

2017-1

Riservato ai Soci del
CVMS

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE

LETTERA DEL PRESIDENTE

Cari Amici Buon Anno!

Gli auguri ce li facciamo perché questo è il primo numero del nostro M.A.B. del 2017 e perché inizia, con la primavera (anzi 2 giorni prima, a Bombardone!) la stagione dei nostri raduni. E sarà un anno importante, non solo perché le occasioni di incontro saranno molte e per tutti i gusti, ma anche perché, in questi giorni nei quali ricevete il presente notiziario, il Club Veicoli Militari Storici compie 18 anni, diventando maggiorenne.

Di strada ne abbiamo fatta tanta, siamo cresciuti nonostante le difficoltà dei primi tempi e qualche crisi agevolmente superata, così proprio come ogni persona che per svilupparsi deve essere sempre in forza ed ottimista. La storia ce la racconta, proprio nelle prossime pagine, Cesare Spinardi, colonna portante del CVMS e testimone fin dalle origini. Un caloroso grazie va a Lui ed ai Soci fondatori e ai primi adepti come un commosso ricordo va tributato a coloro che sono "andati avanti".

Come potrete constatare, tenendo anche presente le opzioni di chi ha risposto al questionario sui raduni, quest'anno abbiamo pensato di continuare le nostre visite sui luoghi della Grande Guerra ed in particolare, sull'Ortigara, il Monte Grappa, Asiago e dintorni. E sempre per rimanere nell'ambito storico-rievocativo, partecipare a raduni d'arma (ad esempio a Legnano, con AssoFante) o a dimostrazioni di ciò che,

ancora oggi, i nostri storici mezzi, sono in grado di fare: appuntamento alla edizione speciale di maggio a Novegro alla quale siamo stati caldamente invitati.

Per i raduni più impegnativi, ovvero di più giorni o più geograficamente distanti, il Club si impegna a contribuire con l'offerta del trasporto su bisarca nella speranza che questo sforzo di buona volontà sia da tanti corrisposto con una pronta adesione. In ogni caso, potete sbizzarrirvi consultando l'elenco delle iniziative pubblicato più avanti.

Ma non solo raduni: ogni ultimo venerdì del mese, cominciando da marzo, la Club House propone la cena seguita dallo già sperimentato cineforum: partecipiamo numerosi!

E ancora: leggiamo questo nostro Notiziario che è sempre aperto al contributo di tutti, arricchiamolo con fotografie ed articoli personali così come diamo un'occhiata al nostro sito web che provvederemo a tenere aggiornato. Un piccolo avviso ancora: sul sito verrà pubblicata, per ogni raduno, una scheda di iscrizione da compilare e reinviare alla segreteria od ai referenti al fine di predisporre meglio una ordinata partecipazione di tutti.

Che dire altro? Nulla, se non buon divertimento a tutti!
Con viva simpatia.

CARLO VALLI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI





INDICE DEGLI ARGOMENTI

♣ Lettera del Presidente	Pag. 1
♣ Indice degli argomenti	Pag. 2
♣ Bachecca dei Soci	Pag. 3
♣ Manifestazioni 2017	Pag. 4
♣ Rinnovo quote associative 2017	Pag. 5
♣ 1917: L'anno drammatico di Caporetto	Pag. 6-9
♣ Il Club Veicoli Militari Storici diventa maggiorenne	Pag. 10-11
♣ CVMS 2016 Pranzo Sociale di Natale	Pag. 12
♣ La Giustizia Militare	Pag. 13
♣ Il '91	Pag. 14-16
♣ Le origini dei mezzi corazzati	Pag. 17
♣ Museo dei blindati di Saumur - Francia - Appunti di viaggio	Pag. 18-19
♣ Panzerkampfwagen IV	Pag. 20-21
♣ Panzerkampfwagen V "Panther"	Pag. 22-23
♣ Panzerkampfwagen VI "Tiger"	Pag. 24-25
♣ Panzerkampfwagen VI "Tiger II - Koenigstiger"	Pag. 26-27
♣ Kanister	Pag. 28-30
♣ Napoli durante la Seconda Guerra Mondiale: I 100 bombardamenti di Napoli	Pag. 31-37
♣ Programmi prossimi raduni CVMS 2017	Pag. 38
♣ Cerco, Compro, Scambio	Pag. 39
♣ Foto di copertina: Primi Corazzati	Pag. 40

Redazione: Cosimo Prototipo, Carlo Valli, Walter Secco
Articoli di carattere storico, resoconti raduni e manifestazioni:
Carlo Valli, i Soci
Direttore Responsabile del Notiziario:
Roberto Bruciamonti



BACHECA DEI SOCI



ASSEMBLEA DEI SOCI

MUSEO DI VOLANDIA

02 APRILE 2017

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI



VOLANDIA, Parco e Museo del volo
Area Ex officine Aeronautiche Caproni:
Via per Tornavento n.15
Case Nuove 21019 Somma Lombardo (VA).
ss336 per Malpensa uscita Somma Lombardo

PROPOSTA:

**STIAMO VERIFICANDO
LA POSSIBILITÀ DI
ORGANIZZARE UN
RADUNO PER IL 2018
IN SICILIA.
CHI FOSSE INTENZIONATO
A PARTECIPARE
PUÒ CONTATTARE
IL CONSIGLIERE
DIEGO MOLteni**



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

3

MANIFESTAZIONI 2017

Di seguito diamo indicazioni di massima. Per informazioni più dettagliate vi invitiamo a controllare la pagina **Raduni 2017** o le **News della pagina iniziale** del nostro sito, www.cvms.it, in continuo aggiornamento, o contattare la sede del Club. Non mancheranno avvisi a mezzo posta in caso di particolare importanza dell'iniziativa in programma. E' importante rammentare di comunicare sempre per tempo eventuali vostre iniziative, al fine di consentirci una programmazione degli eventi.

Se siete intenzionati a partecipare ad un raduno è necessario comunicare il proprio nominativo, tipo di veicolo e numero di partecipanti almeno dieci giorni prima dell'evento alla sede del club o, se indicati, ai numeri di telefono degli organizzatori o dei Coordinatori dei raduni.

Diego Molteni: 340 063 0710

Luigi Cattaneo: 349 273 2122

Carlo Valli: 338 595 7586

RADUNI CVMS - 2017

19 marzo 2017

Bombardone di Zinasco (PV)

Raduno di Mezzi Militari Storici

Referente: Walter Secco 3317230780

fordgpw@alice.it

2 Aprile 2017

Volandia Parco e Museo del Volo

Via per Tornavento, 15 Somma Lombardo (VA)

Assemblea annuale CVMS e pranzo sociale

Referente: Carlo Valli 3385957586

carlogio.valli@tiscali.it

29-30 aprile 2017

Varese (VA)- Manifestazione storica rievocativa
"Varese Risorgimentale"

Referente: Carlo Valli 3385957586

carlogio.valli@tiscali.it

13-14 maggio 2017

Militalia a Novegro (MI)

Partecipazione straordinaria del Club con esposizione mezzi all'aperto ed esecuzione di percorsi fuoristrada.

Contributo spese ai partecipanti.

Referente: Referente: Diego Molteni 3400630710

molteni.diego@tiscali.it

21 maggio 2017

Cazzano di Besana in Brianza (MB)

Maggio Cazzanese

Referente: Bianca Gagliazzo 3388572275

segreteria@cvms.it

1-4 giugno 2017

Memorial della Grande Guerra

Raduno Monte Grappa- Ortigara- Asiago

Referenti Federico Dell'Orto 3472338975

Federico.DellOrto@spray.com

Camerini Giorgio 3283484409

gicamer78@tiscali.it

NB. Il Club contribuisce al trasporto con bisarca

18 giugno 2017

Legnano (VA)

Raduno AssoFante

Referente: Cesare Spinardi 031933663

clfspinardi@gmail.com

23-25 giugno 2017

Ternavasso di Poirino (TO)

Militali 2017. Raduno Mezzi Storici di ogni epoca

Referente: Carlo Valli 3385957586

carlogio.valli@tiscali.it

22-23 luglio 2017

Clivio (VA) Ivantus - MilitaryFest

raduno mezzi militari storici

Referente: Luigi Cattaneo 3492732122

bigiocatt@libero.it

7-10 settembre 2017

Val Badia (BZ)

Raduno Mezzi Militari Storici

Referente: Cesare Spinardi 031933663

segreteria@cvms.it

8 ottobre 2017

Cesano Boscone (MI)

Festa di autunno

Referente: Carlo Valli 3385957586

carlogio.valli@tiscali.it

4-5 novembre 2017

Militalia a Novegro (MI)



RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE 2017

La quota associativa scade il **31 dicembre**, dopo il **31 gennaio** si pagano euro **10,00** per il ritardo del rinnovo, e ulteriori euro **20,00** se il rinnovo è successivo al **31 marzo**.

La quota associativa per l'anno **2017** è di € **58,00**

♣ Rinnovo entro il 31/01/2017:	€	58,00
♣ Rinnovo entro il 31/03/2017:	€	68,00
♣ Rinnovo dopo il 31/03/2017:	€	88,00
♣ Soci Familiari e Simpatizzanti:	€	20,00
♣ Iscrizione ASI:	€	42,00

L'iscrizione al Club contestuale all'ASI comporta la spesa complessiva di € **100,00** (CVMS **58,00** più ASI **42,00**). Si avvisa che, per motivi di organizzazione, le quote ASI saranno trasmesse dal CVMS all'ASI alla fine di ogni mese.

Convenzione Assicurazione: **EUROPASSISTANCE:**

Formula IN	€	10,00
Formula FULL	€	40,00

(consultare La Manovella n° 9 del 2016).

Pagamento delle quote di iscrizione al Club:

- Presso la sede del Club;
- Assegno bancario con la dicitura "non trasferibile" intestato al Club;
- Bonifico bancario intestato a:
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
Via Roncaia N° 4 22070 Oltrona S.Mamette (CO)
UBI Banca SpA
Filiale di Olgiate Comasco (CO).
IBAN: IT57 D 03111 51620 000000000200
SWIFT: BLOPIT22
- Vaglia postale con la causale:
"Iscrizione anno 2017 CVMS"

AVVISO AI SOCI

Abbiamo bisogno della vostra collaborazione.

Durante i raduni molti Soci che partecipano fanno foto del raduno. Quelle che ritenete più belle, significative, divertenti e chi più ne ha, più ne metta, mandatele alla Segreteria del club all'indirizzo: segreteria@cvms.it. **Sarete d'aiuto a migliorare il sito del vostro club e a rendere ancora più completo il notiziario.**

AVVISO AI SOCI

Controlli e processo di gestione delle pratiche ASI.

Ai fini di una gestione delle pratiche ASI il Consiglio ha deliberato di:

- Concentrare le procedure amministrative delle pratiche di ASI presso la segreteria del club, (spedire le pratiche al segretario: **Fanfani Giorgio Via Mons. Castelli 4 20033 DESIO MI o presso la sede del Club**), in modo che la documentazione ad esse relative possa essere completata e debitamente spedita e le pratiche già definite, archiviate.
- A seguito di richiesta dell'ASI le sessioni di verifica verranno eseguite una volta al mese il primo sabato presso il club, previa verifica disponibilità presso la sede.
- I Commissari di Club possono anche visionare il veicolo presso il domicilio del socio, con pagamento delle spese di trasferta da concordare.
- Le sessioni si potranno tenere anche ai raduni, previo accordo con almeno un Commissario ed un Consigliere presenti.



Pratiche ASI

TUTTI I PAGAMENTI DI BOLLETTINI PER PRATICHE ASI (CI - CCRS- ATTESTATO STORICITA' ECC) DEVONO ESSERE **VERSATI AL NOSTRO CLUB** (NON PIU' ALL'ASI) TRAMITE VAGLIA POSTALE O BONIFICO BANCARIO O ASSEGNO INTESSTATI A:

CVMS Via Roncaia 4 - 22070 OLTRONA SAN MAMETTE (CO), O IN CONTANTI PRESSO LA SEDE DEL CLUB, E DEVONO RIPORTARE NELLA CAUSALE LA TIPOLOGIA DELLA RICHIESTA (ES.: CERTIFICATO RILEVANZA STORICA M38 A1 TARGA AB 123456, SE NON DISPONIBILE NUMERO TARGA, RIPORTARE QUELLO DEL TELAIO)

COMUNICATO ASI

SI RICORDA AI SOCI CHE L'ATTESTATO DI STORICITA' E' VALIDO SOLO PER FINI FISCALI MENTRE PER LA CIRCOLAZIONE LO STATO HA IMPOSTO IL CRS.

NON SONO SOGGETTI A TALE OBBLIGO I VEICOLI IN POSSESSO DI CERTIFICATO DI IDENTITA' O DI ATTESTATO DI STORICITA' RILASCIATO PRIMA DEL 19 MARZO 2010 O LA CUI DOMANDA E' STATA PRESENTATA PRIMA DI TALE DATA.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



1917: L'ANNO DRAMMATICO DI CAPORETTO

Sul tema della Grande Guerra ed in preparazione al nostro prossimo raduno di giugno sui campi di battaglia dell'Altopiano di Asiago, dell'Ortigara e del Monte Grappa, ricordiamo brevemente i fatti d'arme sul fronte italiano nel 1917.

La Guerra era già entrata nel suo terzo anno e, sulla linea di confine con l'Impero Austroungarico, l'Esercito Italiano non era arrivato ad alcun sostanzioso progresso, conquistando, perdendo e poi rioccupando posizioni a prezzo sempre di cruenti scontri ed ingenti perdite di uomini e mezzi.

La linea di demarcazione era, grosso modo, definita dal percorso del fiume Isonzo, che, in due anni interi di guerra aveva fatto da tragico teatro a ben 9 battaglie definite con il suo nome.

Da aprile all'ottobre 1917 ne sarebbero poi seguite altre tre, culminate nella drammatica disfatta, per le nostre truppe, a Caporetto.

Molte sono le testimonianze dell'epoca e legioni di storici hanno descritto e interpretato queste vicende, vissute in prima persona da giovani, come combattenti, che sarebbero diventati, poi, uomini illustri: Giuseppe Ungaretti, Carlo Emilio Gadda, Sandro Pertini, Emilio Lussu, Benito Mussolini, Ernest Hemingway, ecc. , vicende e battaglie, gestite da ufficiali che poi si ritroveranno nella Seconda Guerra Mondiale: Rommel, Badoglio, Capello ed altri.

