2/2024

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

AVVISI AI SOCI

ORGANIGRAMMA

Consiglio Direttivo
Luigi Cattaneo - Presidente
Diego Molteni - Vice Presidente
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria
Luciano Gendrini Raineri
Danilo Giacomazzi – responsabile sito web
Giuseppe Nanni - logistca
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 peri 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

ATTENZIONE – MESSAGGIO IMPORTANTE – LEGGERE ATTENTAMENTE

Il Consiglio Direttivo ha deciso di regolamentare la pubblicazione di raduni, manifestazioni e altri eventi da parte dei soci sul gruppo Whatsapp denominato "Avvisi Club", stabilendo che:

a) Il socio che intenda pubblicare un annuncio relativo ad un raduno, manifestazione o altro evento deve chiedere l'autorizzazione al Consiglio Direttivo, inviando una email alla Segreteria all'indirizzo segreteria@clubcvms.com, specificando tutti i dettagli del raduno, manifestazione o altro evento;
b) La Segreteria provvederà ad informare i consiglieri a mezzo comunicazione sul gruppo Whatsapp denominato "Consiglieri CVMS";
c) In caso di risposta positiva da parte del Consiglio Direttivo la Segreteria informerà il socio, che sarà quindi autorizzato a pubblicare sul gruppo Whatsapp denominato "Avvisi Club" il raduno, manifestazione o altro evento;
d) In caso di risposta negativa da parte del Consiglio Direttivo la Segreteria informerà il socio, che NON sarà quindi autorizzato a pubblicare sul gruppo Whatsapp denominato "Avvisi Club" il raduno, manifestazione o altro evento;
e) Qualora il socio NON fosse autorizzato e procedesse comunque alla pubblicazione sul gruppo Whatsapp denominato "Avvisi Club", il messaggio verrà cancellato dall'amministratore del gruppo;
f) Analoga procedura verrà applicata qualora venissero pubblicate fotografie o altri messaggi non attinenti alla vita del club.

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 02 - 2024

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco

INDICE

Foto di copertina 1
Avvisi ai soci 2
Lettera del Presidente 3
Quote associative - pratiche ASI 4
Abbiategrasso - Abmodelexpo 2024 5
Cesano Maderno - Assemblea e pranzo sociale 7
Carnago - Matrimonio Luciano e Valeria 9
Santo Stefano Ticino - Una giornata in sicurezza 10
Chignolo Po - 79° Anniversario della Liberazione 13
Novegro - 73ª Militalia 14
Verona - Military Tour 24 18
Normandia 2024 - 80° Anniversario dello sbarco 22
Volvo C-303 Pvpjtgb 1111 37
DWM Luger 41
Normandia 1944 - Neptune e Overlord 47
Numeri Utili 51

LETTERA DEL PRESIDENTE

UN 2024 PARTITO IN QUARTA…

I segnali che all'inizio di quest'anno invitavano all'ottimismo si sono rivelati veritieri, tanto che l'annata 2024 per il nostro Club è davvero "partita in quarta", come si diceva una volta… Come potrete constatare di persona dai resoconti di questo ricchissimo numero di Mezzi, Armi e Battaglie, non solo l'attività sociale è ripresa in pieno, ma le nostre "vecchiette" ottengono l'apprezzamento incondizionato della parte sana della popolazione, come dimostrano gli inviti che i componenti del club ricevono da più parti per partecipare a manifestazioni, riunioni e rievocazioni. Un fatto quest'ultimo che mi riempie d'orgoglio, perché testimonia la stima nei confronti del nostro sodalizio tanto da parte degli appartenenti ad altre associazioni quanto da parte delle Autorità locali. Sulle pagine di questo numero del notiziario troverete ampio spazio dedicato alle celebrazioni per l'ottantesimo anniversario dello sbarco in Normandia, un evento che nel 1944 ha definito la storia dell'Europa fino ai giorni nostri e che, nelle commemorazioni per l'ottantesimo anniversario, si è rivelato davvero memorabile: abbiamo la fortuna di potervele presentare visto attraverso le impressioni e le sensazioni dei nostri soci che, numerosi, hanno avuto la fortuna di poter prendere parte a diverse cerimonie ufficiali.

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 (La Manovella solo in formato digitale)
- Formula Base Più - solo iscrizione ASI (La Manovella in formato digitale e cartaceo)
- Formula In - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 60 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina (La Manovella in formato digitale e cartaceo)
- Formula Full - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 100 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina (La Manovella in formato digitale e cartaceo)

Si riportano qui di seguito i costi per le singole tipologie:

Rinnovo entro 31 gennaio

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 58,00	€ 100,00	€ 105,00	€ 115,00	€ 145,00

Rinnovo dal 1° febbraio a 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 68,00	€ 110,00	€ 115,00	€ 125,00	€ 155,00

Rinnovo dopo 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 88,00	€ 130,00	€ 135,00	€ 145,00	€ 175,00

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

- Quota CVMS (anno) + ASI Base - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI Base Più - 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 Z035 8901 6000 1057 0700 985**, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

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

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

ABBIATEGRASSO - ABMODELEXPO - 23/24 MARZO 2024

Anche quest'anno, come succede ormai da diversi anni, siamo stati invitati dall'Associazione Modellistica Abbiatense a presenziare con i nostri mezzi alla loro mostra di modellismo. Evento al quale partecipano ogni anno moltissimi appassionati di modellismo provenienti da tutta Italia e anche dall'estero, che espongono i loro ultimi o più importanti e significativi lavori, che vengono giudicati e successivamente premiati.

Anche per questa edizione la presenza di espositori e di modelli e diorami è stata notevole, con delle realizzazioni che lasciavano davvero a bocca aperta, sia chi, come noi, ha esperienza dei mezzi militari sia i numerosi visitatori intervenuti, spesso estranei al settore. Ovviamente la nostra partecipazione era finalizzata a fare da richiamo per la cittadinanza Abbiatense, mentre per noi del C.V.M.S. lo scopo era ritrovarci dopo la stagione invernale per muovere le nostre "vecchiette" e per fare quattro chiacchiere tra amici. Le due giornate hanno visto alternarsi amici e soci del Club, non particolarmen-

ABBIATEGRASSO - ABMODELEXPO - 23/24 MARZO 2024

te numerosi ma d'altronde comprendo benissimo tutte le possibili motivazioni che possano avere impedito la partecipazione e non ho certo parole di rimprovero per nessuno!

Chi ha partecipato ha potuto, come precedentemente accennato, muovere i mezzi, fare quattro chiacchiere con gli amici e anche godere di una buona mangiata in compagnia. La visita alla mostra ha lasciato tutti i partecipanti molto stupiti per la qualità dei lavori presenti, con la soddisfazione di aver partecipato. Alla fine della giornata, dopo i calorosi saluti e la promessa di rivederci al più presto, il rientro alle proprie abitazioni contenti di aver mosso le "vecchiette" e di aver passato una bella giornata in buona compagnia.

.

LUIGI CATTANEO

CESANO MADERNO - ASSEMBLEA E PRANZO SOCIALE – 7 APRILE 2024

Come di consueto si è tenuta l'Assemblea Ordinaria dei soci del nostro Club per gli adempimenti di rito relativi alla nostra associazione, quali l'approvazione del bilancio consuntivo 2023 e del bilancio preventivo 2024.

