2016—2

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

Cari Amici,

Spero che l'estate sia passata molto bene per tutti voi. Questo notiziario mi vedrà presentare la Lettera del Presidente per l'ultima volta, in quanto le mie lunghe permanenze all'estero ed in particolare in Spagna, non mi consentono più di dedicarmi fattivamente all'incarico sempre più impegnativo della nostra Associazione che si fa sempre più numerosa. Gli anni passano in fretta e non mi sono reso conto che ormai dal 2005 mi occupo dello sviluppo del notiziario che da pochi fogli dei primi tempi oggi conta ben 40 pagine trattando argomenti di storia, di veicoli, di aerei, di navi e ora anche di Carabinieri oltre che ovviamente di raduni e di viaggi dei soci. E' uno strumento importante per un club di nicchia come il nostro che ci permette una grande visibilità. Come dicevo gli impegni sono tanti per fare il Presidente e credo che i Club in generale non debbano rimanere per sempre, come spesso accade, nelle mani delle solite persone in quanto il Club alla fine viene configurato quasi come una "cosa" del Presidente. Il nostro Consiglio Direttivo, che in questi anni mi ha sempre tanto aiutato, ha deciso di nominare come quarto Presidente del C.V.M.S. Carlo Valli e di questa decisione sono felice, anche perché con l'appoggio e la dedizione dei Consiglieri, nulla cambierà per il nostro C.V.M.S. che continuerà ad espandersi sia in termini di soci che di raduni sempre più prestigiosi come la Sicilia, la Normandia e tutti gli altri che da anni ormai propone con gradimento da parte di tutti. Per chi ancora non lo sapesse vi ricordo che ormai da tempo il C.V.M.S. è presente su Facebook e devo dire che la cosa funziona bene e forse meglio dei tanti Forum dove si passa il tempo a litigare ed ad essere censurati dal gestore. Colgo l'occasione per ringraziare tutti i Consiglieri per la loro opera costante ed il grosso impegno di tempo e forse anche di proprio denaro per sviluppare i raduni e l'Associazione, il Presidente Onorario che si dedica alla preparazione grafica del notiziario, il Socio Walter che corregge l'ortografia degli articoli, il Socio Danilo che si occupa del Sito, il Consigliere Luigi che con la propria famiglia ha sviluppato Facebook e non dimentico tutti i soci che hanno organizzato raduni in varie località. Cari amici concludo qui, con un po' di magone come Presidente, ma non mancherà sicuramente occasione, quando sarò in Italia, di vederci in qualche raduno. Un abbraccio a tutti di cuore.

ENRICO PAGGI

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
♣ 20 marzo 2016 18ma Ed. Bombardone di Zinasco (PV)	Pag. 6-9
♣ Assemblea CVMS-inaugurazione Club House : 10 aprile 2016	Pag. 10
♣ 25 Aprile 2016: Varese e i Rifugi Antiaerei	Pag. 11-13
♣ Islanda: l'isola del ghiaggio e del fuoco	Pag. 14-15
♣ Raduno Besana Brianza - 22 maggio 2016	Pag. 16-17
♣ Raduno di Asiago: 3-5 giugno 2016	Pag. 18
♣ Milano in festa con i Carabinieri	Pag. 19
♣ I Carabinieri e la carica di Pastrengo	Pag. 20-21
♣ Alfa Romeo Giulia Carabinieri	Pag. 22-23
♣ Raduno di Santa Maria della Versa (PV): Autieri 12 giugno 2016	Pag. 24-25
♣ Raduno Interregionale Bersaglieri: Rovato (BS) 19 giugno 2016	Pag. 26-27
♣ I veicoli del Regio Esercito dal 1910 al periodo postbellico della Grande Guerra	Pag. 28-37
♣ Esercitazioni imbarco per Omaha Beach, giugno 1944	Pag. 38
♣ Cerco, Compro, Scambio	Pag. 39
♣ Foto di copertina: 25 Aprile 2016, Varese e i Rifugi Antiaerei	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 DEL CVMS

I NOSTRI AUGURI A ALESSANDRO GIACOMAZZI E CRISTINA QUARTIERI, SPOSI IL 2 GIUGNO 2016.

