

3/2024

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE



AVVISI AI SOCI

ORGANIGRAMMA

Consiglio Direttivo

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

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

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

Presidente Onorario

Cosimo Prototipo

Commissari Tecnici

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

Gestione e/o organizzazione raduni

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

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:

- 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;
- La Segreteria provvederà ad informare i consiglieri a mezzo comunicazione sul gruppo Whatsapp denominato "Consiglieri CVMS";
- 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;
- 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;
- 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;
- 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. 03 - 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
Obiettivo targa oro raggiunto.....	5
Forte Olimpio - 20 anni Haflipinz TI.....	6
Schiranna – Vivilago	9
Grosotto/S.Giacomo di Fraele - Corti aperte/Raduno Alpino..	11
Cassago Brianza - Auto e moto d'epoca	14
S. Caterina Valfurva - 70° Anniversario conquista K2	16
Pistoia - Asimilishow 2024 - Vento di Libertà	19
Vigevano - Raduno Regionale Bersaglieri	24
Solbiate Olona - International Day	28
Moto Guzzi GT 17	31
Fucile mitragliatore Breda 30	39
Ardenne 1944 - Wacht am Rhein	43
Numeri Utili	51



LETTERA DEL PRESIDENTE

L'annata 2024, come tutto lasciava presagire, è stata un'ottima annata. Certo, dopo la tragedia del Covid, non era difficile supporre qualche difficoltà in meno, nonostante i due conflitti in atto in Medio Oriente e in Ucraina, ma in realtà tutto è filato più liscio del previsto. E, come vedrete nelle pagine di questo numero che chiude l'annata 2024, l'attività sociale è stata particolarmente intensa e molto partecipata. Il nostro sodalizio, grazie alla fama che meritatamente l'accompagna, è stato invitato a presenziare in molte occasioni, ufficiali e ufficiose, guadagnando sempre la stima degli organizzatori ma, soprattutto, riscuotendo l'ammirazione delle persone che hanno avuto modo di apprezzare i nostri veicoli storici, al giorno d'oggi sempre più anticonformisti e riconoscibili nel pantano desolatamente omologato

del panorama automobilistico moderno. Voglio sottolineare a tal proposito, con una punta d'orgoglio, che la Fondazione Marazzato, che si occupa tra le altre cose del restauro e della conservazione degli autocarri storici, ha richiesto formalmente la presenza di tre appartenenti al nostro Club come relatori ad una conferenza incentrata sull'evoluzione dei veicoli militari in Italia dalle origini, all'inizio del Novecento, ai giorni nostri. Colgo infine l'occasione, grazie alla possibilità di raggiungere tutti voi per mezzo del Notiziario, di porgervi i miei più cari Auguri per le prossime festività, Auguri che avremo modo di scambiarci di persona con quanti potranno partecipare al pranzo sociale di fine anno. Un abbraccio "natalizio" a tutti voi!

LUIGI CATTANEO



QUOTE ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

ATTENZIONE: NUOVE QUOTE ASSOCIATIVE DAL 2025

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

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

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

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

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

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

Restano confermate le maggiorazioni per i pagamenti tardivi dopo il 31 gennaio e dopo il 31 marzo.

ATTENZIONE: MODALITÀ INVIO TESSERA ASI DAL 2025

Un'altra novità di **assoluta importanza**, legata alla spedizione delle tessere ASI, riguarda la dematerializzazione delle stesse, in forza della quale l'ASI **non invierà più la tessera plastificata**, ma una tessera digitale trasmessa via email al Club.

Il Club a sua volta trasmetterà via email ad ogni singolo socio la tessera ASI; il socio potrà poi stamparla e conservarla come meglio crede.

Da quanto precede risulta evidente che è **indispensabile** che i soci forniscano alla Segreteria del Club il **proprio indirizzo email**, per cui si invitano i soci che non avessero ancora provveduto a fornirlo con cortese sollecitudine inviando una email a segreteria@clubcvms.com con indicato il proprio nome e cognome e la dicitura: Conferma email socio *Nome e Cognome*; **in mancanza di tale informazione non sarà possibile trasmettere la tessera all'avente diritto.**

Pratiche ASI

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

IBAN **IT83 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

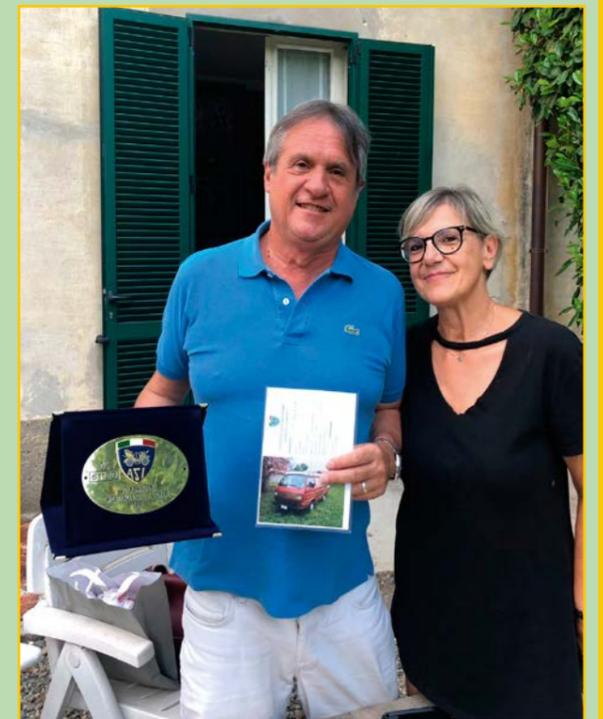
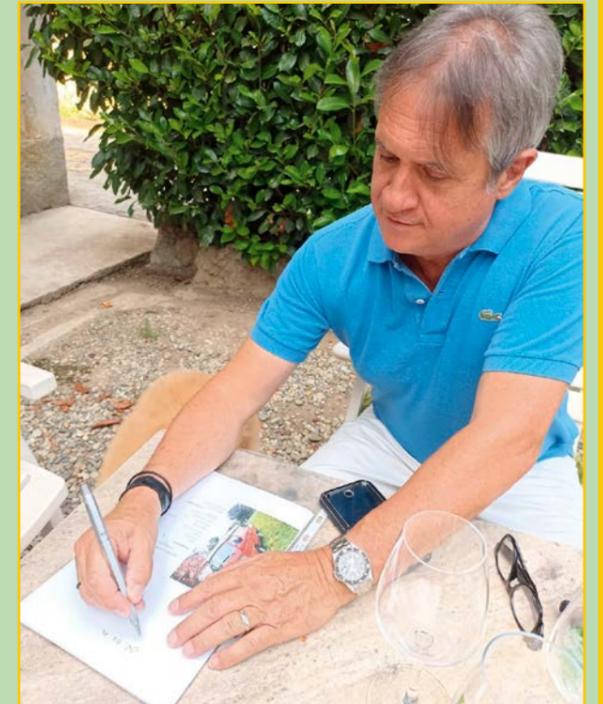
Per quanto attiene la verifica della documentazione per le richieste di CRSC / C.I. che deve essere svolta dai Commissari Tecnici di Club, il socio dovrà prendere accordi con il Commissario Tecnico pertinente per tipo veicolo ed eventualmente area geografica, prima di effettuare il pagamento, per la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



OBIETTIVO TARGA ORO RAGGIUNTO

Bianca Gagliazzo, componente del consiglio direttivo del CVMS, il 25 luglio 2024 mi consegna la tanto ambita e desiderata targa oro destinata al mio Volkswagen Westfalia del 1986. Il mezzo è stato omologato camper all'origine ed è di mia proprietà da 30 anni; da allora è stato molto sfruttato, in quanto con la mia famiglia lo abbiamo utilizzato e lo utilizziamo tutt'ora per le vacanze estive e i week end, motivo per il quale, dopo molti chilometri macinati, è stata necessaria la revisione del motore (nel 2018) e un completo restauro della carrozzeria (nel 2022), rispettando tutte le caratteristiche di fabbrica. Vorrei ringraziare l'ingegner Fusaro, persona molto professionale e competente che si è occupata delle verifiche e della valutazione del mezzo, certificandone le ottime condizioni, e lo staff del CVMS, grazie alle conoscenze tecniche e amministrative del quale ho potuto raggiungere questo obiettivo per me di grande importanza. Al più presto la targa verrà esposta in bella vista sul mio veicolo.

