

1/2023

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



**NOTIZIARIO CVMS
M.A.B.
MEZZI ARMI BATTAGLIE**



Publicazione registrata il 18 novembre 2016 presso il Tribunale Ordinario di Como al n° 7/2016



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

1

AVVISI AI SOCI

NUOVO ORGANIGRAMMA

L'Assemblea Ordinaria dei soci dello scorso 26 marzo 2023 ha nominato i nuovi Consiglieri, mentre il successivo Consiglio Direttivo del 5 aprile 2023 ha assegnato le cariche, nominato i Commissari Tecnici e altri delegati. Ecco la nuova composizione per il quadriennio 2023 - 2026:

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente

Diego Molteni - Vice Presidente

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria

Luciano Gendrini Raineri

Danilo Giacomazzi - responsabile sito web

Giuseppe Nanni - logistica

Cesare Spinardi

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

Diego Molteni (quale Vice Presidente in carica)

Cosimo Prototipo

Gianluca Rezzoagli

Presidente Onorario

Cosimo Prototipo

Commissari Tecnici

Luigi Cattaneo per veicoli militari in genere

Lucio De Bernardi per i veicoli civili area Lombardia Ovest

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

Luciano Gendrini Raineri per i veicoli civili area Lombardia Est

Diego Molteni per moto e veicoli tedeschi

Gestione e/o organizzazione raduni

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Luigi Cattaneo

Federico Dell'Orto

Diego Molteni

Cesare Spinardi

Responsabile contatti con la Svizzera

Michele Torriani

INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 01 - 2023

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



Foto di copertina	1
Avvisi ai soci	2
Lettera del Presidente	3
Quote associative - pratiche ASI	4
Visita Forte Olimpio	5
Pranzo di Natale 2022	7
Pranzo post assemblea	9
Ospedaletto Lodigiano	10
Colonna della Libertà	12
Ford GPA vs VW Typ 166	20
Beretta 34	29
Roma Porta San Paolo	34
Numeri Utili	43



LETTERA DEL PRESIDENTE

La nostra società in questi ultimi anni, prima con la pandemia e con le sue conseguenze e poi con il successivo conflitto in Ucraina, ha attraversato dei cambiamenti significativi, che hanno avuto importanti ripercussioni anche sull'attività del nostro Club. Dopo l'ultima assemblea sociale del 26 marzo scorso e il successivo consiglio direttivo del 5 aprile, il sottoscritto è stato nominato presidente e il gruppo dirigente è stato riorganizzato: insieme si è deciso di adottare un approccio diverso rispetto al passato alle varie attività, per ricostruire più velocemente quell'intreccio di amicizie e di passione che da sempre ha caratterizzato l'attività sociale del CVMS e che, anche a causa dei sopra accennati problemi, erano risultati in qualche modo compromessi. Per questo vi garantisco sin da ora tutto il mio impegno nell'ottica di rendere il nostro sodalizio sempre più una grande famiglia di appassionati, nel quale riconoscersi con orgoglio e nel quale sia possibile trovare sempre un consiglio, un aiuto o, semplicemente, delle persone animate dalla nostra stessa passione con le quali condividere i momenti piacevoli del nostro hobby, dai radu-

ni, alle escursioni, alle cene conviviali. Tra le numerose problematiche discusse, anche quella di dare un nuovo taglio a questo nostro notiziario, Mezzi, Armi e Battaglie che, come potrete notare già da questo numero, assume una struttura più aderente alla sua denominazione: vi troverete come sempre le notizie relative all'attività del club, ma abbiamo pensato di dare maggior respiro ai temi culturali più legati alla nostra passione e di provare, con l'aiuto di voi tutti, a dare al nostro "giornalino" un taglio più aderente alla sua denominazione, organizzando la successione degli argomenti in base al titolo del notiziario: d'ora in poi su ogni numero regolarmente vi racconteremo nell'ordine di mezzi, di armi e di battaglie, e ci aspettiamo da voi nuovi suggerimenti perché MAB - Mezzi, Armi e Battaglie possa rappresentare una lettura sempre più interessante e intonata alle vostre aspettative.

Vorrei ringraziare da subito chi ha dato e chi darà il suo contributo a questa meravigliosa avventura.

LUIGI CATTANEO



QUOTA ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

La quota associativa scade al 31 dicembre di ogni anno e va rinnovata nel periodo dal 1° al 31 gennaio successivo. Attualmente la quota associativa annuale è stabilita in € 58,00. Per i Soci familiari e simpatizzanti la quota associativa annuale è stabilita in € 20,00.

Per i rinnovi dopo il 31 gennaio ed entro il 31 marzo verrà applicata una maggiorazione di € 10,00.

Per i rinnovi dopo il 31 marzo verrà applicata una maggiorazione di € 30,00.

È inoltre possibile rinnovare unitamente alla quota associativa anche la quota di iscrizione all'ASI - Automotoclub Storico Italiano, nelle seguenti formule:

- Formula Base - solo iscrizione ASI
 - Formula In - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 60 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina
 - Formula Full - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 100 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina
- Si riportano qui di seguito i costi per le singole tipologie:

Rinnovo entro 31 gennaio

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 58,00	€ 100,00	€ 110,00	€ 140,00

Rinnovo dal 1° febbraio a 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 68,00	€ 110,00	€ 120,00	€ 150,00

Rinnovo dopo 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 88,00	€ 130,00	€ 140,00	€ 170,00

Il pagamento della quota va effettuato **esclusivamente** a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1 – IBAN **IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985**, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

- Quota CVMS (anno) - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI F. IN - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI F. FULL - Nome e Cognome del socio
- Quota socio Familiare/Simpatizzante (anno) – Nome e Cognome del socio

In caso di bonifici per più nominativi e/o causali il socio dovrà comunicare alla segreteria il dettaglio del bonifico effettuato per consentire l'esatta assegnazione delle quote ai singoli nominativi, non sempre individuabili dalle causali bancarie.



Pratiche ASI

Per quanto attiene il pagamento dei diritti per le pratiche ASI, quali richiesta Certificato di Rilevanza Storico Collezionistica, richiesta Certificato di Identità, richiesta duplicati e/o modifiche, gli stessi dovranno essere corrisposti **esclusivamente** a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1 – IBAN **IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985**, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

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

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

VISITA FORTE OLIMPIO - SVIZZERA - 17 OTTOBRE 2021

Lasciandoci alle spalle per una giornata il problema Covid, ci siamo ritrovati al consueto parcheggio a Varese per formare la colonna composta da diversi mezzi tutti con la voglia di passare una giornata in sana compagnia.

La meta: visita al forte Olimpio di Vira Gambarogno in territorio elvetico a pochi chilometri da Locarno.

Fortificazione costruita più di 100 anni fa (1914-1915) a difesa del territorio elvetico da eventuali attacchi da sud via lago, via ferrovia - linea Varese/Luino - direzione nord e via strada.

Classico forte di fanteria costruito interamente in cemento armato composto da una galleria che circonda l'intero presidio dove si trovano 4 postazioni di tiro con



VISITA FORTE OLIMPIO - SVIZZERA - 17 OTTOBRE 2021

mitragliatrici pesanti e 2 proiettori per il tiro notturno. La colonna parte da Varese in direzione Luino passando dalla Val Ganna per proseguire verso la dogana di Zenna sulla sponda del lago Maggiore.

Arrivati in Svizzera dopo un paio di chilometri ci addentriamo nella riserva faunistica delle Bolle di Magadino, dove finalmente troviamo il terreno militare sede del forte e dove veniamo accolti dai soci che curano la manutenzione con un buon caffè servito all'aperto in stile militare.

Segue una breve informazione sugli scopi della fortificazione e, a piccoli gruppi, visita guidata.

Al termine e dopo i classici saluti e ringraziamenti le no-

stre pance reclamavano un giusto pranzo, organizzato da Lucio in un bellissimo e suggestivo ristorante sulla riva del lago.

Un buonissimo pranzo a base di pesce locale servito in terrazza, baciati dal sole autunnale.

A fine giornata lasciando che il meraviglioso tramonto dorato scaldasse le taniche sul retro delle jeep, il rientro a casa con la promessa di ritrovarci presto sempre in compagnia della fedele "macchina verde oliva".

Per ulteriori info potete visitare il sito www.museoforteolimpio.ch

MICHELE TORRIANI



PRANZO DI NATALE - 11 DICEMBRE 2022



PRANZO DI NATALE - 11 DICEMBRE 2022



PRANZO POST ASSEMBLEA - 26 MARZO 2023



OSPEDALETTO LODIGIANO 23 APRILE 2023

È successo a Ospedaletto Lodigiano.....

Quando una rievocazione storica serve a capire meglio quello che è successo e che ormai pochi oggi possono dire di aver visto con i loro occhi, domenica 23 aprile 2023 a Ospedaletto Lodigiano, in pieno centro storico, sono andati in scena alcuni episodi della Liberazione del 25 aprile 1945.

Il nostro gruppo, in collaborazione con i gruppi di rievocazione storica e associazioni storiche culturali, sempre disponibili ad una fattiva collaborazione, quali: Croce



10

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



OSPEDALETTO LODIGIANO 23 APRILE 2023

di Ferro, Gruppo 6644, Normandie-44, Baltiski Flot, Reparto Storico del Tirolo meridionale, Artiglieria Storica Strigno Valsugana, hanno rappresentato la liberazione e gli eventi di quel giorno, allestendo anche alcuni accampamenti militari d'epoca nell'adiacente parco comunale. Tutte le comparse in abbigliamento d'epoca e gli equipaggi presenti del CVMS con i loro veicoli militari storici, sempre utili e indispensabili, hanno reso spettacolare l'ingresso nella cittadina di Ospedaletto Lodigiano, rendendo la rievocazione della liberazione un evento rea-

listico.

Tutti i soci presenti con i loro veicoli militari hanno condiviso momenti gioiosi, trasportando alcuni figuranti e qualche spettatore a spasso per il paese e nelle campagne circostanti.

Che dire, pur in pochi automezzi, ma con tanto spirito di gruppo abbiamo trascorso una bellissima giornata, ricca di storia e passione.

TULLIO BAGNI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

11

COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

UNA "COLONNA" INDIMENTICABILE

Al volante della mia Willys MB fresca di restauro sono riuscito a prendere parte alla Colonna della Libertà 2023: un'esperienza alla quale tenevo da tempo e che si è rivelata divertente, appagante e culturalmente interessante. In queste pagine trovate una selezione delle immagini scattate da me e dagli amici del CVMS durante la manifestazione.