L'assemblea, convocata per il 7 aprile nell'ampia sala riunioni dell'Hotel dei Giovi di Cesano Maderno, ha visto la partecipazione di 33 soci presenti personalmente e di ulteriori 19 componenti del nostro sodalizio rappresentati a mezzo delega dai partecipanti; al termine dei lavori, sono stati approvati tanto il bilancio consuntivo 2023 quanto il bilancio preventivo 2024, bilanci che in tempo

CESANO MADERNO - ASSEMBLEA E PRANZO SOCIALE – 7 APRILE 2024

utile erano stati inviati a tutti i soci effettivi (come stabilisce lo statuto del nostro Club) per le eventuali domande, correzioni e/o osservazioni.

Alla conclusione dei lavori dell'assemblea ha fatto seguito, come da tradizione, il pranzo sociale, organizzato presso il Ristorante Mediterraneo, facente parte della medesima struttura, al quale hanno partecipato quasi tutti i soci presenti all'assemblea, unitamente a familiari ed accompagnatori.

Dopo l'ottimo pranzo, accompagnato dalle immancabili chiacchiere, i saluti e gli arrivederci alla prossima occasione…

WALTER SECCO

CARNAGO - MATRIMONIO LUCIANO&VALERIA - 13 APRILE 2024

Sabato 13 aprile 2024, essendo stati invitati dal nostro socio Luciano Goffi al suo matrimonio con la signorina Valeria Mecca, si è deciso di raggiungere il luogo della cerimonia con la jeep e con le divise appropriate. Gli sposi non erano a conoscenza della cosa e la sorpresa è stata completa. Ovviamente la nostra presenza così abbigliati e con la jeep ha destato molta curiosità tra gli invitati presenti, tutti in giacca e cravatta.

Subito dopo il felice stupore degli sposi e fatta conoscenza con il resto degli invitati, è stato un susseguirsi di domande e chiacchiere per spiegare ed esaudire la curiosità dei presenti. Nel successivo trasferimento dalla chiesa al ristorante, la jeep ha fatto da scorta agli sposi che si sono spostati a bordo di un sidecar, dirigendo l'orchestra dei clacson delle vetture civili presenti nel corteo nuziale.

Giunti al ristorante ovviamente le chiacchiere e curiosità sono aumentate a dismisura, tanto che per rispondere a tutti abbiamo quasi fatto fatica a pranzare. La giornata è stata piacevole e divertente confermandoci che la nostra "vecchietta" dove arriva porta buon umore e stupore.

LUIGI CATTANEO

Nella giornata del 21 aprile scorso il nostro Club è stato invitato dalla municipalità di Santo Stefano Ticino, tramite l'Associazione Volontari del Verde, a partecipare alla "Giornata in sicurezza a scuola e in famiglia". A questa iniziativa, oltre al nostro sodalizio, era stato invitato il Corpo dei Vigili del Fuoco, che ha che ha portato dal museo d'istituto dei mezzi da mettere in esposizione che si sono rivelati molto interessanti ed ha allestito Pompieropoli, un percorso-gioco a cui far partecipare i giovanissimi per poterli avvicinare alla terribile realtà degli incendi e renderli coscienti della pericolosità di alcuni comportamenti.

I mezzi in questione erano una Isotta Fraschini modello 8 allestita come motopompa, una berlina Bianchi, anch'essa allestita come motopompa e un camion Fiat degli anni 20 allestito per il trasporto di tutti i materiali occorrenti per domare un incendio. Oltre ai Pompieri erano presenti i Carabinieri del raggruppamento Pastrengo con le loro auto storiche; erano presenti anche la Polizia di Stato e la Croce Bianca, sempre con i loro autoveicoli d'epoca.

La giornata si è così svolta: di prima mattina ritrovo delle varie Associazioni alla periferia del paese, preparazione dei mezzi e successiva sfilata fino ad arrivare nel centro cittadino. Arrivati alla piazza designata, disposizione dei mezzi per permettere alla cittadinanza di poterli ammirare e chiacchierare con i proprietari per le varie domande curiose. Alle 13 circa è suonata la campana che chiamava tutti i partecipanti a pranzare con un buonissimo

Con il PATROCINIO del COMUNE di SANTO STEFANO TICINO

L'ASSOCIAZIONE VOLONTARI DEL VERDE

in collaborazione con

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO
Comando Provinciale
Vigili del Fuoco Milano
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile

Associazione Nazionale Vigili del Fuoco Milano
e Distaccamenti di: Corbetta Magenta Inverurno

organizzano

domenica 21 aprile 2024

presso: Piazza Mercato - Santo Stefano Ticino

UNA GIORNATA IN SICUREZZA A SCUOLA E IN FAMIGLIA

PROGRAMMA DELLA GIORNATA

ORE 10:00	SFILATA PER LE VIE DEL PAESE DI MEZZI DI SOCCORSO STORICI E CONTEMPORANEI, ACCOMPAGNATI DALLA FANFARA DEI BERSAGLIERI. (I MEZZI RIMARRANNO ESPOSTI PER TUTTA LA GIORNATA)
ORE 10:30	PER TUTTI I PIÙ PICCOLI: APERTURA "POMPIEROPOLI" GIOCHI ED ATTIVITÀ PER BAMBINI CON PERCORSI A TEMA SUI VIGILI DEL FUOCO E SULLA SICUREZZA DOMESTICA
ORE 11:45	INTERVENTO DELLE AUTORITÀ
ORE 13:00	PRANZO DEL SOCCORRITORE
ORE 15:30	SIMULAZIONE INCIDENTE STRADALE
ORE 16:00	DIMOSTRAZIONE INTERVENTO INCENDIO VETTURA
ORE 16:30	ESIBIZIONE UNITÀ CINOFILA DI SOCCORSO VV.F
ORE 17:00	SIMULAZIONE DI SALVATAGGIO (NUCLEO SAF)

PER TUTTA LA GIORNATA DIMOSTRAZIONI DI VOLO DAL GRUPPO AEROMODELLISMO MAGENTINO

SANTO STEFANO TICINO - GIORNATA IN SICUREZZA - 21 APRILE 2024

piatto di risotto alla salsiccia e poi salamelle e patatine, il tutto annaffiato con del buon vino, bianco o rosso e, ovviamente, acqua per gli astemi.

Dopo il pranzo ritorno in piazza dove, in un luogo appositamente approntato a fianco della stessa, si è svolta un'esibizione dei pompieri atta a dimostrare un intervento per soccorrere e mettere in sicurezza gli occupanti di un'autovettura capovoltasi in seguito ad un incidente stradale. Dopo questa interessante esibizione il commiato e il rientro alle proprie abitazioni.

LUIGI CATTANEO

CHIGNOLO PO - RIEVOCAZIONE DELLA LIBERAZIONE - 25 APRILE 2024

Nella giornata del 25 aprile scorso, ricorrenza della liberazione, il nostro Club è stato invitato dalla municipalità a partecipare alla ricorrenza della liberazione, partecipando attivamente alla giornata che comprendeva oltre ai soliti discorsi di rito una rievocazione con figuranti in divise dell'epoca.

Dopo l'arrivo dei mezzi, rigorosamente del periodo 1940/45, nella piazza del paese, i saluti di rito ed una breve permanenza a disposizione della cittadinanza, si è svolta la prima sfilata per le strade del paese trasportando rievocatori e curiosi. Dopo il rientro in piazza ed il meritato pranzo, nel pomeriggio c'è stata la preparazione per le varie scene riguardanti la liberazione del paese, scene tratte da un libro scritto da un sindaco del paese testimone dei fatti avvenuti. Dopo il briefing, seconda sfilata di mezzi e rievocatori per le vie del paese.

