

2/2025

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
VIA RONCAIA, 4 - 22070 OLTRONA DI SAN MAMETTE (CO)



**N O T I Z I A R I O C V M S
M . A . B .
M E Z Z I A R M I B A T T A G L I E**



AVVISI AI SOCI

ORGANIGRAMMA

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente
Diego Molteni - Vice Presidente
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria
Luciano Gendrini Raineri
Danilo Giacomazzi – responsabile sito web
Giuseppe Nanni - logistica
Cesare Spinardi

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

Diego Molteni (quale Vice Presidente in carica)
Cosimo Prototipo
Gianluca Rezzoagli

Presidente Onorario

Cosimo Prototipo

Commissari Tecnici

Luigi Cattaneo per veicoli militari in genere
Lucio De Bernardi per i veicoli civili area Lombardia Ovest
Federico Dell'Orto per Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere
Luciano Gendrini Raineri per i veicoli civili area Lombardia Est
Diego Molteni per moto e veicoli tedeschi

Gestione e/o organizzazione raduni

Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Luigi Cattaneo
Federico Dell'Orto
Diego Molteni
Cesare Spinardi

MESSAGGIO IMPORTANTE - TRUFFA TELEFONICA

L'Automotoclub Storico Italiano, a seguito di segnalazioni su messaggi sms che invitavano a rivolgersi a "uffici A.S.I." attraverso numeri di tipo 895895XXXX, smentisce qualsiasi collegamento con tale comunicazione. L'ASI non comunica con i propri club o tesserati attraverso SMS. I recapiti non appartengono ad utenze aziendali e potrebbero invece essere numeri truffa.

ASI invita tutti i tesserati che dovessero ricevere simili messaggi a NON rispondere e a segnalarlo immediatamente alle autorità competenti.

INDICE

Foto di copertina	1
Avvisi ai soci.....	2
Lettera del Presidente	3
Quote associative - pratiche ASI	4
Cervesina - ASI in pista	5
Carate Brianza - 95° Gruppo Alpini	7
Cesano Maderno - Assemblea e pranzo sociale	9
Ferrara - Colonna della Libertà	11
MUTT meeting	17
Marnate - Ruote nel ...ria in valle	19
Novegro - 75ª Militalia	25
Oleggio - Fanfare in festa.....	27
Verona - Military Tour 25.....	29
Auto Union - DKW F 91 Munga	34
Browning M2 HB 100 anni in prima linea.....	42
La conquista di Iwo Jima nel 1945	47
Numeri Utili	55

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 02 - 2025

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



LETTERA DEL PRESIDENTE

Come molti indizi lasciavano prevedere, per il nostro club la stagione dei raduni 2025 si è rivelata molto vivace. E se, alle pagine che seguono, troverete un'ampia testimonianza fotografica del significato di queste parole, avrete modo di rendervi conto solo in parte dei contenuti di amicizia, divertimento e condivisione della cultura che sono diventati questi nostri incontri. Contenuti che, grazie alla passione e all'instancabile quanto intelligente attività degli appartenenti al club, riusciamo ogni volta a trasmettere a tutti coloro che assistono ai nostri raduni, nella maggior parte dei casi anche a quelle persone che, almeno inizialmente, appaiono indifferenti se non infastidite dalla vista dei nostri mezzi e delle nostre divise. Un fatto che, sinceramente, mi rende orgoglioso

di essere stato eletto come presidente del nostro CVMS. Una carica che però talvolta richiede il dovere di condividere anche notizie tristi: tra queste la scomparsa dell'amico Giorgio Cavenaghi. Grandissimo appassionato sempre pronto a condividere la sua cultura in materia di veicoli militari, in particolare quelli italiani e di tutto quello che ruota intorno. Giorgio era malato da tempo, ma non ha mai fatto pesare questa sua situazione, sulla quale ha sempre mantenuto un signorile riserbo, partecipando fino a quando gli è stato possibile ai nostri incontri e raduni: una persona davvero speciale, che ci mancherà davvero tanto. Un saluto a tutti!

LUIGI CATTANEO



Giorgio Cavenaghi



QUOTE ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

ATTENZIONE: NUOVE QUOTE ASSOCIAZIVE

L'ASI – Automotoclub Storico Italiano - con circolare n. 12/2024 del 31 luglio scorso ha comunicato la modifica dal 2025 delle quote di tesseramento ASI e della spedizione della relativa tessera.

La modifica è legata alla nuova forma di distribuzione della rivista La Manovella, che dal 2025 sarà solo in formato digitale per tutte le tipologie di quota ASI, che dal 2025 saranno:

- Formula BASE € 41,32 - Formula IN € 50,00 - Formula FULL € 80,00

Per i soci ASI che lo desiderassero sarà possibile ottenere La Manovella anche in formato cartaceo versando una integrazione di € 5,00 per ogni tipologia di Formula scelta.

Conseguentemente anche le quote di iscrizione al CVMS verranno modificate secondo la seguente tabella:

• Socio Club	€ 58,00
• Socio Club + ASI Formula Base	€ 100,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula IN	€ 110,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula FULL	€ 140,00 - con La Manovella digitale
• Socio familiare/simpatizzante	€ 20,00
• Integrazione per La Manovella in formato cartaceo	€ 5,00.

Le quote saranno rinnovabili, come sempre, a partire dal 1° gennaio esclusivamente a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1 – IBAN IT83 Z035 8901 6000 1057 0700 985, restando confermata la maggiorazione di € 10,00 per i rinnovi tardivi dal 1° febbraio al 31 marzo e di € 30,00 per i rinnovi tardivi dal 1° aprile.

ATTENZIONE: MODALITÀ INVIO TESSERA ASI

Un'altra novità di **assoluta importanza**, legata alla spedizione delle tessere ASI, riguarda la dematerializzazione delle stesse, in forza della quale l'ASI non invierà più la tessera plastificata, ma una tessera digitale trasmessa via email al Club. Il Club a sua volta trasmetterà via email ad ogni singolo socio la tessera ASI; il socio potrà poi stamparla e conservarla come meglio crede. Da quanto precede risulta evidente che è **indispensabile** che i soci forniscano alla Segreteria del Club il **proprio indirizzo email**, per cui si invitano i soci che non avessero ancora provveduto a fornirlo con cortese sollecitudine inviando una email a segreteria@clubcvms.com con indicato il proprio nome e cognome e la dicitura: Conferma email socio Nome e Cognome; in mancanza di tale informazione non sarà possibile trasmettere la tessera all'avente diritto.

Pratiche ASI

Per quanto attiene il pagamento dei diritti per le pratiche ASI, quali richiesta Certificato di Rilevanza Storico Collezionistica, richiesta Certificato di Identità, richiesta duplicati e/o modifiche, gli stessi dovranno essere corrisposti **esclusivamente** a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1

IBAN IT83 Z035 8901 6000 1057 0700 985, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

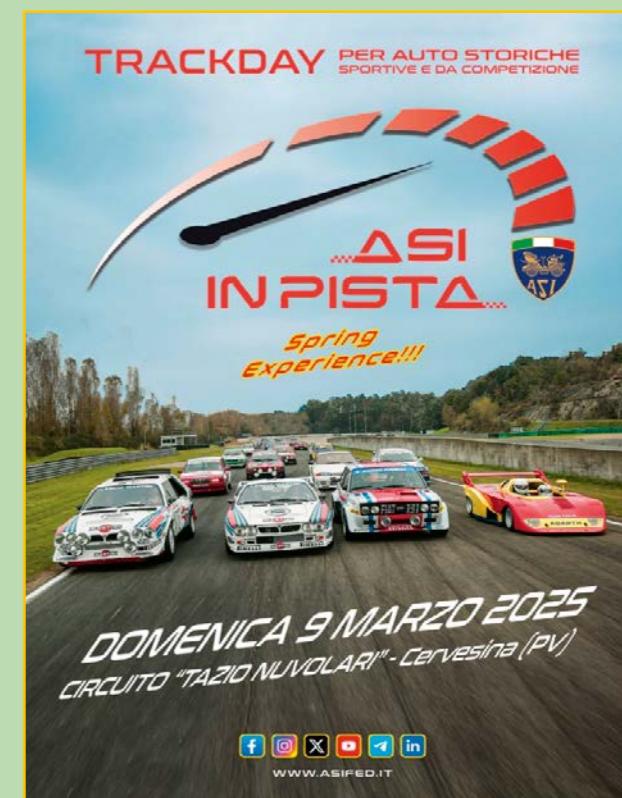
- Richiesta CRSC - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta C.I. - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Duplicato CRSC / C.I. - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Aggiornamento CRSC / C.I. - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio

Per quanto attiene la verifica della documentazione per le richieste di CRSC / C.I. che deve essere svolta dai Commissari Tecnici di Club, il socio dovrà prendere accordi con il Commissario Tecnico pertinente per tipo veicolo ed eventualmente area geografica, prima di effettuare il pagamento, per la visione del veicolo. In casi particolari per trasferte onerose potrà essere richiesto un rimborso spese per il Commissario Tecnico.



CERVESINA - ASI IN PISTA - 9 MARZO 2025

Nell'ambito della Spring Experience dell'Automotoclub Storico Italiano, lo scorso 9 marzo presso l'autodromo Tazio Nuvolari di Cervesina (PV) si è tenuto l'ASI Track Day, una manifestazione che ha visto una partecipazione davvero nutrita di appassionati di vetture d'epoca, sebbene non attinenti al nostro hobby. In ogni caso, in compagnia di Walter e di Roberto decidiamo di partecipare, attratti dalla possibilità di poter ammirare vetture da competizione e automobili sportive dal grande fascino all'opera su una pista tanto tecnica quanto spettacolare (con i 5260 metri del tracciato "lungo", il Nuvolari - omologato ACI ed FMI - è la seconda pista più lunga in Italia, dopo l'autodromo di Monza). La giornata inizia bene: dopo l'obbligatorio caffè nella piazza del paese, ci spostiamo all'autodromo dove la prima persona che incontriamo (letteralmente) è Alberto Scuro, Presidente dell'ASI, che si conferma una persona gradevolissima e dalla grande cultura automobilistica e che, dopo i saluti di rito, ci invita ad ammirare la sua splendida Jaguar E-Type Lightweight, una delle perle della manifestazione, ma non l'unica: nel piazzale della moderna struttura non solo è possibile passare in rassegna auto sportive di tutte le epoche, ma anche risentirne la voce inconfondibile, musica per



le orecchie dei tantissimi partecipanti e del numeroso pubblico presente, al quale il Nuvolari ha offerto anche la possibilità di vedere in azione vere e proprie icone dell'automobilismo, apprezzandone le caratteristiche dinamiche. A voler descrivere tutte le vetture, non basterebbe un libro: oltre alla signorile voce del V12 della Jaguar del Presidente ASI, il piazzale risuonava del



CERVESINA - ASI IN PISTA - 9 MARZO 2025



ruggito di motori a 2, 4, 6 e 8 cilindri, che poi passavano alla pista dove si potevano ammirare i comportamenti in curva delle trazioni anteriori, posteriori e integrali storiche, a volte brutali in quanto non edulcorati dall'invasiva presenza dell'elettronica che caratterizza le automobili moderne. Davvero interessante osservare

il diverso approccio alle curve richiesto, per esempio, da un'elegante Porsche 912, che le pennellava con un evidente sovrasterzo, più progressivo rispetto a quello meno evidente ma più violento di una bella Abarth 1000 (entrambe a trazione posteriore), molto diversi dal sottosterzo di una Fulvia HF o di una 128 Rally (quest'ultima preparata in modo davvero spettacolare tanto nella meccanica quanto nell'assetto) o dalla neutra nonchalance di una Lancia Delta Integrale con assetto rialzato Safari, perfettamente a suo agio anche sull'asfalto del sinuoso tracciato "corto" del Nuvolari. Indubbiamente una bella esperienza e una grande manifestazione, senz'altro da ripetere.

