

2/2023

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



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



Pubblicazione 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

INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 02 - 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
Comunicato ASI per targhe storiche	5
Rovato - raduno Bersaglieri	6
A desio con i bersaglieri	9
Arrivo del raid gela – Milano	11
Cortona - primo raduno mezzi militari	13
Visita al museo alfa romeo di Arese	16
Le fuoristrada made in URSS	19
AK47 - rustica efficienza	28
Stalingrado 1943 l'inizio della fine.....	33
Numeri Utili	39

LETTERA DEL PRESIDENTE

Nonostante l'estate pazzo, caratterizzata da gran caldo ed eventi meteorologici estremi, per fortuna non sono mancate durante la bella stagione (si fa per dire...) di quest'anno le occasioni d'incontro: ne trovate i resoconti nelle pagine del nostro notiziario. Purtroppo la particolare situazione meteo ha causato, tra la fine di maggio e l'inizio di giugno, la disastrosa alluvione che ha colpito l'Emilia Romagna e, a questo proposito, posso dire con una punta d'orgoglio che il nostro Club è stato tra i primi a muoversi, destinando una cifra importante (2.000 euro) per gli aiuti immediati a quelle popolazioni, cifra andata direttamente alla Protezione Civile senza intermediari, che ci ha permesso di occupare a lungo la seconda posizione nella classifica dei donatori più generosi, come potete constatare dal messaggio che è stato inviato alla segreteria del nostro Club all'atto della ricezione del bonifico, che mi onoro di poter condivi-

dere con voi su questa pagina. Il nostro sodalizio ha in programma altri incontri prima della fine dell'anno, ai quali vi invito a far in modo di prendere parte per poter condividere con voi idee, iniziative e suggerimenti, oltre che, ovviamente, per il piacere di scambiare un saluto tra appassionati.

LUIGI CATTANEO



ASI Solidale • Segui

26 Mag · 🌐



uno speciali ringraziamento per il CLUB VEICOLI MILITARI STORICI hanno devoluto una somma pari a € 2000, alla protezione civile dell'Emilia Romagna impegnata nella gestione dell'emergenza, certi che questo contributo sarà utilizzato al meglio. Forza Emilia Romagna sei nei nostri cuori.



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

3

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.

COMUNICATO ASI PER TARGHE STORICHE

Riceviamo dall'ASI e pubblichiamo per informazione a tutti i soci il comunicato stampa relativo alla emanazione del decreto attuativo che offre la possibilità ai proprietari di veicoli di interesse storico e collezionistico di richiedere le targhe originali riferite alla prima iscrizione al PRA del veicolo stesso.



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Ufficio Stampa

Comunicato stampa n. 52
6/8/2023

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI HA EMANATO IL DECRETO ATTUATIVO PER LE TARGHE ORIGINALI DEI VEICOLI STORICI

SI CHIUDE CON SUCCESSO L'ITER NORMATIVO AVVIATO NEL 2020 GRAZIE ALLA SENSIBILIZZAZIONE DI ASI E DI ALTRI STAKEHOLDER DEL SETTORE NEI CONFRONTI DI UN CORREDO STORICO IMPORTANTE CHE COMPLETA L'ORIGINALITÀ DEI MEZZI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato il decreto attuativo per la legge 178 del 30 dicembre 2020 che prevede la "facoltà di ottenere le targhe di circolazione della prima iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione per i veicoli di interesse storico e collezionistico".

Il Ministro Matteo Salvini ha firmato il decreto venerdì 4 agosto e lo stesso entrerà in vigore il giorno della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (presumibile lunedì 7 agosto) e sarà applicabile dal sessantesimo giorno successivo alla predetta data.

Da quel momento sarà quindi possibile dotare il proprio veicolo di interesse storico e collezionistico (individuato mediante il Certificato di Rilevanza Storica come da art. 60 del Codice della Strada) di quel prezioso corredo che ne completa le caratteristiche di originalità: un obiettivo che ASI, insieme agli altri attori, perseguivano da tempo sensibilizzando il legislatore sulla formulazione di normative nazionali che tutelino sempre di più e sempre meglio il settore del motorismo storico.

Il decreto attuativo appena emanato determina e indica chiaramente le modalità di applicazione della legge, a partire dalla richiesta che il proprietario dovrà presentare presso uno STA (Sportello Telematico dell'Automobilista) o un Ufficio della Motorizzazione Civile. Le istanze possono essere avanzate per i veicoli radiati d'ufficio o per esportazione, per quelli reimmatricolati e per quelli di origine sconosciuta, in ogni caso dotati di Certificato di Rilevanza Storica. Il rilascio della targa storica è soggetto al pagamento di 549,00 euro per gli autoveicoli e 274,50 euro per i motocicli e le macchine agricole.

"Siamo felici – dichiara il Ministro Salvini – di aver potuto concludere l'iter attuativo di una norma tanto voluta e tanto attesa dagli appassionati, mettendo a sistema i diversi dipartimenti coinvolti".

"Un decreto – sottolinea Alberto Scuro, Presidente ASI - che arriva dopo aver svolto una importante mole di lavoro per sottolineare al Ministero, alla Motorizzazione e al Poligrafico dello Stato l'importanza che ha per gli appassionati la possibilità di ristabilire l'originalità più completa dei propri veicoli storici. Inseguire l'originalità fa parte della nostra mission e la targa di nascita è parte integrante del veicolo stesso: per questo ringraziamo la sensibilità dimostrata dalla politica in generale e dal Ministro Salvini in particolare che, dopo essere stato sensibilizzato sull'importanza dell'iniziativa che non comportava alcun onere per lo Stato è riuscito a dare il via alla sua applicazione in tempi brevissimi".

Luca Gastaldi 347.7987072
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it

Villa Rey - Strada Val San Martino Superiore, 27 - 10131 Torino - www.asifed.it - info@asifed.it - Tel. 011.8399537



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



ROVATO - RADUNO BERSAGLIERI - 18 GIUGNO 2023

Una splendida giornata di sole ha accompagnato il Raduno Regionale dei Bersaglieri tenutosi lo scorso 18 giugno in quel di Rovato, organizzato dalla Associazione Nazionale Bersaglieri sezione di Rovato/Franciacorta per festeggiare il 187° anniversario della fondazione del Corpo dei Bersaglieri. Come nelle precedenti edizioni l'organizzazione ha "chiamato" il Club Veicoli Militari Storici, che prontamente ha risposto "presente!" con una ventina di veicoli per sfilare insieme alle otto fanfare convenute, alle tre pattuglie ciclisti, ai due gruppi storici ed agli innumerevoli Bersaglieri presenti.



Dopo l'ammassamento, i saluti ed i discorsi di rito delle Autorità, nonché l'esecuzione di alcuni brani distintivi dei Bersaglieri e l'esecuzione dell'Inno di Mameli, ha preso il via la sfilata per le vie di Rovato - imbandierate a festa e tra due ali di folla plaudente - conclusasi con il passaggio davanti al palco delle Autorità dove tutti hanno ricevuto ringraziamenti e apprezzamento per la partecipazione. Giunta l'ora canonica che sempre contraddistingue queste manifestazioni siamo stati ospiti dell'organizzazione presso il ristorante Pio Nono di Erbusco, dove abbiamo potuto ristorare il corpo e lo spirito con un ottimo e abbondante menu, le cui portate erano intervallate dall'esibizione delle fanfare presenti.



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



ROVATO - RADUNO BERSAGLIERI - 18 GIUGNO 2023



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

ROVATO - RADUNO BERSAGLIERI - 18 GIUGNO 2023

A fine giornata al nostro club è stata assegnata la medaglia ricordo della manifestazione.

Tutto si è svolto perfettamente senza nessun problema grazie soprattutto alla scrupolosa organizzazione "capitanata" dal Cav. Uff. Tarcisio Ramera, deus ex machina

della manifestazione, al quale vanno i nostri più sentiti ringraziamenti ed i complimenti per la splendida riuscita.

Alla prossima!

WALTER SECCO



A DESIO CON I BERSAGLIERI - 25 GIUGNO 2023

Non abbiamo fatto in tempo a ritornare dal Raduno dei Bersaglieri di Rovato che si presenta alla nostra porta il responsabile della sezione dei bersaglieri di Desio intitolata a Umberto Tagliabue, nato a Desio, aiutante di battaglia pluridecorato con medaglia d'oro al valor militare, un eroe dei bersaglieri della guerra 1915-1918, caduto in battaglia

Il responsabile del gruppo bersaglieri di Desio, come già altre volte in passato, ci chiede di aiutarli per poter trasportare con uno o due mezzi durante il raduno provinciale che si terrà il 25 giugno, i bersaglieri non più abili alla corsa perché anziani o infortunati.

Io metto a disposizione la mia Willys e l'amico Giuseppe Nanni la sua.

Ci ritroviamo la mattina del Raduno alle 8.30 nel piazzale preposto per l'ammassamento.