In sintesi, dunque, i fatti più salienti sono i seguenti:

- la Decima Battaglia dell'Isonzo combattutasi tra il 12 aprile ed il 6 giugno
- l'Undicesima Battaglia combattutasi tra il 18 agosto ed il 12 settembre
- la Dodicesima Battaglia, tenutasi tra il 24 ed il 27 ottobre e terminata con la ritirata italiana di Caporetto e la

sostituzione del Generale Cadorna con il Generale Diaz il 9 novembre.

La Decima Battaglia dell'Isonzo.

La Decima Battaglia dell'Isonzo doveva essere, nei piani del generale Cadorna, lo scontro che avrebbe permesso all'Italia di gettare le basi per la conquista di Trieste. Per questo motivo venne preparata un'azione in grande stile che prevedeva l'attacco della Terza Armata alla linea Trstelj-Monte Ermada, mentre tre Corpi d'Armata, alla guida del generale Capello, avrebbero dovuto conquistare il Monte Santo e il Monte San Gabriele e le alture alle spalle di Gorizia. Capello propose una variante al piano iniziale, ovvero la creazione di una testa di ponte dieci chilometri a nord della Quota 383 (nei pressi di Plava) e l'attacco dei monti attraverso l'arido Altopiano della Bainsizza, un luogo inospitale fino ad allora mai toccato dalla guerra.

Segue pag. 7



1917: L'ANNO DRAMMATICO DI CAPORETTO

Si puntava tutto sull'effetto sorpresa in quanto il nemico non si sarebbe mai aspettato una discesa italiana attraverso quella zona priva di qualsiasi via di comunicazione. Il 12 maggio un fitto bombardamento anticipò, come sempre, l'imminente attacco italiano che scattò esattamente a mezzogiorno. Capello lanciò i suoi uomini contro Quota 383 che, benché difesa da un solo battaglione, resistette per diverse ore prima di essere occupata. L'avanzata verso la cima successiva, il Monte Kuk, fu molto difficile dato l'ottimo posizionamento difensivo dei soldati austro-ungarici. La situazione rimase a lungo bloccata nonostante l'intervento delle batterie sul Monte Sabotino, nascoste nelle numerose gallerie costruite l'anno precedente. Nel giro di poche ore la cima venne persa, riconquistata e ancora una volta persa. Capello lanciò due battaglioni sull'Altopiano ma questi non riuscirono a penetrare, fallendo così l'aggiramento della linea Monte Kuk-Monte Vodice-Monte Santo. Vista la situazione, Cadorna decise di sospendere questo attacco, ma il generale Capello, ancora una volta, lo convinse che l'operazione era possibile. I fatti gli dettero inizialmente ragione: il 17 maggio cadde il Monte Kuk ed il 18 i soldati polacchi furono costretti a lasciare la cima del Monte Vodice. Ma, proprio quando venne la volta del Monte Santo, l'avanzata si fermò: i soldati italiani non riuscirono più a muoversi dalle loro nuove posizioni e gli attacchi verso l'ultimo crinale fallirono completamente. Il 20 maggio quindi il generale sospese l'azione che per l'ennesima volta si concluse con la perdita di migliaia di uomini.

L'Undicesima Battaglia dell'Isonzo.

Dopo la Decima Battaglia gli austriaci si erano ritirati su una linea di colline che andava da Tolmino, con i monti Santa Lucia e Santa Maria, al San Daniele-San Gabriele, appoggiandosi agli altipiani di Ternova e Bainsizza

che costituivano il terreno necessario al movimento delle loro truppe. Il piano di azione italiano prevedeva la conquista dei due altopiani da parte della Seconda Armata del Generale Capello, mentre la Terza Armata del Duca d'Aosta doveva superare le difese del monte Hermada, aprendosi la strada verso Trieste. Così il 17 agosto, alle 6 del mattino, tutti i cannoni delle due armate aprirono contemporaneamente il fuoco, dal Mrzli al mare, innescando l'Undicesima Battaglia dell'Isonzo. Sul fiume, nei pressi di Caporetto, gli italiani avevano costruito uno sbarramento artificiale per diminuirne la portata e permettere il collocamento di passerelle, sulle quali la notte del 19 agosto passavano le truppe del XXVII e XXIV Corpo d'Armata. In merito al forzamento del fiume, la relazione ufficiale austriaca riporta: "19 agosto. Grazie ad una preparazione molto accurata, gli italiani riuscirono a superare l'Isonzo, costituente un notevole ostacolo di fronte le posizioni dei difensori, e dopo, con relativa rapidità, travolsero i posti di guardia, produssero ben presto una situazione critica per la difesa."

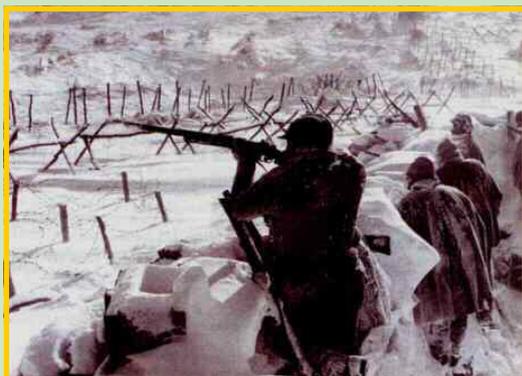
Segue pag. 8



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



1917: L'ANNO DRAMMATICO DI CAPORETTO



Dopo due giorni di lotta, con alterne fortune, la battaglia riprendeva vigore, spostandosi verso l'altopiano della Bainsizza, ove maggiori erano i nostri successi. Trovandosi però la testa di ponte austriaca di Tolmino e l'altopiano di Ternova a est-nord est, e la battaglia in movimento verso sud, i veri obiettivi si stavano allontanando. Nonostante notevoli contrattacchi austriaci, l'avanzata italiana era in pieno svolgimento su tutta la linea d'attacco, mentre gli austriaci non avevano più riserve per contrastare la Terza Armata verso Trieste; il generale Boroevic, preso atto della situazione, ordinava il ritiro delle truppe austriache su una nuova linea difensiva alle spalle dell'altopiano della Bainsizza. Il Generale Gonzaga, al comando della nostra 53a Divisione, così descriveva quei momenti: "...le fanterie avanzano, dovunque tragiche visioni di morte, di distruzione ... grovigli di reticolati, trincee spianate, caverne crollate divenute cripte, villaggi distrutti, armi e munizioni sparpagliate alla rinfusa ... e cadaveri, cadaveri ed ancora cadaveri...". Ma il 25 agosto per gli austriaci arrivavano importanti rinforzi dalla Galizia (fronte orientale) e la battaglia entrò in fase di esaurimento, per concludersi definitivamente il 31. L'Undicesima Battaglia era costata agli italiani circa 144.000 uomini tra morti, feriti e dispersi; mentre per gli austriaci furono 85.000. Vennero sparati circa 4 milioni di proiettili da parte dell'artiglieria italiana, e circa 2 milioni da quella

austriaca che ebbe oltre il 38% dei suoi cannoni fuori uso. La consapevolezza da parte austriaca di non poter sostenere un altro urto italiano, spinse i comandi a chiedere l'aiuto dell'alleato germanico.

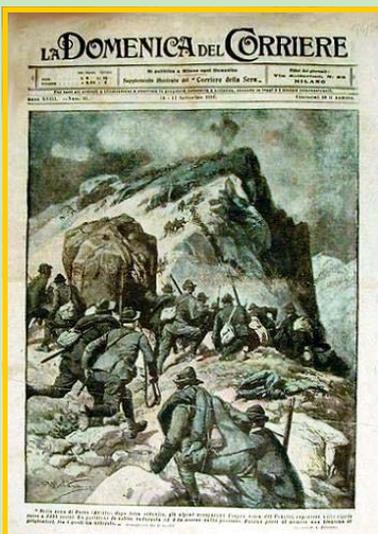
La Dodicesima Battaglia dell'Isonzo e Caporetto.

All'alba del 24 ottobre 1917, Cadorna, nella sede del Comando Supremo di Udine, venne informato del pesante bombardamento sulla linea Plezzo-Tolmino. Fedele alle sue convinzioni, il generale la ritenne una simulazione per distogliere l'attenzione dal fronte carsico. Contemporaneamente, sul monte Krasij, a nord di Caporetto, si trovava la terza linea difensiva formata da alcuni battaglioni alpini tra cui quello comandato dal volontario interventista Carlo Emilio Gadda. Lui ed i suoi uomini furono svegliati alle due dal mattino dai bombardamenti massicci che proseguirono fino all'alba. Non subendo però alcun attacco e non ricevendo alcun ordine, rimasero nelle loro posizioni, isolati e completamente avvolti nella nebbia. Verso le 12 videro alcuni soldati italiani inseguiti da quelli austro-germanici e, alle 15, udirono le esplosioni dei ponti sull'Isonzo. Capirono quindi di essere bloccati ed attesero l'attacco nemico. I primi ordini giunsero dopo 24 ore quando il Comando Supremo venne informato che Caporetto era caduta e che gli austro-germanici erano riusciti ad avanzare a Saga e sul Kolovrat.

Segue pag. 9



1917: L'ANNO DRAMMATICO DI CAPORETTO



Venne deciso l'abbandono di tutte le posizioni sulla riva sinistra dell'Isonzo. Gadda iniziò quindi a scendere lungo il crinale. In pochi minuti si rese conto che la situazione era veramente disperata: migliaia di soldati italiani cercavano di attraversare il fiume (privo di ponti) mentre i tedeschi li inseguivano su entrambe le rive. Molti decisero di arrendersi e farsi catturare dagli uomini guidati da Krauss. Nel frattempo il generale Rommel ed il suo gruppo di soldati del Württemberg proseguirono l'avanzata sul Kolovrat, arrivando con facilità fino ai pressi del Monte Matajur, la cima più alta delle Valli del Natisone. Il giorno seguente un'altra azione di aggiramento permise di catturare migliaia di soldati italiani, arresi senza combattere, e alle 12 del 26 ottobre 1917 la montagna venne conquistata. In due soli giorni avevano percorso 18 chilometri catturando 150 ufficiali, 9 mila soldati e perdendo appena 39 uomini.

La situazione ormai stava precipitando velocemente anche a livello politico: a Roma il Presidente del Consiglio Paolo Boselli, dopo aver perso un voto di fiducia, si dimise. Poche ore dopo iniziarono a circolare le notizie di quanto stava succedendo nell'Alto Isonzo. La Seconda Armata venne totalmente abbandonata dai propri ufficiali e migliaia di soldati si diressero senza alcun ordine verso la pianura friulana. Molti gettarono con sollievo le armi convinti che la guerra fosse terminata. Contemporaneamente, nelle strade riempite dai militari in rotta, si aggiunsero i primi civili friulani, costretti ad abbandonare le proprie case. Il 26 ottobre Cadorna cercò di nascondere la verità al

Paese con dei bollettini ottimistici ma ormai era chiaro: l'azione compiuta tra Plezzo e Tolmino da parte degli austro-germanici aveva portato ad una disfatta del fronte italiano. Gli stessi vertici, nonostante le palesi mancanze ed errori, si gettarono in una "corsa convulsa a scrollarsi di dosso ogni responsabilità della disfatta [...] e mantenere così intatti il prestigio e l'onorabilità" (Ernesto Ragionieri, "Lo Stato Liberale", in "Storia d'Italia Vol. 11", Einaudi, Torino, 2005, p. 2034). La colpa, secondo loro, era del disfattismo imperante all'interno del Regno. Due giorni dopo venne diffuso in tutta Italia un nuovo bollettino, sempre firmato da Cadorna: "La mancata resistenza di reparti della Seconda Armata, vilmente ritirati senza combattere o ignominiosamente arresi al nemico, ha permesso alle forze armate austro-germaniche di rompere la nostra ala sinistra sulla fronte giulia" (Nicola Labanca, "Caporetto - Storia di una disfatta", Giunti, Firenze, 1997, p. 38).

Queste gravi accuse, chiaramente false e pretestuose, non salvarono, tuttavia, il Generale dalle sue pesanti responsabilità per aver sempre pervicacemente imposto una strategia ed una tattica ottuse e controproducenti, causa di ingentissime perdite umane e della demoralizzazione delle truppe. Venne, così, destituito e rimpiazzato dal Generale Armando Diaz.

CARLO VALLI



Addio alle armi (1932)

Tratto dal romanzo di Hemingway, si basa sulla vita dello scrittore: tenente medico americano (Gary Cooper) ferito a Caporetto, si innamora della crocerossina, la mette incinta e diserta per raggiungerla. La censura fascista non gradì.

ninni raimondi © 2014

IL CLUB VEICOLI MILITARI STORICI DIVENTA MAGGIORENNE

Il Club Veicoli Militari Storici diventa maggiorenni

La storia del CVMS comincia da lontano, posso dire dagli anni '70, quando riparavo e vendevo Fiat Campagnole, Jeeps e Land Rover militari, le ultime importate e già in dotazione ai militari inglesi di stanza in Germania.

In quel periodo preparavo le auto per i safari ed i grandi viaggi in Africa e nel resto del mondo, poiché, allora, non si parlava di estremismo islamico. Per i meno fortunati organizzavo delle uscite domenicali affinché gli amici prendessero conoscenza delle capacità dei propri veicoli, ore ed ore per superare delle fangaie o fare escursioni sulle Prealpi Lombarde e raggiungere qualche rifugio.

In quegli anni erano in tanti a partecipare, con macchine quasi di serie, alla Parigi-Dakar.

Nel 1984 organizzai, con successo, una prova di orientamento notturno per la quale le richieste di partecipazione

superarono ogni aspettativa.

Da queste esperienze, tra gli amici si fece strada l'esigenza di creare un club ed il desiderio si ebbe a realizzare per volontà di alcuni fondatori, tra cui il sottoscritto. Il

primo anno, nel 1999, il Club fu composto dai fedelissimi che raggiunsero la quota di 32 iscritti e poi andò man mano aumentando negli anni successivi. Nel 2001, con non poche difficoltà, il Club è stato federato ASI, in modo da poter dare ai soci la possibilità di valorizzare i propri veicoli.

