschutz ist zu rechnen.

Anliegend: bc

Mitnahme dieses Teiles zum Feindflug verboten! Vorher abreißen!



Bearbeitet:
Februar 1943
Luftflotte 2, Ic 2 (B)

OKL 1684

Misurata

N. f. D.

Geogr. Werte:

Ziel-Nr.:

32° 19' 30" N
15° 03' 30" O Gr.

IA 10 67 Sta

Zielstammkarte (L)

Italienisch-Afrika
Libyen

Zielhöhe über NN:

etwa 10 m.

Kartenwerk:

Deutsche Weltkarte
1:500 000
Blatt I - 33 - SW
Tripolis.

1. Bezeichnung des Zieles:

Flugplatz.

2. Bedeutung:

Flugplatz.

3. Beschreibung des Zieles:

Nähere Lage:

Etwa 6 km SW von Misurata.

Verkehrsanschlüsse:

Küstenstraße (Via Balbia) etwa 2 km N vom Platz.

Größe:

NNW-SSO etwa 1900 m
ONO-WSW etwa 1500 m

Bodenbeschaffenheit

Sandig.

Kennzeichen:

Keine.

Einrichtungen:

Zahlreiche Zelte im NW-Teil des Platzes.

Hindernisse:

Keine.

4. Sonstiges:

Etwa 80 km SW IA 10 168 Bir Dufan II.
Etwa 61 km SW IA 10 85 Bir Dufan I.

5. Abwehr am Ziel:

Mit Flak- und Jagdschutz ist zu rechnen.

6. Orientierungspunkte zur Zielerkennung:

Etwa 187 km OSO von Tripolis liegt der Ort Misurata an der Küste des Mittelmeeres. Etwa 6 km SW davon u. etwa 2 km S der Küstenstraße das Ziel.

Mitnahme dieses Teiles zum Feindflug verboten! Vorher abreißen!



Maßstab 1:500 000

JA 10 67

JA 10 155 bc

Bengasi - Berka III

OKL 1745

Landeplatz

Nur für den Dienstgebrauch!

O.B.S. Ic2 Dez. 1942

Bild Nr. 023 F. JA 477/42

Nördl. Breite: 32° 01' 15" Länge (ostw. Greenw.): 20° 03' 40"

Karte 1:100 000

Aufnahme vom 27. 11. 42

Mißweisung: (Mitte 1942) Ziehhöhe über NN 15 m

Libyen

Bl. 1588 Bengasi

Maßstab etwa 1:36000



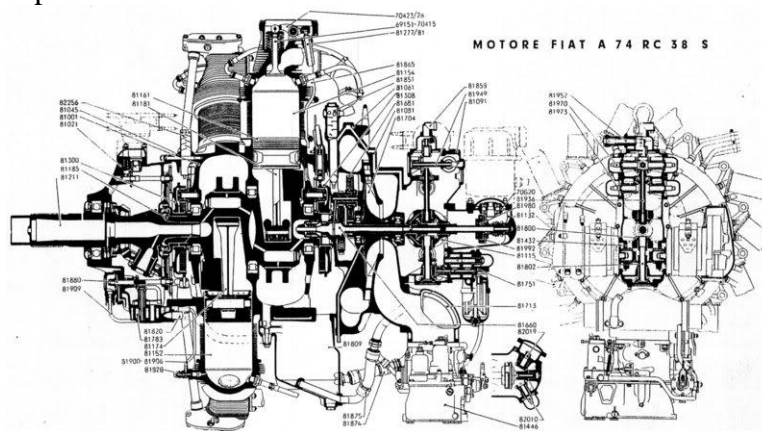
Iniziò un intenso ciclo di voli di scorta ai convogli e di controllo dello spazio aereo delle installazioni portuali. Durante i mesi di maggio e giugno 1942, l'intero 2° stormo fu tra i protagonisti della riconquista di Tobruk e la conseguente avanzata fino ad El Alamein delle truppe dell'Asse. Si andò così stabilizzando un lungo fronte di contrapposizione con l'8^ Armata inglese, esteso da nord verso sud, dal Golfo degli Arabi alla depressione di El Qattara che, nell'autunno, divenne il teatro di scontro definitivo dei due eserciti per la conquista dell'Africa settentrionale.

