



Il marinaio **NICOLA SIBILLI** e la sua tragica morte sul Cacciatorpediniere **Folgore** nel Canale di Sicilia



Nicola Sibilli nacque a Castellammare di Stabia il 10 settembre 1920 da **Alfonso** e da **Medori Giulia**. La sua casa era ubicata alla Salita Spirito Santo, un vicioletto che da piazza Fontana Grande, costeggia la chiesa di San Ciro, proprio nel cuore storico della città. Zona di pescatori e marinai, nonché di operai del vicino cantiere navale. Il padre, infatti, lavorava come portuale addetto alle squadre (paranze) che scaricavano le navi mercantili, sia quelle più grandi che ormeggiavano nei cosiddetti ponti franchi dei Magazzini Generali e sia le più piccole addette al trasporto di pozzalona, legname ed altre mercanzie per il piccolo cabotaggio. La famiglia era numerosa essendo formata dai figli **Andrea, Michele, Alfonso, Ciro, Giuseppe** e **Maria**; la madre aiutava il capo famiglia gestendo una piccola rivendita di frutta e verdura.

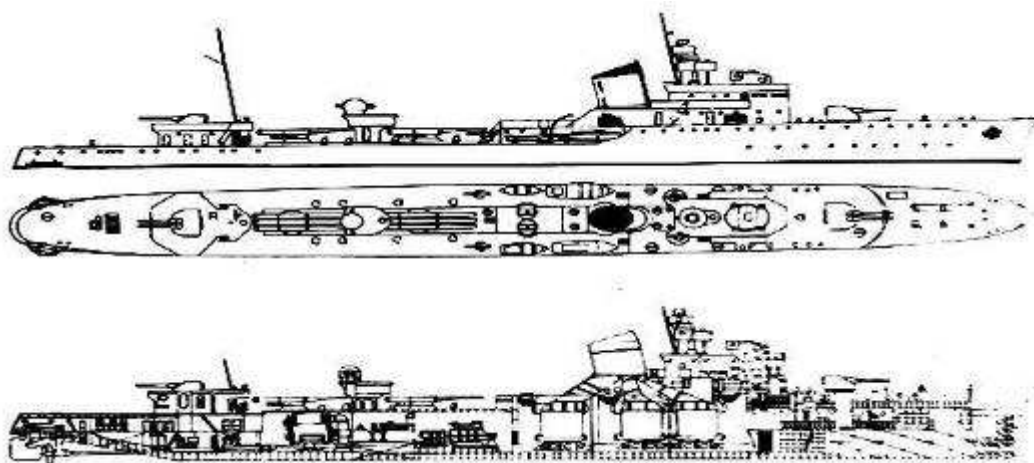
Nicola, come tutti i ragazzi della sua età, stava sempre sulla banchina dell'Acqua della Madonna, bagnando, in estate, con i tuffi, "a cuofaniello", i curiosi che si affacciavano sul mare a guardare gli scugnizzi che giocavano e riportavano a galla, strette tra i denti, le monetine lanciate specialmente dai clienti delle Terme stabiane e dello

Stabilimento Acqua Ferrata del Mulino (noto come palazzo Fezzi)

Era un esperto nuotatore e sapeva cimentarsi nelle manovre marinesche dei piccoli velieri. Naturalmente, all'atto dell'arruolamento nella Regia Marina, avvenuto al compimento dei venti anni, con la categoria di Marinaio Servizi Vari, dopo l'addestramento al C.A.R. di Taranto, fu destinato sul Cacciatorpediniere **Folgore**. Il suo lavoro si svolgeva prevalentemente in coperta, nelle manovre di ormeggio, stava di vedetta sulle ali di plancia durante la navigazione e, il suo posto di combattimento probabilmente era quello di servente ai complessi binati prodieri e poppieri



Il *Folgore* era un cacciatorpediniere costruito dai cantieri navali Scali e Bacini Partenopei di Napoli, varato nel 1931 ed entrato in servizio nel 1932. Il suo motto era: *Fulgor in hostem*. Con un dislocamento a pieno carico di 1.920 tonnellate, era lungo 96,1 metri, largo 9,3 e con un pescaggio di 4,5 metri.



