

2016—1

Riservato ai Soci del
CVMS

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO

WWW.CVMS.IT

MAB

MEZZI ARMI BATTAGLIE

LETTERA DEL PRESIDENTE

Quale momento migliore per festeggiare il Natale: l'inaugurazione della Club House e dell'annesso museo. Circa 200 persone hanno partecipato all'inaugurazione del sito che forse creerà un po' di invidia nel nostro mondo e non solo, pazienza qualcuno diceva: "meglio far invidia che pena!". E sì, il "piccolo"

CVMS nato ormai più di 15 anni fa, con la passione che sempre ci ha distinto, è riuscito ad allestire in meno che non si dica e praticamente quasi a costo ZERO, una superficie espositiva su due piani per circa 1.000 mq.. Al piano terra al momento dell'inaugurazione erano esposti, purtroppo per la fretta ancora malamente, un cannone da 105, ed una quadrinata da 20 mm., ancora da restaurare, una Fiat Campagnola, una Alfa Matta, una Fiat 508 Coloniale, una M38 A1, oltre alle auto del museo dei Carabinieri (con il quale il nostro Club coopererà sempre più intensamente) che comprendevano una campagnola da restaurare ancora con le insegne dei Carabinieri, due furgoni Iveco dell'Arma, due Alfette (auto civetta), una ormai rara Alfasud dei Vigili Urbani di Milano ed altre auto anche civili (4) esposte per l'occasione. Al primo piano, lo spettacolo aumentava, con l'esposizione di veicoli interessanti nelle loro ambientazioni come una Willys MB dei SAS, una rara Mighty Mite con vicino un bel carrello Converto Dump, ma anche una trincea tedesca con in mostra oltre a diverse riproduzioni di armi ed oggetti della Seconda Guerra Mondiale, anche una bella Zundapp 600. Proseguendo la visita un sidecar



Harley Davidson del '42, un rimorchio Bantam del '44, un cannone senza rinculo da 106, una moto da neve Alpscooter, un carrello Fresia ed alla fine una fila di moto militari tra le quali un Nuovo Falcone, una Bianchi, una Cagiva ed un raro Velomotor Testi militare. Finita l'esposizione dei mezzi, alcuni tavoli esponeva-

no militare della 1a Guerra Mondiale compreso una preziosa Corazza Farina, elmetti di tutti gli eserciti (se ne possono contare più di 70) e per finire una bella esposizione di modellini di mezzi della Seconda Guerra Mondiale in tutte le scale. Se qualcuno sta pensando che la visita sia terminata è in errore, nella parte centrale del museo oltre al diorama del deserto, un angolo americano con oggetti americani sempre della Seconda Guerra Mondiale, un angolo con le radio ed un accampamento Italiano. Finita la visita del museo è stata predisposta un'area dove sono esposti i gadget del club che ormai sono tanti: magliette, cappellini, giubbotti, spille, etc.. Una vasta area è stata organizzata per la ricreazione, dove verranno tenute presentazioni, assemblee e momenti conviviali. Già in occasione del pranzo di Natale l'Associazione Carabinieri ha presentato il loro nuovo libro sui loro mezzi, libro che si può richiedere tramite il club a prezzo agevolato per tutti i Soci CVMS.

Segue pag. 3

ENRICO PAGGI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

I



Tiger I (Sd.Kfz. 181)



INDICE DEGLI ARGOMENTI

♣ Lettera del Presidente	Pag. 1
♣ Indice degli argomenti	Pag. 2
♣ Bacheca dei Soci	Pag. 3
♣ Manifestazioni 2016	Pag. 4
♣ Rinnovo quote associative 2016	Pag. 5
♣ Pranzo di Natale 2015	Pag. 6
♣ Club House e Museo del CVMS	Pag. 7-11
♣ Musee des Blindes Samur	Pag. 12-13
♣ I nostri nuovi vicini: GASAP	Pag. 14-15
♣ Raduno in Sardegna - 25/26/27 Settembre 2015	Pag. 16-17
♣ Gloster Gladiator	Pag. 18-19
♣ I carri Marmon - Herrington	Pag. 20-21
♣ Focke Wulf TA 154	Pag. 22-23
♣ Autoblinda Leggera da Ricognizione Sd.Kfz.221/222/223/260	Pag. 24-27
♣ Il Museo dell'Esercito di Toledo	Pag. 28-29
♣ I Carabinieri prima a cavallo e poi in "Gazzella"	Pag. 30-31
♣ Panzer IV - PzKpfw IV	Pag. 32-35
♣ Jeep: Primi test	Pag. 36
♣ Raduno in Sardegna - 25/26/27 Settembre 2015 (foto)	Pag. 37
♣ Club House e Museo del CVMS (altre foto)	Pag. 38
♣ Cerco, Compro, Scambio	Pag. 39
♣ Foto di copertina	Pag. 40

Redazione: Cosimo Prototipo, Enrico Paggi, Walter Secco

Articoli di carattere storico:

Enrico Paggi, i Soci che firmano gli articoli

Resoconti delle manifestazioni: i Soci



BACHECA DEI SOCI: CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS

Continua da pag. 1

Le foto aiuteranno molto a capire meglio questa mia rapida descrizione. Il museo non sarà un museo "morto", cercheremo di aggiornare l'esposizione utilizzando la disponibilità dei soci ad esporre le proprie cose per periodi più o meno lunghi così come fatto per la prima presentazione. Verranno proposti nel corso dell'anno momenti conviviali per parlare di restauro, guardare filmati storici e stare insieme, non necessariamente in colonna in attesa che un improvvisato "generale" magari sotto la pioggia ci dica di correre di qui e di là per rispettare i tempi degli sponsor. Colgo l'occasione per ringraziare pubblicamente tutti i Soci che secondo lo stile del nostro Club (dire poco, fare molto) hanno dedicato tempo e risorse per la realizzazione di questo importante momento del CVMS e, quindi, grazie a Cesare, Diego, Umberto, Carlo, Giovanni, Bianca, Giorgio, Gianluca, Matteo, Giuseppe (ops!

spero di non dimenticare nessuno). Alla luce di quanto detto con una spesa modestissima abbiamo in esposizione circa 12 vetture, 8 moto, due cannoni, una mitragliera antiaerea ed un mucchio di accessori. Nell'area esterna allo stabile verranno effettuati i controlli ai veicoli che richiedono le certificazioni ASI nonché, se riusciamo a trovare un accordo con la motorizzazione, le revisioni. Ho proposto all'ASI di usare i nostri spazi anche per i controlli delle vetture da parte dei commissari per tutta la provincia senza mandare troppo in giro gli incaricati, ma per il momento tutto tace. Se pensate che questo è lo sforzo di poche persone se tutti mettiamo un pezzo i diventiamo l'Imperial War Museum di Londra.

ENRICO PAGGI

(altre foto dalla pagina 7 alla 11)



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

MANIFESTAZIONI 2016

Di seguito diamo indicazioni di massima. Per informazioni più dettagliate vi invitiamo a controllare la pagina **Raduni 2016** o le **News della pagina iniziale** del nostro sito, www.cvms.it, in continuo aggiornamento, o contattare la sede del Club. Non mancheranno avvisi a mezzo posta in caso di particolare importanza dell'iniziativa in programma. E' importante rammentare di comunicare sempre per tempo eventuali vostre iniziative, al fine di consentirci una programmazione degli eventi. Se siete intenzionati a partecipare ad un raduno è neces-

sario comunicare il proprio nominativo, tipo di veicolo e numero di partecipanti almeno dieci giorni prima dell'evento alla sede del club o, se indicati, ai numeri di telefono degli organizzatori o dei Coordinatori dei raduni.

Diego Molteni: 340 063 0710

Luigi Cattaneo: 349 273 2122

Carlo Valli: 338 595 7586

RADUNI CVMS - 2016

20 Marzo 2016 :

Bombardone di Zinasco (PV)
Raduno di Mezzi Militari Storici
Referente: Walter Secco

10 Aprile 2016 :

Inaugurazione Ufficiale Museo e Club House del CVMS
Oltrona di san Mamette (CO)
Assemblea dei Soci—Pranzo Sociale

24-25 Aprile 2016 :

Varese
Raduno di Mezzi Militari Storici
Visita Linea Cadorna-Visita Rifugio Antiaereo-
Sfilata-Campi Reenactors
Referente: Enrico Paggi

14-15 Maggio 2016 :

Novegro (MI) MILITARIA
59^ Fiera del Collezionismo Militare

19 Giugno 2016 :

Rovato (BS)
Raduno Interregionale dei Bersaglieri

9-10 Luglio 2016 :

Bormio (SO)
Raduno di Mezzi Militari Storici
Forte di Oga
Referente: Federico Dell'Orto

21-26 Agosto 2016 :

Washington - Stati Uniti
Visita a Musei e Accademie Militari
Referente: Maurizio Porcari

26 Agosto 2016 :

Lu Monferrato
6° Raduno Veicoli Militari d'Epoca

3-4 Settembre 2016 :

Trieste
Raduno di Mezzi Militari Storici
Referente: Marco Simic



RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE 2016

La quota associativa scade il **31 dicembre 2015**, dopo il **31 gennaio** si pagano euro **10,00** per il ritardo del rinnovo, euro **20,00** se il rinnovo è successivo al **31 marzo**.

La quota associativa per l'anno **2016** è di € **58,00**.

Decisione del Consiglio Direttivo del 6/11/2009

• Rinnovo entro il 31/01/2016:	€	58,00
• Rinnovo entro il 31/03/2016:	€	68,00
• Rinnovo dopo il 31/03/2016:	€	88,00
• Soci Familiari e Simpatizzanti:	€	20,00
• Iscrizione ASI:	€	42,00

L'iscrizione al Club contestuale all'ASI comporta la spesa complessiva di € **100,00** (CVMS **58,00**—ASI **42,00**). Si avvisa che, per motivi di organizzazione, le quote ASI saranno trasmesse dal CVMS all'ASI alla fine di ogni mese.

Convenzione Assicurazione:

EUROPEASSISTANCE € **10,00**

(8,68 euro + 1,32 per spese amministrative, per informazioni contattare la sede o la segreteria)

Pagamento delle quote di iscrizione al Club:

- Presso la sede del Club;
- Assegno bancario con la dicitura "non trasferibile" intestato al Club;

- Bonifico bancario intestato a:

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

Via Roncaia N° 4 22070 Oltrona S.Mamette (CO)

UBI Banca Popolare di Bergamo

Filiale di Olgiate Comasco — Olgiate Comasco (CO).