Il mese di giugno vide un'alternanza di missioni di attacco alle colonne di rifornimento nemiche e di ricognizione armata a protezione dei convogli stradali provenienti da ovest lungo la Via Balbia, unica fonte di rifornimento dell'Armata italo-tedesca, pericolosamente distante dai porti di approvvigionamento.

All'inizio di Luglio, l'intero 13° gruppo venne trasferito sul campo di Bu Amud nei pressi del porto di Tobruk. Per tutto il mese il reparto dovette assolvere al gravoso compito di scortare i convogli di motozattere di rifornimenti e di proteggere costantemente le infrastrutture portuali dagli attacchi aerei del nemico.

Le già terribili condizioni di vita dei combattenti italiani peggiorarono ulteriormente. Infatti l'estate del 1942 portò una gravissima crisi tecnica che ridusse drammaticamente l'efficienza dei reparti di volo della Regia Aeronautica, provocando uno sconcertante numero di perdite tra i piloti italiani. La Direzione Generale Costruzioni ed Approvvigionamenti ricevette da tutti i fronti di guerra un'impressionante numero di rapporti, nei quali si denunciavano gravi inconvenienti riguardo ai propulsori stellari Fiat A 74 RC 38, motori che equipaggiavano sia Fiat CR42 G50 che Macchi Mc200, indistintamente di tutte le catene produttive. Quasi tutti i rapporti segnalavano eccessive perdite d'olio (fino a 30 kg/ora), significativi cali di potenza e innumerevoli grippaggi in volo.

Vennero inviati tecnici del Genio Aeronautico su tutti i fronti di guerra per identificare le cause e predisporre i rimedi. Inizialmente le relazioni tecniche diedero disposizioni di sostituire, nella lubrificazione dei motori, l'olio di ricino abitualmente utilizzato dalla Regia Aeronautica con olio minerale del tipo Mobil Ultra Heavy, Aeroshell 120, RA 120 INTAVA e RA 100 INTAVA MITTEL. Tale accorgimento non produsse nessuna variazione al rateo di malfunzionamenti. La soluzione alla drammatica situazione fu trovata solo nel settembre del 1942, allorché una commissione tecnica congiunta dell'Aeronautica e della FIAT capeggiata dal progettista (3) Professor Antonio Fessia giunse alla risoluzione del problema. Si rese infatti evidente che, alla base dei malfunzionamenti, vi era l'installazione sui propulsori, in sede di costruzione e revisione, di segmenti (fasce elastiche) prodotti con materiali autarchici (4) e con caratteristiche metallurgiche inadatte alla funzione di progetto. Si procedette rapidamente alla sostituzione dei particolari difettosi con fasce elastiche mod. Goetze di produzione tedesca e con un modello nazionale con caratteristiche simili prodotto dalla RIV.

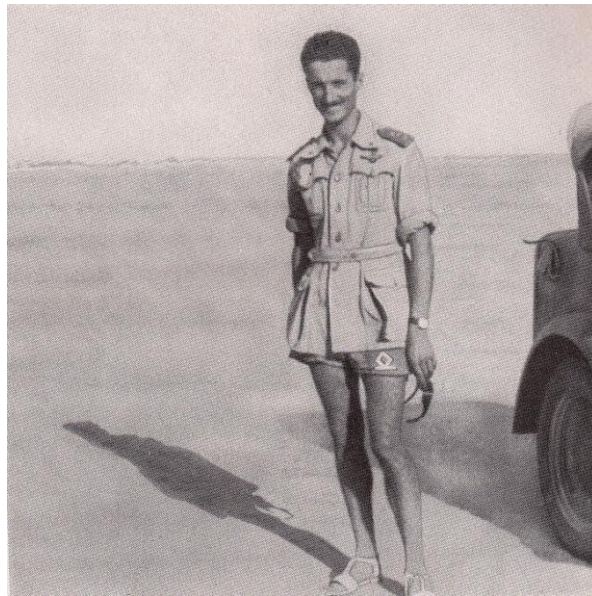


Intanto Federico il 16 luglio 1942 scrive ai genitori: <<...ieri poi nuovo lavoro per la venuta a Tobruk del duce, il quale ha decorato di medaglia d'argento tre ufficiali del nostro gruppo, mentre Z., io e pochi altri...li salvaguardavamo dall'alto...>>.