Profilo, vista in pianta del ponte di coperta e vista longitudinale in mezzeria nave del Folgore

Tre caldaie Express che alimentavano due turbine Belluzzo sviluppavano una potenza di 44.000 cavalli per una velocità di 38 nodi. Il suo armamento, corredato di due stazioni di tiro (a poppa ed a prora), era costituito da 4 cannoni da 120/50 mm. (2 impianti binati, uno a poppa su una sovrastruttura ed una a prua sul ponte castello), 4 pezzi da 40/39 mm. (2 impianti binati), 4 mitragliere da 13,2 mm., 6 tubi lanciasiluri da 533 mm. in 2 impianti trinati, 60 mine e cariche di profondità. L'equipaggio era formato da 156 uomini.

Il *Folgore* partecipò a diverse missioni di scorta dei convogli per il rifornimento delle truppe in Africa Settentrionale, ma quella del mese di dicembre 1942 gli fu fatale.

il 1° dicembre salpò da Palermo per Tripoli un convoglio, denominato "H", composto dai mercantili *Aventino*, *Puccini* e *Aspromonte* e dal piroscafo tedesco *K.T.I*(2). Era scortato, oltre che dal *Folgore* - comandato dal Capitano di Corvetta *Ener Bettica* - dai cacciatorpediniere *Da Recco* (caposcorta al comando del Capitano di Vascello *Aldo Cocchia*) e *Camicia Nera* (Capitano di Fregata *Adriano Foscari*) e dalle due torpediniere *Clio* (Tenente di Vascello *Vito Asaro*) e *Procione* (Capitano di Corvetta *Renato Torchiana*). (3)

Sull'*Aventino* e sulla *Puccini* erano imbarcati circa 1.760 soldati, la maggior parte appartenenti alla *Divisione Superga*, mentre il piroscafo tedesco trasportava 120 tonnellate di munizioni e 578 di altro materiale bellico, più 12 cannoni da 88 mm, 32 automezzi e 4 carri armati da destinare all'Afrika Korps



La navigazione procedeva compatta, tutte le vedette erano all'erta e scrutavano l'orizzonte dalle ali di plancia; gli ecoscandagli delle imbarcazioni militari lanciavano in continuazione le onde per scoprire eventuali sommergibili nemici, sempre in agguato nel Canale di Sicilia. La tensione era alle stelle perché il convoglio, dall'imbrunire, era stato illuminato dal lancio di bengala degli aerei inglesi. Il cielo, infatti, era scuro e la luna coperta da strati di nubi. Il destino delle navi era segnato.

Era da poco trascorsa la mezzanotte, tutti gli uomini erano ai posti di combattimento e, quando giunsero al Bando di Skjerki, una secca lunga 16 miglia e larga 8, posta a 60 miglia ad ovest dell'isolotto siciliano di Marettimo, ecco comparire la flotta inglese, denominata **Forza Q**, sotto il comando del contrammiraglio **C. H. J. Harcourt**. (1)



H.M.S. Sirius



H.M.S. Argonaut

Gli incrociatori **Aurora** (Comandante *William Gladstone Agnew*), **Argonaut** e **Sirius** (Comandante *Patrick William Beresford Brooking*) unitamente ai cacciatorpediniere **Quentin** e **Quiberon**, aiutati dai radar, dalle segnalazioni degli aerei della Royal Navy e dalla luce dei bengala, piombarono addosso alle navi del **Convoglio Q**.



