

1/2025

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

1

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

MESSAGGIO IMPORTANTE - TESSERA ASI DEMATERIALIZZATA

I soci ASI che hanno ricevuto la tessera dematerializzata hanno la possibilità di vedere la stessa sul proprio smartphone accedendo all'app "My ASI" e seguendo la procedura qui descritta. È necessario scaricare l'app "My ASI" da Google Play o da Apple Store, andare sull'icona "Area Personale", effettuare la registrazione (ricordandosi di inserire l'indirizzo email comunicato al Club al momento dell'iscrizione) e inserendo il Codice Univoco comunicato via email da ASI. Si avrà così accesso alla tessera personale sempre a portata di mano, si avrà la possibilità di consultare i propri Certificati, si potrà accedere alle numerose convenzioni attive, leggere la rivista "La Manovella" e, se sono stati attivati i servizi di EuropAssistance, contattare direttamente il soccorso stradale.

INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 01 - 2025

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



Foto di copertina 1
Avvisi ai soci..... 2
Lettera del Presidente 3
Quote associative - pratiche ASI..... 4
Hudson (MA - USA) - American Heritage Museum..... 5
Wolfeboro (NH-USA) - Wright Museum 9
Vercelli - Campo Base Stroppiana..... 11
Tricesimo - Porte Aperte Sante Patussi..... 15
Voghera - Giornata del veicolo d'epoca..... 22
Passo Dordona - Raduno CVMS..... 24
Novegro - Militalia 30
Appiano Gentile - Pranzo sociale CVMS 32
FIAT 6615 AM Servitore di Fanteria 35
Fucile Beretta BM59 FAL..... 41
Ungheria 1945 - Un risveglio da incubo 46
Numeri Utili 51



LETTERA DEL PRESIDENTE

Dopo un 2024 che ha confermato quasi tutte le novità positive che avevamo ipotizzato, l'inizio del 2025 si presenta ricco di promesse: una, seppur fragile, pace in Medio Oriente e concrete prospettive per un accordo che ponga fine alle ostilità in Ucraina, lasciando presagire un'annata in cui l'attività del nostro club possa continuare al ritmo, davvero sostenuto, raggiunto nel 2024. Come potrete leggere sulle pagine del nostro notiziario, l'attività negli ultimi 4 mesi del 2024 ha visto la presenza di alcuni appartenenti al nostro club nelle più importanti manifestazioni del settore: come vi ho anticipato sul numero scorso, la Fondazione Marazzato, che si occupa tra le altre cose del restauro e della conservazione degli autocarri storici, ha richiesto la presenza di tre appartenenti al nostro club ad una conferenza incentrata sull'evoluzione dei veicoli militari in Italia, con il tesoriere Walter Secco, il socio Daniele

Cereda e il direttore responsabile del notiziario del club, Roberto Bruciamonti, sul palco in compagnia di Piero Brezza, compianto Presidente di IMVCC Italia, e di Aurelio Sanmartino, presidente della Commissione ASI Veicoli Militari. Vorrei a questo punto ricordare affettuosamente la figura di Piero Brezza, mancato improvvisamente l'8 novembre 2024: Piero è stato uno dei pilastri nella storia della conservazione dei veicoli militari d'epoca in Italia, tra i fondatori dell'Italian Chapter dell'International Military Vehicles Collectors Club e, soprattutto, una figura carismatica nel novero degli appassionati europei del settore per personalità, cultura e savoir faire. Abbiamo espresso a tempo debito la vicinanza alla famiglia per questo lutto, tanto a titolo personale quanto a nome del nostro club, nell'assoluta consapevolezza di quanto possa essere grande il vuoto lasciato tra i suoi cari.

LUIGI CATTANEO



Piero Brezza (1942-2024)



QUOTE ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

ATTENZIONE: NUOVE QUOTE ASSOCIATIVE

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.

Le quote saranno rinnovabili, come sempre, a partire dal 1° gennaio 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, restando confermata la maggiorazione di € 10,00 per i rinnovi tardivi dal 1° febbraio al 31 marzo e di € 30,00 per i rinnovi tardivi dal 1° aprile.

ATTENZIONE: MODALITÀ INVIO TESSERA ASI

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.



HUDSON (MA-USA) - AMERICAN HERITAGE MUSEUM
4 AGOSTO 2024

Per le vacanze estive del 2024 mia moglie, mio figlio Lorenzo ed io abbiamo pensato a una visita negli Stati Uniti, rigorosamente “on the road”, con destinazione New England. Punto di partenza Boston. Come organizzatore ufficiale e responsabile in generale della logistica, mi sono concesso qualche licenza poetica, includendo nell’itinerario un’attrazione relativa alla mia passione per la storia e i veicoli militari. Non si è trattato di una scelta fatta a tavolino, ma piuttosto di una valutazione casuale legata all’opportunità di

introdurre nel viaggio una modesta deviazione per visitare l’American Heritage Museum (Hudson, MA, a 50 chilometri circa da Boston). Dopo aver trascorso un breve periodo a Boston, il 5 agosto ci spostiamo verso ovest di una cinquantina di chilometri attraverso una zona caratterizzata da fitti boschi, in un’area storicamente importante per le battaglie combattute durante la Guerra d’indipendenza americana. L’American Heritage Museum, gestito dalla Collings Foundation, si trova al centro di quest’area ed è costituito da una serie di ampi

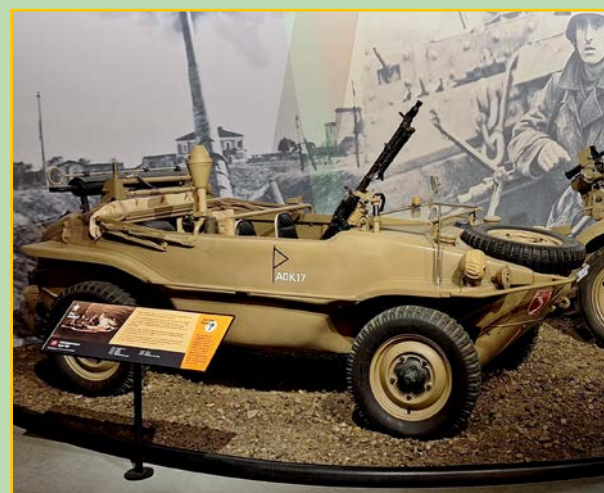


HUDSON (MA-USA) - AMERICAN HERITAGE MUSEUM 4 AGOSTO 2024

e moderni capannoni circondati da una vegetazione lussureggiante. Al nostro arrivo, probabilmente complice il mio accento non propriamente americano, tutto lo staff del museo, costituito da volontari (per la maggior parte veterani di guerra), si avvede della nostra "italianità", cosicché ci troviamo subito al centro dell'attenzione: quasi subito estraggo il nostro notiziario MAB e il tagliando del CVMS, facendone dono ai volontari, che immediatamente ci circondano con grande gentilezza e curiosità, chiedendo di farsi fotografare con noi, con

il tagliando del club che in breve sventa in cima alla biglietteria. Calmatesi un po' le acque, possiamo iniziare la visita all'esposizione.

L'ingresso avviene in una grande sala, dove ci si può accomodare su rustiche panche poste all'interno di una accurata ricostruzione di una trincea della prima Guerra Mondiale, mentre tutto attorno parte un'animazione che ricostruisce in 3D l'effetto di un bombardamento e i suoni e i silenzi tipici della vita di trincea. L'animazione dura circa 5 minuti, dopo di che ci spostiamo nel cuore del museo,



HUDSON (MA-USA) - AMERICAN HERITAGE MUSEUM 4 AGOSTO 2024

una gigantesca struttura alla quale si accede tramite una grande porta ad apertura automatica che immette su una spaziosa terrazza che corre lungo tutto il perimetro della struttura e permette di osservare dall'alto i mezzi e gli aerei della collezione. L'esposizione è organizzata per aree tematiche in base al periodo storico e, dopo un'introduzione riguardante la prima Guerra Mondiale, prevede un ampio spazio dedicato alla Seconda. Qui la successione delle aree è scandita dalle varie campagne, dall'invasione della Polonia alla conquista di Berlino da

parte dei Russi, quindi si passa alla Corea, al Viet-Nam per arrivare, via via all'Iraq e al Medio Oriente.

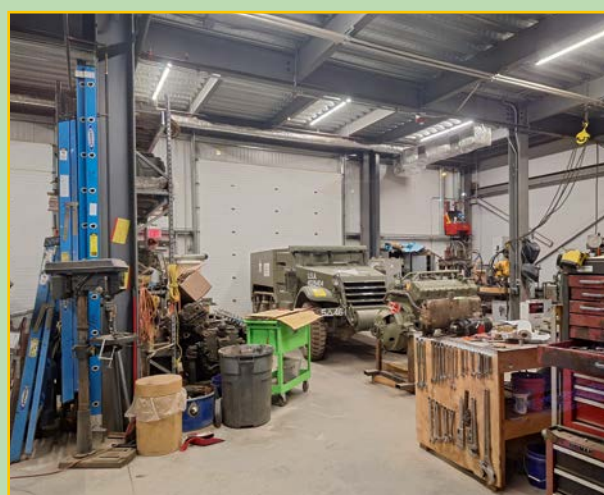
Il Museo possiede due ulteriori aree espositive, una dedicata alle auto storiche e l'altra agli aerei d'epoca, che non è stato possibile visitare in quanto non accessibili al momento della nostra visita. La Collings Foundation organizza, nell'ambito della struttura museale, numerosi eventi di varia natura relativi alla storia in generale. Dalle dimostrazioni di carri armati M4 Sherman, M24 Chaffee e M36 Jackson ad eventi di re-enactment, passando per



HUDSON (MA-USA) - AMERICAN HERITAGE MUSEUM 4 AGOSTO 2024

concorsi di eleganza per automobili degli anni '30 fino ad air show con velivoli della Seconda Guerra Mondiale, Guerra del Vietnam e Corea (tutti rigorosamente di proprietà del museo). Se vi trovate nei paraggi vale sicuramente una visita.