Il 27 luglio, Federico scrisse nuovamente al padre. La costante cura di non preoccupare la famiglia, che aveva contraddistinto il lungo rapporto epistolare precedente, cede il passo ad alcune riflessioni che, con il senno di poi, sembrano seguire un sottile presentimento. Scrive Federico: <<Caro il mio Babbo...Ricordi quel Riccardi che era a Perugia con me e col quale parlasti quella sera...Mi han detto che non è rientrato da un'azione su Malta. Così il trinomio Paggi-Riccardi-Vallauri, nel giro di un anno e mezzo, si è ridotto ad un monomio...E chissà quanti altri genitori già piangono in questo momento la scomparsa....>>.

L'ultima lettera è datata 6 agosto 1942. Al fratello Giuseppe, tenente d'artiglieria, Federico scrive: <<Caro il mio Geppe, oggi, caso strano, mi tocca nuovamente una giornata abbastanza calma e ne approfitto subito,... perché ho un gran bisogno di stare una mezz'oretta col mio fratellino....>>e conclude:<<...qua di giorno il caldo è discreto, ma la sera fa un freddo cane e, un' ora dopo il tramonto, ogni cosa è già ricoperta d'acqua che goccia da tutte le parti. Ti abbraccia fortissimo il tuo Federico.>>.

Il giorno 14 agosto 1942, alle ore 02:55 giunse al centro radio di Marina Roma, via radio Bengasi, il laconico telegramma:<< Urgentissimo. Marilibia Derna- 13862- S.Tenente Pilota Vallauri non rientrato da volo scorta M.Z. mattino 12 corrente alt ricerche con aerei sinora infruttuose alt inviato stamani M.V. Elmas sul posto alt disposto ricerche sul litorale alt mi riservo ulteriori notizie alt Lombardi >>.



Bu Amud 3 agosto 1942: l'ultima foto

L'Ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante superiore navale in Libia, era cugino di Federico Vallauri. Si incaricò personalmente della ricerche. Il giorno 24, non ricevendo ulteriori notizie, si recò a Bu Amud. Attese il ritorno del Maggiore Viale, comandante del 13°Gruppo, che al rientro da una ricognizione era riuscito a scorgere il relitto di un Macchi Mc200 alle coordinate Lat. 24° 29' E / Long. 31° 54' N. Inviati alcuni avieri sul posto, si trovò che a pochi metri dal relitto semi bruciato del velivolo, giaceva il corpo esanime di Federico con il viso quasi intatto. La missione del giorno 12 era iniziata con decollo alle 8:45 e prevedeva la scorta ad un convoglio con rientro a Bu Amud per le 11.00. La relazione tecnica appurò che il pilota, in seguito ad un' avaria del motore, cercò di rientrare alla base per inviare un altro apparecchio a sostituirlo. Infatti, non avendo radio a bordo, l'unica possibilità per il pilota di mantenere l'impegno di missione era tentare il rientro. Probabilmente nei pressi del campo di fortuna di Abiar Said (a NW di Gambut), il motore si spense definitivamente. Con il carrello estratto, Federico tentò di salvare il suo aereo. Quasi certamente planare con il carrello reintroto avrebbe distrutto l'aereo, ma avrebbe salvato il pilota. Egli decise di tentare l'atterraggio con il carrello estratto...consapevole di precludere quasi completamente le sue speranze di sopravvivenza. In effetti, il velivolo a contatto con la superficie desertica si rovesciò, incendiandosi.

Lombardi si incaricò di informare dettagliatamente i famigliari di Federico con una lettera datata 31 agosto e di radunare gli effetti personali del cugino, unitamente alla bussola di bordo estratta dai rottami del velivolo, vennero inviati poi alla famiglia. Dispose che il corpo di Federico fosse trasferito presso la base della Regia Marina di Derna, ove fu seppellito nel piccolo cimitero locale con tutti gli onori del caso.