SERGIO GALLOTTI



CARATE BRIANZA - 95° GRUPPO ALPINI - 5 APRILE 2025

ASSOCIAZIONE NAZIONALE ALPINI
GRUPPO DI CARATE BRIANZA
SEZIONE DI MONZA

A.N.S. - ASSOCIAZIONE NAZIONALE ALPINI

Sabato 5 aprile
dalle ore 09.00 alle ore 15.00
Esposizione di moto militari d'epoca presso la sede del Gruppo Alpini in Viale Brianza 45 a cura del
Motoclub di Carate Brianza

Ore 15.00
sfilata dei mezzi militari d'epoca dalla sede del Gruppo Alpini a Villa Cusani percorso:
Viale Brianza - Via Firenze - Via Milano - Via Cusani - Piazza Cesare Battisti - Via San Giuseppe -
Via Giacomo Matteotti - Via Dante Cesana - Via Gian Domenico Romagnosi - Via Bernardo
Caprotti - Villa Cusani

Ore 16.00
da Viale Don Minzoni (altezza distributore TAMOIL) a Villa Cusani sfilata esibizione
dell'**ANA PIPE BAND** la prima banda di cornamuse dell'**ANA Nazionale**

Ore 16.30
inaugurazione della Mostra "Essere Alpini è un modo di vivere"

Domenica 6 aprile
Celebrazione del 95° Anniversario di Fondazione del Gruppo Alpini di Carate Brianza

Ore 08.30 Ammassamento in Piazza IV novembre

Ore 09.20 Alzabandiera

Ore 09.30 Santa Messa Presso la Chiesa Prepositurale in Piazza IV novembre

Ore 10.20 Composizione dello schieramento, posa di una Corona alla Lapide del Sodo Fondatore
Augusto Cesana

Ore 10.30 partenza della sfilata per il Sacario, percorso: Piazza IV novembre - Via San Giuseppe -
Corso della Libertà - Via Milite Ignoto - Viale Rimembranze (Sacario) -

Ore 11.00 presso il Sacario Cerimonia Onoraduci

Ore 11.15 partenza sfilata per Villa Cusani percorso: Viale Rimembranze - Via Milite Ignoto - Corso
della Libertà - Via San Giuseppe - Via Giacomo Matteotti - Via Dante Cesana - Via Gian Domenico
in Villa Cusani allocuzioni delle autorità

Il giorno 5 aprile ci siamo ritrovati a Carate Brianza per il 95° anniversario della fondazione del Gruppo Alpini, presso la baita sita in viale Brianza.

Alla mattina c'è stata un'esposizione di mezzi militari sul piazzale davanti alla baita che ha richiamato un po' di curiosi e bambini. Dopo il pranzo offerto dagli Alpini ci siamo trasferiti in colonna, con la collaborazione del moto club Carate Brianza, presso villa Cusani, storica sede di varie manifestazioni. Abbiamo attraversato in sfilata il centro città guidati dai due capo-sezione degli Alpini, Leonardo Vergani e Alberto Tevisio a bordo di due biciclette d'epoca, seguiti dai sidecar, dalle moto e da alcune fuoristrada storiche quali Campagnola, Willys e diverse Kübelwagen dei nostri soci.

Il momento più significativo si è svolto all'interno della villa con l'arrivo tra la folla della "ANA Pipe Band" degli Alpini e del coro della sezione locale. Qui abbiamo assistito e ascoltato a vari canti alpini, ai quali ha fatto seguito l'esibizione delle cornamuse che ha lasciato molto stupito e, in alcuni casi, commosso, il pubblico. Per finire c'è stata l'inaugurazione, da parte del sindaco e delle autorità, della mostra statica "Essere Alpini è un modo di vivere". Questa esposizione era destinata a rimanere aperta per 10 giorni ed era suddivisa su

tre sale, con i vari cimeli e i racconti delle due guerre mondiali combattute in prima linea dagli Alpini e una parte con la storia della Sezione locale.

Un grazie va al moto club Carate Brianza per la collaborazione e agli Alpini che come sempre hanno dato esempio di unione, generosità e di attaccamento alla storia del nostro Paese.

MATTEO CONTE



CARATE BRIANZA - 95° GRUPPO ALPINI - 5 APRILE 2025



CESANO MADERNO - ASSEMBLEA E PRANZO SOCIALE 13 APRILE 2025



Tenendo fede al proposito (formulato in occasione del penultimo pranzo sociale) di non lasciare passare un altro anno prima di ritrovarci con le gambe sotto a un tavolo in compagnia degli altri soci del club, domenica 13 aprile l'amico Vittorio ed io siamo riusciti a organizzarci per evadere una mezza giornata dall'Oltrepo onde partecipare all'assemblea del CVMS. E, ovviamente, anche al successivo pranzo sociale... Certo, l'ideale sarebbe riuscire a "radunarci" insieme agli altri a bordo delle nostre "vecchiette", cosa che ci riusciva facilmente fino a quando Walter ha organizzato il mitico raduno di Bombardone, ma che ora, provenendo entrambi dall'appennino pavese, comporterebbe un impegno logistico poco intonato alla nostra disponibilità di tempo. Così il pranzo sociale rappresenta la nostra ancora di salvezza, visto che possiamo partecipare con la fida Punto d'ordinanza (ovviamente ex Ministero della Difesa), che ci ha permesso di arrivare in poco tempo, in pieno comfort e con una decina di minuti d'anticipo sull'ora indicata all'Hotel dei Giovi di Cesano



Maderno, dove troviamo già un ardito manipolo di soci, come noi ormai in "riserva" per quanto riguarda la caffeina in circolo. Detto e fatto, con una manovra ben

CESANO MADERNO - ASSEMBLEA E PRANZO SOCIALE 13 APRILE 2025



coordinata ci presentiamo compatti al bancone, dove ci viene servito un sontuoso caffè (che non ci è riuscito di pagare... Grazie Daniele). Intanto che ci riforniamo, l'arrivo dei partecipanti diventa un flusso continuo e, nel

giro di poche decine di minuti, l'organico dei prenotati al pranzo è completo, per cui si decide di dare inizio all'assemblea. Dopo l'appello, con relativa conta delle deleghe, un breve preambolo introduce il riassunto dell'attività sociale passata e di quella programmata per il futuro, seguito dalla lettura dei bilanci, che non lascia nessuno spazio a perplessità tanto che l'approvazione per alzata di mano da parte dell'assemblea avviene con l'unanimità assoluta dei soci presenti. Al termine dell'assemblea, dopo un breve intervento del presidente Cattaneo, si entra nel vivo dell'evento, trasferendoci al ristorante Mediterraneo: al tavolo amici vecchi e nuovi, con i quali ci ritroviamo immediatamente in sintonia sugli argomenti classici del nostro hobby, in particolare con Maurizio, ormai arrivato al restauro dell'ennesima Munga... Portato a termine con la consueta perfezione. Purtroppo, tra un piatto e l'altro, il tempo scorre veloce, ed arriva in un lampo l'ora dei saluti. Che non possono che concludersi con il consueto «alla prossima...»!

ROBERTO BRUCIAMONTI



FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025

Anche quest'anno la Colonna della Libertà si è confermata, come ormai succede da diversi anni, come l'evento principale nel panorama dei festeggiamenti dell'anniversario della Liberazione.

Grazie anche al Patrocinio della Presidenza della Repubblica la manifestazione ha potuto raggiungere mete difficilmente accessibili, vedi Venezia, senza però tralasciare luoghi meno noti alle masse; luoghi che peraltro hanno contribuito attivamente in termini di pubblico e di accoglienza.

Ritrovo a Ferrara piazza Trento e Trieste, praticamente ai piedi del Castello Estense, dove i partecipanti, circa 150 veicoli con circa 400 persone, tra i quali anche alcuni soci del nostro CVMS, hanno sostato nel primo pomeriggio di una bella e calda giornata di sole. Partenza alla volta di Rovigo, una breve deviazione per salutare il comune di Polesella e arrivo a Rovigo, dove un abbiamo sfiorato per

Lacolonna della libertà®
24-25-26-27
Aprile 2025

80° Anniversario della Liberazione

GIOVEDÌ 24 APRILE	SABATO 26 APRILE
11:00 Ferrara	09:00 Novanta Padovana
17:30 Rovigo	10:00 Venezia
	16:30 Marcon
	20:00 Novanta Padovana
VENERDÌ 25 APRILE	DOMENICA 27 APRILE
9:00 Rovigo	9:00 Novanta Padovana
9:30 Monselice	10:30 Villadose
11:00 Battaglia Terme	
18:30 Novanta Padovana	

COMUNE DI FERRARA
Comune di Rovigo
Comune di Monselice
Comune di Battaglia Terme
Comune di Novanta Padovana
Comune di Marcon
colonnadelibertait.it



FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025



un nonnulla uno di quei temporali da paura.

La prima tappa della Colonna finiva a Rovigo in corso del Popolo; i veicoli venivano parcheggiati su due file in modo da consentire al numeroso pubblico la visione dei mezzi, con conseguenti domande e richieste di ogni tipo. La cena era libera e meno male che non c'era nulla di già prenotato poiché, seguendo le migliori tradizioni radunistiche, dal cassone del GMC dell'amico Gianmarco sono improvvisamente saltati fuori salami, focacce, salatini, il tutto accompagnato da una selezione di vini degna di una enoteca! E così tra una fetta di salame nostrano fatto personalmente dall'amico Ezio, un pezzo di focaccia genovese portata sempre da Ezio, salatini e bottiglie di vino di Claudio, il problema della cena è stato risolto brillantemente. Numerosi anche i passanti che, attratti dal banchetto, si fermavano per un brindisi! Meno male che prudentemente avevamo coperto la Willys di Sergio perché la notte ha iniziato a piovere, anche copiosamente, per cui la mattina la partenza alla volta di Noventa Padovana è stata bagnata... Purtroppo la pioggia, a tratti anche intensa, ci ha accompagnato sino a

FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025



sera. Una tregua leggera a metà mattina durante la sosta a Monselice, dove abbiamo letteralmente invaso piazza Mazzini e dove abbiamo ricevuto i saluti del Sindaco, prima di ripartire alla volta di Battaglia Terme. Qui giunti, sempre sotto la pioggia, abbiamo sistemato i veicoli in viale Matteotti e ci siamo trasferiti a piedi presso le due strutture della Parrocchia dove abbiamo pranzato. Un plauso al personale, composto tutto da volontari anche in tenera età, che ci ha servito con perizia e velocità, consentendoci di gustare le ottime pietanze preparate dalle signore in cucina!

Nel pomeriggio, dopo i saluti del Sindaco, ripartenza (sempre sotto la pioggia) alla volta di Noventa Padovana che abbiamo raggiunto nel tardo pomeriggio. Parcheggiati i veicoli in via Roma, sempre ai lati della strada e sempre sotto la pioggia, meno intensa ma sempre presente, in attesa della cena abbiamo potuto effettuare dei controlli alla nostra Willys che durante il trasferimento dava strani messaggi elettrici, nel senso che l'amperometro non indicava la carica della batteria.



FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025



14

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025

Effettuati i dovuti controlli con gli esperti ed i curiosi attratti dal cofano alzato, la sentenza è stata: regolatore di tensione "andato" e quindi fin che la batteria tiene la macchina va, poi si ferma!