IBAN: IT14 I 05428 51620 00000 0000200

SWIFT: BLOPIT22

- Vaglia postale con la causale:

"Iscrizione anno 2015 CVMS"

AVVISO AI SOCI

Abbiamo bisogno della vostra collaborazione.

Durante i raduni molti Soci che partecipano fanno foto del raduno. Quelle che ritenete più belle, significative, divertenti e chi più ne ha, più ne metta, mandatele alla Segreteria del club all'indirizzo: segreteria@cvms.it. **Sarete d'aiuto a migliorare il sito del vostro club e a rendere ancora più completo il notiziario.**

AVVISO AI SOCI

Controlli e processo di gestione delle pratiche ASI.

Ai fini di una gestione delle pratiche ASI il consiglio delibera di:

- Concentrare le procedure amministrative delle pratiche di ASI presso la segreteria del club, (spedire le pratiche al segretario: **Fanfani Giorgio Via Mons. Castelli 4 20033 DESIO MI - o presso la sede del Club**), in modo che la documentazione ad esse relative possa essere completata e debitamente spedita e le pratiche già definite archiviate.
- A seguito di richiesta dell'ASI le sessioni di verifica verranno eseguite una volta al mese il primo sabato presso il club, previa verifica disponibilità presso la sede.
- I Commissari di Club possono anche visionare il veicolo presso il domicilio del socio, previo pagamento delle spese di trasferta da concordare.
- Le sessioni si potranno tenere anche ai raduni, previo accordo con almeno un Commissario ed un Consigliere presenti.



Pratiche ASI

TUTTI I PAGAMENTI DI BOLLETTINI PER PRATICHE ASI (CI - CCRS- ATTESTATO STORICITA' ECC) DEVONO ESSERE **VERSATI AL NOSTRO CLUB** (NON PIU' ALL'ASI) TRAMITE VAGLIA POSTALE O BONIFICO BANCARIO O ASSEGNO INTESSTATI A:

CVMS Via Roncaia 4 - 22070 OLTRONA SAN MAMETTE (CO), O IN CONTANTI PRESSO LA SEDE DEL CLUB, E DEVONO RIPORTARE NELLA CAUSALE LA TIPOLOGIA DELLA RICHIESTA (ES.: CERTIFICATO RILEVANZA STORICA M38 A1 TARGA AB 123456, SE NON DISPONIBILE NUMERO TARGA, RIPORTARE QUELLO DEL TELAIO)

COMUNICATO ASI

DAL 01.12.11 SONO ENTRATI IN VIGORE NUOVI MODULI PER LA RICHIESTA DI CERTIFICATO RILEVANZA STORICA E ATTESTATO STORICITA'. SI RICORDA AI SOCI CHE L'ATTESTATO DI STORICITA' E' VALIDO SOLO PER FINI FISCALI MENTRE PER LA CIRCOLAZIONE LO STATO HA IMPOSTO IL CRS.

NON SONO SOGGETTI A TALE OBBLIGO I VEICOLI IN POSSESSO DI CERTIFICATO DI IDENTITA' O DI ATTESTATO DI STORICITA' RILASCIATO PRIMA DEL 19 MARZO 2010 O LA CUI DOMANDA E' STATA PRESENTATA PRIMA DI TALE DATA.



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



PRANZO DI NATALE 2015



CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS



Segue pag. 8



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



CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS



CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS



Segue pag. 11



CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

MUSEE DES BLINDES SAUMUR



ACMA Tap



Camera di combattimento



FOUGA VP90



Goliath Sd. Kfz. 303



Jagdpanzer 38 (t) Hetzer



Jagdpanzer IV 70A Zwischenlenkung



Renault FT 17



Fiat-Ansaldo M 42

Segue pag. 13

MUSEE DES BLINDES SAUMUR

Il nostro socio Giampaolo Ferone è andato a visitare (beato lui!) il museo di Saumur in Francia ed ha voluto renderci partecipi di tutto questo ben di Dio con moltissime foto. Il museo dei blindati di Saumur è probabilmente il più grande museo di carri presente nel mondo e descrive la storia di questi veicoli dal 1900 ad oggi. La collezione comprende circa 800 veicoli, dei quali circa 200 attualmente esposti e funzionanti, di tutte le nazioni. Tra i carri presenti ci sono carri rarissimi e unici, alcuni che si trovano solo in questo museo. Il museo è stato fondato nel 1977 per l'iniziativa del Colonnello Aubry. Al momento della fondazione il museo possedeva circa 200 veicoli ed era ospitato dalla scuola di applicazione dell'arma Corazzata di Cavalleria. Nel 1983 fu deciso di aprirlo al pubblico. Il lavoro di restauro dei mezzi continua tutto l'anno così come gli scambi di mezzi con altri paesi. Tutti gli anni decine di migliaia di visitatori ammirano i carri esposti. Durante la giornata di visita il museo propone anche la possibilità di vedere i carri in movimento, ma anche percorsi interattivi, diorami e tante altre meraviglie non solo per gli appassionati come noi.



Fiat-Ansaldo M15-42



M47 Patton



Pz Kw IV (Sd.Kfz 161)



Tiger II (Sd. Kfz 181)



I NOSTRI NUOVI VICINI: GASAP

In occasione del bicentenario dell'Arma dei Carabinieri (1814-2014), è stato pubblicato un utile ed interessante volume riguardante i mezzi utilizzati dall'Arma dalla sua fondazione ai giorni nostri. Gli autori sono Giuseppe Thellung di Courtelary e Sergio Puttini.

Il primo è legato in modo particolare all'Arma in quanto discendente del Maggiore Alessandro Negri di Sanfront che, il 30 aprile 1848, comandò la carica dei Carabinieri Reali a Pastrengo, salvando il Re Carlo Alberto dall'accerchiamento austriaco ed è, inoltre, socio benemerito dell'Associazione Nazionale Carabinieri e Delegato del Gruppo Automoto Storiche dell'Arma Pastrengo (GASAP).

Il secondo è stato consulente del Museo Storico della Motorizzazione Militare di Roma-Cecchignola ed è perito per i veicoli d'epoca.

La pubblicazione presenta un ricco repertorio di immagini e documenti provenienti dagli archivi del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, illustrando il percorso compiuto dalla Benemerita nei suoi 200 anni di storia, dal cavallo, alla bicicletta, ai veicoli a motore operativi in terra, cielo, mare e laghi, in Italia e all'estero. Consultando la esauriente pubblicazione, si evince che il primo mezzo a motore fu una Fiat Zero 12-15 HP nel 1914 e che, 20 anni più tardi, con il Regio Decreto 865 del 16 aprile 1934, vennero consegnate agli ufficiali alcune Fiat 508 C, integrate, durante la Seconda Guerra Mondiale, dalla versione militare 508 CM antesignana delle moderne fuoristrada.

Dal 1951, in sostituzione delle Willys e Ford alleate, vennero quindi impiegate sia l'Alfa Romeo "Matta" che la Fiat AR 51 e successive versioni.

Le Fiat 1100-103 furono invece utilizzate per il nascente Servizio di Pronto Intervento che diede poi vita al moderno Nucleo Radiomobile che ebbe in dotazione come prima "gazzella" l'Alfa Romeo Giulia TI da 95 Cv con velocità massima di 170 Km/h.

La casa di Arese continuò a fornire vetture destinate al Pronto Intervento quali l'Alfetta, l'Alfa 75, l'Alfa 90, la 155, la 156 ed è giunta, ai giorni nostri, con la 159.

Anche la Fiat non è stata da meno, fornendo alla componente territoriale dell'Arma quasi tutti i modelli in produzione, dalla 600 (anche nella versione Multipla) alle ultime Stilo o Bravo passando per 124, 125, 127, 128, Ritmo, Uno, Tipo e tutte le varie serie di Panda e Punto.

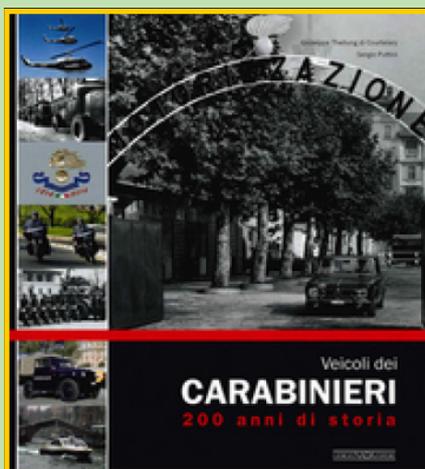
Per le altre svariate esigenze l'Arma si è dotata, poi, di

un parco veicoli assai vario comprendente in maggioranza vetture di produzione nazionale ma, soprattutto negli ultimi anni, anche veicoli di fabbricazione straniera quali il Land Rover Defender o la Subaru Forester.

Il volume dedica inoltre ampio spazio ai cicli, motocicli, natanti e velivoli della Benemerita.

Purtroppo, però, gran parte di tutto questo patrimonio di automezzi storici rischia di andare oggi perduto con la loro dismissione e demolizione.

Segue pag. 15



I NOSTRI NUOVI VICINI: GASAP



Per evitare questa che sarebbe una insanabile perdita è appunto nato, nel settembre 2013, il GASAP, con l'intento di valorizzare il ruolo importante che i veicoli a motore hanno avuto per i Carabinieri a partire dai trascorsi Anni Trenta.

Finalità del neocostituito Gruppo Automoto è di mantenere viva l'immagine e l'efficienza degli automezzi salvati e restaurati i quali, ormai, superano le 40 unità, con anzianità a partire dal 1935 al 1997. Ogni vettura rappresenta un proprio settore di attività, rapportato al periodo di utilizzo del mezzo, sia operativo che istituzionale.

La "veterana" del Gruppo Automoto Pastrengo è una Fiat 508 Balilla del 1935.

A questo punto vi chiederete: "che attinenza ha il GASAP con il CVMS?"

La risposta è presto detta: un nutrito gruppo di vetture del GASAP è ora custodito nei pressi della nostra nuova Club House e, come molti di voi ricorderanno, in occasione del pranzo di Natale i due Autori del suddetto volume lo hanno presentato proprio nel nostro nuovo spazio-museo. Di più, ci lega l'interesse comune per gli automezzi militari e la passione per trasmetterne la viva memoria alle giovani generazioni.