A ricordo del caro figliolo, il padre Giancarlo pubblicò in seguito il carteggio completo della corrispondenza che il figlio aveva tenuto per tutta la sua breve esistenza con la sua amata famiglia, raccolta nel libro "Federico Vallauri Pilota 1915 - 1942": una sorta di "Diario di viaggio" della sua esistenza.

Il Valore di una vita è espresso con profondità, nello spirito che pervade il suo testamento:

Torino 2 gennaio 1942

Carissimi, Vi prego di dare tutto il mio denaro in beneficenza: un po' alla Conferenza di San Vincenzo di Valsalice, un po' alle varie Opere pie di Sant'Albano, e per la massima parte alle Missioni Salesiane (mettetevi d'accordo con don Grosso).

Per la mia roba e le mie cose, quando Giuseppe per primo e poi gli altri Cari avranno scelto quel che faccia loro comodo o piacere di tener per mio ricordo, distribuitele possibilmente ai miei vecchi amici..., a seconda dei loro desideri.

Ma non state a caricarvi di ricordi, dei quali forse un giorno potreste sentirvi schiavi; io sarò a tutti Voi singolarmente così vicino dal cielo, che i ricordi materiali saranno inutili. Vi prego piuttosto di pregare e di far pregare tanto per me, perché io possa raggiungere al più presto la vera unica Meta.

Vorrei dire ancora tante cose; ma con ciò farei un vero testamento, che non voglio fare. Vi prego soltanto di combattere ogni eventuale desiderio di riconoscimenti quaggiù. Il Signore ... potrebbe essere geloso e ce ne andrei di mezzo io!

Mai come in questo momento sento di avervi voluto bene, a tutti: Babbo, Mamma, Giuseppe, Paola, nipotini, Nonni, zii, cugini ed amici, che mi avete ricoperto di attenzioni e di affetto, di cui avevo ed ho tanto bisogno; e questo è forse perché mai, come da qualche tempo a questa parte, ho profondamente sentito che ciò che non è eterno è nulla. Vi abbraccia e vi da il suo arrivederci Lassù il vostro Federico.

Su di una lapide, posta al chilometro 111 della strada che congiunge El Alamein con Alessandria d'Egitto, è ancora scritto: << mancò la fortuna non il valore >>. Ciò è testimoniato dall'abnegazione che i combattenti dimostrarono su tutti i fronti bellici, affrontando, a differenza di tutti gli altri belligeranti, un nemico enormemente più imbattibile: la colpevole inadeguatezza, se non il vero e

proprio razionale calcolo economico, di chi non li mise in condizioni di confrontarsi “ad armi pari” con il nemico, sacrificarono così la parte migliore di una intera generazione.



Note:

(1) L'Ente Italiano per le Audizioni Radiofoniche, anche conosciuto con la sigla EIAR, fu un ente pubblico dell'Italia fascista, titolare in esclusiva delle trasmissioni radiofoniche. Nel 1944 l'EIAR assunse la denominazione Radio Audizioni Italiane e nel 1954, diventando anche operatore televisivo, la denominazione RAI - Radiotelevisione Italiana.

(2) Gianmario Zuccarini, dopo l'8 settembre 1943, aderì alla RSI divenendo uno dei più stretti collaboratori di Adriano Visconti, in seno al 1° Gruppo Caccia. Nel dopoguerra divenne pilota dell'Alitalia, fino a ricoprire il ruolo di Direttore delle operazioni di volo della compagnia di bandiera.

(3) Il Fiat A.74 RC.38 *Ciclone* era un motore aeronautico radiale 14 cilindri a doppia stella raffreddato ad aria, prodotto dalla FIAT Aviazione negli anni trenta e montato su numerosi aerei della Regia Aeronautica durante la seconda guerra mondiale, tra cui i monopiani da caccia Macchi M.C.200 "Saetta" e Fiat G.50 ed il biplano Fiat C.R.42. Il Fiat A.74, che venne progettato nel 1935 dall'ingegner Tranquillo Zerbi e dal professor Antonio Fessia appositamente per essere impiegato sui velivoli da caccia, era un'evoluzione dello statunitense Pratt & Whitney R-1535 di cui la Fiat aveva acquisito la licenza di costruzione, apportandovi diverse modifiche.