SERGIO GALLOTTI



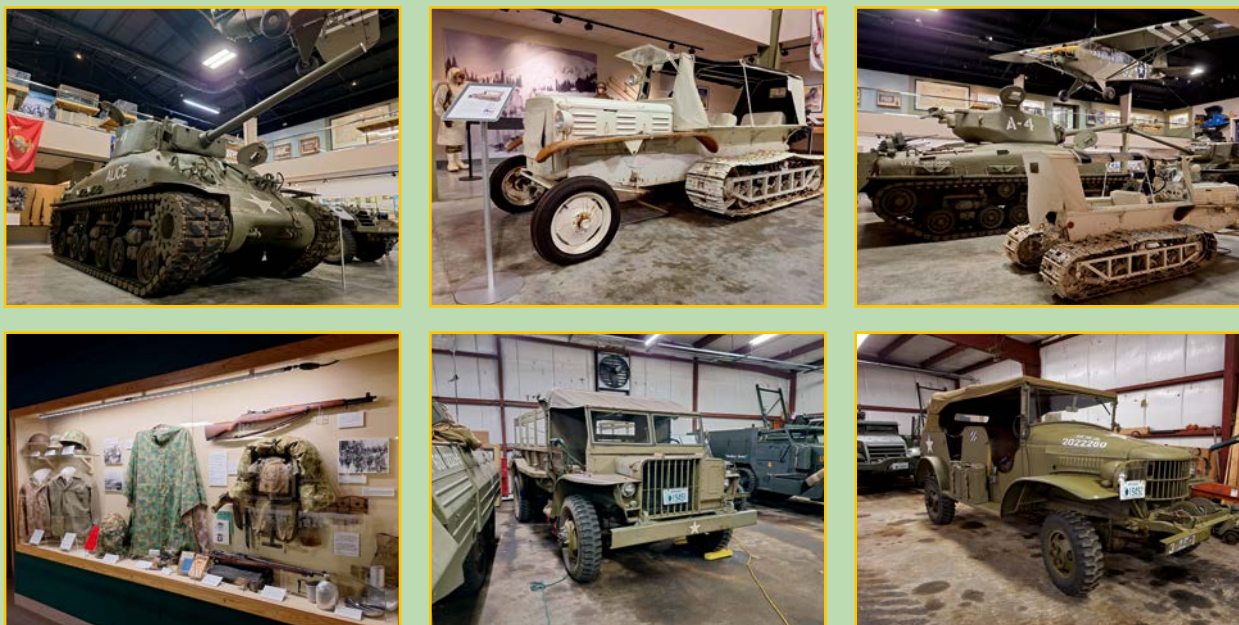
WOLFEBORO (NH-USA) - WRIGHT MUSEUM OF WORLD WAR II - 14 AGOSTO 2024

Se per la visita all'American Heritage Museum non posso negare una certa premeditazione, per quanto riguarda invece il Wright Museum of World War Two, dovete credermi, si è trattato di una folgorazione... Anche se non sulla via di Damasco, ma sulla strada per White Mountain. In pratica, nel pianificare l'itinerario per la giornata del 14 agosto avevo previsto l'attraversamento della piacevole cittadina di Wolfeboro (New Hampshire) affacciata sul lago di Winnepesaukee, scoprendo tra le altre cose che è anche sede della Wright Foundation e del relativo museo, il Wright Museum è nato per valorizzare la Wright Collection, una raccolta privata

appartenuta al signor David Wright che, nel 1994, si è evoluta in una struttura museale tesa ad evidenziare il contributo statunitense alla vittoria contro il nazismo tanto dal punto di vista militare quanto dal punto di vista industriale, con la dovuta attenzione riguardo quell'Home Front americano che per il mondo libero ha avuto probabilmente un peso uguale, se non superiore, a quello delle vittorie statunitensi sui campi di battaglia. La struttura è meno imponente di quella dell'American Heritage Museum, ma pulita, moderna ed elegante; all'ingresso, in un piccolo cinema, si ripercorre a grande linee la storia della seconda Guerra Mondiale e di come è



WOLFEBORO (NH-USA) - WRIGHT MUSEUM OF WORLD WAR II - 14 AGOSTO 2024



nata la collezione, poi seguono una serie di sale, su un percorso in leggera salita, dove ogni sala rappresenta un anno di guerra, con tutti i documenti relativi al periodo, immagini degli eventi salienti dell'annata, sia al fronte, sia nel mondo, sia entro i confini degli Stati Uniti. Non mancano ricostruzioni delle abitazioni americane degli anni '40, con relativi arredi. Alla fine del percorso si sbucca in una grande sala dove sono esposti i mezzi militari, che si possono ammirare da una grande balconata. Quando gli addetti, tutti volontari, scoprono che possiedo una Willys, un passa parola velocissimo ci rende subito popolari tra il personale, e alla fine, dopo la raccomandazione "vi portiamo a visitare un'altra

location, però non dite niente a nessuno...", ci aprono un capannone enorme dove è custodita una quantità mai vista di mezzi e materiali nelle più svariate condizioni: tra questi, due rari Ford GTB e un'Harley Davidson conservata nelle condizioni in cui era alla fine della guerra, oltre ad armi, macchinari, apparati radio, manuali di tutti i generi. In sostanza, molto bello il museo, ma spettacolare e ricco di fascino anche il capannone. Così la mattinata è scivolata via senza che ne accorgessimo e decidiamo di concluderla con le gambe sotto a un tavolo, in un ristorante vista lago. Ripromettendoci di condividere con gli amici questa bella esperienza.

SERGIO GALLOTTI

10

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



VERCELLI - CAMPO BASE STROPPIANA 28/29 SETTEMBRE 2024

La Fondazione Marazzato, ente impegnato nel restauro e nella conservazione di mezzi storici facente capo al Gruppo Marazzato (società che si occupa di servizi ambientali nata nel 1952) ha organizzato per le giornate del 28 e 29 settembre la manifestazione "Campo Base Stroppiana", dedicata ai veicoli militari storici.

L'evento prevedeva tra l'altro l'esposizione di veicoli di grande rarità, quali per esempio il Trattore Pavesi P4M (in prestito dalla Collezione Erodio), l'autocarro Lancia 3 RO della Collezione Gorini, la torpedo Fiat 508 CM, l'autoblindo Daimler Scout "Dingo" e una Moto Guzzi Alce della Collezione Lesca. C'erano inoltre anche un altro esemplare di Guzzi Alce, una Francis Barnett F45 e una Bianchi MT61 della Collezione Poluzzi, mentre dalla Collezione Bertola sono arrivate una Excelsior Serie 19 del 1918 e una Willys M38 del 1950. A contorno, visite libere guidate alla Collezione Marazzato e simulazioni di guida in ambientazioni d'epoca con realtà aumentata,

porte aperte 2024
Fondazione Marazzato S.P. 31,
Stroppiana (VC)

28 e 29 settembre 2024
Campo base Stroppiana '24
Dopo il successo dell'edizione 2023 Stroppiana si trasforma nuovamente in un campo base per accogliere mezzi militari risalenti a tutte le epoche.

Domenica 29 settembre 2024:
GIORNATA DEL RICORDO dei Combattenti, dei Caduti e dei Dispersi in guerra

Per adesioni e informazioni:
Simone Fossati - Presidente Fed. Provinciale A.N.C.R.
fossati.s79@gmail.com - 333 80 86 557
Alessandra Musso - Referente Gruppo Storico 2194
bobo.giustetto1@alice.it - 334 77 83 181

@fondazionemarazzato
 10:00 - 18:00
 S.P. 31, KM 11 Stroppiana (VC)



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

11

VERCELLI - CAMPO BASE STROPPIANA 28/29 SETTEMBRE 2024

oltre l'esposizione dinamica di un carro Sherman e di una blindo cingolata francese.

La manifestazione prevedeva anche una mostra fotografica e a una mostra di modellismo e culminava nel convegno relativo all'evoluzione dei mezzi militari da trasporto in Italia, dalle origini ai nostri giorni, che aveva

come relatori quelli che Alberto Marazzato, Presidente della Fondazione Marazzato, reputava tra i massimi esperti italiani in materia: Aurelio Sanmartino (Presidente della Commissione Veicoli Militari dell'ASI), Piero Brezza, (Presidente dell'International Military Vehicle Collectors Club), nonché Daniele Cereda, Roberto Bruciamonti e il



12

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



VERCELLI - CAMPO BASE STROPPIANA 28/29 SETTEMBRE 2024

sottoscritto in rappresentanza del nostro Club.

