

RICORDI DI GUERRA COL 31° CARRISTI

Alla fine dell'estate del 1940 fui mandato a Genova-Cornigliano, presso l'Ansaldo, a frequentare un corso sul nuovo carro medio per assumere, successivamente, il comando di una compagnia del reparto di nuova formazione.

Provenienti da altre unità carriste vi trovai Ugo Passalacqua, Livio Sategna, Dino Campini, Rinaldo Panetta, Giuseppe Angelino, Mario Frajria, Luciano Dreossi ed altri, oltre ad un consistente numero di sottufficiali e carristi. C'era anche il mio comandante di compagnia carri del 1935, Maggiore Achille Giani, destinato ad assumere il comando del nuovo battaglione.

Direttore del corso il «papà dei carristi» - come lo chiamavamo allora - Colonnello Gian Maria Scalabrino, che fra teoria, pratica di officina e pilotaggio a Sciarhorasca, in comune di Cogoleto, ci teneva sotto pressione tutto il santo giorno.

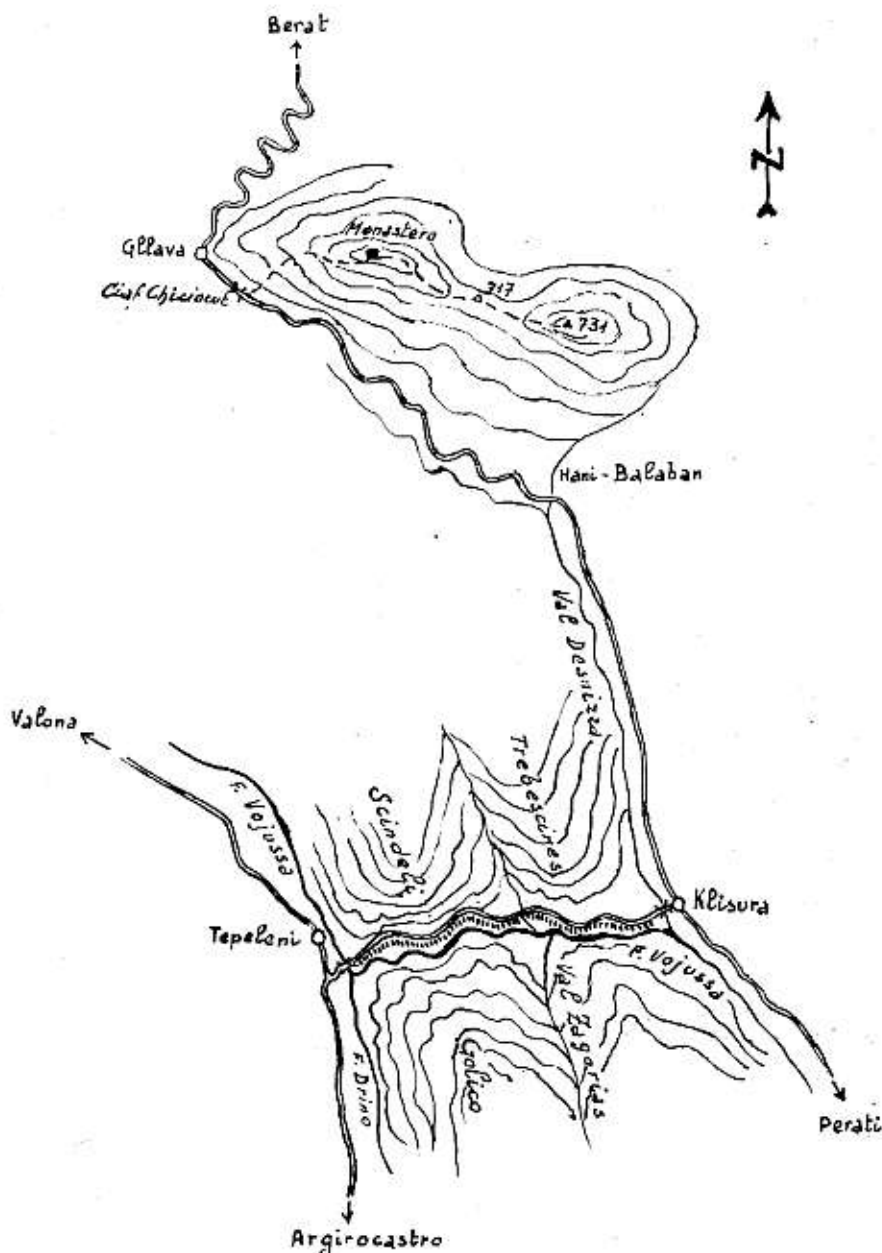
Al termine del periodo addestrativo ci avviarono a Verona al 32° rgt. carri «Ariete» dove trovammo i mezzi, i materiali ed il rimanente personale per il completamento delle due compagnie carri (la 1ª al comando di Passalacqua - la 2ª al mio) e della compagnia comando, affidata al Capitano Marcello Bidinost. Ci equipaggiarono con i materiali necessari ad un soggiorno in terra africana, ma pochi giorni prima della partenza ci ritirarono questi ultimi e, cambiandoci destinazione, ci spedirono in Albania.