Lacolonna della libertà[®]

22-23-24-25 aprile 2023

MUSEO GOTICA
HMV

SABATO 22 APRILE
15:00 Felonica
17:00 Bondeno
18:00 Vigarano Pieve

DOMENICA 23 APRILE
09:45 Tresigallo
12:00 Lugo
17:00 Copparo
21:00 Ferrara - Pipe Band

LUNEDÌ 24 APRILE
09:00 Poggio Renatico
09:40 Sant'Agostino
10:30 Vigarano Mainarda
11:00 Ferrara - Pipe Band

MARTEDÌ 25 APRILE
10:00 S. Felice sul Panaro
11:00 Mirandola

COMUNE DI FERRARA
colonnadellaliberta.it

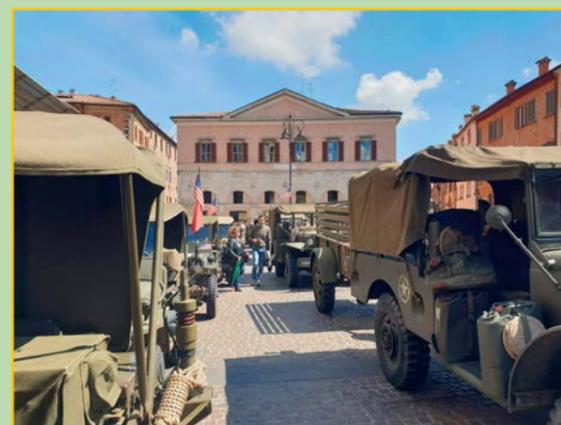
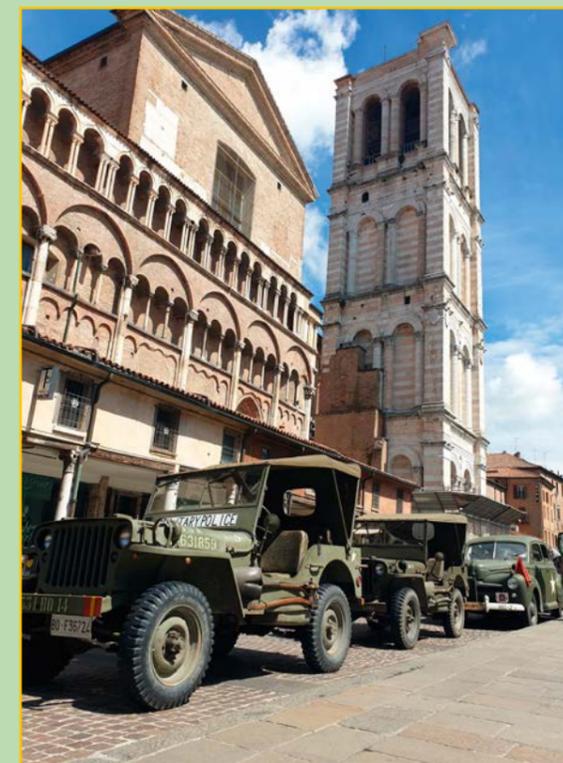
Impegni, lavoro, famiglia: per anni il sogno di partecipare alla Colonna della Libertà ho potuto soltanto coltivarlo, con l'idea di riuscire a parteciparvi prima o poi... Con il 2023 però ho deciso che era venuto in momento, e l'idea è stata, sin dall'inizio, di prendere parte all'evento a bordo della mia Jeep fresca di restauro, una "giovannissima" Willys MB del 1945. Quest'anno la "Colonna", manifestazione che si colloca nell'ambito delle celebrazioni per l'anniversario della Liberazione dell'Italia dall'occupazione nazista, era alla sua edizione numero 15 ed era in programma dal 22 al 25 aprile lungo un itinerario che toccava numerose delle cittadine che, nell'aprile del 1945, erano venute a trovarsi lungo le linee di avanzata delle armate Alleate che incalzavano i Tedeschi in ritirata verso il Brennero (oltre a Ferrara toccava, tra gli altri, i



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

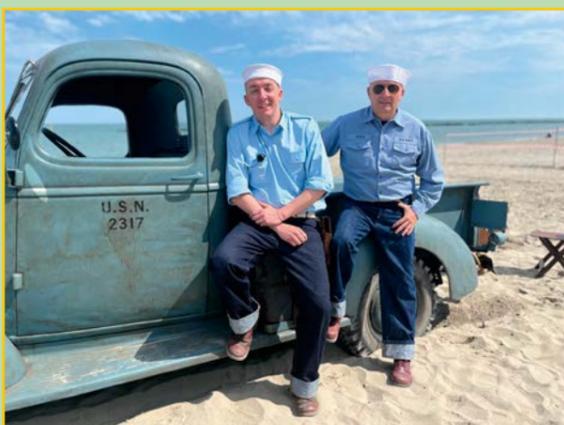


territori di Poggio Renatico, Bondeno, Vigarano e Copparo). La mia partecipazione, per motivi di lavoro, sarebbe stata limitata alle giornate di domenica e lunedì, per cui con l'amico Walter (Secco) ci siamo potuti aggregare alla carovana principale soltanto a Copparo, dove siamo



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

giunti circa un'ora in anticipo rispetto all'arrivo degli altri partecipanti. A Copparo abbiamo potuto toccare con mano come l'evento, sia molto sentito dalla popolazione, che ci ha subito circondato con affetto, oltre che con la naturale curiosità suscitata da un mezzo tanto carico



14

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

di storia come era la nostra Jeep: per un'oretta è stato un continuo spiegare, ascoltare, raccontare, fino a quando a darci man forte non è arrivata un'avanguardia della colonna costituita da un'Harley WLA accompagnata da una Dodge Staff Car seguita, dopo una decina di minuti, dal grosso della truppa, che ha suscitato l'entusiasmo del numeroso pubblico, elettrizzato dal poter vedere dal vivo macchine che ormai si possono ammirare in buona sostanza soltanto nei musei. Da qui in poi abbiamo seguito l'itinerario stabilito per l'edizione di quest'anno, approfittando di ogni sosta per rivedere vecchi amici,



15

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023



16

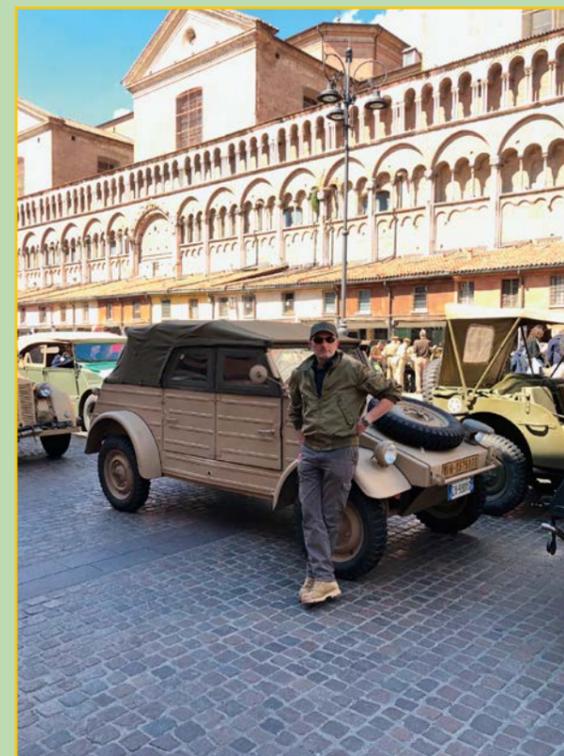
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

scambiare informazioni e pareri su questo o quell'argomento inerente il nostro hobby o contemplare il gran numero di mezzi militari d'epoca (completi di equipaggi in divisa adeguata) che hanno dato vita all'edizione 2023 della Colonna della Libertà: del resto i numeri sono

stati impressionanti, con oltre 140 veicoli storici e più di 400 rievocatori in divisa, un risultato che parla da solo. La Colonna di quest'anno orbitava per la terza volta sul territorio della provincia di Ferrara, dove era già stata per le edizioni del 2008 e del 2017, e proprio nella stu-



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

17

COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

penda piazza del capoluogo è stato organizzato uno dei momenti clou della manifestazione, con l'arrivo dei partecipanti sottolineato dalla musica di una banda di cornamuse (la Askol Ha Brug Pipe Band, un gruppo costituito da musicisti provenienti da Francia e Gran Bretagna),

che si è esibita di fronte alla cattedrale di Ferrara, nella stessa identica posizione utilizzata il 25 aprile del 1945 dai cornamusieri del 1st e dell'8th Battalion degli Argyll and Sutherland Highlanders, inquadrati nella 8 India. Proprio l'ingresso in Ferrara è stato uno dei momenti



18

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



COLONNA DELLA LIBERTÀ - 22-25 APRILE 2023

più emozionanti, sottolineato dalla musicalità delle cornamuse e reso critico solo dal terribile acquazzone che si è scatenato nel momento esatto in cui, con la Jeep rigorosamente scoperta, io e Walter transitavamo davanti alla Stazione di Ferrara diretti prima verso viale Cavour e, da lì, in Largo Castello. Da sottolineare come i musicisti abbiano continuato a suonare imperterriti nonostante le intemperanze del clima, con il violentissimo scroscio di pioggia durato poco più di una decina di minuti e seguito immediatamente dal ritorno del sole. Tanti gli amici del CVMS partecipanti (una quindicina di persone, a bordo di una decina di veicoli d'epoca), in compagnia dei quali

abbiamo potuto purtroppo trascorrere soltanto un giorno e mezzo, visto che la mia "libera uscita" non poteva durare più di tanto. Tuttavia, traendo un bilancio, la manifestazione dimostra di meritare appieno il successo che le arride da una quindicina d'anni, grazie al suo contenuto culturale e all'indovinato mix tra rievocazione storica e momenti ludici che riesce a riproporre in ogni edizione (sempre diversa dalla precedente), sicuramente un tributo alla dedizione degli organizzatori, il Museo Gotica Toscana di Scarperia (FI) e il Museo della Seconda Guerra Mondiale del Fiume Po di Felonica (MN), con Filippo Spadi e Simone Guidorzi in testa.