AUGUSTO PEREGO



FORTE OLIMPIO - 20 ANNI HAFLIPINZ TI - 26 MAGGIO 2024

E perché no: “Ci chiami o Patria / tuoi figli prodighi” sono i soci che hanno risposto numerosi all’appello del vecchio Inno nazionale, nonostante dal 1961 sia la “Bionda aurora” a chiamare. Così, domenica 26 maggio, ci si è riuniti per festeggiare il 20° anno di esistenza di HafliPinz Ti. Il Comitato direttivo cercava uno scenario adeguato per questa ricorrenza e, dopo la collaborazione per la visita guidata alla Collezione HAM di Burgdorf, ha fatto un’altra scelta creativa in questo 2024: la sinergia con l’AFG (Associazione Fortificazioni Gambarogno). Quest’ultima proponeva, in contemporanea, la sua giornata delle porte aperte al Forte Olimpio di Magadino. Giusta scelta di uno scenario adeguato per contestualizzare i nostri mezzi militari storici. Ci siamo così trovati, per una volta, non a gustare i panorami mozzafiato delle nostre vette ma ad apprezzare, quasi in intimità familiare presso il Forte, edificato più di 100 anni fa, l’importante traguardo raggiunto dal nostro Club. Più di 100 anni per il Forte Olimpio (ecco perché il richiamo al “Ci chiami o Patria”, a quei tempi Inno nazionale), perfettamente conservato grazie all’impegno dei collaboratori dell’AFG, e più di 20 anni per il nostro Gruppo, grazie all’impegno dei nostri associati. Ma veniamo alla cronaca. Il nostro Comitato direttivo, con il coordinamento generale gestito da Vittorio, era al lavoro da tempo per predisporre insieme all’AFG il programma della manifestazione. HafliPinz Ti non ama trascurare i dettagli: così ci si è occupati anche della sussistenza preparando un gustoso ed abbondante “HafliPinzAperitivo” offerto a tutti i presenti. Un grazie quindi a Fausto e alle “tre moschettiere” del Club per l’encomiabile servizio al pubblico, ben coordinato da Giuliano con il supporto logistico di Nathan. La ‘galba’, per autisti, accompagnatori e visitatori, a base di

HAFLIPINZ
Al Museo Forte Olimpio
celebriamo i vent’anni di
HafliPinz Ti
Domenica, 26 maggio 2024



FORTE OLIMPIO - 20 ANNI HAFLIPINZ TI - 26 MAGGIO 2024

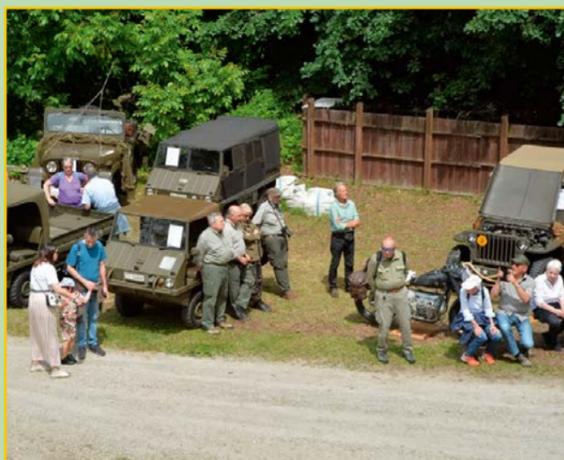
succulenti maccheroni al ragù, è stata invece preparata dalla cucina da campo del Forte. Altri nostri collaboratori hanno dato il loro meglio per la riuscita dell’evento: per esempio, Bruno con Adriano ha posato i jalons per indicare il tragitto agli autisti e con Giorgio – che si è occupato anche di promuovere la giornata con i comunicati stampa – ha applicato le schede tecniche sui parabrezza dei veicoli. Dunque un sentito grazie anche a loro. Sempre in tema di logistica, nella giornata di sabato Carlo e Nathan avevano predisposto una trentina di stalli per i veicoli annunciati. Il risultato è stato molto apprezzato dai partecipanti che sono stati guidati a costituire uno spettacolare anfiteatro di mezzi storici al centro del quale una “nostra” Jeep CJ 5 ha fatto da palco per gli oratori della cerimonia commemorativa (il presidente Angelo e don Michele, cappellano militare) e per



l’esecuzione musicale del trombettista Angelo Traversi. A titolo indicativo, tra la trentina e più di mezzi in mostra statica (presentati da HafliPinz Ti e dal Club Veicoli Militari Storici di Oltrona San Mamette), cito: l’autocarro Saurer 4 CM, passando all’OM CL52, alla sofisticata



FORTE OLIMPIO - 20 ANNI HAFLIPINZ TI - 26 MAGGIO 2024



Alfa Romeo "Matta" AR51, alle mitiche Jeep Willys MB e Ford GPW fino alle apprezzate CJ-3B e CJ-5. Una Jeep M38A1 BAT ha incuriosito non poco! Sempre apprezzata la "famiglia" Steyr Puch, con i Pinzgauer 710 K e 710 M, i gloriosi Haflinger 700 AP e le 230 GE di Puch. Ciliegina sulla torta una bella moto Condor A580 col suo centauro

Claudio in abbigliamento perfettamente conforme. E poi tanta bella gente in visita al Forte Olimpio, al suo museo militare e al raduno, stimata in circa duecento persone sull'arco della giornata. Au revoir les amis!

CARLO FREY



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



SCHIRANNA - VIVILAGO - 29/30 GIUGNO 2024

Nelle giornate del 29 e 30 giugno 2024 il Club ha partecipato, su invito del Lions Club Varese Sette Laghi, alla manifestazione Vivilago; importante iniziativa a scopo benefico. Il tutto era organizzato su molti stand diversi tra loro, ovviamente in primo piano quelli enogastronomici, dove si potevano gustare ottime cibarie che andavano dagli hamburger di carne chianina ai panini con carne sfilacciata di manzo, maiale e pollo, alle piadine cotte sulla pietra grezza farcite con qualsiasi cosa si volesse. Ovviamente il tutto inaffiato da abbondanti dosi di prosecco, birra e bibite e magari preceduto da una dose di spritz. Altri stand presenti erano, oltre a quello ospitante del Lions, Merisha for Kenya, Rete Lago di Varese e Comabbio, Abad Abaco, Avi Ambulanze Veterinarie. Altro stand che ha riscosso molto successo era quello dedicato ai cani e alla pet therapy. Erano presenti anche due associazioni, una di soft air e una di paint ball, che hanno coinvolto il pubblico e che hanno fatto divertire moltissimo sia chi gareggiava sia chi assisteva. In altra parte del parco era stato montato con numerose tende un campo militare con strutture mediche e di altro tipo ed anche questo ha attirato molto la curiosità del pubblico. Presenti infine un'associazione che esponeva

VIVILAGO 2024
SCHIRANNA - LAGO DI VARESE 29 - 30 giugno 2024
 COMUNE DI VARESE
Programma:
 POTENTI 4x4!
 RIEVOCAZIONE MILITARE!
 RAPACI!
 PONY!
 CAMPI DI PAINTBALL!
 POLIGONO DI SOFTAIR!
 STREETFOOD di SMOKY PORK'S con grigliate e panini SABATO dalle 18.00 alle 24.00 e DOMENICA dalle 10.00 alle 18.00
 MUSICA con Dj set SABATO dalle ore 20.00 e per tutto il giorno troverete birra e Aperol Spritz

uccelli rapaci ed un'altra che aveva dei pony con cui si poteva fare una piccola passeggiata. Oltre ai nostri mezzi militari, che hanno suscitato molta curiosità e domande, vi erano numerosi mezzi fuoristrada preparati per gare. Il tempo per fortuna ci ha regalato due giornate clemen-



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



SCHIRANNA - VIVILAGO - 29/30 GIUGNO 2024

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 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 piatto di risotto alla saliccia 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



10

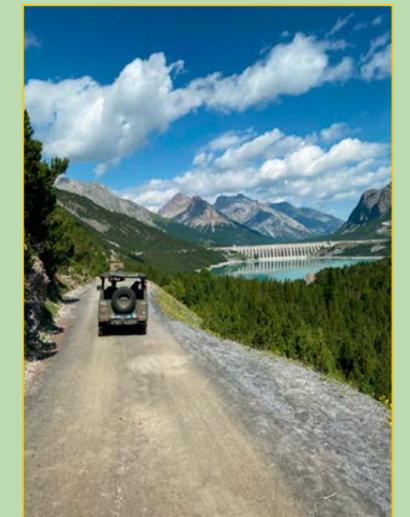
**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**



GROSOTTO / S. GIACOMO DI FRAELE - CORTI APERTE RADUNO ALPINO - 20/21 LUGLIO 2024

Si è svolto in Valtellina il raduno di veicoli militari organizzato dagli amici William Mazza e Tiziano Pedrini, con l'interessamento del consigliere Cesare Spinardi e con la collaborazione dei gruppi Alpini di Grosotto e Pedonosso. Al ritrovo, alle 10 di sabato 20 luglio a Tirano, sono presenti all'appuntamento una trentina di veicoli. Partenza con destinazione Grosio, per la visita alla fabbrica di marmellate VIS che produce 3.000 vasetti di marmellata al giorno e serve i supermercati di mezza Europa; il titolare ci ha spiegato tutto il funzionamento della catena di produzione e la differenza tra confetture e marmellate, e per finire ci ha omaggiato di un assortimento di marmellate. Dopo i saluti di rito, partenza con destinazione rifugio Malghera in alta val Grosina, all'inizio della val di Sacco; passati sotto la diga di Fusino ci si arrampica tra boschi e pascoli su una strada in parte asfaltata fino a raggiungere quota m. 1.617 dove termina l'asfalto; continuando su una strada a fondo sterrato ci si addentra in un bosco raggiungendo le baite di campo Pedruna a m. 1.703, superato un ponte si conti-

nua in salita, dopo alcuni tornanti si può ammirare sulla destra una bella cascata che precede le baite della Pirla a m. 1.850; superato un ponticello, raggiungiamo Malghera dove possiamo parcheggiare in uno spazio tra il Santuario della Madonna della Misericordia e le case, tra le quali si trova il rifugio a m. 1.964. Il rifugio Malghera prende il nome dal nucleo rurale omonimo, il transito è regolamentato a pagamento. Il rifugio è aperto da giugno a settembre e dispone di 90 posti letto e 250 posti pranzo. Punto di forza è la cucina con una varietà di antipasti, primi e secondi tipici della zona e per finire tanti dolcetti della casa, il tutto a un prezzo davvero contenuto. Dopo il pranzo, l'organizzatore ci ha fatto percorrere tra pascoli e alpeggi un tratto della val di Sacco. Alla fine rientro a Grosotto e sistemazione presso gli alberghi. In paese c'era la festa delle Corti Aperte, con bancarelle che vendevano di tutto. La cena ci è stata offerta in una corte dagli Alpini di Grosotto ed era a base di specialità Valtellinesi. La domenica mattina tutti presenti per la colazione e pronti per la partenza direzione Bormio e val