Era nato così nell'ambito dell'«Ariete» il IV Btg. carri M. 13/40 che in Albania, prima quale unità autonoma, poi alle dipendenze operative del 31° Rgt. carri «Centaurio», del quale successivamente fece parte integrante a tutti gli effetti, dava un notevole apporto di sangue e di valore alle gesta del Reggimento, per concludere in Africa - dove era stato inviato a far parte del 133° Rgt. carri «Littorio» - la sua breve ma gloriosa esistenza durante l'epica battaglia di El Alamein.

Sbarcammo a Durazzo in una piovosa notte di novembre durante una incursione aerea, accampandoci a qualche chilometro dalla città, (in attesa del rimanente materiale che doveva giungerci da Bari), a disposizione del Comando Superiore FF.AA. Albania.

L'incalzare degli avvenimenti sfavorevoli fece sì che il Battaglione venisse spostato da una località all'altra dove più imminente sembrava la minaccia di uno sfondamento delle nostre linee.

Era destino, però, che per i car-



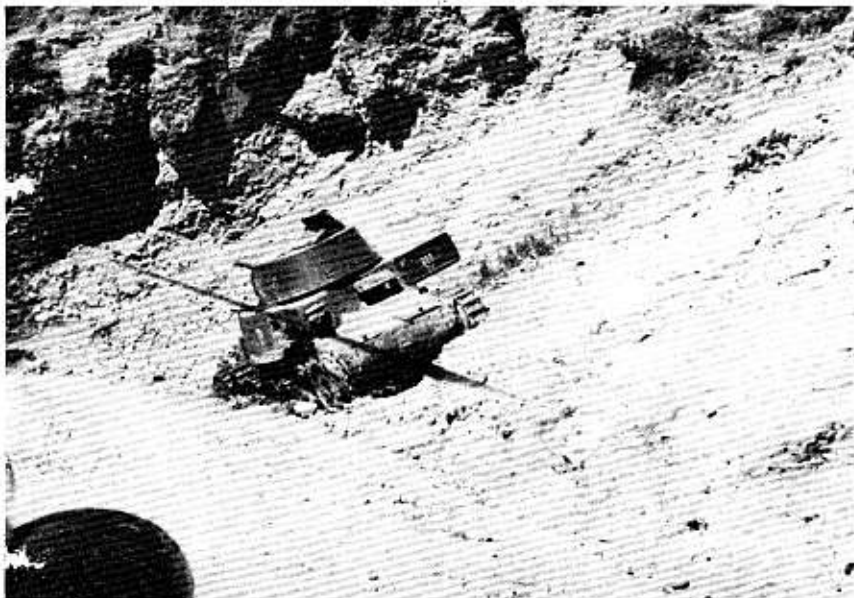
risti del IV carri «M» non fosse venuto ancora il momento dell'impiego perché dopo pochi giorni le due compagnie ricevettero l'ordine di portarsi in Val Vojussa - tra Tepeleni e Klisura, oltre il Ponte Dragoti, sul fiume Drino.

Si trattava, per la mia compagnia, di compiere una marcia di trasferimento di circa 230 Km., marcia che fu estremamente difficoltosa sia per la scadente qualità di carburante che avevo trovato ai posti di rifornimento lungo il percorso, sia per l'eccezionale nevicata che aveva bloccato lungo la rotabile decine e decine di automezzi.

Partito da Hani-Balaban con 18 carri, giunsi in Val Vojussa circa

sessanta ore dopo con soli tre carri; gli altri mi raggiunsero nello spazio di dodici ore. Comandante del settore il Colonnello Ugo Lorenzis, da pochi giorni nuovo Comandante del 31° Rgt. Carri alle cui dipendenze il IV Btg. carri M. 13/40 doveva rimanere per oltre un anno ancora.

La Val Vojussa è un budello di circa 8 Km. che congiunge la conca di Tepeleni a quella di Klisura in cui si snoda un'unica rotabile alla cui sinistra si ergono i contrafforti dello Shindel e del Trebescines e subito a destra il fiume Vojussa



Carro del IV battaglione M. 13-40 colpito dai Greci sulla strada Tepeleni-Klisura.

dalle rive scoscese; al di là di esso il Golico che - dominando le provenienze da Valona e da Klisura costituisce un formidabile baluardo.

Su quell'unica rotabile, larga non più di sette-otto metri, per circa un mese abbiamo combattuto come il gatto con il topo: ed il topo eravamo noi.

