

CELEBRAZIONI PER IL CONFERIMENTO DELLA
MEDAGLIA D'ORO AL MERITO CIVILE AL GONFALONE DELLA PROVINCIA DI LATINA

ALFREDO FUSCO

TENENTE PILOTA 154° GRUPPO CACCIA TERRESTRI
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE ALLA MEMORIA

UNA MOSTRA FRA STORIA E GLORIA

La mostra, promossa dalla Provincia di Latina e dal Comune di Castelforte nell'ambito delle Celebrazioni per il conferimento della Medaglia d'Oro al Merito Civile al Gonfalone della Provincia di Latina, è stata realizzata dall'ARCHIVIO DI STATO DI LATINA

Ideazione: Domenico TIBALDI

Ricerche documentarie: Domenico TIBALDI e Ada BALESTRA

Coordinamento scientifico e redazione testi: Ada BALESTRA

Coordinamento istituzionale: Agostino ATTANASIO e Domenico TIBALDI

Un ringraziamento particolare va alla signora Anna FUSCO DI RAVELLO per la messa a disposizione del prezioso materiale fotografico e delle carte dell'archivio di famiglia.

Crediti
(in ordine alfabetico)

Accademia Aeronautica di Pozzuoli
Archivio Centrale dello Stato
Sebastiano Fusco di Ravello
Franco Nudi (*archivio centrale dello Stato*)
R.A.C.S.A. – Borgo Piave
Stato Maggiore Aeronautica Militare
5° Reparto – Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica Militare
6° Stormo "Alfredo Fusco" – Aerobase di Ghedi
70° Stormo "E. Comani" – Latina
Duilio Ruggiero
Enzino Russo
Vincenzo Testa

Grafica: Alessandro MARRA

Stampa digitale: ARCHICOPIA (Latina)

Collaborazione

A.E.G.O. di Castelforte
Gruppo Scout AGESCI – VESCIA di Castelforte



La famiglia Fusco di Ravello nella Castelforte del primo Novecento.



ALFREDO FUSCO' "AQUILADISUBBIDIENTE"



LIFE, 29 maggio 1944

Alfredo Fusco è il terzogenito di Sebastiano, classe 1878, nato a Sessa Aurunca, e di Fusco Maria Annina, nata a S. Agata dei Goti nel 1882. Sebastiano è figlio di Matteo, figura di medico condotto molto nota a Castelforte, e di Almerinda D'Orvé, figlia di Michele, il sindaco del paese. Il dottor Matteo, che dette prova della sua valentia durante la drammatica epidemia di colera che afflisse Castelforte nel 1887, fu il primo a sostenere con forza e a dimostrare l'efficacia terapeutica delle acque termali di Suio, e fu anche il primo a sostenere la necessità dell'espansione urbana fuori dalle vecchie mura: dei Fusco fu la prima casa in località Sotto i Fossi, nella strada oggi intitolata ad Alfredo, degno successore di un così grande pioniere.¹ La famiglia ha quindi forti relazioni di parentela con le personalità politiche e civili più in vista della cittadina aurunca, ma sono i Fusco, in primo luogo, a vantare nobili origini: sono i discendenti del ramo detto di Napoli – Cassino di una illustre ed antica casata che soltanto nel 1943 otterrà dalla Consulta araldica il ripristino dell'attribuzione di Ravello. Sebastiano è militare di carriera nell'Esercito, e svolge importanti missioni al servizio dell'arma di artiglieria, prima fra tutte quella che lo conduce in Libia, nell'estate del 1915, e che vede la nascita di Alfredo sulla nave che lo trasporta verso Tripoli, il suo primo campo di battaglia. Dei due fratelli di Alfredo, Matteo, classe 1908, nasce a Gaeta. E' noto come valente avvocato, e non prenderà parte alle campagne di guerra, pur se richiamato alla leva sotto sua personale richiesta. Olderico, detto Nino, classe 1911, nasce a Castelforte.² Raggiungerà il grado di sottotenente in servizio permanente effettivo nell'arma di artiglieria, dopo avere frequentato il corso di allievo nella R. Accademia di Artiglieria e Genio "a intera pensione gratuita per titolo generale e benemerienze di famiglia". E di meriti la famiglia Fusco già ne aveva: il 24 ottobre 1915, a pochi mesi dall'entrata in guerra dell'Italia, il fratello minore di Sebastiano, Oder Elia, moriva appena ventenne a seguito di gravi ferite riportate in combattimento. Quando, nel luglio del 1915, la famiglia Fusco si trasferisce nella neo istituita colonia di Libia, Castelforte è un centro di circa 5.000 abitanti la cui vita amministrativa ha da poco conosciuto una svolta importante. L'11 agosto del 1909 la maggioranza consiliare di cui fa parte lo zio di Alfredo, Osman, si dimette per solidarietà con il sindaco Michele D'Orvé. Mentre l'indagine commissariale fa emergere una cattiva gestione fatta di vessazioni tributarie e di abusi demaniali, tra gli abitanti si diffonde la voce secondo la quale verrà imposta persino una tassa sulle galline. La rivolta scoppia con violenza la mattina del 22 novembre, per concludersi la sera stessa con notevoli danni alle carte e ai mobili del palazzo comunale. Vengono arrestate undici persone, tutte poi assolte dal Tribunale di Cassino. Alfine il 6 febbraio 1910 si tengono le nuove elezioni, vinte dalla lista capeggiata da Giacomo Fusco, forte oppositore della precedente amministrazione: sarà lui a dare stabilità al comune di Castelforte fino all'insediamento del primo podestà.³

¹Per le notizie biografiche sui membri della famiglia Fusco si rimanda a Duilio RUGGIERO, *Castelforte viva. Figure e vicende della nostra terra. Parte prima*, Centro Studi di Castelforte e Suio, 1994.