SERGIO GALLOTTI



19

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166



A confronto tra loro le due più diffuse vetture anfibe della Seconda Guerra Mondiale, una americana e l'altra tedesca: le origini, la tecnica e l'impiego operativo

La Seconda Guerra Mondiale ha visto per la prima volta la meccanizzazione applicata in modo massiccio allo strumento bellico: tutti gli eserciti belligeranti, chi più chi meno, si sono dotati di quanto di meglio poteva offrire la tecnologia nazionale del momento, in tutti i settori. Sotto il profilo dei veicoli leggeri da ricognizione e collegamento, la prima metà degli anni Quaranta ha anche visto la comparsa di veicoli moderni dotati di funzionalità mai viste prima: tra questi i mezzi anfibi. In questo settore, outsider a parte, due sono stati i modelli di maggior successo, ovvero prodotti nel maggior numero di esemplari: l'americana Ford GPA e la tedesca VW Schwimmwagen. In entrambi i casi si tratta di mezzi tecnicamente all'avanguardia che, per ottenere lo stesso risultato, hanno seguito due scuole di pensiero diametralmente opposte,

legate alla mentalità dei Paesi dove sono state progettate e costruite e pertanto interessanti sia tecnicamente sia filosoficamente.

Le differenze tecnologiche e filosofiche tra la Jeep anfibia Ford GPA e la sua controparte tedesca Volkswagen Typ 166 sono stridenti, tuttavia occorre considerare che la genesi dei due progetti tesi a produrre un veicolo anfibo da ricognizione e collegamento è partita da presupposti ben diversi, che potremmo definire più di natura strategica per la GPA ed eminentemente tattici per la Schwimmwagen. Le stesse fasi iniziali dei due progetti non avrebbero potuto essere più diverse. Ma è il caso, a questo punto, di lasciare la parola direttamente a Ferry Porsche, futuro progettista di vetture sportive quali le



FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166



Ford GPA

Dimensioni:	4,62x1,75x1,63 m
Interasse:	2,13 m
Peso a vuoto:	1.660 kg
Portata:	363 kg
Peso a pieno carico:	2.023 kg
Autotelaio:	Carrozzeria saldata al telaio
Sospensioni:	Ponti rigidi con balestre
Motore:	4 linea, valv. lat., raff. acqua
Cilindrata:	2.199 cc
Potenza:	54 CV (DIN) a 4.000 giri/min.
Cambio:	3 marce + RM (con ridotte)
Trazione:	Integrale inseribile
Velocità max.:	96 km/h (in acqua: 8,8 km/h)
Capacità serbatoio:	57 litri
Consumo:	14 l/100 km (acqua: 15 l/ora)
Autonomia:	400 km su strada
Esemplari prodotti:	12.778 (1942-1943)

KdF (VW) Typ 166

Dimensioni:	3,83x1,48x1,62 m
Interasse:	2,00 m
Peso a vuoto:	910 kg
Portata:	435 kg
Peso a pieno carico:	1.345 kg
Autotelaio:	Carrozzeria e pianale integrati
Sospensioni:	Indipendenti con barre di torsione
Motore:	4 boxer, valv. in testa, raff. aria
Cilindrata:	1.131 cc
Potenza:	25 CV (DIN) a 3.000 giri/min.
Cambio:	4 marce + RM (con primino)
Trazione:	Int. inseribile, diff. autobloccanti
Velocità max.:	80 km/h (in acqua: 10 km/h)
Capacità serbatoio:	2x25 litri
Consumo:	9,5 l/100 km (acqua: 10 l/ora)
Autonomia:	520 km su strada
Esemplari prodotti:	14.265 (1942-1944)



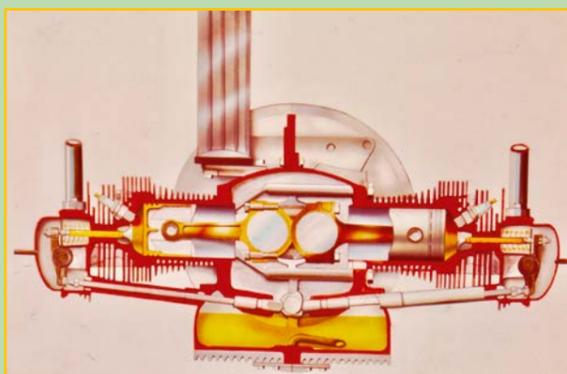
FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166



La richiesta che diede origine alla Volkswagen (o Kdf) Typ 166 prevedeva un veicolo che potesse sostituire sul campo la moto con sidecar.



La prima versione della VW anfibia, la Typ 128 adottava il pianale della Typ 82, con passo di 2,4 metri, e una carrozzeria poco indovinata.



Il quattro cilindri boxer della VW Typ 166 era un'unità molto avanzata, derivata da quella progettata da Porsche per la VW Maggiolino.

mitiche 356 e 911 e, all'epoca, braccio destro del padre, Ferdinand Porsche, tecnico geniale quanto eclettico. Ferry Porsche descrive così nelle sue memorie (La saga dei Porsche - F. Porsche, G. Molter/ Giorgio Nada editore) la prassi, invero molto informale, che portò alla nascita della Volkswagen anfibia: "La richiesta iniziale dell'ufficio armamenti riguardava una vettura anfibia per ricognizione da assegnare ai reparti del Genio Pionieri. I lavori sul modello, iniziati nei primi mesi del 1940, si concretizzarono l'8 luglio 1940 con l'assegnazione alla Porsche (che in quegli anni era uno studio di progettazione indipendente - ndr) di un contratto per la costruzione di tre anfibi Typ 128. I tre esemplari, basati sul telaio a passo lungo della Kdf-VW Kübelwagen, ma con motore di cilindrata aumentata (1.131 cc invece di 985 cc, 25 cavalli in luogo dei precedenti 23,5), per avere una maggior disponibilità di coppia motrice, vennero consegnati per le prove tra il 5 e il 6 di novembre del 1940. I collaudi si protrassero fino alla tarda primavera del 1941 e si svolsero tanto in Europa (in Tirolo, sul lago di Costanza e nella foresta Nera) quanto nei Balcani e in Libia. Alla fine il passo lungo 2,5 metri si rivelò controproducente ai fini della mobilità fuoristrada, mentre la forma dello scafo/carrozzeria era tale da creare problemi di stabilità in acqua e per questo, anche per soddisfare una richiesta da parte delle unità combattenti delle SS, la Porsche mise allo studio la Typ 166. Le cose andarono di preciso in questo modo: un giorno vennero da me in ufficio alcuni ufficiali delle SS e mi spiegarono che avremmo dovuto progettare una motocicletta col motore della VW, dotata di un sidecar con ruota motrice, al che chiesi loro per cosa volessero utilizzare un motoveicolo del genere e la risposta fu: andare dappertutto. Bene, replicai io, vi co-

FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166

struirò un veicolo con il quale possiate andare dappertutto, ma non sarà una motocicletta. La mia proposta fu accettata e la 166 fu messa allo studio a partire dall'agosto del 1941. Aveva passo di 2 metri, scafo modificato ma conservava il motore di cilindrata maggiorata della Typ 128, che dal marzo del 1943 divenne anche il motore standard di tutte le Volkswagen". La produzione della 166 iniziò alla fabbrica Kdf (ormai da tutti chiamata prima fabbrica Volkswagen, poi Volkswagen tout court) nell'estate del 1942 e terminò alla fine del 1944, dopo che della Schwimmwagen erano stati costruiti 14.276 esemplari, al prezzo unitario di 4.667 marchi (equivalenti a 1.866 dollari dell'epoca; per paragone una BMW R75 con sidecar costava 2.630 marchi, pari a 1.052 dollari al cambio dell'epoca, vale a dire qualcosa in più di una Jeep MB/GPW). Per una serie di motivi, la produzione della Volkswagen Typ 166 ebbe termine verso la fine del 1944 e lo stabilimento Kdf si concentrò, fino al termine del conflitto, sulla più economica Typ 82 Kübelwagen a due ruote motrici (che costava 2.782 marchi, più di 21 mensilità di un operaio tedesco, ovvero 150 marchi in più di una R75, ma era più facile e più veloce da produrre - ndr). Ben più pragmatica la genesi della GPA: la versione anfibia della Jeep, che ricevette la sigla GPA nella variante definitiva prodotta dalla Ford (G - Government, P - autotelaio da 1/4 di tonnellata, A - Amphibious) era stata concepita inizialmente come sviluppo di un anfibia precedente, l'Aqua-Cheetah, (1/2 ton, 4x4), proposta alle autorità militari da Roger Hofheins nel gennaio 1940. Sviluppando il concetto di base, l'U.S. Motor Transport Division dell'U.S. Army stesero un progetto di massima che giunse a una forma organica il 27 giugno 1940, ma poi subì una battuta d'arresto in quanto, all'epoca, il proble-



Le dimensioni della Volkswagen anfibia Typ 166 erano di fatto sovrapponibili a quelle della Kübelwagen, cosa che non si poteva dire della Ford GPA, più pesante e ingombrante rispetto alla MB.



Con il passaggio della strategia tedesca dalle operazioni offensive a quelle difensive le doti anfibe della VW 166 spesso eccedevano le esigenze tattiche, lasciando spazio alla più economica VW Typ 82.



Lo sviluppo della anfibia derivata dalla Jeep venne condotto inizialmente dalla Marmon Herrington e poi passato alla Ford. Nella foto uno dei prototipi durante i collaudi nei pressi di Detroit.



FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166



La versione anfibia della Jeep faceva parte della gamma di veicoli necessari per i futuri teatri operativi previsti per l'US Army. Dimensioni e agilità della GPA erano diverse dalla MB/GPW, il peso era superiore ma il motore e la meccanica dei due veicoli erano gli stessi.