Al rientro dalla sfilata inizio della rappresentazione dei vari episodi della rievocazione che ha visto entrare in azione i figuranti e i nostri mezzi. Si sono alternate truppe tedesche e i loro alleati italiani contro le formazioni partigiane e poi in conclusione l'arrivo degli Alleati; il tutto condito con una grande quantità di spari con armi a salve, fumogeni e finte esplosioni. A fine rappresentazione il ringraziamento delle autorità presenti e il grande applauso della cittadinanza; concluso tutto, saluti di rito e rientro alle proprie case.

LUIGI CATTANEO

"CHIGNOLO PO RICORDA"
79° ANNIVERSARIO DELLA LIBERAZIONE

Rievocazione storica
Giovedì 25 Aprile
presso Piazza Guignol

Proposta dall'Amministrazione Comunale di Chignolo Po e dalla sez. locale A.N.P.I. con il patrocinio del Comitato Provinciale Lodigiano A.N.P.I.

ore 8.00 Arrivo Rievocatori e preparazione campi

ore 9.30 Schieramento del picchetto di formazione, alzabandiera

ore 14.30 Sfilata dei rievocatori storici e mezzi lungo la via centrale del centro abitato

ore 15.00 Rievocazione storica della liberazione nel territorio chignolese e pavese con la partecipazione di Associazioni storico/culturali e rievocatori in divisa militare e abiti civili d'epoca

Per tutta a giornata sarà possibile visitare la ricostruzione del campo militare e l'esposizione di veicoli storici e materiali d'epoca.

La cittadinanza è invitata a partecipare

Anche quest'anno come consuetudine che dura ormai da molti anni, il nostro Club era presente con un proprio stand all'edizione di Militalia.

Come nelle precedenti edizioni abbiamo allestito lo stand esponendo un mezzo militare, la nostra cartellonistica e quella dell'ASI al quale il nostro Club è federato.

Il mezzo esposto quest'anno ci è stato "prestato" molto gentilmente dall'amico Giorgio Spolverini e si è rivelato essere strano e direi anche raro. Infatti il mezzo in questione è un Volvo C 303 TGB 1111 anticarro (tank killer), costruito a metà anni '70 del secolo scorso, mosso da un motore 6 cilindri a benzina modello B30 da 3 litri che garantisce una potenza di 120 CV ed equipaggiato con un cannone senza rinculo da 90 mm. per annientare i carri armati in uso all'epoca. Equipaggiato con assali a portale che garantiscono un'altezza da terra equivalente a quella del Mercedes Unimog, con differenziali bloccabili a depressione d'aria che lo rendono molto agile anche nel fuoristrada estremo.

Il mezzo ha destato la curiosità di moltissimi visitatori della fiera e ovviamente anche la visita al nostro stand, con richiesta di informazioni e chiarimenti sull'attività del nostro Club.

Per quanto riguarda la fiera in sé stessa, devo dire che si è rivelata interessante e piacevole, pur avendo notato la mancanza di molti espositori.

NOVEGRO - 73ª MILITALIA - 04/05 MAGGIO 2024

Nello spazio antistante la fiera erano esposti diversi mezzi dei nostri soci intervenuti col loro veicolo militare e anche altri mezzi esposti da associazioni e privati che coltivano la nostra stessa passione.

Alla fine, due giornate intense e impegnative ma tutto sommato piacevoli e divertenti.

Un particolare ringraziamento al vice presidente Diego Molteni che, coadiuvato da alcuni soci e consiglieri, ha allestito e smontato lo stand e un caloroso grazie all'amico Giorgio Spolverini per averci prestato il suo Volvo.

DANILO GIACOMAZZI

Volvo C303 TGB1111 Anticarro "Tank Killer"

- Volvo C303 TGB1111 (Terrangbil, ovvero Terrain Vehicle) è un veicolo 4x4 militare svedese di metà anni '70 equipaggiato normalmente di **cannone senza rinculo da 90 mm Pvpj 1110** per annientare i carrarmati (Tank Killer) durante la Guerra Fredda.
- **Prodotto in neanche 300 pezzi** e da **non confondere con il piccolo C202 Laplander**, è equipaggiato con il poderoso **6 cilindri a benzina B30 da 3 litri**, derivato dalle ammiraglie Volvo.
- Le **prestazioni sono "estreme"** per l'epoca, grazie non solo alla **potenza del motore (120 CV),** ma anche alla presenza di **assali a portale** (altezza minima da terra equivalente a quella di un Mercedes Unimog) e **differenziali bloccabili a depressione d'aria** (ripartitore centrale, differenziale anteriore e differenziale posteriore).
- Impiegato anche per **uso agonistico**, nella **Parigi-Dakar del 1983** una Volvo C303 ha vinto nella sua classe di veicoli.
- Le **dimensioni particolarmente compatte (4.350 mm** di lunghezza) rendono il Volvo C303 particolarmente agile da guidare persino nel fuoristrada più estremo. Basta la **patente B**.
- Il fuoristrada C303 TGB1111 offre spazio per **4 passeggeri frontemarcia** ed è dotato di soft-top rimovibile. Oggi gli appassionati lo acquistano soprattutto per le sue impareggiabili prestazioni 4x4. La **stima corretta** per un **esemplare regolarmente immatricolato**, completo di tutto, ben conservato e con pochi km documentati è compresa **tra 28.000 euro e 35.000 euro**.

Ulteriori info: Giorgio Spolverini +393282134348 – gspolverini@gmail.com

VERONA - MILITARY TOUR 24 – 10/12 MAGGIO 2024

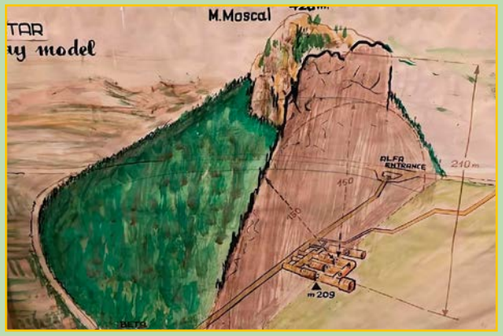
L'associazione culturale "Vivere la Storia" ha organizzato un raduno a Verona nei giorni 10-11-12 maggio 2024.

Il programma era particolarmente interessante e alcuni soci del CVMS hanno deciso di partecipare con i propri automezzi.

La base di partenza era presso la sede dell'Associazione, Forte Lugagnano, originariamente chiamato "Werk Kronprinz Rudolph", una fortificazione posta a ovest di Verona, parte del complesso sistema difensivo cittadino, messo in opera tra 1859 e 1866. La struttura fortificata venne realizzata tra il 1860 e il 1861 e i lavori furono diretti dall'Imperiale Regio Ufficio delle Fortificazioni di Verona.

Il forte, a pianta poligonale (un sistema poligonale misto tipico della scuola fortificatoria neo-tedesca) con ridotto

VERONA - MILITARY TOUR 24 – 10/12 MAGGIO 2024



centrale, è situato in aperta campagna e faceva parte da un sistema costituito dal forte Chievo, arretrato sull'ala destra e dal forte Dossobuono, sulla sinistra. Le artiglierie da fortezza dominavano la pianura antistante fino quasi al limite dei rilievi morenici di Sommacampagna e battevano la strada proveniente da Peschiera del Garda e la ferrovia Milano-Venezia.

Nel forte hanno sede anche l'Associazione dei Marinai d'Italia sezione di Verona e l'associazione Forte Rudolph 1860-1945.