²La genealogia della famiglia è ricostruita grazie a materiale inedito reso disponibile dalla signora Anna Fusco di Ravello, la cui opera sulla figura di Alfredo è in corso di pubblicazione.

³Duilio RUGGIERO, *Castelforte viva. Figure e vicende della nostra terra. Parte prima*, cit.

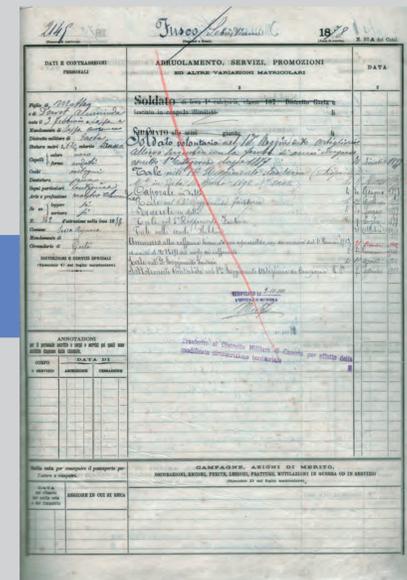
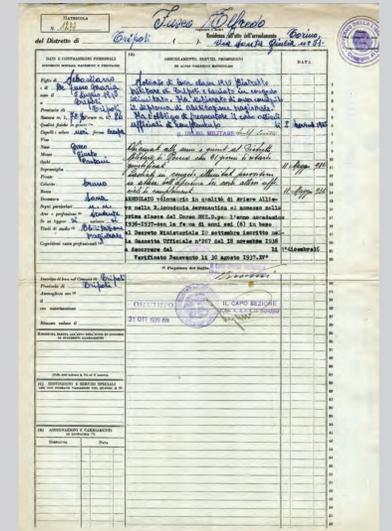


La casa della famiglia Fusco nel 1940
Archivio fotografico Enzino Russo

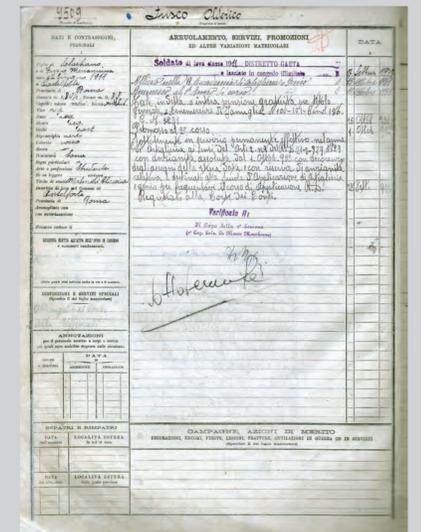


Foto di famiglia con il piccolo Alfredo seduto in basso tra i due fratelli Olderico e Matteo
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello

Foglio matricolare militare di Alfredo Fusco
ACS, Ministero dell'Aeronautica,
Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955,
busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco



Foglio matricolare militare di Sebastiano Fusco
ASLT, Distretto Militare di Latina
Ruoli matricolari, Reg. 12



Foglio matricolare militare di Olderico Fusco
ASLT, Distretto Militare di Latina
Ruoli matricolari, Reg. 344



Tripoli, estate 1915: il battesimo del "Bimbo" sotto il cielo solcato dai primi caccia da combattimento



ALFREDO FUSCOL' "AQUILA DISUBBIDIENTE"