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 necessario 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

8-9-10 Luglio 2016 :
Bormio (SO)
Raduno di Mezzi Militari Storici
Forte di Oga
Referente: Federico Dell'Orto: 3487261042

20 Agosto - 4 Settembre 2016 :
Washington - Stati Uniti
Visita a Musei e Accademie Militari
Referenti: Enrico Paggi, Enrico Lamperti, Maurizio Porcari

26 Agosto 2016 :
Lu Monferrato
6° Raduno Veicoli Militari d'Epoca

2-4 Settembre 2016 :
7° Raduno Memorial "Marino Simic" (TS)
Raduno di Mezzi Militari Storici
Referente: Marco Simic: 3293865441

14-18 Settembre 2016 :
ASISHOW Torino
50° anniversario

23-25 Settembre 2016 :
4° Raduno di Mezzi Militari Storici Alghero (SS)
Referente: Diego Molteni 340 063 0710

9 Ottobre 2016 :
Raduno Mezzi Militari - Cesano Boscone (MI)
Referente Carlo Valli 338 595 7586

5-6 Novembre 2016 :
MILITALIA Novegro (MI)
60° edizione

RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE 2016

La quota associativa scade il **31 dicembre**, **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.**

♣**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 (CO).
IBAN: IT14 I 05428 51620 00000 0000200
SWIFT: BLOPIT22
- Vaglia postale con la causale:
"Iscrizione anno 2016 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 ha deliberato 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 esser 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 INTESTATI 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 CERTIFIFICATO 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.

20 MARZO 2016 - 18MA ED. BOMBARDONE DI ZINASCO (PV)

Quest'anno a Bombardone, tradizionale primo appuntamento per gli appassionati di veicoli militari, finalmente si è ripresentato un caro amico. Mancava da alcune edizioni e tutti sono stati più che entusiasti del suo ritorno: IL SOLE! Ebbene sì, la giornata è stata allietata da un tiepido sole primaverile, che ha preservato sia noi che i nostri amati mezzi dalla consueta 'lavata'. Spazio quindi ai mezzi aperti, alcuni temerari si sono presentati senza capotte, chi addirittura in maglietta…

Il programma quest'anno prevedeva un bel giro nelle campagne limitrofe prima di pranzo; concluse quindi le necessarie operazioni di iscrizione, le tradizionali e temutissime 'ispezioni' ai mezzi, le quattro ciacole (e un grazie vada a tutti coloro che il raduno se lo 'gustano' seduti al banchetto assorti in compiti amministrativi), sotto la impeccabile guida del Maestro Walter Secco la colonna ha preso forma: una cinquantina di veicoli, non pochi considerando la stagione e le relativamente scarne prenotazioni di una settimana prima. Personalmente ormai mi posso gustare la colonna con due veicoli, la AR76 guidata da mio figlio con morosa e la AR59 con me e mia moglie; avrei voluto arrivare con il Lancia CL51 ma noie tecniche al CM52 che ne bloccava l'uscita non mi hanno consentito di estrarlo dal capannone. Poco male perché me la sono comunque veramente gustata. Il giro si è snodato tra campi e canali e, tranne un po' di polvere, non ha sortito alcun inconveniente se non il cedimento della frizione della Willys di Cesare. Parcheggiati i mezzi nell'apposito piazzale riservato, consueta tavolata da Tonino, il quale riesce sfornare un centinaio di coperti con facilità; il servizio è sempre rapido ed il cibo sempre abbondante e gustoso!

Ancora un ringraziamento a Walter, al CVMS ed a tutti gli amici intervenuti!

Alla prossima!