Occorre sottolineare che il convegno ha assunto un ruolo focale nella manifestazione, con un ampio pubblico di appassionati civili e militari ad assistere. All'introduzione, curata da Roberto (che aveva anche il compito di moderatore), è seguito l'intervento di Sanmartino che

ha evidenziato con precisione i caratteri di originalità dei mezzi da trasporto militari italiani degli anni Venti e Trenta, introducendo una vera e propria lezione del compianto Piero Brezza sui veicoli degli Alleati e sul loro apporto alla ricostruzione civile e militare del nostro Paese, lezione che ha colpito tutti per la profondità



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

13

VERCELLI - CAMPO BASE STROPPIANA 28/29 SETTEMBRE 2024

della cultura di Piero e per la sua enorme passione per i "nostri" automezzi. Infine è toccato a Daniele e a me, che abbiamo trattato i mezzi italiani dal dopoguerra fino ai giorni nostri, riscuotendo il plauso del pubblico: oltre ai complimenti, ci è stato chiesto quanto tempo era stato necessario per la preparazione della conferenza,

stupendosi alla nostra risposta «improvvisata sul momento»... Non è mancata nel pomeriggio di sabato, per gli ospiti intervenuti con le proprie vetture storiche, un'escursione nel Monferrato con visita al Museo dei Carabinieri di Camino e al Museo delle Truppe Alpine di Cantavenna, poi la giornata si è conclusa con la cena con



14

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



VERCELLI - CAMPO BASE STROPPIANA 28/29 SETTEMBRE 2024

asta di beneficenza a favore della Fondazione Veronesi e con il concerto della St. James Big Band, accompagnato da un'esibizione del corpo di ballo "The Kitchen Swing". Domenica 29 è iniziata con il ritrovo di tutte le associazioni, seguito dal concerto della Fanfara Alpina

di Roppolo, con ripresa nel pomeriggio delle attività dinamiche nell'area esterna e delle visite alla Collezione: un'esperienza davvero molto positiva e senz'altro da ripetere.

WALTER SECCO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

15

TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024



Nel week-end del 28/29 settembre, in occasione dell'Open Day promosso dal C.R.C.S. (Cingoli e Ruote per Conoscere la Storia) nella ex Caserma Patussi di Tricesimo Udine, sede del sodalizio friuliano (un club affermato nella riparazione e nel restauro di mezzi pesanti ex militari appartenenti a diversi eserciti), mi sono recato in compagnia di mia moglie in visita al loro museo e, dopo vari saluti agli amici presenti - tra l'altro alcuni di loro hanno partecipato con noi all'80° anniversario del D-Day in Normandia - abbiamo iniziato il giro di ricognizione.

Essendo domenica 29 anche la Giornata del Veicolo d'Epoca, erano presenti centinaia di mezzi militari e civili, rappresentati da moto, jeep, autocarri,



16

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024

autoblindo, carri armati italiani, americani, inglesi e tedeschi, artiglierie fra cui il famoso cannone italiano da 90/53 (il celebre "pezzo da 90"). Gli ampi piazzali della Patussi erano animati da campi allestiti alla perfezione e da rievocatori in divisa perfetta a seconda dell'epoca che rappresentavano (prima o seconda Guerra Mondiale).

La domenica, complice la bella giornata, sono state superate le 4.500 presenze, un'affluenza superiore a ogni aspettativa, con la possibilità, pagando una cifra modesta, di poter scorrazzare per tutta la caserma a bordo di Hummer, Dodge e Jeep o di sorvolare la caserma stessa a bordo di un elicottero. Presente anche l'ASI, che ha organizzato una diretta streaming



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

17

TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024



sul suo canale in occasione dell'evento della Giornata Veicolo d'Epoca.

Sono intervenuti, tra l'altro, diversi rappresentanti delle associazioni d'Arma dei vari reparti che si sono succeduti nel tempo alla Sante Patussi (Patussi era un ufficiale osservatore nativo di Tricesimo, caduto in combattimento nel 1941 e decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare) che hanno rimarcato i valori tradizionali del mondo militare. Ma la ciliegina sulla torta è stata la sfilata finale di tutti i mezzi sulla piazza d'armi: suddivisi per nazionalità, veicoli italiani, americani, tedeschi, inglesi e russi si sono succeduti, presentati da uno speaker d'eccezione, il Colonnello in congedo Giorgio Castagna, che ininterrottamente



18

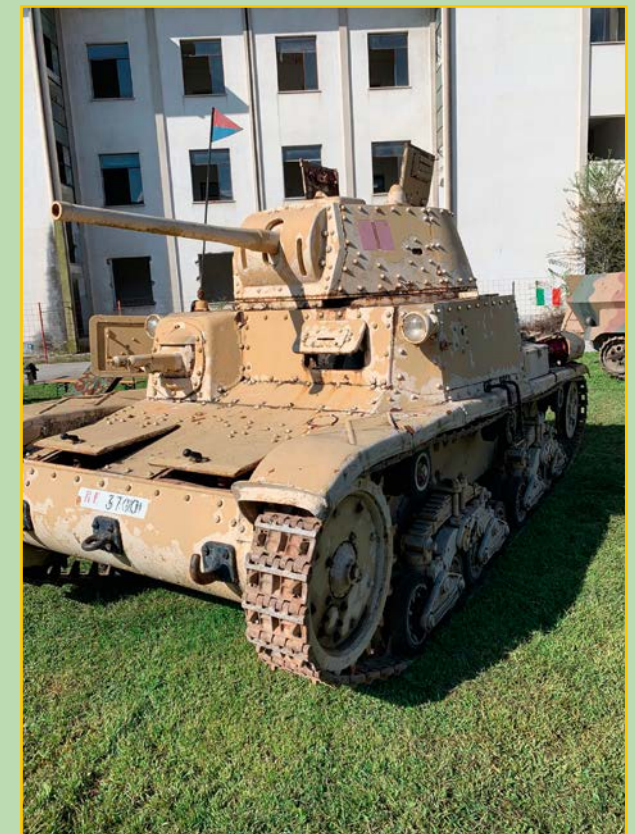
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024

durante le due giornate ha spiegato tutte le caratteristiche tecniche dei mezzi che sfilavano davanti a lui.

Ad una certa ora, visto anche i molti chilometri che ci separavano da casa, salutiamo tutti gli amici, e ripartiamo ma, mentre ci avviciniamo a Vicenza, mi dico "ora o mai più...": siccome ho prestato servizio militare, nel lontano 1967, in una piccola stazione radio posta in una Chiesa sconsacrata sui colli sopra Vicenza, scatta la ricerca del luogo. Sono molto cambiate le cose da allora: da un semplice campanile adornato di antenne ad una selva di tralicci e, tra nuove strade e vecchi sentieri, a un tratto un tuffo al cuore: ecco apparire il "mio campanile", ora decorato



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

19

TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024



di parabole. Ho suonato al cancello ma inutilmente, il posto risultava deserto (ma videosorvegliato, probabilmente da remoto) senza più operatori sul posto.

Infine si rientra, dopo la solita coda a Desenzano... Ma sono felice per la bella manifestazione a cui ho assistito e per aver rivisto posti che pensavo di non vedere mai più.

GIORGIO FANFANI



TRICESIMO - PORTE APERTE C.R.C.S. 28/29 SETTEMBRE 2024



VOGHERA - GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA 29 SETTEMBRE 2024

Domenica 29 settembre è stata la data scelta dall'ASI per la Giornata Nazionale 2024 del Veicolo d'Epoca, un'iniziativa volta a richiamare l'attenzione sul valore del patrimonio tecnico e culturale rappresentato dal motorismo storico italiano. Per l'occasione il Veteran Car Club Carducci, storico club dell'Oltrepò pavese con sede a Voghera, è stato incaricato dall'ASI di organizzare la manifestazione, coinvolgendo tutti i club federati della Lombardia.

Mio figlio Lorenzo ed io decidiamo così di partecipare con una vettura a cui siamo particolarmente affezionati e che è da sempre in famiglia, la Lancia Beta Coupé 2000 di mio padre. Complice la giornata radiosa, l'ampia piazza del Duomo di Voghera ci accoglie letteralmente piena di vetture ed appassionati. Non mancano alcuni veicoli militari, nella fattispecie una M151A2, due Fiat AR59, una Jeep MB e una Ford GPW, tuttavia la maggioranza dei partecipanti ha optato per vetture civili, offrendo un campionario entusiasmante di modelli databili a partire dagli anni Cinquanta fino all'inizio del nuovo millennio. Presenti pure le moto d'epoca, con alcuni esemplari



VOGHERA - GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA 29 SETTEMBRE 2024

storici di motobici Alpino esposti nel cortile interno di Palazzo Beltrami.