H.M.S. Aurora

L'impari lotta fruttò agli inglesi il repentino affondamento dei quattro mercantili che, benché coperti dalle cortine fumogene dei cacciatorpediniere, non ebbero il tempo di difendersi con i cannoni sistemati, a prora ed a poppa, sulle apposite piattaforme.

La prima salva di cannonate e siluri inglesi colpì il piroscalo **K.T.1** che affondò rapidamente senza alcun superstite. Il **Folgore**

ed il **Camicia Nera** affrontarono la squadra inglese per difendere i mercantili, ma i loro siluri non andarono a segno. Mentre il **Folgore**, centrato da nove colpi, tentava una disperata ed eroica manovra, intervennero in aiuto le torpediniere **Procione** e **Clio** che lanciarono siluri contro le navi nemiche e diffusero cortine fumogene per protegger i mercantili. Ma invano. I tre piroscali furono colpiti ed affondati con il loro carico di uomini e materiali. Il **Da Recco** fu colpito e devastato da esplosioni e fiamme ed il suo Comandante, a stento, riuscì a trarlo fuori dal massacro e salvare i suoi uomini e la sua nave. (4)

Il **Folgore** combatté con valore, con i siluri e le armi di bordo ma fu rapidamente colpito dal fuoco incrociato delle navi avversarie. Il comandante **Bettica** tentò di sfuggire invertendo la rotta verso Cagliari ma l'unità era in fiamme e sbandata a dritta. Messo in salvo una parte dell'equipaggio, la nave, alle ore



Ener Bettica

01,16 del 2 dicembre, si inabissò con il suo comandante e parte degli uomini feriti o colpiti dalle schegge (5). Tra questi anche il marinaio **Nicola Sibilli**.

Il Comandante del cacciatorpediniere **Da Recco**, benché ferito riuscì a sfuggire dall'accerchiamento ed a portare in salvo la sua nave. Così descrisse la battaglia e la fine del **Folgore**:



Cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco



Cacciatorpediniere Camicia Nera

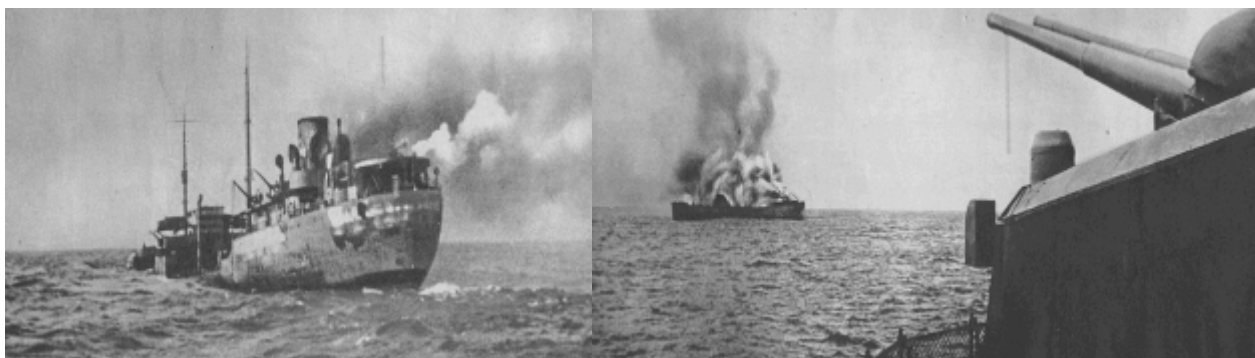
*! A mezzanotte e mezza, a circa diecimila metri di distanza da noi, s'accesero sul mare le prime vampate delle artiglierie nemiche. ... La divisione navale (la britannica Forza "Q") che ci attaccava era costituita dagli incrociatori leggeri **Aurora**, **Sirio**, **Argonaut**, scortati dai due cacciatorpediniere **Quiberon** e **Quentin** ... Comunque se noi e gli inglesi fossimo stati ad armi pari, la sproporzione del numero e del tipo delle unità avrebbe potuto anch'essere compensata dal nostro slancio e dal nostro valore, ma ad armi pari non eravamo e questo significò molto, significò tutto... Reagimmo ugualmente. Per quanto non ce ne fosse bisogno ripetei alle siluranti l'ordine di andare all'attacco del nemico, estendendo l'ordine anche al **Folgore**... perché era il caccia nella migliore posizione per svolgere un'azione proficua col siluro ed anche perché dalle vampate... capii subito che i nemici erano molti... A Supermarina comunicai che eravamo in contatto con navi di superficie nemiche. **Da Recco** mise, alla massima forza, la prora sugli inglesi. **Camicia Nera**, **Procione**, **Folgore** non ebbero un attimo di esitazione. Misero anch'essi tutti la prora sul nemico e, alla massima velocità, diressero per silurare... ... Il nemico – ormai vicinissimo – concentrava il suo fuoco su qualcuno dei nostri, ma non sul **Da Recco**. E' il **Folgore** – e non poteva essere altrimenti. Aveva fatto all'incirca la mia stessa manovra... ed era arrivato sopra gli inglesi qualche minuto prima del **Da Recco** ed aveva ingaggiato il combattimento con strenuo valore. ... Vedemmo che rispondeva al fuoco avversario... vedemmo che cercava di stringere le distanze... Aveva già lanciato parte dei suoi siluri contro la formazione britannica, ora voleva portarsi più sotto al nemico per lanciare gli altri. Scoperto, fatto segno al fuoco delle artiglierie degli incrociatori, colpito una due volte, non aveva rotto il contatto, aveva proseguito nella azione... Giunse a distanza ravvicinatissima mentre contro di lui si accanivano tutte le armi avversarie: lanciò gli ultimi siluri che aveva ancora a bordo... Vedemmo il **Folgore** in fiamme con incendi che avvampavano la poppa, con la prora dilaniata dagli scoppi, ma lo vedemmo combattere ancora... crivellato da proiettili di ogni genere. Affondò, ma il suo ultimo cannone smise di sparare solo quando il mare si chiuse sul ponte di coperta dell'unità... ... **Da Recco** giunse in vista della mischia mentre l'azione raggiungeva il suo parossismo. Non volli aprire il fuoco... per conseguire una posizione che mi consentisse di lanciare i siluri con la quasi certezza di colpire... I tubi di lancio erano brandeggiati. La distanza era ormai scesa a circa*



*duemila metri, ma il nemico non s'era accorto del **Da Recco**, tutto preso com'era a finire il **Folgore**. E qui la sorte si volse improvvisa contro di noi... L'imponderabile fu ... rappresentato da un po' di nafta raccolta in un fumaiolo... per imperfetta tenuta d'una valvola d'intercettazione. Questa nafta prese d'un tratto improvvisamente fuoco. Dal fumaiolo eruppe un'alta colonna di fiamme. Eravamo a meno di duemila metri dal nemico ed immediatamente fummo centrati... Accostai subito per disorientare il tiro avversario e per mettermi nello stesso tempo sull'angolo di mira e quindi lanciare tutti i siluri... Dopo pochi secondi dalla prima salva, caduta in mare, una ne giunse a bordo. Colpisce con due granate il complesso binato numero uno, con altre due il deposito munizioni di prora che prende fuoco deflagrando spaventosamente. ... Sul ponte di comando... s'avventa una enorme lingua di fuoco che investe ustiona uccide tutti coloro che trova sul suo passaggio, che sconquassa le trasmissioni d'ordini, che recide i collegamenti elettrici acustici telefonici col resto della nave... Il nemico non si curò più oltre di noi. Ci lasciò bruciare, convinto che a finirci sarebbe bastato l'incendio, e s'allontanò velocemente ...»*