Alle 14,00 di venerdì 10 maggio siamo partiti in colonna verso Valeggio sul Mincio per una visita alla bellissima frazione di Borghetto, caratterizzata da antiche fortificazioni medioevali e mulini ad acqua di cui alcuni ancora in funzione.

Vale la pena di non perdere l'occasione per visitare questo piccolo gioiello e il Parco Giardino Sicurtà, che vi occuperà almeno mezza giornata. Da visitare anche il Castello Scaligero, che all'epoca era una fortificazione lunga circa 16 chilometri, edificata dagli Scaligeri tra il XIII e il XIV secolo per proteggere il territorio veronese dagli attacchi mantovani e milanesi.

Dopo una sosta di un'oretta siamo ripartiti per una visita enogastronomica alle Cantine di Custoza, dove il personale ci aspettava per un rinfresco a base di salumi e formaggi locali accompagnati dagli ottimi vini della cantina.

Ripartiti ci siamo recati sempre in colonna verso il ristorante Villa Eire di Sona ,dove abbiamo gustato un aperitivo all'aperto all'ombra di piante secolari e la successiva cena, prima del rientro a Forte Lugagnano per il parcheggio dei mezzi all'interno della struttura.

Il mattino successivo (sabato) abbiamo incolonnato i mezzi all'esterno del forte per l'escursione verso il Lago di Garda con passaggi a Pastrengo, Lazise, Bardolino e arrivo nel centro storico di Garda, sul lungolago, di fronte al Municipio per l'esposizione statica degli automezzi che, come al solito hanno suscitato vivo interesse da parte dei numerosissimi turisti.

Pranzo all'Osteria del Porto e ripartenza verso Affi per la straordinaria visita a un bunker NATO, oggi dismesso, denominato West Star, Stella dell'Occidente.

Realizzato dalla NATO durante il periodo della Guerra Fredda, è un bunker antiatomico che ha caratteriste tecniche che all'epoca erano all'avanguardia; costruito tra il 1960 e il 1966, era sede del Comando Forze Terrestri Alleate del Sud Europa ed è rimasto operativo sino al 2007.

Guida alla visita a cura dell'ex comandante del bunker, il Generale De Meo oggi in pensione che ci ha illustrato le attività che si svolgevano nel bunker su turni di 12 ore.

La struttura è dotata di due ingressi collegati per mezzo di una galleria lunga circa un chilometro. Ha una struttura di cemento armato dello spessore di circa 2 metri ed è stato scavato nella roccia del monte Moscal, alto circa 300 metri.

Al termine della visita foto ricordo e rientro in autocolonna verso l'albergo, per poi partecipare alla serata di gala, in uniforme, al ristorante Serenità di Valeggio sul Mincio.

Al termine Alberto Tezza, il Presidente dell'Associazione, ha consegnato ai partecipanti la medaglia ricordo e al consigliere C.V.M.S. Diego Molteni una targa per l'impegno profuso nella riuscita del raduno con la partecipazione dei nostri Soci.

Domenica 12 maggio apertura al pubblico del Forte Lugagnano con mostra statica e dinamica dei mezzi militari e civili d'epoca e con possibilità di percorso fuori strada ad anello nell'area del Forte (circa 4 km).

Visita libera del museo "La seconda guerra mondiale a Verona", gestito da Vivere la Storia, e del Forte Lugagnano (1859) in occasione dell'apertura delle mura e forti di Verona per il 60° anniversario dell'Istituto dei Castelli fondato da Pietro Gazzola.

Era presente uno stand di equipaggiamenti e personale qualificato alla bonifica di residuati bellici dell'Esercito Italiano appartenenti all'8° Reggimento Genio Guastatori Paracadutisti "Folgore".

Molto interessanti i diversi robot telecomandati, dotati di differenti accessori da utilizzare a seconda dell'ordigno da disattivare, nonché una raccolta di ordigni di varie dimensioni e la presentazione delle bonifiche effettuate nella città di Verona e provincia negli ultimi venti anni (da esplosivi del secondo conflitto mondiale).

Dopo il pranzo, offerto dall'Associazione Marinai d'Italia sezione di Verona, come da programma la manifestazione è terminata con la partenza dei convenuti per le rispettive abitazioni.

Ho il piacere di ribadire, a nome mio e dei soci che hanno potuto partecipare all'evento, un sentito ringraziamento all'associazione Vivere la Storia per l'accoglienza e l'organizzazione delle visite..

DANILO GIACOMAZZI

Al cospetto della grande storia al volante di una Jeep fresca di restauro: vi racconto come è andata la partecipazione, mia e di altri amici del Club, alle celebrazioni per l'80° anniversario del D-Day.

L'avventura inizia la mattina di lunedì 3 giugno con la partenza di un carico eccezionale dalla Lombardia alla Normandia, raggiunta il giorno successivo. Sul posto ci attendevano altri soci ed amici con i quali avremmo condiviso l'avventura normanna. Senza perdere tempo, si parte con la visita al Musée des Épaves Sous-Marines du Débarquement, sulla strada per Port en Bessin; tappa successiva la Pointe du Hoc. All'ora di pranzo, sosta per rifocillarci all'Omaha Camp di Vierville Sur Mer. Cosa

NORMANDIA - 80 ANS DE LA LIBERATION - 5/10 GIUGNO 2024

di meglio, come digestivo, di una corsetta sulla spiaggia? Ovviamente in Jeep. Per concludere la giornata, un salto alla WiderstandsNest 48, meglio nota come la batteria di Longues sur Mer. Il giorno successivo, 6 giugno, la Normandia era sotto assedio per la presenza di autorità e Capi di Stato assortiti, quindi abbiamo optato per una meta raggiungibile senza problemi, la Station Radar 44 di Douvres La Delivrande: una delle più grandi stazioni radar tedesche del tempo, costituita da numerosi bunker sotterranei in calcestruzzo, oggi musealizzata. Lungo la strada, una simpatica scoperta: il distributore automatico di ostriche, una novità del posto. Il pomeriggio visita a Oui-streham, al Musée du Commando n.° 4 e alla spiaggia di Riva Bella (Sword Beach), conquistata dagli Inglesi. La serata si è conclusa in allegria con megagriglia-

ta all'italiana. Venerdì 7 giugno ci aspetta Arromanche, con visita al rinnovato D-Day Museum per un'esperienza immersiva, che per qualcuno ha avuto come seguito una visita al Liberator's Museum, piccolo ma interessante. Dopo un pranzo luculliano a base di frutti di mare al ristorante La Maison Bleue di Courseulles Sur Mer, abbiamo partecipato al suggestivo Jeep Gathering di Luc sur Mer nell'ambito di Jeep Back in Normandy organizzato dal britannico MVT. La giornata si conclude in bellezza con la cena a la Crémaillère di Courseulles Sur Mer. Intenso il programma dell'8 giugno: grazie ai contatti americani di un amico, abbiamo avuto l'onore di partecipare come uniche sei Jeep (italiane per giunta…) al Concert de la Libèration a Sainte Mère Église, con la sfilata di migliaia di ragazzi appartenenti alle Marching Band dei college

americani. A Sainte Mère Église non poteva mancare la visita a Camp Geronimo, uno dei più grandi e affascinanti per numero di veicoli e rievocatori. Nel pomeriggio pellegrinaggio sui luoghi dove ha combattuto la Easy Company del 506° Reggimento della 101ª Air-borne, celebrati dal romanzo di Stephen Ambrose “Band of Brothers”, dal quale è stata tratta l’omonima serie televisiva di successo. D’obbligo la visita alla fattoria della famiglia Marmoin e al Manoir de Brécourt, per esempio, presso i quali si trova il memoriale dedicato al Maggiore Richard Winters e alla “Compagnia E” da lui comandata. La giornata continua con la visita al Musée du Débarquement di Utah Beach e a quello che resta delle fortificazioni del Vallo Atlantico del settore di Utah, dove sono ancora presenti i resti del porto artificiale Mulberry. Per la cena, l’aspetto