Per motivi di standardizzazione il motore Go-Devil della Jeep MB-GPW venne trapiantato pari pari, pur avendo le due vetture destinazioni diverse. Le truppe non risultarono molto soddisfatte della caratteristiche dinamiche della più pesante e ingombrante GPA.

ma più urgente riguardava la scelta del modello che avrebbe dovuto diventare la 4x4 leggera standard americana, ovvero la futura Jeep. Per questo solo nel gennaio 1941 furono stese le specifiche definitive relative all'anfibio, ancora piuttosto lontane dalla realtà dal punto di vista dei pesi, dei costi e delle prestazioni. Infine, nel marzo del 1941, il Motor Transport Board emise una richiesta urgente riguardante lo sviluppo di un anfibio 4x4 con portata di 1/4 di tonnellata, e questo sbloccò di fatto la situazione: il contratto per lo sviluppo fu assegnato alla Marmon Herrington che, in collaborazione con il Quartermaster Corps (ente responsabile per l'acquisizione dei veicoli e del materiale d'armamento dell'US Army), elaborò il nuovo veicolo a partire dal telaio e dalla meccanica di una Jeep. Il progetto venne successivamente trasferito all'Ordnance Department su indicazione del Ministero della Guerra statunitense (circolare numero 245) e il modello venne infine standardizzato come OCM Item 19107 (documento datato venerdì 23 ottobre 1942). Il progetto e lo sviluppo del veicolo erano essenzialmente già completati quando i disegni furono passati all'Ordnance ed erano sostanzialmente opera dell'US Motor Transport Board, che aveva agito su incarico del National Defense Research Council. Lo scafo, completo del sistema di propulsione in acqua e degli accessori nautici (timone, pompa di sentina e quant'altro) era stato progettato da Roderick Stephens Jr. dello studio newyorkese Sparkman & Stephens Inc. (fondato l'11 novembre 1929 e tutt'ora in attività), uno dei più quotati yacht designers americani dell'epoca, mentre l'adattamento della meccanica fu affidato alla Ford Motor Co. La struttura risultante fu in sostanza di tipo unibody, ovvero il telaio (prodotto dalla Murray Corporation di Detroit) e

FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166

lo scafo erano realizzati separatamente, ma venivano poi uniti mediante saldatura. Il motore era lo stesso Go Devil utilizzato sulla Jeep normale, ospitato, unitamente al cambio Warner model T-84, in un compartimento stagno ricavato nella parte anteriore del veicolo e dotato di un radiatore che aspirava aria dalla parte superiore dello scafo, espellendola attraverso due sfoghi ricavati nella parte centrale del mezzo, appena prima dell'abitacolo. Il prototipo della Jeep anfibia venne allestito il 10 febbraio 1942 e consegnato per le prove di accettazione il 7 marzo successivo, mentre il secondo prototipo fu consegnato il primo aprile 1942 e il terzo l'8 maggio. Il primo veicolo di serie uscì dalle catene di montaggio il 10 settembre 1942 e la commessa fu esaurita nel maggio 1943 (secondo il Tank Automotive Command, 1° agosto 1942-30 giugno 1943): il veicolo venne standardizzato il 23 ottobre 1942 e l'ordine complessivo prevedeva la fornitura di 12.781 veicoli al prezzo unitario di 3.050 dollari l'uno (più del triplo di una MB/GPW, che costava l'equivalente di una decina di mensilità di un'operaio americano). Ogni GPA pesava circa 800 libbre (grossomodo 400 kg) in più di una Jeep normale. La Jeep anfibia venne soprannominata Seep (contrazione di "Seagoing Jeep") e il suo primo impiego operativo fu durante l'operazione Husky, lo sbarco alleato in Sicilia (luglio 1943). La carriera operativa dei due compatti anfibi 4x4 ebbe termine precocemente, anche se per motivi diversi: per la VW 166, con l'avvicinarsi del fronte ai confini tedeschi e l'esaurimento delle risorse tedesche erano venuti meno i presupposti tattici e le capacità economiche per produrre un veicolo così sofisticato, mentre per la GPA pesavano le complesse esigenze del mezzo in fatto di manutenzione e la non perfetta corrispondenza tra le prestazioni del



La GPA non soddisfece del tutto poiché, ottima in acqua, era meno a suo agio sulla terraferma. In pratica, la GPA si rivelò una barca capace di muoversi su terra, la 166 un'auto capace di navigare.



La grande mobilità della Volkswagen Typ 166 ebbe modo di mettersi in bella evidenza sul Fronte Orientale. Nelle fasi finali del conflitto la produzione venne interrotta a vantaggio di quella della Kübelwagen.



Negli anni Cinquanta in Russia venne messa in produzione la GAZ 46 MAV, una vettura anfibia realizzata utilizzando la meccanica della GAZ 69 che riproponeva in toto linea e funzionalità della Ford GPA.



FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166



Sotto il profilo nautico la Ford "Seep" è ineccepibile e non richiede accorgimenti particolari all'atto di entrare o uscire dall'acqua.



La plancia della Ford GPA è organizzata secondo i parametri standard dei mezzi militari americani dell'epoca, semplice ma completa.



Ingombro e peso superiori, angoli a terra meno favorevoli e pressione al suolo più alta rendono la GPA meno mobile fuoristrada della Typ 166.

veicolo, quelle che erano le necessità dei reparti sul campo e le aspettative degli alti comandi. In realtà è difficile individuare il veicolo militarmente più riuscito tra questi due capolavori della meccanica, anche se è indicativo al proposito l'atteggiamento dell'Armata Rossa dopo la fine del conflitto: lo stabilimento Ambi-Budd Presswerk, dal quale erano uscite le scocche e altri componenti della Typ 166 (che venivano poi inviati alla Volkswagen per l'allestimento finale) era sito a Berlin-Johannisthal, nella zona occupata dai Russi, mentre le truppe dell'Armata Rossa si erano fermate semplicemente sulla riva del Mittellandkanal, sulla sponda opposta a quella dove sorgeva la fabbrica VW era posta sulla riva occidentale, e Americani e Inglesi non avrebbero avuto nulla da ridire allo smantellamento della fabbrica KdF di proprietà dell'organizzazione dopolavoristica del sindacato tedesco dei lavoratori nazionalsocialisti (Kraft durch Freude, traducibile con Forza attraverso la Gioia), che in origine aveva messo a disposizione i fondi per la costruzione dello stabilimento, tuttavia, in buona sostanza, alla possibilità rimettere gratuitamente in produzione la VW Schwimmwagen (della quale avevano catturato un numero cospicuo di esemplari), i Sovietici preferirono far realizzare dalla GAZ una copia conforme della vettura statunitense (della quale avevano ricevuto 3.520 esemplari in conto Lend-Lease, su un totale di 4.486 GPA messe a disposizione dagli Americani alle potenze Alleate durante la guerra), la GAZ 46 MAV, prodotta dal 1953 al 1958.

Nell'ambito delle manifestazioni organizzate dal nostro Club ho avuto l'occasione di effettuare, ovviamente non come pilota ma come passeggero, una sorta di prova comparativa tra le due vetture oggetto del nostro ser-

FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166

vizio. Sul lago di Varese, nel 2012 in compagnia di altri amici abbiamo infatti avuto l'occasione di mettere testa a testa due avversarie del passato, la Volkswagen Typ 166 Schwimmwagen con al timone Alberto Dubini e la Ford GPA con al comando Enrico Paggi: la prima cosa che balza all'occhio, già a un esame statico, è che i due veicoli non potrebbero avere caratteri più differenti tra loro: tanto è pragmatica, completa e nauticamente evoluta la GPA, quanto è spartana, essenziale e militarmente ineccepibile la Schwimmwagen (auto che nuota in tedesco). Si potrebbe dire che dalla prima traspare in modo evidente la perfezione tecnica e formale dovuta al know-how dello studio Sparkman & Stevens di New York, specializzato in scafi da regata e imbarcazioni di prestigio, mentre nella seconda appare evidente l'ispirazione geniale di Ferry Porsche. Vedendole una di fianco all'altra risulta facile apprezzare i fondamenti dell'affermazione "La GPA è una barca con le ruote mentre la Schwimmwagen è un'auto in grado di navigare": pensata come veicolo da ricognizione nell'ottica dell'impiego sul fronte russo, la Volkswagen nasce per la navigazione fluviale o lacustre, con un modesto bordo libero durante la fase nautica, ma con angoli d'attacco e uscita eccellenti, ingombri ridotti e peso limitato. La costruzione è leggera, sintomo di uno studio effettuato con grande attenzione ai costi e alla riproducibilità su vasta scala con le tecnologie disponibili in tempo di guerra, con un occhio di riguardo verso l'economia produttiva, in particolare quella relativa ai materiali strategici. Ben altra cosa la GPA, un veicolo pensato per la navigazione in mare: lo scafo, che nella Volkswagen è una sorta di vasca con le ruote all'esterno e prevede l'elica ribaltabile che viene messa in posizione d'uso manualmente da uno dei passeggeri posteriori, sulla



Nella Volkswagen Typ 166 l'elica nella marcia su strada è fissata al cofano motore con due cinghie di cuoio. Una volta in acqua, viene abbassata in posizione d'uso mediante un'apposita lunga bacchetta.



La plancia è molto spartana e la strumentazione è ridotta al minimo, in sostanza a un paio di spie e al tachimetro-contachilometri. Anche le targhette con le istruzioni per l'uso sono davvero essenziali.



Per la Typ 166 erano previsti pneumatici specifici di larga sezione con disegno studiato per aumentare il grip nella marcia fuoristrada, anche se talvolta venivano montate le stesse gomme della Kübelwagen.



FORD GPA VS KDF (VW) TYP 166

Jeep anfibia è idrodinamicamente ben profilato, con la parte superiore delle ruote che rientra in carena e con l'elica, fissa, alloggiata in un tunnel che indirizza il flusso d'acqua sul timone per migliorare la manovrabilità in navigazione. La trasmissione nautica dispone di tre rapporti avanti e della retromarcia e la vettura in acqua si comporta in tutto e per tutto come un natante, manovre comprese. Al contrario, sulla VW 166 l'elica spinge la vettura solo in avanti, in quanto viene mossa da una sorta di piede poppiero che prende il moto dall'estremità posteriore dell'albero motore, e per la marcia indietro occorre ricorrere alla pagaia fissata sulla fiancata sinistra della carrozzeria. Inoltre, per la direzionalità in navigazione la Volkswagen utilizza le ruote anteriori, che hanno un'efficacia modesta se confrontata a quella del timone della GPA. All'entrata in acqua, con la linea di galleggiamento che prevede l'acqua a poco più di due spanne dal bordo superiore dello scafo, con la Schwimmwagen è necessario un approccio esperto e prudente, mentre con la GPA si può procedere più spavaldi, anche se l'americana ha bisogno di spazio e di rive non troppo inclinate per un varo agevole, mentre la VW è meno esigente in fatto di spazio e di geometria superficiale dello scafo. A bordo (è proprio il caso di dirlo) il volume a disposizione dei trasportati è abbondante sulla GPA, mentre è più ristretto sulla VW, dove bisogna anche tener presente che l'aria per il raffreddamento del motore viene aspirata dalla zona dietro ai sedili posteriori, ciò che impedisce anche con i climi più rigidi di viaggiare con l'abitacolo chiuso.