Dopo cena rientro asciutto all'hotel a Padova, da dove la colonna sarebbe partita il giorno successivo direzione Venezia. Noi forse con un sesto senso avevamo previsto il rientro e quindi, partita la colonna, abbiamo intrapreso i circa 50 km. di strada per Rovigo dove avevamo macchina e carrello; fortunatamente la batteria ha tenuto e siamo arrivati senza problemi.

Dalle foto che abbiamo ricevuto possiamo dire che anche a Venezia e nelle successive tappe a Marcon, Conselve ed Anguillara Veneta, la colonna ha riscosso il consueto apprezzamento della popolazione. Come sempre un successo!

Un grazie agli organizzatori, ai partecipanti, alla scorta tecnica, insomma a tutti tranne che... Al meteo!

WALTER SECCO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

15

FERRARA - COLONNA DELLA LIBERTÀ 24/27 APRILE 2025



MUTT MEETING - 25 APRILE 2025



Il 25 Aprile Festa della Liberazione o festa perché è finita la guerra? I nostri mezzi sono impegnati su diversi fronti, la Colonna della libertà, Ruote per la Libertà, vari musei che commemorano, chi più ne ha più ne metta. Per me gli anni per fare queste impegnative manifestazioni sono passati e non ho più la voglia di impegnarmi in raduni così importanti, di vestire divise che, visto il colore dei miei capelli, sarebbero fuori luogo.

In ogni caso un giretto (e sarebbe il primo di quest'anno) con la Jeppina lo farei volentieri, così dopo un rapido giro di telefonate formiamo una colonna di 5 veicoli tutti uguali, tranne che nei colori, tutte Ford Mutt - un veicolo del dopoguerra, comodo e veloce.

Ritrovo a Montano Lucino dal nostro amico Bruno, che ha ideato il giro, e partenza verso la Svizzera (passando da una dogana praticamente inesistente), procedendo verso Mendrisio, Capolago e Bissone, deviando poi verso la famigerata e impegnativa Val Mara che ci riporta in



MUTT MEETING - 25 APRILE 2025

Italia, a Lanzo. A quel punto perché non visitare il famoso Balcone d'Italia, Sighignola?

Detto fatto! Foto di rito con lo sfondo del lago, poi verso Porlezza sul lago di Lugano, passando da San Fedele. Lo scopo è quello di raggiungere un ristorante a Carlazzo, strada impegnativa con diversi tornanti, ma ne vale la pena per il superbo pranzo, gli ineguagliabili pizzoccheri

e, per finire, la famosa "polenta uncia".

Terminato il pranzo si riparte per il rientro, passando da Menaggio e costeggiando tutto il lago di Como pieno di turisti che guardano incuriositi la nostra mini colonna. Giornata splendida per la compagnia e per il clima.

GIORGIO FANFANI



MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE 4 MAGGIO 2025

2 maggio 1945 - 4 maggio 2025: ottantesimo dell'arrivo delle truppe alleate in Busto Arsizio e Valle Olona: per questo nella giornata del 4 maggio 2025 il nostro club ha organizzato, in collaborazione con l'associazione Amici della Valmorea, il primo ritrovo annuale e anche il primo raduno in assoluto di mezzi militari in Valle Olona, in provincia di Varese.

La collaborazione con la sopracitata associazione è nata in modo singolare e a dir poco grottesco: Nel 2024 il CVMS era a Varese-Schiranna per partecipare a una manifestazione alla quale il club era stato invitato; durante la pausa pranzo nei vari discorsi di cose da vedere inerenti alla nostra passione emerse una notizia che descriveva la presenza di un bunker tedesco in Valle Olona; io, che conosco bene la zona esordii dicendo che sapevo bene dove si trovava. A quel punto dopo le opportune spiegazioni stradali il vice presidente Molteni e il consigliere Nanni prendendo la via del ritorno verso casa decisero di fare una variante per passare a vedere il famoso bunker. Giunti in loco a bordo di una

**DOMENICA
4 MAGGIO '25
RUOTE DELLA STORIA
IN VALLE**

SFILATA DI MEZZI MILITARI D'EPOCA

MARNATE	GORLA MINORE	GORLA MAGGIORE	SOLBiate OLONA	OLGiate OLONA
ore 09.30 ritrovo mezzi ed equipaggi P.zza S.Francesco (P.zza mercato)	ore 10.35 P.zza XXV Aprile (firma autobus)	ore 10.40 P.zza della Libertà (passaggio pedonale)	ore 10.43 In via Tobler (pista ciclabile)	ore 10.50 P.zza San Gregorio (fronte al n° 5)

I mezzi verranno esposti dalle ore 12.30 in stazione a Prospiano

ALTRI EVENTI:

- ore 11.00 APERTURA E VISITA DEL BUNKER DI PROSPIANO
Servizio bar presso la vecchia stazione dalle ore 9.00, ristorazione dalle ore 12.00 a cura della Pro Loco Marnate e Amici della Ferrovia Valmorea.
- POMERIGGIO
 - Esposizione stazione di Prospiano
 - * ESIBIZIONE MODELLISTICA DELL'ASSOCIAZIONE RC TANK IR, simulazione battaglia di mezzi corazzati radiocomandati
 - * ESPOSIZIONE MODELLISTICA FERROVIARIA E MEZZI MILITARI a cura dell'Ass. Amici della Ferrovia Valmorea

Organizzato da:

In collaborazione con:

In caso di maltempo la manifestazione verrà posticipata a domenica 18 maggio



MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE 4 MAGGIO 2025

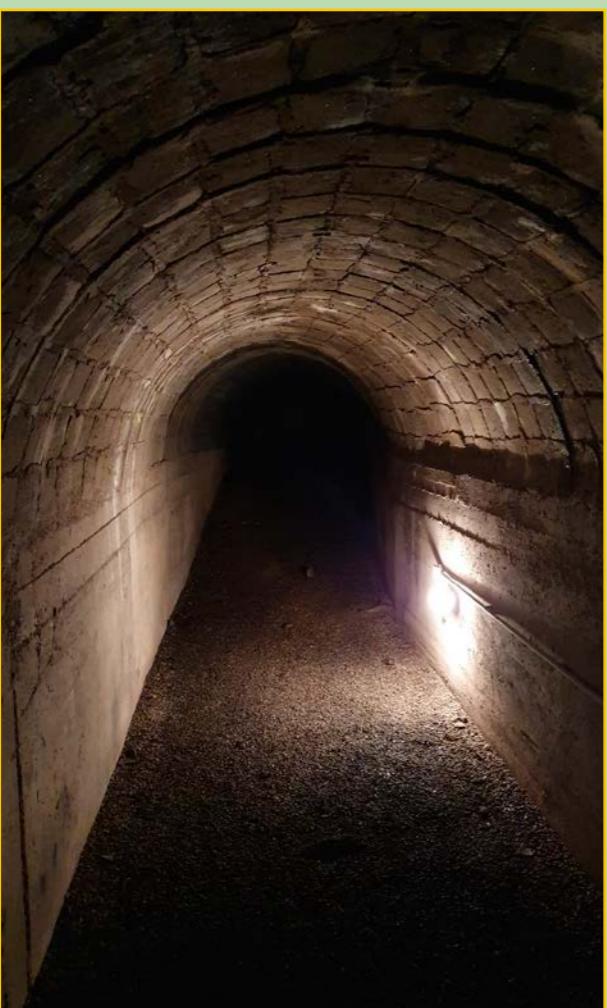


Kübelwagen e di una Jeep furono inseguiti e fermati, non senza fatica, dal vice presidente dell'associazione Amici della Valmorea che ha la sede di fronte all'ingresso del bunker, in una vecchia stazione della ferrovia stessa.

Dopo i soliti convenevoli e presentazioni il consigliere Nanni decise di chiamarmi (ero ancora a Varese), dicendomi con tono preoccupato se potevo raggiungerli perché ero desiderato. Un po' tra lo spaventato e il preoccupato mi affrettai a raggiungerli e una volta arrivato fui accolto con enormi sorrisi che sapevano di presa in giro.

Comunque da questo grottesco e divertente incontro nacque la volontà di collaborare per creare un evento. Ovviamente dopo mesi di incontri non solo tra le due associazioni ma anche con le realtà del territorio, sindaci e assessori comunali, polizie locali, protezione civile e non ultima l'ANPI, siamo arrivati al momento tanto atteso del raduno.

Raduno che si è svolto come segue: ritrovo in piazza mercato a Marnate e da lì partenza per una sfilata particolare attraverso i paesi di Gorla Minore, Gorla Maggiore, discesa in valle e salita a Solbiate Olona



MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE 4 MAGGIO 2025

per poi arrivare ad Olgiate Olona in una grande piazza dove, dopo esserci riordinati, si è ripartiti alla volta della stazione di Prospiano, sede dell'associazione Amici della Valmorea, dove dopo aver parcheggiato i mezzi in modo espositivo si è frutto di un pranzo offerto dalla pro loco di Marnate. Dopo il pranzo e dopo aver ricevuto una santa pioggerellina che ci ha "benedetto", finalmente la visita al famoso bunker tedesco. Costruito tra luglio e settembre del 1944 su ordine del generale Hans Leyers, il bunker in questione doveva servire non da riparo alla guarnigione tedesca/italiana ma bensì come deposito per i barili di fango aurifero estratto dalla miniera di Macugnaga in attesa di essere trasportati a Milano all'apposita azienda che lo avrebbe lavorato e trasformato in lingotti d'oro. Conclusa la visita al bunker e bevuto il bicchiere della staffa il raduno si riteneva concluso e dopo il classico "Rompete le righe" si prendeva la strada del ritorno alle proprie abitazioni.

Durante la sosta per il pranzo e la visita al bunker si è potuto ammirare un'esposizione di foto originali del maggio 1945 che documentavano l'arrivo delle truppe alleate nella zona Busto Arsizio e Valle Olona,



MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE

4 MAGGIO 2025



22

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE

4 MAGGIO 2025

un'esposizione di modelli di carri armati, aerei e veicoli di ogni genere curata dai soci modellisti dell'associazione Amici della Valmorea e, per intrattenere i più piccoli, un tavolone dove potevano disegnare e colorare a piacimento su indicazione di una gentile collaboratrice. Circa 40 i mezzi militari presenti in rappresentanza delle forze dell'Asse e delle forze Alleate della seconda Guerra Mondiale e a seguire una rappresentanza di forze italiane e statunitensi del dopo guerra. Che dire..... una bella giornata passata insieme con i vecchi amici e con quelli nuovi conosciuti in modo grottesco; un bell'evento celebrato da molte testate giornalistiche presenti sul territorio e dai vari sindaci delle cittadine coinvolte nella sfilata, con un'esortazione.....Mi raccomando l'anno prossimo dovete rifarla!