Luglio 1915. Tripoli, con le due province di Tripolitania e Cirenaica, sono state acquisite al Regno d'Italia al termine delle operazioni della guerra italo-turca, campagna durante la quale fa la sua prima comparsa l'aviazione militare italiana: il 23 ottobre 1911 il pilota Carlo Maria Piazza sorvolava le linee turche in missione di ricognizione, e il 1° novembre veniva sganciata la prima bomba. Insieme a tre dirigibili e ad alcuni aerostati, era stata inviata in Libia una flotta di aeroplani forte di cinque piloti effettivi e sei di riserva, una trentina tra graduati e uomini di truppa e nove aerei - tre Nieuport, due Blériot, due Etrich e due Farman - tutti con motore da 50 HP. In quegli anni l'Italia è anche il primo paese nel quale si sviluppa, grazie a Giulio Douhet, una vera e propria dottrina del potere aereo e del suo impiego nel campo strategico, una dottrina che fa del "dominio dell'aria" lo strumento decisivo per il conseguimento della vittoria finale in un conflitto moderno. E' del gennaio 1915 il Regio Decreto che istituisce il Corpo aeronautico militare, dipendente dal Ministero della Guerra e articolato su due Comandi, quattro Battaglioni, uno Stabilimento costruzioni aeronautiche, una Direzione tecnica dell'aviazione militare e un Istituto centrale aeronautico. Esso, insieme all'ispettorato sommergibili e aviazione che vedrà ufficialmente la luce l'anno successivo nell'ambito dello Stato Maggiore Marina, rappresenta il quadro di tutta la forza aerea nazionale al momento in cui inizia la Grande guerra.¹ Alfredo quindi nasce in guerra: si può dire che il suo battesimo, quasi un segno del destino, avviene su un campo di battaglia, quel campo che per primo è stato sorvolato da aviatori abili e coraggiosi, temerari quanto lui sarebbe diventato. Ciò avviene nel momento più critico e drammatico che le forze armate italiane abbiano conosciuto nel corso delle estenuanti campagne che le avrebbero condotte alla conquista definitiva della Libia. All'inizio dell'estate del 1914 le tribù senusse e beduine avevano scatenato contro le forze italiane una violenta ribellione che, di lì a poco, si trasformò in una vera e propria guerra. A febbraio del 1915 la situazione in Tripolitania si era fatta drammatica: al termine della marcia di ripiegamento, che costò agli italiani gravissime perdite in termini di uomini e di mezzi, rimanevano sotto controllo soltanto poche località della costa. Il governatore Tassoni, ormai incapace di affrontare l'emergenza, venne rimosso e sostituito dal generale Ameglio: il 20 luglio le forze italiane si rifugiavano nelle ultime località della costa ritenute ancora difendibili, e cioè Tripoli, Homs, Zuara e Misurata Marina. Il 21 agosto, data della dichiarazione di guerra dell'Italia all'Impero ottomano, il dispositivo di difesa di Tripoli e di Homs comprendeva complessivamente 33.664 uomini, di cui 851 ufficiali, 30.565 nazionali, 1.811 ascari eritrei e 437 somali. Nel settembre del 1915, dell'intera Libia rimanevano in mano italiana le sole città di Tripoli e di Homs, come nell'ottobre del 1911.² Nonostante il notevole dispendio di risorse umane e finanziarie, il dominio italiano sulla Libia sarà portato a compimento da Badoglio e Graziani soltanto nel 1931. In quest'ultima fase il ruolo della Regia Aeronautica si rivela determinante soprattutto per l'appoggio che fornisce alle truppe di superficie. Alle operazioni partecipano soltanto i bombardieri e i ricognitori in quanto, non esistendo aviazione avversaria, non vengono impiegati reparti da caccia. Gli aerei utilizzati sono, all'inizio, quelli residuati dalla Grande Guerra e, successivamente, i Ro.1, i Ca.73 e i Ca.101.

Foto: Libia, pezzo d'artiglieria cammellato; fonte: www.dodecaneso.org

¹Le notizie sulle origini della Regia Aeronautica sono tratte dal sito ufficiale dell'Aeronautica Militare Italiana: www.aeronautica.difesa.it, da cui si traggono pure i dati relativi alla successiva campagna di riconquista della Libia guidata da Rodolfo Graziani.

²Angelo DEL BOCA, Gli Italiani in Libia. Tripoli bel suol d'amore 1860 - 1922, Bari 1988. La sintesi è tratta dall'articolo di Alberto ROSSELLI, Le operazioni militari in Libia e nel Sahara 1914 - 1918, pubblicato sul sito www.arsmilitaris.org.



Il piccolo Alfredo tra i due fratelli Olderico e Matteo.
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.

“ Alfredo Fusco nasce sulla nave che conduce la sua famiglia in Libia, dove il padre Sebastiano è militare di stanza nella nuova colonia, ma verrà registrato come nato nel Municipio di Tripoli. Da ora, e anche dopo la morte, rimarrà per tutti il "Bimbo". Sono insieme a lui anche i fratellini, Nino e Matteo. ”



Alfredo coltiva in culla le sue doti di allievo
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.



ACS, Ministero dell'Aeronautica,
Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955,
busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco



Foto del piccolo Alfredo
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.



Foto del "Bimbo" ormai adolescente
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.



Alfredo torna in Italia: gli anni della formazione scolastica a Torino



Alfredo torna in Italia: gli anni della formazione scolastica a Torino Alfredo Fusco trascorre l'infanzia e l'adolescenza a Tripoli, dove il padre è di stanza nella colonia. Qui i ragazzi hanno l'opportunità di conoscere la lingua araba, di venire a contatto con una diversa dimensione umana di cui manterranno la memoria, oltre a qualche oggetto. Il "Bimbo" tuttavia riceve la prima comunione a Roma, il giorno di Pasqua del 1929, mentre risulta che agli inizi degli anni Trenta la famiglia Fusco si trova a Siena, probabilmente per consentire a Sebastiano lo svolgimento delle ultime tappe della carriera militare. Ma già nel 1933 il podestà di Torino attesta che Alfredo è