Easy Company Memorial

L'impressionante numero di caduti, in entrambi gli schieramenti della Battaglia di Normandia, ha la-sciato numerosi monumenti nella regione del Calvados. Tra questi quello posto vicino al Brécourt Manor (Sante Marie du Mont) in ricordo dei militi della Easy Company, 506th Parachute Infantry Regiment, 101st Airborne Division americana. Il monumento sorge sul luogo dove, alle 08.30 del 6 giugno 1944, sotto il comando di Richard "Dick" Winters, una squadra di 12 uomini assalì e distrus-se una batteria dell'artiglieria tedesca che aveva preso di mira le truppe americane sbarcate a Utah Beach, azione celebrata nella miniserie televisiva Band of Brothers.

enogastronomico ha ricevuto la necessaria considerazione, nel pieno rispetto delle tradizioni locali (rispetto applicato con rigore per tutta la durata della spedizione in Normandia): una superba grigliata di carne al Domaine Utah Beach, Chez Arsène… L'ultimo giorno, domenica 9, sveglia di buon'ora per raggiungere il Pegasus Bridge e gustare la colazione al Café Gondrée, una struttura rimasta ferma nel tempo, gestita da una discendente di quella che era la proprietaria nei giorni del D-Day. Il successivo passaggio presso il cimitero canadese di Bény sur Mer ci ha permesso di raggiungere la Batteria Hillman, un sito fortificato tedesco recentemente recuperato e, anch'esso, musealizzato. Un tappa al castello de Fontaine-Henry, in tempo di guerra alloggiamento di un reparto alsaziano, fa da preludio alla visita al memoria-

Rispetto senza ipocrisie

In Normandia i Caduti di tutti gli eserciti in lotta sono ricordati con uguale rispetto: nel cimitero militare germanico di La Cambe si trova la tomba del Capitano Michael Wittmann, asso dei carristi germanici. Il 13 giugno 1944, a Villers-Bocage, il Tigre di Wittman distrusse 14 carri e 15 veicoli blindati britannici. Wittman rimase poi ucciso a bordo del Tigre 007 l'8 agosto 1944, quando sul carro colpito esplosero le munizioni. Wittman riposa insieme ai componenti del suo equipaggio, caduti in combattimento con lui, Hein Reimers (pilota), Karl Wagner (cannoniere), Günther Weber (servente al pezzo) e Rudolf Hirschel (marconista).

le britannico dello Sbarco in Normandia di Ver sur Mer, con la suggestiva installazione opera dell'architetto Liam O'Connor composta di evocative sagome metalliche. Chiusura in bellezza nel cuore dei giardini di Château de Brécy, dove la cortesissima proprietaria mi ha permesso di entrare con la Jeep, narrandomi che il sito era la sede della Gestapo all'epoca dell'occupazione tedesca. Da lì, immediato, il rientro al "campo base" e, quindi, in Italia. Dopo aver beneficiato di una settimana di tempo splendido, davvero insolito per la Normandia.

SERGIO GALLOTTI

NORMANDIA - 80 ANS DE LA LIBERATION - 5/10 GIUGNO 2024

VOLVO C-303 PVPJTGB - IL CACCIATORE NORDICO

L'unica protezione di cui disponeva il cacciacarri Volvo contro la reazione delle sue "prede" erano l'agilità e la mobilità, ancor oggi valide

Dal veicolo da ricognizione e collegamento C-303, la svedese Volvo ha derivato la variante caccia-carri, equipaggiata con cannone senza rinculo Bofors da 90 mm, un modello particolarmente raro giunto in Italia grazie all'impegno di un appassionato.

La parte posteriore del mezzo è coperta da una scudatura leggera in grado di sopportare senza danni la vampa di scarico del cannone senza rinculo.

Il telo riprende, adattato al teatro operativo, lo schema mimetico "flecktarn" sviluppato dai Tedeschi sul finire della Seconda Guerra Mondiale.

Con poche e semplici manovre il massiccio roll-bar a gabbia può essere ripiegato, per lasciare al cannone il campo di tiro più ampio possibile.

Il Volvo C-303 (o 4141) fece la sua comparsa verso la fine degli anni Sessanta e il suo primo compito fu quello di sostituire i Volvo C-202 Laplander (e derivati) in servizio nell'Esercito Svedese dal 1959. Rispetto al predecessore, i prototipi del nuovo mezzo adottavano motori più potenti, quali il B-20B, quattro cilindri a benzina di 1.986 cc capace di 94 CV, e il B-30/B-30A, sei cilindri sempre a benzina di 2.980 cc e 117 CV, quest'ultimo destinato a diventare l'equipaggiamento standard della versione di serie. La versione standard, per trasporto di materiale e personale (con portata di 900 kg) ha carrozzeria in acciaio, struttura basata su un solido telaio a longheroni e traverse con sospensioni classiche, a doppio ponte rigido con elementi elastici rappresentati da balestre semiellittiche longitudinali. Per il grosso motore venne scelta una posizione piuttosto inconsueta, con montaggio anteriore-centrale (scelta simile a quella della Steyr Puch per il Pinzgauer), soluzione dettata dalle esigenze di bilanciamento connesse all'ottimizzazione della mobilità fuoristrada. La trasmissione è basata su un cambio a quattro marce (tutte sincronizzate) + retromarcia, con riduttore a due rapporti (anch'essi sincronizzati), trazione normalmente al retrotreno con trazione integrale inseribile e differenziali anteriore e posteriore bloccabili mediante comando a depressione. Gli assali sono a portale, con riduzione finale a cascata d'ingranaggi ai mozzi ruota per aumentare la luce libera da terra. Per soddisfare le specifiche militari svedesi, del C-303 vennero predisposte tre varianti: TGB 111 A MT (C-303 4x4-1-V), per impieghi generali, con carrozzeria chiusa, per impieghi generali, RATGB 1112 A MT (C-303 4x4-3-V), carro radio/veicolo comando con carrozzeria chiusa simile al modello precedente ma equipaggiato con alternatore più po-

Il mezzo che compare in queste pagine è nelle condizioni d'uso originali e non è stato adattato come vettore del missile controcarri TOW.

Il sei cilindri di 3 litri Volvo è raffinato nel funzionamento, dispone di una buona potenza e, soprattutto, di una notevole coppia motrice.