LUIGI CATTANEO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

23

MARNATE - RUOTE DELLA STORIA IN VALLE 4 MAGGIO 2025



24

**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**



NOVEGRO - 75^a MILITALIA - 10/11 MAGGIO 2025

Il consueto appuntamento primaverile con Militalia, evento giunto ormai alla sua edizione numero 75, è stato sabato 10 e domenica 11 maggio 2025, nella sua storica sede milanese del Parco Esposizioni di Novegro. L'evento, dedicato ai collezionisti di articoli, attrezzature e materiali militari, libri, documenti storici e memorabilia delle ultime guerre, ha richiamato come d'abitudine appassionati provenienti da tutta Italia e dall'estero. Tra le ricorrenze celebrate nel corso delle due giornate della manifestazione, in evidenza la mostra tematica dedicata al Corpo Sanitario dell'Esercito Italiano: al centro del Padiglione C'erano esposti documenti, oggetti e uniformi appartenuti a questa specialità, ripercorrendone la lunga storia, che ebbe inizio il 4 giugno 1833 nel Regno di Sardegna con il riordino del Servizio di Sanità Militare dell'Armata Sarda disposto da re Carlo Alberto. La Sanità Militare accompagnò da allora il Regio Esercito in tutte le imprese in cui fu impegnato, ricevendo il labaro di Corpo il 17 ottobre 1920 e tornando, il 4 maggio 1940, alla originaria denominazione di Servizio di Sanità Militare. Un aspetto di grande attualità ha avuto la conferenza "L'Italia e il riarmo europeo", con il Generale di Brigata Francesco Cosimato, presidente del Centro Studi Sinergie, come relatore. Non mancava ovviamente lo spazio per le attività più "leggere", come la rassegna Culter Expo (focalizzata sul mondo della coltellineria), o il Salone Nazionale del Softair, al quale era dedicato un intero padiglione. Ovviamente era presente a questa 75^a edizione anche il nostro club, nello stand del quale era esposto un esemplare perfetto di M151 A2 che richiamava l'attenzione dei numerosi visitatori, attirando anche appassionati e intenditori del nostro settore, compresi i numerosi soci passati in fiera, che non hanno



**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**

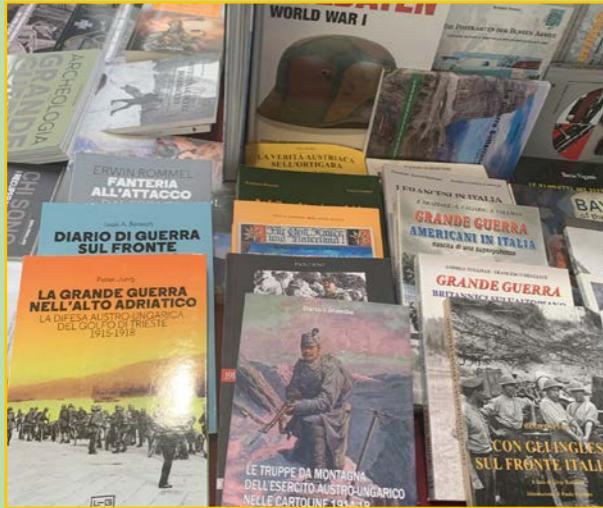
25

NOVEGRO - 75^a MILITALIA - 10/11 MAGGIO 2025

perso l'occasione per scambiare un saluto, due battute o un motto di spirito con i soci "di piantone" allo stand. Da segnalare, infine, la presenza e l'esibizione delle sempre spettacolari fanfare, da quella dei Bersaglieri (in congedo) a quella degli Alpini (Taurinense, in servizio attivo). Per il resto la fiera ha avuto un buon successo, con molti visitatori (sebbene alcuni commercianti lamentassero una certa flessione nelle vendite) e una

sorprendente diminuzione delle code alla biglietteria dovuta al successo della prevendita on-line dei biglietti. L'appuntamento dunque è per la prossima edizione, la numero 76, in calendario per i giorni 1 e 2 novembre 2025.

ROBERTO BRUCIAMONTI



OLEGGIO - FANFARE IN FESTA - 17 MAGGIO 2025

Diverso tempo fa il Club era stato contattato dal gruppo Alpini di Oleggio che stavano organizzando una festa e ci chiedevano molto cortesemente se avessimo potuto presenziare con un po' di nostri mezzi. Il club è sempre attento e felice di collaborare a questi eventi, anche se la data indicata cadeva in coincidenza con quella di un altro raduno. Per non dover dire di no, i responsabili club per i raduni si attivavano in modo da essere presenti a tutti e due gli eventi.

Giunto il giorno stabilito, mentre buona parte dei soci prendeva la strada per Verona, un gruppetto di 4 jeep e una gloriosa moto Guzzi GT17 prendeva la strada per quel di Oleggio. Arrivati sulla piazza principale abbiamo trovato ad aspettarci il presidente del gruppo Alpini e, gradita sorpresa, un FIAT 18BL appartenente alla collezione Marazzato.

Disposti i mezzi in modo che il curioso pubblico potesse vederli e fare le foto di rito con bambini e ragazzi entusiasti, siamo rimasti sulla piazza a disposizione per soddisfare le curiosità dei cittadini presenti. Come al solito nei vari commenti delle pubblico non sono mancate affermazioni che, a noi proprietari dei mezzi e quindi consapevoli della storia e della meccanica, ci hanno fatto sbelliccare dalle risate.

Tutto sommato un pomeriggio divertente passato come al solito in compagnia di buoni amici. Arrivata la sera e quindi ora di cena lasciamo la piazza e ci rechiamo in una bella villa con parco dove era stata allestita la mensa per il rancio serale che, come sempre quando la cucina è del gruppo Alpini, è stato veramente ottimo. Bevuto il caffè, e anche l'ammazza caffè, alle ore 21,00 era in programma l'esibizione di diverse fanfare dei Bersaglieri e degli Alpini nonché

**Sabato
17 maggio
2025**

Fanfare in Festa

Piazza Martiri, dalle ore 16.00

MEZZI STORICI DELLA PRIMA E SECONDA GUERRA MONDIALE
Con persoro "realità virtuale"
A cura della Fondazione Marazzato e Club Veicoli Militari Storici

**Piazza Martiri
ore 21.00**

CONCERTO E CAROSELLI DELLE FANFARE
Fanfara dei Bersaglieri di Magenta
Fanfara degli Alpini Valle Elvo
ANA Pipe Band
Banda Filarmonica di Oleggio



OLEGGIO - FANFARE IN FESTA - 17 MAGGIO 2025

della banda Filarmonica di Oleggio, ma per noi era ringraziamenti reciproci con l'organizzazione e via l'ora del ritorno verso le proprie abitazioni. verso casa.

Dispiaciuti di non riuscire a rimanere, saluti e

ANNALISA CATTANEO



28

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



VERONA - MILITARY TOUR 25 - 17/18 MAGGIO 2025

L'associazione culturale Vivere la Storia nei giorni 17 e 18 maggio 2025 ha organizzato il Verona Military Tour 25, raduno di auto militari e storiche a cui ho partecipato per il secondo anno consecutivo.

All'evento erano presenti circa 24 mezzi di diverse tipi: Willys, Kübelwagen, Dodge e, unico rappresentante per le moto, un sidecar BMW R75, oltre ad alcuni mezzi italiani.

La giornata del sabato è stata caratterizzata da un percorso di circa 120 chilometri sul lago di Garda, con partenza dal forte Lugagnano fino ad arrivare a Gardone con visita al Vittoriale degli Italiani, un complesso di edifici, piazze, giardini, corsi d'acqua e un grande teatro all'aperto eretto nel 1921 da Gabriele d'Annunzio a memoria della sua inimitabile vita e delle imprese degli Italiani durante la prima Guerra Mondiale.

All'interno del Vittoriale si può trovare il MAS96

**L'ASSOCIAZIONE CULTURALE
VIVERE LA STORIA**
Organizza il
VERONA MILITARY TOUR 25
17 e 18 maggio 2025



Per informazioni contattare:

militarytour@viverelastoria.it

375 6299472 / 348 4756011

www.viverelastoria.it

Vivere la Storia Associazione Culturale

[@viverelastoria](https://www.instagram.com/@viverelastoria)

CON IL PATROCINIO DI



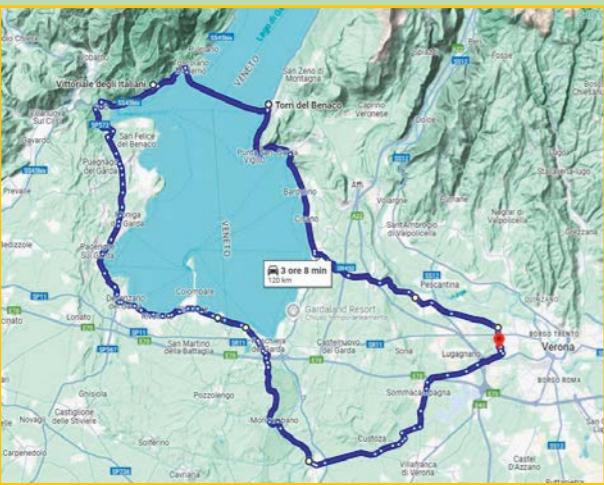
Maggiori informazioni sul
programma su Facebook, Instagram
e sul sito di Vivere la Storia



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

29

VERONA - MILITARY TOUR 25 - 17/18 MAGGIO 2025



(Motoscafo d'Assalto Silurante anche conosciuto come Motoscafo AntiSommergibile) a bordo del quale d'Annunzio prese parte nel 1918 alla famosa "beffa di Buccari". Oltre al MAS si trova la prua della Regia Nave Puglia (classe Ariete Torpediniere) rimontata e collocata su un promontorio della tenuta. Sicuramente uno dei luoghi più unici e straordinari del Vittoriale, testimonianza del genio e dell'originalità del poeta. Una nave incastonata nella collina all'interno del parco che ospita la dimora che guarda verso il lago. La nave



VERONA - MILITARY TOUR 25 - 17/18 MAGGIO 2025

fu donata a Gabriele d'Annunzio dalla Regia Marina nel 1923.

Un immenso reliquiario civile con la grande polena in bronzo raffigurante la Vittoria, opera dello scultore Renato Brozzi. Alla nave si accede attraverso un percorso particolarmente suggestivo che permette di apprezzare il parco del Vittoriale, sospesi tra storia e mito e pronti a salpare verso l'orizzonte. Si ha davvero la sensazione di trovarsi in un luogo inimitabile. D'Annunzio morì il 1° marzo 1938 e venne sepolto nel mausoleo costruito nella tenuta del Vittoriale.

Dal Vittoriale ci siamo poi trasferiti a Toscolano Maderno, altra località sulle rive del lago di Garda, per il pranzo per poi traghettare e fare gli ultimi chilometri dall'altra parte del lago fermandoci per una breve sosta a Garda. Rientro al forte verso le 18.30 per poi ritrovare tutto il gruppo alle 20.00 per la cena di gala; in questa occasione il presidente dell'Associazione ha ringraziato tutti i partecipanti e premiato il rappresentante che arrivava da più lontano e il gruppo più numeroso (il nostro CVMS - ndr).

Nella giornata di domenica con un piccolo gruppo di partecipanti abbiamo fatto visita al Museo Nicolis a Villafranca di Verona. Un museo di automobili ma non solo, infatti al suo interno si possono trovare oltre a tantissime auto, moto, biciclette, oggettistica, macchine per scrivere, macchine fotografiche, oggettistica, strumenti musicali e molto altro. Il consiglio è, se vi trovate a passare da quelle parti, di non perdere l'occasione di farci una visita.

La giornata è poi proseguita al Forte Lugagnano, dove si è svolto il pranzo e dove abbiamo potuto stare in compagnia ancora fino al tardo pomeriggio.



VERONA - MILITARY TOUR 25 - 17/18 MAGGIO 2025

Il Forte in questa occasione è stato aperto al pubblico per una visita allo stesso e per vedere esposti i veicoli militari partecipanti al raduno. Oltre alla visita interna c'era anche la possibilità di un percorso fuoristrada ad anello nell'area del Forte. Un'altra bella esperienza che

va ad arricchire il mio bagaglio culturale.

SONIA SERIZZI



VERONA - MILITARY TOUR 25 - 17/18 MAGGIO 2025



AUTO UNION - DKW F91 MUNGA



La 4x4 tedesca è molto agile su ogni tracciato grazie alla sua trazione integrale permanente.



Il telaio della Munga nasce per sopportare i peggiori strapazzi senza subire danni.

La Auto Union-DKW Munga è, tra le fuoristrada classiche, una di quelle più accessibili, ma questo non basta a rendere il modello popolare tra gli appassionati.