Le nostre jeep seguono il gruppo dei bersaglieri che ogni tanto si ferma a suonare e come un "mezzo scopa", raccogliamo i bersaglieri che non riescono più a camminare o a correre a causa dell'età avanzata.

È sempre emozionante sentire il suono delle fanfare dei bersaglieri mentre corrono tra ali di folla in festa, perché i bersaglieri mettono allegria.



Alle 11 tutto il gruppo si ferma in piazza Don Giussani dove un breve concerto delle fanfare presenti allietta tutti i partecipanti, segue la deposizione della corona d'alloro presso il monumento dei bersaglieri e per finire il discorso delle autorità.

Sono presenti il corpo musicale della città di Desio Pio XI, la



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



A DESIO CON I BERSAGLIERI - 25 GIUGNO 2023



fanfara Aminto Caretto di Melzo, la fanfara Arturo Scatini di Bergamo e la fanfara Ambrogio Locatelli di Abbiatograsso.

Desio non è mai stata così bella, piena di bandiere tricolore, di fiori e la giornata di sole la fa brillare ancora di più.

Il Raduno si conclude col pranzo di rito al quale siamo stati gentilmente invitati.

Questo è un raduno che si ripete ogni cinque anni ed è già la terza o quarta volta che mettiamo a disposizione i nostri mezzi; chissà se tra cinque anni trasporterò o verò trasportato.

GIORGIO FANFANI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE BERSAGLIERI

1928 - 2023
ANNIVERSARIO

SEZIONE
**U. TAGLIABUE
DESIO**

24 - 25 GIUGNO 2023

**RADUNO PROVINCIALE
BERSAGLIERI**

DESIO (MB)

con il Patrocinio della
Città di Desio

con il Patrocinio
ANB Regione Lombardia

10

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



ARRIVO DEL RAID GELA - MILANO - 18 LUGLIO 2023

Martedì 18 luglio, intorno alle 10.30, ci siamo trovati io e Luciano Gendrini Raineri, con le rispettive Willys, presso il cimitero del Commonwealth di Milano, zona Trenno in fondo a via Novara, per dare il benvenuto al gruppo di 5 jeep Willys partito da Gela l'11 luglio dopo aver partecipato alla rievocazione dell'80° anniversario dello sbarco effettuato dalle forze alleate in Sicilia nel 1943 denominata "Operazione Husky".

Il gruppo ha percorso circa 1.600 chilometri toccando numerose località della penisola e facendo tappa anche in altri cimiteri militari incontrati sul percorso. Lo scopo del Raid è stato quello di portare sulle strade d'Italia i mezzi e le uniformi di quel tempo.

Durante il percorso il convoglio era aperto alla partecipazione di altri collezionisti (fino a creare un 'reparto' di massimo dieci unità tra mezzi leggeri e motociclette in esclusiva livrea alleata o del Regio Esercito cobelligerante) che si sono uniti in questo tributo alla storia, alla memoria e alla pace che il sacrificio di quei giovani ha garantito e garantisce ancora al mondo. Tutta l'iniziativa è stata organizzata senza scopo di lucro.

La staffetta è partita da Gela per arrivare a Milano, transitando su strade statali e toccando spiagge di altri sbarchi alleati come Salerno e Anzio, passando da Venafro e Cassino, decisive per la liberazione di Roma. Proseguendo verso il Nord sono state visitate Siena, nel Chianti, per poi raggiungere Firenze per onorare i Monuments Men e i soldati neozelandesi che combatterono alle porte della città.

Un focus, sempre in Toscana, è stato dedicato allo sfondamento della linea Gotica sull'Appennino con visita ai bunker sul passo del Giogo e al cimitero tedesco della Futa. Nella successiva tappa verso la pianura Padana i



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

11

ARRIVO DEL RAID GELA - MILANO - 18 LUGLIO 2023

mezzi sono transitati per Felonica (MN) seguendo le tracce della ritirata tedesca sino al fiume Po. Le successive tappe sono state Desenzano e l'arrivo a Milano, dove c'eravamo anche noi del CVMS, ad aspettarli per un cordiale benvenuto. Tappe essenziali sono stati i musei del circuito culturale "Italy War Route", luoghi storici simbolo della campagna d'Italia.

L'iniziativa è stata patrocinata dal Ministero della Difesa e dal Consolato Generale USA di Firenze, dalla Regione Toscana, dalle città di Firenze, Messina, Salerno, Scandicci, Siena e il supporto del Dipartimento di Scienze politiche e internazionali dell'Università di Siena e della Commonwealth War Graves Commission. Hanno dato il loro

sostegno le ambasciate del Regno Unito e della Nuova Zelanda, inviando rappresentanze nei diversi momenti di rimembranza. Il comune di Milano, benché contattato per ottenere il patrocinio (peraltro non concesso) non ha avvisato gli organizzatori dell'esistenza dell'Area "B" e che quindi i mezzi partecipanti, rigorosamente Euro 0, sarebbero stati rilevati e poi multati all'ingresso di uno degli oltre 180 varchi che delimitano l'area. Solo una mia informale conversazione con il responsabile del Raid ha permesso di effettuare per tempo la registrazione sul portale del Comune per la deroga dei mezzi alcuni dei quali provvisti del CRSC.

DANILO GIACOMAZZI



CORTONA - PRIMO RADUNO MEZZI MILITARI - 22/23 LUGLIO 2023

Si è svolto nei giorni 22 e 23 luglio il primo raduno di mezzi militari organizzato dal Panther Club di Cortona.

La mattina del sabato, dopo la conferma di iscrizione con relativi bonus pranzo e piccola colazione, siamo partiti alla volta dell'Eremo "Le Celle" di Cortona dove abbiamo visitato i luoghi e soprattutto la cella dove visse San Francesco d'Assisi dal 1211 fino a poco prima di morire ad Assisi. Dopo la benedizione ricevuta da uno dei frati francescani siamo ripartiti alla volta di Falzano, luogo dove nel 1944 dopo l'uccisione di due soldati nazisti per mano di un gruppo di partigiani, le truppe tedesche uccisero 11 persone in un'abitazione poi data alle fiamme. Si salvò solo un ragazzo di 15 anni. Dove c'è il monumento in ricordo di questa strage abbiamo deposto dei fiori.

Abbiamo proseguito per San Pietro a Dame dove abbiamo pranzato.

Dopo pranzo siamo ripartiti per Castiglion Fiorentino per la visita ad uno Sturmgeschutz III, uno dei veicoli più diffusi dell'esercito tedesco. Quello sito in Castiglion Fiorentino fu oggetto di un incidente occorso nell'estate del 1944 al momento del passaggio di una colonna tedesca in ritirata; attraversando il ponte la struttura cedette e uno STG III precipitò; mancando le risorse per il recupero il carro fu abbandonato e restò sul posto fino al 1991, anno in cui furono rinvenuti i resti che, dopo il recupero, vennero restaurati ed ora si trova esposto in una piazza vicino al centro città. Di ritorno da Castiglion Fiorentino abbiamo



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

13

CORTONA - PRIMO RADUNO MEZZI MILITARI - 22/23 LUGLIO 2023



esposto tutti i mezzi partecipanti, circa 30, in piazza Garibaldi a Cortona prima di andare a cena a Villa Santa Margherita, un albergo di proprietà delle Suore Serve di Maria Riparatrice. A fine serata ognuno nei propri alloggi per riposarsi e prepararsi per la seconda giornata di raduno.

Ci siamo ritrovati la domenica mattina verso le 8.00 per rifornire di benzina i nostri mezzi, destinazione Petroio, con tappa per una colazione sul "cofano". Esattamente sul cofano di una mezzo militare adibito a tavolo con tanto di tovaglia ci siamo ritrovati a fare uno spuntino con salame e formaggi e un ottimo vino.

Petroio è una frazione del comune di Trequanda (Siena) nel territorio circondato dalla val di Chiana e la val d'Orcia, un bellissimo borgo molto caratteristico passando per Castelmuozio le cui origini sono da ritrovarsi nell'epoca Etrusco-Romana. Infatti nelle vicinanze sono state ritrovati resti del Tempio delle Dea Iside sacra agli Etruschi.



CORTONA - PRIMO RADUNO MEZZI MILITARI - 22/23 LUGLIO 2023

Anche Castelmuzio fa parte del comune di Trequanda. Proseguendo con il nostro giro arriviamo a Sant'Anna in Camprena nel comune di Pienza (SI) luogo dove sono state girate scene del famoso film "Il Paziente Inglese" e da cui si possono ammirare le Crete Senesi, paesaggio caratterizzato da colline brulle e dolcemente ondulate ricche di querce e cipressi solitari e poderi isolati. Nella parte più interna di queste crete è presente un'area semi-arida conosciuta con il nome di deserto di Accona. Pranzo a Montepulciano e poi una visita alle cantine "Alfonso Baldetti" dove, dopo aver appreso tutta la lavorazione del vino, abbiamo degustato un ottimo spumante offerto dal proprietario, con la possibilità di acquistare vino oppure olio dell'azienda. Rientrati a Cortona abbiamo caricato la moto sul carrello e siamo partiti per tornare a casa portandoci un bagaglio di luoghi incantevoli in attesa del prossimo raduno.