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

11

**GROSOTTO / S. GIACOMO DI FRAELE - CORTI APERTE
RADUNO ALPINO - 20/21 LUGLIO 2024**

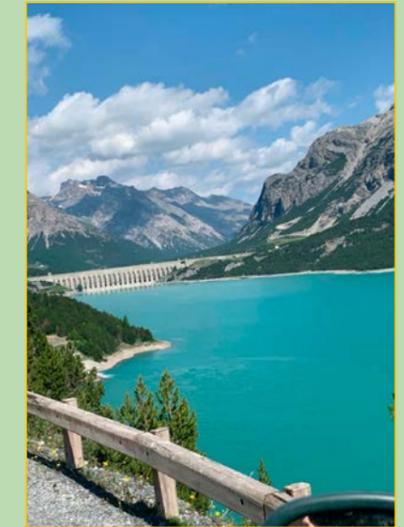


Fraele, nel parco nazionale dello Stelvio, dove ci sono i due grandi bacini artificiali di San Giacomo e Cancano, in un suggestivo paesaggio e le imponenti torri di Fraele del 1391. La strada di accesso è a pagamento. Dopo aver attraversato la diga ci siamo diretti al campo organizzato dagli Alpini di Pedenosso. Dopo aver partecipato alla cerimonia dell'alza Bandiera è stata officiata la Santa

Messa, al campo poiché la Chiesetta non poteva contenere tutti i partecipanti. Finita la cerimonia tutti a pranzo sotto una tensostruttura approntata dagli Alpini di Pedenosso, che è una frazione di Valdidentro e conta 600 abitanti; al pranzo hanno preso parte 750 persone, e al nostro gruppo di veicoli militari il pranzo è stato offerto dal gruppo Alpini, contenti per la nostra partecipazio-



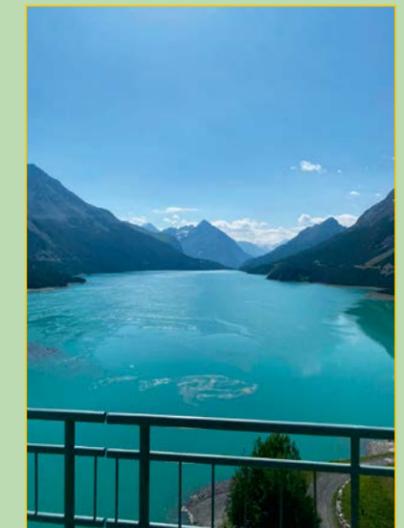
**GROSOTTO / S. GIACOMO DI FRAELE - CORTI APERTE
RADUNO ALPINO - 20/21 LUGLIO 2024**



ne; una organizzazione veramente encomiabile. Finito il pranzo ci siamo addentati nel Parco dello Stelvio fino a raggiungere i cippi del confine con la Svizzera. Ritorno chiudendo il giro dei laghi di Cancano e San Giacomo per totali Km. 17, rientro a Grosotto, saluti, commiati e arrivederci alla prossima escursione. Un sentito ringra-

ziamento agli organizzatori Mazza e Pedrini e ai gruppi Alpini di Grosotto e Pedenosso per il loro impegno e l'ottima riuscita della manifestazione.

CESARE SPINARDI



CASSAGO BRIANZA - AUTO E MOTO D'EPOCA - 21 LUGLIO 2024

Si è svolto nella giornata di domenica 21 luglio 2024 un raduno di auto e moto d'epoca a Cassago Brianza, con lo scopo di raccogliere fondi da destinare alla Emergenza Chernihiv Ucraina. Hanno partecipato circa 30 auto e 50 moto; dei nostri soci erano presenti Romano Capelli con Moto Guzzi GT17, Alessandro Lietti con Ford Mutt M151A2, Emanuele Binda con Fiat AR59, Marcello Oggioni con Fiat AR76 ed il sottoscritto con VW Kubelwagen. La manifestazione prevedeva in mattinata un giro turistico in Brianza della lunghezza di circa 25 chilometri, con sosta a Tabiago per un rinfresco offerto dal bar Mezz; a seguire il rientro a Cassago Brianza dove si è svolta la premiazione con successivo pranzo presso l'Istituto Sant'Antonio. Nel pomeriggio il consueto "rientro alla base". Tutto sommato una giornata tranquilla che però ha permesso di dare una mano a chi è più bisognoso.

DIEGO MOLteni

18° Edizione

Presso l'Istituto S. Antonio a Cassago Brianza

DOMENICA 21 LUGLIO 2024
Auto e Moto d'Epoca
per "Emergenza Chernihiv Ucraina"

ISCRIZIONE AUTO o MOTO € 10,00 - CON PRANZO € 25,00

A tutte le Auto e Moto d'epoca verrà consegnato un gadget di partecipazione

PROGRAMMA

- 09:00 ritrovo e iscrizione nel piazzale dell'Istituto S. Antonio a Cassago Brianza
- 10:30 partenza per giro turistico
- 11:30 rinfresco offerto presso bar Mezz a Tabiago
- 12:30 Premiazioni e saluti ai partecipanti
- 13:00 Pranzo presso Istituto S. Antonio a Cassago Brianza €20,00 (gratis per i soli bambini Ucraini del Progetto di accoglienza)

E GRADITA LA PRENOTAZIONE - Sig. Patrizia Celli. 335.8268519

con il patrocinio del Consorzio Generale d'Ucraina a Milano



14

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



CASSAGO BRIANZA - AUTO E MOTO D'EPOCA - 21 LUGLIO 2024



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

15

S.CATERINA VALFURVA - COMMEMORAZIONE 70° CONQUISTA DEL K2 - 27/28 LUGLIO 2024

Sogno di una notte di mezza estate... In una torrida notte di luglio in cui dormire era praticamente impossibile, durante il dormi-veglia Morfeo mi è apparso portando mi verso paesaggi alpini di montagna con temperature estremamente gradevoli. Risvegliatomi al mattino, ho pensato: perché non trasformare il sogno in realtà, accomunando tre cose piacevoli: montagna, moto e raduno militare? Guardando tra i messaggi del nostro club relativi ai vari raduni, scorgo quello di Santa Caterina Valfurva, organizzato dall'amico Renato Verona del Club 105 Frece Tricolori Valtellina, per il 27/28 Luglio 2024. Sento un paio di amici e soci del nostro Club (Ranieri Rezzonico e Davide Sansottera), che hanno anche loro moto d'epoca militari, in particolare Harley-Davidson WLA usate dallo US Army durante la Seconda guerra mondiale; decidiamo quindi di partecipare al raduno con queste moto. Sabato ci ritroviamo di prima mattina a Erba, per una frugale colazione, alla quale partecipa anche il vicepresidente del nostro Club, Diego Molteni che, con moto civile, che ci accompagnerà per qualche chilometro fino alla successiva pausa caffè; si parte quindi per Bormio, che è il luogo del ritrovo del raduno. La scelta è quella di fare solo strade secondarie, con poco traffico ed in par-

70° CONQUISTA DEL K2
ACHILLE COMPAGNONI
1954-2024 CONQUISTA DEL
27-28 LUGLIO 2024
VALFURVA (SO)

SABATO 27 LUGLIO
Ore 10.30: **RITROVIO** raggruppamento presso distributore Agio di Bormio (ultimo rifornimento)
Ore 11.00: **PARTENZA** per San Nicolò Valfurva (km 5)
Ore 11.10: **INAUGURAZIONE** del campetto fiorito di Stello Alpino realizzato dagli alunni delle scuole di Valfurva e della targa commemorativa di Achille Compagnoni
CERIMONIA con Corpo Musicale di Valfurva
Ore 12.45: **PARTENZA** per il pranzo al Rifugio Forni
Ore 15.30: **INTRATTENIMENTO** musicale a ricordo di tutti i caduti
Ore 16.30: **RITORNO** a Santa Caterina
Ore 21.00: **PROIEZIONE** film della conquista del K2
INTRATTENIMENTO con Angelo e Giuliana

DOMENICA 28 LUGLIO
Ore 10.30: **INAUGURAZIONE** targa commemorativa di Achille Compagnoni e deposizione corona d'alloro al monumento a lui dedicato con Corpo Musicale di Valfurva
- **CONSEGNA** attestati
- **RINFRESCO**
Ore 13.00: **PRANZO** partecipanti

**CON LA PARTECIPAZIONE
DEI VEICOLI MILITARI STORICI**

icolare la vecchia provinciale e l'antica strada Valeriana. Arrivati a Bormio, ritroviamo alcuni vecchi amici e facciamo conoscenza di nuovi amici accomunati dalla stessa passione per i mezzi militari. Ma non c'è tempo, fatto



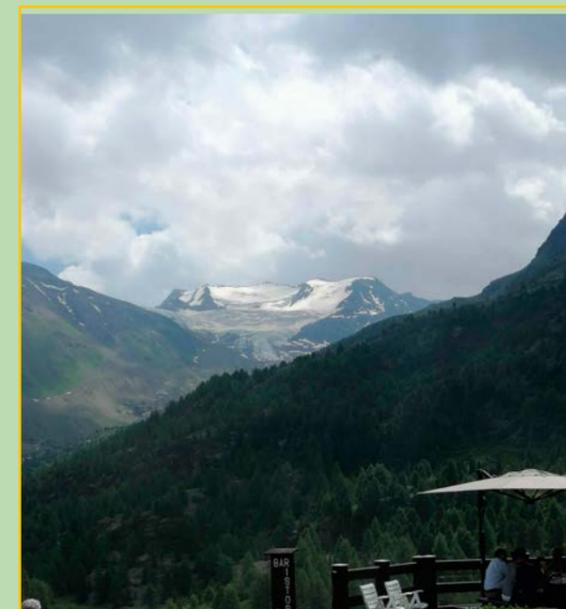
16

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



S.CATERINA VALFURVA - COMMEMORAZIONE 70° CONQUISTA DEL K2 - 27/28 LUGLIO 2024

l'ultimo rifornimento si parte in colonna per San Nicolò Valfurva per scoprire la targa commemorativa per i 70 anni della scalata al K2 ad opera di Achille Compagnoni (nato in Valfurva, nonché medaglia d'oro al valor civile per questa scalata); il K2 con i suoi 8.611 m. s.l.m. è la seconda vetta più alta del mondo dopo l'Everest. Viene scoperta la targa commemorativa, cerimonia accompagnata dalla banda in costumi locali. Si riparte alla volta del rifugio Forni a 2.178 m. s.l.m., dove ci aspetta un ottimo pranzo con prodotti locali, il panorama e la temperatura sono idilliache, unica nota malinconica è la vista del Ghiacciaio dei Forni (il secondo per dimensioni in Italia), dove la riduzione glaciale è evidente. La sosta al rifugio viene prolungata dal concerto musicale della banda di