Da segnalare per gli appassionati di due ruote la conferenza tenuta dai dirigenti del Moto Club Città di Stradella dedicata alla figura di Pietro Trespidi, imprenditore italiano del settore motociclistico che rivestì un ruolo primario nel motorismo dell'Oltrepò, fondando ben tre marchi motociclistici a Stradella: la Moto Trespidi nel 1925, la Motobici Alpino nel 1945 e l'Ardito nel 1950. Appena prima di mezzogiorno parte degli iscritti al raduno si sono mossi per affrontare un percorso turistico-panoramico attraverso le colline dell'Oltrepò, passando per Torrazza Coste, Borgo Priolo, Calvignano, Montalto Pavese, Valle Scuropasso, Pometo, Volpara per giungere a Golferenzo, dove era previsto un pranzo conviviale con piatti tipici presso il ristorante "Olmo Napoleonico", mentre Lorenzo ed io abbiamo preferito trattenerci a Voghera, dove una parte delle vetture è rimasta in esposizione ancora per qualche tempo, prima del rientro a casa, con l'intenzione, se l'anno prossimo il tempo sarà buono, di partecipare magari con un mezzo verde militare...

SERGIO GALLOTTI



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024

All'inizio di ottobre il Club, nelle persone del sempre attivissimo Luciano Gendrini coadiuvato dal 'locale' Allan Soffientini, ha organizzato un bellissimo raduno in luoghi che pochi conoscevano. Per evitarci una levataccia sabato mattina, con altri amici abbiamo deciso di raggiungere la località di partenza il venerdì; questa soluzione ci ha permesso di cenare con un sontuoso e gustoso piatto di pizzoccheri in un noto ristorante della zona!

La mattina, incontro con i tanti amici che affluivano a Fusine (punto di partenza del raduno), i saluti, un rinforzino di colazione, un po' di burocrazia visto che il percorso non è



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024

normalmente aperto ai mezzi privati. Poi, motori!

Il percorso, sotto uno splendido sole, si inerpica tra stretti tornanti e con una pendenza subito ragguardevole, tra la bella valle che sale al passo Dordona. Inizialmente asfaltato, il percorso si è fatto poi sterrato attraversando torrenti ed ameni pascoli. Prima sosta ormai in quota, dove alcune vacche sono venute a salutarci incuriosite. Quello delle malghe è un universo sconosciuto ai più, fatto di grandi sacrifici, tanta fatica e dedizione. Sorprende quelli di noi più 'urbani' che tanti malgari siano in realtà giovani. Evidentemente esistono tante motivazioni e soddisfazioni oltre al look, agli aperitivi



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024

e ai social!

Il percorso continua lungo uno sterrato a tratti un po' impegnativo, ma nulla di cui impensierire i nostri validi anche se spesso vetusti mezzi (e spesso, ahimè, conduttori...).

In fine di mattinata giungiamo al Rifugio Passo Dordona, accogliente locale dove, alla conta, mancano un paio di mezzi che hanno avuto noie meccaniche nell'ultimo tratto.

Trainati fino al rifugio, l'aperitivo è stato sostituito da una bella sessione di meccanica sul campo, che velocemente e con competenza ha consentito di ripristinare l'efficienza dei mezzi.



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024

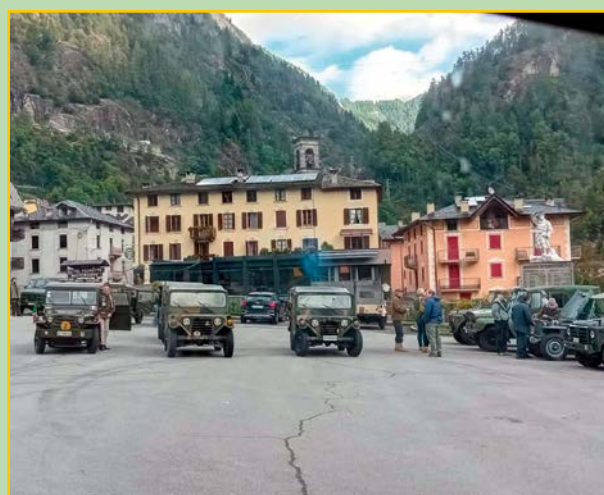
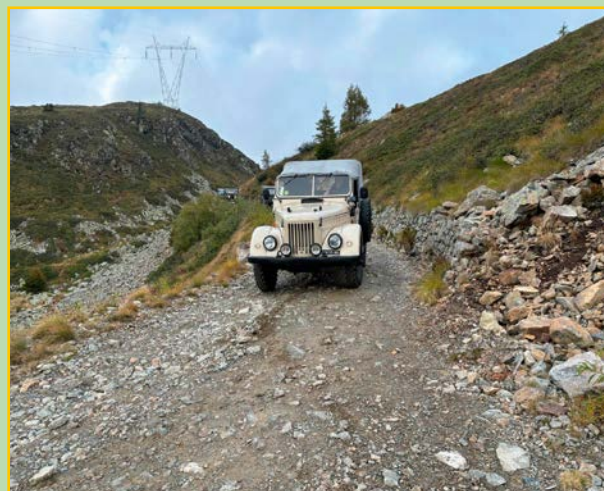
Pranzo assolutamente eccellente vista anche la location: i tempi del menù standard di tutti i rifugi alpini, tagliere e polenta taragna, sembrano tramontati a favore di menù sempre genuini ma leggermente più elaborati: una bella sorpresa!

Dopo pranzo, sbrigata ancora qualche piccola messa a punto meccanica, qualche centinaio di metri dopo raggiungiamo il Passo Dordona a 2.061 metri di quota! Qui lo scenario si fa decisamente alpino mentre scuri nuvoloni si addensano sulle nostre teste. Il passo offre alcune escursioni a sfondo storico visto che da qui passava parte della Linea Cadorna; gruppi di



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024

volontari hanno ripristinato i passaggi e le trincee dell'epoca, consentendoci di assaggiare un pezzo di storia interessante. Intanto, comincia a nevischiare! Al riparo nella mia comoda e calda FIAT AR76, non invidio i tanti amici a bordo delle loro Jeep esposti a temperature gelide e vento sferzante. La discesa verso Foppolo è altrettanto ripida, il nevischio si trasforma in pioggia e arriviamo a Branzi sotto il diluvio universale! Qualche indecisione su dove parcheggiare, ma alla fine optiamo per 'guadare' la provinciale fino all'albergo. Intrizziti, ci riposiamo e poi godiamo di una ottima cena, un po' di chiacchiere e tutti a nanna.



PASSO DORDONA - RADUNO CVMS - 5/6 OTTOBRE 2024



L'indomani il tempo si è rimesso e si fa tappa al locale e famoso caseificio di Branzi dove è possibile degustare ed acquistare gli ottimi prodotti locali; successivamente ci si sposta presso il locale bar/pizzeria dove viene offerto un robusto aperitivo, molto molto apprezzato! Questo ha permesso di rimettersi in strada verso casa a stomaco pieno e con la mente piena di bei ricordi. Grazie al Club per l'organizzazione, posti stupendi e bella compagnia. Alla prossima!

DANIELE CEREDA



NOVEGRO - 74ª MILITALIA - 2/3 NOVEMBRE 2024

Militalia, ormai giunta alla sua 74ª edizione, è il più tradizionale appuntamento milanese dedicato ai collezionisti di oggetti militari, divise, libri e documenti storici. Come sempre l'evento è stato anche un'occasione per incontri di rievocazione e rappresentazione della memoria storica, con conferenze, mezzi militari in esposizione e appassionati che vestivano le uniformi di eserciti di tutto il mondo nelle diverse epoche. Senza dimenticare che nell'occasione il Parco Esposizioni di Novegro ha ospitato anche il Salone Nazionale del Softair (che occupava l'intero padiglione D) e la rassegna Culter Expo (focalizzata sul mondo della coltelleria in tutte le sue sfaccettature). Anche quest'anno il nostro Club era presente con un ampio stand al centro del quale troneggiava la bella AR59 di Daniele Cereda, attrazione che ha richiamato l'attenzione di più d'uno degli appassionati presenti che proprio al volante di una AR avevano trascorso momenti più o meno belli durante il loro servizio militare. Tra i tanti amici passati a trovarci, molto gradita la visita di Toni Capuozzo, di passaggio alla Fiera meneghina per la presentazione del suo libro "Cosa è la guerra? I conflitti spiegati ai ragazzi", opera che tratta delle guerre che oggi scuotono il mondo, dei nuovi conflitti – come quello tra Russia e Ucraina – dei conflitti "storici" – come quello in Medio Oriente – dei terrorismi, delle missioni di pace e delle nuove tecnologie di guerra, opera scritta da Capuozzo con la collaborazione del Generale Francesco Ippoliti e illustrata da Armando Miron Polacco. Presso il nostro stand è stato un continuo susseguirsi di appassionati, nuovi e vecchi amici in compagnia dei quali è stato piacevole trascorrere qualche ora, alternando la presenza al banco con rapide puntate all'ampia esposizione.