residente in quella città: appena due anni dopo muore il capofamiglia, in servizio, e per cause di servizio. Alfredo consegue a Torino, frequentando l'istituto "Regina Margherita", il diploma di abilitazione magistrale: studente decisamente poco brillante, tranne che per un certo interesse forse "ereditario" nei riguardi delle scienze naturali, manifesta fin da questo momento i tratti salienti di una sensibilità tanto complessa quanto esuberante. Emergono fin da ora, sebbene abbozzati, gli aspetti caratteriali di colui nel quale la scarsa applicazione allo studio scompare inevitabilmente di fronte alle fulgide doti dell'abnegazione, dell'abilità, del coraggio. Ancora a Torino, come giovane inserito nell'ambiente universitario, Alfredo è naturalmente iscritto alla Legione universitaria della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale. Già dall'anno successivo alla morte del marito, tuttavia, donna Mariannina insieme ai figli si trasferisce a Roma, dove la famiglia risulta residente dal 16 aprile 1936: Alfredo è trasferito alla quarta legione universitaria "Benito Mussolini". Di lì a poco, tuttavia, il "Bimbo" riesce ad imporre la propria volontà di iscriversi all'Accademia Aeronautica nonostante la fiera opposizione della madre e dei parenti, ancora scossi dalla morte di Sebastiano, e fermi nella determinazione di non voler sacrificare anche lui al destino delle armi in quegli anni di continue guerre. Alla fine Alfredo la spunta, e il 29 agosto del 1936, all'età di ventuno anni, inoltra la sua richiesta di partecipazione al concorso per l'ammissione alla prima classe del corso regolare della Regia Accademia Aeronautica in qualità di allievo. E' il triennio di un corso leggendario, il Rex altitudinis.¹

Originale del diploma di abilitazione magistrale allegato alla domanda di ammissione al corso di Allievo Ufficiale ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco

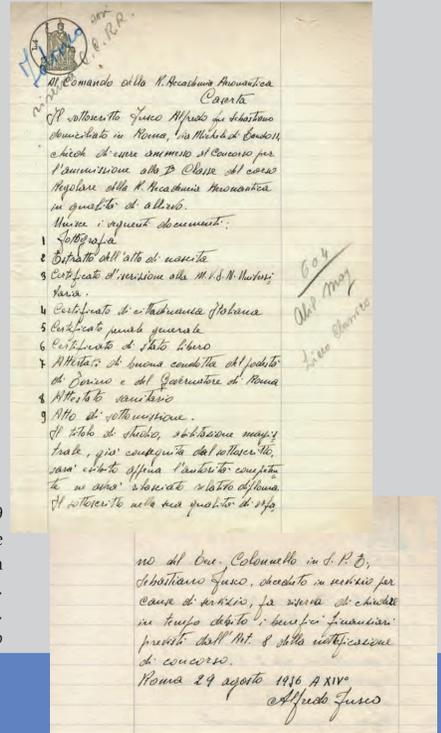
¹Relativamente agli anni trascorsi a Tripoli, fino al conseguimento dell'abilitazione magistrale a Torino, le notizie sono ricavate da materiale inedito fornito in visione dalla signora Anna Fusco di Ravello.



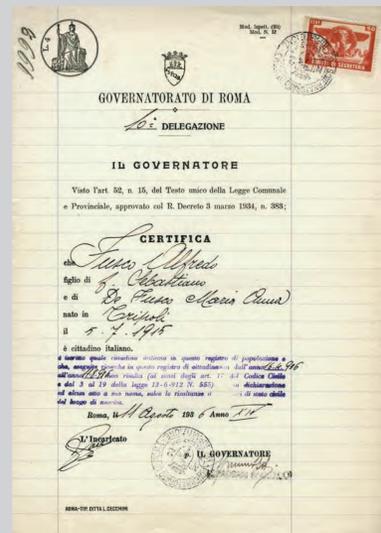
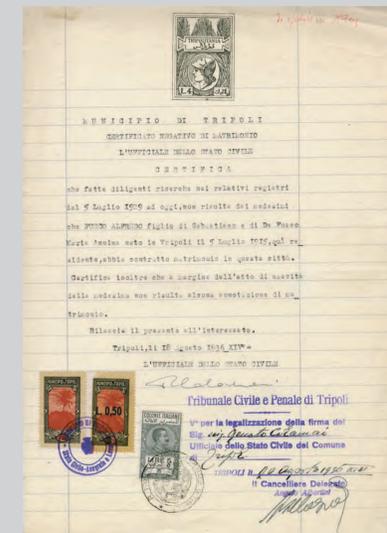
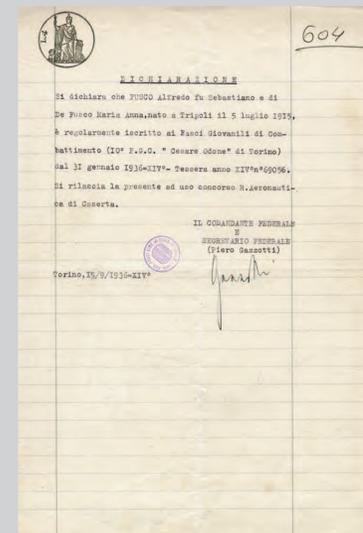
1935, foto di Alfredo. Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.