17

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



S.CATERINA VALFURVA - COMMEMORAZIONE 70° CONQUISTA DEL K2 - 27/28 LUGLIO 2024

Valfurva a ricordo di tutti i caduti. Nel tardo pomeriggio si parte in colonna in direzione di Santa Caterina Valfurva dove, dopo la consegna delle camere, siamo pronti per la cena; ci vengono serviti degli ottimi piatti locali e si dialoga con amici accomunati dalla stessa passione. La serata prosegue con la proiezione del filmato sulla conquista del K2; fa riflettere il fatto che dei nostri compatrioti il 31 luglio 1954, con attrezzature e indumenti di certo non paragonabili a quelli di oggi, siano riusciti a compiere un'impresa decisamente epica. La mattina di domenica dopo colazione, noi tre motociclisti, decida-

mo di congedarci dal raduno, vista anche la strada che ci aspetta su percorsi rigorosamente secondari; salutiamo quindi Renato Verona e gli organizzatori, che ci zavorrano piacevolmente con prodotti locali, ringraziamo dell'ospitalità ricevuta e si parte direzione casa. È stato un delizioso raduno di mezzi di mezza estate, dove le nostre moto ormai ultra ottantenni ci hanno trasportato senza problemi per quasi 450 km.; possiamo quindi dire che i sogni a volte si avverano! Alla prossima...

ALESSANDRO LIETTI



18

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



PISTOIA - ASIMILISHOW 2024 VENTO DI LIBERTÀ 7/8 SETTEMBRE 2024



La celebrazione della ricorrenza della liberazione dal nazifascismo della città di Pistoia ha visto la partecipazione di un nutrito gruppo di veicoli militari storici, in occasione del raduno organizzato da ASI, Automotoclub Storico Italiano, denominato Asimilishow 2024 "Vento di Libertà". La giornata di sabato 7 settembre è iniziata con l'arrivo dei veicoli a Pistoia e la formazione di una colonna in direzione del Sacrario Militare in onore dei soldati brasiliani caduti durante la Seconda guerra mondiale: qui la cerimonia con la deposizione di una corona di fiori e un momento di raccoglimento. Si è ripreso, poi, attraverso le vie della città con destinazione la Fortezza di Santa Barbara, esempio significativo dell'architettura militare del Cinquecento, ora polo culturale e sede di mostre. In questo luogo sorge anche un monumento dedicato al glorioso equipaggio del sommergibile Scirè, famoso per aver trasportato gli operatori e i siluri a lenta corsa autori dell'impresa di Alessandria nel dicembre del 1941, che

ora giace in fondo al mare in prossimità di Haifa, affondato dalla marina e dall'aviazione britannica; nel sommergibile persero la vita quarantanove uomini di equi-



19

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



**PISTOIA - ASIMILISHOW 2024 VENTO DI LIBERTÀ
7/8 SETTEMBRE 2024**



paggio e undici assaltatori. Nonostante il grande caldo della giornata, che ha messo a dura prova i partecipanti in divisa, la colonna ha raggiunto la sede della caserma del 183°reggimento paracadutisti "Nembo": calorosa accoglienza e grande interesse per i nostri mezzi. Dopo un ottimo pranzo, frutto di organizzazione perfetta, ri-



**PISTOIA - ASIMILISHOW 2024 VENTO DI LIBERTÀ
7/8 SETTEMBRE 2024**

partenza con destinazione deposito rotabili storici delle Ferrovie dello Stato: qui i partecipanti hanno potuto ammirare un'interessantissima esposizione di vecchi treni e grandi locomotive perfettamente restaurate. Per terminare la prima giornata, la cinquantina di veicoli intervenuti hanno dato mostra di sé in piazza San Francesco a



PISTOIA - ASIMILISHOW 2024 VENTO DI LIBERTÀ 7/8 SETTEMBRE 2024



Pistoia: tra questi anche una Volkswagen Schwimmwagen, in livrea catturata, alla sua prima uscita e con equipaggio femminile. Il cattivo tempo di domenica non ha impedito un'escursione in collina, dove si è sostato per una visita alle postazioni tedesche della Linea Gotica. Un violento acquazzone ha accompagnato le ultime ore del



PISTOIA - ASIMILISHOW 2024 VENTO DI LIBERTÀ 7/8 SETTEMBRE 2024

raduno e le operazioni di carico sulle bisarche dei nostri mezzi. In conclusione, un bell'evento, per il quale va il nostro grazie agli organizzatori e all'ASI per l'impegno.

RICCARDO SANSOTTERA



VIGEVANO - RADUNO REGIONALE BERSAGLIERI 15 OTTOBRE 2024

Domenica 15 ottobre siano stati ospiti dei Bersaglieri all'Adunata Regionale che si è tenuta su due giorni a Vigevano. L'invito è arrivato dalla famiglia Negrini che ha provveduto a tutta la logistica del nostro gruppo, e che ringraziamo di cuore. Le adunate, quelle dei Bersaglieri ed Alpini sono le più frequentate, sono una ottima occasione per ritrovarsi tra amici, conoscerne altri e sfoggiare i nostri mezzi sia in maniera statica che dinamica. In questo caso poi il meteo ci ha benedetto con una stupenda giornata di fine estate, freschina la mattina e tiepida nel resto della giornata, ideale per noi ed i nostri mezzi. L'adunata ha richiamato praticamente tutte le fanfare lombarde, che hanno reso gli onori alle autorità e allietato il numeroso pubblico con le loro marce più famose: ascoltarle è sempre un piacere e sicuramente provoca più di



VIGEVANO - RADUNO REGIONALE BERSAGLIERI 15 OTTOBRE 2024

un brivido a tutti coloro che amano questo Corpo così ben radicato nella società e nella memoria del Paese. Il nostro gruppo comprendeva una bella selezione di Fiat AR e Campagnola, in molte versioni civili e militari, Jeep, una bellissima Alfa Romeo AR51 Matta, un Lancia CL51 e

un Iveco VM90. I mezzi sono sfilati lungo le vie del centro cittadino tra le proverbiali ali di folla per poi allinearsi all'interno del bellissimo castello. Un gruppo storico ha posizionato una bella MG 42/59 i cui serventi indossavano le divise in uso nell'E.I. dal 1950 ai giorni nostri. Lì



VIGEVANO - RADUNO REGIONALE BERSAGLIERI 15 OTTOBRE 2024

è stato il momento delle foto di famiglia, dei ricordi di naja e delle chiacchiere. Il castello di Vigevano è veramente imponente e ben tenuto, ma è purtroppo spesso negletto a favore dell'altro gioiello cittadino, la splendida Piazza Ducale, a giusto titolo sempre nominata tra le più

belle piazze d'Italia. Altro luogo unico è la Strada Coperta, un'opera imponente voluta dai duchi per consentire di transitare a cavallo ed al coperto dal castello alla Cavallerizza, che era il maneggio. Anche il resto del centro cittadino conserva il suo carattere rinascimentale unito



VIGEVANO - RADUNO REGIONALE BERSAGLIERI 15 OTTOBRE 2024

ad una bella vivacità; Vigevano vale una visita! Dopo il pranzo, molto buono e ben servito all'interno della Cavallerizza, è arrivato il tempo dei saluti. E' stata una bel-

lissima manifestazione!

DANIELE CEREDA



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 21 SETTEMBRE 2024

Eccoci, come ormai da qualche anno, a “fare festa” con i militari della Caserma Ugo Mara di Solbiate Olona. La Caserma Ugo Mara, sede del NRDC (Nato Rapid Deployable Corps), anche quest’anno ha aperto le porte a familiari dei militari e Club selezionati per festeggiare insieme l’International Day, un momento di unione e ritrovo di tutte le nazioni presenti nella Base di Comando Nato. Tra i Club troviamo fieramente il nostro CVMS ed il club di appassionati e collezionisti di Ferrari, due mondi apparentemente lontani, ma in realtà accomunati dalla passione e voglia di stare insieme e condividere momenti “in leggerezza e serenità”, senza comunque dimenticare la storia e la cultura. Dopo qualche minuto d’attesa all’esterno della Caserma, ecco che attraversiamo il cancello ed entriamo con i nostri mezzi, “vecchietti ma sempre attraenti”, e veniamo accolti da sorrisi interna-



28

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 21 SETTEMBRE 2024



zionali, dalla Polonia alla Spagna, dalla Grecia alla Francia, dall’Ungheria agli Stati Uniti, al Canada, tutti pronti ad offrire prelibatezze del proprio Paese di provenienza. La giornata è stata poi allietata da musiche e balli tipici dei vari Paesi presenti, ma anche dalla Fanfara dei Bersaglieri di Magenta e dall’esibizione di due militari paracadutisti che si sono lanciati ed hanno planato, tenendoci tutti con gli occhi all’insù, esponendo la bandiera italiana e quella dell’NRDC. Ore di festa e di sorrisi che per qualche ora hanno allontanato il pensiero dell’operatività della Caserma che oggi vede i nostri militari all’erta e pronti a partire in missione, infatti diversi plotoni nei prossimi mesi partiranno per operazioni tecniche e logistiche verso nazioni in guerra. Infine, dopo i consueti saluti ed arrivederci alla prossima, tutti a casa.