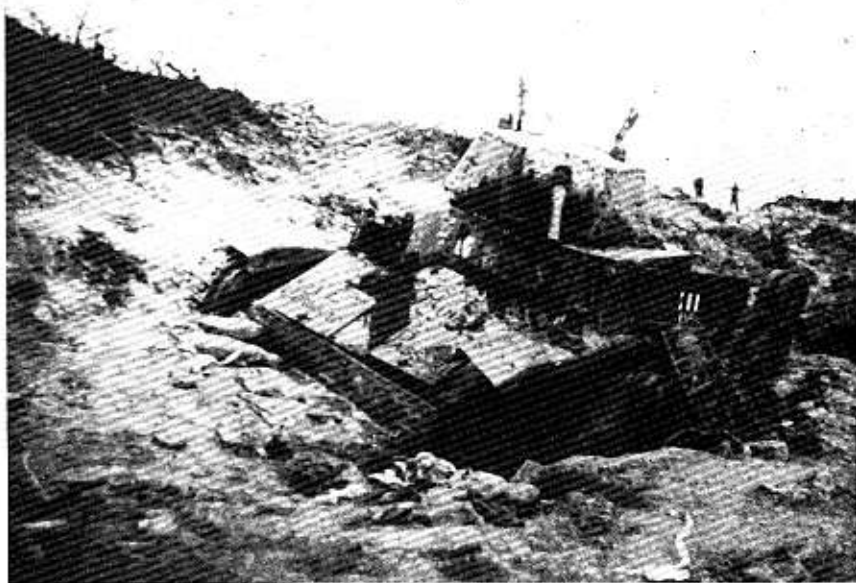
La stessa strada presentava un'interruzione su tutta la sua sede che non consentiva il passaggio dei carri. Furono scavate delle rampe. Vi andò il S. Ten. Bianchi, comandante del 2° plotone della mia compagnia, per provarne il passaggio e vi rimase impantanato. Malgrado il fuoco nemico sul carro immobilizzato, l'ufficiale, allo scoperto, coadiuvato da due carri «L» cercò di tirarlo fuori senza riuscirci: una scheggia lo ferì ad un occhio mentre trovava morte il sottufficiale capo carro di uno degli «L» che cercava - con altruistico spirito di cameratismo - di agganciare il carro impantanato.

A Bonte Dragoti, lo stesso giorno, una granata colpiva a morte il serg. magg. Mazzocchi meccanico della compagnia.

A nulla valsero gli sforzi compiuti durante la notte per recuperare il carro: adoperammo tutti i mezzi disponibili e spezzammo tutti i cavi di traino della compagnia. Mi dovetti rassegnare - dopo aver litigato con l'ufficiale del Genio cui premeva far eseguire il lavoro per tornarsene presto in zona più tranquilla - a che il carro diventasse il pilone di una passerella, idonea al passaggio dei mezzi corazzati, alla quale poi rimanemmo a guardia per evitarne la distruzione, sotto la protezione del S. Ten. Angelino, comandante del 1° plotone, che fin dal momento dei tentativi di recupero si era spinto avanti con alcuni suoi uomini.

L'attacco di un plotone carri «M» su Klisura doveva costituire una sorpresa che le fanterie avrebbero dovuto sfruttare scendendo nella conca dalle posizioni occupate sul Trebescines. Il ponte sulla Vojussa era ritenuto intatto.

Ad effettuarlo era stato designato il II plotone della 1ª compagnia il cui comando, essendo ricoverato in ospedale per malaria il titolare S. Ten. Chiandit, era stato insistentemente richiesto dal Tenente Sategna, aiutante maggiore del Battaglione, carica che aveva accettato malvolentieri perché appassionato della vita di reparto, come quella vissuta in Spagna dove, per il suo valoroso comportamento, era stato decorato di Medaglia d'Argento e di Bronzo al V.M..



Carro M. 13-40 colpito su q. 717 durante l'azione del 19 marzo 1941.

IL VOLONTARISMO DI SATEGNA

Rividi Sategna per l'ultima volta alle 7 del 27 gennaio quando col plotone attraversò la passerella, per andare incontro al suo destino.

Passalacqua quella mattina non era assolutamente tranquillo: l'impossibilità dell'appoggio di artiglieria al suo plotone in attacco e la mancanza di radio a bordo dei carri per mantenere i collegamenti erano elementi che lo preoccupavano molto.

Quando giunsero a noi i rumori degli spari attutiti dalla lontananza, trepidammo per la sorte dei nostri compagni, ma quando essi cessarono e passato qualche tempo non vedemmo ritornare i nostri carri fummo presi da un'angoscia tremenda. Non resistendo più Passalacqua montò sul suo carro e seguito da quello di Panetta si diresse animosamente sul luogo dello scontro per rendersi conto della situazione.