DANIELE CEREDA

20 MARZO 2016 - 18MA ED. BOMBARDONE DI ZINASCO (PV)

20 MARZO 2016 - 18MA ED. BOMBARDONE DI ZINASCO (PV)

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

20 MARZO 2016 - 18MA ED. BOMBARDONE DI ZINASCO (PV)

ASSEMBLEA CVMS-INAUGURAZIONE CLUB HOUSE: 10 APRILE 2016

25 APRILE 2016: VARESE E I RIFUGI ANTIAEREI

Segue pag. 12

25 APRILE 2016: VARESE E I RIFUGI ANTIAEREI

Tra le iniziative comprese nel cartellone di "Festa di Primavera" del comune di Varese, troviamo anche le giornate aperte di visite guidate ai rifugi antiaerei, un'iniziativa resa possibile grazie alla società Archeologistics, al Centro Speleologico Prealpino ed al Club Veicoli Militari Storici.

Sì è quindi potuto visitare il rifugio antiaereo di via Lonati, nel quale la guida Elena Castiglioni, responsabile di Archeologistics, accompagnava le visite gratuite. Suggestiva la sirena antiaerea che si poteva udire all'interno del rifugio, lungo 150 metri, dove erano esposte anche diverse armi della seconda guerra mondiale, armi provenienti dalle collezioni private di Gabriele Pagani e Arnaldo Alioli. Alla fine del tunnel era presente anche il manichino di un fante in assetto di guerra.

Grazie all'impegno dell'Assessore all'ambiente Riccardo Santinon, nello spiazzo antistante l'entrata del rifugio e, in maggior numero, presso i Giardini Estensi, è stata realizzata l'esposizione di una serie di veicoli militari di varie nazioni ed epoche, anche con personaggi in divisa dell'Esercito Italiano anni trenta e quaranta. Questa bella vetrina, curata dal Club Veicoli Militari Storici, ha permesso a tanti varesini di ammirare jeep, camion, sidecar e blindati del passato.

"Resoconto estratto da un articolo dal web".

25 APRILE 2016: VARESE E I RIFUGI ANTIAEREI

Il 25 aprile scorso il nostro Club ha organizzato, a supporto degli amici del Gruppo Speleologico Varesino che gestisce due dei rifugi antiaerei di Varese, una manifestazione a cui hanno partecipato una trentina di veicoli. La giornata soleggiata ed una efficiente scorta ci hanno permesso di divertirci con le nostre vetturette su una lunga strada sterrata che ci ha portato a partecipare alle manifestazioni in corso nei vari paesi attraversati. Più di 2.000 persone hanno visitato i rifugi e molte di più si sono interessate ai nostri mezzi. Normalmente il nostro Club non partecipa a manifestazioni che possono avere delle interpretazioni politiche e non di storia dei mezzi militari, ma devo dire che grazie al bel tempo ed al pranzo offerto, la giornata è passata piacevolmente. Gli equipaggi, in divise storiche dagli anni quaranta agli anni ottanta, hanno evitato discussioni sul passato ancora vivo tra fascisti e antifascisti. Un bel diorama all'entrata della galleria composto da un cannoncino da fanteria italiano, una riproduzione (prestata dal museo del CVMS) di un Guzzi Trialce con mitragliera antiaerea, una Fiat 508, oltre che ai figuranti del Regio Esercito, hanno reso spettacolare l'ingresso del rifugio. All'interno della galleria un'esposizione di divise, armi e proiettili di artiglieria ha impreziosito la descrizione fatta dalle guide che raccontavano dei vari allarmi antiaerei che la cittadinanza varesina aveva subito durante la guerra.

ENRICO PAGGI

ISLANDA: L'ISOLA DEL GHIACCIO E DEL FUOCO

Sollecitato da alcuni Consiglieri e Soci ecco un nuovo racconto di viaggio del Socio Mauro Buzzetti. Buona lettura.