Da una testimonianza della Medaglia d'Argento al Valor Militare, il Sergente Nocchiere Giuseppe Fasano, imbarcato sull'Aspromonte, si legge:” Eravamo in testa a un convoglio di cinque mercantili scortati da navi militari ... verso le ore 23 aerei nemici ci avvistarono ... Il **Da Recco** telegrafava a Roma che eravamo stati avvistati da aerei nemici. Ma questa rispondeva con il classico "proseguite". ... Verso le ore una del 2 dicembre, una squadra di incrociatori inglesi, con l'ausilio dei bengala, aprì all'improvviso il fuoco contro la nostra scorta, affondando il **Folgore** e danneggiando fortemente il **Da Recco** ... Dopo di che cominciò la strage dei mercantili che furono affondati, e il **Puccini** bruciò tutta la notte con fiamme alte fino al cielo. L'Aspromonte si era distanziata dal convoglio, e sembrava essere scampata alla strage, ma non fu così: dopo circa venti minuti, numerosi bengala ci circondarono e subito dopo una prima salva di cannonate tirate dalla parte di dritta faceva arco su di noi finendo in mare poco distante sulla sinistra, alzando altissime colonne d'acqua. ... Una seconda salva colpiva il ponte di comando uccidendo quasi tutti quelli che vi si trovavano e quindi, centrando il tiro, fu un continuo cannoneggiamento...”

In quel terribile frangente, molti furono gli episodi di valore; purtroppo si ricordano solo alcuni per la testimonianza di qualche superstite. Furono insigniti di Medaglia d'argento al valor Militare il Tenente del Genio Navale **Berler Vincenzo** di Mola di Bar il quale ...”*dirigeva con fermezza il lancio di siluri ...caduto il comandante tentava il salvataggio della nave..successivamente assisteva i naufraghi che riusciva a trarre in salvo su zattere*”. Morirono, invece, il Sergente Cannoniere **Costa Pietro** di Altavilla (VC) che, ferito gravemente, non volle abbandonare il suo posto di combattimento e il Sottocapo Eletttricista **Panizza Augusto** di Sampierdarena. Il Capitano del Genio Navale **Valvason Mario** di Siena , invece, cooperava per salvare la nave e, dopo, dava assistenza ai superstiti. In una battaglia navale con la nave in preda alle fiamme ed in procinto di affondare, ogni uomo di mare esprime il meglio di sé in ossequio allo spirito di fratellanza e cameratismo che accomuna tutti i marinai, sotto qualsiasi bandiera essi militino. Furono insigniti di Medaglia di Bronzo per il comportamento dimostrato ai posti di servizio e di combattimento: il Sergente Cannoniere **Giarrizza Gaetano** di Catanzano (*alla memoria*), il Sergente Cannoniere **Girlanda Girolamo** di Montagna (PD), il Marinaio Fuochista **Godina Mario** (*alla memoria*), il Capo Rt di 3° Classe **Leonetti Francesco** di Cosenza (*alla memoria*), il Sottotenente di Vascello **Marchetti Alberto** di Livorno, il Sottocapo Cannoniere **Mariottini Ferruccio** di Arezzo (*alla memoria*), il Capo S.D.T. di 3° Classe **Martinis Raffaele** di



Catanzaro (*alla memoria*), il Sergente Meccanico **Pertegatto Pierino** (*alla memoria*), il Sergente Cannoniere **Rea Pasquale** di Arpino (FR) (*alla memoria*). Ed inoltre: il Sottotenente del Genio Navale **Bertoncin Vincenzo** (*alla memoria*); il Marinaio Fuochista **Bonaldi Pietro** (*alla memoria*); il Sottotenente del C.R.E.M. **Gamba Luigi** di Sanpierdarena; il Sottotenente di Vascello **Ceccaci Franco** di Ancona; il 2° capo Mecc. **Cecchini Mario** di Rimini; il Sottocapo Cannoniere **De Pippo Enrico** di Napoli (*alla memoria*). Quanti atti di coraggio, abnegazione e sacrificio sono stati compiuti in quei momenti, di essi se ne perde la memoria, specie quelli compiuti da persone semplici ed anonime. Fortunatamente le motivazioni delle onorificenze, pur non