(4) Una testimonianza diretta fornita all'autore dal motorista della Regia Aeronautica Romano Mascanzoni, cita testualmente: << Nell'anno 1939 appartenevo alla squadriglia Autonoma di volo Aeroporto "Gino Allegri" di Padova, dove il capo motorista Maresciallo Bassi ci radunò per comunicarci che la nuova tecnologia aveva iniziato ad usare materiali autarchici e, parlando dei segmenti disse che quello più vicino alla camera di scoppio era in acciaio lucente e tutti gli altri di colore grigio. Questo perchè erano costruiti in lega di ghisa, un materiale che era stato scelto perchè ricco di grafite che, in caso di surriscaldamento del motore, avrebbe facilitato lo scorrimento del pistone. Roba da chiodi!!!!>>.

Bibliografia:

"Federico Vallauri Pilota 1915-1942 Società Editrice Torinese- Torino 1944

Nino Arena "La Regia Aeronautica 1939-1943" Stato Maggiore Aeronautica 1984

G. Strada "2° Stormo" Ufficio Storico SMAM - STEM Mucchi Modena

Emiliani-Ghergo-Vigna "Aviazione italiana: la guerra in Italia" Albertelli
Editore 1982

"Wikipedia" Enciclopedia multimedia.

Autore: Giorgio Viola borea60@alice.it





Ubiar Laird

ca. 30 km a E

di Base Henderson

a 20-30 m ci sono 4 corvi
di piloti tedeschi, abbati
tutti dagli inglesi il
26/5/42 primo giorno
di avanzata