Cari amici, vi racconto brevemente il mio secondo viaggio in Islanda. Viaggio in moto che ho fortemente voluto dopo essere rimasto ammaliato dallo struggente spettacolo di una natura primitiva, incontaminata, a volte anche ostile, che questa terra ai confini del mondo sa offrire.
Raggiungere l'isola con il proprio mezzo richiede purtroppo una lunga e costosa traversata di 48 ore sull'unica nave traghetto che collega la Danimarca all'Islanda, così dopo 5 giorni dalla partenza i tasselli delle nostre cavalcature possono finalmente solcare il suolo islandese.
Il tempo è buono, la temperatura varia tra i due e i dieci gradi secondo l'altitudine, pertanto ci buttiamo senza indugio su una bella pista sterrata che segue la costa. Come previsto non incontriamo auto o persone. Veniamo invece piacevolmente circondati da splendidi uccellini che svolazzano festosi sopra le nostre teste accompagnandoci lungo la via come a volerci dare il loro benvenuto.
Il paesaggio è da cartolina, non sappiamo dove e cosa guardare tanto è lo splendore di ciò che ci circonda. Fieri cavalli islandesi ci osservano incuriositi, piccoli gruppi di pecore brucano l'erba a bordo strada con i loro agnellini, distese di lupini artici formano coloratissimi tappeti lilla sull'erba di un verde quasi fosforescente. Il mare, sempre visibile alla nostra destra, fa la sua degna parte scontrandosi con la costa a volte rocciosa, a volte sabbiosa di un colore scuro, drammatico tendente al nero. Insomma … uno spettacolo!
I primi giorni scorrono tranquilli lungo la parte nord dell'isola dove tocchiamo i punti di maggior interesse perlustrando piste deserte, non sempre in buone condizioni, a volte ancora innevate o attraversate da impetuosi torrenti che ci obbligano a difficili quanto pericolosi guadi. Spettacolare la cascata Dettifoss che vanta la maggior portata d'acqua d'Europa, l'altrettanto straordinaria Selfoss e la più scenografica di tutte Godafoss (la cascata degli dei) che fotografiamo intorno alla mezzanotte con il sole ancora sopra l'orizzonte. Mete imperdibili sono anche il lago Myvatn, paradiso del birdwatching, il cratere del vulcano Krafla e Husavik base di partenza per l'avvistamento delle balene.
Dopo questo primo assaggio d'Islanda ci avventuriamo lungo i Fiordi del Nord-Ovest, vera meta della nostra spedizione. Lungo il tragitto oltrepassiamo rari villaggi apparentemente disabitati dove vivono solo poche decine di famiglie di contadini e pescatori. Nel frattempo il meteo è cambiato, inizia a piovere e la temperatura è scesa parecchio. Sui passi troviamo neve, nebbia e sempre un forte vento che fa sbandare la moto da una estremità all'altra della carreggiata. Più di una volta ho rischiato di finire a terra o peggio in un dirupo a causa delle raffiche di vento a 100 km/h. A parte queste difficoltà, messe comunque in preventivo, veniamo ancora una volta ricompensati da ciò che possiamo ammirare a 360° intorno a noi. Fermarsi per scattare fotografie non sempre è possibile, vorrebbe dire cadere, così proseguiamo accontentandoci di ciò che la nostra mente riesce ad immagazzinare.

I successivi tre giorni sono stati per me l'equivalente di ciò che può rappresentare Disneyland per un bambino di 10 anni. Abbiamo costeggiato fiordi, valicato montagne, raggiunto il cratere di un vulcano, contemplato scogliere a picco sul mare e tutto questo guidando in fuoristrada per parecchie centinaia di chilometri.
Inutile dire che gli hotel in questa parte dell'isola sono quasi inesistenti. Abbiamo pernottato quasi sempre in guesthouse che stanno sorgendo un po' dovunque ricavate da vecchi edifici ristrutturati. Di norma non c'è personale tranne le 2/3 ore al giorno necessarie per ricevere gli ospiti. Il bagno è sempre in comune e si può usufruire di una cucina attrezzata dove i turisti più organizzati preparano elaborate cenette.

Segue pag. 15

ISLANDA: L'ISOLA DEL GHIACCIO E DEL FUOCO

Lasciamo a malincuore i Fiordi del Nord-Ovest avvicinandoci alle zone più famose ed anche più battute dal turismo internazionale. Ancora cascate, impressionanti campi di lava e il Pingvellir dove è perfettamente visibile la spaccatura nel terreno che rappresenta il distacco di due placche continentali che si allontanano tra loro al ritmo di un centimetro all'anno.