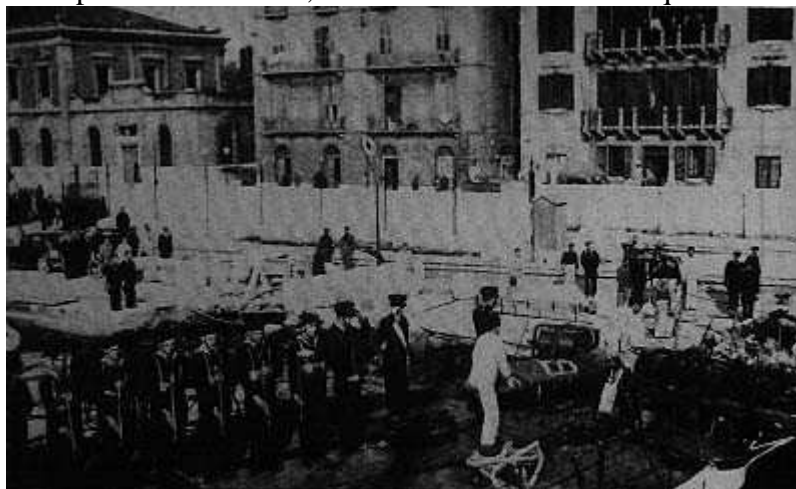


esaustive, riescono a dare un quadro alquanto chiaro delle vicende nelle quali sono state concesse e nelle quali hanno perso la vita migliaia di marinai.

L'affondamento di una nave, specie se è sbandata su di un lato, provoca morti e feriti non dovuti a colpi di granate. Molti marinai rimangono schiacciati, altri si trovano sotto la

fiancata immersi. Quelli che si lanciano in mare dalla fiancata opposta, quella emersa, spesso non cadono direttamente in mare, ma si feriscono, anche mortalmente, sull'aletta antirollio oppure dall'impatto con superficie marina da una consistenza altezza. I giubbotti salvagente, nei tuffi da altezze elevate, danneggiano le vertebre del collo. Molti muoiono dalle esplosioni subacquee, specie quando la nave viene "finita" dagli scoppi di siluri essendo l'acqua incompressibile; tanti sono risucchiati nei gorgi dell'unità in affondamento.

La battaglia navale si concluse alle 01.35 del 2 dicembre 1942. Di 3.300 marinai delle navi mercantili e militari ne scomparvero 2.200. Sul **Da Recco** perirono cinque ufficiali, quindici sottufficiali e novantotto sottocapi e comuni; sul **Folgore** quattro ufficiali, tredici sottufficiali e centosette sottocapi e comuni; sul **Procione** due sottufficiali e un comune; sull'**Aspromonte**, dov'era imbarcato anche personale militare, sei sottufficiali e trentacinque sottocapi e comuni.



Le salme dei caduti nello scontro del Canale di Sicilia del 2 dicembre 1942 vengono sbarcate il giorno seguente a Trapani da bordo del **Camicia Nera**. (foto ANMI/ MI)

Nella stessa battaglia morirono anche i marinai stabiesi **Cascone Vincenzo**, nato il 23 giugno 1923 e **Martone Gennaro**, nato il 25 luglio 1922. Di questi due giovanissimi figli di Stabia, non si hanno notizie e né fotografie. Se qualcuno conosce qualche familiare, ovvero ha notizie più precise, è pregato di contattare Libero Ricercatore.

Chissà quando e come è morto **Nicola**. Forse colpito a morte da una scheggia di granata delle prime salve di artiglieria nemica, forse, ferito ed impossibilitato a saltare in mare per porsi in salvo su una zattera di salvataggio, è stato inghiottito dai gorgi della nave in affondamento. Solo Dio conosce la verità!