Anche la GPA non prevedeva in origine una copertura completa per l'abitacolo, ma non presentava problemi nel caso venissero realizzati e utilizzati sul campo elementi laterali di circostanza per rendere il mezzo un po' più confortevole nella stagione invernale: normalmente l'aria per il raffreddamento viene prelevata da un'apertura nella parte anteriore dello scafo ed espulsa attraverso due "branchie" poste a destra e a sinistra della parte anteriore dell'abitacolo, e solo in caso di navigazione in acque agitate, la suddetta apertura doveva essere chiusa e l'aria prelevata da un'apertura posta alla base del parabrezza, all'interno dell'abitacolo. Sul lago di Varese abbiamo potuto mettere a confronto le due avversarie anche nello sprint, con la GPA che ha rivelato doti velocistiche leggermente superiori all'avversaria (nonostante i dati tecnici originali riportino il contrario). La Jeep raggiunge la velocità massima in acqua nel secondo rapporto, mentre la terza è una marcia di crociera, invece sulla VW l'elica ha un solo rapporto (come accennato, solo in avanti). La differenza nelle prestazioni nautiche è bilanciata da una effettiva miglior mobilità offroad e da una maggior agilità su strada da parte della VW 166, fattori che in ogni caso tolgono poco o nulla alle impressioni che ho potuto ricavare dall'essere ospite, su strada, fuoristrada e nell'acqua, a bordo di questi veicoli storici che, visti con gli occhi di un automobilista moderno, sono degli autentici capolavori per la loro capacità di muoversi con uguale sicurezza in ambienti tanto diversi.

 **WALTER SECCO**
FOTO NARA, VOLKSWAGEN AG



BERETTA 34

UN CAPOLAVORO DI SEMPLICITÀ

Essenziale quanto funzionale, la pistola Beretta Modello 34 è stata per oltre mezzo secolo al fianco di moltissimi di coloro che hanno servito nelle Forze Armate italiane, nei Carabinieri, nella Polizia, nella Guardia di Finanza e in tutti i corpi armati dello Stato, conquistando la fiducia, la stima e, senza esagerare, anche l'affetto, di chi ha avuto l'onere e l'onore di riceverla in dotazione come arma d'ordinanza.

Le origini della Beretta Mod. 34 risalgono all'inizio degli anni Trenta, quando il Ministero dell'Interno dell'epoca sentì l'esigenza di un'arma corta dalla facile occultabilità per i funzionari del Dipartimento della Pubblica Sicurezza incaricati di svolgere servizio in borghese. Oltre alle dimensioni compatte, si richiedevano grande affidabilità, un buon potere d'arresto e un'elevata precisione alle distanze ravvicinate (nell'ordine dei 10-30 metri) ipotizzabili per l'uso di un'arma del genere. Contemporanea-

mente al Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza, anche il Regio Esercito Italiano manifestò interesse per un'arma del genere. L'incarico di progettare una pistola in grado di soddisfare le richieste ministeriali venne affidato in Beretta al capo progettista Tullio Marengoni, che condensò nel nuovo modello il meglio delle precedenti Beretta M15, M17, M15/19, M23, M31 ed M32, armi delle quali il nuovo progetto riproponeva alcune delle soluzioni tecniche e riprendeva la caratteristica forma del carrello che lascia scoperta una buona parte della canna, peculiarità quest'ultima destinata diventare un elemento distintivo delle pistole Beretta. Dopo molte prove comparative con armi a tamburo (cal. .38 Special) e a seguito di una serie di modifiche alle richieste originali tendenti, in buona sostanza, a ritardare l'adozione dell'arma per rimettere in gioco un modello concorrente (la Walther PP, per l'acquisizione della licenza di produzione della quale era in trattativa la FNA di Brescia - Fabbrica Nazionale d'Armi - in via di ricostituzione grazie all'apporto dell'I.R.I.), la faccenda si risolse a favore della



Questo disegno, dal catalogo 1936 della Casa, lascia apprezzare l'eleganza essenziale della meccanica dell'arma.



BERETTA 34



L'arma si scompone per la pulizia in circa 2 secondi, semplicemente togliendo il caricatore, mettendo la sicura e sfilando la canna.



La 9x17 mm (9 "corto" o .380 ACP) ha prestazioni simili al 9 Glisenti (9 "normale") ma inferiori rispetto al 9 Parabellum.



Il serbatoio con lati aperti facilita la ricarica e permette di controllare velocemente la quantità di munizioni disponibili.

Beretta a seguito di una vivace corrispondenza tra i vertici aziendali e i funzionari del Ministero preposti alla gestione del concorso, ai quali l'azienda ricordava con energia che le modifiche richieste (sicura al percussore e altre funzionalità mutate dai progetti Walther PP/PPK) avrebbero fatto sia aumentare la complessità sia i costi del modello, andando inoltre ad influire sull'affidabilità dell'arma: questo scambio epistolare culminò con una lettera personale inviata da Pietro Beretta al Sottosegretario alla Guerra, Generale Federico Baistrocchi che, riconosciute fondate le ragioni di Beretta, raccomandò una rapida conclusione dei test senza deviazioni da quelle che erano le specifiche originarie, proprio per aderire alle quali peraltro Marengoni aveva scelto come calibro il .380 ACP (9 x 17 mm - , o 9 mm Browning), conosciuto popolarmente in Italia come 9 corto. Questa scelta aveva permesso di assicurare all'arma il buon potere d'arresto richiesto pur utilizzando un otturatore a chiusura labile (con questo sistema, sono la massa dell'otturatore, la forza della molla di recupero e la resistenza opposta dal cane riarmo che ritardano l'apertura dell'otturatore fino a quando la pressione in canna non è scesa al di sotto dei livelli di sicurezza), ciò che garantiva leggerezza, compattezza, semplicità costruttiva e un prezzo concorrenziale. Come accennato, le caratteristiche tecniche della "34" ricalcavano in parte quelle di precedenti modelli Beretta, in particolare la brevetto 1915 e la modello 23, mentre l'aspetto generale era sovrapponibile a quello della mod. 32, della quale la "34" costituiva in buona sostanza un'evoluzione, differendo da questa solo per alcuni particolari, come le guancette, che sulla "34" (e sulla gemella "35") erano realizzate in materiale sintetico (Filbak, ovvero bakelite autarchica) anziché in legno, con supporto



BERETTA 34

in lamierino. Contemporaneamente alla "34", Marengoni aveva sviluppato la Beretta Mod. 35, ovvero la variante in calibro 7.65 della "34", che altro non è che la versione camerata per il .32 ACP (7,65 x 17 mm Browning) della sorella di maggior calibro, rispetto alla quale differisce solo per alcuni componenti (canna, carrello, molla di recupero e serbatoio): molte delle altre parti risultano intercambiabili fra i due modelli e la produzione dei primi 1.000 esemplari della "35" iniziò verso la fine del 1934. La "35" inizialmente venne data in dotazione soprattutto alla Regia Aeronautica e alla Regia Marina. Durante le prove la "34" si rivelò perfettamente in linea con le richieste ministeriali: leggera (625 grammi) e compatta (15 cm di lunghezza per 12,3 di altezza e 3 di larghezza), affidabilissima (il numero di inceppamenti durante i test presso l'arsenale di Terni si attestò stabilmente su 1,7 ogni 1.000 colpi, in genere imputabili a munizioni non a norma), adeguatamente precisa sulle distanze d'impiego previste (fino ai 30 metri). Così la 34 venne adottata, e non solo dal Ministero dell'Interno (che ne ordinò i primi 1.000 esemplari nel giugno 1935): dopo la richiesta di prassi di un preventivo (luglio 1935), con telegramma n°. 43232 del 2 agosto 1935 il Ministero della Guerra commissionò alla Beretta 130.000 esemplari di Modello 34, al prezzo unitario di 138 lire (cifra che comprendeva tre caricatori per arma) e, nel 1936 (lo stesso anno in cui debuttava la Fiat 500 Topolino al prezzo di 8.900 lire), la "34" divenne l'arma corta d'ordinanza anche del Regio Esercito Italiano per gli ufficiali (sottufficiali e truppa mantennero invece il revolver Bodeo 1889). In seguito entrò in servizio anche nella Regia Marina, nella Regia Aeronautica, nella Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e in tutti gli altri Corpi Armati dello



La "34" fu apprezzata anche all'estero, la Beretta ebbe ordini dalla Finlandia, dalla Romania e dal Giappone.



Dopo l'8 settembre 1943, con il controllo tedesco, alcune Modello 34 ricevettero il Waffentamt.



Nel 1944 anche l'Armaueria di Cremona produsse alcune pistole Beretta Modello 35.



BERETTA 34



Sugli esemplari ricondizionati nel dopoguerra, sulla punzonatura R.E. veniva a volte sovrainpressa la stella della Repubblica.



L'ultimo ordine militare per la Modello 34 fu quello della Guardia di Finanza che ne richiese un modello con lievi modifiche.



Anche la Final Edition ha il punto rosso che indica quando l'arma è pronta che meritò alla "34" il soprannome anglosassone di red dot.

Stato, Reali Carabinieri compresi (in quel periodo ancora parte dell'Esercito): a partire dal 1938 la Mod. 34 iniziò ad essere distribuita a tutti i militari dell'Arma in sostituzione del vecchio revolver Mod. 89. Pur non essendo una pistola concepita per impiego militare, visto che era stata progettata per uso di polizia, la "34" sul campo fu apprezzata sin da subito per la qualità meccanica, la sicurezza di funzionamento e l'insensibilità alle condizioni ambientali. Costituita di sole 39 parti, tutte lavorate con una precisione tale da essere perfettamente intercambiabili tra i vari esemplari senza necessità di aggiustamenti, la "34" conquistò presto la fama di arma di affidabilità superiore: veniva considerata immune da inceppamenti, e questo non solo dagli Italiani, ma anche dai Tedeschi e, i seguito, da Americani e Inglesi, che la ribattezzarono familiarmente "red dot" per il punto rosso sul castello che indica che l'arma non è in sicura. All'inizio degli anni Quaranta venne ordinata dalla Finlandia (500 esemplari), dalla Romania (40.000 M34) e dal Giappone (5.000 M35 in acconto su un'ordine di 20.000 unità), inoltre, dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, un ingente quantitativo di Beretta Mod. 34 già in dotazione alle forze armate del Regno d'Italia venne incorporato nelle forze armate tedesche, dove la Mod.34 assunse la denominazione di Pistole 671(i). Nell'autunno 1943 l'esercito tedesco prese possesso delle principali industrie italiane destinando la produzione quasi totalmente alle esigenze della Germania e, ovviamente, la Beretta di Gardone Val Trompia fu tra i primi complessi industriali ("Fabbriche Protette") che i Tedeschi ritennero necessari allo sforzo bellico tedesco: a partire dall'ottobre '43, la Beretta operò sotto la direzione di tre tecnici inviati appositamente dalla Germania e sotto la stretta e rigorosa