Ritornarono qualche tempo dopo: il carro di Passalacqua aveva la fiancata destra squarciata; quello di Panetta il motore fumante. Solamente lo stoicismo del pilota Serg. Poffa, ferito al dorso e con un braccio fracassato, poté riportare indietro il suo Comandante di compagnia con gli arti maciullati ed il porgitore Marchetti mortalmente ferito. Benché così gravemente colpito Passalacqua non volle desistere dal conoscere la sorte toccata ai suoi uomini e solo quando ebbe la certezza che più nulla c'era da fare si sganciò dal martellamento nemico. Rientrato alla base «estremamente indebolito per il sangue perduto, accettava le cure

L'EROISMO DI PASSALACQUA

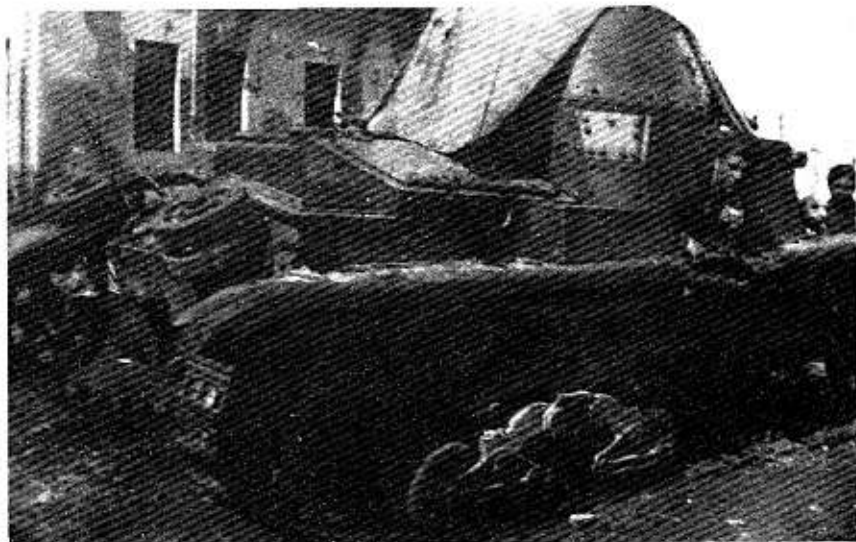
soltanto dopo quelle prestate agli uomini dell'equipaggio. Durante la dolorosissima medicazione, calmo riferiva sull'esito della missione; nell'attesa dell'ambulanza dava l'addio ai carristi che lo circondavano, incitandoli ».

Sono queste le ultime parole della motivazione della Medaglia d'Oro concessa alla Sua memoria, perché morì a Valona il 10 febbraio successivo.

L'azione del plotone di Sategna, sbucando di sorpresa nella conca di Klisura, aveva certamente provocato scompiglio nei greci, ma l'intransigibilità sul ponte dato per intatto che faceva della Vojussa un ostacolo insuperabile, la visibilità offerta dai carri che costituiva un facile bersaglio ed il concentramento su di essi del fuoco delle artiglierie, portarono alla distruzione del reparto. Si salvarono solo due o tre carristi che, feriti, vennero catturati.

Intanto l'offensiva greca sul Goli-co assumeva aspetti sempre più violenti per cacciarne gli Alpini che vi stavano aggrappati con le unghie, mentre noi, in fondo valle, assistevamo inermi alla battaglia.

Individuammo, però, una via di rifornimento nemica: un sentiero sul quale transitavano piccole colonne di muli con carichi vari. Quella via era diventata il nostro obiettivo quotidiano. Un paio di carri alla volta, tra « L » ed « M », la tenevano sotto osservazione: quando notavano movimento sparavano con



Il carro nel quale rimase mortalmente ferito Ugo Passalacqua.

mitragliatrici e cannoni; ma eravamo soggetti, a nostra volta, al tiro dell'artiglieria nemica al quale ci sottraevamo compiendo degli sbalzi di qualche centinaio di metri avanti ed indietro, cosa che non sempre riusciva come capitò ad un mio carro che, colpito ad un cingolo, dovette essere abbandonato dall'equipaggio che, malgrado il fuoco concentrato sul mezzo immobilizzato, riuscì a rifugiarsi in un tombino dove rimase fino a notte prima di poter rientrare al reparto.

A fine febbraio ricevevamo l'ordine di lasciare la Val Vojussa per portarci a Gllava, sulla strada che da Berat porta a Klisura e cioè proprio sul posto dove era precipitato il mio carro nel burrone, strada che

avevo percorso in senso inverso poco più di un mese prima.