Ci auguriamo quindi una proficua collaborazione ed arricchimento reciproco tra di noi appassionati dei veicoli "con le stellette" e, perché no, anche "con gli alamari".

GIOVANNI VALLI



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

15

RADUNO IN SARDEGNA - 25/26/26 SETTEMBRE 2015



Anche questa volta il tempo ha aiutato lo svolgimento della 3a edizione del raduno in Sardegna di fine settembre, regalando tre giorni di sole e di temperature non troppo calde della lunga estate isolana.

La base di partenza e di arrivo dei tre giorni di kermesse come al solito è stata la città di Alghero, che ha accolto una trentina di veicoli tra auto e motociclette con equipaggi provenienti da varie regioni d'Italia e anche uno dalla Germania: lo sfortunato Michael Bauer che ha dovuto lasciare la sua Kubelwagen in continente per un guasto meccanico non facilmente risolvibile e che però ha voluto continuare il suo viaggio fino ad Alghero e partecipare ugualmente alla manifestazione. Una grinta germanica da ammirare.

Gli organizzatori hanno scelto per i tre giorni tre percorsi



diversi : il primo giorno i veicoli hanno percorso circa 60 km. (più ritorno n.d.r.) attraversando montagne con dislivelli anche di 700 metri, snodandosi lungo sterrati non particolarmente impegnativi ma suggestivi dal punto di vista panoramico, grazie anche alla eccezionale visibilità che solo l'aria limpida dell'isola può regalare. La sorpresa però è stata il pranzo; infatti all'ultimo chilometro dalla meta i nostri mezzi si sono letteralmente arrampicati su per una stradina tra le rocce raggiungendo l'interno di un bosco su un altopiano dove i veicoli sono stati parcheggiati tra una quercia e l'altra. Querce vecchie di centinaia di anni tanto che quel bosco è stato segnalato quale patrimonio regionale da salvaguardare.

Dopo aver percorso a piedi qualche centinaio di metri all'ombra di quelle chiome immense, gli equipaggi hanno visto aprirsi una radura dove erano approntati dei tavolacci, con le loro brave panche di legno, allestiti per il nostro

pranzo. Tre pastori stavano preparando l'antipasto a base di "caglio di capra" spalmato sul pane carasau mentre dietro ad un muretto a secco ardeva un fuoco circondato da una decina di "porcetti" posti verticalmente e ... quasi pronti per essere serviti su di un piatto fatto di pane secco già pronto ad ogni posto. Sì, una grossa fetta di pane secco usato a mo' di piatto, che qualcuno inconsapevolmente ha morso provocando risate tra i presenti. Insomma un pranzo veramente fuori dal comune, sia per il luogo che per il cibo, una giornata indimenticabile che molti hanno chiesto di ripetere in futuro.

Il secondo giorno gli organizzatori hanno scelto un percorso più corto dei 120 km. precedenti ma più impegnativo. Difatti i nostri veicoli hanno dovuto farsi strada su tratturi antichi oramai in disuso da anni, tanto che una settimana prima del raduno alcune persone del circolo, armate di roncole e machete, hanno dovuto tagliare rami e cespugli spinosi cresciuti sui sentieri e togliere le pietre più grosse cadute sul tracciato. Lunghe salite, ora pietrose ora sabbiose, curve strettissime a gomito che però non hanno preoccupato i bravi piloti dei vecchi mezzi e anche le nostre motociclette con sidecar Zundapp e BMW si sono comportate bene su quelle lunghe salite. Sull'altopiano eravamo attesi da una guida che ci ha accompagnato nella visita di un antico monastero cistercense edificato intorno al 1200. Durante la cena di gala alla sera, in un locale caratteristico, sono state assegnate targhe di riconoscimento e simpatici regalini ad estrazione.

Il terzo e ultimo giorno abbiamo raggiunto l'insenatura di Porto Ferro attraverso linee tagliafuoco su dune di sabbia con passaggi non proprio facili per i nostri mezzi.

Lasciati i veicoli ci siamo portati sulla scogliera nei pressi di un'antica torre costiera del '500 con attiguo un grosso fortino in cemento armato residuo della seconda guerra mondiale e facente parte di un caposaldo composto da strutture di altri 4 fortini, numerosi Tobruk e un paio di postazioni per cannoni.

E' interessante ricordare che questo è l'ultimo dei 40 capisaldi della linea di contenimento del territorio di Alghero. Linea lunga oltre 35 km. (la più lunga d'Italia) composta da quasi 600 manufatti militari quasi tutti in buono stato e visitabili. Questi capisaldi erano, dalla primavera del '43, presidati da 9.000 soldati italiani in attesa di uno sbarco degli alleati che mai avvenne. Il posto è a dir poco meraviglioso e qualcuno di noi ha trovato il tempo per farsi un bagno rinfrescante in mare.

Il pranzo di commiato, a base di paella catalana, era fantastico e ha accontentato tutti i presenti che hanno manifestato la volontà di ripetere il raduno anche nel 2016.

Un grazie agli organizzatori, in primis a Rolando e un arrivederci alla prossima manifestazione.

BIANCA, LALLA, TIZIANA (LE DONNE DEL GRUPPO), AUGUSTO, DIEGO, FRANCO, GIORGIO E RANIERI.

Segue Pag. 17



RADUNO IN SARDEGNA - 25/26 SETTEMBRE 2015



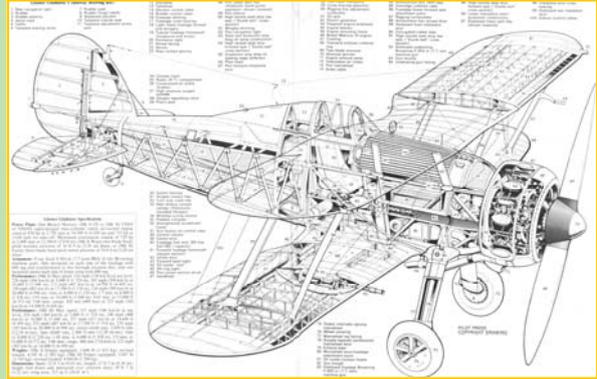
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

GLOSTER GLADIATOR”



Il Gloster Gladiator fu l'ultimo biplano della R.A.F., che venne anche utilizzato da altri 12 paesi nel mondo; fu complessivamente un buon apparecchio ma arrivò troppo tardi a volare e fu quasi subito surclassato dai caccia mono ala. Il Gladiator nasce dalla richiesta F.7/30 del Ministero dell'aria britannico nel 1930. Nel settembre del 1933 la Gloster Aircraft Company iniziò la produzione del Gloster Gauntlet, un caccia biplano con abitacolo aperto in grado di intercettare altri velivoli esclusivamente mediante le informazioni fornite da una base radar a terra. L'aereo era costruito in lega leggera e tela con un armamento di due mitragliatrici Vickers da .303 pollici. Dal 1935 al 1939 ben 14 squadroni della R.A.F. furono equipaggiati con questi aerei e dal 1939 i Gloster Gladiator incominciarono a sostituirli. Nel 1934 la Gloster Aircraft fu assorbita dalla Hawker Aircraft Limited che avendo maggiori risorse finanziarie e capacità produttiva, riuscì a costruire il caccia richiesto dal Ministero dell'aria. Le specifiche della richiesta del Ministero dell'aria presupponevano però un caccia ben più potente e, quindi, dalla base del Gauntlet venne ideato il Gladiator con quattro mitragliatrici, una velocità superiore del 45% rispetto ai caccia che volavano in quell'epoca e la cabina di pilotaggio chiusa. I primi Gladiator utilizzavano un motore Rolls Royce Goshawk in linea raffreddato a liquido, che però risultò delicato nell'impiego bellico in funzione dell'impianto di raffreddamento pesante e complicato. Venne deciso di installare un motore radiale Bristol Mercury IV da 530hp Hp più sicuro e di più facile manutenzione. I primi velivoli potevano volare a ben 379 km/h ad un'altezza di 11.000 piedi. La sostituzione del motore con un Mercury da 645 Hp incrementò la velocità a 389 Km/h. Il caccia venne armato con due mitragliatrici Vickers sincronizzate con l'elica e due Lewis a tamburo montate sull'ala inferiore che sparavano fuori dal cerchio dell'elica. Il motore venne successivamente sostituito sempre con un Mercury ma da 830 hp che permetteva una

velocità di 407 km/h. Ironicamente dopo tutte queste migliorie, quando i Gladiator entrarono in servizio i primi prototipi di caccia mono ala Hawker Hurricane e Supermarine Spitfire avevano incominciato a volare mettendo in crisi il progetto di questo ottimo caccia biplano.



Segue pag. 19

GLOSTER GLADIATOR

Nonostante questi problemi di produzione dei caccia mono ala consentirono al Gladiator di essere ancora per qualche tempo il caccia di prima linea per la difesa del paese. Il Sea Gladiator era la versione per la marina che già all'epoca disponeva di portaerei. Questa versione aveva una fusoliera rinforzata, il gancio di appontaggio, una radio Tr9, battellino di salvataggio e gli strumenti calibrati in nodi. Le prime prove di appontaggio vennero effettuate sulla HMS Courageous. La produzione complessiva raggiunse le 932 macchine, segnando un incremento notevole negli ultimi anni di produzione, tuttavia alcune fonti parlano di 747. Furono esportati in numerose nazioni quali: Svezia, Egitto, Cina, Finlandia, Lettonia, Belgio, Australia, Grecia, Norvegia, Portogallo, Sud Africa, Svezia, Urss. Già al momento della sua uscita, il Gloster Gladiator era sorpassato in velocità dalle macchine da bombardamento di nuova generazione, come il S.79 "Sparviero", che raggiungeva i 430 km/h con motori Alfa 126 RC 34 e addirittura i 475 km/h con gli Alfa 128 RC 18 o come il Dornier Do 17, che con il modello Do217E2, del 1940 aveva una velocità massima di 515 km/h. Pur essendo un aereo facile da pilotare, l'entrata in servizio del Gladiator non fu facile, in quanto i piloti inglesi non erano abituati ad atterrare con flaps di grande dimensione e questo, soprattutto nelle scuole di volo, creò numerosi incidenti durante l'atterraggio. Inoltre il Gladiator stallava bruscamente, con un'ala che cedeva prima dell'altra. Il biplano della Gloster inoltre aveva la tendenza ad entrare facilmente in una vite piatta, per uscire dalla quale era necessaria una grande esperienza di volo. Durante la guerra combatterono su tutti i fronti compreso il Mediterraneo ed in Africa Orientale. Alcuni dei loro avversari furono il Fiat C.R.32 ed il Fiat C.R.42 con i quali non c'erano grandi differenze e solo l'abilità del pilota portava alla vittoria. Sicuramente il