località a circa 200 m
a sud della Ballia















Ubiar Zaid

ca 30 km a E

di Baie Flemerud

a 20-30 m ci-sous 4 croci

di piloti tedeschi, abbati

tutti dagli inglesi il

26/5/42 primo giorno

di avanzata

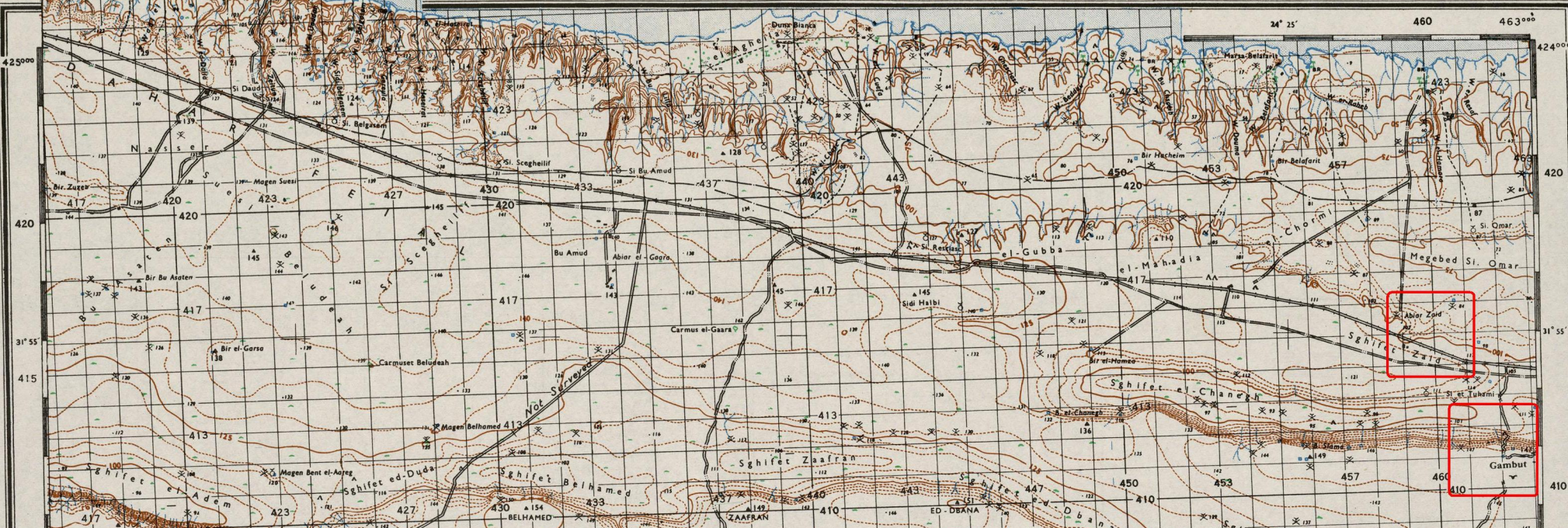
località a circa 200 m

a sud della Balbia

Refer to this Map as
1: 100,000 CYRENAICA
Sheet 29 Gambut

CYRENAICA 1:100,000 GAMBUT

This sheet is gridded with "PURPLE GRID" based on long. SHEET 29
27° E. and numbered thus 440
THIRD EDITION



JA 1017 bc 1

Nur für den Dienstgebrauch!

Bild Nr. 247/42 039

Aufnahme vom 1.5.42

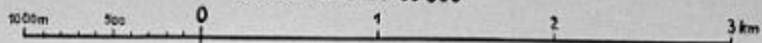
Gambut

Flugplatz

Nördl. Breite: 31° 52' 30" Länge (ostw. Greenw.): 24° 29' 30"

Mißweisung: " (Mitte 1942) Zielhöhe über NN 145 m

Maßstab etwa 1 : 39 000



OKL 1702

O. B. S. Ic 2 Juni 1942

Karte 1 : 100 000

Libyen

Bl. 1696 Gambut



JA 101 bc

Nur für den Dienstgebrauch!

Bild Nr. 728/42

Aufnahme vom 15.1.42

Bu Amud

Militärflugplatz

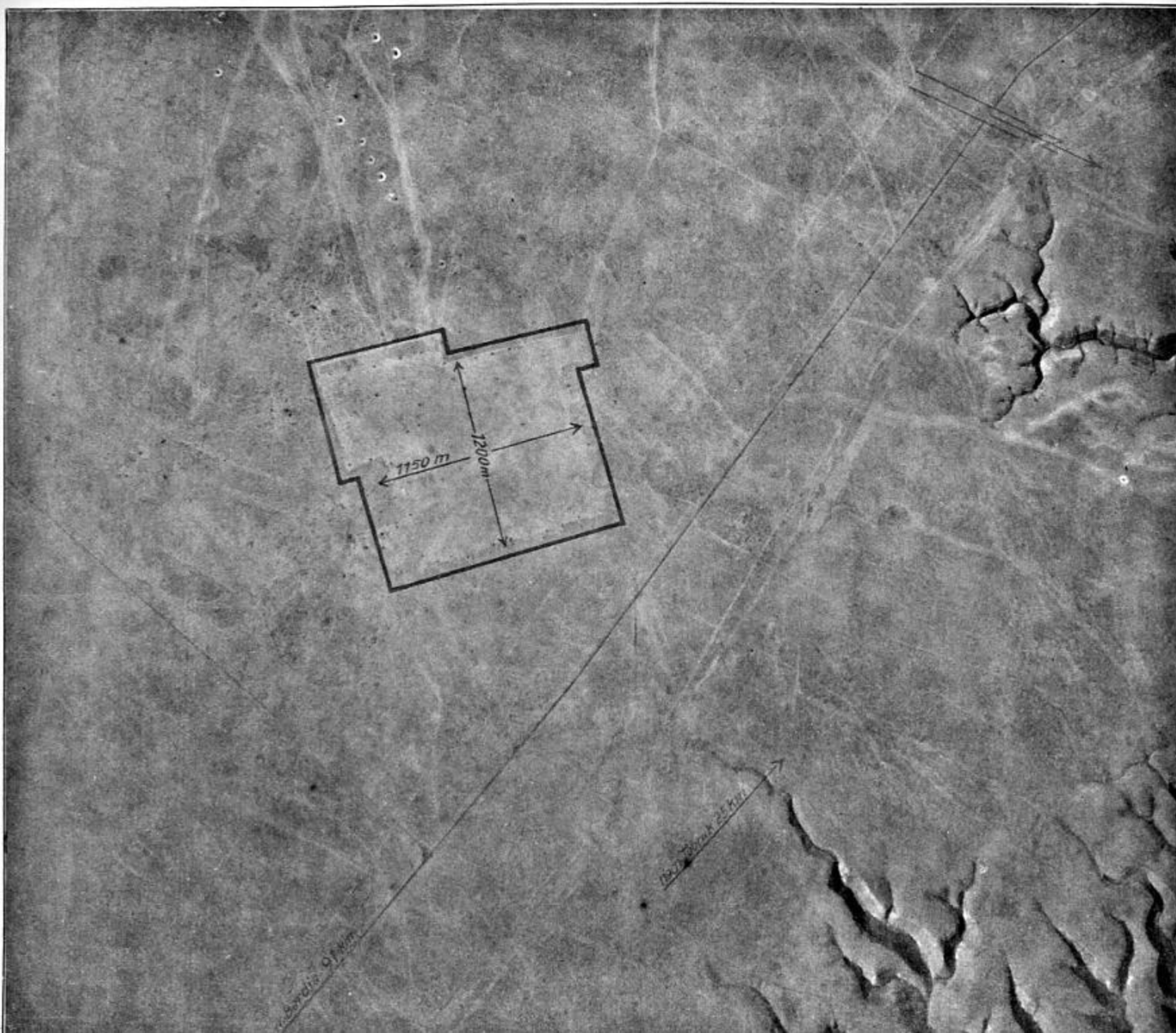
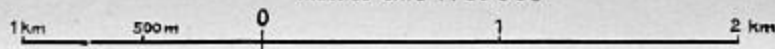
Länge (ostw. Greenw.): $24^{\circ} 10' 30''$ Nördl. Breite: $31^{\circ} 56' 30''$ (Bildmitte)