WALTER SECCO



NOVEGRO - 74ª MILITALIA - 2/3 NOVEMBRE 2024



APPIANO GENTILE - PRANZO SOCIALE CVMS - 1 DICEMBRE 2024



sempre più difficile trovare quelle poche ore da dedicare al nostro hobby, non parliamo poi di riuscire a “staccare” quella mezza giornata per quelle occasioni enogastronomiche che, da sempre, rappresentano un momento di relax e di cultura per noi appassionati di veicoli militari. Anche quest’anno, purtroppo, sarebbe andata così, se non che... Una sera, al telefono con l’amico Vittorio, scocca l’ora delle decisioni irrevocabili: parteciperemo al pranzo sociale del CVMS. Decidiamo di rappresentare contemporaneamente alle rispettive famiglie la nostra indisponibilità per domenica 1 dicembre, cosa che apparentemente, non causa grandi reazioni così, svolti diligentemente tutti gli incarichi che ci sarebbero comunque toccati per la domenica, ci troviamo in tarda mattinata presso la “tana” della mia Punto d’ordinanza e via, si parte verso Appiano Gentile. Vicina a Pavia, ma apparentemente lontana anni luce a causa dei numerosi impegni.

Con gli impegni di lavoro che diventano ogni anno sempre più invasivi, i genitori che invecchiano, i figli che crescono, gli anni che avanzano e così via, diventa

Il viaggio fila liscio, individuare La Cà Tenaia è un attimo anche senza l’ausilio del navigatore e, in men che non si dica, ci lasciamo coinvolgere dall’atmosfera di amicizia e di



32

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



APPIANO GENTILE - PRANZO SOCIALE CVMS - 1 DICEMBRE 2024



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

33

APPIANO GENTILE - PRANZO SOCIALE CVMS - 1 DICEMBRE 2024



passione che caratterizza l'evento. Complice anche un bel sole, sembra che nessun abbia voglia di accomodarsi per il pranzo: nell'ampio parcheggio del locale, tutti ci si perde volentieri in saluti, abbracci, chiacchiere e battute, tanto che i primi richiami a prendere posto non incontrano grande successo. Alla fine, apparentemente un po' controvoglia, ci si accomoda tutti, ciascuno in compagnia degli appartenenti all'ultimo gruppetto che si era formato sul piazzale, per continuare i discorsi iniziati. Le portate scorrono veloci, una meglio dell'altra, condite con racconti d'officina, ricordi, affari fatti e perduti e quant'altro: il tempo scorre inesorabile e, per me e Vittorio, dopo il dolce, il caffè e i saluti di rito, viene il momento di salutare la bella compagnia. Non senza una promessa che vedremo in tutti i modi di onorare: adesso che abbiamo imparato la strada, sarà meglio non lasciar passare troppo tempo prima di ripercorrerla...

ROBERTO BRUCIAMONTI



FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA



Contenuti tecnici avanzatissimi e originali, elevata mobilità e una versatilità ineguagliabile non sono valsi a garantire al FIAT VSF l'entrata in produzione.

La storia del Servitore di Fanteria Fiat, un modello che per una serie di avvenimenti non entrò mai in produzione, ha radici lontane: Fiat, che già nel 1929 aveva rilevato il ramo automobilistico della tedesca NSU (la collaborazione tra NSU e Deutsche FIAT sarebbe andata avanti fino al 1966), nel 1952 istituì in Germania, negli uffici messi a disposizione a Heilbronn dalla NSU-FIAT, anche un piccolo Ufficio Tecnico, nell'ambito del quale venivano progettati e sviluppati veicoli utilitari e mezzi militari. Presso il Forschungsabteilung (Ufficio Sviluppo) tedesco i più promettenti tra i giovani ingegneri FIAT venivano inviati per completare le proprie conoscenze nel campo della progettazione, per acquisire esperienza e per mettere in luce le proprie capacità. Tra il 1958

e il 1964 furono concepiti a Heilbronn diversi veicoli militari compatti di notevole interesse: per esempio, i due fuoristrada leggeri sviluppati alla fine degli anni '50 (Muletto 1120 e Muletto 1121), che riproponevano concettualmente i contenuti dell'Haflinger Steyr Puch, o il successivo modello Typ 06, caratterizzato da una serie di soluzioni innovative, quali la guida avanzata, l'abitabilità per sei persone, la scocca portante con sospensioni a quattro ruote indipendenti e il motore montato centralmente (tipo 103 G, derivato da quello della 1200 "Gran Luce", 50 CV a 5.000 giri).

La trasmissione prevedeva cambio a quattro rapporti con "primino" e trazione integrale permanente grazie a un differenziale centrale, montato a valle del cambio,



FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA

avente funzione di ripartitore. Il differenziale centrale e quello posteriore erano autobloccanti. Quando, nel 1962, i principali eserciti dell'Europa continentale (quelli francese, tedesco e italiano), posero le basi del progetto che avrebbe dovuto portare a una 4x4 leggera comune, l'Europa Jeep (o VCL 0,5 t 4x4), l'Esercito Italiano valutò che, al di sotto dell'Europa Jeep, vi fosse spazio per un veicolo meno sofisticato, in buona sostanza un rifornitore tattico in grado di accompagnare le fanterie sin sulla linea del fuoco, caratterizzato da elevata mobilità,

sagoma particolarmente bassa e grande facilità di guida. In base alle specifiche emesse dall'Esercito Italiano, alla FIAT si decise di mettere a frutto le esperienze fatte con la Typ 06, che servì da base per il progetto FIAT 6615 AM, mezzo che l'Esercito Italiano aveva denominato Veicolo Servitore di Fanteria (VSF). I gruppi meccanici furono realizzati a Torino, mentre la carrozzeria venne sviluppata a Heilbronn, dove fu anche montato e collaudato il primo prototipo, munito di motore a tre cilindri raffreddato ad olio (un'unità sperimentale a ciclo



Il VSF fu il frutto di un lungo lavoro eseguito in parte a Heilbronn presso il Forschungsabteilung e in parte a Torino negli uffici dell'Ingegneria Avanzata FIAT.



FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA



Le premesse per lo sviluppo del FIAT 6615 AM VSF vennero messe al centro studi di Heilbronn con lo studio (1958-1960) della typ 06 da parte dell'ingegner Cornacchia.

Otto a 3 cilindri di 1.157 c.c. di cilindrata, con testate raffreddate ad aria e cilindri raffreddati ad olio). Si trattava in pratica del condensato delle esperienze che la Casa torinese aveva all'epoca relativamente ai veicoli fuoristrada; la sperimentazione del V.S.F. proseguì per tutti gli anni '60, poi all'inizio degli anni '70, superati tutti i test di omologazione militari, il veicolo fu giudicato pronto per entrare in produzione.

Il VSF era caratterizzato da scocca portante in lamiera d'acciaio, con carrozzeria ridotta ai minimi termini, molto squadrata ed estremamente appiattita, realizzata non solo per venire incontro alle esigenze militari di occultamento e di trasporto, ma anche nell'ottica di garantire la massima stabilità laterale. Il corpo del veicolo era suddiviso in tre compartimenti: quello anteriore, dotato di due sedili, era destinato a conduttore e capomacchina, quello centrale ospitava il gruppo motopropulsore completo dei dispositivi di servizio e quello posteriore era destinato al carico, con superficie utile di 1,6 metri quadrati e sponda posteriore abbattibile. Nonostante la notevole luce libera da terra (ben 35 cm.),



La Camionetta 06, aveva posto di guida avanzato e abitabilità per sei persone (o due persone e 460 kg di carico). Il motore, trasversale, era montato al centro.



Il VCL 0,5 t, anfibio e aviolanciabile, si andava a collocare idealmente sopra al VSF e avrebbe svolto i compiti di veicolo per ricognizione e collegamento.



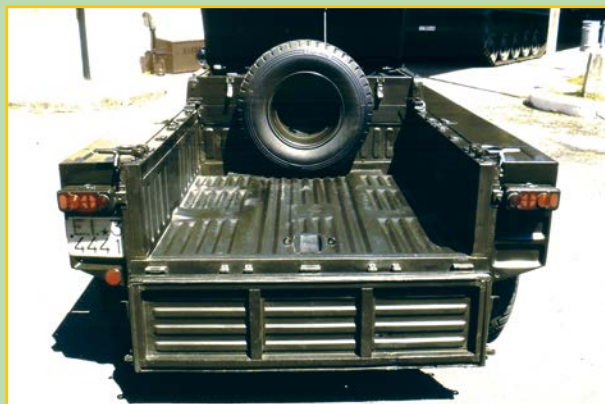
Con il parabrezza ribaltato, l'altezza massima del VSF risultava inferiore al metro. Con una lunghezza complessiva di 3,175 m, aveva un vano di carico di 1,6 m².



FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA



Equipaggiato con pneumatici 8.50 -14, il VSF aveva un'altezza minima da terra di 348 mm grazie ai riduttori finali a cascata d'ingranaggi posti ai mozzi ruota.

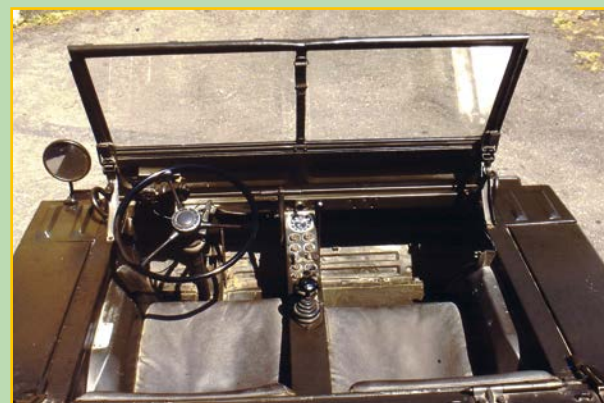


Il vano di carico era perfettamente rettangolare e aveva soglia particolarmente bassa. Sulla sponda era previsto anche il montaggio degli attrezzi da zappatore.