Tra i soci è doveroso ricordare Walter Secco che, da anni, organizza l'uscita di primavera a Bombardone di Zinasco e Federico Dell'Orto che si occupa dei raduni in Valtellina. E poi Werner Crazzolara ed amici per i raduni in alta Val Badia, Marco Simic per i raduni di Trieste ed in Slovenia, oltre a Cosimo Prototipo, redattore del nostro notiziario ed a Danilo Giacomazzi, nostro storico webmaster. Il nostro CVMS è stato invitato anche da Autorità Militari per manifestazioni in diverse caserme, come il Comando NATO di Solbiate Olona presso la Caserma Ugo Mara, la Caserma Perrucchetti di Milano, la Caserma Scalise di Vercelli, la Caserma De Cristoforis di Como, la Scuola di Applicazioni di Torino, la Scuola di Telecomunicazioni di Chiavari, la Caserma Tempesti di Corvara e il Comando Regione Militare Lombardia di Milano.

Il Club è anche presente a manifestazioni e partecipa ad iniziative organizzate dalle Associazioni d'Arma quali Bersaglieri, Alpini, Carabinieri.

Tra le manifestazioni più importanti ed impegnative,

ricordo l'ASI Show di Latina al quale partecipammo con due bisarche cariche di veicoli, il 40° anniversario ASI a TORINO e l'ASI Show di Varese direttamente organizzato dal nostro Club. Poi la sfilata del 2 Giugno a Varese e, sempre a Varese, la ricorrenza del 150° dell'Unità d'Italia con la visita del Presidente della Repubblica Napolitano, il 50° anniversario ASI a Torino nel 2016.

Abbiamo partecipato anche al 70° Anniversario dello Sbarco degli Alleati in Sicilia nel 2013 ed al 70° dello Sbarco in Normandia nel 2014.



Per quest'anno sono in programma tanti raduni ai quali, spero, possiamo partecipare in tanti.

Dal 2016 il Club, grazie alla disponibilità di un socio, Il Dott. Carlo Valli, ora Presidente del Club, si è arricchito di una Club House allestita in forma museale, presso la quale è possibile ritrovarsi, da marzo a novembre, per una serata conviviale ed anche per le pratiche legate ai veicoli il primo sabato di ogni mese.



Ad oggi il nostro Club ha raggiunto il numero progressivo di tessera 879 con un effettivo di circa 350 soci iscritti, sparsi su tutto il territorio nazionale e alcuni addirittura da stati esteri.

CESARE SPINARDI

Segue pag. 11

IL CLUB VEICOLI MILITARI STORICI DIVENTA MAGGIORENNE



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

CVMS 2016 PRANZO SOCIALE DI NATALE



LA GIUSTIZIA MILITARE

Uno degli aspetti meno conosciuti della vita in trincea e in retrovia fu quello delle punizioni e dei processi ai soldati. Si trattò di un fenomeno diffuso che coinvolse indistintamente centinaia (e forse migliaia) di uomini. Il Generale Cadorna, infatti, sin dall'inizio della guerra, aveva ordinato la massima severità per il mantenimento della disciplina e il rispetto dell'autorità. Atteggiamento che, nel corso del conflitto, si irrigidì sempre di più assumendo spesso i contorni di una spietata crudeltà. I soldati che si rifiutavano di uscire dalle trincee durante un assalto ad esempio potevano essere colpiti alle spalle dai plotoni di carabinieri mentre la censura in trincea divenne ogni giorno più oppressiva. Qualsiasi lettera scritta dai soldati non poteva contenere informazioni diverse da quelle pubblicate dai giornali italiani e doveva trasmettere entusiasmo per la guerra. Chi non rispettava queste indicazioni rischiava la condanna al carcere militare.

L'aspetto più tragico e crudele furono però le



condanne a morte a carico dei soldati. È stato calcolato che tra l'ottobre del 1915 e l'ottobre del 1917 ebbero luogo circa 140 esecuzioni capitali dovute ai motivi più disparati. Inizialmente questo provvedimento fu preso solo in casi di estrema gravità (ad esempio

per diserzione o spionaggio) ma successivamente si estese anche a casi apparentemente meno gravi. Un soldato poteva essere fucilato per essere ritornato in ritardo dopo una licenza oppure per essere stato sorpreso a riferire o scrivere una frase ingiuriosa contro un suo superiore. Stessa sorte venne prevista per tutti quegli ufficiali che, anche per un solo momento, avessero dubitato della tattica imposta dal Comando Supremo. Più la Grande Guerra andava avanti, più gli episodi di crudeltà si moltiplicarono. Ovunque si verificassero disordini, piccole proteste o episodi di insofferenza verso le decisioni prese dai superiori si assistette a delle condanne a morte. Nei casi di un reato commesso da un gruppo di soldati (come una brigata), la strada prescelta era quella della decimazione.

Uno dei casi più celebri fu quello della Brigata Catanzaro, avvenuto a Santa Maria la Longa nel luglio del 1917. I soldati, dopo aver combattuto in prima linea sul Carso, sull'Altopiano di Asiago e poi nella zona del Monte Ermada, furono trasportati nelle retrovie a riposare. Gli uomini erano stremati: da molto tempo le licenze erano state sospese e la difficile vita in trincea li provò notevolmente. Dopo pochi giorni, anziché essere trasferiti in un settore più tranquillo, gli fu ordinato di riprendere la strada verso il terribile Monte Ermada. A quel punto scoppiò la rivolta: 9 soldati e due ufficiali vennero colpiti a morte e solo l'intervento dei blindati e dell'artiglieria leggera fermò l'ira della Brigata Catanzaro. Ristabilita la calma, i comandi militari decisero di dare un messaggio esemplare: 12 soldati, scelti a caso, vennero giustiziati e 123 furono mandati davanti al Tribunale Militare.

CARLO VALLI



IL '91

Il '91 per molti forse è solo un numero, per altri un anno.....! Ma per altri compreso chi scrive è il modo di identificare un'arma e più precisamente un fucile!



anglosassoni "bolt action". Scomponibile in canna, culatta mobile, otturatore, congegno di ripetizione, cassa e fornimenti.

Ebbene sì! Quel fucile tanto amato, ma anche molto odiato e, molto spesso, aspramente criticato e trascurato. Ma questo fucile è forse una delle cose che più identifica l'Italia ed i suoi militari nel mondo intero. Ha accompagnato infatti il militare italiano, dall'anno della sua adozione, in tutte le campagne e le guerre che l'Italia ha sostenuto vincendole o perdendole! I nostri nonni e i nostri padri e forse anche qualcuno di quelli che leggeranno queste righe lo hanno avuto tra le mani. Tantissime tra foto e cartoline di propaganda lo ritraggono nelle mani dei nostri militari, che siano essi sui monti, teatro dei fatti d'arme della Prima Guerra Mondiale, o, ancor prima e successivamente, tra le sabbie di quelle colonie aspramente conquistate, oppure nei fatti della Seconda Guerra Mondiale e la successiva Guerra Civile. Dopo questi fatti, il '91, nel dopoguerra rimane in servizio sulle spalle dei "celerini" e dei Carabinieri e nelle caserme dove affluivano tantissimi giovani per il servizio militare, allora obbligatorio. Poi, come tutte le cose che invecchiano, col passare del tempo viene tolto dal servizio attivo e sostituito con armi più moderne. Oggi, nella migliore delle ipotesi, sopravvive e fa sentire la sua voce nelle mani di appassionati che lo usano per divertirsi in un poligono. Disprezzato da molti collezionisti, che lo considerano un "catenaccio pericoloso"; per fortuna però molti appassionati, compreso lo scrivente, lo considerano un'arma usabilissima e testimone della nostra storia.

Dopo questa doverosa introduzione passiamo a descriverlo.

Il '91 è un fucile a ripetizione ordinaria a mezzo di otturatore girevole e scorrevole o come direbbero gli



Fucile italiano Carcano 91

Calibro 6,5 (cartuccia tra le più innovative al momento della sua adozione) non era un'arma di progettazione tutta italiana, ma fu il frutto di un sapiente studio che riprendeva delle soluzioni già adottate da altri produttori, vedi Mannlicher e Mauser, ma modificate forse per semplificarne la produzione o l'uso da parte del militare. Ripetutamente provato e fatto modificare dalla allora preposta commissione dell'allora Ministero della Guerra, oggi Ministero della Difesa, si giunse poi al modello definitivo ed alla sua adozione nell'anno 1862, con il nome di Modello 1891, nome che rimase e rimane tutt'oggi, nonostante le numerose varianti, ad identificare questa arma.



Forse non tutti sanno che il suo primo impiego ufficiale non fu in una delle tante guerre ma bensì per sedare la rivolta del popolo milanese in seguito all'aumento del costo della farina e di conseguenza di quello del pane.

Segue pag. 15

IL '91

Ma passiamo alle varie caratteristiche.

La canna, lunga 780 mm., è ricavata da una barra d'acciaio forata e brunita con vernice ossidante, è di profilo tronco conico e riporta i punzoni dell'anno di fabbricazione, la città, la matricola, i codici di collaudo e le iniziali della fabbrica costruttrice. La foratura della canna è ad andamento progressivo (cosa molto all'avanguardia per l'epoca della costruzione) che imprimeva al proiettile velocità e stabilità. Sulla canna sono fissati il mirino (regolabile in deriva) e la tacca di mira tarata dai 300 ai 2.000 metri.

La culatta mobile, di ferro fucinato al suo interno, ha due scanalature longitudinali con andamento elicoidale e anulare per lo scorrimento dell'otturatore. Presenta, poi, al suo interno una scanalatura per il dente del cane e per il dente di scatto.

L'otturatore, del tipo girevole scorrevole come precedentemente detto, è costituito da un cilindro la cui testa presenta un risalto semilunare per l'appoggio del fondello della cartuccia, il foro del passaggio del percussore, due alette di ritegno anteriori. All'interno del cilindro sono alloggiati il percussore con la propria molla a spirale e parte del tubetto. In una scanalatura del cilindro è presente l'estrattore con ampio dente di presa.

Il congegno di ripetizione si compone di un serbatoio in ferro omogeneo recante al suo interno un gancio di arresto con molla a spirale per il caricatore, un eleva-



tore per le cartucce e un fondello aperto per la caduta del caricatore vuoto. Il serbatoio è parte integrante del ponticello del grilletto. La cassa è realizzata inizialmente in noce, ma anche in faggio e frassino. Lavorata completamente a macchina sia internamente che esternamente, fusto impugnatura e calcio risultano essere tutt'uno. Con gli stessi legni è realizzato il copricanna tenuto in situ da una fascetta.

I fornimenti, in ferro o acciaio dolce, sono tutti quei componenti che completano il fucile, come i tubicini che servono per fissare mediante viti apposite il serbatoio alla culatta, fissando anche la cassa, un bocchino con relativa vite atto ad inastare la baionetta, una fascetta con molletta per il fissaggio della cinghia di trasporto, la piastrina con molletta avvitata sotto il calcio, il calciolo e la bacchetta di pulizia avvitata in apposita sede sotto la canna.

Segue pag. 16



IL '91

Come avviene il funzionamento.

Aperto l'otturatore si inserisce una piastrina della capacità di sei colpi, spingendola fino in fondo dove avverrà l'aggancio all'apposito dente, richiudendo l'otturatore si inserisce la prima cartuccia e nel contempo si arma il percussore. Così fatto l'arma è pronta allo sparo. Avvenuto ciò, si riapre l'otturatore e richiudendolo si ha di nuovo l'arma pronta per sparare. Esauriti i sei colpi la piastrina vuota uscirà da sotto il serbatoio dalla apposita fessura.

Dopo queste righe che ai più potranno risultare anche noiose, io, da utilizzatore di quest'arma, ovviamente in poligono e avendo per bersaglio un foglio di carta, posso solo aggiungere che ogni volta che lo uso mi ritrovo a pensare quante cose abbia visto nel corso della sua lunga vita, essendo l'esemplare in mio possesso stato costruito nel 1916. Potendo esso parlare quante cose mi potrebbe raccontare! Usandolo e confrontandolo con altre armi di pari età posso sicuramente affermare che l'utilizzo non è fluido come dovrebbe e che forse non è alla pari come prestazioni, ma mai mi sentirete dire che è solo un vecchio catenaccio! Mi sento orgoglioso di possedere un pezzo di storia del mio Paese e di poterlo utilizzare.

LUIGI CATTANEO



LE ORIGINI DEI MEZZI CORAZZATI

Chi da bambino non è rimasto affascinato alla vista del primo carro armato o autoblindo, penso proprio nessuno.

Questi mezzi che con la loro possenza nascono per proteggere gli occupanti ed essere indistruttibili su ogni terreno oggi come in passato non esaudiscono pienamente queste caratteristiche, anzi a volte si trasformano in trappole mortali per i loro equipaggi.

Con questo breve articolo cercherò di fornire informazioni riguardanti la nascita di questi mezzi inserendo diverse immagini riguardanti i primi prototipi di questi mezzi che in pochi anni, favoriti dalla richiesta di tali mezzi sui campi di battaglia della Prima Guerra Mondiale, portarono una velocissima evoluzione sino alla realizzazione del carro armato moderno.

Se proprio volessimo risalire alla notte dei tempi e quindi alle origini, non potremmo evitare di citare il grande Leonardo che, con il suo carro fortificato è stato il precursore dell'idea di carro armato.

Pochi sanno invece che il vero ideatore del carro armato è stato un Australiano, il caporale laureato in ingegneria di nome Lancelot Eldin de Mole, suddito della Corona Inglese che già nel 1912, quando ancora non si pensava alle potenzialità belliche di questi mezzi, progettò autonomamente ed inviò successivamente i disegni di un carro cingolato totalmente chiuso, pensato per un utilizzo su ogni tipo terreno, al Ministero della Guerra Britannico, per poi vedersi rigettare la proposta con la motivazione che quel tipo di veicolo non interessava.



Stranamente però, con lo scoppio della Grande Guerra e la necessità di produrre mezzi capaci di avanzare indisturbati nei grandi campi di battaglia sotto i colpi artiglieria nemica, tutti i primi carri dell'esercito Inglese (famosa la serie dei Mark 1,2,3,4,5) assomigliavano al carro del nostro caporale de Mole; forse il suo progetto era stato visionato da

qualcuno allora.