Il marinaio **Nicola Sibilli** comunque, riposa in fondo al mare, con i suoi commilitoni, senza una croce e con il rischio di essere dimenticato. I fratelli sopravvissuti erano troppo piccoli quando lui partì per andare incontro al suo destino. Di lui rimangono solo due fotografie sbiadite, custodite gelosamente, e l'impegno a perpetuarne il ricordo.



A cura di **Antonio Cimmino**
Vicepresidente A.N.M.I.
Castellammare di Stabia

(1) La flotta britannica K, in un mese, dal 9 novembre al 1° dicembre del 1941, aveva affondato i Cacciatorpediniere **Fulmine** ed **Alvise Da Mosto**; i mercantili tedeschi **Duiburg** di 7389 tonnellate e **Miritza** (2910 tonn.); i mercantili **San Marco** (3113 tonn.), **Maria** (6339 tonn.), **Sagitta** (5153 tonn), **Rina Corrado** (5180 tonn.), **Conte di Misurata** (5014 tonn.); **Minatitla** (7599 tonn); **Adriatico** (1976 tonn) e la cisterna **Irido Mantovani** (10540 tonn.). Aveva, inoltre, gravemente danneggiato i Cacciatorpediniere **Grecale** e **Euro**

(2)La motonave traghetto **Aspromonte** di 976 tonnellate, fu costruita nel 1921. Apparteneva alle FF.SS. ed iscritta, al n. 12, al Compartimento Marittimo di Messina, deputata al traghettamento nello Stretto. Fu varie volte requisita dalla Regia Marina. Il 12 novembre 1942 fu impiegata a Bastia come mezzo da sbarco delle ForzeNavali Speciali. Attaccata nel Canale di Sicilia, con cannone e siluro, dopo una violentissima esplosione affondò alle ore 01,29 del 2 dicembre 1942, nel punto 37°43'N, 11°16'E.



Il piroscafo-misto **Aventino** di 3794 tonnellate, fu costruito nel 1907 ed apparteneva alla Società di Navigazione Tirrenia. Era iscritto al n. 467 del Compartimento Marittimo di Napoli. Fu requisito dalla Regia Marina ed adibito al trasporto di uomini e materiali bellici. Lacerato da numerosi proiettili che fecero strage tra i 1.100 uomini imbarcati, affondò in cinque minuti dopo aver ricevuto il colpo di grazia da un siluro. Affondò alle ore 01,30.

La motonave **Puccini** di 2422 tonnellate, fu costruita nel 1928 ed apparteneva alla Tirrenia. Iscritta al n. 58 di Compamare Napoli, fu requisita dalla R.M. più volte per trasporto truppa e materiali. La notte del 2 dicembre 1942 fu colpita alle ore 01,08. Avvolta dalle fiamme, alimentate dalle esplosioni del carico, fu abbandonata per ordine comandante, che scomparve in mare insieme a centinaia di naufraghi; fu affondata dal **Camicia Nera** poiché non poteva essere presa a rimorchio.



L'unità tedesca trasporto truppe **KTI** apparteneva d una classe speciale largamente usata nel Mediterraneo, specialmente in Egeo. Poteva trasportare centinaia di soldati ed automezzi ed approdare su bassi fondali



(3) Il **Clio** era una torpediniera che apparteneva alla Classe **Spica** serie **Airone**. Piccola unità veloce ed adeguatamente armata sia per la caccia antisom e sia per la lotta a.a. Oltre che di cannoni, mitraglie e tubi lanciasiluri, era dotata di tramogge per il lancio di bombe di profondità



La torpediniera Pegaso

Il **Procione** apparteneva alla classe **Pegaso**, una versione più grande della Spica per avere una maggiore autonomia ma, minore velocità. Possedeva un armamento antisom doppio con 4 lanciabombe di profondità e mine