Tra le 4x4 leggere progettate dopo la seconda Guerra Mondiale, la Auto Union-DKW Munga è una di quelle meno conosciute e meno apprezzate dal grande pubblico. Stranamente, visto che si tratta di una vettura tecnicamente avanzata, particolarmente originale e con un marchio di prestigio: i quattro anelli che porta sul cofano sono quelli dell'Audi e la sua trasmissione, con trazione integrale sempre in presa senza ripartitore centrale, è quella che ha ispirato la plurivittoriosa "quattro" che ha permesso alla squadra corse della Casa di Ingolstadt di aggiudicarsi innumerevoli successi in competizioni di ogni tipo, dal Mondiale Rally alla 24 ore di Le Mans. A questo bisogna aggiungere che la Munga, rispetto alle fuoristrada militari sue coeve (ma anche

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA

rispetto a molte delle generazioni successive) risulta più comoda, relativamente silenziosa e dotata di un abitacolo confortevole, grazie all'efficace capote (il riferimento è a quella originale, in tela multistrato), al potente riscaldamento e alle sospensioni a quattro ruote indipendenti. Croce e delizia degli appassionati del modello, il motore a due tempi e tre cilindri che costituisce l'anima di questa 4x4. Un motore progettato nel 1939 e destinato alla berlina F9 a trazione anteriore, il cui lancio era previsto per il 1940 ma che, prima a causa della II Guerra Mondiale, quindi per via delle conseguenze di quest'ultima sull'economia della Germania, fu commercializzata soltanto nel settembre del 1953 come Auto Union-DKW F91 e lanciata in occasione del Salone IAA di Francoforte come F91 SonderKlasse 3=6, cioè F91 Classe Speciale 3=6, con quest'ultima dicitura che sottolineava come il tre cilindri a due tempi offrisse la stessa fluidità di funzionamento di un quattro tempi a sei cilindri. Nel settembre del 1953 faceva le sue prime uscite anche il prototipo di un veicolo fuoristrada leggero dotato dello stesso motore, che l'ufficio progetti di Ingolstadt (Auto Union GmbH - Werk DKW) aveva messo allo studio nel corso del 1952 in seguito a velate richieste inoltrate dall'ufficio del Segretario di Stato Theodor Blank. Alla Germania non era ancora stato concesso di aderire alla NATO (istituita nel 1949 da 12 Paesi fondatori, tra i quali l'Italia), ma la crescente aggressività della politica estera sovietica lasciava presagire che presto ai Tedeschi sarebbe stato chiesto di riarmarsi per difendere la libertà appena riconquistata. Così alla Auto Union DKW e alla Goliath era stato assegnato l'incarico di studiare un veicolo a quattro ruote motrici con 250 kg di portata, in sostanza



La Munga è stato l'ultimo veicolo a sfoggiare i quattro anelli associati al nome Auto Union.



L'ampia calandra assicurava il flusso d'aria necessario a raffreddare il motore a due tempi.



L'Auto Union-DKW 1000 (qui accompagnata da una giovanissima e radiosa Romy Schneider) utilizzava lo stesso motore della Munga e aveva anch'essa una calandra sovradimensionata rispetto alla cilindrata.

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA



Il tre cilindri a due tempi DKW è compattissimo, quasi invisibile sotto ai diversi accessori.



Le Munga dell'esercito tedesco erano equipaggiate di un miscelatore manuale nel serbatoio.

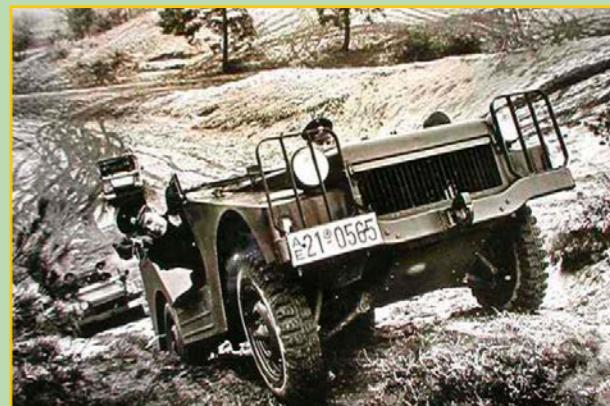


Porsche 597 era un capolavoro, ma costosa e complicata da realizzare in quantità in tempi brevi.

una jeep tedesca, A DKW e Goliath si aggiunse in seguito Porsche, dopo che Volkswagen aveva opposto un fermo diniego a prendere in considerazione la richiesta ministeriale. Le prime fasi dello sviluppo della nuova fuoristrada furono interamente a carico di Auto Union-DKW, che nel corso della seconda Guerra Mondiale aveva prodotto diversi veicoli fuoristrada, mentre tanto i prototipi Goliath (Casa appartenente al Gruppo Borgward con grande esperienza nella produzione di veicoli commerciali e specializzata in motocarri) quanto quelli Porsche arrivarono soltanto in un secondo momento. I primi test comparativi videro il prototipo DKW F91/4 (F91/quattro ruote motrici) opposto a una Land Rover prodotta su licenza dalla Tempo di Amburgo (altra società tedesca specializzata in veicoli da trasporto, anch'essa famosa per i suoi motocarri) e a una Jeep CJ-3A rimotorizzata con un Diesel Deutz. Le prove iniziali, alle quali partecipò anche un sidecar Zündapp KS 601, vennero svolte da personale della Guardia di Frontieria (BGS - BundesGrenSchutz), mentre i primi test comparativi tra i veicoli di preserie dei tre modelli destinati all'esercito federale risalgono all'estate del 1954. Lo svolgimento di queste ultime prove causò polemiche che si trascinarono anche in tribunale nella seconda metà degli anni Cinquanta. Nell'occasione, a parte l'insuccesso del prototipo Goliath Typ 31, dotato di un moderno motore bicilindrico a due tempi di 900 cc alimentato ad iniezione pneumatica ma afflitto da una serie di problemi che riguardarono motopropulsore, organi di sterzo, trasmissione e impianto di scarico, Auto Union e Porsche si sfidarono senza esclusione di colpi: i 5.000 esemplari del previsto ordine iniziale rappresentavano per entrambe le Case una sostanziale

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA

garanzia di sopravvivenza, pertanto quando uno dei semiassi DKW cedette di schianto a causa della mancanza di una coppia di ritegno del giunto, Auto Union adombrò l'ipotesi di un sabotaggio, ipotesi che Porsche tirò a sua volta in ballo quando uno dei suoi veicoli, uscendo da un guado, distrusse il motore per aver aspirato acqua a causa di un'errata installazione del filtro dell'aria. La prima tornata di prove si concluse a Lubecca nel luglio 1955. Porsche e DKW si divisero equamente le preferenze dei collaudatori tedeschi, con la prima meno assetata di carburante e più veloce e più stabile su strada e la seconda più efficace in fuoristrada. Le prove definitive, stando alla documentazione ufficiale, ebbero inizio nel 1956, un anno storico poiché il 2 gennaio 1956 i primi coscritti entrarono in forza dalla neonata Bundeswehr, il ricostituito esercito della Repubblica Federale di Germania. Auto Union-DKW, già nel dicembre 1955, aveva consegnato 11 esemplari della nuova F91/4 al reggimento di formazione di Andernach incaricato dei test finali. I primi 5 degli 11 veicoli Porsche sarebbero stati consegnati il 5 gennaio 1956, mentre i 6 successivi, unitamente ai 12 veicoli Goliath (questi ultimi estesamente riprogettati, ribattezzati Typ 34 e con motore boxer a quattro tempi) sarebbero arrivati il 6 febbraio 1956. Nella seconda metà del febbraio 1956 fu pubblicato il rapporto finale delle prove di Andernach. Nel frattempo erano diventati disponibili anche i giudizi stilati dai tecnici del British Army of Rhine, dall'US Army e delle Forces Françaises en Allemagne: Goliath veniva unanimemente giudicata inadeguata al servizio a causa di una serie di nuovi guasti, tuttavia anche Porsche e DKW erano ben lontane dall'ottenere pieni voti nelle valutazioni degli organi tecnici delle potenze Alleate. Il



Le Goliath Typ 31 e Typ 34 (nella foto) accusarono problemi di affidabilità durante le prove.



La Munga 6 aveva la stessa carrozzeria della Munga 4 con leggere modifiche nell'organizzazione.



Per trasformare in camionetta l'originaria carrozzeria torpedo erano montate apposite sezioni.

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA



La capote a mantice si ripiega velocemente, le porte si ripongono piegate dietro alla fiancata.



Sulla Munga 8, come sulla 6, il serbatoio era montato al centro, dietro ai sedili anteriori.



Porsche 597 era un capolavoro ma costosa e complicata da realizzare in quantità in tempi brevi anche commesse ancor più massicce, al contrario

giudizio del British Army of Rhine sui modelli Porsche 597 era particolarmente severo, concludendo che «a causa delle caratteristiche del motore, il veicolo è completamente inadatto per scopi militari». Più cauti gli Americani, non solo più possibilisti sui motori di Porsche e DKW ma anche favorevolmente impressionati dalle caratteristiche dinamiche conferite ai prototipi dalle sospensioni a ruote indipendenti. Perentorio, infine, il giudizio dell'Armée Francese sulla Munga, in quanto «i motori degli esemplari in prova non hanno percorso che all'incirca 2.500 chilometri ciascuno prima di accusare guasti irreparabili», un fatto quest'ultimo causato dall'olio detergente per armi utilizzato dai Francesi per preparare la miscela al posto del prescritto lubrificante per motori. Ben diversi i risultati delle prove effettuate dalle neonate forze armate tedesche: le 11 DKW avevano percorso in media 11.279 chilometri ciascuna, 1.435 dei quali in fuoristrada impegnativo, senza accusare guasti significativi e facendo registrare consumi (di miscela olio/benzina al 2,5%) mediamente compresi tra i 14,7 e 15,1 litri ogni 100 chilometri. Oltre all'efficienza, alla facilità di avviamento senza aiuti esterni con temperature fino a -40°C e al fatto che il motore (con sole sette parti in movimento) potesse essere sostituito sul campo in meno di un'ora, altri fattori giocavano a favore della fuoristrada DKW: innanzitutto il prezzo, 8.340 Marchi per esemplare, inferiore a quello di una Goliath Typ 34 (circa 11.000 marchi) e circa la metà di quello di una Porsche 597 (superiore ai 16.000 Marchi), oltre al fatto che Auto Union-DKW disponeva di uno stabilimento in grado di far fronte immediatamente al primo ordine di 5.000 esemplari, con possibilità di soddisfare in tempi brevi anche commesse ancor più massicce, al contrario

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA



Per la Munga era disponibile anche un rimorchietto, sebbene realizzato in pochissimi esemplari.



I comandi elettrici sono standardizzati come su tutti i veicoli in servizio nella Bundeswehr.



Ridotta la strumentazione: termometro dell'acqua, tachimetro e indicatore livello carburante.

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA



La croce sul differenziale posteriore, illuminata, serviva per la marcia notturna in colonna.



Il motore a due tempi e le ridotte "lunghe" richiedono una guida off-road molto dinamica.