Le due metà del parabrezza possono essere ribaltate in avanti singolarmente; quella di destra è dotata di uno scasso per la canna del cannone.

tente e dotazioni specifiche dei veicoli comando (tavoli per cartografia, supporti per antenne e dispositivi per l'alimentazione degli apparati radio) e, infine, PVPJTGB 1111 A MT (C-303 4x4-2-V), la variante cacciacarri (in svedese Pansar-värnspjästerrängbil, vettura di pattuglia per la difesa controcarri, tank-killer per gli anglosassoni), armata inizialmente con un cannone senza rinculo Bofors Pansarvärnspjäs 1110 (Pvpj 1110), noto anche Pv-1110"Kaminrör" (tubo da stufa), rimasto in servizio nell'esercito svedese fino all'inizio del nuovo millennio quando, dopo la radiazione dal servizio, 300 esemplari vennero ceduti ad Estonia, Lettonia e Lituania, dove sono tutt'ora in servizio (qualche esemplare è segnalato in uso presso le forze armate dell'Ucraina contro gli invasori russi). Il cannone Bofors da 90 mm è stato affiancato e poi sostituito dai missili controcarri (RBS-55 iTOW and RBS-56 BILL) mentre il veicolo Volvo utilizzato come vettore per queste armi controcarro è sempre lo stesso, e utilizza motore e autotelaio della versione standard, con carrozzeria aperta dotata di copertura in tela velocemente asportabile e del caratteristico rollbar a gabbia articolato anteriormente e lateralmente e contraddi-

VOLVO C-303 PVPJTGB - IL CACCIATORE NORDICO

Il cruscotto e la strumentazione sono protetti dagli urti e dalle intemperie da una gabbia in tubi e da una palpebra trasparente in plexiglas.

stinto dalla originale apertura rapida "a conchiglia", per permettere all'arma di entrare velocemente in azione. Parimenti il parabrezza è diviso in due metà abbattibili separatamente in avanti, con la metà di destra che reca sul bordo sinistro il passaggio per la canna dell'arma. Le modalità operative di tutte e tre le armi prevedevano che il mezzo sostasse in posizioni d'agguato da dove, una volta sparati alcuni colpi o lanciato qualche missile, avrebbe dovuto ripiegare velocemente su nuove posizioni difensive prestabilite. Per questo i mezzo, in particolare senza armamento, ha prestazioni particolarmente vivaci, ma non solo: questa che ammirate nelle immagini è l'unica delle 250 tank killer costruite da Volvo a essere immatricolata come autovettura in Italia, ha percorso solo 13.000 chilometri, ma può diventare unica anche l'opportunità di diventarne possessori, prima che la solita Casa d'aste la proponga al mondo intero con immaginabili risultati. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere al sottoscritto (328/2134348).

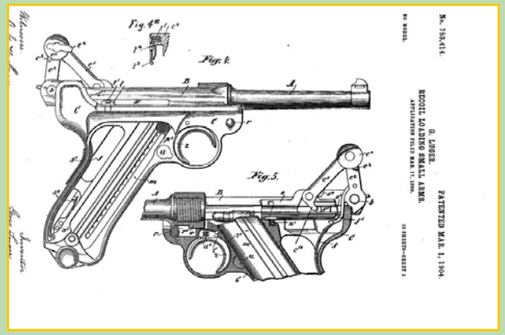
GIORGIO SPOLVERINI

LUGER - UNA TEDESCA LEGGENDARIA

La Luger iniziò la sua carriera militare quando venne adottata dall'Esercito Federale Svizzero come pistola d'ordinanza 1900.

La DWM Parabellum Luger è un'arma molto interessante, ricca di fascino e particolarmente elegante: è stata la prima automatica da fianco a essere adottata come ordinanza a livello mondiale, entrando in servizio nell'Esercito Svizzero con la denominazione di Ordonnanzpistole 1900.

L'inventore della prima pistola automatica moderna d'ordinanza della storia è Georg Johann Luger, nato il 6 marzo 1849 a Steinach am Brenner (Stenago al Brennero, paesino austriaco oggi a 12 chilometri dal confine con l'Italia), già Ufficiale dell'esercito Imperial-Regio (dove matura grande esperienza in campo armiero), eccellente tiratore, valente tecnico e abile addetto commerciale. Dopo quattro anni sotto le armi, nel 1871 Luger si congeda, iniziando la sua carriera civile come bancario a Vienna, impiego che lascia per assumere la direzione di un circolo riservato all'alta nobiltà asburgica dove, verso la fine degli anni '90 dell'Ottocento, entra in contatto con Ferdinand Ritter von Mannlicher, personaggio funzionale al suo passaggio (nel 1891) alla berlinese Waffenfabrik Ludwig Loewe, dove Luger ricopre varie mansioni, da quella di ingegnere, a quella di tecnico d'armi a quella di addetto commerciale per l'estero, grazie alla sua conoscenza delle lingue e alla sua competenza in campo armiero. In questa posizione, Luger favorisce l'assunzione alla Loewe di Hugo Borchardt, che per la società berlinese sviluppa la pistola automatica Borchardt C-93, arma che Luger prova a vendere senza molto successo



Dopo la vittoria nel concorso elvetico, fu depositato il brevetto dell'arma sui principali mercati mondiali: nel 1900 negli USA.

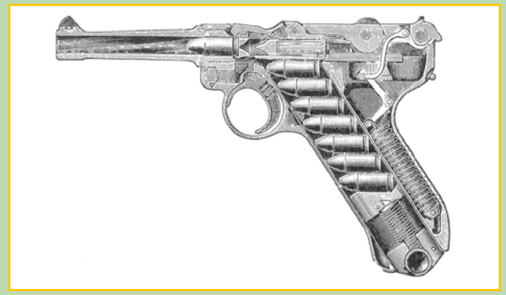
Rispetto alla Borchardt C-93, dalla quale il meccanismo derivava, la Luger era più leggera, più maneggevole e più aggraziata.

Su richiesta della Marina Imperiale tedesca, Luger modificò la cartuccia 7.65x21 mm (a sinistra) ottenendo la 9x19 mm (a destra).

in Svizzera, Germania, Belgio e persino negli Stati Uniti. Da accorto addetto commerciale, Luger prende nota dei giudizi sull'arma dei potenziali clienti e, una volta rientrato a Berlino, invita Hugo Borchardt a modificare di conseguenza la C-93, incontrando però un fermo rifiuto: per questo Luger interviene personalmente, riprogettando la Borchardt C-93, che assume così la nuova denominazione di "Selbstade-pistole, system Borchardt-Luger".

Nel frattempo (1896) Isidor Loewe, alla morte del fratello Ludwig, raggruppa le diverse società della Ludwig Loewe & Co. operanti nel settore armiero (la tedesca Waffenfabrik Mauser AG di Berlino, la belga Fabrique Nationale d'Armes de Guerre e l'ungherese Waffen und Munitionsfabrik AG di Budapest) nella DWM - Deutsche Waffen un Munitionsfabriken -, azienda dove nel 1897 inizia la produzione della pistola progettata da Luger. Quest'ultimo a partire dal 1898, anno in cui viene registrato il brevetto, inizia una campagna promozionale per la presentazione del nuovo modello di pistola, che nel 1900 viene adottato dall'Armée Svizzera come Ordonnanzpistole 1900. La cartuccia è la 7.65x21 mm Luger con bossolo a collo di bottiglia, derivata da quella che lo stesso Luger ha sviluppato per la Borchardt C-93, ovvero quella 7.65x25 mm che è stata la prima cartuccia rimless di successo per arma corta, servita da base per la 7.63x25 mm Mauser e per la sovietica 7.62x25 mm Tokarev. Dopo l'adozione dell'arma da parte della Svizzera (nella Confederazione resterà in servizio di prima linea fino al 1949 e verrà anche prodotta, dal 1918 al 1946, dalla Waffenfabrik Bern), l'arma diviene nota come Parabellum, dalla denominazione registrata nel 1901 che prende spunto dall'indirizzo telegrafico della DWM, "ParabellumBerlin".