(4) **Da Recco** venne fermato da due colpi a prora che provocarono l'esplosione del deposito munizioni con conseguente gravissimo incendio nella parte prodiera. Il CT. in preda alle fiamme, rimase fermo e fortunatamente non venne più attaccato. Durante la notte l'equipaggio riuscì a circoscrivere l'incendio e, rimesse in moto le motrici, poté dirigere lentamente verso Trapani, aiutato anche dai CC.TT. **Da Noli** e **Pigafetta**. Il Capitano di Vascello **Aldo Cocchia** di Napoli, venne insignito di M.O.V.M. con la seguente motivazione: *Comandante di Cacciatorpediniere e Capo Scorta di un convoglio che, nottetempo, attraversava una zona di mare fortemente insidiata, accortosi dell'avvicinarsi di unità navali nemiche soverchianti per numero, tonnellaggio e mezzi tecnici, si lanciava immediatamente colla propria e colle unità dipendenti all'attacco, disponendo altresì per la protezione delle navi del convoglio. Apprezzata prontamente la situazione, iniziava un'audace manovra di aggiramento dell'avversario svolgendo tre distinte azioni di fuoco per tentare di agganciarlo, distrarre il suo tiro dalle unità del convoglio e poterlo battere da posizione favorevole anche al lancio dei siluri. Durante la terza azione di fuoco alcune salve avversarie centravano la sua unità, arrestandola e provocando un violento incendio dentro e fuori il deposito munizioni prodiero, la cui vampata ustionava gravemente e carbonizzava quasi tutti i presenti sul ponte di comando.*



Pur menomato fisicamente per le ustioni gravissime alla testa ed alle mani, manteneva il comando della sua nave per oltre due ore, svolgendo efficace azione per tentarne il salvataggio. Anche quando le sue condizioni fisiche, impedendogli l'uso della vista, lo costringevano a passare il comando al suo secondo, manteneva la direzione delle operazioni di salvataggio, con alto senso di responsabilità e con stoica noncuranza delle atroci sofferenze, riuscendo a mantenere a galla la sua nave, che altrimenti sarebbe andata perduta col suo equipaggio.

Fu decorato con Medaglia d'Argento alla memoria, il 2° Capo Meccanico **Malatesta Francesco** di Massalubrense, con la seguente motivazione: *"Nell'occasione di uno scontro notturno con forze navali nemiche, si prodigava come sempre con intelligente slancio ed iniziativa nel servizio dell'apparato motore spinto alla massima andatura. Avendo visto alte fiamme uscire dal fumaiolo e ritenendo trattarsi di incendio in caldaia, raggiungeva di corsa il locale per prestare la sua opera. Nell'attraversare una zona colpita dal tiro nemico ed invasa dal fuoco cadeva da prode".*

(5) Motivazione della concessione della Medaglia d'Oro al valor Militare al Capitano di Corvetta **Ener Bettica**: *Ufficiale Superiore di alte virtù combattive, chiedeva con insistenza di imbarcare su siluranti nonostante che per una sua specifica e geniale attività tecnica fosse destinato a conservare una destinazione terrestre.*

Ottenuto il comando di un cacciatorpediniere, nel corso di un aspro combattimento notturno contro una formazione avversaria, composta di incrociatori e cacciatorpediniere, con impavido animo si lanciava due volte all'attacco delle unità nemiche e, incurante della violenta reazione, con freddo ardimento e serena abilità, riusciva a portare a segno i suoi siluri, dalle distanze più serrate, con sicuro effetto distruttivo di una delle navi avversarie.

Gravemente colpita la sua unità in più parti, trovandosi nel cuore della formazione nemica, ed esauriti i siluri, proseguiva per oltre mezz'ora di combattimento col cannone fino all'estremo limite di ogni possibilità.

Dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, affondava con la nave al suo comando, immolando la vita sempre e tutta fieramente dedicata alla Marina, al suo progresso ed alla Patria.