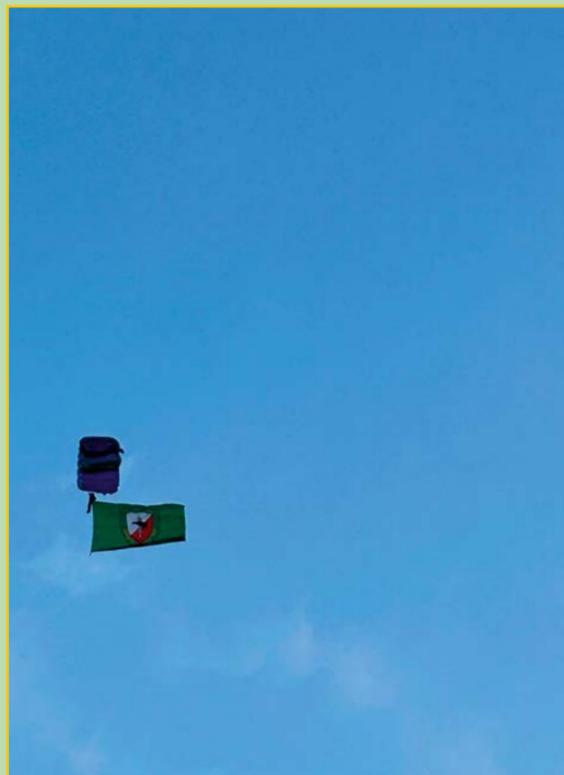
LUIGI CATTANEO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

29

SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 21 SETTEMBRE 2024



Il lancio di due paracadutisti con le bandiere dell'Italia e dell'NRDC (Nato Rapid Deployable Corps) ha tenuto per qualche minuto tutti con il naso all'insù...



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO



Progettata per soddisfare le esigenze militari, la Moto Guzzi GT 17 si può considerare la capostipite di tutte le moto militari costruite dalla Casa di Mandello del Lario.

Moto Guzzi viene costituita a Genova martedì 15 marzo 1921, avendo come scopo istituzionale "la fabbricazione e la vendita di motociclette e ogni altra attività attinente o collegata all'industria metalmeccanica". Cuore e anima dell'impresa sono Giorgio Parodi, ufficiale pilota in congedo, e Carlo Guzzi, maresciallo della Regia Marina distintosi durante il conflitto come meccanico motorista dell'Aeronautica. Entro la fine dell'anno la prima struttura industriale della Moto Guzzi, a Mandello del Lario, è

operativa: gli operai sono una decina e al primo prototipo, G.P. 500 (dalle iniziali Guzzi e Parodi) fa seguito il primo modello di serie, la Moto Guzzi 500 Normale, con motore monocilindrico orizzontale con alettatura radiale, potenza di 8 cavalli e tutti i particolari meccanici racchiusi in un carter in lega leggera. L'azienda non tarda ad affermarsi e, nel 1925, conta già 300 dipendenti e produce 1.200 motociclette all'anno: una di queste motociclette, una Sport 500, viene utilizzata dal fratello di Carlo



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO

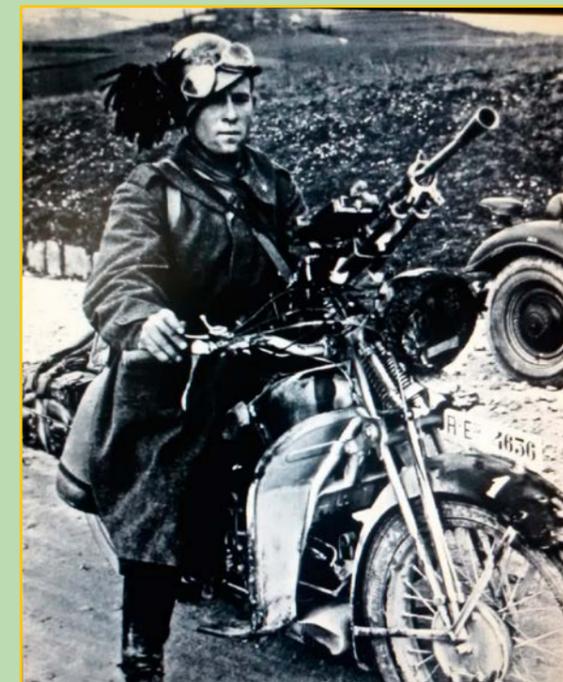


Guzzi, Giuseppe (ingegnere edile, suoi sono i progetti di parte dei capannoni della Guzzi e della centrale idroelettrica dello Zerbo, che all'epoca fornisce energia all'azienda) per compiere escursioni turistiche a lungo raggio durante il periodo delle ferie. Nel 1926 il viaggio di Giuseppe Guzzi ha come itinerario Mandello-Vienna-Budapest-Carpazi-Mandello. Sui Carpazi la strada è in pessimo stato e Giuseppe Guzzi rompe il telaio della sua Sport 500 (rigido, ovvero privo della sospensione posteriore, come quello della stragrande maggioranza delle moto dell'epoca). L'ingegner Giuseppe non si perde d'animo: utilizzando i copertoni di scorta, alcune camere d'aria e dei rottami procurati sul posto, ripara il telaio e rientra a Mandello con la parte posteriore della moto in grado di oscillare rispetto a quella davanti. Dopo i convenevoli di rito, al fratello che lo canzona per la primitiva riparazione, Giuseppe risponde: «te sèt che la và mej insci?» («sai che funziona meglio così?»). Il giorno dopo Giuseppe Guzzi è al tecnigrafo e disegna la prima vera sospensione posteriore per motociclette. Non si tratta di una ruota guidata, come usava allora, ma di una sospensione vera e propria, a lunga escursione, con l'elemento elastico costituito da un pacco di



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO

molle a tazza che si comprimono gradualmente per un funzionamento progressivo. Il telaio rotto della Sport 500 di Giuseppe Guzzi viene così modificato, dando origine alla prima GT 500, collaudata da Giuseppe durante le ferie del 1927 sull'itinerario Mandello-Slesia-Mandello (3.000 km) e poi, nel 1928, sull'impegnativo Mandello-Stoccolma-Lapponia-Oslo-Berlino-Mandello (6.200 km). La fantasia popolare soprannomina la Guzzi con telaio elastico Norge, accomunandola al dirigibile dell'impresa polare del Generale Umberto Nobile. La GT 500 entra in produzione come GT 16, ma non è un gran successo commerciale: nel primo anno vengono venduti solo 75 esemplari (in totale, fino al 1932, ne saranno realizzate 728). Il mercato civile non appare ancora pronto per il telaio elastico, però il Regio Esercito Italiano rimane impressionato dalle caratteristiche dinamiche di questo modello, tanto da acquistarne un primo lotto di 245 esemplari, denominati GT 17 per via delle modifiche richieste dai militari, per valutare l'eventuale inizio della sostituzione delle sue ormai superate Frera risalenti alla Prima Guerra Mondiale. La GT 17 fornisce un'ottima prova, viene adottata dal Regio Esercito e da altri Corpi Armati dello Stato e rimane in produzione dal 1932 al 1939. Si può definire la prima moto costruita in serie per impieghi specificamente militari: il motore è un monocilindrico a quattro tempi di mezzo litro di cilindrata (498,4 cc, alesaggio e corsa 88 x 82 mm) in grado di sviluppare una potenza massima di 13,2 CV a 4000 giri/min., il raffreddamento è ad aria, l'alimentazione è affidata a un carburatore Dell'Orto RC25F, la distribuzione è ad aste



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO

UNA SPECIALE GT 17

La storia delle moto e delle auto d'epoca segue tracciati diversi, ognuno singolare e originale, spesso al di fuori di quelli che sono ormai divenuti la consuetudine per le macchine "moderne". Non poteva sfuggire a questa regola la Moto Guzzi GT17 del 1936 di Romano Capelli. Ecco la storia, come la racconta lui stesso: «la mia Guzzi l'ho trovata a San Severino Marche (Macerata), su indicazione di un amico, era già così, restaurata e pronta all'uso. Tanto che inizialmente mi recavo ai raduni direttamente in moto, su strada. Purtroppo, dopo un po' di chilometri, l'età della meccanica ha avuto il sopravvento e ha ceduto un rullino del cuscinetto di biella, guasto che ha rovinato anche il cilindro: così ho aperto il motore e l'ho rimesso a nuovo... Ora la GT 17 la porto ai raduni con il furgone, anche se è meno avventuroso di prima, anche se a dire il vero non è proprio tutta colpa di questo guasto. Spostandomi su strada, ero diventato buon conoscitore delle Forze dell'Ordine, che mi salutavano anche. Una volta, andando a un raduno di Autieri a Lovere, guardo nello specchietto e vedo due moto della Polizia Stradale che mi seguono... Penso: questa volta mi fermano e mi sequestrano tutto... Casco coloniale non omologato, uniforme storica, moschetto, disattivato ma potenziale innesco di allarme. Inizio a rallentare, pensando già al peggio. Ma, dopo essermi fermato, i due poliziotti scendono dalle loro moto, mi raggiungono e il graduato mi chiede, affabile e ammirato: potrei fare una foto con te? Poi, con tono da amico, mi raccomanda di stare molto attento, perché se dovesse succedere un incidente sarebbero grane. Infine, aggiunge: comunque, per un pezzo ti scortiamo noi e comunichiamo che stai andando a un raduno di veicoli militari storici... Tutto bene quindi, ma da quella volta la GT 17 ai raduni la trasporto con il furgone». Un modo di movimentare la motocicletta forse meno divertente, ma certamente più consona al valore storico del mezzo, che riscuote consensi unanimi in tutte le manifestazioni a cui partecipa e, quando si presenta l'occasione, viene premiato per la qualità del restauro e la completezza del corredo (completezza



che si spinge come accennato fino all'uniforme indossata dal proprietario): tra i riconoscimenti ottenuti dalla GT17 di Romano, da segnalare quello ottenuto domenica 8 ottobre 2023 al Concorso di eleganza in moto d'epoca ad Arcore (organizzato dal Registro Storico Gilera ed evento conclusivo della stagione 2023 dei concorsi di eleganza in moto d'epoca del Comitato Regionale FMI Lombardia)

e quello ricevuto il 14 luglio scorso direttamente dalle mani di Alberto Scuro (Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano) in occasione della 14ª edizione del Concorso di Eleganza Città di San Pellegrino Terme, organizzato dal Club Orobico Auto Moto Epoca di Pedrengo (BG) e inserito nel prestigioso Circuito Tricolore dell'ASI.