Carta di riconoscimento n°243194 della M.V.S.N.
a. I legione milizia universitaria di Torino
b. IV legione milizia universitaria "Benito Mussolini" di Roma ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco



1936, agosto 29
Richiesta di partecipazione al concorso per l'ammissione alla I classe del corso della regia Accademia Aeronautica ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco



Certificazioni allegata alla domanda di partecipazione al concorso per l'ammissione alla I classe del corso della regia Accademia Aeronautica ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco

ALFREDO FUSCO "AQUILA DISUBBIDIENTE"



La carriera militare di Alfredo Fusco: dall'aeroporto di Sarzana a Devoli, culla del 154° Gruppo



ALFREDO FUSCO "AQUILA DISUBBIDIENTE"



Promosso sottotenente, Alfredo Fusco viene assegnato al 52° Stormo caccia terrestri di stanza a Ciampino Sud, dove giunge il 28 agosto 1939. Lì finalmente inizia la sua continua, brillante ascesa: dopo le abilitazioni al pilotaggio del Breda 25, del Ro. 41, del Caproni Ca.111, ad aprile del 1940 la nomina a Tenente coincide con l'abilitazione al pilotaggio del nuovo Fiat G.50, e il riconoscimento dell'idoneità al servizio coloniale. Con l'entrata in guerra dell'Italia, già l'11 giugno il giovane tenente viene assegnato alla 361° Squadriglia, 24° Gruppo Caccia Terrestri dislocato presso l'aeroporto di Sarzana, in Liguria. Il 26 ottobre 1940, a quarantotto ore dall'inizio dell'attacco italiano alla Grecia, la 361° Squadriglia viene schierata nel 154° Gruppo Autonomo Caccia Terrestri.



1.



G.50 Freccia
Fonte: www.aeronautica.difesa.it

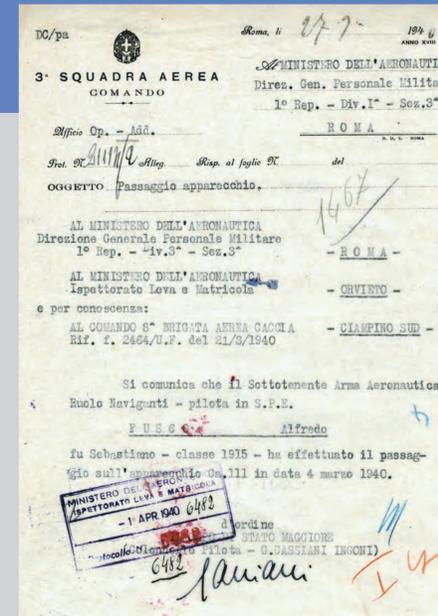


2.

1;2;3: Alfredo Fusco indossa le uniformi d'ordinanza
Archivio fotografico della famiglia Fusco di Ravello.

Il 154° Gruppo viene costituito il 25 ottobre 1940 alle dirette dipendenze del Comando Aeronautico Albania, riunendo insieme la 361° e la 395° squadriglia. Esso diventa effettivamente operativo il 5 novembre all'aeroporto di Berat, dove il Comando e i suoi reparti sono stati dislocati. Le due squadriglie, che provengono rispettivamente dal 24° e 160° Gruppo Autonomo Caccia Terrestri, sono dotate di velivoli G.50 "Freccia". Il 27 novembre il Gruppo schiera una sezione a Valona, e il 4 aprile 1941 riunisce i suoi reparti a Devoli dove viene subito impiegato nella campagna greco-albanese. Fin dall'inizio il gruppo effettua numerose e lunghe crociere di interdizione sulle linee, crociere di vigilanza sui porti ed aeroporti, scorte a velivoli da ricognizione e a formazioni da bombardamento, mitragliamento di truppe, di salmerie in marcia e depositi. In riconoscimento dell'eroismo con cui furono condotte queste operazioni, dalla costituzione del Gruppo fino alla data del 23 aprile 1941, il Labaro del 154° fu decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare: "Combattendo in volo un nemico agguerrito e portando il piombo ed il fuoco delle sue armi a terra, sui campi di volo, e su ogni appostamento nemico, in sei mesi di lotta aspra, violenta, sanguinosa, senza riposo e superando difficoltà di ogni genere, i suoi equipaggi scrivevano pagine di gloria nei cieli di Grecia e di Albania. Mai domi dei pur gravi sacrifici, contribuivano in maniera decisiva alla vittoria delle armi d'Italia." Cielo di Grecia e di Albania, 28 ottobre 1940 - 23 aprile 1941.

La storia del 154° Gruppo, ora facente capo al 6° Stormo di stanza a Ghedi, è riassunta nel sito ufficiale dell'Aeronautica militare italiana: www.aeronautica.difesa.it.