La Modell 1900 (o P-00) in 7.65 Luger entra poi in servizio negli eserciti Bulgaro, Boliviano, Portoghese, Olandese, Brasiliano, Svedese e Lettone, però le autorità militari di alcune nazioni potenzialmente interessate, tra le quali quelle tedesche, esprimono perplessità circa il potenziale invalidante della cartuccia 7.65x21 Luger (o 7.65 Parabellum). Così Luger, sempre attento ai suggerimenti dei possibili clienti, ne sviluppa una versione maggiorata, modificando il bossolo, che diventa cilindrico, e utilizzando un nuovo proiettile di maggior calibro (9 mm). Allo scopo di evitare modifiche strutturali dell'arma, accorciando il bossolo da 21 a 19 mm si mantiene la stessa lunghezza della cartuccia originale anche con la nuova palla, dando origine al 9x19 mm Parabellum (o 9 Luger, oggi chiamato anche 9 mm NATO in quanto calibro standard delle pistole nell'ambito dell'Alleanza Atlantica), la più diffusa cartuccia per arma corta al mondo, ancor oggi un riferimento fondamentale nel settore. Nel 1901 due Luger vengono inviate negli USA per prove da parte dell'US Army che, dopo i test, formalizza un ordine per 1.000 esemplari per prove operative presso unità di cavalleria, artiglieria leggera e per gli ufficiali di West Point. Nello stesso anno, la Marina Imperiale tedesca inizia valutazioni comparative tra la Luger in calibro 9 Parabellum (Modell 1902) e la Mauser C-96, rilevando come la prima non solo sia più leggera e maneggevole, ma anche meno soggetta a malfunzionamenti, disponendone



La nuova cartuccia non richiese modifiche significative alla meccanica dell'arma, che divenne addirittura più affidabile.

La Luger 9 mm fu adottata dalla Marina e poi dall'Esercito tedesco, ma la Confederazione Elvetica rimase fedele al 7.65x21.

Per partecipare al primo dei concorsi che avrebbe portato all'adozione della Colt 1911, DWM allestì due Luger in calibro .45.

La chiusura ginocchiello, semplificata e perfezionata da Luger, si rivelò solida e affidabile, ma richiedeva un montaggio accurato.

Della Luger furono sviluppate numerose varianti con differenti lunghezze di canna: tra queste la carabina, con tanto di calcio.

Dalla fine dell'Ottocento al primo decennio del Novecento, Georg Luger fu tra i più efficaci promotori della sua arma.

quindi l'adozione come Selbstlade-Pistole Modell 1904 o P04.

La Luger è molto richiesta anche in America, ed è lo stesso Georg Luger che, nel 1907, partecipa di persona a test comparativi con due Luger realizzate in calibro .45, che risultano però molto efficaci solo utilizzando munizioni prodotte dalla DWM, mentre sono soggette a inceppamenti sparando munizioni americane: lo stesso Georg Luger individua il problema nel tipo di polvere usato nelle cartucce americane; l'US Army reputa comunque valida l'arma tedesca, tanto da invitare la DWM a realizzarne 200 esemplari in .45 per un'ulteriore tornata di prove, invito che l'azienda tedesca declina in quanto ormai il successo arride alla sua pistola anche sul mercato di casa: l'Esercito Imperiale tedesco segue le orme della Marina e, dopo prove specifiche, il 22 agosto 1908 sottoscrive un contratto per un lotto iniziale di 50.000 Luger in calibro 9 Parabellum, seguito ben presto da un successivo ordine per un totale complessivo di 170 mila pistole "P08", dando inizio all'epopea dell'arma tedesca, che resta in produzione per oltre cinquant'anni, venendo realizzata in più di 3 milioni di esemplari in numerose varianti (da DWM, Königliches deutsches Arsenal, Mauser, Simson, Krieghoff, Vickers, Manufacture d'Armes de Châtellerault e Manufacture Française d'Armes & Cycles de St. Etienne); l'arma viene prodotta anche in Svizzera, presso la Waffenfabrik Bern, fino al 1946: i macchinari elvetici, in seguito riacquistati dalla Mauser di Oberndorf, permettono a quest'ultima di riattivare le linee di montaggio nel 1969, per chiuderle definitivamente solo nel 1986.

Tra i modelli più ricercati, la Luger Artiglieria, con alzo a tangente, calciolo asportabile e il serbatoio a tamburo da 32 colpi.

La Mauser, dopo aver rimesso la Luger in produzione nel 1945, ne fornisce diverse migliaia di esemplari alle Forze Alleate di occupazione fino al 1953. Al momento della sua comparsa sul mercato, la Luger non era soltanto più maneggevole e affidabile della totalità delle altre pistole automatiche, ma era anche molto più elegante. Era anche un'arma figlia del suo tempo, che richiedeva materiali di qualità, lavorazioni precise e un assemblaggio accurato: tutti i componenti funzionali recano il numero di matricola e armi assemblate utilizzando particolari provenienti da esemplari diversi accusano frequenti inceppamenti, un grosso difetto per un'arma militare. Per questo già nel 1927 i militari tedeschi si erano messi alla ricerca di una sostituta, altrettanto precisa e funzionale ma più economica e veloce da realizzare, portando alla nascita della P-38, arma iconica quanto la P-08 che però non riesce a scalzare del tutto la Luger, che viene prodotta per esigenze di guerra fino al dicembre 1943, rima-

LUGER - UNA TEDESCA LEGGENDARIA

La Luger è un'arma ancora molto ricercata: questo esemplare, nuovo, viene proposto dall'armeria Tomei de L'Aquila a 2.500 euro.

nendo poi in servizio fino a ben oltre il termine del conflitto, visto che andò tra l'altro ad equipaggiare come arma d'ordinanza la Volkspolizei della DDR, che la ebbe in dotazione fino agli anni '70. La Luger è peraltro ancor oggi, a oltre un secolo dalla sua introduzione, una pistola molto apprezzata per la sua precisione, la sua originale organizzazione meccanica e la sua linea unica, come provano le quotazioni raggiunte, che in alcuni casi possono sfiorare i 5.000 euro.

DANIELE CEREDA

NORMANDIA 1944 - ASSALTO ALLA FORTEZZA EUROPA

Lo sbarco sulle coste della Normandia fu la più grande operazione anfibia della storia e fu importantissimo per accelerare la fine della guerra.

Festung Europa, la Fortezza Europa: questa la definizione data da Hitler alle opere difensive allestite lungo il Vallo Atlantico. Fortificazioni colossali che tuttavia non riuscirono a impedire agli Alleati di sbarcare nel cuore del continente europeo, raggiungendo presto i confini della Germania e ponendo fine alla guerra e al nazismo.

All'alba del 6 giugno 1944, dopo circa un anno di meticolosa pianificazione da parte dei comandi congiunti Inglesi e Americani, ha inizio al largo delle coste francesi della Normandia "Operation Neptune", la fase navale della più ampia "Operation Overlord", l'invasione anfibia più grande nella storia dell'umanità. Le forze alleate sono composte da 3 milioni di uomini, appoggiati da 13.000 aeroplani, 1.200 navi da guerra, 2.700 navi da carico e 2.500 unità da sbarco.

Alle 00.15 del 6 giugno 1944, 23.000 soldati americani,

La resistenza tedesca variò molto da spiaggia a spiaggia: i fanti americani sbarcati a Omaha incontrarono un'opposizione particolarmente feroce.

canadesi e inglesi delle unità paracadutiste e aviotrasportate piombano sulla Normandia e, qualche minuto prima dell'alba, aerei da bombardamento e artiglierie navali Alleate iniziano a colpire le difese tedesche lungo la costa dell'intera Baie de la Seine. Alle prime luci del mattino, un'ondata di 135.000 uomini prende d'assalto le spiagge dei cinque siti designati per lo sbarco, denominati in codice (procedendo da Ovest verso Est) Utah, Omaha, Gold, Juno, Sword.