BERETTA 34

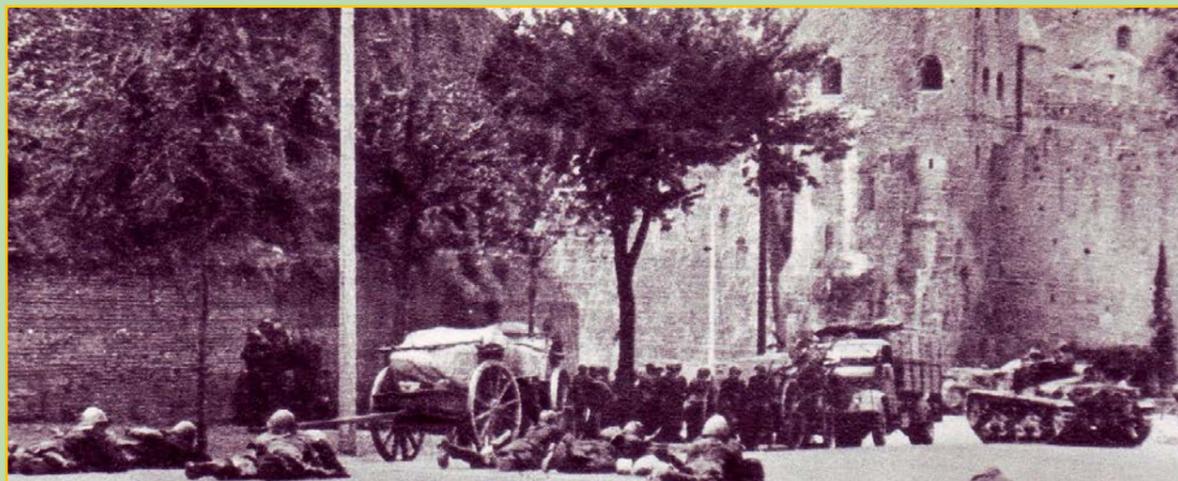
sorveglianza delle forze armate tedesche, che istituirono anche un servizio di vigilanza sul perimetro dello stabilimento. Le armi prodotte (oltre alle pistole M34 e 35, i moschetti automatici M38 e M38/42) andavano sia alla Wehrmacht sia alle forze tedesche paramilitari, come l'organizzazione Todt e, in breve, anche al ricostituito esercito della Repubblica Sociale Italiana (RSI). Verso la fine della Seconda Guerra Mondiale, pistole M35 vennero assemblate anche presso la società Armaguerra di Cremona, anche se non si dispone di dati numerici relativi a questa produzione. Nel dopo-guerra la M34 rimase quale arma da fianco d'ordinanza del ricostituito Esercito Italiano, dell'Arma dei Carabinieri, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza e degli altri Corpi Armati. Gli esemplari che durante il conflitto avevano avuto una vita avventurosa, prima di essere reintrodotti in servizio venivano revisionati, generalmente dalla Beretta stessa, che provvedeva anche a punzonare la stella della Repubblica sopra al vecchio logo R.E. (Regio Esercito). Nell'Esercito Italiano la "34" rimase in servizio fino agli anni Novanta, mentre per gli impieghi di Pubblica Sicurezza il modello venne considerato superato già a partire dai primi anni Sessanta, anche se solo dagli anni Settanta la Polizia italiana iniziò a mettere in linea la sua erede, la Beretta M51 (in cal. 9x19 parabellum), un modello che i Carabinieri adottarono solo parzialmente, iniziando a rimpiazzare gradualmente la M34 con la Beretta Mod. 92S solo a partire dal 1981, seguiti qualche anno dopo dalle altre Armi dell'E.I.. La Guardia di Finanza, dal canto suo, pur avendo iniziato a rimpiazzare la "34" con la nuova "92" già dal 1977, fu l'ultima Forza Armata italiana a

porre un ordine per la "34": tra il 1977 e il 1979 ne fece produrre un lotto di circa 6.000 pezzi dall'azienda di Gardone Val Trompia. Si trattava di esemplari modificati rispetto al modello classico: scatto alleggerito (1,5 kg contro i circa 4-5 kg originari), canna allungata, fondello del caricatore privo dell'appendice a "becco di civetta" per l'appoggio del mignolo, soppressione del cavallotto per il correggiolo sull'impugnatura (che pertanto non presenta più l'apposita sagomatura sulla guancetta di sinistra). Le Mod. 34 e 35 rimasero per un certo periodo in dotazione agli agenti dei reparti Celeri e Mobili e agli allievi agenti della Polizia di Stato (che però a volte ebbero anche le Beretta M51 in cal. 9 Parabellum, in fase di sostituzione con i modelli Beretta più recenti "92S"). Invece in quasi tutti i corpi di Polizia Locale italiani (non aventi lo status di Forze Armate dello Stato) e presso molti istituti di vigilanza, la Mod. 35 cal. 7,65. rimase ancora a lungo in dotazione. Infine, dopo la demilitarizzazione del calibro 9x17 mm alla fine degli anni Ottanta, nel 1991 la Beretta mise in vendita un certo numero di esemplari di M34 "Last Edition" assemblati utilizzando componenti e parti di ricambio ancora disponibili nei suoi magazzini. In ogni caso, pur posta in riserva nelle armerie militari, per la "34" il momento del congedo definitivo dalle FFAA italiane sarebbe arrivato solo ben avanti nel nuovo millennio: infatti soltanto verso la metà del dicembre 2017 l'Aeronautica Militare cedette le sue ultime 27.000 Modello 34 (1.500 delle quali prebelliche, con vari punzoni) alla Nuova Jäger di Basaluzzo (AL), una società specializzata nel ripristino e nella vendita sul mercato civile di armi exordinanza.

 DANIELE CEREDA



ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...



Con la resa agli Alleati dell'8 settembre 1943 l'Italia cambia schieramento in corso d'opera durante la Seconda Guerra Mondiale: una scelta inevitabile, viste le condizioni della Nazione, ma che venne gestita in modo approssimativo e pusillanime da chi aveva le massime responsabilità non solo di fronte al Popolo italiano, ma anche di fronte alla Storia.



Per la difesa di Roma il Comando Supremo aveva concentrato nel Lazio le unità più moderne del Regio Esercito.



Attorno alla Capitale i Tedeschi schieravano due sole Divisioni, una delle quali da poco trasferita in volo dalla Provenza.

«Signor Colonnello, Tenente Innocenzi. Accade una cosa incredibile: i Tedeschi si sono alleati con gli Americani!» Nel film "Tutti a casa" del 1960, diretto dal regista Luigi Comencini, con queste parole uno strepitoso Alberto Sordi (nei panni del Sottotenente Alberto Innocenzi in forza a un reparto del Regio Esercito) riassume la situazione in cui venne a trovarsi buona parte degli Italiani nelle prime ore del 9 settembre 1943. Nel pomeriggio precedente, da Radio Algeri, il generale Eisenhower aveva dato notizia della resa dell'Italia agli Alleati, obbligando così il Governo Badoglio a far diffondere dall'EIAR (per tutta la notte a partire dalle 19.42 dell'8 settembre) il comunicato di Badoglio che dava annuncio dell'accoglimento da parte degli Angloamericani della richiesta italiana di un "armistizio". Nella notte tra l'8 e il 9 settembre il re fugge da Roma con la regina, il principe Umberto, gran parte della corte, la quasi totalità dei ministri, il ma-

ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...

resciallo Badoglio e l'intero Stato Maggiore. I reparti del Regio Esercito, abbandonati a se stessi, hanno ordini equivoci e contrastanti e non sanno come reagire alle iniziative delle forze tedesche in Italia che, invece, hanno disposizioni chiare e precise: già dal 25 luglio precedente, dopo la caduta del regime fascista e l'arresto di Mussolini ordinato dal sovrano, le intenzioni del Governo italiano appaiono chiare ai Tedeschi, che predispongono adeguati piani di azione che vengono tempestivamente messi in atto già nelle prime ore successive all'annuncio della resa dell'Italia. Ma, sempre il 9 settembre, per iniziativa dei comandanti di alcuni singoli reparti, in molte realtà italiane si concretizzano le prime azioni di resistenza ai nazisti, come per esempio nella difesa di Roma, a Porta San Paolo, dove militari e civili insieme danno inizio alla Resistenza. Nel Lazio, a protezione di Roma, il Regio Esercito schierava 63.000 uomini e 412 mezzi corazzati e blindati. A queste forze italiane, i Tedeschi opponevano due divisioni, la 2ª Fallschirmjager e la 3ª Panzergrenadier, per una forza complessiva di circa 15.000 uomini con 200 mezzi corazzati. Però l'annuncio dell'EIAR dell'armistizio colse di sorpresa soltanto i comandi italiani, mentre quelli tedeschi già dalle 20.00 della sera dell'8 settembre diramavano la parola d'ordine "il grano è maturo" che dava l'avvio alle preordinate iniziative per il disarmo delle truppe italiane. Dalla sede di Frascati dell'11º Fliegerkorps, il Generale Kurt Student fece trasmettere alla 2ª Fallschirmjager la parola d'ordine "FlohZircus" (il "Circo delle Pulci") che dava il via libera alle azioni pianificate: già alle 20.30 dell'8 settembre 1943 il Kampfgruppe "Kroh" muovendo verso Roma da Pratica di Mare, entrava nel settore tenuto dalla Divisione Piacenza e, con uno stratagemma, si impadroniva dei



La 2a Fallschirmjager Division, anche se il suo organico non era completo, fu molto efficace nell'eseguire gli ordini prestabiliti, raggiungendo in poche ore le posizioni chiave.



Tra le divisioni italiane schierate in Lazio, la Centauro II spiccava per essere equipaggiata con materiale tedesco ed essere stata addestrata in Germania da istruttori tedeschi.



Costituita come divisione corazzata "M" della Milizia e ribattezzata Centauro II dopo il 25 luglio, era stata incorporata nel Regio Esercito con l'epurazione di 50 ufficiali e 600 soldati.



ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...



Giunti a contatto con i caposaldi tenuti dalle unità italiane verso le 22.00 dell'8 settembre, i Tedeschi in attesa di ordini mantennero inizialmente un atteggiamento poco aggressivo.



Senza dare nell'occhio e con molta discrezione, i paracadutisti tedeschi si schierarono su posizioni favorevoli per andare all'assalto e facilmente difendibili dai probabili contrattacchi italiani.