La Munga è stata prodotta e commercializzata anche in Brasile dalla Vemag come DKW Candango.

multiuso con trazione integrale). Le Munga in Germania andarono a equipaggiare tutti i Corpi Armati dello Stato, oltre alla Protezione Civile e a molti enti statali, paramilitari e non, che necessitavano di veicoli leggeri fuoristrada. Venne anche esportata, conoscendo un certo successo in Olanda e persino in Sudamerica, dove era realizzata dalla Vemag, filiale brasiliiana della Casa, che la produceva su licenza e la commercializzava come Candango. Qualche esemplare trovò compratori addirittura negli Stati Uniti, dove era proposta come DKW Bronco e dove il suo motorino a due tempi di 980 cc suscitavailarità tra gli appassionati locali, abituati a ben altre cilindrate... La Munga fu l'ultimo modello di produzione a portare il marchio Auto Union-DKW: l'esemplare finale, una F91/8 - 1000 lasciò le catene di montaggio di Ingolstadt nel dicembre 1968, ultimo di 46.750 unità prodotte. Il brand DKW, insieme ai marchi Audi e Wanderer di Auto Union, era stato comprato nel 1964 da Volkswagen dalla precedente proprietaria Daimler-Benz (ovvero Mercedes), che li aveva acquisiti nel 1958: la Casa di Wolfsburg era alla ricerca di strutture produttive e manodopera qualificata per far fronte alla fortissima richiesta mondiale per il suo Maggiolino e, dopo l'acquisto, decise di sostituire il motore a due tempi con un innovativo quattro tempi, commercializzando l'intera produzione Auto Union con il marchio Audi poiché il marchio DKW era ritenuto sinonimo, nel mondo intero, di motori a due tempi, un tipo di motore all'epoca sempre meno apprezzato in campo automobilistico. Su richiesta dell'Esercito Federale, Volkswagen AG aveva persino valutato di equipaggiare le Munga della produzione finale con il nuovo motore Audi a quattro tempi di 1,5 litri (il cui

AUTO UNION - DKW F91 MUNGA

progetto era opera di Mercedes) della Audi F-103/60, soluzione che avrebbe fatto aumentare il prezzo di 3.000 Marchi per esemplare, proposta non accettata dai militari tedeschi che all'epoca ancora prevedevano di sostituire tutte le 4x4 leggere in servizio con l'eccellente Fiat-Man-Saviem VCL 0,5 t. Giubilato il VCL, la proposta

VW si sarebbe infine concretizzata nella VW Typ 183 Iltis. Ma questa è un'altra storia...

MAURIZIO DE CARLI
FOTO NIVOLA FOTO



Capo Teulada, anni Sessanta: DKW Munga tedesche, Fiat Campagnola italiane e Mutt americane.



Anche gli eserciti d'occupazione britannico e francese ebbero in dotazione le 4x4 Auto Union.



In Italia, una volta congedate, arrivarono molte Munga: queste erano a Siena, da Alceste Bronzi.

M-2 HB, 100 ANNI IN PRIMA LINEA



Multitasking per progetto, la M2 poteva avere raffreddamento ad acqua e caricatore "tombstone".



Le dimensioni delle munizioni sono apprezzabili in questa immagine dei primi anni Quaranta.

Progettata a partire nel 1917 da John Moses Browning, la M2 entrò in servizio nel 1921, venne perfezionata nel 1933 ed è tutt'ora in dotazione alle Forze Armate americane.

La mitragliatrice pesante Browning M2, chiamata affettuosamente Ma Deuce (Mamma Due) dai militari statunitensi da oltre un secolo, è stata progettata dal geniale John Moses Browning sul finire della prima Guerra Mondiale. La mitragliatrice è stata una delle novità caratterizzanti di quel conflitto, al pari del carro armato, dell'aeroplano e dei gas da guerra, e il progetto della M2 deriva dalla richiesta fatta all'Army Ordnance Department dell'U.S. Army dal generale John J. Pershing, Comandante in Capo della American Expeditionary Force. Pershing chiedeva un'arma automatica avente una cadenza di tiro superiore ai 500 colpi al minuto e capace di sparare una munizione con un proiettile del calibro di almeno mezzo pollice (0.50 inch - 12,7

M-2 HB, 100 ANNI IN PRIMA LINEA

mm) in grado di raggiungere una velocità alla volata pari o superiore ai 2.700 piedi al secondo (820 m/s). Browning iniziò il progetto prendendo come base la sua mitragliatrice M1917 in calibro 30.06 e sviluppò una nuova arma in grado di utilizzare la cartuccia in calibro .50" che la Winchester stava studiando appositamente. Le prime prove, iniziate il 15 October 1918, non diedero i risultati sperati, insuccesso attribuito in massima parte a problemi legati al munitionamento, pertanto Winchester dovette migliorare la cartuccia fino ad ottenere le prestazioni richieste, mentre Browning, affiancato dal valido Fred T. Moore, modificò l'arma per adattarla alla riprogettata .50 BMG (12,7x99mm): il risultato fu la mitragliatrice Browning .50 M1921 raffreddata ad acqua, ordinate in quantitativi limitati dall'U.S. Army e proposta anche nella variante HB (Heavy Barrel - Canna Pesante), con raffreddamento ad aria per l'impiego su veicoli blindati ed, eventualmente, su aeromobili. Alla morte di John Browning, nel 1926, lo sviluppo dell'arma non era ancora completo: tra il 1927 e il 1932 il progettista S. H. Green fu incaricato di perfezionare il disegno dell'arma per soddisfare le esigenze emerse dall'uso sul campo. Il risultato fu un castello completamente nuovo capace di accettare canne, sistemi di alimentazione, dispositivi di scatto e manicotti differenti, grazie al quale l'arma poteva essere configurata in sette diverse varianti. Dopo la realizzazione di una serie di prototipi da parte della Colt (comprese le versioni M1921A1 ed M1921E2), la Casa di Hartford (Connecticut) mise in produzione la nuova arma, denominata M2, nel 1933. La M2 poteva essere raffreddata ad acqua o ad aria: nel primo caso l'arma "nuda" pesava 55 kg (121 libbre), mentre la versione con canna HB (Heavy Barrel) raffreddata ad aria, pesava



La versione controcarro del Dodge WC, qui equipaggiata con una M2 HB in funzione antiaerea.



La Maxson M-45 era dotata di quattro M2. Il movimento, elettrico, dipendeva da un generatore.

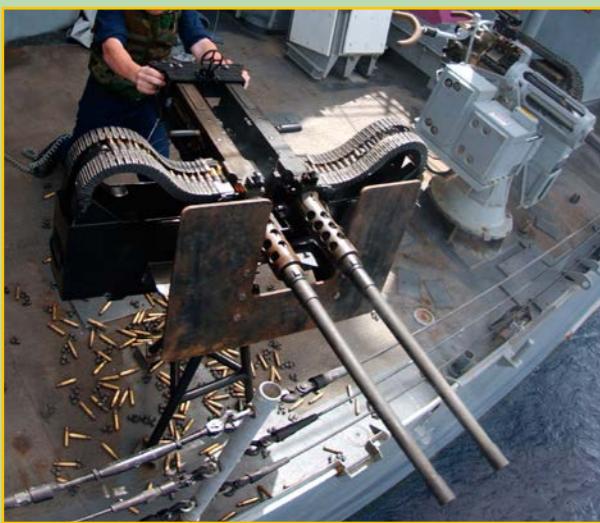


L'armamento in caccia del B-25 G Mitchell constava di un cannone M4 da 75 mm e di 4 M2 .50.

M-2 HB, 100 ANNI IN PRIMA LINEA



L'arma pesa 38,14 kg (58 con treppiede). Il costo unitario attuale è di circa 15.000 dollari.



Bene evidente la possibilità di alimentazione sia dal lato destro sia da quello sinistro.



La M2 HB è ancora estremamente attuale, ed è tuttora in dotazione alle unità speciali degli USA.

38 kg (84 libbre). Venne sviluppata anche una versione con canna leggera, caratterizzata dal prefisso AN/M2 (Army Navy - Esercito Marina) e destinata all'impiego aeronautico: sparando ad otturatore chiuso, la M2 era ideale per la sincronizzazione con l'elica, inoltre la canna leggera era adeguatamente raffreddata grazie alla velocità del velivolo. Tecnicamente, la M2 funziona a corto rinculo e spara con otturatore chiuso. A seconda degli accessori, la cadenza di tiro può variare da 450 a 1.200 colpi al minuto, ma l'arma può anche essere utilizzata a colpo singolo o con raffiche controllate di 5 o 7 colpi. Se montata a terra sul suo treppiede M3 (del peso di 20 kg), la portata efficace è indicata in 2.000 metri. Il castello ideato da Green permetteva di spostare velocemente l'entrata del nastro d'alimentazione dalla destra alla sinistra dell'arma (un operatore addestrato poteva effettuare l'operazione in circa 2 minuti). Rustica, precisa, solida e molto affidabile, l'arma richiede attenzione solo in occasione della sostituzione della canna, operazione piuttosto lenta e complessa, che necessita anche di una taratura finale da realizzare per mezzo di un apposito calibro. Questa operazione, in caso di ritmi di fuoco sostenuti, è consigliata ogni 1.000 colpi, ovvero ogni 10 cassette di munizioni sparate. Allo scoppio della seconda Guerra Mondiale, le Forze Armate americane erano equipaggiate con le diverse varianti della M2 in differenti ruoli: in installazioni fisse come armamento di aerei, come armi contraeree su aeromobili, navi e imbarcazioni, come armi della fanteria o come armamento veicolare multiruolo (per la difesa da aerei, automezzi e fanteria). La M2 poteva essere anche fornita su affusti contraerei a due o quattro armi per impieghi particolari, che spaziavano dalla difesa

M-2 HB, 100 ANNI IN PRIMA LINEA

delle navi a quella delle colonne corazzate. Verso la fine del conflitto alcuni aerei da attacco al suolo (come per esempio i B-25J Mitchell) potevano avere fino a 14 mitragliatrici M2 montate in caccia (su alcune versioni dell'A-26 Marauder il numero di M2 poteva arrivare a 18, anche se non tutte in caccia). La M2 si dimostrò particolarmente efficace in combattimento: i suoi proiettili AP (Armour Piercing - Perforanti) potevano distruggere il monoblocco di un aeromobile o perforare i serbatoi del carburante, inoltre potevano penetrare con facilità le piastre frontali e laterali dei semicingolati blindati tedeschi, riuscendo spesso anche a perforare nei combattimenti a breve distanza le corazze laterali dei Pz III e IV. Nella campagna sul territorio europeo la M2 venne usata estesamente, anche nel contrasto della fanteria (i GI la chiamavano anche "meat grinder", tritacarne, o "Krautmower", falciacrauti), impiego che più raramente venne fatto nel Pacifico, tanto per questioni di peso dell'arma e delle relative munizioni, impegnative da trasportare nella jungla, quanto per il fatto che la portata e la devastante efficacia dei proiettili non potevano essere sfruttate appieno alle limitate distanze d'ingaggio tipiche degli scontri di quel teatro operativo. Al termine della seconda Guerra Mondiale, Ma Deuce rimase in servizio nelle Forze Armate degli Alleati, andando presto ad equipaggiare tutti gli eserciti dei Paesi aderenti alla NATO e quelli delle Nazioni amiche degli USA. Gli Americani la utilizzarono in Corea e Vietnam e, più tardi, nelle operazioni a Grenada, in Iraq e nel teatro operativo afgano. La M2 HB, con poche modifiche, è tutt'ora in servizio nelle forze armate U.S.A. e in quelle di mezzo mondo... Essere ancora sulla linea del fronte dopo oltre un secolo di onorata carriera è un record che



Potente, efficace e preciso, il calibro .50 BMG è un punto di riferimento nel panorama armiero.



Ben evidenti in questa inquadratura la doppia impugnatura (in legno) e la "farfalla" di tiro.



A partire dalla seconda Guerra Mondiale la M2 HB è l'arma d'elezione per veicoli a motore.

M-2 HB, 100 ANNI IN PRIMA LINEA



La cadenza di tiro della M2 HB varia dai 485 ai 635 colpi al minuto, a seconda delle munizioni.