I parafanghi erano trattenuti in posizione da cerniere a da elastici tipo fermacofano: smontati, servivano da passerelle per il superamento degli ostacoli.

l'altezza del piano di carico era di soli 49 cm. dal suolo, mentre la portata nominale del mezzo era di 750 kg. con un rapporto particolarmente favorevole (0,58) tra tara e capacità di carico. Da segnalare la posizione molto bassa dei sedili, incassati tra i passaruota per mantenere il baricentro il più basso possibile, e la configurazione dei parafanghi, che erano velocemente smontabili e potevano essere usati come piastre da sabbia o come passerelle (la loro lunghezza di 2,4 metri permetteva al veicolo di superare trincee larghe fino a 1,8 metri). Altra particolarità del VSF era la possibilità di essere condotto da terra a bassa velocità, grazie al fatto che, asportato il parabrezza e ribaltato in avanti il volante, si poteva accedere ad acceleratore, freno e frizione attraverso uno sportello apribile posto sul muso del veicolo. L'originale motore tipo 123 raffreddato ad olio lasciò il posto sui prototipi successivi a motori tipo 116 (quello della 1300) e, in seguito 103 G (quello della 1200 "Granluce"), mentre per i modelli di pre-serie omologati dall'Esercito fu infine adottato il motore X0/18.000 di derivazione FIAT 124, con cilindrata di 1.197 cc, potenza massima di 40 CV DIN a 4.600 giri al minuto (invece dei 60 a



L'abitacolo era previsto per due persone, conduttore e capomacchina. Disponeva di parabrezza e poteva essere chiuso da una capottina in tela tipo pick-up.



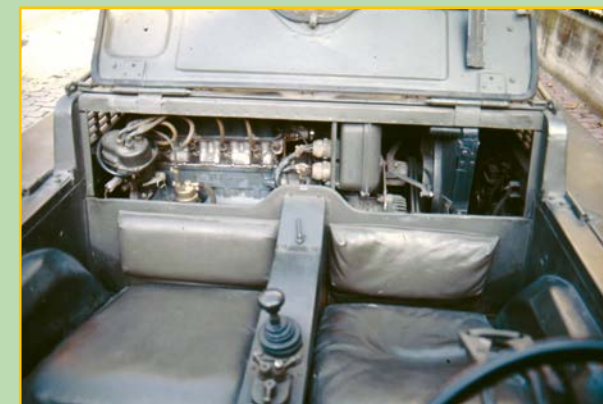
FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA

5.600 giri di quello montato sull'autovettura) e coppia di 7,5 kgm a 2.600 giri (invece di 8,9 a 3.400), disposto trasversalmente nel vano motore. il raffreddamento era ad acqua, con circuito sigillato e pompa centrifuga, con radiatore e ventilatore in asse con il motopropulsore (vale a dire montati trasversalmente).

La trasmissione derivava da quella del Typ 06 e prevedeva trazione integrale permanente con tre differenziali autobloccanti, cambio a cinque marce con primo rapporto particolarmente ridotto (12,74:1), quinta in presa diretta e riduzione finale ai mozzi a cascata d'ingranaggi (rapporto 3,2:1). Le sospensioni erano a quattro ruote indipendenti, con elementi elastici costituiti da barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici, e bracci oscillanti longitudinali inferiori con asta guida verticale superiore. Ancora nei primi mesi del 1973, in occasione di una esposizione dei materiali in dotazione alle unità dell'Esercito Italiano, il 6615 AM veniva presentato come mezzo di prossima adozione, in concomitanza però con una delle prime apparizioni pubbliche del prototipo X-11/1, ovvero di quella che sarebbe diventata la "Nuova Campagnola": si stavano



Grazie al volante basculante e al pozzetto posto di fronte al posto di guida, una volta smontato il parabrezza il veicolo poteva essere guidato anche da terra.



Il motore era montato centralmente e disposto trasversalmente. Sulla versione definitiva era un quattro cilindri di 1.197cc derivato da quello della FIAT 124.



I comandi e la strumentazione (ridotta all'essenziale) erano raccolti sul tunnel centrale. Si notino i comandi di tipo americano dell'impianto elettrico.



L'impianto di raffreddamento aveva il radiatore montato a sinistra, dietro al conduttore. Il ventilatore provvedeva a un costante ricambio d'aria nel vano motore.



FIAT 6615 AM SERVITORE DI FANTERIA



L'ultima apparizione pubblica del FIAT 6615 AM VSF avvenne in concomitanza alla presentazione di uno dei prototipi della X11/1, la futura Nuova Campagnola.



L'adozione della AR76 pose la parola fine allo sviluppo dei due modelli di 4x4 leggeri militari, VCL e VSF, ipotizzati e sviluppati durante gli anni Sessanta.



Derivata da uno dei prototipi sviluppati ad Heilbronn, la X11/1 prefigurava meccanicamente la Nuova Campagnola, anche se la carrozzeria era alquanto differente.



Presentata nel 1974, la Nuova Campagnola venne lanciata inizialmente sul mercato civile, mentre le prove militari d'omologazione iniziarono appena dopo.

evidentemente delineando forti incertezze sul buon esito del programma Europa Jeep, annullato il quale sarebbe venuta meno anche la necessità di un Servitore di Fanteria. Già nel 1974 il destino dell'Europa Jeep e, di conseguenza quello parallelo del VSF, era segnato: il 14 giugno di quell'anno la Fiat lanciava la sua Nuova Campagnola sul mercato civile, preludio alla definitiva cancellazione del programma Europa Jeep, avvenuta nel 1976 per decisione delle autorità militari tedesche e italiane (i francesi all'epoca si erano già "sfilati" dal programma). Sempre nel 1976 vi fu l'adozione da parte dell'Esercito Italiano della versione militare della Nuova Campagnola, la AR76, che avrebbe preso il posto tanto del VCL quanto dell'SVF.

WALTER SECCO
FOTO NIVOLA FOTO, SME



BERETTA BM59 FAL



Per decenni al fianco del Fante italiano, il Beretta BM-59 è stato tra i migliori fucili automatici in servizio negli eserciti NATO fino all'inizio del nuovo millennio.

Il fucile Beretta BM-59 FAL (Fucile Automatico Leggero) è stato la prima arma lunga d'ordinanza sviluppata per l'Esercito Italiano dopo il termine della Seconda Guerra Mondiale. Andò a rimpiazzare l'eterogenea dotazione che equipaggiava i reparti del ricostituito Esercito dal 1946. L'Italia, che nel 1949 era stata una delle 12 Nazioni fondatrici della NATO, aveva adottato nel 1951 il fucile semiautomatico Garand M1 in calibro 30-06 (7,62x63 mm), di progettazione e produzione americana, del quale dopo le prime forniture dagli USA, la Beretta di Gardone Val Trompia e la Breda di Milano avevano

acquisito sia la licenza sia i macchinari necessari alla produzione.

Nel frattempo in ambito NATO era stata decisa la standardizzazione del calibro delle armi lunghe sulla munizione 7,62x51 mm (T65), variante militare del 308 Winchester, incoraggiando gli Stati membri dell'Alleanza a mettere allo studio nuove armi in questo calibro. La Casa di Gardone Val Trompia incaricò Domenico Salza e Vittorio Valle di progettare insieme alla loro squadra tanto la conversione del Garand dal calibro 7,62x63 (30-06) al 7,62x51 mm (7,62 NATO) quanto un nuovo



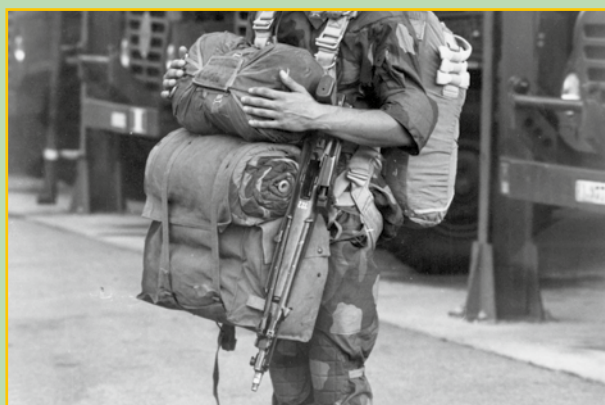
BERETTA BM59 FAL



Il BM59 andò ad equipaggiare inizialmente i reparti d'élite: questa foto dei primi anni Sessanta lo ritrae in forza al Reggimento Lagunari Serenissima.



La variante Pc con calcio pieghevole e tricomensatore innestato a baionetta fu sviluppata per le truppe paracadutiste: questi sono i Carabinieri del Col Moschin.



Visibile sul lato sinistro dell'equipaggiamento, il BM59 Pc con calcio piegato e tricomensatore smontato ha ingombri minimi per un'arma della sua categoria.

fucile automatico in quest'ultimo calibro. Su proposta dell'ingegner Salza il nuovo fucile automatico doveva preferibilmente derivare dallo stesso Garand, con tutti vantaggi che questa soluzione offriva. Salza arrivava a prevedere la trasformazione dei vecchi Garand M1 in BM-59, con costi ridotti a una frazione di quelli ipotizzabili per un'arma realizzata ex-novo.