Il ponte Dragoti era stato distrutto dai greci: attraversammo la Vojussa su portiere. All'inizio della marcia di trasferimento subimmo un attacco aereo che mi procurò due morti, sette feriti e due autocarri fuori uso. Fu l'ultimo regalo della Val Vojussa.

Avevamo raggiunto da pochi giorni la nuova destinazione, quando venne richiesto che un plotone di carri « M » - composto da equipaggi tutti volontari - partecipasse ad una rischiosa azione: occupare con una compagnia arditi del 31° Ftr. « Siena » la quota 731 di Monastero invano attaccata dalla Divisione « Bari ».

Ero l'ufficiale più anziano essendo il Magg. Giani temporaneamente assente e poiché tutti gli equipaggi del battaglione, schierati davanti al Gen.le Gambara, Comandante dell'VIII C.A., si erano offerti per l'azione, disposi che vi partecipassero due carri della 1° compagnia al comando del S. Ten. Galli, due carri della 2° con il S. Ten. Campus, un quinto carro con me, mentre il S. Ten. Dreossi, in rincalzo al Ciaf Chiciocut, sarebbe intervenuto, se la sorpresa fosse riuscita, con altri due carri.

Comandava gli arditi del 31° Ftr. « Siena » il principe Giorgio di Boruone Parma anch'egli volontario con i quattro comandanti di plotone. Al plotone carri era stato assegnato, per la difesa vicina e per agevolare il movimento, un plotone di carristi appiedati, anch'esso con elementi volontari, al comando del S. Ten. Sasselli del 31° carri « Centauro ».

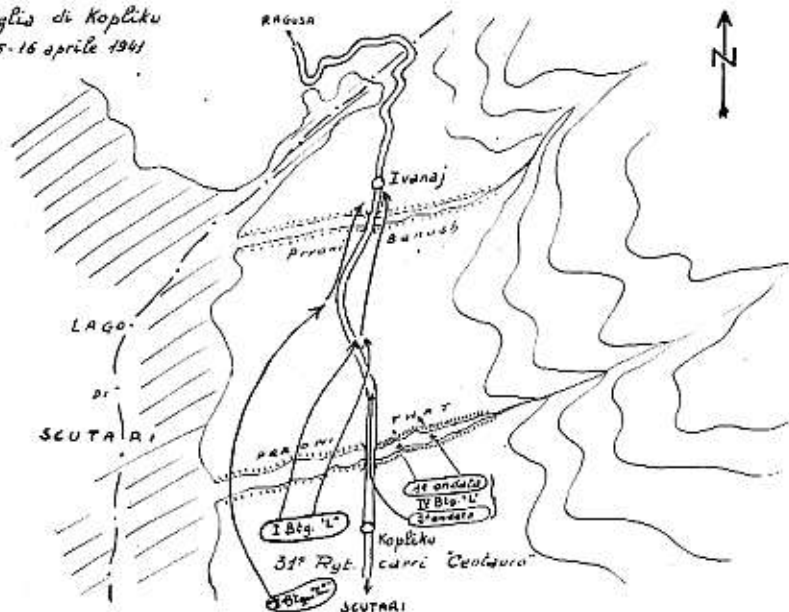
Le tre notti precedenti l'azione furono impegnate, da parte dei capi-carro e dei piloti, alla ricognizione del terreno spingendoci fino a poche decine di metri dalle linee nemiche. Il terreno era particolar-



Colonna di carri M. 13-40 in sosta durante il trasferimento verso il fronte albanese-jugoslavo.

FANTI E CARRISTI

Battaglia di Kopliku
15-16 aprile 1941



mente difficile per la presenza di numerosi spuntoni di rocce; unico percorso relativamente facile era il tratturo che dal Monastero, per q. 717, portava a q. 731; la pioggia avrebbe aggravato le difficoltà: ed il 18 marzo piovve.

A mezzanotte del 18 le nostre artiglierie aprivano il fuoco sulle posizioni nemiche onde coprire il rumore dei carri in moto; noi iniziammo il movimento dal Ciaf. Chicio-cut per portarci sulla posizione di partenza, tra Monastero e q. 717, dove attendemmo l'alba del 19 marzo.

Alle 6 del mattino mentre le nostre artiglierie aprivano il fuoco, partimmo per l'attacco seguiti, appena oltrepassatili, dagli arditi e dai carristi appiedati. I due carri di Galli seguirono il percorso del tratturo; gli altri due con me quello su terreno vario che, per la pioggia caduta, era diventato ancor meno praticabile. Uno dei miei tre carri, quello del serg. magg. Fettiini, scingolo e l'equipaggio tentò inutilmente di rimetterlo in condizione di muoversi; poco dopo persi di vista anche quello del S. Ten. Campus che, per le condizioni del terreno, non aveva potuto più proseguire; il mio, per l'abilità del pilota, continuò faticosamente ad arrancare verso l'obiettivo.