Le munizioni per l'uso di fanteria vengono distribuite in cassette metalliche da 105 colpi.



L'arma è molto precisa, tanto che si vede anche associata a ottiche di mira montate su slitte.

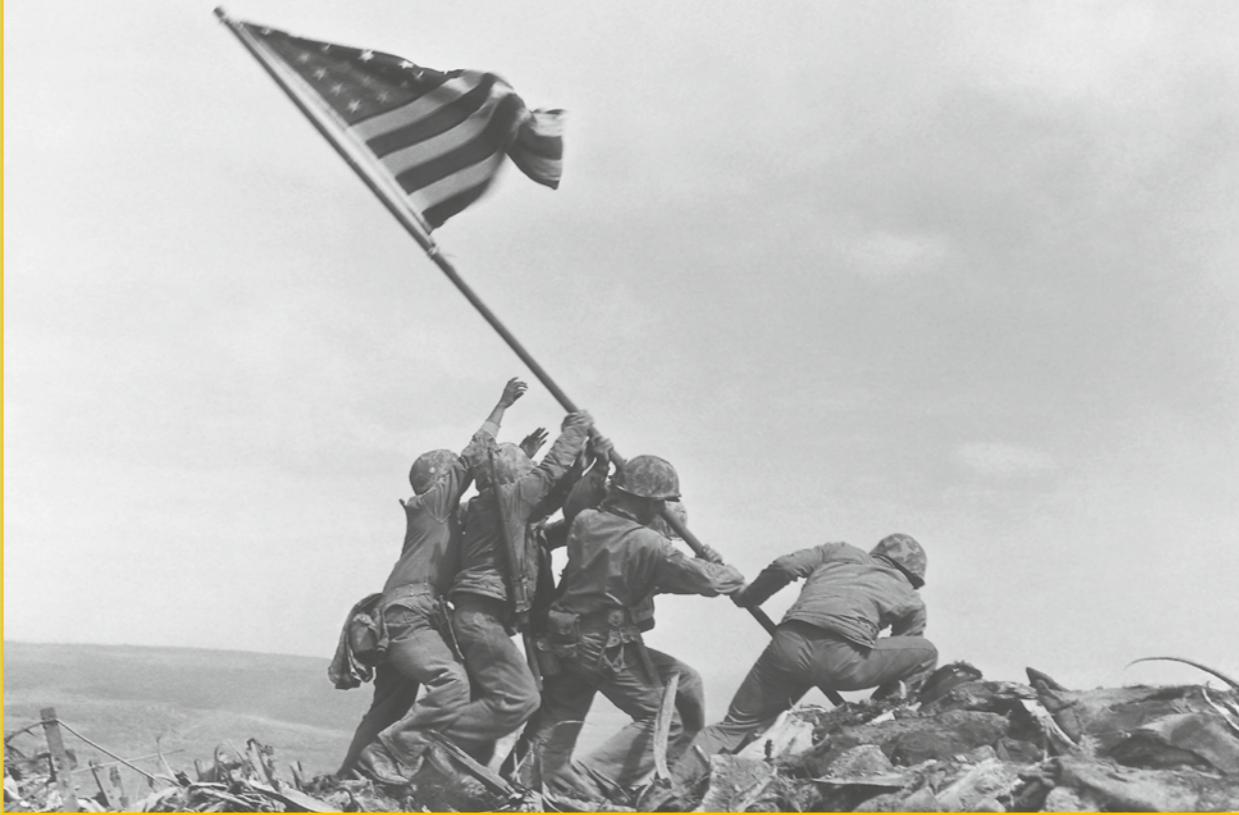
pochissime armi possono vantare. Ovviamente l'arma statunitense è stata molto imitata nel corso della sua lunga carriera e, tra le copie, pare opportuno citare la Breda/SAFAT 12,7 mm (calibro 12,7x81 mm), arma adottata nel 1935 e diffusissima sui caccia e bombardieri italiani durante la seconda Guerra Mondiale. Nata come Breda/Browning, l'arma surclassò la FIAT/SAFAT al concorso ministeriale per l'adozione da parte della Regia Aeronautica, vincendo sia le prove sul campo sia la successiva vertenza in tribunale: la FIAT/SAFAT, sconfitta anche in questo settore, dovette addirittura pagare le spese processuali, ciò che indusse la Casa torinese ad abbandonare temporaneamente il settore delle armi leggere, cedendo la SAFAT (Società Anonima Fabbrica Armi Torino) alla Ernesto Breda Costruzioni Meccaniche, che divenne in tal modo la più importante azienda del settore in Italia.

DANIELE CEREDA



La Breda realizzò per le Forze Armate italiane una variante della M2, in calibro 12,7x81 (la M2 è 12,7x99).

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945



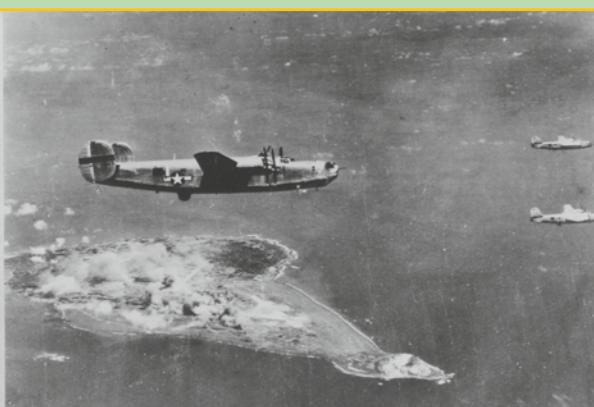
Alzabandiera a Iwo Jima: scattata il 23 febbraio 1945 sulla vetta del monte Suribachi, questa immagine occupa un posto importante nel cuore degli Americani.

La battaglia per Iwo Jima fece parte della fase conclusiva della campagna americana nel Pacifico e venne combattuta tra il 19 febbraio e il 26 marzo 1945. I Giapponesi disponevano su Iwo Jima di due piste d'atterraggio, con una terza pista in fase di allestimento, di una stazione meteorologica e di una stazione d'avvistamento radar in grado di preavvisare con un paio d'ore d'anticipo la difesa aerea della Madrepatria dell'arrivo delle formazioni di bombardieri americani basate alle Marianne. L'organizzazione a difesa di Iwo Jima, iniziata già nel febbraio 1944, aveva subito una forte accelerazione prima della fine dell'estate 1944,



La minuscola isola di Iwo Jima (8 chilometri di lunghezza e 4 di larghezza), nel Pacifico Occidentale, alla fine del 1944 disponeva di due aeroporti, più uno in costruzione.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945



I bombardamenti aerei dell'isola erano iniziati nell'agosto 1944 e si erano gradualmente intensificati fino a raggiungere, dal 31 gennaio 1945, le 32 sortite quotidiane.



La strategia difensiva giapponese non intendeva evitare la conquista dell'isola da parte americana, ma renderla il più costosa possibile in fatto di uomini e materiali.



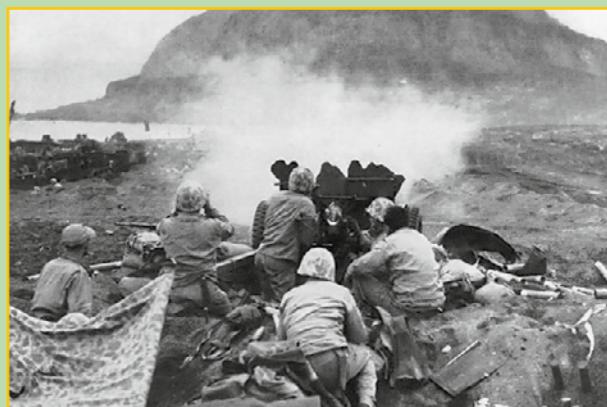
Nelle fasi iniziali dell'assalto anfibio la reazione nipponica fu volutamente blanda, per diventare rabbiosa una volta che la spiaggia dello sbarco divenne congestionata.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945

bonificate dalle mine da squadre di demolizione subacquee. Alle 02:00 del 19 febbraio, il giorno d'inizio delle operazioni, le corazzate North Carolina e Washington e gli incrociatori leggeri Birmingham e Biloxi aprirono il fuoco sulla zona di Iwo Jima dove era previsto lo sbarco, preludio all'inizio della fase anfibia dell'assalto, cui erano state destinate oltre ottocento navi di tutti i tipi. Il piano operativo prevedeva che i Marines prendessero terra sulla spiaggia lunga circa 3 chilometri che si estende tra il monte Suribachi a Sud e l'East Boat Basin a Est, con una prima ondata di "assaggio" composta da 68 anfibi LVT che, raggiunta la spiaggia, sarebbe stata seguita se le condizioni l'avessero permesso da una seconda ondata di 83 mezzi, quindi da una terza, una quarta e una quinta ondata articolate su un numero variabile di LVT in base alla situazione tattica. Le versioni LVT-A (ovvero quelle dotate della torretta del semovente M8 con relativo obice da 75 mm), sarebbero avanzate verso l'interno, appoggiando la progressione dei Marines fino a raggiungere la prima cresta oltre il livello dell'alta marea, protetti dalla quale avrebbero utilizzato i loro cannoni e le mitragliatrici di bordo per sopprimere il fuoco difensivo giapponese e permettere alle truppe della sesta ondata e di quelle seguenti di approdare utilizzando le navi da sbarco LCM (Landing Craft Mechanized) e LCVP (Landing Craft, Vehicle, Personnel). Consolidata la conquista della spiaggia, il 28º Reggimento dei Marines si sarebbe diretto a sinistra verso il Suribachi, raggiungendo poi la costa occidentale dell'isola; alla sua destra il 27º Reggimento avrebbe attraversato Iwo Jima muovendo quindi verso Nord, affiancato a sua volta sulla destra dal 23º Reggimento che, dopo aver preso possesso dell'aeroporto n. 1, avrebbe proseguito verso



La fine sabbia vulcanica delle spiagge e la pendenza accentuata della costa rappresentarono inizialmente per i Marines ostacoli più insidiosi delle mine nipponiche.



I cannoni controcarro M3 da 37 mm, obsoleti in Europa, si dimostrarono efficaci nella campagna del Pacifico. Eccone uno in azione contro le fortificazioni del Suribachi.



Non appena le navi da sbarco riuscirono a scaricare direttamente sulle spiagge, la superiorità tecnologica degli Americani si rivelò decisiva nella conquista dell'isola.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945



A differenza dell'US Army, che impiegava autocarri 3/4 ton Dodge, il Corpo dei Marines era equipaggiato con modelli International, qui armati con lanciarazzi d'artiglieria.



A Iwo Jima fu fondamentale, sin dalle prime fasi dello sbarco, l'opera del genio di Marina, United States Naval Construction Battalions, abbreviato C.B. e storpiato in SeaBees.