SONIA SERIZZI



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

15

VISITA AL MUSEO ALFA ROMEO DI ARESE - 30 LUGLIO 2023

Nella giornata di domenica 30 luglio 2023 il Club Veicoli Militari Storici ha organizzato una visita guidata al Museo Alfa Romeo di Arese. Il Museo, oltre ad avere una grande importanza storica per il marchio che qui aveva le linee di produzione dei vari modelli, permette ai visitatori di rivivere, attraverso la visione dei vari modelli esposti, la storia del territorio e delle persone che ci vivevano, nonché la storia e l'evoluzione della meccanica e della carrozzeria. Attraverso i modelli esposti anche il nostro gruppo ha potuto vedere e toccare con mano quanto precedentemente accennato. La nostra guida, una ragazza di nome Silvia, ben preparata e pronta a rispondere a qualsiasi nostra domanda, ci ha messo nelle condizioni di uscire dal Museo con una conoscenza del marchio Alfa Romeo molto più approfondita di quando siamo entrati e di quanto potevamo conoscerne. Il Museo dopo una grande ristrutturazione, avvenuta pochi anni orsono, si presenta su diversi piani che affrontano tematiche diverse. La visita risulta così molto piacevole e per nulla stancante. Molto belli e importanti i modelli esposti che hanno fatto ripensare ai più i tempi passati e magari anche ci hanno fatto tornare molto giovani. Ovviamente tra le molte auto esposte ci siamo piacevolmente imbattuti in alcuni modelli di Alfa Motta, una in versione prettamente militare e altre civili allestite per scopi diversi, che ci hanno fatto gioire alla vista. Ci hanno fatto riflettere su quanto riuscivano a fare allora, senza tutta la tecnologia che oggi abbiamo a disposizione, i vari ingegneri oppure anche i semplici meccanici che suggerivano soluzioni ai problemi che man mano venivano a crearsi. Tutto quanto abbiamo visto ci ha fatto riflettere su quanto il genio umano possa inventare. Alla visita hanno partecipato una quindicina di soci con



VISITA AL MUSEO ALFA ROMEO DI ARESE - 30 LUGLIO 2023



Alfa Romeo 6C 2500 Gran Turismo



Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport



Alfa Romeo Giulia TZ



Alfa Romeo 158 Alfetta



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

17

VISITA AL MUSEO ALFA ROMEO DI ARESE - 30 LUGLIO 2023

altrettanti accompagnatori; tutti sono rimasti molto soddisfatti della visita organizzata dal Club e hanno ringraziato per l'opportunità data loro.

Alla fine della visita, dopo aver ringraziato la nostra guida, ci siamo portati all'interno dell'Alfa Romeo Café dove ci attendeva un buffet di tutto rispetto, con posti a sedere per tutti i partecipanti e con cibo a volontà per tutti. L'atmosfera è stata molto conviviale e ha permesso ai soci e accompagnatori di passare dei bei momenti chiacchierando e ricordando esperienze vissute assieme nel passato e facendo proponimenti per esperienze future. A conclusione della giornata tutti felici e contenti si è fatto ritorno alle proprie abitazioni.

LUIGI CATTANEO



Alfa Romeo AR 51 Matta



Alfa Romeo P2



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



La GAZ 21 fu la prima vettura sviluppata in URSS nell'ottica di realizzare un veicolo leggero in grado di muoversi su strada e fuoristrada. Era una 6x4 che utilizzava componenti Ford.

Se politicamente la Russia degli anni Trenta era “un rebus avvolto in un mistero all’interno di un enigma”, come ebbe a definirla Winston Churchill, sotto il profilo tecnico l’URSS si ispirava invece a un rigoroso quanto pragmatico utilitarismo.

Lo sviluppo di veicoli destinati specificamente alla marcia fuoristrada in Russia, dopo un timido esordio con i semicingolati Kegresse al tempo degli zar e una sostanziale interruzione durante e dopo la rivoluzione d'ottobre del 1917, riprese vigore con il primo “piano quinquennale”, che rappresentò l'apoteosi dell'economia pianificata sovietica. Stalin, facendo leva sul patriottismo e sul radicato sciovinismo russo, dichiarò «è ora che la Russia diventi un gigante economico, bisogna raggiungere e superare la tecnica occidentale, perché non si dipenda più dai governi borghesi: è ora di superare il nostro atavico senso d'inferiorità con l'occidente». Tra le iniziative indicate nel piano quinquennale, oltre alla industria-

lizzazione in tempi accelerati, c'era il potenziamento dell'Armata Rossa, l'esercito sovietico, che prevedeva un'accentuata motorizzazione. Date le condizioni delle strade, per la quasi totalità sterrate, e il clima russo, che di fatto le rendeva impraticabili in primavera e in autunno, venne chiesto alla nascente industria nazionale lo sviluppo di veicoli in grado di muoversi su percorsi di ogni tipo. La tecnologia allora più affermata in campo occidentale era quella dei veicoli 6x4, ovvero di veicoli a 6 ruote caratterizzati dal doppio ponte motore posteriore, soluzione che permetteva di non ricorrere ai giunti omocinetiche necessari per consentire alle ruote anteriori di essere motrici e sterzanti. Utilizzata dai Britannici, dai



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

19

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Nel momento in cui fu la GAZ 21 fu pronta per la produzione, la sua formula 6x4 risultò tecnicamente superata.

Tedeschi, dai Cecoslovacchi e dagli Italiani, la formula 6x4 fu analizzata a fondo dai tecnici sovietici dell'Istituto NAMI (Istituto Scientifico Centrale per la Ricerca sull'Automobile e sui Motori per Autotrazione) di Mosca, che studiarono i modelli leggeri di maggior successo all'epoca (in particolare l'inglese Morris e i cecoslovacchi Tatra e Praga). Il collettivo di ingegneri facente capo alla NAMI, composto da Lipgart, Chrapov, Gold, Rach e Dybov stesero il progetto del primo 6x4 russo nel 1929, facendo poi assemblare il prototipo nelle officine "Sirene d'Ottobre" di Nizhny Novgorod (proprio nel 1929 la Ford Motor Company aveva firmato un accordo con il governo sovietico per aprire due stabilimenti in URSS, uno a Nizhny Novgorod e uno a Mosca: Ford aveva fornito anche i progetti



L'ingegner Grachev propose di sostituire la formula 6x4 con la più moderna 4x4, applicandola a un'elegante convertibile.

dettagliati degli edifici, delle strutture e delle attrezzature della fabbrica e aveva inviato ingegneri e capisquadra per supervisionare la costruzione e l'avvio degli stabilimenti). Il mezzo assemblato a Nizhny Novgorod, denominato Ford AA-NAMI-Timken, era basato sulla meccanica dell'autocarro leggero Ford AA costruito in Russia dalla NAZ (Nizhny Novgorod Avtomobil'nyj zavod, divenuta in seguito GAZ) e dotato di doppio ponte posteriore Timken: il veicolo diede risultati convincenti, così A.A. Lipgart, direttore dell'ufficio studi NAMI, venne inviato a Dearborn, dove avevano sede sia la Ford sia la Timken, per sottoporre il progetto alle due società ame-



Grazie alla trazione integrale e alla meccanica adeguata, la GAZ 61-40 era dotata di una mobilità di notevole livello.

ricane e avere da loro indicazioni utili per l'industrializzazione dell'autocarro in relazione alle capacità tecnologiche sovietiche. Le modifiche suggerite vennero messe in pratica su alcuni esemplari costruiti direttamente negli Stati Uniti e inviati poi in Russia per poter servire da campioni, insieme ai disegni costruttivi, in modo da permettere l'inizio della produzione di serie. Nel 1931 il team Nami fu affiancato da un ingegnere di talento, Vi-

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



I collaudi finali della GAZ 61 ebbero inizio nel giugno 1939, quando ormai la Seconda Guerra mondiale era alle porte.