Va detto che il carro di de Mole non prevedeva armamenti ed aveva un ingegnoso sistema meccanico per far girare il carro verso destra o sinistra, ma per il resto la somiglianza è palese.

Il nostro giovane caporale, a guerra scoppiata nel 1915, si ripropose con il suo progetto ma venne ancora una volta respinto, questa volta forse perché il progetto già era stato preso in considerazione da brillanti ufficiali e da un politico, un certo "Winston Churchill", che sicuramente si volevano accaparrare i benefici dei brevetti e conquiste di primati bellici.

In questi anni tutti gli eserciti belligeranti si sbizzarrirono in una serie di prototipi e realizzazioni in serie dei più disparati tipi di blindature e di armamento di mezzi semoventi.

Si sperimentavano mezzi con dimensioni da minuscole, atte a contenere un solo uomo, a gigantesche capaci di contenere diversi uomini di equipaggio, con tutte le tipologie di armamento possibili.



Vi era chi pensava di utilizzare ruote giganti per scavalcare gli ostacoli, come il mezzo russo chiamato Tsar Tank e chi lo faceva con i cingoli come i carri Mark Inglese, forse quelli che più sono rimasti nella nostra memoria, come esempio di carro armato della prima guerra mondiale. Diciamo che nei primi tre anni di guerra tutti i costruttori, persino la Fiat, produssero i loro primi carri armati: case come Renault, Isotta Fraschini, Lancia, Ansaldo, Rolls Royce ecc.

Insomma provate ad osservare le foto anche rare di questi mezzi e pensate in quali trappole meccaniche si dovevano infilare i poveri carristi di prima generazione.

FEDERICO DELL'ORTO



MUSEO DEI BLINDATI SAUMUR - FRANCIA - APPUNTI DI VIAGGIO

Agosto 2016: le tanto sospirate ferie sono arrivate, ma dopo una settimana di spiaggia ,mare e sole, la mia dolce metà mi propone un giro in Francia e precisamente sulla Loira.



Era praticamente impossibile dire di no a un così allettante itinerario, che avrebbe incluso anche una "piccola sosta" a Saumur, alta Loira, dove oltre ad un bellissimo castello avrei potuto visitare il famosissimo Museo dei blindati, tanto descritto e decantato dall'amico Ferone.

È così all'alba di un giornata di ferragosto inizia il nostro viaggio.

È vero che i castelli della Loira li avevo già visti qualche anno prima , ma MAI avrei pensato di iniziare e finire questa avventura in tre giorni: uno per l'andata, uno per la visita e uno per il ritorno.

"TANTO I CASTELLI SONO TUTTI UGUALI" mi dice Lui e voi sapete benissimo a chi mi riferisco, "VISTI UNO VISTI TUTTI", è così alle 9 del secondo giorno eravamo i primi visitatori di questo, devo proprio dirlo, splendido museo.

Le foto si commentano da sole, mezzi magnifici suddivisi per nazioni e periodi dai più vecchi ai più recenti.

Dopo 5 ore però devo dire che tutti questi carri mi stavano facendo girare la testa, quindi usciti dal museo, e dopo una veloce visita al castello, iniziamo il rientro fermandoci logicamente a cenare in un ristorantino dove abbiamo gustato delle buonissime "moules a la creme de Normandie".

BIANCA GAGLIAZZO FANFANI



MUSEO DEI BLINDATI SAUMUR - FRANCIA - APPUNTI DI VIAGGIO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

PANZERKAMPFWAGEN IV



Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale erano in servizio pochi Panzer IV, i carri che divennero il cavallo di battaglia delle Panzer Divisionen.

L'avvio della produzione del Panzer IV, ideato dallo stesso generale Guderian come carro d'appoggio

pesante alle unità di Panzer III, fu lento e faticoso; quando però il mezzo fece la sua comparsa sul campo, rivelò estremo equilibrio tra potenza di fuoco, mobilità e protezione.

I primi Panzer IV avevano un cannone principale da 75 mm. e cinque uomini d'equipaggio, che comunicavano tra loro con l'allora inedito sistema Intercom.

I modelli successivi, dall'Ausf F in poi, montavano un cannone lungo sempre da 75 mm.

Nel corso degli anni e fino al cessare della produzione nel 1945 l'armamento fu potenziato e il carro modificato in continuazione.

Il Panzer IV fu anche il punto di partenza per altri veicoli da combattimento, compreso lo Jagdpanzer IV e i cannoni semoventi Nashorn e Hummel, basati sul telaio allungato del Panzer IV (rispettivamente un cannone anticarro da 88 mm. e un obice da 150 mm.) e il Brummbär.

Lo Stug IV, in pratica, altro non era che un telaio di panzer IV su cui era stata montata la sovrastruttura dello Stug III.

I carri contraerei (Flakpanzer) montavano, sulle torrette o piattaforme aperte, cannoni quadrupli da 20 mm. o singoli da 37 mm.

Sembrava che con la sconfitta della Germania nel 1945 fosse scomparso, invece riapparve nella seconda guerra arabo israeliana del 1967, schierato da parte siriana.

Di questo carro ne furono venduti alcuni all'Italia e all'Ungheria e perfino a paesi neutrali come la Spagna e la Turchia.



Scheda tecnica

Equipaggio: cinque uomini

Potenza motore: 300 Hp

Peso in assetto da combattimento: 25.000 Kg.

Lunghezza: 7,02 m.

Larghezza: 2,88 m

Altezza: 2,68 m.

Velocità massima 38 Km/h

Autonomia: 210 Km.

Armamento: cannone principale 75 mm.

Corazza: da 8 a 80 mm.

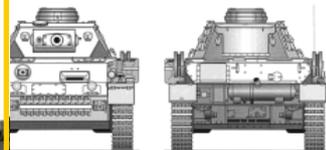
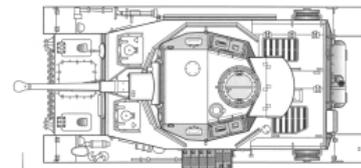
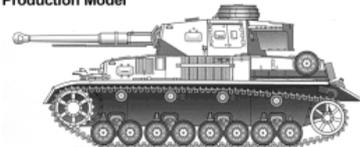
Segue pag. 21



PANZERKAMPFWAGEN IV



Panzerkampfwagen IV Ausf. F2 (Sd.Kfz. 161/1)
Early Production Model



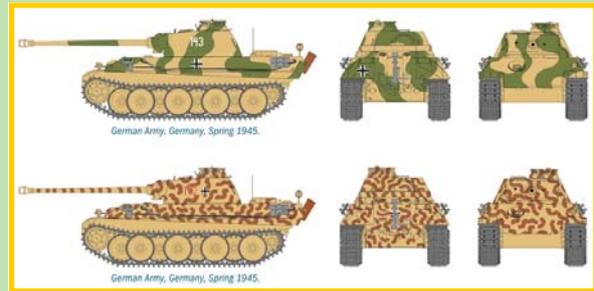
Original Drawing by George R. Bradford



PANZERKAMPFWAGEN V "PANTHER"



Il Panther fu considerato il miglior mezzo corazzato prodotto dai tedeschi fino al 1945, in quanto l'equilibrio tra potenza di fuoco, protezione e mobilità era eccellente. Gli Alleati avevano il massimo rispetto per le formazioni di



Scheda tecnica

Equipaggio: cinque militari

Potenza motore: 690 hp (514,74 kw)

Peso in assetto da combattimento: 45.500 Kg

Velocità massima: 46 km/h

Lunghezza: 8,86 m

Autonomia: 200 Km

Larghezza: 3,4 m

Armamento principale: cannone da 75 mm

Altezza: 2,98 m

Corazza: da 30 a 110 mm

Panther, sapendo di trovarsi di fronte un avversario formidabile.

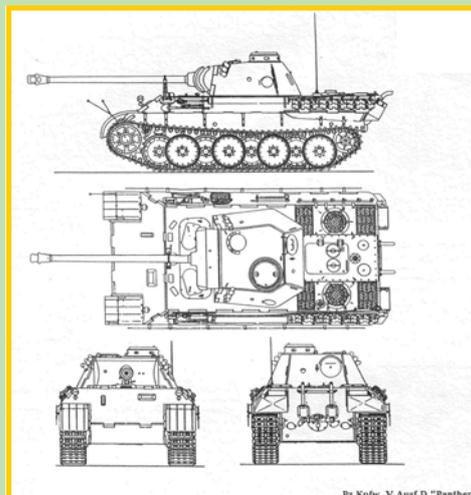
I tedeschi risposero con il Panther al T-34 sovietico che li aveva colpiti per i cingoli larghi, il motore potente e i cannoni perforanti, oltre alla forma spiovente della corazza che aumentava il fattore protezione. Queste caratteristiche furono trasferite al Panther che entrò in produzione agli inizi del 1943.

Il Panther era armato con un cannone da 75 mm, lungo 5,2 metri, dalle eccezionali prestazioni anti-corazza. Le ruote sovrapposte e sospensioni d'avanguardia consentivano al Panther di muoversi velocemente sul terreno accidentato. La potenza del fuoco di difesa era garantita da una mitragliatrice anteriore e una coassiale nella torretta. Il debutto in combattimento dei Panther a Kursk fu un disastro perché molti si ruppero prima di entrare in azione e altri risultarono facilmente infiammabili: questi problemi derivavano però solo dall'urgenza con cui i carri erano stati mandati in battaglia. Dopo poche modifiche, il Panther diventò una formidabile macchina da guerra e l'unico problema consisteva nella produzione insufficiente. Dopo la seconda guerra mondiale i Panther passarono all'esercito francese.



Segue pag. 23

PANZERKAMPFWAGEN V "PANTHER"



Oberst Langkeit Panzer V Panther 01 della Panzer Grenadier -Division Grossdeutschland Russia



PANZERKAMPFWAGEN VI "TIGER"

Il Tiger - il più importante dei carri armati tedeschi - progettato come carro pesante d'assalto in grado di sfondare tutte le difese nemiche, fu messo in cantiere



all'inizio del 1937 e, dopo una serie di prove, comparve nella versione definitiva nel 1942.

I cingoli dovettero essere ristretti perché talmente larghi che, per il trasporto su ferrovia, si dovevano smontare unitamente alle ruote più esterne.

La torretta era armata con un cannone da 88 mm. lungo 4,9 m. e lo spessore della corazzatura frontale arrivava fino a 100 mm.

I cinque membri dell'equipaggio comprendevano: capocarro, cannoniere, addetto al caricamento, conducente e operatore radio, il quale manovrava anche la mitragliatrice frontale; una seconda mitragliatrice era montata coassialmente al cannone principale.

I Tiger entrarono nella mischia nei pressi di Leningrado nell'agosto del 1942. Altri comparvero subito dopo in Tunisia e, in seguito, combatterono su tutti i fronti fino alla fine della guerra, difendendo anche il centro di Berlino nell'aprile del 1945. Entro l'agosto 1944 erano stati costruiti 1.354 carri.

I Tiger si dimostrarono lenti come lumaconi assetati di carburante: la loro corazza impenetrabile, però, e la potenza del cannone, li resero avversari temibili degli equipaggi alleati che utilizzavano carri medi, come gli M4 Sherman, meno protetti.

Se la corazzatura frontale opponeva una resistenza eccezionale, la parte posteriore era vulnerabile.

Alcuni Tiger furono trasformati in estemporanei carri soccorso, altri in carri comando.

Scheda tecnica

Equipaggio: cinque uomini

Potenza motore: 650 Hp o 700 Hp

Peso in assetto da combattimento: 57.000 Kg.

Velocità massima: su strada 37 km/h; fuoristrada 20 km/h

Lunghezza: 8,45 m.

Autonomia: 140 Km.

Larghezza: 3,7 m.

Armamento principale: cannone da 88 mm.

Altezza 2,93 m.

Corazza da 25 a 100 mm.

Tiger I - Roma 1944 davanti il Vittoriano



Tiger I e Sherman M4A1 vicino Firenze 1944



PANZERKAMPFWAGEN VI "TIGER"



Tiger I - Bovington Tank Festival 2013



Tiger I - Italia - Nettuno marzo 1944



Tiger I - Italia Luglio 1944



Tiger I - Italia 1944 Panzer Abteilung 508



Tiger I - Italia - Anzio 1944



PANZERKAMPFWAGEN VI "TIGER II" - KOENIGSTIGER



Il Tiger II, conosciuto come "Tigre Reale", fu l'ultimo carro da battaglia prodotto dall'industria germanica prima della fine del conflitto; superava per mole, corazzatura e potenza di fuoco tutti gli altri carri prodotti fino a quel momento.

La sua introduzione presso i reparti avvenne con la primavera del 1944; gli Alleati lo incontrarono per la prima volta durante i combattimenti in Normandia, ma il suo impegno più massiccio avvenne nel corso dell'offensiva delle Ardenne, quando la propaganda tedesca ne divulgò ampiamente l'uso, creandogli attorno un mito superiore alle reali possibilità del mezzo.

Infatti, nonostante le sue innegabili capacità belliche, il Tiger II era afflitto dai difetti connessi con la sua enorme mole e il suo peso, che gli permettevano di muoversi solo lungo itinerari adatti alla sua dimensione; piccoli ponti, curve a gomito e strade strette diventavano ostacoli talvolta insuperabili per questo colosso.

Anche il consumo di carburante ne limitava l'autonomia, rendendolo schiavo delle colonne di rifornimento che a loro volta erano facile preda dei cacciabombardieri alleati. Impiegato in combattimento su terreni opportunamente scelti era in effetti una formidabile macchina da guerra che non aveva rivali tra i corazzati degli Alleati ed era pressoché invulnerabile alle armi anticarro avversarie.

L'unico mezzo in grado di contrastarlo con qualche speranza di successo fu incontrato dal Tiger II sul Fronte Orientale, dove la presenza dei carri sovietici "Stalin", armati con cannoni da 122 mm., dette luogo a spettacolari duelli tra corazzati. Anche dal "Konigstiger" (altro nome del Tiger II – n.d.r.) i tedeschi derivarono come loro abitudine altri veicoli corazzati per impieghi speciali.