In presenza di disposizioni precise, gli Italiani avrebbero potuto aver ragione dei Tedeschi, ma ricevettero ordini contraddittori: ad esempio il caposaldo 5 fu abbandonato per ordini superiori.

depositi di carburante di Mezzocammino e Valleranello dove erano custodite complessivamente 22.900 tonnellate di carburante. Alcune unità della Piacenza, assolutamente prive di ordini, si schierarono a fianco dei tedeschi, pur senza prendere parte alle operazioni contro altre unità italiane. Il Kampfgruppe "Van der Heydte", che costituiva il reparto controcarri della 2ª Fallschirmjäger, si diresse verso la Capitale prendendo l'autostrada per Roma, appoggiato sulla sinistra dal Kampfgruppe "Hubner" che puntava sulla Magliana. La via Laurentina fu invece investita dal Kampfgruppe "Pietzonka", che sulla destra prese collegamento con il Kampfgruppe "Barenthin" proveniente da Albano e che doveva controllare la zona Ciampino-Centocelle-Casilina. Sull'aeroporto di Centocelle il battaglione ADRA (Arditi Distruttori Regia Aeronautica), privo di ordini come tutti i reparti italiani, non solo non oppose resistenza a quelli che considerava alleati ma si schierò a fianco dei paracadutisti tedeschi. L'obiettivo iniziale di Kesselring (responsabile delle forze tedesche in Italia) era quello di tenere sgombrare le strade verso Nord per permettere l'eventuale ritirata delle sue truppe dislocate nell'Italia meridionale che correvano il rischio di essere tagliate fuori da un eventuale sbarco alleato in Toscana. Occorreva quindi impossessarsi del ponte della Magliana sul Tevere che immetteva sulle direttrici della Cassia e dell'Aurelia. La linea difensiva italiana che comprendeva il ponte della Magliana era tenuta dalla Divisione Granatieri di Sardegna, attestata su 13 capisaldi che assicuravano la protezione dei circa 30 km della cosiddetta "cintura di sicurezza" della Capitale, da via Boccea a via di Lunghezza. In particolare il caposaldo numero 5 era quello preposto alla difesa diretta del ponte della Magliana, mentre i capisaldi 4 e 6 dovevano of-

ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...

frirne appoggio bloccando le vie di accesso da destra e da sinistra. I paracadutisti tedeschi arrivarono a contatto dei capisaldi tenuti dai Granatieri già verso le 22.00, cercando di ottenere il controllo sul ponte in via amichevole e, in sostanza, la serata trascorse tranquilla, a parte qualche scaramuccia. Tuttavia all'una della notte tra l'8 e il 9 settembre la situazione precipitò poiché per Kesselring, acquisita la certezza che l'obiettivo dello sbarco alleato fosse Salerno, era diventato imperativo il controllo delle vie di accesso a Roma per poter far affluire i rinforzi diretti verso Sud: la 2ª Fallschirmjäger ricevette l'ordine di attaccare a fondo per prendere possesso delle strade che entravano e uscivano dalla Città Eterna. I Granatieri opposero un'accanita resistenza, ma la pressione del Kampfgruppe si fece presto insostenibile e i capisaldi italiani caddero uno dopo l'altro nonostante il pronto invio di rinforzi. In soccorso dei Granatieri venne inviato dalla Divisione Ariete II il Raggruppamento Esplorante Corazzato Lancieri di Montebello, trasferito con urgenza dall'Olgiate alla zona di Porta San Paolo. L'intervento degli Squadroni di autoblindo AB42 e dei semoventi M13 da 75/18 del Montebello riuscì a rintuzzare l'attacco tedesco e venne riconquistato il caposaldo numero 5. L'entrata in linea dei Semoventi M43 da 105/25 del 600º Gruppo del 235º Reggimento della Divisione Ariete II portò addirittura alla pianificazione di un contrattacco, avente l'obiettivo di respingere i Tedeschi verso il mare. Il progettato contrattacco iniziò sotto i migliori auspici, con i semoventi del Montebello che guadagnavano con decisione terreno sui tedeschi e i semoventi del 600º gruppo che procedevano celermente verso gli obiettivi stabiliti, tuttavia improvvisamente i semoventi del Montebello si trovarono sotto il tiro di copertura, troppo cor-



Ricevuto l'ordine di attaccare a fondo, i Tedeschi misero rapidamente in postazione le armi leggere e pesanti che, inizialmente, avevano parcheggiato con nonchalance in posizioni favorevoli.



Quando gli ufficiali italiani presenti sul campo reagiscono d'iniziativa all'aggressione tedesca, ormai è troppo tardi: benché sostenuti dalla popolazione, i nostri militari si trovano presto a mal partito.



Gli scontri più violenti nella zona di Porta San Paolo avvengono la mattina del 10, e vedono opposti i paracadutisti tedeschi ai nostri soldati, coadiuvati da civili giunti spontaneamente o organizzati dai partiti antifascisti.



ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...



Il coraggio e la buona volontà di militari e civili italiani si scontra con l'efficienza e la preparazione tattica dei paracadutisti tedeschi, numericamente inferiori ma ben armati e ben comandati.



I pezzi controcarro tedeschi hanno buon gioco nel mettere fuori combattimento uno dopo l'altro i nostri carri M13 e le autoblindate, obbligati ad attaccare lungo le vie cittadine.



Anche i Tedeschi subirono perdite, tanto di personale quanto di mezzi e materiali (nella foto, un Kettenkrad NSU distrutto), tuttavia il numero dei loro caduti fu di molto inferiore ai nostri.

to e mal coordinato, dei mortai della Granatieri di Sardegna, mentre i semoventi del 600^o Gruppo furono accolti all'altezza di via della Valchetta Rocchi dal tiro dei pezzi controcarro PaK che il Kampfgruppe "Van der Heydte" aveva posizionato sulla prevedibile direzione di avanzata avversaria. Colpiti i mezzi di testa, il contrattacco perse di slancio e i veicoli di rincalzo ripiegarono fuori tiro per riordinarsi. Anche uno Squadrone di autoblindo impiegato nella zona Tre Fontane-Montagnola non ebbe miglior fortuna: inviato a contrastare il passo al Kampfgruppe "Kroh", fu preso d'infilata dal tiro dei PaK germanici (Panzerabwehrkanone, cannone controcarro in tedesco) e distrutto. L'iniziativa a questo punto passò nelle mani dei Tedeschi che, in esecuzione dei piani preordinati, passarono con decisione all'offensiva e, favoriti dall'arrivo di ulteriori ordini contraddittori per gli Italiani, obbligarono i nostri reparti ad abbandonare tutte le posizioni raggiunte e a ripiegare sul piazzale Ostiense e sulle immediate vicinanze. Nel settore a Nord di Roma, la 3^a Panzergrenadier (acquartierata nel viterbese e attorno al lago di Bolsena) si era mossa con maggior circospezione rispetto alla 2^a Fallschirmjager, con l'eccezione del Kampfgruppe "Mollenhauer", che aveva raggiunto fulmineamente Civitavecchia impadronendosi del porto e catturando alcune unità della Regia Marina che non erano riuscite a prendere il largo. La 3^a Panzergrenadier, nella cui zona di operazioni erano stazionate le divisioni Ariete II, Piave e Centauro II, ove possibile, scelse di evitare confronti diretti, anche se accesi scontri si ebbero nei pressi di Monterosi, sostenuti dal reparto di artiglieria semovente dei Cavalleggeri di Lucca (che perse quattro mezzi) e da elementi dell'8^o Squadrone Semoventi del Reggimento Corazzato "Lancieri di Vittorio Emanuele

ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...

II". Quest'ultimo ebbe un cruento scontro con il nemico, subendo pesanti perdite (10 corazzati e numerosi soldati) ma consentì agli autotrasportati del Lucca di sganciarsi. I Tedeschi avevano avuto perdite superiori negli scontri (una ventina di veicoli e un centinaio di uomini) ma, alle 05.15 del mattino del 9 settembre, ai reparti italiani nella zona arrivò l'ordine di sganciarsi dal combattimento e di ripiegare su Tivoli. La 3^a Panzergrenadier rimase invece, inspiegabilmente, sulle posizioni raggiunte fino a quel momento, dalle quali si sarebbe mossa solo due giorni dopo, quando avrebbe iniziato il movimento verso Salerno per contrastare le truppe angloamericane. Nella mattinata del 9 settembre i Tedeschi effettuarono anche un'operazione tesa a catturare il Generale Roatta, Capo di Stato maggiore del Regio Esercito, che solo poche ore prima dell'annuncio dell'armistizio stava pianificando insieme ai Tedeschi le iniziative tese a contrastare un eventuale sbarco nel Lazio di unità angloamericane, dando ampie assicurazioni agli alleati germanici circa l'indiscussa fedeltà del Governo Badoglio ai patti esistenti tra Italia e Germania. L'operazione studiata dai

Tedeschi consisteva nell'avvolgimento del II Battaglione del 6^o Reggimento Fallschirmjager, che avrebbe dovuto occupare di sorpresa Monterotondo, cittadina posta sulla via Salaria a Nord di Roma dove aveva la sua sede lo Stato Maggiore del Regio Esercito. Decollati dall'aeroporto di Manfredonia (Foggia), i circa 500 paracadutisti al comando del Maggiore Walter Gericke giunsero in zona d'operazione verso le 08.15 del 9 settembre e furono impegnati in combattimento da reparti delle divisioni Re e Piave, oltre che dalla guarnigione del Centro Marte, sede di campagna dello S.M.R.E. Le memorie del maggiore paracadutista Walter Gericke rendono l'idea della confusione e della mancanza di disposizioni che regnava tra le file italiane, persino tra gli stessi ufficiali subalterni in servizio presso quello che era il centro nevralgico del Regio Esercito: «la posizione avrebbe potuto essere imprevedibile senza la sorpresa e senza la mancanza di coordinazione dei nostri. Bisogna ammettere che non tutti i soldati italiani nelle casematte sapevano della proclamazione dell'armistizio e, in un primo tempo, vi fu tra loro chi credette ad un avvio lancio angloamericano, andando a



La battaglia di Porta San Paolo è considerata il vero e proprio esordio della Resistenza italiana e in lei si può misurare emblematicamente il comportamento dei vari protagonisti.



A Nord della Capitale gli scontri tra la 3^a Panzergrenadier Division e le truppe italiane avrebbero potuto risolversi a favore dei nostri, ai quali però venne inspiegabilmente ordinato di ripiegare.



Nel primo pomeriggio del 10 la resistenza ha termine con la resa di Roma, sottoscritta per ordini superiori presso il Quartier generale tedesco dal Tenente Colonnello Leandro Giaccione.



ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...



Le trattative per la resa del Regno d'Italia agli Alleati, che avevano preso le mosse il 19 agosto 1943 a Lisbona, si conclusero il 3 settembre in Sicilia, a Cassibile, con la firma dell'armistizio.



L'armistizio aprì una profonda frattura tra la monarchia, la cui essenza è ben rappresentata dalla fuga del re e del Governo, e il popolo, diviso tra chi si rassegnò e chi combatté l'invasore a fianco dell'esercito.



Iniziate alle 07.00 del 10 settembre, le trattative per la resa di Roma continuarono fino a quando i Tedeschi pretesero la capitolazione entro le 16.00, pena il bombardamento della città e degli acquedotti.