Dopo approfondite ricerche su varie modifiche alla meccanica del Garand, in particolare riguardo la scatola di scatto e di parte del sistema di recupero dei gas, nell'ottobre 1959 la Beretta presentò l'arma definitiva che, dopo le prove d'omologazione, fu adottata nel 1960 dall'Esercito Italiano come nuovo fucile d'ordinanza con la denominazione di BM-59. Il FAL (Fucile Automatico Leggero) della Beretta iniziò a essere distribuito in numeri importanti ai reparti a partire dal 1962. Le principali differenze dal Garand consistono nel fatto che l'arma può sparare in modalità semiautomatica o automatica (ovvero a colpo singolo o a raffica), è dotata di un serbatoio prismatico asportabile da 20 colpi (il Garand ha un serbatoio interno fisso da 8 colpi), adotta la stessa canna del Garand (quattro rigature destrorse



Anche gli artiglieri paracadutisti del 185° Folgore (qui impegnati a mettere in batteria un obice OTO da 105/14) furono tra i primi a ricevere il BM59 Pc.

BERETTA BM59 FAL

con passo di 12 pollici) ma accorciata da 610 a 490,73 mm e per questo equipaggiata in volata del cosiddetto "tricomensatore", il cui diametro esterno ne consente l'impiego come lanciagranate, grazie al fatto che il sistema di presa del gas, pur concettualmente uguale a quello del Garand, incorpora nel FAL una leva di comando per la valvola che controlla il flusso al sistema di recupero, leva che è anche conformata in modo da poter accogliere la piastrina che serve al puntamento delle bombe controcarro Enea e Superenea.

La calciatura, inizialmente poco diversa da quella del Garand fatta eccezione per la presenza degli scassi destinati ad accogliere il bipiede anteriore ripiegato (BM-59 Modello I), viene presto affiancata da quella con impugnatura in plastica a pistola per migliorare il controllo dell'arma nel tiro automatico (BM-59 Modello II, non adottato dall'E.I. ma acquisito in quantitativi significativi all'esercito della Nigeria), la stessa impugnatura che troviamo sui successivi BM-59 Modello III dotati di calcio pieghevole, prodotti nelle versioni TA (Truppe Alpine) e Pc (Paracadutisti), differenti fra loro per la lunghezza della canna e per il tricomensatore (identico per i



Discendente, e anche derivato, dal Garand statunitense, il BM59 Beretta fu il migliore automatico della prima generazione postbellica sviluppato in Occidente.



Il progetto BM59 era molto aderente a quello del Garand: l'arma Beretta fu giudicata dagli Americani più riuscita dell'M14, il "loro" discendente del Garand.



Esteticamente il BM59 Pc (Paracadutisti, sopra) non è facile da riconoscere dal BM59 TA (Truppe Alpine): soltanto la foggia del tricomensatore è un pò diversa.



Il serbatoio asportabile del BM59 poteva essere rifornito anche mediante lastrine da 5 colpi grazie all'apposito zocchetto di caricamento saldato sul castello.

BERETTA BM59 FAL



Un pratico selettore posto sulla sinistra del castello dell'arma consentiva di passare dalla modalità di tiro semiautomatica (S) a quella automatica (A).



Il cosiddetto "grilletto invernale" era in realtà concepito nell'ottica di consentire il lancio della bomba da fucile senza danno per le mani del tiratore.



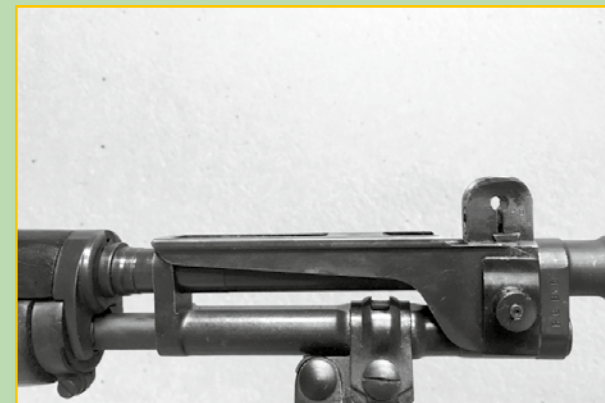
Il tricomensatore aveva tre diverse funzioni: freno di bocca, per limitare il rinculo, contrasto del rilevamento dell'arma e riduzione della vampa allo sparo.

modelli BM-59 I, II e III TA, leggermente diverso e con innesto a baionetta invece per la III Pc, che ha canna lunga 467,63 mm). La Beretta studiò anche una quarta variante militare dell'arma, il cosiddetto BM-59 modello IV, arma pensata per rivestire il ruolo di mitragliatrice leggera di squadra, che non venne adottata dall'E.I. ma fu ordinata in buoni quantitativi dall'esercito nigeriano. Il BM-59, nelle sue diverse versioni, fu prodotto per l'Esercito Italiano fino al 1969 e venne realizzato in circa 120.000 esemplari, rimasti in servizio di prima schiera presso i reparti dell'E.I. fino all'inizio degli anni Novanta, quando se ne iniziò gradualmente la sostituzione con armi della famiglia Beretta AR 70/90, in calibro 5,56x45 NATO, un processo che durò circa dieci anni. Il BM-59 fu venduto alle Forze Armate italiane, nonché a quelle di Algeria, Argentina, Etiopia, Indonesia, Libia, Nigeria e Somalia, ed è stato largamente impiegato in molti conflitti minori e in numerose missioni di peace-keeping. Nigeria e Indonesia ne hanno inoltre acquistato la licenza di produzione e l'arma è attualmente ancora utilizzata in molti Paesi in via di sviluppo, oltre al fatto che, sebbene ufficialmente in pensione in Italia, al 2024 risultano ancora in carico nelle armerie di mobilitazione del nostro Esercito circa 30.000 Fucili Automatici Leggeri Beretta



Il tricomensatore del BM59 Pc aveva una zigrinatura intesa a facilitarne lo smontaggio dall'arma, omessa sugli altri BM59, dove era imbullonato.

BERETTA BM59 FAL



La valvola del condotto di presa del gas era comandata da una leva, quest'ultima dotata di apposito binario guida per la piastrina di mira della bomba da fucile.

BM-59, sicuramente più pesanti dei moderni "nipotini" in 5,56 NATO, ma con un tono di voce autorevole che a molti Italiani ricorda quello di un vecchio amico, in grado di sviluppare un volume di fuoco al di sopra di ogni sospetto e con una munizione dal potere d'arresto straordinariamente attuale. Provare per credere...

DANIELE CEREDA
FOTO STATO MAGGIORE ESERCITO -
PIETRO BERETTA SPA



I differenti artifici lanciabili con il BM59 avevano diverse piastrine. Per le bombe da fucile Energia e Super Energia era prevista un'alida da montare sull'arma.



La bomba controcarro Super Energia differiva dalla Energia per essere in parte autopropulsa grazie a un motore a razzo. Qui la versione inerte da esercitazione.



La baionetta del Beretta BM59 si fissava sul tricomensatore mediante un anello ricavato nel guardamano e un aggancio automatico per l'apposito zoccolo.



Il serbatoio prismatico da 20 colpi del BM59 è uno dei migliori mai progettati: solidissimo ma abbastanza leggero, si inserisce e disinserisce impeccabilmente.

UNGHERIA 1945 - UN RISVEGLIO DA INCUBO



L'impiego di unità ben addestrate, come il 503° Battaglione Carri Pesanti equipaggiato con carri Tigre II, faceva sperare nel successo di Frühlings Erwachen.

Frühlings Erwachen (risveglio di primavera) è il più importante lavoro teatrale del drammaturgo tedesco Frank Wedekind: il nome venne scelto dall'Oberkommando der Wehrmacht (l'alto comando delle forze armate tedesche) per l'ultima operazione offensiva coordinata che la Germania nazista fu in grado di effettuare, che aveva come obiettivo quello di assicurare la protezione delle residue riserve di petrolio disponibili per la Germania (i giacimenti di Nagykanizsa) e di liberare Budapest assediata, impedendo all'Armata Rossa di avanzare verso Vienna. Le premesse per Frühlings Erwachen risalivano al 12 gennaio 1945, quando a Hitler venne comunicato che le truppe sovietiche avevano iniziato l'offensiva invernale Vistula-Oder attraverso la Polonia.