Bundesarchiv Frankreich Panzer VI (Tiger II Koenigstiger)

Caratteristiche TIGER II

Peso: t. 68

Protezione: mm. 180

Potenza motore: HP 700

Autonomia: Km. 170

Armamento: 1 cannone da 88mm. + 2 mitragliatrici MG34 da 7,92 mm.

Equipaggio: 5 persone

Velocità massima: Km/h. 41,5

Lunghezza: m. 10,286

Larghezza: m. 3,755

Altezza: m. 3,075

Segue pag. 27

Bundesarchiv Budapest Panzer VI (Tiger II Koenigstiger)3



PANZERKAMPFWAGEN VI "TIGER II" - KOENIGSTIGER



Panzerkampfwagen VI
(Tiger II Koenigstiger)
catturato a La Gleize Belgium



KANISTER

Ci sono anniversari di invenzioni di poco conto che vengono celebrati con grande clamore, altri di cose più importanti che tendono a passare inosservati: l'ottantesimo anniversario della prima entrata in servizio del Kanister (tanica, per noi italiani), che cade nel luglio 2017, è probabilmente uno di quelli destinati a passare inosservati. Forse perché l'invenzione è avvenuta sotto l'egida dell'apparato militare tedesco della metà degli anni Trenta. Però l'idea era (e rimane) geniale, per la praticità con cui risolve il problema del rifornimento e del trasporto di carburante (o acqua) lontano dalle fonti normali di approvvigionamento. Tant'è che nel giro di poco tempo dopo la scoperta di quello che per quasi quattro anni restò un segreto militare molto ben custodito, italiani, inglesi, russi e americani copiarono il funzionalissimo contenitore prismatico per carburante sviluppandone copie "personalizzate": identiche nei particolari con l'ecce-

Jerrycan -- Inglese



zione delle scritte quelli italiani e quelli inglesi, uguali ma realizzati con lamiere più spesse e molto rustici di finitura quelli russo-sovietici, completamente differenti e molto meno pratici da usare anche se più economici e veloci da produrre quelli americani. Vediamo insieme, nei dettagli, quali erano le caratteristiche salienti del contenitore originale e quali avvenimenti portarono alla genesi del Kanister. Occorre premettere che, prima del conflitto, di norma il carburante per le unità motorizzate tedesche veniva trasportato nelle retrovie del fronte dalle ferrovie del Reich per mezzo di carri cisterna. La distribuzione finale ai reparti avveniva per mezzo di fusti da 200 litri, in quanto le autocisterne non erano disponibili nelle quantità necessarie per svolgere questo tipo di servizio, con l'unica eccezione a questa regola rappresentata, per ovvii motivi, dalla Luftwaffe. Quasi sempre il travaso finale dai fusti ai serbatoi degli autoveicoli avveniva per mezzo di contenitori per carburante di vario tipo, foggia e dimensioni, con capienza variabile da 10 a 40 litri. Caratteristica comune a tutti questi contenitori erano la non uniformità e la fragilità. La creazione delle unità corazzate, con l'esigenza di mantenere costantemente riforniti di carburante dei veicoli a motore che operava-

no sulla linea del fronte, indusse, tra il 1935 e il 1936, lo stato maggiore della Wehrmacht a bandire un concorso tra diversi costruttori per la creazione di un Kanister standardizzato. Si richiedevano: forma e dimensioni che ne facilitassero trasporto e stivaggio a bordo di un autoveicolo, una capacità di 20 litri e un peso a serbatoio pieno di 20 chilogrammi (in modo che un soldato potesse trasportarne due pieni), la capacità di sopportare l'incendio del veicolo su cui veniva trasportato senza esplodere e quella di sopportare senza alterazioni funzionali una caduta da un automezzo che viaggiava alla velocità di 45 Km/h; inoltre, si suggeriva l'adozione di maniglie particolari che permettessero a un solo militare di trasportare quattro Kanister vuoti o due pieni, collocate in modo da facilitare le operazioni di carico e scarico con il sistema del "passamano". Infine, venne richiesto uno studio delle lavorazioni concepito in modo che i contenitori potessero essere realizzati industrialmente il più facilmente possibile. Il modello definitivo venne sviluppato fondendo insieme le soluzioni proposte dalla Schwelmer Eisenwerk Müller AG di Schwelm e dalla Ambi-Budd di Berlino. Nel 1936 ne furono ordinati 20.000 esemplari, da distribuire ai reparti per il collaudo finale durante le grandi manovre di quell'anno.

Segue pag. 29

Tedesca 1937



Tedesca 1940



KANISTER

Dopo l'approvazione definitiva, con la disposizione AHM Nr. 324 dell'8 luglio 1937, fu ratificata l'adozione del modello, denominato Einheitskanister (Canistro Unificato) e furono stabilite le priorità nelle assegnazioni ai reparti. I produttori sarebbero stati la ditta Eisenwerk Müller di Schwelm e la Ambi Budd Presswerk (ABP) di Berlino, la prima detentrica del brevetto per il bocchettone con il tappo dotato di chiusura a baionetta, la seconda autrice dello studio riguardante la forma del serbatoio e l'industrializzazione della tanica. Il contenitore standard da 20 litri (Kanister) pesava

Sandrik 1



a vuoto da 4,1 a 4,4 Kg, una volta riempito di carburante il suo peso arrivava a 20 Kg, aveva misure di 465x340x160 mm. e costava 10,50 marchi tedeschi dell'epoca. Il modello originale del 1937 aveva una modanatura di rinforzo cruciforme su entrambi i lati e venne prodotto fino al 1941, mentre quello successivo, con rinforzi modificati, fu costruito dal 1939 al 1945 in grandi quantità da molte aziende tedesche. I modelli del 1937 e dei primi mesi del 1938 recavano le scritte relative al tipo contenuto e alla sua quantità verniciate nella parte alta del serbatoio, mentre quelle costruite dal 1938 avanzato in poi avevano queste scritte riportate per stampaggio. Dal 1940 la ABP produsse un modello specifico per l'acqua, che in seguito fu realizzato anche dalla Brose U Co e dalla Novack. I contenitori standardizzati per i reparti delle SS venivano invece realizzati esclusivamente dalla Sandrik, una società slovacca tuttora in attività con sede a Dolné-Hamre. Nei confronti dei modelli precedenti il contenitore standardizzato da 20 litri era pratico, robusto e comodo da usare, il becco versatore incorporato nel bocchettone e dotato di un condotto per l'ingresso dell'aria consentiva il travaso in vena continua e limitava il pericolo di dispersioni di carburante durante il rifornimento. Durante i combat-

timenti in Francia e in Africa Settentrionale, i britannici catturarono un certo numero di taniche tedesche che rimisero immediatamente in servizio, apprezzandone la funzionalità rispetto alle fragili latte che loro utilizzavano e riproducendone dopo poco tempo una copia conforme, con le differenze minime necessarie sia

Sandrik 2



per adattare il disegno tedesco originale ai sistemi industriali delle fabbriche inglesi sia per sveltire al massimo la produzione nelle grandi quantità necessarie a soddisfare le esigenze dei loro reparti: per esempio, nelle taniche inglesi non veniva vetrificato l'interno e la produzione non contemplava le differenze che nel prodotto germanico distinguevano i modelli per carburanti e lubrificanti da quelli per l'acqua potabile. Le forze armate statunitensi, che all'epoca utilizzavano i bidoni da 220 o da 38 litri per il rifornimento "finale" dei loro veicoli, ricevettero per tempo esempla-

Tedesca, dettaglio bocchettone



ri della tanica tedesca catturati dagli alleati inglesi ma, nonostante ne apprezzassero la funzionalità, scelsero di non copiare pari pari il modello germanico (che, tra l'altro, era stato industrializzato nella sua versione definitiva dalla Ambi-Budd Presswerk, consociata tedesca della americana Budd con sede a Philadelphia) ma di trarne semplicemente l'ispirazione, sviluppando da esso una versione specifica studiata per produzioni numericamente molto elevate e interamente automatizzate tipiche dell'industria americana.

Segue pag. 30

KANISTER

La tanica americana conservava i tre manici superiori di quella tedesca, poteva contenere 5 galloni di liquido (circa 20 litri) ma veniva realizzata unendo mediante saldatura elettrica per rullatura il corpo, ottenuto per piegatura da una singola lastra d'acciaio, con due elementi di chiusura stampati (uno superiore e uno inferiore), mentre quella tedesca era ottenuta mediante saldatura autogena di due semigusci stampati e sagomati: in sostanza, mentre quest'ultima dal punto di vista tecnico era un piccolo serbatoio per autoveicolo, quella americana era più simile a una grande lattina per conserve... Questo fattore tuttavia non influiva



sulla funzionalità del "Blitz can", ma aveva invece un effetto notevole sia sui tempi di lavorazione sia sui costi, che si rivelavano estremamente

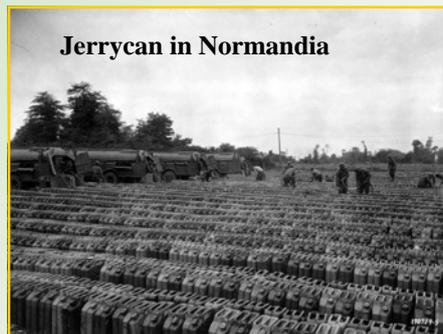
ridotti rispetto a quelli del modello germanico. Il rovescio della medaglia era costituito da un certo "scarto" di lavorazione, ovvero l'eventualità, ipotizzata del resto già in sede di progetto, che una certa quantità di esemplari presentasse qualche difetto alla fine della catena produttiva, al contrario di quanto accadeva invece per il modello tedesco, che prevedeva una serie di operazioni da parte di manodopera specializzata ma garantiva proprio per questo la totale assenza di esemplari difettosi. Più controversa invece la scelta, invero originale, di utilizzare un bocchettone di ampie dimensioni ma con chiusura mediante un tappo a vite invece che con il tappo a baionetta utilizzato sul modello tedesco. La tanica americana per questo richiedeva costantemente un'apposita chiave per l'apertura (era la stessa utilizzata dall'industria petrolifera per l'apertura dei bidoni), nonché l'uso del versatore, in quanto la sezione filettata del bocchettone era "a filo" del coperchio superiore del serbatoio, invece di prevedere un colletto sopraelevato con bordino come quella tedesca. Soltanto il Corpo dei Marines non condivise la tanica tipo US con il resto delle Forze Armate americane e, pur facendo ricorso a una tanica che

aveva il serbatoio uguale a quella standard scelta dal Quartier Master Corps (QMC, l'ente responsabile per l'acquisizione del materiale militare statunitense), pretese che le sue taniche

fossero equipaggiate di bocchettone con chiusura a baionetta ispirato a quello tedesco. Stranamente, nonostante l'esigenza di standardizzazione e di produrre il massimo numero di taniche nel minor tempo possibile, anche gli americani svilupparono una versione per acqua o liquidi commestibili. Sotto molti aspetti la tanica statunitense per acqua era più pratica di



Jerrycan in Normandia



quella originale tedesca. Nel dopoguerra la tanica tedesca tipo "Jerrycan" equipaggiò in pratica tutte le forze armate del mondo, con modifiche modeste da parte di alcuni utilizzatori (come l'Italia e la Francia, per esempio) e da parte dei tedeschi stessi, che tra gli anni '50 e '60 adottarono modelli con bocchettone modificato. Tutti, verso la fine degli anni Ottanta, tornarono però alla forma del bocchettone originale. Le taniche americane continuarono a utilizzare ininterrottamente (dal 1941 fino quasi alla fine del millennio) il "Blitz can" modello QMC, decretandone la graduale sostituzione con il "Military Fuel Canister" (MFC) realizzato in tecnopolimero dalla canadese Scepter, azienda specializzata in serbatoi per imbarcazioni.

ROBERTO BRUCIAMONTI

Napoli durante la II guerra mondiale ovvero: i 100 bombardamenti di Napoli.

Liberamente estratto da uno scritto di Lucia Monda: <http://www.isses.it/Convegno050305/Monda.pdf>

INTRODUZIONE

Napoli è stata una delle città italiane più provate dalla guerra perché nel 1940 era il porto principale verso la quarta sponda e il capolinea delle rotte marittime verso la Libia. Nelle zone limitrofe la città, erano presenti le officine Avio dell'Alfa Romeo di Pomigliano, il silurificio di Baia, i Cantieri Navali di Castellammare di Stabia e quelli della Società Bacini e Scali Napoletani di Napoli, lo spolettificio di Torre Annunziata, e altre importanti industrie di interesse strategico come l'ILVA di Bagnoli, che la resero bersaglio preferenziale delle incursioni aeree Alleate costituendo questi importanti obiettivi di interesse militare.

“Nel 1940 la città era impreparata ad ogni evento bellico, con pochi ricoveri pubblici efficienti, tenuto conto che molti di essi erano vecchie cantine trasformate e protette da muri paraschegge.

I primi aerei nemici che apparvero furono ricognitori inglesi i quali, non incutendo timore, furono indicati come 'e fotografe, così come Hitler fu soprannominato 'o furriere. La difesa della città venne affidata ai cannoni delle navi che si alternavano nel porto; scadente era l'aiuto della contraerea. Gli agenti dell'U.N.P.A. (Unione Nazionale Protezione Antiaerea) con i capi-palazzo erano gli addetti al soccorso dei civili e allo spegnimento degli incendi in palazzi e rifugi. Le autovetture circolavano con parafanghi bianchi e fanali azzurri. Nelle ore serali vigeva l'oscuramento col divieto di accendere le luci.

Le prime bombe caddero nella notte del 1° novembre del 1940; alle 4,20 iniziarono i bombardamenti notturni inglesi che si protrassero fino al novembre del 1941”

Aldo De Gioia, **“Frammenti di Napoli”**

[...]“Il Mattino” di Napoli scrive nel novembre 1940, dopo un attacco inglese che si prefiggeva di far concorrenza al fuoco del Vesuvio: “I napoletani hanno trovato nell'incursione aerea nemica un diversivo alla placidità di queste notti invernali”.

In effetti, la tranquillità sembra diffusa se è vero che una folla si raduna negli stessi giorni a Porta Capuana dove c'è la prima bomba inesplosa e nessuno appare intimorito. Le incursioni non sono continue, gli aerei sono pochi così come i danni e le vittime, ma con il passare dei mesi cresce l'inquietudine per una guerra che viene dal cielo e che le armi [...] non sono in grado di ostacolare minimamente.