Nonostante la schiacciente supremazia tecnologica e materiale americana, i Giapponesi riuscirono a resistere a Iwo Jima per il tempo che il Generale Kuribayashi aveva previsto.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945

Nord conquistando anche l'aeroporto n. 2. All'estrema destra dello schieramento statunitense, il 25º Reggimento aveva l'incarico di neutralizzare le postazioni giapponesi in caverna che dominavano l'East Boat Basin. Inizialmente, tutto parve andare secondo i piani: sotto la copertura dell'artiglieria navale delle Task Force 54 e 58 e dei velivoli decollati dalle portaerei, alle 08:59 il primo Marine metteva piede sull'isola. La sabbia di cenere vulcanica che ricopriva il terreno appena dietro le spiagge costituì una difficoltà imprevista e rallentò parecchio gli statunitensi, come pure la pendenza in uscita dalla spiaggia, dai 40° ai 45°, tuttavia i Seabees del genio di Marina riuscirono presto a rendere transitabili mediante piastre da sabbia (grelle carrabili PSP - Perforated Steel Planking) alcune rotabili che permisero di procedere verso l'interno. Attorno alle 10.00 sulla spiaggia si era formata una grande congestione di mezzi e di uomini sulla spiaggia: era il momento che il Generale Kuribayashi attendeva per dare l'ordine di aprire il fuoco, che per sua personale disposizione era stato trattenuto fino a quel momento: il tiro accelerato e simultaneo di cannoni, mitragliatrici e mortai colse di sorpresa i Marines, provocando notevoli perdite anche tra gli equipaggi dei mezzi da sbarco. Però all'estrema sinistra dello schieramento statunitense, dove la cenere vulcanica lasciava il posto alle rocce e alle pietre del Suribachi, il 28º Reggimento del Colonnello Harry B. Liversedge già avanzava con decisione verso il vulcano, con le sue unità di destra lanciate verso la costa occidentale di Iwo Jima nonostante la tenace resistenza del 312º Battaglione indipendente di fanteria nipponico. Il Suribachi verso le 10.35 era già isolato dal resto delle difese giapponesi. Il 27º e 23º Reggimento incontrarono maggiori difficoltà e, nelle fasi iniziali, non riuscirono a compiere grandi progressi ma, complice il fondamentale aiuto dei Seabees nella rimozione degli ostacoli, verso le 11.30 furono in grado di raggiungere il perimetro meridionale dell'aeroporto n. 1, senza tuttavia riuscire a superarlo a causa della ben organizzata resistenza giapponese. Anche il 25º Reggimento del Colonnello John Lanigan procedeva a fatica: i Giapponesi si difendevano in modo particolarmente efficace e, dei novecento Marines sbarcati alle 09:00, alle 14:00 ne rimanevano in grado di combattere solo circa centocinquanta. L'appoggio di alcuni carri armati e l'intervento dei bulldozer permise infine ai Marines di superare la spiaggia, anche se l'avanzata fu poi bloccata da un campo minato. Entro sera erano comunque sbarcati 30.000 uomini, schierati su una linea che partiva dalla base del Suribachi, sfiorava il perimetro meridionale dell'aeroporto n. 1 e terminava sotto le caverne che dominavano l'East Boat Basin. I Marines passarono la notte sotto uno sporadico fuoco d'artiglieria, mentre i mezzi da sbarco facevano la spola verso le spiagge scaricando rifornimenti e evacuando i feriti. Il primo giorno di combattimento era costato agli americani circa 600 morti e 1.900 feriti, oltre alla distruzione di numerosi carri armati, tuttavia era stata stabilita una testa di ponte profonda circa un chilometro e larga 4 dove presto sarebbero arrivati altri 40.000 Marines. Nei 5 giorni successivi allo sbarco, l'avanzata americana fu molto lenta: i progressi quotidiani di ogni battaglione si contavano in centinaia di metri, con le sole difese del Suribachi che davano segni di cedimento. Per questo il comando americano adottò nuove strategie. Le posizioni in caverna e l'estesa rete di tunnel scavati dai Giapponesi



Come si può vedere dalla quantità di munizioni sparate e dal numero di cassette vuote, i Marines poterono contare su rifornimenti continui ed abbondanti per tutta la campagna.



Non furono molti i prigionieri giapponesi catturati su Iwo Jima: fedeli alla loro etica, i fanti nipponici si batterono con estrema determinazione fino alle estreme conseguenze.



I pochi carri armati nipponici furono messi fuori combattimento prima di entrare in contatto con il nemico, mentre quelli americani furono importanti nel risolvere alcuni scontri.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945



I carri lanciamine (Ronson per i Marines) si rivelarono molto efficaci nel bonificare le fortificazioni in caverna predisposte dai Giapponesi per contrastare l'invasione.



I bombardamenti aeronavali distrussero fortificazioni, mezzi e materiali giapponesi: i trofei rimasti nelle mani dei vincitori furono davvero poca roba, utile solo per le foto...



Il primo quadrimotore ad atterrare sulle piste di Iwo Jima fu il B-29 "Dinah Might": il 4 marzo 1945, in emergenza di carburante, utilizzò il South Field ancora in costruzione.

non solo permettevano a questi ultimi di ripararsi dagli effetti dei bombardamenti aeronavali americani, ma venivano utilizzati nottetempo per riguadagnare il terreno perduto o assalire alle spalle i Marines: fu pertanto assegnato ai Seabees il compito di far saltare per aria ogni anfratto e caverna o di sigillarne l'uscita con rocce e cemento, così gli americani furono in grado di consolidare i progressi, che divennero di giorno in giorno più significativi. Tuttavia fu solo dal 1° marzo che da parte statunitense si iniziò a notare una leggera diminuzione dell'attività nipponica, che restava comunque insidiosa: si ipotizzò che cibo, acqua e munizioni iniziassero a scarseggiare presso i difensori. Sempre il 1° marzo gli Americani avevano rimesso in attività gli aeroporti conquistati per i loro aerei da ricognizione, mentre il 2 marzo avvenne il primo atterraggio di un B-29 (il B-29 Dinah Might del 9th Bomber Group atterrò in emergenza sull'aeroporto n. 1). Dal 3 marzo gli aeroporti furono in grado di accogliere gli aerei da trasporto, inoltre divennero operativi sull'isola squadrighie di aerosiluranti Grumman TBF Avenger e due reparti di caccia North American P-51 Mustang; atterraron anche una dozzina di Northrop P-61 Black Widow, per garantire la difesa notturna. Da parte nipponica, Kuribayashi resisteva con determinazione nella zona settentrionale di Iwo Jima, disponendo ancora di circa 7.000 soldati: per questo, il 4 marzo, il comandante giapponese aveva comunicato a Tokyo di «essere in grado di resistere, nella più pessimistica delle ipotesi, ancora per tre settimane». Evidentemente era certo delle capacità combattive dei propri uomini, anche se la consistenza delle sue riserve di viveri e munizioni si stava assottigliando, visto che dal 7 marzo gli Americani

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945

notarono una sensibile diminuzione dell'intensità del tiro dell'artiglieria nipponica, mentre il 9 marzo una pattuglia della 3ª Divisione Marines aveva raggiunto il mare sulla costa settentrionale dell'isola. Verso la sera del 10, i Giapponesi risultavano confinati in tre aree: la prima era la cosiddetta "valle della morte", nel settore Nord occidentale di Iwo Jima, presidiata da Kuribayashi con i resti del suo Stato Maggiore, la seconda era un'area sulla costa orientale compresa tra il villaggio di Higashi e il mare, mentre la terza era la cosiddetta Cushman's Pocket, la "sacca di Cushman", un rilievo a Sud-Ovest della collina 362-C dove dal 7 marzo due battaglioni del 9º Marines (comandati dal tenente colonnello Robert E. Cushman, Jr.) e uno del 21º si battevano contro i superstiti, appiedati, del 26º Reggimento Carri nipponico. Dal 16 marzo la resistenza coordinata giapponese sull'isola era ormai circoscritta alla zona di Punta Kitano, all'estremità settentrionale, dove Kuribayashi, promosso il 17 marzo a Generale d'Armata, (avanzamento comunicatogli via radio dalla stazione di Chichi Jima), insieme a circa 500 dei suoi soldati combatteva ancora strenuamente. L'ultimo messaggio giapponese da Iwo Jima risulta trasmesso il 24 marzo («A tutti gli ufficiali e soldati di Chichi Jima, addio»). Verso le 05:15 della mattina del 26 marzo, un reparto di formazione forte di circa trecento uomini uscì dalla rete di tunnel a Sud-Est dall'aeroporto n. 2, lo aggirò da Ovest e si infiltrò silenziosamente in una zona ove erano stazionate unità statunitensi non combattenti. Vi furono violenti corpi a corpo con piloti dell'esercito, Seabees del 5º Battaglione costruzioni e Marines della prima linea in turno di riposo, combattimenti che durarono fino al sorgere del sole, lasciando sul campo circa cento morti e duecento feriti



Moderni mezzi di comunicazione, fucili automatici individuali e una quantità di veicoli a motore in grado di svolgere qualsiasi funzione cambiarono il modo di fare la guerra.



Che non cambiarono furono però le spalle destinate a sostenere il peso dei combattimenti: sempre le stesse, quelle della fanteria, che sia di Marina, Alpina o Paracadutista...



Per attirare il poteroso fuoco americano lontano da obiettivi sensibili, i Giapponesi fecero ricorso a opere e mezzi corazzati fittizi, realizzati con materiali di circostanza.

LA CONQUISTA DI IWO JIMA NEL 1945

americani, oltre a 233 morti giapponesi, tra i quali quaranta ufficiali e sottufficiali anziani riconoscibili per le loro katane. Sempre il 26 marzo, alle 08.00, gli Americani dichiararono ufficialmente conclusa l'operazione Detachment, l'invasione di Iwo Jima. Dal 24 marzo i Marines avevano iniziato a passare le consegne al 147º Reggimento di Fanteria dell'U.S. Army, che si occupò del rastrellamento finale, che si concluse tra l'aprile e il maggio 1945. Iwo Jima fu il penultimo "salto" nella



L'ultima contrattacco niponico coordinato venne portato la mattina del 26 marzo contro un campo tendato utilizzato da personale

campagna statunitense di "Island Hopping" che portò alla sconfitta del Giappone, ultima nazione dell'Asse ad arrendersi nella seconda Guerra Mondiale.

ROBERTO BRUCIAMONTI

**FOTO U.S. NAVY - LT. BILL EVANS - U.S.
COAST GUARD - U.S. MARINE CORPS VIA
NARA, CATIE DREW (P.D.- C.C.A.S.A 4.0)**



La conquista di Iwo Jima offrì una base sicura ai bombardieri americani, permettendo ai caccia di scorta di estendere l'autonomia



Sulla vetta del Suribachi un monumento ricorda la cattura del monte, il 23 febbraio 1945, da parte di fanti del 2º Battaglione, 28º Marines, 5ª Divisione di Fanteria di Marina.

NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

VIA RONCAIA 4 - 22070 OLTRONA DI SAN MAMETTE (CO)

CODICE FISCALE 95059670133

TELEFONO 3428426399

SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM

E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente

Diego Molteni - Vice Presidente

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria

Luciano Gendrini Raineri

Danilo Giacomazzi - responsabile sito web

Giuseppe Nanni - logistica

Cesare Spinardi

Telefono E-mail

349 2732122 bigiocatt@libero.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it

333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it

338 8572275 segreteria@clubcvms.com

349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com

328 9868165 info@pioesse.com

328 4660022 mogjeep@gmail.com

031933663 clfspinardi@gmail.com

Tesoriere

Walter Secco

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

Comitato Etico

Diego Molteni (Vice Presidente in carica)

Cosimo Prototipo

Gianluca Rezzoagli

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

335 5925974 c.prototipo@alice.it

366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

Commissari Tecnici di Club

Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere

349 2732122 bigiocatt@libero.it

Lucio De Bernardi - veicoli civili area Lombardia Ovest

340 9593718 info@deber.it

Federico Dell'Orto - Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere

348 7261042 federico.dellorto@spray.com

Luciano Gendrini Raineri - veicoli civili area Lombardia Est

349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com

Diego Molteni - moto e veicoli tedeschi

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

Gestione e/o Organizzazione Raduni

Lucio De Bernardi

340 9593718 info@deber.it

Maurizio De Carli

333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it

Luigi Cattaneo

349 2732122 bigiocatt@libero.it

Federico Dell'Orto

348 7261042 federico.dellorto@spray.com

Diego Molteni

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

Cesare Spinardi

031933663 clfspinardi@gmail.com



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**