Malta dagli attacchi della Regia Aeronautica, dando origine al mito che tre soli Gloster Gladiator costituissero l'in-

tera forza aerea dell'isola; i celebri Faith, Hope e Charity (Fede, Speranza, Carità). Portavano i numeri di serie N5520, N5519 e N5531. La leggenda nacque dopo che



l'assedio di Malta era concluso. Charity fu abbattuto probabilmente il 29 luglio 1940. L'aereo, pilotato da Peter Hartley, decollato per intercettare un Savoia Marchetti S.M.79 Sparviero, scortato da nove Fiat C.R.42 del 23° Gruppo fu colpito al serbatoio ed il pilota pur riuscendo a lanciarsi riportò gravi ustioni. Gli altri furono danneggiati gravemente e utilizzati come parti di ricambio. Faith è esposto al Malta War Museum parzialmente ricostruito; pochi altri sono sopravvissuti e alcuni ancora volano. Caratteristiche tecniche: lunghezza 8,36mt.; apertura alare 9,83 mt.; peso a vuoto 1.462 kg.; motore Bristol Mercury radiale a 9 cilindri da 830 Hp; autonomia 2 ore; velocità di stallo 83 Km/h; velocità massima 407 km/h a 4.000 mt..

vantaggio che il Gladiator aveva nei confronti del C.R.32 o del C.R. 42, era soprattutto la radio, permetteva attacchi coordinati e la sorpresa iniziale. Allo scoppio delle ostilità con l'Italia, pochi Gladiator difesero per dieci giorni



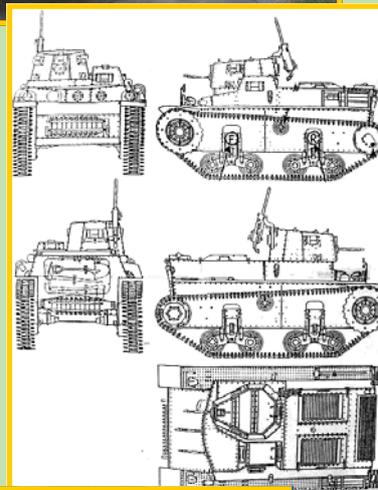
I CARRI MARMON - HERRINGTON



miglioramento generale, ma si era già nel 1941. I combattimenti a Samoa nel 1943 posero fine all'attività operativa del carro che era già completamente obsoleto, in quanto rimaneva un carro di appoggio alla fanteria secondo i concetti della 1a Guerra Mondiale. In tutto ne vennero prodotti 74 esemplari dei quali solo una parte parteciparono a combattimenti. Rimase in servizio nel dopo guerra in paesi del centro America e Caraibi che li dimisero definitivamente negli anni '60.

Segue pag. 21

Tra il 1935 ed il 1942 la società Marmon - Herrington (Herrington Company of Indiana Marmon) costruì otto modelli di carri leggeri da combattimento, per l'utilizzo negli U.S.A. e nei paesi alleati a cui interessavano. L'inizio della costruzione di blindati avvenne in funzione della richiesta del corpo dei Marines nel 1930. Nei primi modelli si utilizzarono sospensioni a balestra e cingoli di gomma, fino a sviluppare il brevetto della Carden - Lloyd. Le torrette erano inizialmente casematte fisse con strutture abbastanza elevate. Con l'evoluzione alle torrette mobili, le stesse vennero installate in posizioni diverse a seconda degli armamenti. L'armamento all'inizio fu leggero con mitragliatrici in casamatta da 7,62 fino ai cannoni leggeri da 37 mm. degli ultimi modelli. I carri avevano mediamente 3 uomini di equipaggio e 4 solo negli ultimi prodotti. I primi utilizzatori dei carri Marmon - Herrington furono i Marines nel 1936 quando crearono la FMF (Fleet Marine Force) che necessitava mobilità e potenza di fuoco. Il primo carro era un veicolo da 5 tonnellate denominato CTL-3. Il veicolo montava un motore Lincoln V-12, cingoli gommati, doppio posto di guida ed una velocità di 33 miglia orarie. I test furono superati, anche se i valutatori non erano particolarmente soddisfatti dei risultati, in quanto il mezzo si insabbiava facilmente e l'armamento era obsoleto. Il nuovo modello, il CTL-3^o non era ancora adeguato e solo quando si decise di aumentare il peso del veicolo a 8 tonnellate con il CTL-6 si poter dare un effettivo



I CARRI MARMON - HERRINGTON



Caratteristiche modello M22 Locust: lunghezza 3,94 mt., larghezza 2,16 mt., altezza 1,85 mt., peso 7,4 ton., motore Lycoming O-435T 6 cilindri contrapposti benzina con 165 hp, velocità 64 Km/h., armamento un cannone da 37mm. ed una mitragliatrice Browning da 7,62 mm.



La Compagnia delle Indie Olandesi ordinò un congruo numero di questi carri da usare contro i giapponesi, ma nel 1942 la maggior parte dei carri del lotto furono inviati in Australia dove vennero usati per addestramento. I modelli ordinati comprendevano il trattore AT-30 e i carri CTL-4TACA, il CTLS-3TBD ed il MTL-1G14. Anche la Gran Bretagna utilizzò per breve tempo questi carri, dando loro il soprannome di "olandesi". I Marines li utilizzarono in Alaska con la denominazione di T14 e T16. Migliore fortuna ebbe l'M22 Locust che era un carro aviotrasportabile con aliante. La società costruì secondo le specifiche date dall'esercito un carro compatto che venne inizialmente identificato come T9 e poteva essere agganciato sotto la fusoliera di un bimotore Douglas C54 Skymaster oppure trasportato all'interno di un aliante Hamilcar. La produzione iniziò solo a metà del 1943. Il ritardo nella produzione lo rese subito obsoleto, tuttavia ne vennero costruiti 830 esemplari con la denominazione di M22 Locust. 260 vennero assegnati alle truppe britanniche che non li apprezzarono molto in funzione dei guasti a cui il carro era soggetto. Venne impiegato durante il conflitto solo nell'operazione Varsity, un'operazione congiunta britannico-statunitense di truppe aviotrasportate che avvenne nel marzo 1945. Venne pianificata per aiutare il 21° gruppo d'armate britannico nella messa in sicurezza di un presidio attraverso il fiume Reno nella Germania occidentale, tramite lo sbarco di due divisioni aviotrasportate nella riva orientale del fiume nei pressi delle città di Hamminkeln e Wesel. Durante l'operazione diversi si danneggiarono durante l'atterraggio e solo due poterono essere impiegati. Dopo la guerra il carro fu subito pensionato dagli U.S.A. e dai britannici e rimase in servizio nell'esercito belga che lo utilizzò come carro comando e nell'esercito egiziano che lo utilizzò nella Guerra Arabo Israeliana del 1948.

Caratteristiche modello CTLS: lunghezza 3,3 mt., larghezza 2,08 mt., altezza 2,1 mt., peso 7,62 ton., motore Hercules 6 cilindri benzina con potenza di 125 hp, velocità 48 Km/h., corazzatura 12-25 mm..



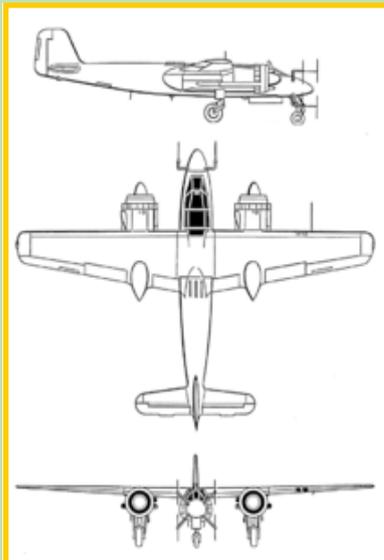
FOCKE WULF TA 154



Dopo i pesanti raid aerei della RAF nell'estate del 1942, il Ministero dell'aviazione tedesca ordinò un caccia notturno di elevate prestazioni. Heinkel, Focke Wulf e Junkers produssero dei prototipi, ma la Focke Wulf, grazie alle capacità dell'ing. Kurt Tank, produsse il prototipo migliore che, in più, utilizzava materiale di legno per la costruzione ed un minimo quantitativo di ferro ed alluminio. La struttura era per il 50% in legno, per il 39% in acciaio e per l'11% in altri materiali. Il caccia senza la dotazione dell'armamento raggiungeva i 635 Km/h che all'epoca era molto elevata e superiore a molti velivoli monomotore. La produzione iniziò solamente verso la fine del conflitto ed i primi bimotori vennero consegnati a partire dalla metà di giugno del 1944. Le parti in legno (l'Homogenholz un tipo di legno compensato) venivano unite con un adesivo speciale il "Tego film". La ditta che costruiva questo materiale venne costantemente bombardata dagli alleati e questo non permetteva la consegna del materiale alle fabbriche dei componenti, che eranolocate in Germania, per le ali e le fusoliere mentre i carrelli venivano prodotti in Polonia. Furono realizzati solo sette esemplari di produzione e otto di pre-produzione. In funzione dei pochi esemplari disponibili pochissime furono le missioni affidate al Ta 154, ma nonostante le poche missioni compiute, questo aereo fece comprendere che sarebbe stato in grado di dare grandi soddisfazioni ai piloti della Luftwaffe. Era motorizzato con due motori Jumo 213 A da 1.103 HP ciascuno, che gli permettevano di raggiungere in assetto di guerra i 630 Km/h. a 8.500 metri contro il suo antagonista Mosquito che raggiungeva i 620 Km/h a 6.300 metri, con una velocità

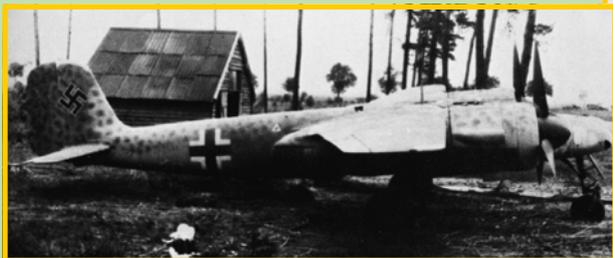
di salita di 8.000 metri in 14 minuti e 30 secondi. La cabina era pressurizzata e ospitava due persone: il pilota e l'operatore radar. Il radar (FuG 212) era installato sul muso così come le antenne dell'apparato. L'armamento consisteva in 2 cannoni da 30 mm. MK 108 e due da 20 mm. MG 151/20 nel muso.