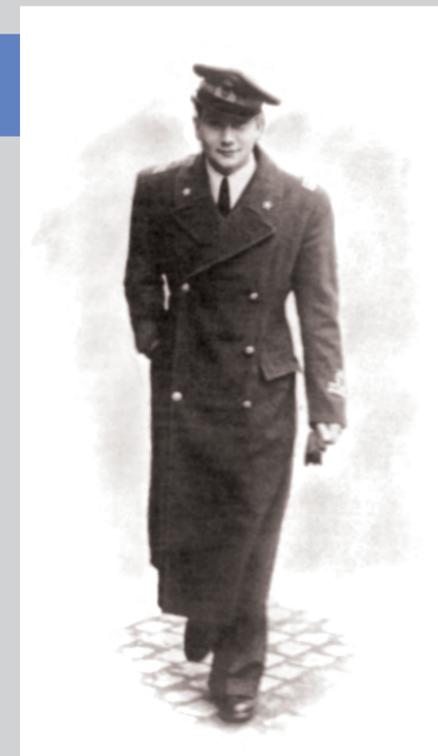


1940, marzo 27: Il comando della 3ª Squadra aerea comunica il passaggio del sottotenente pilota Alfredo Fusco sull'apparecchio Ca.111 ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco

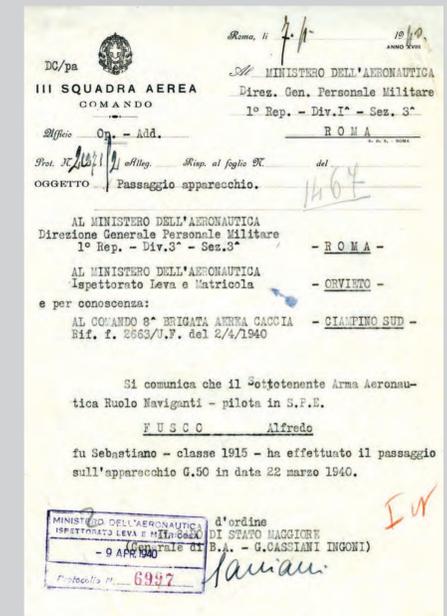


Stato Maggiore Aeronautica Militare- V Reparto- Ufficio storico

G.50 361
Fonte: www.aeronautica.difesa.it



3.



1940, aprile 7: Il comando della 3ª Squadra aerea comunica il passaggio del sottotenente pilota Alfredo Fusco sull'apparecchio G.50 ACS, Ministero dell'Aeronautica, Corpo Ufficiali deceduti nel periodo anteriore al 1955, busta 352, fasc. personale Alfredo Fusco



Il cielo di Devoli e di Berat dagli inizi della guerra al 20 febbraio 1941



ALFREDO FUSCOL' "AQUILADISUBBIDIENTE"

Il 28 ottobre 1940, data di inizio delle operazioni in territorio greco, il Comando Aeronautico Albania della Regia Aeronautica, che aveva la sua base a Tirana, aveva a disposizione il 38° Stormo da bombardamento a Valona su SM81, il 105° Gruppo da bombardamento a Tirana con SM79, il 160° Gruppo caccia, due squadriglie su Fiat CR32 a Drenova e il 72° Gruppo osservazione aerea su Inam Ro.37 composto dalle squadriglie 25°, 42° e 120° di base a Coriza, Valona e Argirocastro. Entro il 5 novembre queste esigue forze furono aumentate dal 104° Gruppo da bombardamento a Tirana su SM79, dal 24° e 154° Gruppo caccia, ognuno su due squadriglie su Fiat G.50 a Berat, dal 150° Gruppo caccia con tre squadriglie, 363°, 364° e 365° su Fiat CR42 a Tirana, Valona e Argirocastro. In totale al 5 novembre, per appoggiare i movimenti dell'esercito si avevano a disposizione in Albania 31 SM79, 24 SM81, 47 Fiat G.50, 46 Fiat CR42, 14 Fiat CR32 e 25 Inam Ro.37. Andavano aggiunte anche le forze in dotazione alla 4° Zona Aerea Territoriale in Puglia, che poi diventerà la 4° Squadra Aerea: in totale 135 bombardieri, 151 caccia e 25 ricognitori. La Grecia non poteva opporre una forza aerea altrettanto consistente, sia in fatto di mezzi che di qualità delle macchine: la Regia Aeronautica avrebbe dovuto spazzare via l'aviazione greca in massimo 5 giorni, ma ciò non avvenne, e fino all'intervento tedesco i greci e gli inglesi diedero filo da torcere. Inoltre la scelta della data di inizio delle operazioni, alle porte dell'inverno, fu del tutto infelice. Fino al 1° novembre il tempo fu talmente cattivo da rendere impossibile qualsiasi tipo di attività di volo. Il 2 novembre, con tempo non splendido e i campi albanesi ridotti a pantani, bombardieri e tuffatori provenienti dalla Puglia si alternarono su obiettivi strategici, ma già il giorno dopo dovettero impegnarsi a colpire bersagli puntiformi nel tentativo di arginare la controffensiva greca: l'attività dei piloti fu notevole. Il 2 novembre si fece viva la caccia greca, e nei giorni successivi i bombardieri italiani venivano attaccati spesso: persero 2 Cant Z1007bis, un SM79 ed un CR42, contro un P24F abbattuto. Il 15 novembre tutte le missioni vennero concentrate nel settore del Corciano. I pochi bombardieri greci non fecero molto, ma a sostenerli era arrivata la R.A.F., che inviò sul fronte greco il 33° Squadron su Gloster Gladiator ed il 30° Bomber Squadron su Bristol Blenheim. Alla fine del mese giunsero in Grecia anche i Blenheim dell'84° e del 211° Squadron e i Gladiator dell'80° e del 112°. Intanto le condizioni meteorologiche diventavano sempre più inclementi. Il primo scontro diretto fra l'aviazione militare italiana e la R.A.F. si ebbe il 19 novembre, quando 20 Gladiator dell'80° attaccarono 5 Fiat CR42 abbattendone 4. Il 27 novembre altri 7 Gladiator attaccavano 3 CR42 abbattendone uno, il giorno dopo, altro duello con quattro Gladiator abbattuti contro 3 CR42. Nei combattimenti, che erano piuttosto violenti, sopra ogni cosa si sono fatti notare la generosità e il sacrificio dei piloti e degli specialisti dei tuffatori, che non si risparmiarono mai nel portare appoggio alle truppe di terra ovunque fosse richiesto. A febbraio del 1941, grazie al miglioramento del tempo, ricominciarono i duelli tra la R.A.F. e la Regia Aeronautica. Il 9 febbraio 24 CR42, di scorta ad alcuni BR20, si scontravano con una formazione mista di Gladiator e P.Z.L. (velivoli in dotazione all'aviazione greca): entrambe le parti persero due caccia. Il 13 febbraio, 12 Blenheim in missione su Tepeleni venivano attaccati da 12 G.50 subendo cinque perdite. ¹E arriviamo al 20 febbraio, giornata cruciale durante la quale fanno la loro prima comparsa i terribili Hurricane, e il cui resoconto campeggia tra le immagini delle due vittime di quel giorno. Di Alfredo saranno recuperati i resti lungo un torrente nei pressi di Devoli, resti carbonizzati, che vengono tumulati pochi giorni dopo a Tirana. Ora le sue spoglie riposano in luogo più degno, il Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare, a Bari. L'altro pilota, il tenente che "viene estratto dai rottami gravemente ferito ed ustionato", altri non è che Livio Bassi, amico di Alfredo, evidentemente fino alla morte. Bassi non ce la farà, e morirà poco dopo a Roma, il 2 aprile, all'ospedale del Celio. Anche lui avrà la medaglia d'oro.²