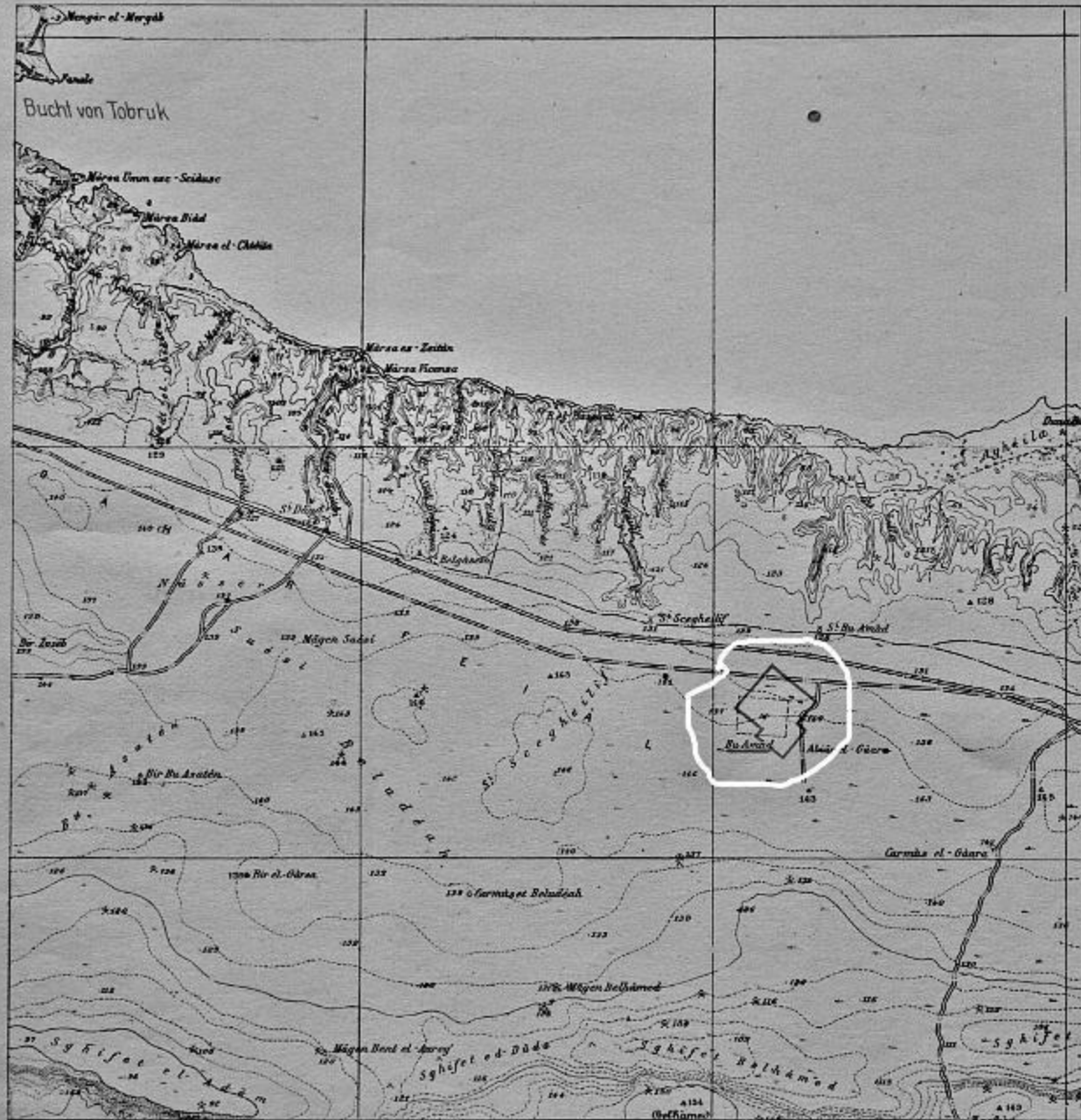
Mißweisung: 0° (Mitte 1942) Zielhöhe über NN 135 m