La tappa successiva è la capitale Reykjavik che, centro a parte, ho trovato profondamente cambiata rispetto alla mia precedente visita di nove anni fa. In periferia sono sorte importanti arterie affiancate da moderni edifici, scintillanti centri commerciali e capannoni industriali che la fanno assomigliare sempre più alle città dell'Europa continentale. Reykjavik, con i suoi 200.000 abitanti, resta comunque una cosa a se nel panorama islandese, caratterizzato invece da minuscoli centri rurali che ancora mantengono, almeno per il momento, il loro aspetto originario.

Nei giorni successivi visitiamo il celebre sito geotermico di Geisyr dove tra pozze di acqua ribollente e puzzolenti fumarole c'è il famoso geiser che spruzza, ogni sei minuti circa, una colonna d'acqua e vapore alta trenta metri.

Non molto lontano troviamo Gullfos, la cascata d'oro, che con il suo doppio salto si getta in un canyon lungo e profondo ricordando, con un po' di fantasia, il Grand Canyon degli Stati Uniti.

La costa Sud è percorsa da un'unica strada, la Ring 1, lungo la quale si incontrano ulteriori prodigi della natura. Skogafoss, ennesima bella cascata, Vik con i suggestivi Faraglioni che si stagliano all'orizzonte tra la candida schiuma delle onde e la sabbia nera come il carbone. Le lingue del ghiacciaio Vatnajokull, il più grande d'Europa dal quale si staccano centinaia di blocchi di ghiaccio, piccoli e grandi, che dopo aver attraversato il Jokulsalron, la Laguna degli Icebergs, finiscono in mare aperto. Spettacolari sono anche i blocchi di ghiaccio adagiati sulla spiaggia nera che sembrano giganteschi diamanti.

Ci resta ancora qualche giorno prima dell'imbarco pertanto decidiamo di scoprire anche i fiordi del Sud-Est dove troviamo solo alcuni tipici villaggi di pescatori senza altre particolari attrattive se non la natura che come sempre domina su tutto.

Giungiamo infine a Sejdisfjordur, dove l'avventura ha avuto inizio due settimane fa. Da allora abbiamo già percorso 4.500 km, a volte in condizioni difficili, ma non siamo ancora del tutto soddisfatti. Vogliamo vedere i Pulcinella di Mare che a tutt'oggi non siamo riusciti a scorgere nemmeno da lontano. Prendiamo informazioni e ci viene indicata una località a circa 100 km da dove siamo alloggiati raggiungibile valicando un passo su strada sterrata.

Il tempo non è buono, ha piovuto molto durante la notte ma decidiamo di partire comunque anche se con poche speranze. La strada è bellissima (per me) con il fondo in terra dura resa solo un po' fangosa dalla pioggia. Sarà perché è l'ultimo giorno ma non resisto alla tentazione e mi lancio in quarta piena ad oltre 100 km/h. Ogni tanto la moto si imbarca e prendo qualche piccolo rischio ma ne vale la pena … chissà quando mi capiterà ancora di viaggiare in fuoristrada senza problemi, senza gente che ti urla dietro e senza il pericolo che qualche guardia ecologica ti faccia il verbale.

Dopo quasi 100 km di puro divertimento raggiungiamo un paesino isolato dove ci confermano che poco più avanti, dove finisce la strada, vive stabilmente una colonia di Puffin che si lascia avvicinare senza problemi. Ci precipitiamo nella direzione indicata ed una volta giunti sul luogo rimaniamo letteralmente incantati da ciò che vediamo. Decine di pulcinella appollaiati tra i sassi e l'erba posano tranquillamente per noi. Sono proprio belli e ne è valsa la pena di venire fin qui.

Ora, totalmente appagati da questo indimenticabile viaggio, trascorriamo l'ultima serata sull'isola nel pub locale mangiando salmone affumicato accompagnato dall'ottima birra scura islandese dal nome un po' macabro: "Black Death... Drink in Peace" che, per scaramanzia, decidiamo di adottare come logo del nostro piccolo ma affiatato gruppo di motociclisti.