Segue pag. 23



FOCKE WULF TA 154

Tre apparecchi furono convertiti in “aerei bomba” Mistel con la denominazione di Ta 154 A-2/U3; il sistema prevedeva che il Ta 154 venisse riempito di esplosivo nella carlinga e nel muso. Un aereo “parassita”, di solito un caccia Messerschmitt o Focke Wulf, agganciato con un traliccio, lo portava sull’obiettivo con effetti devastanti data la quantità di esplosivo caricata. I Ta 154 sopravvissuti al conflitto, col cessare delle ostilità, furono portati negli Stati Uniti per le valutazioni. Caratteristiche: lunghezza 12,60 mt., apertura alare 16 mt., peso a pieno carico 8.845 kg..



AUTOBLINDA LEGGERA DA RICOGNIZIONE SD.KFZ.221/222/223/260



Sd.Kfz. 221

Parlando di veicoli veramente brutti, come la Humber inglese, anche i tedeschi misero in produzione un'autoblinda leggera da ricognizione (Leichter Panzerspähwagen) che al pari di quella inglese risultava decisamente sgraziata nelle forme: la Sd.Kfz.221. Con il trattato di Versailles alla fine della Prima Guerra Mondiale, i tedeschi non potevano più costruire una forza militare armata e non potevano detenere mezzi corazzati. Successivamente il trattato venne modificato permettendo alle forze di polizia di detenere veicoli blindati con compiti antisommossa. I primi veicoli prodotti altro non erano che veicoli commerciali ai quali venivano applicate delle lastre metalliche, non troppo pesanti, che riducevano considerevolmente le prestazioni dei veicoli sia su strada che in fuoristrada. I veicoli utilizzati inizialmente furono la Ehrhardt e la DZVR della Krupp. In particolare la DZVR era costruita sulla base del trattore Kr.D con un motore di 100 HP di potenza e ne furono costruite circa 40 fino al 1929. Questi erano i mezzi di cui poteva disporre la polizia, ma l'esercito era messo ben peggio e doveva fare finta di usare mezzi blindati di cartone e lamiera mossi da veicoli commerciali o con biciclette: i Panzertrappen. Pur in queste condizioni l'esercito tedesco si stava già allenando alla guerra con i mezzi corazzati. A partire dal 1932, la Daimler-Benz incominciò a produrre il Kfz.13, una vettura blindata con una mitragliatrice MG13 da 7,92 mm.. La base del veicolo era un telaio Adler a sei posti con un motore da 60 HP. La versione successiva fu la Kfz.14 che era disarmata, ma aveva un apparato radio. Entrambi i modelli avevano una blindatura massima di 8 mm. ed il tetto aperto. Chiaramente questa blindatura serviva solo contro le armi di piccolo calibro e già una mitragliatrice a breve distanza poteva fare ingenti danni. Furono costruite 147 Kfz.13 e 40 Kfz.14 e vennero utilizzate inizialmente dai reggimenti di cavalleria e successivamente dai distaccamenti motorizzati della Wehrmacht fino al

1941. Per migliorare la qualità dei veicoli da ricognizione nel 1934 venne studiato un nuovo veicolo su meccanica Horch-Auto Union, la Sd.Kfz.221 (Sonderkraftfahrzeug 221 – MG.Wagen).

Segue pag. 25



Sd.Kfz. 221



Sd.Kfz. 221



Sd.Kfz. 221

AUTOBLINDA LEGGERA DA RICOGNIZIONE SD.KFZ.221/222/223/260

Il mezzo aveva la trazione sulle 4 ruote tutte sterzabili e si poteva consentire lo sterzo solo su due di esse per superare la velocità di 25 Km/h senza rendere l'autoblinda "pericolosa". Il motore era un 8 cilindri a V da 75 Hp a 3.600 giri, raffreddato ad acqua, montato sulla parte posteriore, la trasmissione era meccanica collegata ad un cambio a 5 marce più retromarcia. Il serbatoio conteneva 116 litri con una autonomia di 320 chilometri. Le sospensioni erano a molle elicoidali ed i pneumatici da 210x450. Lo sviluppo del progetto fu fatto dalla Eisenwerk Weserhutte AG, il telaio dalla Horch - Auto Union e le carrozzerie dalla Deutche Edelstahlwerke. Il nuovo veicolo era realizzato con un blindaggio di 8 mm. saldato ad angoli da 35° fino a 37°. In questo modo la blindatura poteva resistere meglio al fuoco nemico. La torretta a nove lati girava a 360° e conteneva una mitragliatrice MG.34. Nel corso degli anni, per adeguare il mezzo alle nuove esigenze belliche, la 221 fu armata anche con un cannone da 28 mm. (Panzerbusche 41). In tutto furono prodotti di questo veicolo 339 esemplari (143 fino al 1937, 46 nel 1938, 126 nel 1939 e 24 nel 1940). La Sd.Kfz.222 fu un altro veicolo blindato della famiglia Horch. Aveva caratteristiche simili alla 221, ma con una potenza di fuoco superiore. La sua produzione iniziò nel 1936, tre membri d'equipaggio ed una torretta di dieci lati che

era di 14,5mm. nella parte frontale (aumentato durante la guerra a 30mm.) e di 8 mm. sui fianchi e nella parte posteriore. Dal 1938 fu usato come veicolo blindato standard delle unità di ricognizione e venne spesso attaccato da reparti di fanteria che lanciando granate a mano all'interno della torretta aperta distruggevano il mezzo e gli occupanti. Come soluzione si adottò l'installazione di due porte di rete metallica che risolvevano, ovviamente, in parte il problema. In totale ne furono fabbricate fino al 1943 989 in sette serie con piccole differenze.

Segue pag. 26



Sd.Kfz.222



Sd.Kfz.222 Rodi Grecia



Sd.Kfz.222

conteneva un cannoncino KwK 30 oppure un KwK38 automatico da 20 mm. e una mitragliatrice MG.34 da 7,92 mm.. Il cannone era montato su un affusto antiaereo che poteva essere usato quasi in verticale con la possibilità di elevazione da -7° a +80°. Il blindaggio



Sd.Kfz.222 Russia



AUTOBLINDA LEGGERA DA RICOGNIZIONE SD.KFZ.221/222/223/260



Sd.Kfz.223

Tra l'aprile ed il giugno del 1943 la Bulgaria ricevette cinque esemplari della 222 e cinque 223. Le Sd.Kfz 222 rimasero in servizio fino alla fine della

hp., marce 5 + retro, velocità massima 80/90 km/h, consumo 35 litri per 100 Km. su strada, 50 litri per 100 Km. in fuoristrada.

Caratteristiche Sd.Kfz.260: peso 4,30 t., lunghezza 4,83 mt., larghezza 1,99mt., altezza 1,78 mt.; motore Au/Horch 801 di 3.500cc. da 75 hp., marce 5 + retro, velocità massima 85 km/h, consumo 35 litri per 100 Km. su strada, 50 litri per 100 Km. in fuoristrada.

Segue pag. 27

guerra. La Sd.Kfz.223 era un veicolo da comunicazione e comando a livello di compagnia e squadrone. Era praticamente una 221 con impianto radio potenziato con una antenna abbattibile ed un impianto FuG10 e FuG Spr.Ge.. Fino al gennaio del 1944 ne furono costruite 550 in sei serie diverse che anche in questo caso avevano differenze minimali. La Sd.Kfz.260 venne utilizzata dai plotoni di trasmissione a livello di reggimento, brigata e divisione, dal novembre del 1940. Il veicolo era armato con un fucile mitragliatore senza la torretta. La blindatura era come quella della 223 dell'ultima serie e l'equipaggio era di quattro uomini. Era dotata di una antenna telescopica ed una radio FuG.7 ed una Fug.Spr.Ger.a; ne furono costruite 250 fino all'aprile del 1943 e di 261, che era uguale e differiva solo per la radio (FuG12) ne furono prodotte 243. In totale furono prodotte circa 2.371 autoblinda di questa serie, il costo del veicolo (senza armamento) era di circa 19.600 marchi contro i 53.000 marchi di una autoblinda a 8 ruote. Comparando questo mezzo a quelli alleati, quest'ultimo era sicuramente più avanzato, offriva una velocità su strada molto alta ed un profilo basso. L'autoblinda tedesca non era priva, ovviamente, di difetti; sul fronte orientale il terreno duro causava seri problemi agli assi che si rompevano facilmente, i 23 centimetri di altezza dal suolo non facilitavano la marcia in fuoristrada. Per i collezionisti queste vetture sono praticamente impossibili da trovare, forse oggi in Russia grazie alla grande ricerca di mezzi in atto, in funzione del loro valore corrente, qualche veicolo salterà fuori Incrociamo le dita!

Caratteristiche Sd.Kfz.221: peso 3,75 t., lunghezza 4,80 mt., larghezza 1,95 mt., altezza 1,70 mt.; motore Au/Horch 3.500cc. da 75 hp., marce 5 + retro, velocità massima 80 km/h, consumo 35 litri per 100 Km. su strada, 50 litri per 100 Km. in fuoristrada.