Intanto Galli ed il Serg. Magg. Ricciardi con i loro due carri avevano raggiunto la quota seguiti dai fanti e dai carristi appiedati, loro destinati.

Allorché la nostra artiglieria allungò il tiro, si scatenò improvvisa e violenta la reazione nemica. Un fuoco infernale avvolse tutta la zona; artiglierie, mortai, armi leggere sgranavano il loro rosario di morte. Tutti gli strumenti ottici del mio carro furono messi fuori uso: spa-

ravo alla cieca mentre il pilota dirigeva il carro con lo sportellino semiaperto.

Il battaglione della «Bari» che avrebbe dovuto presidiare la quota conquistata dai carri e dagli arditi, fu ricacciato nelle trincee di partenza. La compagnia arditi del principe di Borbone perse tutti gli ufficiali e fu praticamente distrutta. Galli e Ricciardi si attardarono ancora qualche tempo ma, finite le munizioni ed esaurito il compito avuto, iniziarono il rientro alla base di partenza. A q. 717 fu colpito il carro di Galli: l'ufficiale ed il portatore rimasero feriti alle gambe; il pilota Sergente Cinquegrane ed il mitragliere Cap. Magg. Torreggiani morirono. Anche se colpito in più parti, il carro di Ricciardi rientrò con tutti gli uomini incolumi.

Il 31° Rgt. carri «Centauro», alla cui sorte era legato ormai il IV Btg. carri «M» del quale aveva assunto il comando il Magg. Rocco Casamassima in sostituzione del Magg. Gianni, ferito, aveva raggiunto la zona di Tirana per riordinarsi, quando ricevette l'ordine di portarsi urgentemente nella piana a nord di Scutari perché truppe jugoslave si stavano ammassando ai confini nord dell'Albania.

Il 1° aprile eravamo attestati dietro il Prroni (torrente) Banush, presso Ivanaj, ad est del Lago di Scutari.

Ad eccezione di qualche reparto di guardie alla frontiera e pochi finanzieri schierati lungo il confine, non esisteva alcun apprestamento difensivo: carristi e bersaglieri della «Centauro» furono le prime unità a giungere in posto.

Intanto i carri erano stati riuniti in reparti misti di leggeri e di medi. La 1° Comp. del IV «M» al comando di Panetta era stata inquadrata nel IV Btg. carri «L» del Ten. Col. Zappalà; la 2° Comp. «M», al mio comando, nel I Btg. carri «L» del Magg. Congedo.

Dopo tanto fango ed un terreno sempre proibitivo per i nostri mezzi trovammo, finalmente, un terreno solido e ghiaioso che consentì un impiego idoneo dei carri.

E' da supporre che la posizione troppo avanzata dei nostri reparti, in uno con la necessità di attrarre nella piana il maggior numero di unità avversarie per meglio contrattaccarle con i mezzi corazzati, consigliassero il Comando superiore ad imbastire la linea difensiva all'altezza di Kopliku, a sud del Prroni That. Il settore di sinistra del nuovo schieramento, fu affidato al Comandante del 31° Carristi Col. De Lorenzis, che provvide alla sua organizzazione difensiva con i bersaglieri del 1° Reggimento e con i due battaglioni complementi carristi giunti dall'Italia; i carri in posizione più arretrata, pronti ad intervenire in qualsiasi direzione.

A protezione del ripiegamento fu lasciata ad Ivanaj la 2° Comp. carri «M» con l'ordine di non iniziare il movimento retrogrado - quale ultimo reparto - non prima delle ore due dell'11 aprile.

Rimanemmo perciò fra le case di Ivanaj, fatte segno al tiro delle artiglierie nemiche, pronti a contrastare qualsiasi attacco.

Raggiunta la nuova posizione, i carri incominciarono ad effettuare veloci e consistenti puntate fra le unità nemiche che avanzavano nella piana seminando un notevole sgomento tanto da poter far affluire al Comando di Reggimento oltre settecento prigionieri nei soli giorni 13 e 14 aprile. Anche in queste azioni i carristi pagarono il loro tributo di sangue: morì il S. Ten. Antonino Piazza del IV Btg. «L.» mentre tentava di agganciare al proprio un carro rimasto immobilizzato; fu pugnalato di sorpresa il S. Ten. in spe Flaviano Fannucci mentre, sceso dal carro, indicava la strada per raggiungere le nostre linee ad un gruppo nemico che si era arreso.

Il giorno 15 si presentò un parlamentare jugoslavo per trattare un armistizio: pare che volesse offrire la resa ma con la clausola che le truppe jugoslave rimanessero dove erano giunte e cioè in territorio albanese. Era reale l'intenzione della resa o non si trattava piuttosto di un espediente per guadagnare tempo onde adottare uno schieramento più consistente, in considerazione della presenza dei carri che doveva-

PASQUA DI GLORIA CARRISTA

no aver costituito una notevole sorpresa?