Per contrastarla, Hitler diede ordine al Feldmaresciallo

Gerd von Rundstedt di spostare dal teatro operativo delle Ardenne il primo SS Panzer Corps (1ª SS Panzer Division "Leibstandarte SS Adolf Hitler" e 12ª SS Panzer Division "Hitlerjugend"), e il secondo SS Panzer Corps (2ª SS Panzer Division "Das Reich" e 9ª SS Panzer Division "Hohenstaufen"). Le unità dovevano essere ricostituite e riequipaggiate entro il 30 gennaio e aggregate alla 6ª Panzerarmee, sotto il comando del generale d'armata SS Josef "Sepp" Dietrich. Hitler dispose anche un'offensiva preliminare, l'Operazione Konrad III, a partire dal 18 gennaio, che ipotizzava la liberazione sia di Budapest, assediata dai Russi, sia della regione del Transdanubio. Prima della fine del quinto giorno dell'offensiva i Tedeschi avevano riconquistato 400 chilometri quadrati di territorio ungherese: al culmine dell'Operazione Konrad III, il 26 gennaio, la linea del fronte era a circa 10 km

UNGHERIA 1945 - UN RISVEGLIO DA INCUBO

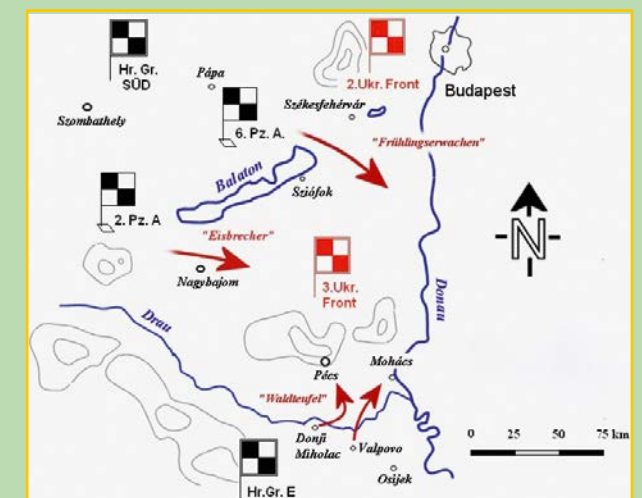


Teatro degli scontri descritti, all'inizio del 1945, fu la zona a Sud-Ovest di Budapest compresa tra il Lago Balaton e il corso dei fiumi Drava e Danubio.

dalla periferia settentrionale di Budapest, ma le truppe germaniche erano sfinite e le riserve di carburante e munizioni quasi esaurite (Budapest sarebbe poi caduta il 13 febbraio 1945).

Dal 27 gennaio al 15 febbraio i Sovietici condussero numerosi contrattacchi, riportando la linea del fronte nella zona compresa tra il lago Velence e il lago Balaton. Questo indusse i Tedeschi ad effettuare l'operazione Südwind (17-24 febbraio 1945), per eliminare la testa di ponte sovietica sulla riva occidentale del fiume Hron, operazione che spianò la strada a Frühlings Erwachen. Quest'ultima ebbe inizio il 6 marzo, con un giorno di ritardo sulla data prevista per dare modo alle unità tedesche di portarsi in gran segreto sulle posizioni di partenza nell'area del lago Balaton (Plattensee). La strategia tedesca era articolata su tre operazioni congiunte: Frühlings Erwachen propriamente detta,

affidata alla 6ª Armata Corazzata SS, che si sarebbe diretta verso il Danubio passando tra i laghi Balaton e Velence, l'operazione Eisbrecher (Rompighiaccio), condotta dalla 2ª Armata Corazzata SS, che avrebbe puntato verso



Tra gli obiettivi di Frühlings Erwachen, la liberazione di Budapest, accerchiata dai Russi il 26 dicembre 1944 ma difesa con tenacia fino al 13 febbraio 1945.



UNGHERIA 1945 - UN RISVEGLIO DA INCUBO



Nonostante i buoni risultati ottenuti dalle operazioni preparatorie Südwind e Konrad, all'ambiziosa operazione Frühlings Erwachen la sorte non fu propizia.

Est partendo dall'estremità occidentale del Balaton e avanzando verso Kaposvár e, infine, l'operazione Waldteufel (Satiro, o diavolo dei boschi), con il LXXXXI Armeekorps che, muovendo dal fiume Drava, avrebbe attaccato in direzione Nord attraversando la cittadina di Mohács. I movimenti combinati di queste grandi unità, se effettuati come programmato, avrebbero consentito di difendere con successo le regioni petrolifere ungheresi (da dove arrivava all'epoca l'80% circa del petrolio destinato alla Germania) e di sbarrare la strada per Vienna ai Russi, oltre che di accerchiare le truppe della



L'arrivo in gran segreto delle unità tedesche sulle posizioni di partenza fu favorito dalla collaborazione della maggior parte dei cittadini ungheresi.



La popolazione ungherese sosteneva con convinzione le truppe nazionali e quelle Tedesche e accolse con grande ostilità i "liberatori" sovietici.



Gli scontri furono feroci: dei 44 Tiger II operativi all'inizio dei combattimenti, solo 13 erano efficienti dopo tre giorni, ridotti a 7 alla fine delle operazioni.



Disciplinate e ben addestrate, le unità tedesche non avevano le stesse qualità di quelle del 1939. Le truppe sovietiche avevano fatto invece grandi progressi.



UNGHERIA 1945 - UN RISVEGLIO DA INCUBO

26ª e della 57ª Armata sovietica, obbligando inoltre a distogliere truppe destinate all'annunciata offensiva russa verso Berlino. Sin dall'inizio dell'offensiva, per le condizioni meteorologiche avverse e per l'ostinata resistenza sovietica, le previsioni tedesche furono disattese: soltanto il 9 marzo la 1ª e la 12ª Divisione corazzata SS riuscirono a fare breccia nelle difese della 135ª Divisione di fanteria della 26ª Armata sovietica e anche le Panzer Divisionen SS 2ª e 9ª incontrarono grandi difficoltà a causa del terreno paludoso a Est del canale di Sarviz.



Prodotti in grande quantità, i carri sovietici T-34 costituivano la spina dorsale delle unità corazzate sovietiche, affiancati da nuovi più potenti modelli.



Mezzi e armi moderne non bastarono alla Wehrmacht per imporsi su un avversario poderoso e molto cresciuto, a livello tattico e strategico, rispetto al 1941.



Nella Budapest assediata ogni guasto, anche modesto, significava la fine per i sofisticati carri tedeschi, spesso distrutti per questo dai loro equipaggi.



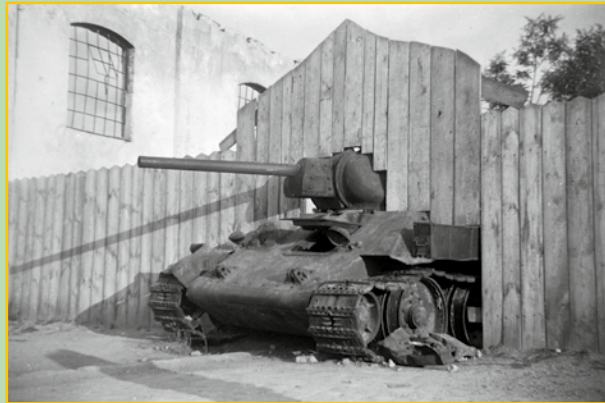
La resistenza sovietica e le condizioni meteorologiche avverse ostacolarono l'operazione Frühlings Erwachen, in ritardo sin dall'inizio sulla tabella di marcia.



All'inizio del 1945 l'Armata Rossa era una macchina da guerra molto efficiente, ben equipaggiata e guidata da uno Stato Maggiore preparato e spietato.



UNGHERIA 1945 - UN RISVEGLIO DA INCUBO



Un'immagine quanto mai curiosa dei combattimenti di Budapest: colpito e bruciato, questo T-34 è stato inglobato in una originale struttura lignea...



Nel corso degli scontri in Ungheria i Russi schierarono i loro nuovi carri IS, che equipaggiavano i Reggimenti carri di sfondamento della Guardia.



L'equipaggio dei carri IS (Iosif Stalin) erano composti da due ufficiali (tenenti: pilota e capocarro) e due sottufficiali (sergenti: cannoniere e servente).

Solo l'11 marzo il 1º SS Panzerkorps fu in grado di attraversare a Simontornya il canale Sió, con pesanti perdite. Il III Panzerkorps avanzò a Sud del lago Velence fino al villaggio di Gárdony, dove la spinta offensiva si esaurì: il generale Breith, che aveva attaccato con 153 carri armati il 6 marzo, l'11 disponeva di soli 63 corazzati operativi. Nelle giornate successive i Tedeschi riuscirono a cogliere ancora qualche locale successo, ma il 16 marzo iniziò la controffensiva sovietica: la 9ª e la 4ª Armata della Guardia, sostenute dalla 5ª e dalla 17ª Armata aerea, attaccarono le unità di sicurezza della 6ª Armata tedesca che mantenevano libera la strada alle spalle delle forze tedesche avanzanti sulla riva orientale del lago Balaton, minacciando l'accerchiamento di queste ultime, che dovettero ripiegare non disponendo i Tedeschi di ulteriori riserve: le unità germaniche, fortemente indebolite dagli scontri, si ritirarono, senza essere poi in grado di opporsi con successo all'avanzata delle truppe sovietiche, che in aprile entrarono a Vienna...

FEDERICO DELL'ORTO

**FOTO FORTEPAN - PK
(VIA BUNDESARCHIV) - RIA NOVOSTI**



Occupata Budapest il 13 febbraio 1945 e bloccata l'offensiva del Balaton, le truppe russe puntarono con decisione verso l'Austria, entrando in Vienna in aprile.



NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

CODICE FISCALE 95059670133

TELEFONO 3428426399

SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM

E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

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

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

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

Commissari Tecnici di Club

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

Gestione e/o Organizzazione Raduni

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

Telefono E-mail

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

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

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

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

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





CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



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