taly Andreyevich Grachev, che venne incaricato di mettere a punto la versione definitiva dell'autocarro leggero a tre assi NAZ AAA. Nel 1932 la città di Nizhny Novgorod, il secondo centro per importanza sul Volga, prese il nome di Gorky (in onore dello scrittore bolscevico Maxim Gorky), così anche i veicoli prodotti nelle officine della città cambiarono il nome in GAZ (Gor'kovskij Avto-

mobil'nyj Zavod, ovvero Fabbrica d'Automobili di Gor'kij): proprio nel 1932 vennero assemblati i primi quattro prototipi del nuovo modello, due Ford-NAMI 30 e due Ford-NAMI 30K, i primi equipaggiati con assale posteriore tipo WD inglese (con trasmissione finale a vite senza fine), i secondi con assale posteriore convenzionale. Nel corso degli esperimenti, il ponte WD (War Department) diede risultati migliori, pur facendo registrare un maggior assorbimento d'energia e obbligando a utilizzare rapporti più corti: nel 1934 iniziò la produzione di serie del veicolo, con la denominazione di GAZ AAA. Nel frattempo, l'Accademia Militare e Tecnica F.E. Dzerzhinskii, che già dal 1930 aveva chiesto una vettura per comando e ricognizione su base NAZ (GAZ) A (derivata sovietica della Ford A), rinnovò la richiesta, e la pratica andò ovviamente a finire sul tavolo da disegno di Grachev che, dopo una serie di ripensamenti e dopo aver analizzato il



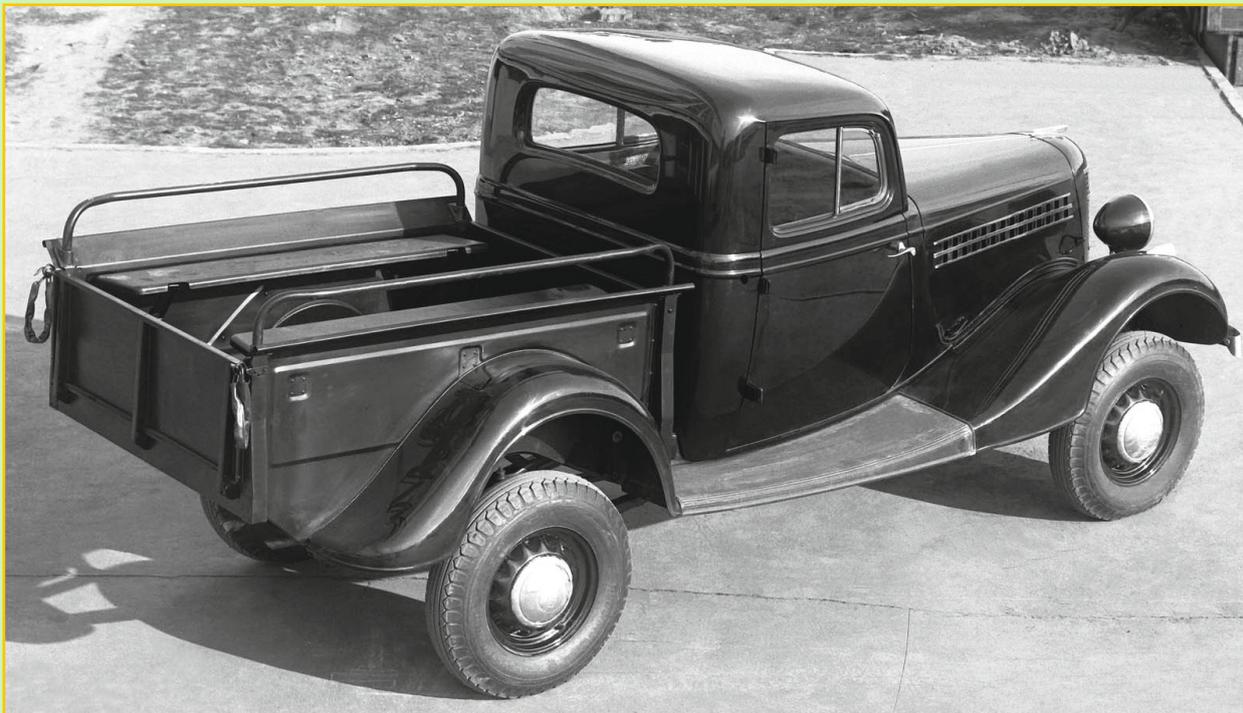
L'autotelaio GAZ 61 poteva essere equipaggiato con carrozzerie diverse: berlina (61-73, sopra) pick-up con abitacolo chiuso (61-415) o pick-up con abitacolo scoperto (61-417).



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

21

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Utilizzando componenti meccanici collaudati, l'ingegner Grachev sviluppò una famiglia di vetture 4x4 pesanti in grado di svolgere compiti diversi, caratterizzate da linee eleganti.

prototipo 6x4 Ford-NAZ TK sviluppato nei primi anni Trenta da Ilja Arkadievitch Jabotinskij, sulla base delle nuove specifiche ridefinì il progetto (che assunse la denominazione di GAZ-21) svolgendo anche un'intensa attività di collaudo. Alla fine dell'estate del 1937 il nuovo automezzo era pronto per la produzione di serie, tuttavia (il periodo era quello delle famigerate "purghe" staliniane) fu lo stesso Grachev che, dopo aver convinto il Commissario alla Difesa, ottenne la revoca dell'ordine di produzione e l'autorizzazione allo sviluppo di un mezzo completamente diverso: poco tempo dopo (1937) a Gorky arrivò un esemplare di un rivoluzionario autocarro leggero americano, un Ford-Marmon Herrington LD-2 a quattro ruote motrici, e a Grachev viene assegnato l'incarico di realizzare un mezzo simile. Il progettista in pochi mesi riuscì a far assemblare l'automezzo richiesto,

utilizzando componenti Ford (derivati da quelli utilizzati sui modelli A e B, costruiti dalla GAZ su licenza per il nuovo modello M1, poi GAZ 11), il motore a sei cilindri di cui l'URSS aveva acquisito la licenza dalla Chrysler nel 1935 e cambio e ponti modificati dell'autocarro GAZ AAA. Il prototipo del nuovo modello, denominato GAZ 61-40, fu definito all'inizio del 1938 con un'elegante carrozzeria cabriolet mutuata da quella della GAZ 11-40, vettura del-



Ben presto le eleganti carrozzerie originali della GAZ 61 lasciarono il posto a forme più essenziali, pensate per l'uso militare.

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Oltre alle funzioni di esplorazione e collegamento, i veicoli fuoristrada leggeri sovietici venivano impiegati con estrema frequenza anche per il traino delle artiglierie controcarro.

la quale venivano utilizzati anche il motore a sei cilindri da 85 CV e il telaio (modificato e rinforzato); il cambio era quello a quattro marce (3 marce più "primino") dell'autocarro GAZ AA, mentre il ponte anteriore e il ripartitore erano stati progettati ex-novo. I collaudi finali ebbero inizio il 10 giugno 1939 e la GAZ 61-40, con un carico di 500 kg a bordo, dimostrò di essere in grado di superare pendenze fino a 43° su fondi con buona aderenza (30° su sabbia), di poter attraversare corsi d'acqua profondi fino a 80 cm e di riuscire a raggiungere una ve-

locità massima di 107 km/h. La sua capacità di traino risultò essere superiore ai 700 kg. Il modello venne velocemente approvato per la produzione di serie: in quel periodo la tensione internazionale stava salendo alle stelle, poiché 1° settembre 1939 la Germania aveva invaso la Polonia, dando inizio alla Seconda Guerra Mondiale. Oltre alla versione cabriolet, furono programmate una versione con carrozzeria chiusa (GAZ 61-73, entrata in produzione nel 1940) e una variante pick-up con abitacolo scoperto (GAZ 61-415). Prima dell'inizio dell'Ope-



Per sopperire alle esigenze dell'Armata Rossa l'industria sovietica ricevette mandato di elaborare anche i progetti di 4x4 più leggere della serie 61, come la GAZ Pigmey.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS

razione Barbarossa, l'invasione nazista della Russia, erano già state prodotte diverse centinaia di berline 61-73, una manciata di cabriolet 61-40 e un numero imprecisato di pick-up, che fu l'ultima variante a lasciare le catene di montaggio prima dell'interruzione della produzione. Nel frattempo, nel 1940, anche in Unione Sovietica si era avuta notizia del fatto che negli Stati Uniti la Bantam stesse studiando una vettura leggera a quattro ruote motrici pensata specificamente per impieghi militari: il Commissario del Popolo V.A. Malychev incarica la GAZ e l'istituto NAMI di prendere in considerazione il problema e di farsi carico dello sviluppo di una vettura a quattro ruote motrici semplice, economica e facile da produrre basata sugli organi meccanici dell'industria nazionale. La vettura avrebbe dovuto essere adeguatamente robusta



Utilizzando componenti meccanici GAZ (Ford) e adattando parti della famiglia 61 Grachev diede origine alla GAZ 64, per poter servire nell'Armata Rossa come veicolo multiuso, automezzo per collegamento, ricognizione, trasporto ufficiali e per il traino del cannone controcarro da 45 mm M1937 (53-K). L'ufficio progetti della GAZ, del quale Vi-



Le caratteristiche dimensionali della GAZ Pigmey rispecchiavano quelle che la stampa americana attribuiva ai prototipi della futura Jeep, in particolare quelle della Bantam.