Il mattino del 15 era giunto intanto al Reggimento l'ordine di eseguire con i carri un'azione di forza dalla linea del Prroni That a quella del Prroni Banush. Mentre il I ed il IV Btg. carri, rinforzati dalle due compagnie carri «M», stavano per dirigersi sulle rispettive posizioni di partenza, l'ordine fu cambiato nel senso che le due unità (il I a sinistra ed il IV a destra della rotabile Scutari-Kopliku-Ivanaj) dovevano superare il Prroni That con obiettivo Ivanaj; ma quando già i due battaglioni erano in movimento, giunse l'ordine di sospendere qualsiasi azione per la tregua in atto. Così so-

ad oltrepassare l'ostacolo, si scatenò violenta e rabbiosa l'azione delle artiglierie e dei controcarri nemici (appostati dietro la sponda opposta ad occidente della strada) controbattuta dall'intenso ma impreciso fuoco delle mitragliatrici degli «L» e dei pochi cannoni da 47 degli «M», impegnati a superare il greto del torrente.

Malgrado le ingenti perdite, i carri persistettero nella loro decisa azione riuscendo a scavalcare l'ostacolo ed a proseguire l'attacco. Mentre, attirati dal fragore della battaglia sopraggiungevano con tutta la velocità consentita dal terreno più difficile i carri del I Btg. «L» e della 2^a Cp. «M» che - superato l'o-

dove i carristi della «Centaurio» incontravano quelli della «Littorio», provenienti da nord.

La battaglia di Kopliku, vittoriosamente conclusa, aveva comportato per il Reggimento 20 Caduti e 12 feriti fra ufficiali, sottufficiali e truppa; 11 carri «L» e 2 carri «M» distrutti; 5 carri «L» e 2 carri «M» avariati.

Alla Bandiera del 31^o Rgt. carri «Centaurio» - che per le azioni dei giorni immediatamente precedenti la battaglia era stato citato sul Bollettino di guerra - fu concessa la Medaglia d'Argento al V.M.; n. 13 Medaglie d'argento, n. 16 medaglie di bronzo e numerose croci di guerra al valore furono concesse ai carristi per il loro comportamento nella battaglia del 15 aprile.

Su tutti, spicca la fulgida figura di Soldato del Maresciallo Carlo Chiamenti del IV Btg. carri «M» alla cui memoria fu concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

«Sottufficiale Carrista di eccezionali qualità, assegnato ad un comando di battaglione, chiedeva ripetutamente ed otteneva di assumere il comando di un plotone carri. Ferito da pallottola alla mano durante un'ardita puntata nelle posizioni nemiche, rifiutava il ricovero in ospedale preferendo partecipare ad un'importante azione che il reggimento si accingeva a intraprendere. In testa al plotone ed a sportelli aperti per meglio individuare gli obiettivi da raggiungere, si portava per primo sulle posizioni nemiche seminando il terrore ed infliggendo gravi perdite. Ferito in seguito allo scoppio di un proiettile di artiglieria che danneggiava il materiale ed uccideva il pilota, riusciva a portare il carro in luogo defilato e, attraverso zona intensamente battuta, raggiungeva il proprio comandante di battaglione al quale forniva preziose informazioni per il proseguimento dell'azione. Tornato al carro, che nel frattempo era stato riparato, si gettava nuovamente nella lotta; Colpito ancora da proiettili che immobilizzavano il carro stesso, uccidendo il mitragliere e ferendo il porgitore, continuava a sparare col cannone finché anche questo non rimaneva inefficiente. Respingeva infine a bombe a mano nuclei avversari che avevano circondato il carro e li faceva desistere dal tentativo di cattura, finché non veniva nuovamente e mortalmente colpito nel momento in cui il nemico era volto in fuga da altri mezzi corazzati sopraggiunti». Prroni That, fronte jugoslavo, 15 aprile 1941.

Luigi Camera



Trattative di resa da parte del nemico sul fronte albanese-jugoslavo.

lo verso le ore 18 ebbe inizio l'attacco.

Il IV Btg., alla destra della rotabile, il cui ponte sul Prroni That si diceva fosse minato, trovando un terreno molto più facile rispetto a quello dove muoveva il I Btg., avanzava su due ondate.

La prima, al comando dell'allora Capitano Goffredo Fiore (oggi Generale di C.A. e Presidente Nazionale dell'Associazione Carristi) che aveva con sé i superstiti carri medi della 1^a cp. di Panetta, raggiunse poco tempo dopo il Prroni That - un fosso molto largo, con sponde piuttosto ripide ma superabili da mezzi cingolati, dal fondo asciutto e ghiaioso - senza incontrare alcuna reazione.