Caratteristiche Sd.Kfz.223: peso 3,95 t., lunghezza 4,80 mt., larghezza 1,95 mt., altezza 1,75 mt.; motore Au/Horch 3.500cc. da 75 hp., dopo il 1941 AU/Horch 3.800cc. da 81



Sd.Kfz.223



Sd.Kfz.223



Sd.Kfz.260



Sd.Kfz.260

AUTOBLINDA LEGGERA DA RICOGNIZIONE SD.KFZ.221/222/223/260



Sd.Kfz.221



Sd.Kfz.221



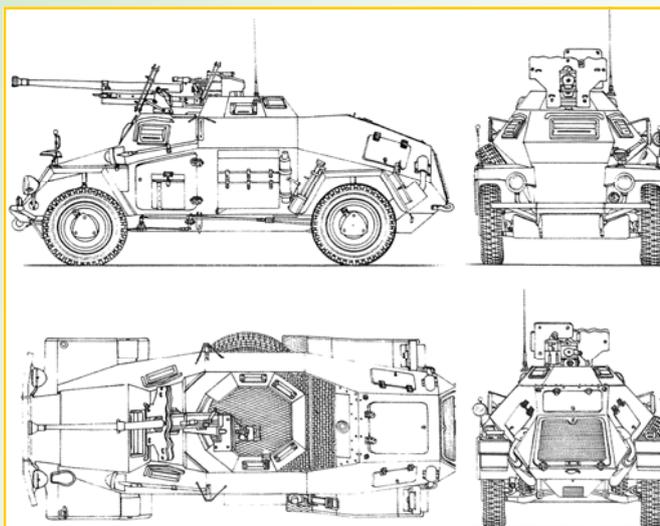
Sd.Kfz.222



Sd.Kfz.222



Sd.Kfz.221—spzb41-28 cm



Sd.Kfz.221—spzb41-28 cm



IL MUSEO DELL'ESERCITO DI TOLEDO

Il Museo dell'Esercito nasce dalla fusione di diversi Musei Militari creati nel corso del XIX secolo e all'inizio del XX. Il nucleo principale da cui ha origine è il Museo dell'Artiglieria e del Genio. Nel 1803 viene fondato a Madrid il Museo Militare Reale, predecessore dell'attuale Museo dell'Esercito. Si tratta di uno dei musei spagnoli più antichi e risponde all'interesse dell'Europa dell'epoca per la conservazione e la diffusione degli oggetti collegati alla storia militare. Allora le sue collezioni rispondevano a chiari requisiti didattici dato che uno dei principali obiettivi era supportare la formazione dei soldati fornendo un percorso formativo complementare a quello delle Accademie Militari. Nel 1827, il Museo Militare Reale viene suddiviso in due sezioni: il Museo dell'Artiglieria e il Museo del Genio, ciascuno con organizzazione e funzionamento indipendente dall'altro. Nell'ultimo terzo del XIX secolo ha luogo una fase che porta alla creazione di nuovi Musei Militari. Così nascono il Museo dell'Intendenza (1885), il Museo della Cavalleria (1889) e il Museo



della Fanteria (1908), che insieme a quelli già citati (Artiglieria e Genio) avranno ciascuno una vita indipendente. Nel 1929 emerge già l'idea di creare un nuovo Museo riunendo tutti i Musei Militari esistenti anche se il progetto non viene mai realizzato. Si dovrà aspettare la Seconda Repubblica, quando nasce il Museo Storico Militare nel 1932 che comprende le sezioni dedicate alle quattro Armi e i Corpi di Intendenza e Sanità Militare. Dopo la Guerra Civile, il museo acquisisce la struttura e l'organizzazione in vigore presso la sede del Palazzo Buen Retiro. Attualmente il Museo dell'Esercito ha sede presso l'Alcázar di Toledo; questa scelta ha implicato non solo un cambiamento geografico, ma anche la ristrutturazione del modello espositivo e dell'approccio museografico alla luce delle tendenze più moderne. Il museo presenta un'esposizione molto vasta di oggetti medievali: coraz-



ze, armi e cannoni in profusione, anche una parte dedicata alle divise ed alle armi fino ai giorni nostri. Tra le cose curiose una Marmon 34 del 1921 usata dal presidente del Consiglio dei Ministri crivellata di colpi nella parte posteriore. In questa vettura il Primo Ministro trovò la morte quando una moto Indian con il sidecar si avvicinò nella parte posteriore della Marmon ed i sicari spararono in direzione della vettura circa 40 colpi. Due Harley Davidson, anche queste completamente originali, venivano utilizzate durante la guerra per dare il movimento a delle macine per la farina; un cannone da montagna modello 1908 colpito da una granata e tante altre cose rendono interessante la visita di questo museo anche per noi collezionisti di cose più moderne.



Segue pag. 29



IL MUSEO DELL'ESERCITO DI TOLEDO



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

I CARABINIERI PRIMA A CAVALLO E POI IN "GAZZELLA"

Dopo aver festeggiato l'anno scorso i 200 anni dell'Arma, il nostro Club ha iniziato una collaborazione con gli amici dell'Arma e a partire da questo numero parleremo oltre che di veicoli, navi, armi, aerei e battaglie anche di mezzi delle forze delle forze dell'ordine (così come specificatamente previsto, tra l'altro, anche dal nostro Statuto). Iniziamo con un po' di storia. Si può definire il 1814 l'anno della costituzione dell'Arma dei Carabinieri, circa cinquant'anni prima dell'Unità d'Italia. Vittorio Emanuele istituì il Corpo dei Carabinieri Reali per tutelare l'ordine pubblico e garantire la difesa del Regno dopo la fine dell'occupazione di Napoleone. Il primo Comandante dell'Arma fu Thaon de Revel, il cui erede ogni anno ospita i collezionisti di veicoli militari nella stessa tenuta in Piemonte che fu del trisavolo (il mondo è piccolo!).



Fino al 1912 i Carabinieri utilizzarono come mezzi di traposto i cavalli e solo da questa data venne affidata la prima auto all'Arma: una Fiat modello Zero 12-15 hp. Era un'auto utilitaria con un motore di 1.846 c.c. di cilindrata con una velocità di 62 km/h. Negli anni successivi vennero preferibilmente usati modelli della Fiat, ma non solo auto, anche camion come il 18 BL o il 15 TER durante la Grande Guerra. Solo nel dopo guerra l'Arma si specializzò maggiormente nel ruolo di tutore dell'ordine pubblico e per questo, in funzione anche dei disordini scoppiati negli anni '20 in Italia, vennero fornite ai Carabinieri alcune autoblindle Ansaldo IZ della seconda serie. Più che vere autoblindle erano vetture blindate costruite con telai Lancia su cui era montata una carrozzeria di lamiere imbullonate ed una mitragliatrice Vickers Maxim mod.1911. Negli anni venti tra le dotazioni figuravano la Fiat 514 e la Fiat 509, che potevano essere in versione spider, torpedo, coupé o cabriolet, le motociclette Frera anche con sidecar, la Borgo che vendeva in Italia le moto americane della Reading Standard, ma anche la Guzzi, la Gilera e la Bianchi.

Segue pag. 31

REGIE PATENTI

Colle quali S. M. approvando lo stabilimento del Corpo de' Carabinieri Reali colle attribuzioni, prerogative, ed incumbenze ivi espresse, e dell'Ufficio di Direzione Generale di buon Governo distribuita in conformità dell'unita Pianta, ed incaricata specialmente di vegliare alla conservazione della pubblica, e privata sicurezza, richiama all'esatta osservanza le providenze riguardanti gli oziosi, e vagabondi, con aumento di pena riguardo ai recidivi, e con varie altre providenze relative agli oggetti ivi contemplati.

In data delli 13 Luglio 1814.

REGOLAMENTO

GENERALE

DEL CORPO

DEI

CARABINIERI REALI

APPROVATO DA S. M.

IL 16 OTTOBRE 1822,

Preceduto dai due Regi Biglietti relativi, e da una Lettera di trasmissione dell'Ispezione Generale dell'Arma al signor COLONNELLO COMANDANTE con analogo Istituzione.



TORINO

DALLA TIPOGRAFIA DI GHIRO E MINA
Stampatori dell'Ispezione generale del Corpo de' Carabinieri Reali.
1822.



I CARABINIERI PRIMA A CAVALLO E POI IN "GAZZELLA"



Tra gli anni venti e trenta, in funzione della specialità dei Carabiniere sciatori, venne costruito una specie di autobus scoperto con 4 accessi sul lato sinistro ed una capienza di 15 posti che serviva per portare i militi sulle piste. Si trattava di un telaio SPA modello 25 c/12 carrozzato per il bisogno specifico. Era dotato di un motore da 4.400 c.c., 4 cilindri ed una velocità di ben 50 km/h. Negli anni trenta arrivò la mitica Fiat Balilla 508 con un motore da 995 c.c. un cambio a tre marce ed una folle velocità di 85 km/h. I Carabiniere avevano in dotazione la Spider che andava a sostituire le moto-carrozette. La versione Fiat 508 M costruita appositamente per l'Esercito divenne presto una dotazione. La Fiat 508 Spider venne utilizzata solo dagli Ufficiali dal grado di maggiore in su se non provvisti di altri mezzi di servizio. Nel 1937 arrivò la fiat 1.100, che era una Fiat 508 C, con una potenza di 32 hp, due marce su quattro sincronizzate (la 3a e la 4a), una velocità di 110 km/h e con l'avantreno a ruote indipendenti. Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale arrivò la Fiat 508 C Militare che rispetto al modello precedente aveva le carreggiate allargate, il serbatoio del carburante maggiorato, pneumatici da 18 pollici anziché da 15 ed una lunghezza superiore di 40 centimetri. Durante la guerra i Carabiniere poterono disporre di numerosi modelli di motociclette quali: Bianchi, Gilera, Benelli tutte in versione 250 e 500, Guzzi 500, Guzzi Leggera e Ser-tum. In quel periodo la Guardia Reale usava una Fiat 2.800 nella versione CMC Torpedo. Dopo la Guerra l'Arma aveva a disposizione circa 466 vetture e 929 moto. Anche i Carabiniere usarono la nostra mitica "Jeppettina" che l'Esercito aveva ereditato dalle forze Alleate. La jeep venne sostituita nel 1951 dalla Campagnola nella versione A.R.51.; proprio sulla Campagnola vennero installate le prime radio per il nascente Servizio di radiomobile. Oltre alla Campagnola prese servizio anche l'Alfa Romeo Matta. Per la rappresentanza la dotazione prevedeva la Fiat 1.900, ma pure la Fiat

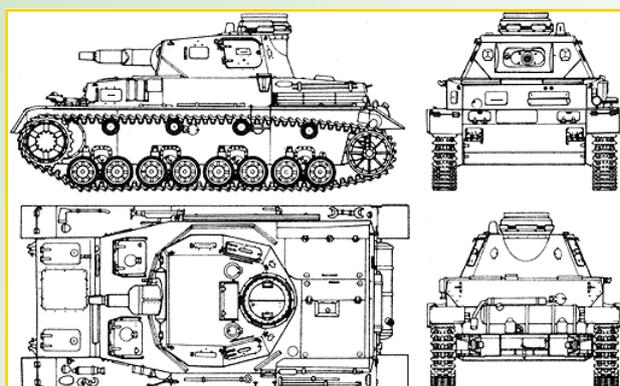
1.400 B, la Fiat 600 e le più prestigiose Fiat 1.800 o 2.300 per i Comandi di corpo. Nel 1961 entrarono a far parte della dotazione le prime Lancia Flaminia e da quell'anno le auto da verdi diventarono blu, colore che hanno mantenuto fino ai giorni nostri. Tra gli anni '50 e '60 i malviventi erano dotati di macchine elaborate molto potenti e questo creò la necessità ai Carabiniere di avere un'auto veloce: la mitica Alfa Romeo Giulia. Le auto di servizio rispetto alle civili erano un po' più potenti e disponevano di un serbatoio maggiorato oltre che di una batteria più potente. Sulla Giulia debuttò ufficialmente il Servizio Radiomobile.