Nonostante il bersagliamento continuo, Napoli però reagì con dignità e disciplina fino alla fine della guerra, anche quando le sorti del conflitto cominciarono a declinare. Infatti, dal 1942, i bombardamenti più che quello di neutralizzare singoli obiettivi militari ebbero lo scopo di terrorizzare la popolazione per fiaccarne il morale, spingerla alla sollevazione e agevolare sbarchi in preparazione in Sicilia e a Salerno, dopo l'armistizio del settembre del 1943. Il fatto è dimostrato da una lettera di Roosevelt che, nel luglio del 1941, così scrive a Churchill:



“Noi dobbiamo sottoporre la Germania e l'Italia ad un incessante e sempre crescente bombardamento aereo. Queste misure possono da sole provocare un rivolgimento interno o un crollo” (lettera di Roosevelt a Churchill, del 25 luglio 1941 - Doc. 67, pag. 151 - Loewenheim - Langley - Jonas, Roosevelt and Churchill).

E più tardi, nell'ottobre del 1942, il presidente USA ripete: *“... deve essere nostro irrinunciabile programma un sempre maggior carico di bombe da sganciare sopra la Germania e l'Italia”* (Ib. del 31 ottobre 1942, doc. 180, pag. 325).

Così, con un'incursione che provocò novecento vittime, il **4 dicembre del 1942**, iniziarono gli intensi e sempre diurni bombardamenti americani; questi continuarono anche nel corso dell'anno successivo (1943), grazie a centinaia d'aeroplani i quali, in pochi minuti, seminarono morte e terrore con attacchi a tappeto, senza ricerca di obiettivi. *“Bombardare, bombardare, bombardare... io non credo che ai tedeschi piaccia tale medicina e agli italiani ancor meno... la furia della popolazione italiana può ora volgersi contro intrusi tedeschi che hanno portato, come essi sentiranno, queste sofferenze sull'Italia e che sono venuti in suo aiuto così debolmente e malvolentieri...”* è ancora il pensiero del Presidente USA (Ib. del 30 luglio 1943, doc. 246, pag. 358).

Segue pag. 32



NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

Ma andiamo con ordine....

IL PRIMO ANNO DI GUERRA: IL 1940

“Nel primo anno di guerra, i Bristol Blenheim inglesi crearono seri problemi lungo la zona portuale dei Granili e di S. Giovanni a Teduccio, devastando gli stabilimenti della società “Alecta”, della “Precisa”, della “Agip” e della fabbrica di legno “Feltrinelli”; proseguirono nella zona del corso Umberto, fino a Pozzuoli, aumentando sensibilmente il numero dei decessi, che raddoppiò nel 1941.

La paura insegnò a conoscere il pre-allarme, il quale si segnalava quando la radio cessava le sue trasmissioni. La città si spopolava, si riempivano i ricoveri, mentre suonavano le sirene che annunciavano l'imminente pericolo. In compenso la vita proseguiva regolarmente e, dopo le ore di lavoro, funzionavano ristoranti, ritrovi e cinema, malgrado il razionamento dei capi di vestiario, generi alimentari e carburante. Tuttavia, con l'incalzare delle incursioni, ciascuno avvertì la gravità del momento e, pertanto, aumentarono le richieste di rifugi sicuri”.

Aldo De Gioia, “Frammenti di Napoli”

I RICOVERI

La realizzazione dei ricoveri a Napoli, in virtù delle sue caratteristiche geologiche (ad eccezione della zona più prossima al mare ove il substrato incontrava la falda idrica a pochi metri) si è attuata in cavità preesistenti a notevoli profondità, diversamente dalle altre città ove i ricoveri generalmente furono realizzati in scantinati o comunque sotterranei relativamente vicini alla superficie. Le cavità del sottosuolo partenopeo erano artificiali, cioè prodotte dall'estrazione delle pietre da costruzione, coltivando il substrato tufaceo che costituisce la base della città, ricoperto da uno strato di materiali vulcanici sciolti e di detriti.

Gli ingegnosi napoletani escogitarono immediatamente di renderle accessibili mediante scale, ove non c'erano, spianandone i pavimenti, riempiendo di materiale le cisterne svuotate dall'acqua, realizzando servizi igienici, impianti di illuminazione ed idrici, talvolta, nei complessi più grandi, anche il pronto soccorso, oltre a quanto rendeva i luoghi temporaneamente vivibili.

Queste opere furono di estrema utilità perché impedirono che le massicce incursioni aeree provocassero un'autentica catastrofe.

Studi recenti hanno individuato quante ne furono utilizzate come ricoveri antiaerei durante l'ultimo conflitto. I dati sono stati estrapolati dalle due relazioni pubblicate dal Comune di Napoli a seguito di due commissioni istituite per lo studio del sottosuolo della città.

Le cavità interessate dalla ricerca sono state censite nei due resoconti: nel primo ne contiamo 366 mentre nel secondo arriviamo a 561.

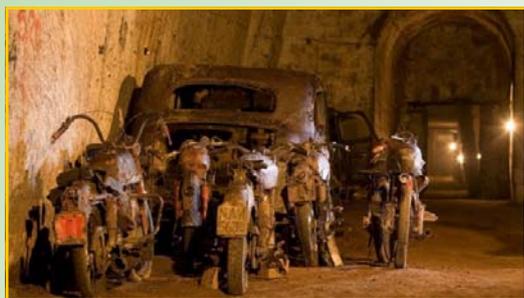
Delle 561 cavità censite al 1972, 149 (anche qui con le dovute riserve) sono state attrezzate a ricoveri antiaerei nel periodo bellico. A queste vanno aggiunte tutte quelle forme sotterranee con accessi diretti che furono, per la loro ubicazione, ampiezza ed accessibilità, luoghi privilegiati ove ricoverarsi con una buona sicurezza (gallerie stradali, ferroviarie, acquedotti, ex cave di tufo, ecc.).

Segue pag. 33

Ingresso Ricovero Piazzetta Augusteo



I Ricoveri oggi in Napoli sotterranea



Elenco Ricoveri al 30 aprile 1943

ELENCO RICOVERI AGGIORNATO AL 30 APRILE 1943 XXI				
SEZIONE	ANTICELLO	A SINISTRA	A DEXTRA	TOTALE
Avvicinato	11	30		41
2. Centro RUE Roma	2	25		27
Capone	12	12		24
3. Ferdinando	4	21	1	26
5. Giustino a Teduccio	14			14
5. S. Tommaso	3	6		9
5. S. Tommaso	15	21	2	38
Marano	12		3	15
Marano	11	1		12
Marano	24	1	2	27
Marano	1	1		2
Marano	19	1	3	23
Marano	5	11	1	17
Marano	2	24	1	27
Marano	12	15	1	28
TOTALI	475	210	28*	713

* 14 ricoveri alla porta, uno fuori, sotterraneo per un totale: 203 ANTICELLO + 210 A SINISTRA

NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

Molti usavano però tunnel cittadini, come la galleria del IX Maggio (intitolata alla festa dell'Impero e, oggi, alle Quattro Giornate), nonché quella del Chiatamone dove si trasferì l'Arsenale Marittimo, oppure le gallerie della funicolare e della metropolitana: infatti, alcune stazioni della linea 2 divennero un sicuro rifugio durante i bombardamenti e molti napoletani devono la vita al loro "vecchio" metrò: ecco la testimonianza di una napoletana che si trovava nella stazione "Cavour" nel momento in cui la sua casa veniva distrutta dalle bombe.

"Nonostante siano passati tanti anni ho ancora ben in mente i disagi, le paure e le sofferenze patite durante il periodo della seconda guerra mondiale. Non sarà mai possibile dimenticare il suono delle "sirene" che annunciavano l'arrivo degli aerei "nemici" che avrebbero bombardato la città. Quel suono significava scappare e raggiungere nel più breve tempo possibile un rifugio, più o meno sicuro. Abitavo in Vico Bongiorno, alla Sanità, nei pressi del Museo Nazionale e da lì era sufficientemente agevole raggiungere la stazione "Cavour" della sotterranea (così chiamavamo il metrò), che veniva considerato il posto più sicuro. Con le sedie in spalla scendevamo fin giù ai binari in attesa del sospirato cessato allarme, ma non si contavano le volte che ad un cessato allarme faceva seguito nel giro di pochi minuti un nuovo attacco. E, allora, di nuovo giù nel metrò... Un tardo pomeriggio del 1° marzo 1943 all'uscita dalla stazione trovammo un cordone di militari che ci impedì di accedere al nostro quartiere. Molte case, tra cui la mia, erano state distrutte; per noi aumentarono i disagi ma la metropolitana ci aveva salvato la vita".

"Quando il metrò mi salvò la vita..." su: <http://www.orcaloca.it/metronapoli/war.htm>.

Ma la vita nei ricoveri non poteva dirsi rosea: nonostante il tentativo dei capifabbricato e dei capiricovero di instaurare in ogni caso una condizione di normalità e di disciplina (così come dettato dalle circolari fasciste e dalle norme UNPA) il terrore, la sporcizia, il senso di impotenza, la progressiva fragilità delle misure di sicurezza, la coabitazione forzata per ore interminabili nella più assoluta promiscuità dettero ai coraggiosi napoletani un'acuta coscienza della grave situazione.

Le norme ricordavano di tenere un contegno il più possibile calmo e all'altezza degli avvenimenti: "*non correre, non gridare, non agitarsi*", ma il ritmo incalzante dei bombardamenti impediva le riparazioni e le manutenzioni: le sirene molto spesso non funzionavano per cui, a volte, si doveva ricorrere al suono delle campane o al suono delle sirene delle navi ancorate nel porto. Si arrivava sovente al ricovero quando già i velivoli nemici erano sul cielo della città, vanamente intercettati dalla DICAT (Difesa Contraerea Territoriale), in una condizione di assoluta precarietà, portando con sé ciò che era stato raccolto alla rinfusa, a volte il superfluo e l'ingombrante. I ricoveri erano affollati e spesso maltenuti. Le norme UNPA imponevano per i ricoveri provviste d'acqua, di cloruro di calce, sabbia, pale, picconi, torce elettriche, pronto soccorso, viveri eccetera ma le attrezzature e le provviste diventavano sempre più insufficienti col precipitare delle sorti belliche. E' facile comprendere come potesse diventare ancora più pesante la situazione in casi di emergenza per feriti, persone colpite da malori improvvisi, partorienti. Se si consultano i registri dell'Ufficio Anagrafe del Comune di quegli anni si vedrà che fu molto elevato il numero dei napoletani che nacquero nei ricoveri, in un angolo il più possibile lontano dalla calca, dietro una tenda o un tramezzo.

I giornali rievocavano con questi eventi sotto la violenza delle incursioni anglo-americane: "*La notte scorsa, nel ricovero pubblico di via San Vincenzo alla Sanità n. 12, la giovane Anna Martene, moglie dell'operaio Luigi Barbato, con gli apprestamenti forniti dal Capo Ricovero Gino Cesarini del Gruppo R. Bonservizi e con l'assistenza della levatrice Zanzarelli M. Rosaria, ha dato alla luce una florida bambina che sarà chiamata Giuseppina, Vittoria, Italia*", registra il "*Corriere di Napoli*" del 23 luglio 1943, ma si potrebbero riportare decine e decine di notizie analoghe.

Anche i ricoveri pubblici, col passare dei mesi e con l'incrementarsi dei bombardamenti divennero a volte umidi e freddissimi, altre volte torridi ed opprimenti. Nonostante tutto, però, i ricoveri furono di grandissima utilità, sistemati un po' dovunque in città: nelle grotte tufacee di Posillipo o di Fuorigrotta, sotto le pendici dei Camaldoli, nelle spelonche delle Fontanelle, a Piazza S. Gaetano ai Tribunali, al Cavone, a Piazzetta Augusteo, ai Quartieri Spagnoli, nei tunnel stradali, nelle gallerie e nelle stazioni sotterranee della metropolitana.

Segue pag. 34



NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

IL SECONDO ANNO DI GUERRA: IL 1941

La prima incursione dell'8 gennaio del 1941 recò danni in via Stella Polare (Corso Arnaldo Lucci) e al Borgo Loreto, a cui seguirono altre, davvero devastanti, tra cui quella del 10 luglio, che danneggiò la raffineria di via delle Breccie e i Rioni Stella, Platania e Speranzella.

I bombardamenti del 9 e dell'11 novembre, ebbero come bersaglio la ferrovia, il porto e le fabbriche più importanti.

Ma vennero poi bombardati anche edifici destinati a civili abitazioni che spesso crollavano sui ricoveri sottostanti, intrappolando centinaia di persone, come accadde al ricovero di Piazza Concordia, dove morì gran parte degli occupanti e i superstiti furono sommersi dalle macerie, il 18 novembre del 1941.

IL TERZO ANNO DI GUERRA: IL 1942

Nel 1942 ci furono "solo" sei incursioni che prepararono però quelle devastanti e numerosissime del 1943.

Dopo le bombe del 27 novembre, si giunse al 4 dicembre, giorno della prima incursione americana. Nel corso di un violentissimo attacco su Napoli di bombardieri Liberators decollati dall'Egitto venne affondato l'incrociatore leggero *Muzio Attendolo*; gravi danni subiscono altri due incrociatori (*Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli*), ma ben più tragiche sono le conseguenze del bombardamento sull'abitato: 159 morti e 358 feriti. Infatti, la gente fu colta alla sprovvista; furono colpiti fulmineamente case, chiese, ospedali, uffici e negozi e molti furono mitragliati per la strada.

Fu subito colpito il Palazzo delle Poste ed alcuni mezzi pubblici nella piazza tra cui il tram n. 9 che restò bloccato, sui binari contorti, zeppo di passeggeri. Testimoni raccontarono di aver visto tanti morti, seduti e composti, come fossero vivi, in attesa della partenza. Furono distrutte le vie Monteoliveto, Vittoria Colonna, Protopisani e la zona di Porta Nolana. L'attacco non fu intercettato dalla contraerea forse perché i bombardieri americani raggiunsero Napoli accodandosi ad alcuni Caccia tedeschi di ritorno alla base. L'ultimo attacco del '42 fu quello del 15 dicembre che distrusse l'ospedale Loreto, il Gasometro, i bacini della *Navalmeccanica* e l'incrociatore *Arborea*.