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



La proposta sviluppata dalla NAMI aveva un aspetto più moderno di quella studiata direttamente dalla GAZ e un diverso autotelaio, tuttavia adottava la stessa meccanica.

taly Andreyevich Grachev era divenuto responsabile, pose le basi del progetto (GAZ 64-416) già il 3 febbraio 1941. Per questione di rapidità, si decise di ricorrere al maggior numero possibile di parti già in produzione per la GAZ 61, adattandole alla bisogna: il ripartitore, gli alberi di trasmissione, gli organi dello sterzo, gli stessi ponti, modificati in modo da ridurre la carreggiata da 1.440 a 1.250 mm. Come motore venne utilizzato il motore da 50 CV della versione di minor cilindrata della GAZ M1 (in pratica quello della Ford Model B): un 3,3 litri con distribuzione a valvole laterali, compressione di 4,6:1 e potenza di 50 CV a 2.800 giri/min. Il cambio era lo stesso quattro marce dell'autocarro GAZ AA, mentre la carrozzeria del prototipo era realizzata utilizzando lamierati della GAZ A e aveva una foggia che riprendeva in parte le linee della Bantam, alcune immagini della quale erano state inviate a Grachev insieme ad alcuni ritagli di giornale con articoli riguardanti la vettura americana,

dall'addetto militare sovietico negli Stati Uniti. Il 25 marzo la GAZ 64-416 veniva completata e sottoposta alle prime valutazioni: si rivelò capace di superare pendenze fino a 42°, attraversare guadi profondi 80 cm e muoversi senza problemi anche su neve fresca della profondità di 40 cm. Nel mese di agosto del 1941, due mesi dopo l'inizio dell'invasione tedesca, viene avviata la produzione di serie: entro la fine dell'anno sono 601 le GAZ 64 prodotte, alle quali se ne aggiungono altre 85 durante il 1942,



La vettura studiata dalla NAMI, pur valida, venne scartata in quanto non aveva alle spalle una struttura produttiva.



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

25

LE FUORISTRADA MADE IN URSS

prima che la produzione venga sospesa: lo chassis viene utilizzato anche per l'autoblindata leggera da ricognizione BA 64, l'unico modello del genere costruito durante la guerra. Anche la NAMI, in base alle disposizioni del Commissario del Popolo, ha sviluppato un veicolo simile: gli ingegneri A. A. Douchkeevitch e B.V. Chichkin hanno progettato la NAMI AR (Avtomobil-Razviéditchik, Autovettura da Ricognizione), un mezzo di concezione similare alla GAZ-64 ma, sotto certi aspetti, più avanzato, in particolare a livello di trasmissione, sospensioni e carrozzeria, tuttavia questi atout avrebbero comportato costi di produzione superiori, ritardi nell'allestimento delle catene di montaggio e una maggior fragilità complessiva, inoltre, non disponendo la NAMI di proprie officine, sarebbe sta-



Al collaudo della GAZ 64 prese parte attiva, come da tradizione, il progettista ingegner Vitaly Andreyevich Grachev.

to necessario partire letteralmente da zero, sebbene con i vantaggi connessi all'organizzazione produttiva sovietica di tipo collettivo. Nel 1942 la GAZ 64 subisce sostanziali miglioramenti, che portano alla nuova denominazione di GAZ 67 del modello: per rimediare a una certa



La carreggiata di soli 1.250 mm della GAZ 64 risultò penalizzante sotto il profilo della stabilità, tanto che in occasione della revisione del progetto ne venne deciso un sostanziale allargamento.

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



L'allargamento della carreggiata per le GAZ 67 e 67B rese necessaria la modifica della carrozzeria, con l'introduzione delle rustiche appendici spioventi dei parafranghi.

instabilità, la carreggiata viene allargata fino a 1.446 mm, ciò che comporta un sostanziale rifacimento dei parafranghi, lo chassis viene rinforzato e la sospensione anteriore migliorata. Nel ripartitore viene inserito un dispositivo che impedisce di selezionare il primino o la retromarcia se non viene inserita la trazione integrale, per evitare rotture al ponte posteriore durante le operazioni di traino più impegnative. Ulteriori lievi migliorie



La sospensione anteriore a doppio cantilever delle GAZ 64 e 67 garantiva ai due modelli un eccellente angolo d'attacco.

sono introdotte nel 1943, quando il modello assume la nuova denominazione di GAZ 67B, che viene mantenuta fino all'agosto 1953 quando esce di produzione, con un totale complessivo di 62.843 esemplari prodotti tra GAZ 67 e 67B. La meccanica della vettura viene utilizzata anche per la realizzazione dell'anfibio GAZ 011, molto simile nell'aspetto alla GPA statunitense e prodotta dal 1951 al 1953, che servirà come prototipo per la successiva anfibio GAZ 46 MAV (1953-1958).

GIOVANNI BARILI

Foto V/O Avtoexport - Soviet Export Magazine Editorial Board

1ª PUNTATA - CONTINUA



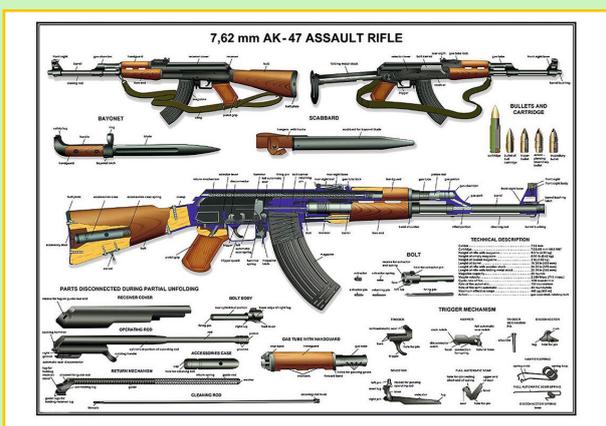
**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**

27

AK 47 - RUSTICA EFFICIENZA



Il funzionamento sempre sicuro e una struttura elementare sono i pregi principali dell' AK-47 Kalašnikov, il fucile più diffuso al mondo.



«Fare le cose semplici è spesso molto più difficile di farle complicate» sosteneva Michail Timofeevič Kalašnikov, il progettista del famoso fucile sovietico, (nella foto in alto in compagnia della sua creatura), del quale si può intuire il numero limitato di componenti dallo spaccato qui sopra.

Sulla narrazione nata attorno al fucile d'assalto AK-47 Kalašnikov ci sarebbe da scrivere più di un libro: negli anni sono state date versioni differenti persino dell'autobiografia del progettista, Michail Timofeevič Kalašnikov, nato a Kurya (nella regione russa dell'Altai Krai) il 10 novembre 1919. Kalašnikov è il diciassettesimo figlio di una coppia di

Kulaki, contadini ricchi. Michail Timofeevič frequenta le scuole parrocchiali, dove impara a leggere, a scrivere e a far di conto, ma ben presto deve abbandonare gli studi: i suoi genitori, cristiani ortodossi, possiedono un piccolo appezzamento di terreno, un paio di pecore, una mucca e alcune galline, quanto basta per suscitare l'invidia dei vicini e attirare l'attenzione dei dirigenti locali del partito comunista: nel 1930 i beni dei Kalašnikov vengono espropriati dai sovietici e loro vengono esiliati a Nizhnyaya Mokhovaya, in Siberia, con la numerosa prole (19 figli), per lavorare in una fattoria collettiva. In Siberia la vita è dura: il padre di Michail e 11 dei suoi fratelli non sopravvivono, mentre il giovane Michail Timofeevič, nel 1937, arrivato all'età di 18 anni, fugge da Nizhnyaya Mokhovaya, percorrendo a piedi un migliaio di chilometri per tornare alla natia Kurya. Qui trova lavoro presso un'officina di riparazioni ferroviarie dove, secondo la mitologia sovietica, attira l'attenzione di un funzionario del partito che, colpito dal talento del giovane, ne favorisce l'assunzione presso la locale industria ar-

AK 47 - RUSTICA EFFICIENZA

miera. Nel 1938 Michail Timofeevič Kalašnikov viene chiamato alle armi e, in virtù delle sue competenze tecniche e della bassa statura, è destinato ai carristi e preso in forza presso il 24° reggimento carri della 108ª Divisione corazzata, di stanza a Stryi (Lviv Oblast, nell'Ucraina Occidentale), equipaggiato con carri T-34, dove il giovane mette in evidenza la sua preparazione, divenendo prima pilota carro/meccanico, quindi sergente e capocarro. L'unità si oppone senza successo ai tedeschi nella battaglia di Brody del giugno 1941, quindi viene seriamente impegnata nel tentativo di contenere l'avanzata germanica nella battaglia di Bryansk dell'ottobre 1941, quando il carro di Kalašnikov viene colpito e Michail Timofeevič ferito gravemente: rimarrà in ospedale fino all'aprile 1942. Proprio durante la degenza, secondo la biografia ufficiale, Kalašnikov, promosso sergente maggiore, inizia a dedicarsi allo studio di un'arma per la fanteria rustica ed affidabile, anche seguendo le richieste degli altri soldati feriti provenienti dal fronte e ricoverati con lui. Per sottolineare il fatto che la nuova arma fosse il risultato di uno sforzo corale, alcuni storiografi arrivano a narrare che il sergente maggiore dell'Armata Rossa chiedesse ai commilitoni in visita armi sottratte al nemico, per studiarle e ricavarne utili insegnamenti per i suoi progetti. Com'è e come non è, l'opera prima del nostro eroe è una pistola mitragliatrice con calcio metallico ribaltabile, un progetto che consente a Kalašnikov di approdare già nel 1942 al centro scientifico-sperimentale per lo sviluppo delle armi leggere del Comitato Centrale Superiore d'Artiglieria dell'Armata Rossa. La pistola mitragliatrice progettata da Kalašnikov, denominata PPK (pistola mitragliatrice Kalašnikov) non viene accettata, ma al giovane tecnico viene assegnato il compito di progettare una carabina in grado di utilizzare la cartuccia intermedia russa in calibro 7.62x39



La prima arma in cui si cimentò Kalašnikov era un possibile modello sostitutivo per la pistola mitragliatrice PPSH-41 qui sopra.