PANZER IV - PZKPFW IV

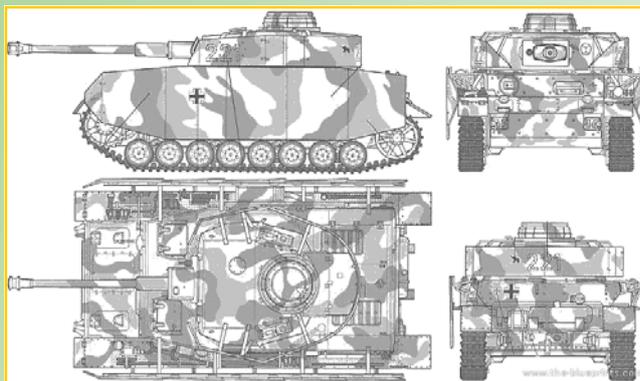
Il progetto del PzKpfw IV risale al gennaio del 1934, quando il Dipartimento degli Armamenti dell'Esercito preparò le specifiche per un nuovo carro da combattimento camuffato, in funzione di quanto dettato dal Trattato di Versailles, come "admitteren tractor" (trattore consentito). Il mezzo aveva un peso non superiore alle 24 tonnellate e doveva avere la funzione di appoggio alla fanteria seguendo le logiche della Prima Guerra Mondiale. I primi esemplari vennero prodotti con un cannone da 75 mm. "corto" (L/24) a bassa velocità iniziale, proprio in funzione del supporto alla fanteria e non per la battaglia tra carri. In gara per la produzione si presentarono tre società: la Rheinmetall - Borsig, la MAN e la Krupp. Vinse la Krupp con il prototipo denominato VK2001/K, il cui modello in legno in scala reale fu pronto alla fine del 1934. I primi modelli funzionanti furono pronti all'inizio del 1935 e le caratteristiche funzionali vennero testate nel campo prove di Kummersdorf. Rispetto ai prototipi i carri di produzione non cambiarono molto fatto salvo per il sistema di sospensioni che diventò a barre di torsione che rendevano la marcia del carro più confortevole. La prima serie di carri prodotta prese la denominazione di PzKpfw IV Ausf A. Il veicolo disponeva di un motore Maybach da 250 hp che gli consentiva una velocità di 32 Km/h su strada, pesava 17,5 tonnellate ed aveva una blindatura di 14,5 mm., sufficiente a proteggerlo solo dalle armi di piccolo calibro. Lo sviluppo del carro negli anni successivi portò il Mk. IV ad avere oltre che ad armi molto più potenti, anche ad una blindatura di 80 mm. nella parte frontale. Il cannone, che inizialmente era un obice corto L24 da 75 mm. con bassa velocità iniziale del proiettile, diventò nella versione Mk. IV Ausf F2 del 1941 un cannone KwK 40 L743 da 75 mm. con una velocità iniziale di 740 metri al secondo. Questo cannone era in grado di perforare 89 mm. di acciaio a 1.000 metri di distanza. Il cannone KwK 48 da 75 mm. fu montato sulle ultime versioni Ausf H e J e permetteva con munizioni P.40 di perforare 143 mm. a 100 metri, 120 mm. a 500 metri, 97 mm. a 1.000 metri, 77 mm. a 1.500 metri e 70 mm. a 2.000 metri.

Segue pag. 33



PANZER IV - PZKPFW IV

Con questi cannoni molto potenti il Mk. IV divenne un avversario formidabile contro i carri russi inglesi ed americani che poteva affrontare, anche grazie alle ottiche del cannone di eccellente qualità, a grande distanza. La produzione del carro iniziò lentamente con soli 45 mezzi prodotti nel 1939, ma già nel 1942 vennero prodotti 900 Ausf G e più di 3.000 Ausf H nel 1943. Durante la guerra i veicoli che tornavano dal fronte per riparazioni che non potevano essere fatte sul campo, venivano riequipaggiati con i nuovi cannoni e quindi era facile trovare carri ibridi con dotazioni moderne e scafo più vecchio. Un esempio era incontrare un Ausf D con la torretta di un Ausf G ed il relativo armamento. Come si accennava all'inizio l'Ausf A aveva una blindatura di acciaio di 14,5 mm. su tutti i lati, 10 mm. nella parte superiore e di 5 mm. sotto lo scafo. Questi spessori erano stati concepiti al fine di creare un carro di appoggio alla fanteria, ma non al combattimento con altri carri che all'epoca doveva essere svolto dai PzKpfw III. Rapidamente ci si rese conto di questa necessità e già dagli Ausf B si aumentò a 30 mm. la corazza frontale, a 35 mm. nell'Ausf D e a 50 mm. negli Ausf E, F1, F2 e G. A partire dall'Ausf E la blindatura laterale aumentò a 30 mm. di spessore. Sicuramente questa maggiore blindatura non risolveva sul fronte russo lo svantaggio rispetto ai carri avversari della serie KV e T armati con eccellenti cannoni e con corazze oblique e spesse. Per questo con Ausf H e J si aumentò ulteriormente la corazza frontale a 80 mm. portando il peso del carro a 25 tonnellate, con un grande sovraccarico dello scafo che consigliò di non incrementarne ulteriormente il peso. L'avvento delle armi controcarro della fanteria a carica cava obbligò nel 1943 gli ingegneri tedeschi a studiare ulteriori forme di difesa e così nacquero le lastre blindate aggiunte sui fianchi ed intorno alla torretta dello spessore di 5 mm. che erano sufficienti per far perdere efficacia alle armi a carica cava. Dai fogli di lamiera si passò successivamente a delle maglie metalliche sui fianchi che ri-



ducevano il peso complessivo e consentivano l'installazione di fogli di lamiera da 8 mm. sulla torretta invece che 5 mm.. Gli equipaggi, inoltre, aggiungevano pezzi di cingoli di carri nemici sulla parte frontale del carro per aumentarne lo spessore. Le ultime versioni di Mk IV con il frontale da 80 mm. erano in grado di resistere ai colpi dei T-34/76 e degli M-4 Sherman con il cannone da 75 mm., ma non dei T-34/85 o degli Sherman con cannone da 76 mm.. Quando i russi armarono alcuni loro carri con cannoni da 122 mm. il combattimento per il Mk IV divenne molto pericoloso. La blindatura del carro sui fianchi e sul retro permetteva la sopravvivenza del mezzo



solo contro armi di calibro inferiore ai 20 mm.. Il Mk IV era costruito in acciaio al cromo-molibdeno di alta qualità. Due paratie interne separavano i tre compartimenti del mezzo: la parte del conducente, la camera di combattimento e il motore. La trasmissione era installata tra i sedili del conducente e l'operatore radio/mitragliatore. Il carburante era contenuto in tre serbatoi di 400 litri ciascuno.

Segue pag. 34



PANZER IV - PZKPFW IV

La torretta poteva contenere tre uomini: il comandante, il cannoniere ed il caricatore che potevano sedersi su altrettanti sedili che giravano con la torretta. La parte posteriore della torretta aveva due feritoie per consentire l'uso delle armi portatili e un magazzino per 87 proiettili per il canno-



ne. Il carro disponeva anche di due mitragliatrici Maschinengewehr 34 da 7,92 mm., una frontale nello scafo sul lato destro e una coassiale nella torretta. Nel modello Ausf F2 con il cannone KwK L/43 da 75 mm. il motore era un Maybach HL - 120TRM da 12 cilindri refrigerato a liquido con una potenza di 300 hp. Questi motori erano costruiti su licenza dalla Norddeutsche Motorebau GmbH di Berlino. Era un motore a benzina che funzionava a 74 ottani e si raffreddava grazie ad un'apertura sul lato sinistro del motore e a due radiatori. I cingoli erano composti da 98 maglie spesse 400 mm. e lunghe 120 mm. e consentivano un buon galleggiamento su terreni soffici o innevati. La versione Ausf G fu la prima versione del carro che venne prodotta in grandi quantità con un totale di 1.687 veicoli completati tra il maggio del 1942 ed il giugno del 1943. La produzione era divisa tra la Krupp - Gruson, la Vomag e la Nibelungenwerke. Il cannone KwK 40 L/43 da 75 mm. fu montato su 1.275 veicoli e dal marzo del 1943 venne installato il più potente e molto più lungo L/48. Le versioni successive portarono alla riduzione di alcune componenti per facilitare la produzione quali i visori esterni, un nuovo freno di bocca del cannone e l'installazione di un sistema di trasferimento del refrigerante tra carro e carro (apposta per il fronte russo) per facilitare la messa in moto in condizioni di freddo estremo; nel 1943 si eliminò il periscopio del conducente e si installò una cupola più blindata per il conducente. Nel 1944, vista la massiccia presenza di aerei alleati nei cieli, si decise di installare una mitragliatrice MG34 sulla torretta per il tiro antiaereo. Nel 1943 Hitler e l'Alto Comando tedesco pensarono di terminare la produzione del Mk. IV utilizzando il telaio solo per costruire carri

d'assalto quali gli StuG IV, i Sturmpanzer IV, i Jagdpanzer IV/70, i Nashon, gli Hummel, etc., ma alla fine tutti si convinsero che una produzione massiva dei nuovi Panther era ancora lontana e la produzione di circa 30 Tigre era insufficiente per le necessità di guerra e la produzione dei Mk. IV continuò fino alla fine della guerra con l'Ausf H. . Dal 1943 i carri vennero dotati della pasta antimagnetica Zimmerit, per evitare che i soldati nemici potessero applicare mine magnetiche sulla carrozzeria del carro. La pasta era applicata su tutte le superfici verticali del veicolo e sotto il carro. La pasta veniva fornita agli equipaggi che provvedevano ad applicarla. In Normandia il 6 giugno 1944 i tedeschi disponevano di 11 divisioni corazzate con 863 Mk. IV sui 965 carri a disposizione prima dell'arrivo della 1a Divisione corazzata SS, della 9ª e della 11ª. Nel 1944 la produzione fu di 3.554 telai che vennero allestiti come carri, caccia carri o cannoni semoventi o antiaerei.