Non appena i carri si accinsero

stacolo del torrente - piombavano in pieno sullo schieramento controcarro avversario, la seconda ondata del IV Btg. «L» con alla testa il Ten. Col. Zappalà, cui si erano accodati alcuni carri del I più vicini alla rotabile, incurante delle notizie circa le mine, irrompeva attraverso il ponte costringendo il nemico, preso tra due fuochi e travolto dall'impeto dell'azione, alla fuga con l'abbandono sul campo di battaglia di tutte le armi ed i materiali.

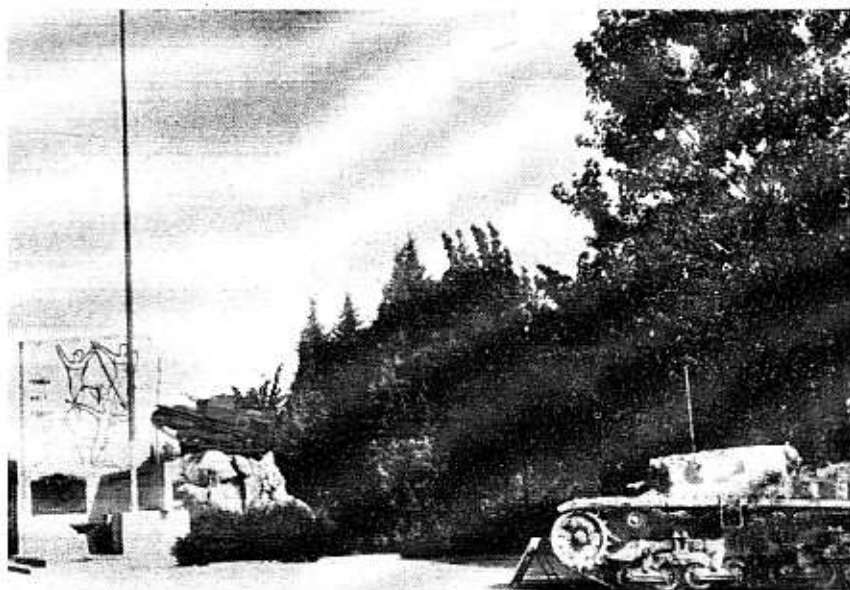
Nella notte buia - illuminata dai bagliori dei mezzi in fiamme - i carri raggiungevano Ivanaj, da dove il mattino successivo riprendevano la loro azione che si tramutava, per l'assoluta assenza di qualsiasi resistenza nemica, in una lunga marcia di trasferimento fino a Ragusa,



Il cimitero di guerra costruito per i Caduti del reggimento a Giorguzzati (Albania).



Un carro precipitato nella scarpata per cedimento del terreno.



Il monumento ai Caduti nella Caserma del 31° carristi.

Tenente Carrista UGO PASSALACQUA

M. O.

« Comandante di compagnia di carri armati da lui creata e forgiata al suo entusiasmo e alla sua fede, durante una fase cruenta della azione, mancatogli il collegamento con un plotone spinto in rischiosissima missione nelle linee nemiche, volontariamente ed arditamente si lanciava col suo carro nel cimitero per rendersi conto della situazione. Mentre riusciva ad avvistare i carri già colpiti ed immobilizzati, veniva raggiunto da granata avversaria che squarciava la corazza, gli spezzava e maciullava le gambe, feriva il pilota ed altro uomo dell'equipaggio. In così gravi condizioni, incitando il pilota, tenace ed incurante del dolore, persisteva nel compito e si svincolava dal martellamento nemico, solo dopo essersi reso conto preciso della sorte toccata agli altri carri. Riuscito dopo sovrumani sforzi a rientrare nelle nostre linee, estremamente indebolito per il sangue perduto, accettava le cure solo dopo gli altri uomini dell'equipaggio. Dopo la dolorosissima medicazione, calmo, riferiva sull'esito della missione: nell'attesa dell'ambulanza dava l'addio ai carristi che lo circondavano, incitandoli a durare, e nel luogo di cura, benché conscio della fine, volgeva costantemente il pensiero al suo reparto e non manifestava altro dolore che quello di non poterlo più guidare alla vittoria. Altre volte decorato e ferito. Fulgido esempio di elevate virtù militari e di indomito valore - Klisura (Fronte greco) 26, 27 gennaio 1941 ».

IL 17 E 18 APRILE,
A BELLINZAGO
NOVARESE, SEDE DEL
31° CARRI « CENTAURO »
SARANNO RICORDATI
QUESTI EROI.
INTERVENIAMO
COMPATTI AL
SIGNIFICATIVO RADUNO
DELLE FIAMME
ROSSO BLEU !