¹Giulio GOBBI, *La campagna di Grecia, 1940-1941. Le operazioni aeree*, in www.xoomer.alice.it.

²Comando Gruppo C.T. Aeroporto n. 1. Relazione operativa redatta dal Comando del 154° Gruppo. Stato Maggiore Aeronautica Militare - V Reparto - Ufficio Storico.



Un esemplare di Fiat G.50
N. Malizia, *Fiat G.50, Istituto Bibliografico Napoleone, Roma 2004*



Alfredo Fusco sul Fiat G.50 sul campo di Tirana appena giunto dall'Italia
N. Malizia, *Fiat G.50, Istituto Bibliografico Napoleone, Roma 2004 p.95*



John M. Pattle, asso della R.A.F., pilota alla guida del micidiale Hawker Hurricane Mk.1
Fonte: www.battleofbritain.be



Gloster Gladiator (con le insegne norvegesi del periodo precedente alla II Guerra Mondiale) in volo ai giorni nostri
Fonte: www.wikipedia.org



1941, Crocerossina nel campo di Berat con uniforme "fuori ordinanza"
Fonte: www.cri.it

Comando gruppo C.T.-Aeroporto numero1. Relazione operativa redatta dal comandante del 154° Gruppo

“ 20 febbraio 1941. Per ordine del Comando Aeronautica Albania durante la giornata vengono effettuate crociere di protezione sul cielo di Devoli e sulle linee del IV° e VIII° Corpo. Scorta diretta all'A. O. zona Klisura e varie partenze su allarme. Durante la scorta all'A. O. la nostra formazione comandata dal Magg. Mastragostino avvista una formazione nemica composta di 30 velivoli nemici tipo Gloster e P.Z.L. che tentava attaccare i nostri ricognitori. La nostra formazione benché metà degli attaccanti ingaggiava furioso combattimento durante il quale venivano abbattuti 10 P.Z.L. e 8 probabilmente 2 nostri velivoli sono rientrati in campo fortemente colpiti dalla reazione avversaria. Uno, anzi, ha dovuto effettuare l'atterraggio sul campo di Berat senza carrello. L'apparecchio fuori uso. Al pomeriggio avviene una incursione sul campo di 18 bombardieri tipo Blenheim scortati da 6 Hurricane. Parte su allarme una formazione nostra comandata dal Capitano Scarpetta mentre i bombardieri nemici erano quasi sulla verticale del campo. Avviene l'attacco da parte nostra ai bombardieri. La formazione si scompagina e lo sgancio delle bombe avviene a casaccio. Un nostro Pilota è attaccato dai 6 Hurricane. Mortalmente colpito cade nei pressi del campo. Risulta poi essere il Tenente Alfredo Fusco. Un altro Pilota attaccato dagli Hurricane quantunque fortemente mitragliato si disimpegna con abilità. Un altro ancora viene colpito seriamente tanto che nell'atterraggio, con incendio a bordo, cappotta all'inizio della pista e viene estratto dai rottami gravemente ferito ed ustionato. Contemporaneamente il combattimento sul cielo del campo continua, e spostandosi i nostri Piloti si trovano a contatto con altri 22 caccia nemici del tipo Gloster. L'impari combattimento dura circa mezz'ora. Alla fine tutti gli apparecchi nemici vengono posti in fuga sempre fortemente mitragliati. Risultano abbattuti sicuramente un Blenheim, un Gloster e probabilmente un Blenheim e tre Gloster. Condizioni atmosferiche mediocri. Ore di volo 35,30. Effettivi Piloti 26. Effettivi Velivoli 13. ”