La corvetta Baionetta, con a bordo il re, la regina, il principe Umberto e altre 53 persone tra dignitari di corte e alti ufficiali in fuga arrivò a Brindisi esattamente alle 16.00 del 10 settembre...

chiedere aiuto, una volta riconosciute le divise tedesche delle truppe che si muovevano sul terreno, a quelli che molti ritenevano camerati ed alleati». Verso il mezzogiorno i paracadutisti tedeschi conquistavano il "castello", catturando 15 ufficiali e circa 200 militari italiani tra sottufficiali e truppa, tuttavia il Generale Roatta e l'intero Comando Supremo erano già in fuga dalla sera precedente, verso Roma (e da lì verso Pescara), abbandonando il proprio posto e i propri subordinati senza disposizioni precise. Al calar della sera del 9 settembre, mentre i Tedeschi si apprestavano a trattare la capitolazione di Roma, re Vittorio Emanuele III si stava disponendo a pernottare presso il castello di Crecchio (Abruzzo, in provincia di Chieti), di proprietà di Giovanni de Riseis, duca di Bovino; il Comando Supremo e la nobiltà del seguito reale erano invece riparati a Chieti, a palazzo Mezzanotte, di fronte alla cattedrale. Al porto di Pescara erano nel frattempo arrivate da Pola la corvetta Baionetta, da Brindisi la corvetta Scimitarra e da Taranto l'incrociatore Scipione Africano (quest'ultimo con funzione di scorta). Per timore di un intervento tedesco, il luogo dell'ap-

puntamento tra la comitiva di fuggiaschi e le navi destinate al loro trasporto fu spostato al porto di Ortona. Però solo Badoglio e l'ammiraglio De Courten - Capo di Stato Maggiore della Marina - scesi da Chieti in piena notte, riuscirono a imbarcarsi a Pescara sulla Baionetta: alla Scimitarra il cambio di programma non fu comunicato pertanto, dopo una infruttuosa attesa a Pescara, alle 11.00 del 10 settembre la corvetta riprese il mare da Pescara per Taranto. La sera del 9 la situazione nelle zone d'operazioni a Nord della Capitale era invece tranquilla: le punte più avanzate della 3ª Panzergrenadier Division erano nei pressi di La Storta, ma pare disponessero di poco carburante (voce quanto meno strana, visto che i Tedeschi si erano appena impossessati dei depositi italiani di Mezzocammino e Valleranello); di fronte avevano ben tre divisioni italiane, la Ariete II, la Piave e la Centauro II, efficienti e ben rifornite ma prive di direttive, che avevano ricevuto l'ordine generico di ripiegare su Tivoli: in buona sostanza, le più potenti formazioni militari italiane poste a difesa della Capitale erano state piazzate a difesa della via di fuga della corte e delle

ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...

più alte autorità militari, la via Tiburtina, ed erano ancora schierate a cavallo della strada verso Tivoli per ostacolare eventuali puntate germaniche in quella direzione. Nella zona meridionale della Capitale invece, la 2ª Fallschirmjager era penetrata in città, attestandosi sugli obiettivi assegnati e controllando le vie di comunicazione, compreso il ponte della Magliana. La fronteggiavano unità della Granatieri di Sardegna, elementi del Montebello, la Sassari, unità del 4º Carristi e della Polizia Africa Italiana, oltre a gruppi di formazione disposti senza un ordine preciso tra la Piramide Cestia e i Mercati Generali. La mattina del 10, mentre le drammatiche trattative per la resa della Capitale ai Tedeschi stavano per concludersi, il re e il suo seguito si erano già imbarcati al porto di Ortona sulla corvetta Baionetta che li avrebbe portati a Brindisi. L'imbarco fu una scena da operetta: una folla vocante di 250 persone, tra dignitari di corte e alti ufficiali, con tanto di parenti e conoscenti al seguito, aveva infatti tentato di infiltrarsi nella comitiva reale. Il comandante della Baionetta, Tenente di Vascello Piero Pedemonti, decise di non attraccare a Ortona, inviando

una lancia al molo per imbarcare re Vittorio Emanuele, la regina Elena, il principe Umberto, il Maresciallo Badoglio e altre 53 persone. Tra questi, qualcuno apparteneva al personale di servizio del Quirinale, mentre tutti gli altri erano ministri, cortigiani o alti ufficiali dello Stato Maggiore, che a Ortona riuscirono a imbarcarsi tra alterchi, spinte e a gomitate: furono però in molti quelli che, non riuscendo a salire a bordo, tornarono a Chieti dove, procuratisi abiti civili, si diedero alla macchia. Nella prima mattinata del 10 settembre, dopo che questo triste spettacolo era andato in scena a Ortona, riprendevano aspri gli scontri presso Piazzale Ostiense: i Tedeschi avevano consolidato le loro posizioni a cavallo delle vie di comunicazione, predisponendole a difesa, e stavano moltiplicando lusinghe e minacce nelle trattative per ottenere la capitolazione di Roma. Sul Viale Ostiense i semoventi della Sassari e i carri M del 4º carristi cercarono di avvicinarsi ai caposaldi germanici, ma vennero messi fuori combattimento uno dopo l'altro, e lo stesso accadde ai carri, alle autoblindate e ai semoventi che tentarono di sbarrare il passo alle truppe tedesche alla Passeggiata Arche-



A causa dell'impossibilità di raggiungere tutti i reparti coinvolti, sporadici combattimenti tra Italiani e Tedeschi sarebbero proseguiti fino alla sera del 10 settembre, terminando alle ore 20.00 circa.



L'azione poco incisiva dei reparti tedeschi a Nord di Roma e la loro rinuncia a inseguire gli Italiani che ripiegavano diede adito a più di un sospetto circa i motivi di questo strano atteggiamento...

ologica e all'obelisco di Axum. Al fianco dei Carabinieri, dei Granatieri, dei Fanti, degli Artiglieri e dei Carristi che si sacrificavano intervenne generosamente la popolazione di Roma, che si schierò in combattimento a fianco dei nostri soldati mentre tre divisioni completamente equipaggiate rimanevano inattive tra gli uliveti di Tivoli per "disposizioni superiori", dimenticate a presidio inutilmente (ormai) la Tiburtina... Solo nel primo pomeriggio del 10, perdurando la latitanza di ordini da parte del Comando Supremo, il comando della Ariete II decideva di



ROMA PORTA SAN PAOLO: TUTTI A CASA...

propria iniziativa l'invio di due colonne corazzate, agli ordini del Generale Dardano Fenulli, lungo le statali tra la via Tiburtina e la via Appia, nell'intento di tentare di alleggerire la situazione dei reparti italiani impegnati nella difesa di Roma attaccando alle spalle i paracadutisti tedeschi: giunte però nei pressi di Ciampino e alle Capanelle, entrambe le colonne furono bloccate dal tiro preciso di alcuni cannoni contraerei Flak da 88 mm ben mimetizzati, che i Tedeschi avevano distolto dalla protezione degli aeroporti e predisposto a sbarramento delle strade delle loro retrovie operative. Mentre i reparti italiani si stavano dispiegando per affrontare il nemico, giunse l'ordine di non impegnare il combattimento: alle ore 16.30 a Frascati il Tenente Colonnello Leandro Giaccone (Capo di Stato Maggiore della Divisione Centauro II), a nome del Generale Giorgio Carlo Calvi di Bergolo (Comandante la Divisione Centauro II e genero del re) era stato infine obbligato ad accettare le imposizioni del Maresciallo Albert Kesselring relative alla capitolazione delle truppe italiane nella zona metropolitana e nelle aree limitrofe alla Capitale. A causa dell'impossibilità di raggiungere tutti i reparti coinvolti, sporadici combattimenti sarebbero comunque proseguiti fino alla sera, alle

ore 20.00 circa. Calava il sipario sul "Circo delle Pulci", con un risultato significativo per i Tedeschi: non solo le strade della Capitale erano liberamente transitabili ma, soltanto a Roma e dintorni, gli Italiani avevano avuto 570 caduti (414 in forza al Regio Esercito e 156 civili, tra questi Raffaele Persichetti, invalido di guerra e già tenente di complemento dei Granatieri, prima medaglia d'oro della Resistenza), inoltre i feriti italiani erano più di 800, contro perdite tedesche valutate complessivamente in 370 uomini tra morti e feriti. Nella Capitale una cinquantina di mezzi corazzati o blindati italiani era stata distrutta, tuttavia tutte le macchine e le armi rimanenti sarebbero andate a rimpinguare gli arsenali tedeschi, cosa che, del resto, accadde anche nel resto dell'Italia e nei teatri operativi dove il Regio Esercito era impegnato: complessivamente si stima che nei giorni immediatamente successivi all'armistizio i Tedeschi si impadronirono di 970 tra carri armati e semoventi, più circa 300 autoblindo, oltre a decine di migliaia di mezzi di trasporto vari, dagli autocarri, alle automobili e alle motociclette, più enormi quantità di materiale d'armamento che vennero poi utilizzate su tutti i fronti fino alla fine del conflitto.

I ROBERTO BRUCIAMONTI



Dopo l'8 settembre i Tedeschi si impadronirono di mezzi, armi e ed equipaggiamenti in dotazione al Regio Esercito Italiano, quasi tutto materiale in ottime condizioni che andò ad arricchire l'arsenale germanico, peraltro già parecchio eterogeneo.



La fulminea occupazione della Capitale fu una parziale sorpresa per i tedeschi: il console tedesco Eitel Moellhausen e l'incaricato d'affari Rudolf Rahn, che avevano evacuato l'ambasciata la sera dell'8 settembre, giunti a Verona ricevettero l'ordine di rientrare a Roma.



NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

CODICE FISCALE 95059670133

TELEFONO 3428426399

SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM

E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

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

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

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

Commissari Tecnici di Club

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

Gestione e/o Organizzazione Raduni

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

Responsabile contatti con la Svizzera

Michele Torriani

Telefono E-mail

349 2732122 bigiocatt@libero.it
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
340 9593718 info@deber.it
333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it
338 8572275 segreteria@clubcvms.com
349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com
328 9868165 info@pioesse.com
328 4660022 mogjeep@gmail.com
031933663 clfspinardi@gmail.com

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
335 5925974 c.prototipo@alice.it
366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

349 2732122 bigiocatt@libero.it
340 9593718 info@deber.it
348 7261042 federico.dellorto@spray.com
349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it
333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it
349 2732122 bigiocatt@libero.it
348 7261042 federico.dellorto@spray.com
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
031933663 clfspinardi@gmail.com

+41765112788 michele.torriani@bluewin.ch





CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



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