Nonostante le formidabili difese tedesche, su ognuna delle spiagge dello sbarco gli Alleati riescono a costitu-

La flotta d'invasione comprendeva mezzi navali d'ogni tipo, molti dei quali non erano mai stati sperimentati prima in condizioni operative.

L'autocarro anfibio GMC DUKW ricoprì incarichi delicati durante le fasi iniziali degli sbarchi, trasportando munizioni, armi e rifornimenti.

La quantità e la qualità di equipaggiamenti e materiali che l'industria americana aveva prodotto per sostenere gli Alleati è impressionante.

Messe fuori combattimento le fortificazioni costiere tedesche, le navi da sbarco Alleate riversarono velocemente sulle spiagge uomini a materiali.

ire delle teste di ponte e, entro la sera del 6 giugno, le forze alleate hanno messo a terra 150.000 combattenti, strappando ai tedeschi un'area dell'ampiezza di circa 200 km quadrati. Particolarmente duri sono gli scontri che hanno luogo a Omaha Beach, una zona costiera lunga circa 8 chilometri da Vierville sur Mer a Sainte Honorine des Pertes, che vedono impegnati i fanti americani delle Divisioni di Fanteria 1ª e 29ª e dei Battaglioni Ranger 2° e 5°, appoggiati da quattro Reggimenti di artiglieria, da reparti corazzati e da unità di formazione del Genio.

Nei successivi cinque giorni, con accaniti combattimen-

Non sempre la preparazione al guado era stata effettuata a regola d'arte: in questi casi, spesso era risolutivo l'intervento dei SeaBees.

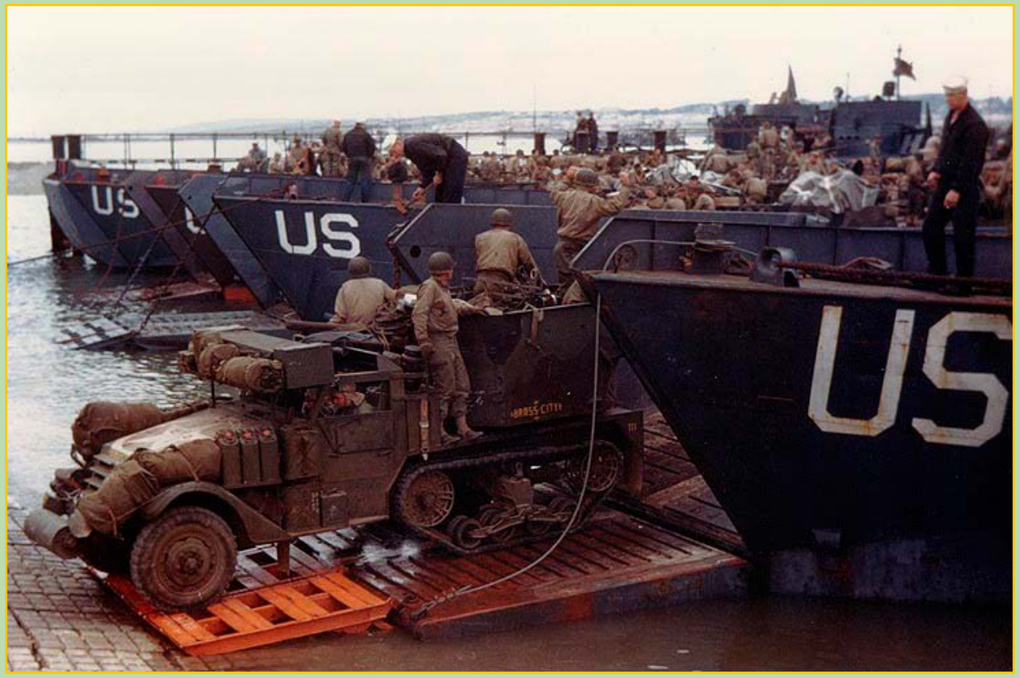
Grazie alla superiorità aeronavale degli Alleati, per le operazioni di sbarco successive alle fasi dell'assalto si fece uso di mezzi ordinari.

Dopo le difficili fasi iniziali, ad Omaha la situazione cambiò, come dimostra questa foto dei fanti della 2ª Divisione USA (7 giugno 1944).

Uomini armi e veicoli raggiunsero spesso le spiagge con i propri mezzi, grazie alle operazioni di impermeabilizzazione effettuate in Inghilterra.

La preparazione meticolosa durata quasi un anno diede i suoi frutti nelle giornate dello sbarco, permettendo di risolvere numerosi problemi.

NORMANDIA 1944 - ASSALTO ALLA FORTEZZA EUROPA



Oltre a un straordinaria copertura aerea, la flotta d'invasione poteva contare sulle artiglierie contraeree delle navi e dei reparti imbarcati.

ti, le forze alleate in Normandia progrediscono verso l'entroterra in modo lento ma costante e, l'11 giugno, le truppe sbarcate nelle cinque località si congiungono nell'entroterra normanno, raggiungendo gli obiettivi stabiliti per l'Operation Overlord propriamente detta, il nome in codice assegnato alla fase iniziale dell'invasione dell'Europa Occidentale da parte degli Alleati, invasione che avrebbe portato alla fine della guerra in Europa e alla caduta del nazismo l'8 maggio del 1945.

SERGIO GALLOTTI

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	**Telefono**	**E-mail**
Luigi Cattaneo - Presidente	349 2732122	bigiocatt@libero.it
Diego Molteni - Vice Presidente	340 0630710	molteni.diego@tiscali.it
Lucio De Bernardi	340 9593718	info@deber.it
Maurizio De Carli	333 2491344	decarlimaurizio@virgilio.it
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria	338 8572275	segreteria@clubcvms.com
Luciano Gendrini Raineri	349 2363525	managerastoriahotelmilano@gmail.com
Danilo Giacomazzi - responsabile sito web	328 9868165	info@pioesse.com
Giuseppe Nanni - logistica	328 4660022	mogjeep@gmail.com
Cesare Spinardi	031933663	clfspinardi@gmail.com
Tesoriere		
Walter Secco	331 7230780	walter.secco@fastwebnet.it
Comitato Etico		
Diego Molteni (Vice Presidente in carica)	340 0630710	molteni.diego@tiscali.it
Cosimo Prototipo	335 5925974	c.prototipo@alice.it
Gianluca Rezzoagli	366 6019573	gianluca.rezzoagli@gmail.com
Commissari Tecnici di Club		
Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere	349 2732122	bigiocatt@libero.it
Lucio De Bernardi - veicoli civili area Lombardia Ovest	340 9593718	info@deber.it
Federico Dell'Orto - Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere	348 7261042	federico.dellorto@spray.com
Luciano Gendrini Raineri - veicoli civili area Lombardia Est	349 2363525	managerastoriahotelmilano@gmail.com
Diego Molteni - moto e veicoli tedeschi	340 0630710	molteni.diego@tiscali.it
Gestione e/o Organizzazione Raduni		
Lucio De Bernardi	340 9593718	info@deber.it
Maurizio De Carli	333 2491344	decarlimaurizio@virgilio.it
Luigi Cattaneo	349 2732122	bigiocatt@libero.it
Federico Dell'Orto	348 7261042	federico.dellorto@spray.com
Diego Molteni	340 0630710	molteni.diego@tiscali.it
Cesare Spinardi	031933663	clfspinardi@gmail.com

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.