IL QUARTO ANNO DI GUERRA: IL 1943

Il 1943, fu l'anno peggiore perché fece segnalare sulla stremata città, ben 181 bombardamenti dall'inizio della guerra all'8 settembre.

Nonostante ciò, ci si sforzava di vivere una relativa normalità. I cinema funzionavano ancora: all'Alambra si proiettava *"La maestrina"*, al Diana *"Addio Kira"*, al Modernissimo *"Malombra"*, al Bellini *"Romanticismo"*. Arrivarono i primi profughi dalla Libia, da Rodi, dalla Dalmazia mentre i bombardamenti s'intensificavano provocando danni inestimabili. Via Salvator Rosa fu fra le zone più colpite, tanto che ebbe il primato nella realizzazione dei primi cimiteri provvisori.

In gennaio continuarono le incursioni pomeridiane, che servirono al nemico per mantenere la tensione sulla città, mitragliando la gente per le strade, bombardando civili abitazioni. Furono colpite le zone di Battistello Caracciolo, Piazza Canneto, via Girolamo Santacroce e via Salvator Rosa, con un altissimo numero di vittime, destinato ad aumentare pochi giorni dopo, quando altre massicce incursioni devastarono il Ponte della Maddalena, insieme ai Pontili Elena d'Aosta e Vittorio Emanuele, nonché la zona litoranea, dai Granili a via Benedetto Brin.

4 agosto 1943 Basilica di Santa Chiara

Dall'11 gennaio, le incursioni diventarono giornaliere: il bilancio fu di almeno 23 morti e una sessantina di feriti.

Il 7 febbraio gli aerei Alleati bombardarono Cagliari e Napoli.

Il 15 febbraio si ebbe una pesante incursione aerea anglo-americana su Palermo (almeno 100 morti) e, ancora, su Napoli.

Il 20 febbraio, ad ondate, i bombardieri colpirono la nostra città causando, secondo fonti ufficiali, 119 morti e 332 feriti.

Segue pag. 35



NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

Il **21 febbraio** un'altra incursione passò alla storia come *la strage di via Duomo*, per il gran numero di vittime e lo scempio nelle strade di Forcella, di via Duomo, via Foria, via Tribunali, nei vicoli adiacenti ai Manesi, in piazza San Gaetano e via Atri (in tutta la zona dei Decumani).

Un triste episodio si verificò nel ricovero di Piazza San Gaetano, dove molte persone, prese dal panico, precipitarono per le scale restando schiacciate nella caduta.

Anche **marzo** iniziò con una tremenda incursione che, in un vasto raggio di azione, colpì le zone del Carmine, S. Eligio, via Pignasecca, Piazza Cavour, via Cavaiole, Capodimonte e, come al solito, il porto, dove affondarono alcune navi. La domenica del **28 marzo**, mentre si celebrava la festa dell'aviazione, si verificò uno degli episodi più terribili della guerra a Napoli. La nave *Caterina Costa*, adibita ai viaggi per il trasporto di viveri e munizioni (in acciaio, lunga 135 metri, larga 19,8 di pescaggio, motore FIAT a 8 cilindri), scoppiò nel porto prima di salpare per Biserta.

Sicuramente un sabotaggio provocò l'incendio, che diventò sempre più vasto, fino a coinvolgere il carico di benzina, di mille tonnellate, e quello esplosivo, di novecento (+ 43 cannoni, mezzi cingolati, 600 soldati in parte italiani, in parte tedeschi). Roberto Ciuni, su "Il Mattino", ricorda così l'evento:

"Napoli si sveglia ai primi scoppi provocati dalla benzina che si sparge, ardendo, sull'acqua del porto. Buona parte dell'equipaggio si mette in salvo sulla banchina, a cominciare dal comandante, ma i soldati, addormentati sotto coperta, trovano le vie di fuga sbarrate dal fuoco: dei cento italiani alloggiati a poppa non si salva nessuno. Non si tratta di attacco aereo, quindi niente sirene d'allarme. I napoletani sentono le deflagrazioni, vedono pennacchi di fumo, odono le ambulanze che vanno avanti e indietro. Alla direzione dei Vigili del Fuoco l'allarme arriva dieci minuti dopo le due del pomeriggio: in banchina, l'ingegnere Tirone, il comandante, trova il capitano della nave che lo mette in guardia: sulla «Caterina Costa» c'è un carico di bombe che può scoppiare da un momento all'altro, consiglia di affondarla. Di fronte al rischio, Tirone ritira la sua squadra impegnata a cercare di spegnere l'incendio.

Alle 15 un colonnello sostiene che non c'è pericolo. Un'ora dopo un maggiore della Capitaneria di Porto informa che non è possibile affondare la nave dato che già tocca il fondo. Alle 17,39, al termine di una giornata dove si sono mescolate leggerezze inaudite da parte di tutti i dirigenti coinvolti, incapacità tecniche dei responsabili militari, ritardi nel chiedere soccorsi adeguati, la «Costa» salta in aria: le fiamme hanno raggiunto la stiva numero due, quella dell'esplosivo. La banchina sprofonda; un pezzo di nave piomba su due fabbricati al Ponte della Maddalena abbattendoli; la metà d'un carro armato cade sul tetto di un palazzo di Via Atri; i Magazzini Generali del porto prendono fuoco; alla Stazione Centrale le schegge appiccano incendi ai vagoni in sosta. Il Lavinaio, il Borgo Loreto, l'Officina del Gas, i Granili, la Caserma Bianchini, la Navalmeccanica, l'Agip: dovunque arrivano lamiere mortali. E dovunque, vetri rotti, porte e finestre sfondate, cornicioni sbriciolati dall'esplosione. Per spegnere l'incendio sul relitto i vigili dovranno lavorare fino all'indomani. Le vittime saranno 549; i feriti, oltre tremila. Tra questi il vice comandante della Capitaneria di Porto ripescato a mare.

Se la «Costa» è la prima nave a saltare in aria senza intervento nemico, diverse altre sono state incendiate e affondate durante i bombardamenti, fin dal 20 febbraio, quando le Fortezze Volanti hanno centrato il piroscafo «Caserta». Altre ancora coleranno a fondo nei prossimi mesi. Alla fine le condizioni del porto saranno tali che gli Alleati entreranno in città portandosi un tecnico addestrato alla bonifica di moli, attracchi e bacini sconquassati dalla guerra: l'ingegnere inglese I.A.V. Morse in divisa di contrammiraglio. Sarà lui a far pulizia di relitti e macerie".

Le macerie



R. Ciuni, "Quando nel porto saltò in aria la «Caterina Costa»", 27 marzo 2003, su:
<http://ilmattino.caltanet.it/hermes/20030327/NAZIONALE/19/SPAKKA.htm>

Segue pag. 36



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

35

NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

Secondo fonti ufficiali, nella sola Napoli si contarono 221 morti e 387 feriti nella violenta incursione del **4 aprile** su Napoli, Palermo, Siracusa e Carloforte (Sardegna). Il **15 aprile** si ebbero ancora bombardamenti aerei anglo-americani su Napoli, Palermo, Catania e Messina che causarono un centinaio di morti e gravi distruzioni mentre il **24 aprile** i morti, a Napoli, furono 50. Il **28 aprile** si ebbe una nuova pesante incursione su Napoli che causò numerose vittime e gravi danni.

Quella del **30 maggio** fu la sessantesima incursione aerea sulla città, dopo di che, i bombardamenti si diradarono ma non persero di distruttività. Il **13 luglio**, in un'ennesima incursione, se ne andò anche il *Caffè Vacca* della Villa Comunale. Il vecchio ritrovo ottocentesco, a pochi passi dal chiostro della musica, composto da due piani, contornato di tavolini e sedie, aveva visto passare nei suoi locali i più bei nomi dell'arte e della cultura europea.

Il **14 luglio** s'intensificarono i bombardamenti aerei Alleati sulle vie di comunicazione che dal Nord portavano al Sud della penisola e sui centri più importanti del meridione: il bersaglio preferito fu ancora una volta Napoli che, questa volta, non ce la fece più a reagire e a resistere. Tra i pochi che non smisero mai di prodigarsi per la popolazione, ricorda Aldo De Gioia nel suo **"Frammenti di Napoli"**, ci furono i Vigili del Fuoco:

"I napoletani con gratitudine, li soprannominarono 'e cape 'e fierro per il caratteristico copricapo di metallo brunito. Il loro quartier generale fu nella città antica, nella zona dei tribunali, in via del Sole, da dove si spostavano le squadre di soccorso per raggiungere i presidi periferici appena avvistati gli apparecchi nemici.

Nel vederli partire il popolo, accorgendosi dell'imminente pericolo, si metteva in movimento urlando: "Fujte, s'ò asciute 'e cape e fierro!..." e di lì a poco succedeva l'inferno..."

Gli attacchi, se possibile, divennero ancora più terribili il **4 agosto**, data fatidica della più grande incursione aerea subita dai napoletani, durata un'ora ed un quarto ma destinata ad essere ricordata per sempre.

Quattrocento aerei della *Mediterranean Bomber Command* sganciarono centinaia di bombe incendiarie, scendendo poi a bassa quota per mitragliare la popolazione inerme che fuggiva. Il centro fu oggetto di un accanimento senza pari e la Chiesa di Santa Chiara venne rasa al suolo, anticipando la sorte dell'Abbazia di Montecassino. Ciò che colpisce è l'accanimento verso un luogo sacro, specie a guerra ormai vinta.

Due pesanti attacchi aerei sulle province di Napoli, Avellino e Salerno ci furono anche il **20 e il 21 agosto**.

Il **5 settembre**, le forze dell'operazione "Avalanche" (lo sbarco a Salerno) salparono dall'Africa settentrionale verso l'Italia e una pesante incursione aerea su Napoli causò gravissimi danni.

All'incursione più lunga (**quella del 6**) seguì la più breve: **quella del 7**, che durò solo pochi minuti. Ma l'ultima fu quella americana del **giorno 8**, poco prima che si apprendesse dell'armistizio. Contemporaneamente iniziò lo sbarco dei Rangers a Maiori. Ma gli Alleati non riuscirono a vincere la resistenza dei tedeschi e Napoli si venne a trovare tra due fuochi per tutto il mese.

I nostri soldati e alcuni giovani napoletani erano sbandati e si rifugiarono sulle colline dei Camaldoli e di Capodimonte, nei meandri della Sanità e del Mercato, nei vecchi ipogei delle Fontanelle e di S. Eframio vecchio, nelle campagne del Vomero, per guadagnare tempo e prendere una decisione.

Intanto, la 5ª Armata del Generale Clark, trovatasi in difficoltà fu aiutata dall'8ª, del Generale Montgomery, che riprese il controllo della situazione. A questo punto i tedeschi, per non abbandonare Napoli nelle mani degli anglo-americani, per togliere loro l'uso di una grande base marittima, applicarono il piano di sterminio denominato *"fango e cenere"* con rastrellamenti di civili per tutta la città. Al Vomero migliaia di Napoletani furono rinchiusi nelle Stadio del Littorio, oggi detto Collana, per essere poi deportati in Germania.

Di fronte a tale pericolo, iniziò una sanguinosa rivolta, dettata dalla disperazione, ma anche organizzata, probabilmente dal Comitato dei Partiti Antifascisti (con de Ritis, Palermo, Rodinò, Parente, Ferri e Ingangi). Benedetto Croce riuscì a raggiungere Capri, già conquistata dagli Alleati e dette inizio alla formazione del nuovo governo.

Rastrellamenti nel corso delle quattro Giornate di Napoli Mergellina 27-30 settembre 1943



Segue pag. 37

NAPOLI DURANTE LA II GUERRA MONDIALE: I 100 BOMBARDAMENTI DI NAPOLI

“Il 6 settembre 1943 le poche sirene ancora in funzione iniziano a suonare l'allarme numero 384 dall'inizio della guerra, dieci minuti dopo la mezzanotte. I napoletani le udranno di nuovo, stavolta per dare il cessato allarme, dodici ore dopo. Durante la giornata la città sopporta le bombe di 300 «Fortezze volanti» divise in sei ondate: ogni incursione dura tre quarti d'ora; la più grave è quella delle 13,45. Alla fine, si contano 72 morti e, per dare un po' di coraggio, la propaganda pone l'accento sulla bravura – d'altronde effettiva – dei vigili del fuoco del comandante ingegner Francesco Tirone che sono riusciti a salvare dalle macerie 69 persone.

Colpiti il Vomero, una batteria antiaerea della Marina in Via Manzoni, la Riviera, il Teatro San Ferdinando, il cinema Corona, la Pensione Midi a Piazza Amedeo, Mergellina, Parco Margherita, la Chiesa dello Spirito Santo, la Pignasecca, Via Toledo che ora si chiama Via Roma. Nel libro che dedicò ai cento bombardamenti di Napoli, Aldo Stefanile inserì l'agghiacciante brano di un verbale dei vigili del fuoco: in Via Crispi furono estratti dalle macerie, vi si leggeva, «brandelli di carne ed un piede che corrispondeva alla persona dell'infermiera Izzo Maria, di 30 anni»... L'Ospedale dei Pellegrini viene giù alle 5 del pomeriggio: l'équipe chirurgica del professore Raffaele Chiarolanza monta una sala operatoria d'emergenza nel cortile del grande edificio, sotto una tenda.