O. B. S. Ic2 Jan. 1942

Karte 1 : 100 000
Libyen
Blatt 1696 Gombut

Maßstab etwa 1 : 30 000





Bu Amud

N.f.D.
IA 10 1 St. 24

Karte Libyen 1 : 100 000
Blatt 1696 Gambut

Militärflugplatz.

Geogr. Werte: $31^{\circ}56'30''$ N.
 $24^{\circ}10'30''$ O.Gr.

Mitznahme dieses Teiles zum Feindflug verboten! Vorher abreißen!

Nähere Lage: 25 km SÖS von Tobruk an der Küstenstrasse (Via Balbo).

Erläuterung (statt Zielstammkarte).

Bedeutung: Landeplatz.

Beschreibung des Zieles: Zielhöhe ü.M.: 135 m.

Der Platz liegt an der Südseite der Strasse von Tobruk nach Bardia.

Verkehrsanschlüsse: Die Küstenstrasse (Tripolis-Bardia) führt 350 m nördlich am Flugplatz vorbei.

Flugplatzgrösse: 1150 x 1200 m, in der Diagonale (Nord-Süd) 1750 m.

Bodenbeschaffenheit: Eben, steinig, sandig.

Kennzeichen: keine.

Einrichtungen: keine.

Hindernisse: keine.

Orientierungspunkte: Nordafrikanische Küste. Bucht von Tobruk. 25 km im WNW Küstenstrasse führt unmittelbar nördlich vorbei.

Sonstiges: 20 - 30 km WNW die Flugplätze:
IA 10 5 Tobruk T 1
6 " T 2
48 " T 2 bis
49 " T 5

Vor der engl. Offensive im Nov. 1941 war Treibstoff in Fässern gelagert.

Abwehr am Ziel: Starke Flakabwehr im Raum um Tobruk, 25 km im WNW.

Anliegend: bc.

Maßstab 1:100000

IA 101

Kilometer 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilometer

Bearbeitet:
www.wii-photos.com
O.B.S.-Ic 2(B).

VIRGO LAVRETANA ORA PRO NOBIS



FEDERICO VALLAVRI

* NAPOLI
NOTTE DI NATALE 1915

INGEGNERE TORINO 28
LUGLIO 1933 - UFFICIALE
PILOTA 13 MARZO 1941 -
CAMPAGNE D'ITALIA E
D'AFRICA 1941 E 1942 -
MEDAGLIA D'ARGENTO
AL VALOR MILITARE
CIELO DELLA MARMARICA
27 MAGGIO - 16 GIUGNO 1942

† CIELO DI CAMBYT.
12 AGOSTO 1942