Livio Bassi "arditissimo pilota da caccia di provato valore"
Medaglia d'Oro al Valor Militare
Fonte: www.fiatg50.50webs.com



Hawker Hurricane Mk.1 in quota
Fonte: www.battleofbritain.be



John M. Pattle e i piloti degli Hurricane
Fonte: www.battleofbritain.be



Il 154° Gruppo e il 6° Stormo "Alfredo Fusco"



Alfredo è stato tra i migliori piloti della Regia Aeronautica di stanza in Albania, ed è stato pilota del pluridecorato 154° Gruppo. Il 154° Gruppo Autonomo Caccia Terrestri si è formato sull'aeroporto di Berat il 25 ottobre 1940, dove utilizzava per le sue operazioni il Fiat G.50 "Freccia". Dalla sua formazione fino all'aprile del 1941, quando è stato rischierato in Italia, il 154° Gruppo ha operato con 27 Fiat G.50 con la 361° e con la 395° squadriglia sotto il Comando Aeronautica Albania dall'aeroporto di Devoli. Al termine delle operazioni nei Balcani il Gruppo aveva totalizzato circa 4300 ore di volo di guerra, abbattendo 52 velivoli nemici. Pochi mesi dopo la morte di Alfredo, dal maggio 1941 al maggio 1942, ha operato sulle regioni meridionali italiane e sul Mediterraneo dalle basi di Brindisi, Lecce e Crotona con i velivoli Fiat G.50 "Freccia", CR42 "Falco" e MC200 "Saetta". Dal maggio del 1942 fino all'armistizio dell'8 settembre 1943 il 154° ha volato molte ore nel pattugliamento del Mar Egeo: come molti altri gruppi italiani, anch'esso fu sciolto al termine della guerra. La seconda Squadriglia "Nicola Magaldi", facente parte del Secondo Gruppo Caccia, era anche detta "Diavoli Rossi": da lì il diavoletto ringhiante che diventerà il logo del 6° Stormo. Il primo settembre 1952 il 154° Gruppo Caccia Bombardieri è infatti risorto come parte del 6° Stormo che, dislocato sulla base aerea "Luigi Olivari" di Ghedi, a 15 km da Brescia, è stato intitolato ad Alfredo Fusco. Oltre al 154°, fa capo al 6° stormo anche il 102° Gruppo, costituito il 1° maggio 1942 sotto il comando della prima Squadra Aerea presso l'aeroporto di Lonate Pozzolo (PA). Al 102°, al termine della battaglia di Pantelleria (14-16 giugno 1942), venivano tributate nove Medaglie d'Argento, cinque Medaglie di Bronzo e 17 Croci al merito. I velivoli in dotazione in quel periodo erano i JU 87 "Stuka" ed in seguito il Reggiani 2002. Nel 1943 il Gruppo veniva rischierato presso l'aeroporto di Manduria (LE), da cui operava nei cieli di Grecia. Dal gennaio 1944 seguirono i rischieramenti operativi presso altre basi pugliesi da dove i velivoli effettuavano numerose azioni in Albania e in Jugoslavia fino al termine del conflitto. Nel decennio 1946-1956 il 102° Gruppo ha operato dagli aeroporti di Orio al Serio (BG), Vicenza e Villafranca (VR). Dal luglio 1956 ha costituito il nucleo operativo del 5° Stormo Caccia dell'Aeronautica Militare Italiana di stanza sull'aeroporto di Rimini fino al 13 settembre 1993, data in cui è stato trasferito presso l'aerobase di Ghedi, dove ha ricevuto il primo esemplare del caccia bombardiere ognitempo PA200 Tornado. Il 102° Gruppo è stato il primo ad essere equipaggiato con il Tornado, e per usufruire pienamente della nuova macchina ha dovuto subire una radicale ristrutturazione. Il 6° Stormo, che è collocato nella pianura centrale bresciana, dispone di un'unica pista di volo di 3000 m. con una magnetica di 315° correlata da una bretella parallela per il rullaggio dei velivoli, da piazzali di sosta, da centri di manutenzione, rifornimento carburante, infrastrutture logistiche ed operative, shelter corazzati, sistemi di telecomunicazioni e difesa antiaerea, gruppo difesa e Stazione dei Carabinieri. Lo Stormo si articola dunque su due gruppi di volo: il 154° Gruppo Caccia Bombardieri Convenzionali/Ricognitori Tattici, con le squadriglie 390^a, 391^a, 395^a e 396^a, e il 102° Gruppo Caccia Bombardieri Convenzionali, con le squadriglie 209^a, 212^a, 239^a e 244^a dotati di velivoli Tornado IDS e la 606^a squadriglia collegamenti dotata di Siai SM208. Lo Stormo dispone anche del 406° Servizio Tecnico Operativo, del 506° Servizio Logistico Operativo e della 706^a Batteria Spada.

Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.ams.vr.it



La base aerea di Ghedi nella pianura Bresciana
Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.ams.vr.it



Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.aeronautica.difesa.it



Fonte: www.aeronautica.difesa.it