È l'ultimo dei grandi bombardamenti di parte Alleata: altri allarmi suoneranno il 7 e l'8 settembre, ma le incursioni provocheranno pochi danni. Il 4 agosto – «Restaurazione o inizio?» titolava quel giorno «Il Mattino» un fondo di Arturo Labriola con umorismo involontario - gli aerei nemici hanno colpito il centro storico e, dal Gesù Nuovo, una striscia cittadina di due chilometri e mezzo, danneggiando Santa Chiara e l'Albergo dei Poveri. È saltata in aria una nave «Enna» carica di munizioni, crollato il Palazzo delle Ferrovie a Santa Lucia, diroccati la SME di Poggioreale, l'Alfa Romeo di Pomigliano, l'Agip, La Precisa, l'Otis. I caccia di scorta alle «Fortezze volanti» hanno mitragliato gli operai scappati dagli stabilimenti in cerca di un rifugio. Un bombardamento violentissimo durato «appena» due ore e 40, dalle 11,04 alle 11,44, ma massacrante: nessuno potrà mai contarne le vittime. Il re e la regina hanno destinato mezzo milione a favore dei sinistrati; il Banco di Napoli, un milione. Il 24 agosto è stata la volta di Bagnoli e di Pozzuoli. Gli operai dell'Ilva hanno salvato una ragazza bloccata dalle travature d'una casa crollata: sono andati a prendere una bombola d'ossigeno e l'hanno fatta respirare artificialmente fin quando i vigili non l'hanno liberata. Dalle macerie d'un'altra casa spuntavano fino alla cintola tre cadaveri; siccome era impossibile liberarli, li hanno cosparsi di calce. I vigili hanno estratto da un cumulo di rovine un uomo, morto, che aveva cercato di proteggere con il suo corpo una bambina, morta anch'essa sotto di lui che aveva cercato di proteggerla. Lungo la linea ferroviaria che porta a Nord è stata sventrata una casa colonica. L'ingegnere dei vigili del fuoco accorso a scavare tra le rovine si chiama Antonio Della Morte: dopo la guerra diventerà un imprenditore molto noto.

«Le due spaventose incursioni aeree del 4 agosto e del 6 settembre hanno distrutto tutte le condutture... La grande sete collettiva è stata tale che, ci hanno detto, la gente ha provato a cucinare con l'acqua di mare...». Inizierà così il diario di un ufficiale dell'Intelligence inglese, Norman Lewis, che ne trarrà un libro famoso, *Napoli 1944*; la prima cosa che gli aveva fatto impressione entrando in città era l'odore di bruciato che saliva dalle rovine”.

IL QUINTO ANNO DI GUERRA: II 1944

Napoli conobbe però anche i bombardamenti tedeschi, all'indomani dell'arrivo in città degli Alleati. Più volte questi tornarono nel golfo, come ricorda Aldo Stefanile nel suo prezioso volume “*I cento bombardamenti di Napoli*”, e la più tragica delle incursioni tedesche fu quella della notte tra il 14 e il 15 marzo del '44 - circa 300 i morti - proprio qualche giorno prima del risveglio del Vesuvio

Porto di Napoli



PROGRAMMI PROSSIMI RADUNI CVMS 2017


ORGANIZZANO
4° IVANTUS MILITARY FEST
21, 22 e 23 LUGLIO 2017
CAMPO SPORTIVO di CLIVIO (VA)
IN VIA ERMIZADA - ITALIA
CON IL PATROCINIO DI



Comune di Fleggi Comune di Clivio Comune di Salsino

E IN COLLABORAZIONE CON



VENERDI 21 LUGLIO

- Cena al rifugio Gelindo in località Bernasca solo su prenotazione entro il 15/07 fino esaurimento posti riservata allo Staff, autisti dei veicoli, club, associazioni e sindacati (seguirà menu e costi).
- In nottata a richiesta giro con i mezzi.

SABATO 22 LUGLIO

- **MATTINA: CHECK-IN** con **ISCRIZIONE MEZZI** al Campo Sportivo (campo base). La quota di iscrizione verrà comunicata in seguito. Sistemazione presso il campo base dove sarà presente posto auto, zona bar e ristoro, zona spettacoli e attività, servizi, docce, zona per piazzamento tende e, per chi lo necessitatesse, nel retro è presente lista alberghi convenzionati nel raggio di 10km;

- **Dalle 12.00: PRANZO** con Stand Gastronomico al campo base.

- **15.00:** Partenza per **TOUR INSUBRICO** con percorsi su strada e fuoristrada nei boschi e vigneti del mendrisiotto con sosta e degustazione presso la cantina Luigina di Stabio. Successivamente RIENTRO al campo base.

- **Dalle 19.30: CENA** con Stand Gastronomico (ad ogni pasto della festa ci saranno diversi menu), durante la serata **CONCERTO LIVE** della band OGM (band anni '70, '80 e '90).

DOMENICA 23 LUGLIO

- Programma **MATTINA: -09.00:** Ritrovo, organizzazione mezzi e partenza autocolumna per sfilata commemorativa centenario prima guerra mondiale percorrendo le vie principali di Saltrio, Viggi e a Clivio dove si terrà la cerimonia ufficiale con gli onori alla bandiera con bande e cori.

- **12.00 c.ca:** Rientro al campo base e **PRANZO** con Stand Gastronomico.

- **15.00/15.30 c.ca:** **TOUR POMERIDIANO** perlustrando il territorio patrimonio UNESCO e visita al Museo Insubrico di Storia Naturale di Clivio.
- **Dalle 19.00** Stand Gastronomico.

- **IN SERATA** concerto cover-band "EFFETTO VIP" con a seguire **Spettacolo Piretecnico**.

MENU MILITARY FEST: *Grigliata mista, Fritto Misto, Fagioli con Nervetti, Arosticini, patatine, panini con la salamella, prosciutto e melone, birre, bibite, bevande e dolci vari*

**la manifestazione si svolgerà anche in caso di maltempo*

RADUNO 19 MARZO 2017
BOMBARDONE DI ZINASCO (PV)
XIX EDIZIONE

PROGRAMMA

- h. 09.00/10.45 Ritrovo dei partecipanti in località Bombardone di Zinasco - iscrizioni - esposizione dei veicoli
- h. 11.00 Partenza in colonna per il consueto giro nella campagna Pavese.
- h. 12.30 Arrivo al Ristorante Pizzeria da Tonino a Zinasco Nuovo - i veicoli verranno parcheggiati in area sorvegliata - Pranzo (*)
- h. 15.00 Rientro a Bombardone, estrazione lotteria, commiato

Quota di iscrizione: € 22,00 (a persona) per soci e familiari
€ 25,00 (a persona) per i non soci

Si pregano i partecipanti di dare conferma direttamente all'organizzatore Walter Secco (tel. 0248952811 ore serali o cell. 3317230780)

CHIUSURA ISCRIZIONI IL 13 MARZO 2017 (non verranno accettate iscrizioni in data successiva o nel giorno del raduno)

N.B. - Come l'anno scorso il giro verrà effettuato PRIMA di pranzo, si raccomanda quindi di giungere a Bombardone in tempo utile!

(*) Menù

Antipasto con affettati, sottaceti e gnocco fritto
Spadellata di pasta
Pennette al salmone
Trippa (da confermare all'atto dell'iscrizione)
Frittura di pesce
Scaloppine al vino bianco
Contorno di patate fritte e insalata
Dolce
Caffè
Digestivo
Vino bianco, rosso e acqua compresi

IVANTUS ASSOCIAZIONE GIOVANI VOLONTARI
NEL TERRITORIO INSUBRE CLIVIESE



LISTA ALBERGHI NEL RAGGIO di 10KM dal CAMPO SPORTIVO di CLIVIO

LA RIVA DEGLI ALPACA

La Riva degli Alpaca,
Referente Sig. Sileno
Via Mulino di Sotto, 3 21050 Clivio (VA)
Tel: +39 0332 359550 Cell: +39 377 5065910
www.larivadeglialpaca.it
info@larivadeglialpaca.it

HOTEL IMPERO

Hotel Impero Via Lugano, 1
21050 Gaggiolo di Cantello (VA)

info@imperohotel.it
Tel. +390332478006

HOTEL EDEN

Hotel Eden
Via Elvezia 39 21050 Cantello (VA)
Tel: +39 0332 414007
www.edenhotelristorante.it

HOTEL IL CANNETO

Hotel Il Canneto
Via Fratelli Bertolla 59
21050 - Porto Ceresio (VA)
Tel: +39 0332 91 76 33
www.albergoilcanneto.com

HOTEL ALPINO

Hotel - Ristorante - Bikehotel Alpino
Via Per Cuasso Al Piano 1
21050 - Cuasso al Monte (VA)
Tel: +39 0332 93 90 83
info@hotelalpinovarese.com

AGRITURISMO CASCINA MARINONA

Agriturismo con camere Cascina Marinona
Via Del Dovese 76
21051 - Arcisate (VA)
Tel: +39 328 94 77 908
www.cascinamarinona.it
riccardo@cascinamarinona.it

HOTEL CORONADO

Hotel Coronado - Via Borromini 10
6850 - Mendrisio TI (Svizzera)
Tel: +41 (0)91 630 30 30
info@hotelcoronado.ch

AGRITURISMO VILLA CAMILLA

Agriturismo Villa Camilla
Via Leoncavallo 17
21050 Saltrio (VA)
Tel: +39 347 4586863

HOTEL GONZAGA

Hotel Gonzaga
Via Dei Biancospini 2
21050 Cantello (VA)
Tel: +39 0332 417012

ALBERGO - RISTORANTE "LA MADONNINA"

La Madonnina
Largo Lanfranco da Lignano
21050 Cantello (VA)
Tel: +39 0332 417731
www.madonnina.it
info@madonnina.it

HAPPY HOURS

Happy Hours
Via Santa Margherita 26/A
6855 - Stabio TI (Svizzera)
Tel: +41 (0)76 369 55 56

B&B LA VILLA

B&B La Villa
Via Purascia 6
6863 - Besazio TI (Svizzera)
Tel: +41 (0)78 638 31 31

AL TORCHIO ANTICO

Ristorante Al Torchio Antico
Piazzetta Bustelli
6864 - Arzo TI (Svizzera)
Tel: +41 (0)91 646 49 94
www.altrochioantico.ch
info@altrochioantico.ch

ALBERGO MILANO

Albergo Milano
Piazza Stazione
6850 - Mendrisio TI (Svizzera)
Tel: +41 (0) 91 646 57 41
www.hotel-milano.ch



CERCO, COMPRO, SCAMBIO



VENDO:

- **Vendo: Tenda Militare 4 x 4:** michele.torriani@bluewin.ch
- **Vendo: Moto carrelli da montagna Fresia mod. F18,** targati, 4 ruote sterzanti, 4 X 4 ; **Moto Guzzi 500 NF ex EI;** **Dodge 3/4 APT** da restaurare; **GMC-CCKW 353 1944,** cabina chiusa, necessita parziale restauro; **Motore revisionato per Fiat AR 76; Telone per Fiat AR 76,** nuovo (Cesare 031933663).
- **Vendo: replica M1 Garand, replica Thomson, replica M1 Winchester,** jeep.mb@tiscali.it
- **Vendo: pezzi di ricambio DAIMLER Ferret Mk 1 e 2:** carburatore, filtro aria, gomme nuove e cerchioni, attacchi per Browning (MK1), fanali etc. Contattare Enrico ore serali 0332-223795.
- **Vendo: Manuali uso e manutenzione Ferret:** sono disponibile a procurare fotocopia rilegata al costo. Contattare Enrico ore serali 0332-223795.
- **Vendo: Dodge M37** conservato, per info Diego 3400630710;
- **Vendo: Dodge WC 52,** già immatricolato Vigili del Fuoco, completo e originale, Marco Simic, email: marcosimic@libero.it;
- **Vendo: Dodge WC 51,** del 1944, restaurato e riverniciato nel 2006 con vernici originali; certificato ASI targa oro nel 2008. Sottoposto a manutenzione periodica con sostituzione batteria, rotazione bilanciamento pneumatici e controllo convergenza. Installato recentemente il piedestallo per mitragliatrice pesante Browning M2, 50mm. Il mezzo ha partecipato a varie edizioni di Militaria e ha sfilato in Normandia nel 2009 e nel 2014 in rappresentanza di ASI Military Show. Alessandro Peruzzetto aperuzzetto@libero.it;
- **Vendo: Autocarro CM 52,** ex Carabinieri, in ottime condizioni, immatricolato, con CRS ASI, dotato di rimorchietto e ricambi vari, cedo perché poco utilizzato. Prezzo: euro 12.000 trattabili. Carlo Valli 3385957586.



Segnalateci i Vostri annunci e noi li pubblicheremo.

Gli annunci presenti sulla pagina del Mercatino del sito, rimarranno in linea per tre mesi.

Dopo di che saranno cancellati, salvo vostra diversa comunicazione per rimanere attivi.

Gli annunci sono gratuiti per i soci.

Altri annunci alla pagina mercatino su www.cvms.it .

NUMERI UTILI:

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

SEDE TEL. 031891687 / 031933663 – FAX 0313530453

Sito www.cvms.it - e-mail: segreteria@cvms.it

Presidente: Carlo Valli: 338 5957586 .

Vice Presidente: Enrico Lamperti: 335 7310726.

Presidente Onorario: Cosimo Prototipo: 335 5925974.

Consiglieri: Andrea Tornaghi: 335 6566522; Patrizia Bianca Gagliazzo: 338 8572275;
Cesare Spinardi (Tesoriere) : 031 933663;
Diego Molteni: 340 0630710; Federico Dell'Orto: 347 2338975;
Giorgio Fanfani: 338 1949005—0362 625380; Luigi Cattaneo: 349 2732122.

Commissari Club per l'ASI:

Auto: Enrico Paggi: 347 1590188; Matteo Spinardi: 348 4450064;

Cesare Spinardi: 031 933663; Federico dell'Orto: 347 2338975.

Moto: Diego Molteni: 340 0630710 / 0362 230071; Giorgio Fanfani: 338 1949005; Adriano Magnani: 338 7646496.

Segreteria: Patrizia Bianca Gagliazzo: Tel. 338 8572275, Fax: 039 481159;

Giovanna Larghi: Tel: 031 933663, Fax: 031 3530453; Mail: segreteria@cvms.it

Responsabile Svizzera: Michele Torriani: 004191 6471188.

Responsabile Stati Uniti: Maurizio Porcari: m.porcari@yahoo.it

Responsabile del sito Internet: www.cvms.it : Annalisa Cattaneo 3473246550 - annalisa.architetto@gmail.com

Direttore Responsabile del Notiziario: Roberto Bruciamonti

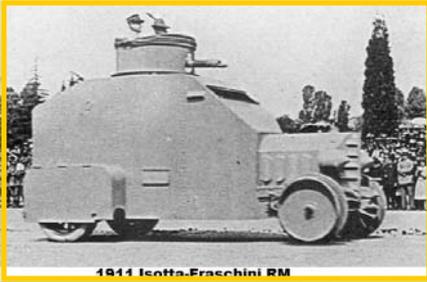


CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

39



PRIMI CORAZZATI



1911 Isotta-Fraschini RM