La pistola mitragliatrice Kalašnikov PPK (sopra) fu giudicata interessante ma perfettibile e non se ne dispose l'adozione.



La cartuccia intermedia sovietica 7.62x39 M43 (sopra, a sinistra) venne studiata a gran velocità e messa rapidamente in produzione. Aveva lo stesso calibro (7.62 mm) ma una minor quantità di polvere rispetto alla cartuccia russa d'ordinanza dell'epoca, la potente 7.62x54 R (adottata nel 1891), rispetto alla quale aveva bossolo rimless, più adatto alle armi automatiche.

mm (M43) sviluppata da Nikolai Elizarov e Boris Semin. Alle prove a fuoco organizzate nell'aprile 1944, i prototipi delle armi ideate da Kalašnikov e quelli proposti da diversi altri tecnici si rivelano inferiori al modello progettato da Sergej Gavrilovič Simonov, che verrà adottato nel 1945 con la denominazione di SKS-45 (carabina semiautomatica Simonov 1945). La carabina di Kalašnikov comunque, sebbene non

AK 47 - RUSTICA EFFICIENZA



La prima arma in cui si cimentò Kalašnikov era un possibile modello sostitutivo per la pistola mitragliatrice PPSH-41 qui sopra.



Tra le concorrenti della SKS-45, quelle di Korovin (sopra) e Korobov avevano struttura bull-pup.



Nella realizzazione dell'AK-47 (sopra) Kalašnikov fece tesoro delle esperienze fatte in precedenza.



La calciatura pieghevole dell'AK-47s si ispira a quelle della tedesca MP38/40 e della PPK.

adottata, rappresenta un primo passo importante sulla strada che avrebbe portato all'AK-47, in quanto l'arma è equipaggiata con una versione embrionale del sistema di chiusura con otturatore rotante che Kalašnikov migliorerà in seguito per il suo futuro fucile d'assalto. Contemporaneamente alla SKS-45 e alla carabina automatica di Kalašnikov erano state sviluppate e collaudate altre promettenti armi automatiche in calibro 7.62x39 mm, tra le quali la Shpagin ASh-44 e le carabine studiate da V. A. Degtyarev, F. V. Toka-

rev, Sergei Korovin e German Korobov (i prototipi di questi ultimi, già nel 1946, proponevano configurazioni bull-pup), giudicate degne di ulteriore evoluzione in vista dell'adozione di un futuro fucile d'assalto. Nel corso delle prove per quest'ultimo concorso, il modello meglio riuscito parve essere quello presentato da Alexey Sudayev, tuttavia il progettista morì di polmonite nel 1946, lasciando la strada libera ai modelli concorrenti, in particolare a quello di Kalašnikov, che era stato sottoposto al giudizio delle autorità all'inizio del 1946 e ritenuto meritevole di sviluppo, tanto da richiederne la realizzazione di alcuni prototipi. Il layout di queste armi era diverso da quello che avrebbe caratterizzato l'AK-47, ma servì da base per l'arma destinata alle fasi successive delle valutazioni, per realizzare la quale Kalašnikov prese molti spunti dai modelli concorrenti. Si dice che i prototipi ai quali si ispirò maggiormente siano quelli di Sudayev e di Bulkin ma, mentre osservando le realizzazioni del primo non è facile individuare somiglianze con l'AK-47, basta un'occhiata ai prototipi di Bulkin per apprezzare straordinari parallelismi, per esempio tra i sistemi di recupero del gas e, soprattutto, nella concezione della carcassa, realizzata in un solo pezzo con un elemento superiore di copertura del portaotturatore. Per quanto riguarda l'otturatore, Kalašnikov aveva preferito restare fedele alla propria testina rotante, giudicando poco efficiente il sistema di Bulkin. Fu così che nel 1947 vide finalmente la luce il primo prototipo di quello destinato a diventare l'AK-47, che incorporava tutte quelle caratteristiche che avrebbero reso famoso l'AK, Avtomat Kalašnikova. L'arma perfezionata da Kalašnikov nel 1947, alternando il proprio lavoro tra le fabbriche d'armi di Tula e quella di Kovrov, è il prototipo marcato "AK-47 n.1", che utilizza il sistema di recupero gas con pistone a corsa lunga di Bulkin, la testina rotante di

AK 47 - RUSTICA EFFICIENZA

Kalašnikov, il coperchio posteriore di Bulkin uniti a un nuovo pacchetto di scatto che diventerà uno degli elementi caratterizzanti dell'arma. Dopo il lavoro di affinamento finale condotto all'arsenale di Izhevsk, il decreto del Sovmin (Consiglio dei Ministri sovietico) del 18 giugno 1949 sancisce ufficialmente l'adozione dell'arma. La prima versione, denominata AK-47, utilizza come supporto per la canna e come sede per le alette di chiusura dell'otturatore un massello in acciaio realizzato partendo dal pieno, al quale è fissato mediante chiodatura un elemento scatolato in lamiera stampata conformato a "U" che costituisce il fusto dell'arma e che incorpora il bocchettone per il caricatore, la sede del meccanismo di scatto e la guida di scorrimento del portaotturatore. Sin dalle fasi iniziali l'arma è disponibile in due varianti: quella con calcio fisso in legno e quella con calcio pieghevole (AKs) destinata a carristi, paracadutisti e truppe speciali. Nonostante le tecnologie per la costruzione di armi in lamiera stampata fosse da tempo in uso in Unione sovietica, dopo l'avvio della produzione si riscontrarono problemi di industrializzazione che si traducevano in una elevata percentuale di telai difettosi. Inoltre l'impiego dell'arma da parte dei reparti mise in evidenza il fatto che, con il tempo, si potevano creare giochi tra lo scatolato in lamiera e il massello centrale dell'arma: per questi motivi nel 1951 si decise di passare a un fusto realizzato partendo dal pieno. Per il nuovo AK-47 venne sviluppata una carcassa monolitica in acciaio, ottenuta mediante ben 120 operazioni di macchina utensile, un fatto sorprendente se si considera che il progetto era nato prevedendo sin dall'origine la costruzione in lamiera stampata. Il nuovo AK-47, pur avendo risolto i problemi strutturali, evidenziò altri difetti minori, per cui dopo altri tre anni di produzione (nel 1954), il sistema di fissaggio della calciatura fu ulteriormente



La prima arma sovietica camerata per la cartuccia M43 fu la carabina automatica SKS-45 (sopra).



Pur essendo perfettamente compatibili, i serbatoio dell'AKM (a sinistra) presentano vistose differenze rispetto a quelli dell'AK-47.



Tra le modifiche introdotte per l'AKM, il caratteristico taglio obliquo della volata con funzione di compensatore per limitare il rilevamento. modificato, furono soppresse le sporgenze sulla parte superiore dei lati della carcassa, eliminate le nervature di alleggerimento sullo stelo del pistone di presa gas, aggiunte le nervature di irrobustimento sul caricatore e altro ancora. Questa terza definitiva variante dell'AK-47 è quella prodotta nel maggior numero di esemplari, tanto in Unione Sovietica



AK 47 - RUSTICA EFFICIENZA



I Cinesi hanno apprezzato e riprodotto l'AK-47 in numerose varianti, come la Type 81 qui sopra.



Tra le numerose copie, autorizzate o meno, il finlandese Valmet RK-62 è giudicato il migliore.