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO

CLUB OROBICO
AUTO MOTO D'EPOCA

CITTA' DI PELLEGRINO TERME

XIXª EDIZIONE su INVITO 12-13-14 Luglio 2024
CONCORSO DI ELEGANZA PER AUTO E MOTO D'EPOCA

CIRCUITO TRICOLORE

Le auto e le moto fino agli anni '40
Cent'anni di MG
Settant'anni di Mercedes 300 sl
Le sei otto dodici cilindri fino agli anni '70

VENERDI' 12 LUGLIO
Moto: ore 9.00
Raduno a San Pellegrino terme per tour turistico delle prealpi orobiche. Pernottamento a Selvino.

SABATO 13 LUGLIO
Auto: ore 14.00
Raduno ed esposizione delle vetture a villa Gromo
Moto: Rientro a San Pellegrino con passaggio esposizione alla Villa Gromo di Mapello
Auto e Moto: ore 21.00
Cena di Gala per tutti i partecipanti presso Villa Gromo.

DOMENICA 14 LUGLIO
Auto e Moto:
ore 10.00 San Pellegrino Terme, viale Papa Giovanni
Esposizione di tutti i mezzi partecipanti al concorso.
ore 12.00 Presentazione progetto Classica ed Accessibile di AsiSolidale
ore 13.00 Pranzo finale e premiazioni.

Grande Evento Fuori Concorso
Sabato 13 Luglio ore 15 c/o Villa Gromo a Mapello per tutti gli appassionati che vorranno presentarsi con il proprio mezzo storico: accoglienza, parcheggio delle auto e delle moto, open bar e premiazione del mezzo più significativo.

ISCRIZIONI VIA MAIL: info@cluborobico.it

CLUB OROBICO AUTO E MOTO D'EPOCA
Via Signorelli, 6 - Pedrengo (BG) - Tel. 035 513082 - www.cluborobico.it



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO



e bilancieri con valvole contrapposte. La lubrificazione a carter secco avviene mediante pompa esterna di mandata e recupero (brevetto Moto Guzzi), l'accensione è a magnete. Il cambio, in blocco, comandato da leva al serbatoio, ha tre velocità, con frizione a dischi multipli. La trasmissione primaria è a ingranaggi, quella secondaria a catena. Il telaio, in tubi d'acciaio a doppia culla, ha sospensione anteriore a parallelogramma e posteriore con forcellone oscillante e molle sistemate sotto al motore. I freni sono a tamburo laterale, con comando meccanico, i pneumatici anteriore e posteriore 3,50 x 19, l'interasse di 152 cm. La nuova Guzzi ha caratteristiche tali da non avere rivali e, nella prima metà degli anni Trenta, nei programmi di rinnovamento del Regio Esercito, diventa il modello di riferimento quando, come ci dice il generale Pugnani (in sostanza uno dei padri della motorizzazione militare italiana), è in ballo la sostituzione di "tutto il materiale motociclistico di tipo antiquato, a telaio rigido e quindi poco adatto per la marcia fuoristrada - con materiale a telaio elastico - si stabilirono due concetti fondamentali nel campo motociclistico militare: la superiorità indiscussa del telaio elastico nel fuori strada e la convenienza di adottare cilindrate di 500 cc, necessarie per ricavare una potenza relativamente elevata senza raggiungere regimi di giri molto alti. Vennero radiati dal servizio o lasciati a consumazione i motocarrelli e le motocarrozze, che rappresentavano allora una soluzione tecnicamente poco felice e che vennero sostituiti dai motocicli biposto, oppure dai più moderni motocarri a tre ruote. Capostipite dei motocicli a tela-



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO

io elastico fu il Guzzi 500, realizzato dalla nota ditta italiana. Il motociclo a telaio elastico costituì la prima dotazione di tutte le nuove unità motorizzate, ed i reparti di cavalleria e dei Bersaglieri lo impiegarono, con alto rendimento, specie durante la campagna del 1935-1936 in Africa Orientale. Il motociclismo, per merito del telaio elastico - voluto e valorizzato, in un primo tempo, solo dai tecnici del Servizio Tecnico Automobilistico, imitati poi anche nelle applicazioni civili - ebbe un nuovo e potente impulso e una notevole diffusione nel campo militare. Nella campagna in Africa Orientale, la moto a telaio elastico consentì non solo di effettuare rapidi e sicuri collegamenti fra le varie unità operanti in quei difficili terreni, ma anche di arginare e disperdere rapidamente in diverse circostanze, con l'ausilio della mitragliatrice leggera, i tentativi di resistenza nemica, o di compiere efficaci e brillanti azioni di rastrellamento. Meritevole di speciale rilievo l'adozione della moto biposto, ancora di tipo Guzzi e successivamente prodotta da altre Case costruttrici, con molleggiamento speciale atto a compensare automaticamente il maggior peso quando sale a bordo la seconda persona. Il tipo biposto venne adottato per il servizio dei porta-ordini in sostituzione della motocarozzetta, con il notevole vantaggio di poter essere impiegato, per il suo minore ingombro trasversale, anche su strade già impegnate da lunghe autocolonne. La motocarozzetta ed il motocarrello a loro volta lasciarono il posto al motociclo. Venne adottato il tipo Guzzi come dotazione normale, ed il Benelli per per numerose applicazioni speciali, quali ad esempio i servizi ra-



GT 17 LA PRIMA GUZZI PER L'ESERCITO



dio dell'Arma del Genio. Successivamente, nel 1938, venne realizzata dalla Guzzi una nuova motocicletta, destinata ad uso esclusivamente militare, che costituì un notevole perfezionamento del tipo precedente e che assunse la denominazione di Alce. Anche questa moto venne costruita nei tipi monoposto e biposto, e diede origine al relativo motocarro denominato Trialce". Il Generale Pugnani, pur riconoscendo ampiamente i meriti della Moto Guzzi, in realtà sorvola su alcuni aspetti del passaggio dalla GT 17 all'Alce, secondari dal punto di vista dell'epoca, ma divenuti importanti oggi per gli appassionati di motociclette e i cultori di storia: nel 1936 entra in Moto Guzzi l'ingegner Giulio Cesare Carcano. Fino ad allora le Guzzi, civili e militari, erano state tutte progettate da Carlo Guzzi e da suo fratello Giuseppe: l'ingegner Carcano li affianca, proprio per definire, in collaborazione con l'Autorità Militare, i nuovi modelli destinati alle Forze Armate: la Moto Guzzi ha, di fatto, sostituito la Frera come marca motociclistica di riferimento per l'Autorità Militare. Proprio dalle esigenze emerse dall'uso delle GT 17 nella guerra contro l'Etiopia in Africa Orientale, Carcano sviluppa la GT 20, un modello intermedio tra la GT 17 e l'Alce: la GT20, del 1938, rispetto alla GT 17 ha telaio migliorato con maggior altezza da terra, ruote intercambiabili, nuovo blocco motore (Moto Guzzi S) e rappresenta in sostanza la versione di preserie dell'Alce, entrato in produzione nel 1939, rispetto al quale ha differenze modeste. Ma questa è un'altra storia...

WALTER SECCO



FUCILE MITRAGLIATORE BREDA 30



Il mitragliatore Breda, con la cassetta per le munizioni e la gibberna per i ricambi dell'arma sono evidenti nel carico di questa Moto Guzzi fotografata in Russia. Nel 1940 alla Breda furono commissionati grandi quantitativi di Mod.30, sebbene fossero state proposte alternative, come il Terni (1933) o il Lionetti (1936).

Nella seconda metà degli anni Venti il Regio Esercito Italiano sentì l'esigenza di rinnovare armi e materiali in dotazione, risalenti alla Prima Guerra mondiale se non a periodi precedenti, ormai sulla via dell'obsolescenza. In quel periodo furono studiati nuovi automezzi e nuove armi. Tra queste ultime il fucile mitragliatore Breda Mod.30. Come i mezzi, anche le armi erano concepite in base alle conoscenze e, soprattutto, alle esigenze dell'epoca, e concentrate in particolare sulla difesa del-

la frontiera alpina, di conseguenza avrebbero mostrato i propri limiti quando, nel decennio successivo, sarebbero state utilizzate tra le sabbie del deserto o nel gelo della steppa russa. Considerazioni perfettamente adeguate al fucile mitragliatore studiato dalla Breda di Milano in concorrenza a quello sviluppato dalla FIAT-Safat in collaborazione con il colonnello Bethel Revelli (noto per aver progettato la FIAT-Revelli Mod.14, una delle prime mitragliatrici leggere). Il Fucile Mitragliatore FIAT (Mod.24,



FUCILE MITRAGLIATORE BREDA 30



L'espulsione dei bossoli avveniva sul lato sinistro dell'arma, attraverso un'apertura normalmente chiusa da un portellino, da aprire prima di iniziare il tiro.