Segue pag. 35



PANZER IV - PZKPFW IV

Durante la guerra la Germania fornì ai suoi alleati un po' di questi carri. I primi a riceverli furono gli alleati che



combattevano in Russia ed in particolare l'Ungheria che ne ricevette 10 più altri 72 nel 1944 e la Romania 11 e successivamente altri 116. All'inizio del 1943 la Turchia ricevette 15 Ausf G e 12 ne riceverono gli Italiani con lo scopo di far fronte al possibile sbarco in Sicilia. 20 Ausf H furono forniti alla Spagna che li tenne in servizio fino al dopo guerra sostituendoli con gli M 48 Patton. Dal 1943 al 1944 vennero inviati 91 veicoli alla Bulgaria; la Finlandia nell'agosto del 1944 ne ricevette 15 dei 20 previsti. Nell'ultimo anno di guerra molte fabbriche si misero a produrre i motori Maybach HL - 120 utilizzati dall'Mk. IV. Nonostante i pesanti bombardamenti alleati la Maschinenfabrik Bahnderdarf Ohrenstein & Koppel produsse, tra il marzo del 1944 ed il marzo del 1945, 955 motori HL-120 e 1.935 HL-109, la Nordbau che aveva iniziato la produzione in febbraio del 1943 riuscì a mantenere la produzione a 1.000 al mese, la MAN 2.415 tra il gennaio del 1944 e l'aprile del 1945. I motori venivano, ovviamente, utilizzati per costruire i veicoli nuovi, ma anche per sostituire quelli dei carri avariati. Dal gennaio al marzo del 1945 furono completati 375 PzKpfw e 71 Panzer IV/70. Negli anni '60 alcuni carri Mk. IV vennero utilizzati dai siriani contro gli israeliani durante la Guerra dei Sei Giorni nel 1967. Questi carri provenivano dalla Francia, dalla Cecoslovacchia e dalla Spagna ed alcuni di loro sono ancora esposti in quei territori. Caratteristiche dell' Ausf G: equipaggio 5 uomini; peso 23,5 tonnellate, lunghezza 6,62 m., larghezza 2,68 m., altezza 2,88 m.; armamento un cannone KwK 40 L/43 da 75 mm. con 87 proiettili e due mitragliatrici MG da 7,92 mm. con 3.150 cartucce; motore Maybach HL-120TRM da 300hp; pressione al suolo 0,93 kg/centimetro quadrato.

Suggerimenti effettuati dalla Deutsches Africa Korps nel 1942 relativamente al PzKpfw Ausf F2:

“Alle prime esperienze di combattimento il cannone KwK 40 da 75 mm. si è dimostrato che ha una maggiore potenza di penetrazione e di precisione di tutte le altre armi installate sui Panzer. A distanze fino a 1.500 metri il proiettile perforante penetra senza difficoltà tutti i tipi di carro sia americani che britannici compresi i nuovi modelli appena arrivati sul fronte africano. La precisione del cannone diminuisce a distanze superiori ai 1.500 metri a causa della difficoltà di localizzare chiaramente l'obiettivo

per la grande luminosità ambientale. Alcuni carri leggeri sono stati distrutti a distanze superiori ai 2.000 metri quando la visibilità lo permetteva. In funzione dei risultati in combattimento i britannici hanno subito riconosciuto la superiorità e la pericolosità del carro in combattimento e per questo attrae una maggiore concentrazione di fuoco, durante i combattimenti, rispetto agli altri carri. Per questo è stato necessario camuffarlo come i carri PzKpfw III. Per questo i carri Mk. IV entrano in combattimento solo quando le condizioni valgono la pena. Non deve essere assegnato alle unità di ricognizione e neppure per la difesa dei fianchi, ma solo nel punto di attacco principale. In generale non si deve sparare dalla stessa posizione, perché il rumore dello sparo e la nube di polvere sollevata permettono all'artiglieria nemica di individuarlo facilmente. Il carro deve essere equipaggiato con radio ricevente e trasmittente, ma non come veicolo comando. Essendo i carri Mk. IV disponibili in numero limitato è necessario farli rifornire in battaglia da altri veicoli blindati. Dall'interno è difficile osservare il fuoco nemico a causa della polvere e del riflesso. Il lungo tubo del cannone al momento non ha dato problemi anche su terreni difficili. Sono raccomandabili molle delle sospensioni più morbide per ridurre l'impatto su terreni difficili. E' necessario rinforzare il blindaggio superiore della torretta oltre che installare un deflettore di sparo sempre nel tetto della torretta per proteggere la cupola del comandante. Montare un supporto anteriore per fissare il cannone durante la marcia. L'impatto dei colpi avversari provocano delle vibrazioni molto forti al cannone tanto da danneggiare la guida interna della canna. Il magazzino delle munizioni deve



essere posto al suolo della torretta davanti e dietro la postazione del comandante. E' necessario installare un altro ventilatore/estrattore per il fumo in quanto al momento dopo lo sparo è difficile osservare verso l'esterno e l'odore dell'esplosione disturba molto l'equipaggio, questo comporta la necessità di gettare fuori dalla torretta il più rapidamente possibile i bossoli esplosi.”



JEEP: PRIMI TEST



RADUNO IN SARDEGNA - 25/26/26 SETTEMBRE 2015



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

CLUB HOUSE E MUSEO DEL CVMS-ANCORA QUALCHE FOTO





CERCO:

Cerco telo nuovo per AR 51—Angelo Bosio, per contatti: a-bosio@libero.it

CERCO, COMPRO, SCAMBIO



VENDO:

- ◆ **Vendo: Tenda Militare 4 x 4:** michele.torriani@bluewin.ch
- ◆ **Vendo: Moto carrelli da montagna Fresia mod. F18,** targati, 4 ruote sterzanti, 4 X 4 ; **Moto Guzzi 500 NF ex EI;** **Dodge 3/4 APT** da restaurare; **GMC-CCKW 353 1944,** cabina chiusa, necessita parziale restauro; **Motore revisionato per Fiat AR 76; Telone per Fiat AR 76,** 4 marce nuovo (Cesare 031933663).
- ◆ **Vendo: motore Jeep Ford originale,** revisionato, collaudato al banco e pronto da installare, euro 2.500,00. Valuto permuta con motore Willys pari condizioni. Paolo 3486946603 hell-cat@hotmail.it .
- ◆ **Vendo: Caricabatteria 24V marca INTEC modello MXT14000 (14A/24V),** valore a nuovo 300,00 euro, usato una sola volta, ancora integro nella scatola, ancora in garanzia per 12 mesi. Alessandro 3356498725.
- ◆ **Vendo: replica M1 Garand, replica Thomson, replica M1 Winchester,** jeep.mb@tiscali.it
- ◆ **Vendo: pezzi di ricambio DAIMLER Ferret Mk 1 e 2:** carburatore, filtro aria, gomme nuove e cerchi, attacchi per Browning (MK1), fanali etc. Contattare Enrico ore serali 0332-223795.
- ◆ **Vendo: Manuali uso e manutenzione Ferret:** sono disponibile a procurare fotocopia rilegata al costo. Contattare Enrico ore serali 0332-223795.
- ◆ **Vendo: Steyr Puch Hafflinger anno 1969,** gomme 90%, telone nuovo, revisionato e ottimo stato. Tel Walter 3358272725, email: toro.scatenato@email.it
- ◆ **Vendo: Ford Mutt M 151 Perini,** 20.000 miglia, autocarro. Werner Crazzolara +393356292933 e-mail: rezia@altabadia.it .
- ◆ **Vendo: Veicolo Dodge WC 51,** già immatricolato Vigili del Fuoco,, è completo e originale, Marco Simic, email: marc0simic@libeo.it



Segnalateci i Vostri annunci e noi li pubblicheremo. Gli annunci presenti sulla pagina del Mercatino del sito, rimarranno in linea per tre mesi. Dopo di che saranno cancellati, salvo vostra diversa comunicazione per rimanere attivi.

Gli annunci sono gratuiti per i soci.
Altri annunci alla pagina mercatino su www.cvms.it .

NUMERI UTILI:

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

SEDE TEL. 031891687 / 031933663 — FAX 0313530453

Sito www.cvms.it - e-mail: segreteria@cvms.it

Presidente: Enrico Paggi: 347 1590188.
Vice Presidente: Enrico Lamperti: 335 7310726.
Presidente Onorario: Cosimo Prototipo: 335 5925974.
Consiglieri: Andrea Tornaghi: 335 6566522; Carlo Valli: 338 5957586 ; Cesare Spinardi (Tesoriere) : 031 933663;
 Diego Molteni: 340 0630710; Federico Dell'Orto: 347 2338975;
 Giorgio Fanfani: 338 1949005—0362 625380; Luigi Cattaneo: 349 2732122.

Commissari Club per l'ASI:

Auto: Enrico Paggi: 347 1590188; Matteo Spinardi: 348 4450064;
 Cesare Spinardi: 031 933663; Federico dell'Orto: 347 2338975.
Moto: Diego Molteni: 340 0630710 / 0362 230071; Giorgio Fanfani: 338 1949005; Adriano Magnani: 338 7646496.
Segreteria: Bianca Gagliazzo: Tel. 338 8572275—Fax: 031 3530453; Giovanna Larghi: 031 3530453; segreteria@cvms.it
Responsabile Svizzera: Michele Torriani: 004191 6471188.
Responsabile Stati Uniti: Maurizio Porcari: m.porcari@yahoo.it
Responsabile del sito Internet: www.cvms.it : Danilo Giacomazzi: jeep.mb@tiscali.it



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

39



PREPARATIVI PER IL D-DAY