Oltre all'AK-47 la famiglia Kalašnikov comprende la mitragliatrice leggera RPK (1961) e il fucile per tiratori scelti di squadra SVD (Dragunov, calibro 7.62x54, sopra, 1963) studiati insieme all'AKM. Il Dragunov, studiato da Evgenij Fëdorovič Dragunov, utilizza una meccanica ispirata a quella dell'AK.

tica quanto in alcuni Paesi satelliti dell'URSS. Sin dall'inizio della distribuzione dell'AK-47 ai reparti erano stati apprezzati i pregi dell'arma: grande rusticità, esigenze di manutenzione elementari, facilità di smontaggio e rimontaggio, robustezza meccanica e insensibilità agli agenti atmosferici, alla polvere, al fango. Vennero anche evidenziati alcuni difetti, tra i quali un'ergonomia migliorabile, una precisione non entusiasmante e un marcato rilevamento nel tiro a raffica. Inoltre la complessa lavorazione del castello contrastava con le esigenze della produzione in grande serie. Per questi motivi, a partire dal 1955 ma, soprattutto, nel trien-

nio 1957-59, Michail Timofeevič Kalašnikov diede inizio a un lavoro di modernizzazione della propria creatura (nota in seguito come AKm, cioè Avtomat Kalashnikova modernizirovanniyi, cioè fucile automatico Kalashnikov modernizzato). Il nuovo progetto messo a confronto con altre armi sviluppate nel frattempo, si rivelò ancora il più affidabile, quindi fu l'AKm a essere adottato, nel 1959, come sostituto dell'AK-47 (occorre sottolineare che l'AK con castello forgiato rimase in produzione ancora per anni, specialmente nei Paesi satelliti dell'URSS). Il castello in lamiera stampata dell'AKm è conformato diversamente rispetto a quello del 1949 ed è molto più robusto. Sono presenti anche nervature aggiuntive di rinforzo al coperchio superiore in lamiera, il calcio pieghevole della versione AKms vanta perfezionamenti al blocco delle cerniere dello snodo, inoltre è stato modificato il sistema di scatto/percussore, eliminando alcuni problemi riscontrati nel tiro a raffica. Infine, per migliorare la controllabilità nel tiro a raffica, è stato aggiunto in volata un compensatore dal caratteristico taglio obliquo, avente lo scopo di contrastare il rilevamento. Insieme alle precedenti varianti, la nuova creatura di Kalashnikov ha letteralmente invaso il mondo, finché, nella metà degli anni Settanta non si è cominciato a pensare alla sostituzione del calibro 7,62x39 mm M43 con una cartuccia più moderna, calibro 5,45x39 mm, sviluppando un'arma, l'AK-74 (in distribuzione dal 1978), che utilizza il layout dell'originario AK-47 adattato alle nuove esigenze. Si stima che, alla morte di Michail Timofeevič Kalašnikov, avvenuta all'età di 94 anni il 23 dicembre del 2013, erano stati prodotti circa 100 milioni di fucili mitragliatori AK-47, AKm e derivati, grossomodo uno ogni 77 abitanti del Pianeta...

DANIELE CEREDA

STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



Se, fino alla fine del 1942, l'efficienza e la professionalità delle Forze Armate tedesche aveva prevalso su avversari ancorati a tattiche superate, dopo la battaglia d'attrito di Stalingrado la Germania si vide obbligata alla difensiva fino alla sconfitta definitiva nel maggio 1945.



Adolf Hitler (al centro) considerava il 1942 l'anno della vittoria finale e la conquista del Caucaso faceva parte del piano.



Se, fino alla fine del 1942, l'efficienza e la professionalità delle Forze Armate tedesche aveva prevalso su avversari ancorati a tattiche superate, dopo la battaglia d'attrito di Stalingrado la Germania si vide obbligata alla difensiva fino alla sconfitta definitiva nel maggio 1945.

L'inizio del 1942 vide le armate tedesche presenti in terra di Russia in posizioni favorevoli e ancora in grado di ottenere successi significativi nonostante le battute d'arresto imposte dal Generale Inverno e dalla ostinata resistenza opposta dall'Armata Rossa. Sul fronte settentrionale quasi tutti gli obiettivi erano stati raggiunti, sebbene Leningrado non fosse stata conquistata grazie al valore dei militari sovietici sostenuti dalla popolazione; nella zona d'operazioni centrale, i reparti d'avanguardia della Weh-



STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



Le fasi iniziali di Fall Blau furono molto promettenti, con le unità tedesche in rapida avanzata.



Le forze sovietiche, ancora piuttosto immature sotto il profilo della strategia, inizialmente subirono perdite imponenti di uomini e materiali, dovendo arretrare fino alle porte del Caucaso.



Pur molto efficaci, le forze tedesche accusarono sin dalle prime fasi di Fall Blau problemi logistici.

La Wehrmacht erano riusciti ad arrivare ai sobborghi di Mosca sul finire del 1941, ma una serie d'operazioni difensive russe e, soprattutto, gli effetti dell'inverno sull'efficienza della logistica e sull'equipaggiamento delle Forze Armate germaniche aveva prodotto un'importante battuta d'arresto, causando però solo un limitato assestamento della linea del fronte su posizioni facilmente difendibili per i Tede-

schi. Nello scacchiere meridionale, ritenuto inizialmente secondario rispetto agli obiettivi principali della Campagna di Russia, tutti gli obiettivi principali erano stati raggiunti e la situazione del fronte non lasciava presagire immediate future minacce per le forze tedesche di quel teatro operativo. Per il 1942, il piano d'operazioni prevedeva la conquista di Leningrado al Nord e un'offensiva su vasta scala al Sud: per il settore meridionale del fronte, l'attenzione tedesca era concentrata in particolare sui giacimenti petroliferi del Caucaso, che sembravano offrire la soluzione alle limitate disponibilità di carburante delle truppe del Terzo Reich, unite al fatto che la riuscita delle operazioni avrebbe ottenuto l'obiettivo strategico di separare l'Armata Rossa dalle sue basi industriali e che l'occupazione del Caucaso avrebbe privato l'Unione Sovietica del 70% circa delle sue risorse petrolifere. Il 5 aprile 1942 furono diramate le prime disposizioni per l'offensiva estiva, riassunte nella Direttiva n.° 41: al Gruppo d'Armata Sud veniva ordinata la conquista di una serie di obiettivi limitati nelle zone della Crimea e di Isyum (a Sud-Est di Kharkov - oggi Charkiv secondo la nomenclatura ucraina), seguita da un attacco su larga scala teso a distruggere le forze sovietiche a Ovest del fiume Don, ciò che avrebbe aperto alla Wehrmacht le porte del Caucaso. Visto che le forze disponibili non sarebbero state sufficienti per condurre un'offensiva basata sulla consueta strategia tedesca di un massiccio attacco a tenaglia, si optò per una serie di accerchiamenti consecutivi, da Nord a Sud, che avrebbero dovuto concludersi a Stalingrado per assicurare il controllo del Don e proteggere alle spalle le Grandi Unità destinate alla conquista del Caucaso. La città non era compresa negli obiettivi: non ne era prevista l'occupazione, si riteneva sarebbe bastato raggiungerne la periferia o,

STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



L'entità dell'avanzata tedesca durante l'offensiva dell'estate 1942 in Russia è evidente dalla cartina: ciò ha comportato un'allungamento significativo delle linee di rifornimento germaniche, già sollecitate oltre le possibilità. Inoltre, la difesa del fianco dello schieramento tedesco lungo il Don venne affidata a un velo di forze, spesso equipaggiate in modo non in linea con i canoni della Wehrmacht.

quanto meno, arrivare a una distanza tale da tenerla sotto il fuoco dell'artiglieria per inibirne al nemico l'uso come nodo di comunicazioni e centro industriale. Il piano tedesco, battezzato Unternhemen Blau (o Fall Blau), era rischioso, poiché non prevedeva un "piano B", ovvero non contemplava la possibilità che i Russi riuscissero a resistere ad oltranza sulle loro posizioni o che, ricorrendo a tattiche militarmente sensate, scegliessero di sottrarsi all'accerchiamento mettendo in atto una ritirata strategica attraverso il corso inferiore del Don. All'inizio dell'estate era chiaro che nella parte meridionale del Fronte Orientale la Wehrmacht avrebbe dovuto combattere una battaglia decisiva con forze, nella migliore delle ipotesi, in inferiorità numerica rispetto ai Russi e con una struttura

logistica che disponeva solo del 60% degli automezzi che ne avrebbero dovuto costituire la dotazione tabellare: gli automezzi di fatto vennero riservati in via prioritaria ai



Pur arretrando e subendo forti perdite, le truppe sovietiche misero in atto una resistenza flessibile che permise di sottrarre uomini e materiali alle manovre di accerchiamento tedesche.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

35

STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



La puntata offensiva in direzione di Stalingrado non prevedeva all'inizio la conquista della città.



I responsabili del Fronte Sud sovietico: a destra il Generale Yeryomenko, a sinistra Khrushchev.