La lastrina in metallo ospitava 20 colpi: per ricaricare si doveva ruotare in avanti il caricatore e rifornirlo con la lastrina, che andava poi estratta.



La necessità di lubrificare le cartucce causò problemi nel deserto, dove l'olio si impastava con la sabbia, e in Russia, dove l'olio si solidificava col freddo.

quindi Mod.28) e quello Breda (inizialmente Mod.5C) vennero richiesti per soddisfare l'esigenza di una moderna mitragliatrice leggera che avrebbe dovuto costituire l'elemento di forza della squadra fucilieri della fanteria italiana. Le due armi, sviluppate su specifiche comuni fornite dal Regio Esercito, dovettero superare diverse prove, in un concorso pieno di colpi di scena, che vide inizialmente prevalere il modello FIAT (ordinato in 700 esemplari nel 1928 come F.M. Mod.28 per prove valutative, iniziate presso i reparti nel 1929) e, quindi, superato sul filo di lana dal modello Breda, in quanto adottato dal Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza in circa 2200 esemplari, risultando quindi, nel 1930, anche vincitore del concorso ministeriale, grazie alla maggior solidità e semplicità e al minor numero di parti che lo costituivano. Durante le prove, il futuro Mod.30 fu sottoposto a test di ogni genere e si rivelò in grado di sparare 30.000 colpi consecutivi senza inconvenienti e con un'usura meccanica modesta. Sul campo, purtroppo, l'affidabilità dell'arma non corrispose a quella emersa durante le prove, tanto da venir soprannominata "Giuda 30" per la tendenza ad incepparsi nel momento del bisogno. Il Breda 30, per funzionare regolarmente, necessitava di una continua e scrupolosa manutenzione, ciò che non era sempre possibile in prima linea, inoltre presentava alcuni difetti sostanziali (come la necessità di lubrificare le cartucce, operazione affidata a un "lubrificatore" il cui serbatoio andava riempito con olio specifico ogni 1.000 colpi, difetto questo comune alla FIAT Mod.28). L'arma, meccanicamente raffinata e realizzata con minime tolleranze di lavorazione, era alimentata mediante un caricatore residente montato sulla destra, che doveva essere rifornito mediante le apposite lastrine della capacità di

FUCILE MITRAGLIATORE BREDA 30

20 cartucce, operazione lenta e complicata. La forma del fucile mitragliatore, molto spigolosa, non ne rendeva facile il trasporto, sebbene il peso non fosse eccessivo (10,6 kg scarica) e le dimensioni abbastanza compatte (la lunghezza era di 1230 mm, con canna di 530 mm). Per contro il Breda 30, che ovviamente utilizzava la cartuccia calibro 6.5x52 Mannlicher-Carcano d'ordinanza (con traiettoria tesa e una velocità iniziale di 600 m/sec.), aveva un ottimo bipiede, rivelava una buona precisione ed era equipaggiato con canna rapidamente sostituibile: la "libretta" indicava un tempo necessario di 8-10 secondi e ne prevedeva il cambio dopo 300 colpi consecutivi, ovvero le 15 lastrine contenute in una cassetta di munizioni. Queste ultime, in legno e alluminio rivestite in cuoio grigioverde, erano spalleggiabili o sommeggiabili. La cadenza di tiro teorica era di 500 colpi al minuto, quella pratica di 120-150 colpi, la distanza efficace prescritta "non superiore ai 400 metri", sebbene l'alzo fosse graduato da 200 a 1500 metri. La distribuzione iniziale ai reparti (compresi i bersaglieri motociclisti, sulle Guzzi GT17 dei quali era previsto un apposito supporto che permetteva l'installazione sul manubrio) non rivelò particolari problemi, problemi che iniziarono tuttavia a palesarsi durante la guerra di Spagna e nelle campagne coloniali, dove però la sproporzione con le forze avversarie e la conclusione vittoriosa delle operazioni fece apparire secondario l'inconveniente. Quando questo fu compreso nelle reali proporzioni, era tardi: il Breda, del quale 30.000 esemplari erano in servizio nel 1940, accompagnò i nostri fanti nel corso della Seconda Guerra mondiale e venne prodotto fino al 1945 - anche per i Tedeschi, come leichtes Maschinengewehr 099 (italien). Rimase in servizio anche dopo la fine del conflitto,



Il Breda 30 era lavorato con cura e aveva tolleranze molto contenute, ciò che richiedeva costanti operazioni di pulizia e manutenzione per scongiurare inceppamenti.



Grazie a un sistema di sgancio rapido, la canna si poteva sostituire in 8-10 secondi. L'impugnatura di manovra era rivestita di un nastro atermico d'amianto.



Il bipiede era ancorato al corpo dell'arma e la sua solida struttura facilitava la precisione nel tiro. La cartuccia 6,5x52 ha ottime caratteristiche balistiche.



FUCILE MITRAGLIATORE BREDA 30



La lubrificazione delle cartucce era affidata a una pompetta alimentata da un serbatoio posto nella cartella dell'arma che lasciava cadere una goccia a ogni colpo.

sebbene in genere relegato nelle armerie e, affiancato inizialmente dai britannici Bren e dagli statunitensi BAR, fu sostituito dal punto di vista tattico soltanto con l'adozione della MG 42/59.



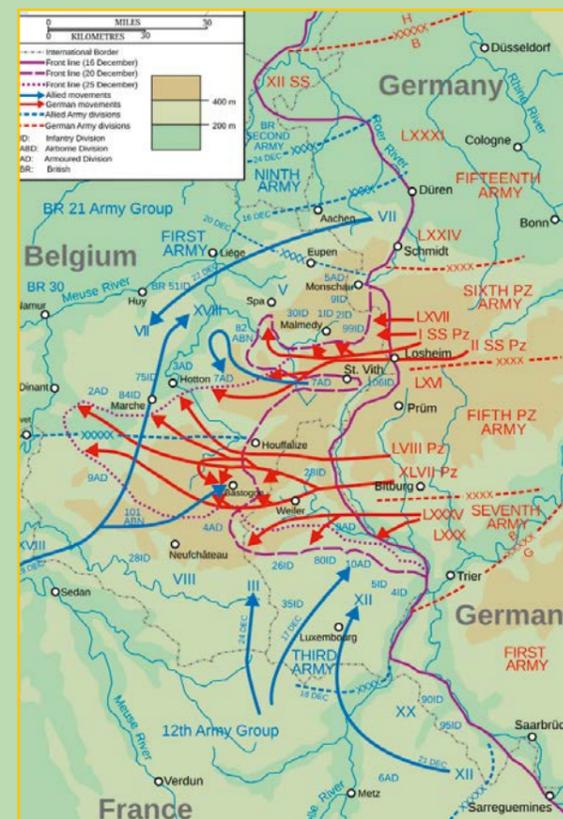
DANIELE CEREDA

ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



80 anni orsono, nelle Ardenne, al confine tra Francia, Belgio e Lussemburgo, si scatena l'operazione Wacht am Rhein, l'ultima controffensiva tedesca in grande stile sul fronte occidentale. Lo scopo, rivelatosi illusorio, aveva ambizioni ben superiori a quella di fermare semplicemente l'avanzata Alleata verso la Germania.

Alle 05.30 del mattino del 16 dicembre 1944 il clima è particolarmente gelido nelle Ardenne, la regione della Francia Nord-Orientale che si allunga oltre il confine in Belgio e Lussemburgo, racchiusa tra il fiume Mosa (a Ovest) e Mosella (a Sud-Est). Il cielo è plumbeo e cade una pioggia gelata mista a neve quando oltre 1.600 pezzi d'artiglieria tedeschi aprono simultaneamente il fuoco lungo un fronte di 130 chilometri. Dopo 90 minuti di tiro di prepara-



ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



Pianificata con cura e condotta con l'impiego di unità agguerrite, anche se non tutte collaudate, Wacht am Rhein si basava su presupposti strategici inconsistenti.



I reparti americani, colti completamente di sorpresa dall'offensiva tedesca, condotta con estrema decisione, reagirono nella fase iniziale in modo poco coordinato.



Le unità statunitensi più solide si difesero come potevano: a Bastogne questo M3A1 della 10th Armoured, mancando la vernice bianca, è stato mimetizzato con lenzuola.

zione, al segnale prestabilito, una massa di 200.000 uomini appoggiata da 600 mezzi corazzati muove all'assalto delle posizioni tenute dagli Alleati, che nella zona schierano 600.000 uomini appoggiati da circa 1.000 carri e da un migliaio di cannoni. Il clima inclemente preclude ai Tedeschi la possibilità di usufruire del supporto aereo, che peraltro la Luftwaffe sarebbe in grado di fornire solo in misura minima, ma obbliga anche a terra la poderosa aviazione alleata, influenzando positivamente sull'andamento iniziale delle operazioni dell'Unternehmen "Wacht am Rhein" (operazione "Guardia al Reno", dal nome di una canzone patriottica tedesca), quella destinata a diventare l'ultima offensiva tedesca in grande stile sul fronte occidentale. Il piano elaborato dallo Stato Maggiore germanico sotto la diretta supervisione di Hitler è molto ambizioso e, sotto molti aspetti, irrazionale. "Wacht am Rhein" non vuole solo imporre una battuta d'arresto all'avanzata degli Alleati verso la Germania, ma anche provocare uno shock nella coalizione Angloamericana: nella conferenza tenuta al quartier generale di Ziegenberg alla vigilia dell'offensiva, il führer rivolge ai suoi generali queste parole «nella storia mondiale non ci sono mai state coalizioni composte da elementi così eterogenei e con obiettivi così divergenti come quella dei nostri avversari... Può accadere in qualsiasi momento che questo fronte tenuto insieme artificialmente crolli improvvisamente con un enorme frastuono». Il piano, fantasioso ma non privo di un certo fascino, prevede un'avanzata in profondità capace di dividere in due lo schieramento alleato, penetrando attraverso le Ardenne per

ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



Sebbene le fasi iniziali furono favorevoli ai Tedeschi, fu chiaro fin da subito che l'offensiva non sarebbe riuscita a conseguire gli ambiziosi risultati previsti.

raggiungere nel più breve tempo possibile il fiume Mosa e superarlo. Vi sarà quindi una conversione in direzione Nord dell'avanzata, per raggiungere il

porto belga di Anversa, sull'estuario della Schelda, un centro logistico importante per l'afflusso dei rinforzi Angloamericani. Se l'operazione avrà successo,



Elementi della 3ª Kompanie, SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung della Leibstandarte AH sulla strada tra St. Vith e Malmedy. Capomacchina è l'SS Unterscharführer Ochsner



Le Divisioni SS tedesche provenienti dal fronte orientale talvolta si macchiarono di crimini di guerra nei confronti dei numerosi prigionieri americani catturati.



ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



Wacht am Rhein prevedeva anche un aviolancio notturno: degli 850 paracadutisti del Colonnello von der Heidte, solo un centinaio rientrarono nelle linee tedesche.

rappresenterà una sonora sconfitta per gli statunitensi e permetterà di accerchiare le unità britanniche in Belgio, guadagnando ai Tedeschi posizioni

tali da poter conseguire ulteriori successi militari, capaci di portare alla caduta del governo Churchill e di indurre nel popolo statunitense stanchezza e



Nelle Ardenne operò anche la 150ª Panzerbrigade, unità comando con uomini e mezzi camuffati da Americani, che creò disordine ma non raggiunse risultati concreti.



Attorno al Natale 1944 la spinta offensiva tedesca è azzerata: il 26 dicembre le avanguardie della III Armata (Patton) sono a Bastogne, liberando la 101ª assediata.



ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE

disillusione di fronte ai nuovi sacrifici imposti dal prolungarsi della guerra. L'offensiva, condotta dal feldmaresciallo Walter Model, potrebbe riuscire a intrappolare e distruggere l'intero 21º gruppo d'armate del maresciallo Montgomery e due delle tre armate del 12º gruppo del generale Omar Bradley (1ª Armata del generale Hodges e 9ª Armata del generale William Simpson), capovolgendo in tal modo il rapporto di forze sul Fronte Occidentale e permettendo alla Germania spostare sul Fronte Orientale il numero di divisioni sufficiente a conte-

nera la prevista offensiva invernale sovietica: Hitler si illude di poter replicare i fasti della Blitzkrieg. La controffensiva tedesca coglie gli Alleati completamente di sorpresa: la massima segretezza con cui i Tedeschi hanno ammassato le truppe sulle posizioni di attesa e il cattivo tempo che ha impedito un'efficace ricognizione aerea permette al Gruppo d'Armata B del Feldmaresciallo Walter Model di travolgere le difese della Prima Armata statunitense: a Settentrione, verso Monschau in testa avanza la VI Armata corazzata SS, agli ordini dell'Oberstgrup-



Dal 23 dicembre 1944 le mutate condizioni atmosferiche consentono all'aviazione statunitense di assistere le forze di terra anche mediante rifornimenti paracadutati.



La resistenza delle truppe di McAuliffe a Bastogne segnò il destino di Wacht am Rhein, guadagnando agli Alleati il tempo per spostare uomini e mezzi nelle Ardenne.



Anthony McAuliffe, a capo della 101ª Airborne Division assediata a Bastogne, rimase famoso per la risposta (nuts, andate all'inferno) alla richiesta tedesca di resa.



ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



I combattimenti nelle Ardenne consentirono agli Americani di aver ragione, a caro prezzo, dei reparti d'élite tedeschi, accelerando la fine della guerra in Europa.



10 gennaio 1945: uno Sherman del 750th Tank Battalion apre la strada a una colonna di fanteria della 75ª Divisione diretta a dare il cambio all'82ª Airborne.



La preparazione della controffensiva americana fu meticolosa: uno spargisale trainato da un GMC in azione lungo le strade dirette verso le zone di combattimento.

penführer Josef ("Sepp") Dietrich, al centro c'è la V Armata corazzata del Generale Hasso von Manteuffel, mentre nella zona Meridionale il compito di dirigere verso la città belga di Echternach per proteggere il fianco Sud del dispositivo tedesco è assegnato alla VII Armata del Generale Erich Brandenberger. Infine, la XV Armata tedesca del Generale von Zangen, al Nord dello schieramento, ha l'incarico di difendere Colonia e di impedire agli Alleati di distogliere forze dal settore, muovendo all'attacco presso Aquisgrana qualora se ne presenti l'occasione. Per l'offensiva nelle Ardenne i Tedeschi hanno dato fondo alle proprie riserve strategiche ma, nonostante questo, le loro unità sono a ranghi incompleti e dispongono di rifornimenti inadeguati: i reparti corazzati di punta hanno carburante sufficiente per percorrere da 1/3 a 1/2 del percorso stimato, dopo di che dovranno ricorrere o al carburante catturato agli Americani o a quello reso disponibile dalla catena logistica tedesca, che ancora si affida per una parte significativa a unità ippotrainate. Le prime fasi dei combattimenti comunque sono favorevoli alle armi tedesche, anche perché la reazione iniziale americana è scomposta e disorganizzata a tutti i livelli, e non solo per i reparti che si scontrano con le unità SS (molte delle quali provenienti dal Fronte Orientale), che combattono con feroce determinazione: nel settore centrale (Schnee Eifel), per esempio, dove le cose per i Tedeschi filano più lisce, due dei tre reggimenti della 106ª Divisione di fanteria americana, avvertiti l'ordine di non ripiegare, vengono velocemente aggirati da due Volksgrenadier-Division tedesche (ap-

ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE

pedate) della V Armata corazzata di von Manteuffel, col risultato di rimanere accerchiati e costretti alla resa il 19 dicembre, lasciando in mani tedesche 9.000 uomini e sostanziali quantità di mezzi, carburante e materiali. Sempre nel settore centrale però, la V Armata viene fortemente rallentata dal reggimento superstite della 106ª Divisione che, appoggiato da elementi della 9ª Divisione corazzata e della 28ª Divisione di fanteria USA, resiste a St.Vith fino al 21 dicembre, ripiegando quindi su posizioni trincerate a Est del fiume Salm fino a quando (il 23 dicembre) non riceve l'ordine di ritirarsi, avendo assicurato agli Angloamericani il tempo necessario a organizzare le difese che avrebbero bloccato l'avanzata tedesca. Proprio il 23 dicembre 1944 il graduale miglioramento delle condizioni atmosferiche permette agli Alleati di impiegare proficuamente le loro forze aeree, che godono di un'incontrastata supremazia, garantendo una precisa ricognizione e missioni "chirurgiche" di bombardamento contro i reparti attaccanti e le loro strutture logistiche, in particolare quelle che trasportano munizioni, viveri e carburante: la mancanza di carburante, in particolare, inizia presto a rendere inutilizzabili parte dei veicoli tedeschi, obbligandone l'abbandono (corazzati inclusi). Infine, in alcune località, come a Bastogne, per esempio, un nodo stradale di capitale importanza, il bel tempo permette il rifornimento con mezzi aerei delle unità americane che sono state in grado di organizzarsi a difesa in modo efficace, obbligando i Tedeschi a proseguire l'avanzata lasciandosi alle spalle situazioni irrisolte e potenzialmente pericolose. La superiorità nume-



24 gennaio 1945: un M5A1 protegge l'avanzata dei fanti del 509th Parachute Infantry Battalion (7th Armored) verso le posizioni tedesche nella zona di St. Vith.



Il cacciacarri M36 era l'unico corazzato alleato il cui cannone potesse perforare la corazza frontale del Tigre II in dotazione ad alcune Panzerdivision tedesche.



Il 25 gennaio 1945 l'operazione Wacht am Rhein era conclusa. Rinforzi, reparti freschi e rifornimenti in quantità avevano fatto fallire l'offensiva tedesca.



ARDENNE 1944 L'ULTIMA ILLUSIONE



Prive di carburante e quasi senza munizioni, le unità tedesche che riescono ripiegano dalle Ardenne alla spicciolata. Chi rimane indietro viene catturato o ucciso.



A Ligneuville il Panther 152 dell'Untersturmführer Arndt Fischer, colpito il 17 dicembre da uno Sherman della 9th Armored, giace di fronte all'Hotel del Ardennes.



Distretto da un M 36 Jackson aggregato all'82^a Airborne, il Tigre II "312" (3^a Compagnia, 1° Plotone, 2° carro) apparteneva al 501^o Schwere Panzer-Abteilung SS.

rica e materiale degli Alleati prende decisamente il sopravvento tra la fine di dicembre 1944 e gli inizi di gennaio 1945, quando gli Angloamericani sono in grado di lanciare una controffensiva che travolge le forze tedesche, obbligandole a ritirarsi alla spicciolata abbandonando corazzati e artiglierie, materiali che non potranno essere rimpiazzati. Il 25 gennaio 1945 la Battaglia delle Ardenne è conclusa: si è trattato della più grande e sanguinosa battaglia combattuta dall'esercito statunitense nella Seconda Guerra Mondiale (è costata 10.733 morti e 42.316 feriti). Tra i Tedeschi i morti sono 12.652, con oltre 38.600 tra feriti e prigionieri. Anche tra i civili il conto delle vittime è molto elevato: 2.500 in Belgio, ben 500 nel piccolo Granducato di Lussemburgo.

ROBERTO BRUCIAMONTI



Abbandonati veicoli e corazzati senza carburante, molti fanti tedeschi hanno tentato di tornare a piedi sulle linee di partenza: una scelta definitiva per molti.

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 mogjeeep@gmail.com
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.**