La VI Armata tedesca, comandata dal Generale Paulus, nel luglio del 1942 accerchiò 8 divisioni russe catturando 55.000 prigionieri.

gruppi d'assalto meccanizzati e alle loro unità di rifornimento, per il resto si fece affidamento sulle ferrovie, frequentemente soggette ad attacchi e sabotaggi, o sui lenti carriaggi ippotrainati, decisamente poco adatti alle dottrine della Blitzkrieg, la Guerra Lampo... Il 28 giugno 1942, l'esercito tedesco iniziò la sua nuova avanzata in Russia,

della quale aveva varcato i confini esattamente un anno prima. Il Gruppo di Armate B incominciò il suo movimento verso Sud e il Caucaso, e l'inizio dell'offensiva (ribattezzata poi Braunschweig) fu molto promettente. Il dominio dell'aria, la superiorità qualitativa delle fanterie tedesche e la preparazione degli ufficiali sul campo pareva in grado di fare, ancora una volta, la differenza: Blau I travolse in meno di una settimana il Fronte sovietico di Bryansk, attraversando il Don fino a Voronezh, dove però l'Armee-Gruppe von Weichs venne rallentato, senza riuscire a cambiare la direzione dell'offensiva per dare inizio a Blau II, l'accerchiamento delle forze di Timoschenko. Queste ultime, contrariamente alle strategie abituali dell'Armata Rossa, il 7 luglio iniziarono un ordinato ripiegamento, coordinato con la battaglia d'arresto combattuta dal Fronte di Voronezh, ritirandosi oltre il Don, favorite in questo dalle piogge torrenziali che misero in crisi le unità tedesche, le cui linee di rifornimento, allungate, si erano trasformate in un pantano: metà della IV Panzerarmee di Hoth era impegnata in combattimento con unità del Fronte di Voronezh, l'altra metà bloccata dalla penuria di carburante e ostacolata dal fango. A questo punto Hitler intervenne personalmente e, dopo aver affidato l'intera responsabilità delle operazioni al Generale von Weichs, pretese che lo sforzo principale fosse indirizzato verso Sud, lasciando alla sola VI Armata del Generale Paulus il compito di raggiungere Stalingrado e di coprire la lunga ansa del Don, con il supporto della II Armata Ungherese e dell'VIII Armata Italiana (Generale Italo Gariboldi). La VI Armata era una delle unità tedesche che si erano maggiormente distinte in Russia e il suo comandante, Generale Paulus, era un ufficiale di grande competenza: all'alba del 23 luglio i suoi reparti sfondavano il fianco settentrionale della linea

STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE

tenuta dai reparti della 62ª Armata russa, travolgendo in successione tutti i reparti sovietici inviati a tentare di sbaragliare la strada: il 25 luglio il 24° PanzerKorps e la 229ª Divisione di Fanteria attaccavano le unità russe poste a difesa del ponte sul Don a Chuikov, avendone ragione, l'8 agosto la VI Armata tedesca conquistava d'impeto il ponte di Kalach, con l'accerchiamento di 8 Divisioni sovietiche e la cattura di 55.000 prigionieri. Tuttavia questa avanzata allungò enormemente le linee di rifornimento tedesche, tanto da non riuscire a soddisfare le esigenze delle unità combattenti, dando il tempo ai Russi di ripiegare su linee di difesa predisposte e di concentrare tutte le loro forze in Stalingrado, che il 23 agosto fu oggetto dei primi attacchi aerei tedeschi. Il 2 settembre Paulus riprese l'avanzata verso la città e le sue avanguardie ne raggiunsero i sobborghi il 13, conquistando la stazione ferroviaria il 15 e avanzando poi inesorabilmente. Solo la parte settentrionale della città era rimasta in mano sovietica quando si iniziò a mettere in pratica il piano elaborato dai generali russi Zukov e Vasilievsky: le forze tedesche avrebbero dovuto essere impegnate in combattimento a Stalingrado il più a lungo possibile, ma i difensori russi avrebbero ricevuto solo i rifornimenti e rincarzi strettamente necessari a mantenere il possesso della città, ma non si sarebbe fatto nessun tentativo per liberarla dall'assedio, in quanto l'Armata Rossa avrebbe invece rinforzato e riorganizzato le sue unità nel settore, per lanciare al più tardi entro la fine di ottobre un'offensiva in grande stile lungo il Don per isolare e annientare le forze nemiche concentrate a Stalingrado. Si trattava di un piano ambizioso, ma molto sensato, la cui esecuzione prevedeva grandi sacrifici da parte delle unità russe asserragliate nella città, che già dal 24 agosto era ridotta a cumuli di macerie dopo un efficace



Ad agosto i tedeschi potevano avanzare su Stalingrado, ma si mossero a inizio settembre.



La Luftwaffe iniziò a colpire Stalingrado nella seconda metà di agosto del 1943.



Sfruttando gli aiuti alleati e aumentando in modo esponenziale la produzione bellica, l'Unione Sovietica fu in grado di equipaggiare nuove unità in tempi brevissimi, maturando anche l'idea della "trappola" di Stalingrado che permise ai Russi di annientare la VI Armata tedesca.

attacco aereo tedesco con ordigni incendiari. Il Generale Chuikov, comandante della 62ª Armata Sovietica dal 12 settembre in sostituzione del Generale Lopatin, poteva contare su circa 50.000 uomini, 90 carri, 700 pezzi d'arti-



STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



Inizialmente la strategia sovietica prevedeva la difesa ad oltranza, ma venne modificata grazie a Zukov.



Le tattiche della Blitzkrieg furono usate dai Tedeschi sia nell'avvicinamento sia nei combattimenti urbani.



glieria e 7.000 uomini della Milizia Operaia, per difendere un'area urbana lunga 38 chilometri e larga 5. Le sue forze erano isolate a Nord e avevano esili contatti a Sud con i reparti della 64ª Armata sovietica. La parte settentrionale della città, che doveva tenere ad ogni costo, era costituita da una serie di complessi industriali che erano stati trasformati in altrettante strutture difensive: da Nord a Sud, la fabbrica di trattori Dzeržinskij (in onore di Feliks

Dzeržinskij, fondatore e il primo direttore della Ceka, la polizia segreta sovietica), la fabbrica d'armamenti Barrikady (Barricata) e le acciaierie Krasnyj Oktiabr (Ottobre Rosso); il centro, costituito da un moderno complesso di uffici e negozi, era dominato dal Mamayev Kurgan, un antico tumulo sepolcrale alto 102 metri costellato da una fitta serie di caposaldi, mentre più a Sud, oltre il fiume Tsarita, si stendeva la città vecchia con le sue case e le sue officine dove erano allestiti numerosi centri di resistenza. Il Generale Paulus, specialista nella lotta corazzata, per la conquista di Stalingrado decise di affidarsi alle collaudate tattiche della Blitzkrieg, lanciando attacchi ben coordinati su ristretti settori, per spezzettare le forze nemiche e poterle poi neutralizzare separatamente. La tattica si rivelò molto efficace, con i Tedeschi che il 14 settembre, prima del tramonto, avevano eliminato la riserva corazzata russa composta da 19 carri T-34 che Chuikov aveva lanciato in supporto al contrattacco della Milizia Operaia di Stalingrado. Nemmeno l'arrivo della prima unità di rinforzo, la 13ª Divisione di fanteria della Guardia, comandata da maggiore generale A.I. Rodimstev, parve riuscire a fermare i Tedeschi, che il 18, nonostante l'arrivo anche della 92ª Brigata di fanteria, avevano preso il controllo della città vecchia: l'avanzata germanica ebbe un rallentamento sensibile solo dopo l'arrivo della 95ª e della 284ª Divisione di fanteria sovietiche. Il 24 settembre Paulus preparava una nuova operazione tuttavia, a mano a mano che i Tedeschi si addentravano tra i quartieri distrutti della città, si trovarono a fronteggiare un tipo di guerra per cui non erano addestrati.

ROBERTO BRUCIAMONTI

foto Bundesarchiv (PK) - RIA Novosti
1ª PUNTATA - CONTINUA

NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

CODICE FISCALE 95059670133

TELEFONO 3428426399

SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM

E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente

Diego Molteni - Vice Presidente

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria

Luciano Gendrini Raineri

Danilo Giacomazzi - responsabile sito web

Giuseppe Nanni - logistica

Cesare Spinardi

Telefono E-mail

349 2732122 bigiocatt@libero.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it

333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it

338 8572275 segreteria@clubcvms.com

349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com

328 9868165 info@pioesse.com

328 4660022 mogjeep@gmail.com

031933663 clfspinardi@gmail.com

Tesoriere

Walter Secco

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

Comitato Etico

Diego Molteni (Vice Presidente in carica)

Cosimo Prototipo

Gianluca Rezzoagli

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

335 5925974 c.prototipo@alice.it

366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

Commissari Tecnici di Club

Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere

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

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

Gestione e/o Organizzazione Raduni

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Luigi Cattaneo

Federico Dell'Orto

Diego Molteni

Cesare Spinardi

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



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

39



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



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