MAURO BUZZETTI

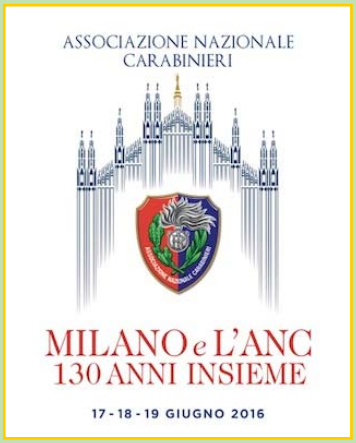
RADUNO BESANA BRIANZA - 22 MAGGIO 2016

RADUNO BESANA BRIANZA - 22 MAGGIO 2016

RADUNO DI ASIAGO: 3 - 5 GIUGNO 2016

Pioveva ovunque, ma non ad Asiago dove un gruppo di nostri soci metteva le basi per organizzare il prossimo raduno.
La battaglia degli Altipiani fu combattuta tra il 15 maggio e il 27 giugno 1916, sugli altipiani vicentini, tra l'esercito italiano e quello austro-ungarico, durante la prima guerra mondiale, impegnati in quella che fu definita dagli italiani come "Strafexpedition", traduzione in tedesco di "spedizione punitiva"[].
In tedesco la battaglia è individuata come Frühjahrsoffensive (ossia Offensiva di primavera) o Südtiroloffensive (poiché all'epoca il Trentino era il territorio più a sud del Tirolo). Durante la battaglia le perdite tra i due eserciti ammontarono a 230.545 uomini.
Le giornate hanno visto i partecipanti visitare il Museo di Rovereto con esposizione dei mezzi del CVMS al suo interno. A seguire abbiamo visitato 4 forti: Forte Belvedere che è situato nel comune di Lavarone ed è visitabile da aprile a ottobre. Si affaccia sulla val d'Astico e offre un panorama splendido nelle giornate limpide. A differenza degli altri forti, sia austro ungarici che italiani, che sono stati letteralmente demoliti negli anni fra le due guerre per asportare il ferro, il forte Belvedere venne salvato pare per intervento del re Vittorio Emanuele III nel 1935 e così l'unico metallo asportato fu quello delle cupole in acciaio dei cannoni e delle putrelle dei solai, lasciando intatta l'intera struttura del forte. Il Forte Belvedere, al pari degli altri forti austro ungarici, venne costruito nei primi anni del 1900 a seguito delle insistenti richieste del feldmaresciallo Conrad von Hotzendorf, capo di stato maggiore dell'esercito; il forte Verle (Werk Werle) che è facilmente raggiungibile dal passo Vezzena e, proseguendo per la strada sterrata si può successivamente arrivare al forte osservatorio Cima (Spitz) Vezzena, dal quale era possibile controllare tutti i movimenti del fronte. Il forte Verle è molto malridotto, sia a causa degli intensi bombardamenti subiti durante la Grande Guerra, sia per l'opera dei recuperanti allo scopo di asportare il ferro. Tutto intorno al forte i prati sono ancora oggi costellati dalle buche provocate dai proiettili di artiglieria e il tutto fa una certa impressione, soprattutto se si è informati sui fatti successi in quei luoghi quasi novanta anni fa; il forte Verena, che faceva coppia con il forte Campolongo, si trova a nord dei comuni di Roana e di Rotzo, in cima al monte Verena, alto 2015 metri. Il forte venne costruito sfruttando le sporgenze rocciose della vetta e la vista è a 360 gradi, dominando la val d'Assa, e i sottostanti forti austriaci Verle, Spitz di Vezzena e Luserna. Il forte, soprannominato "Dominatore dell'Altopiano", era armato con quattro cannoni da 149 A collocati in cupole di acciaio girevoli dello spessore di 18 cm e nelle vicinanze erano posizionate altre batterie di obici di calibro superiore e cioè da 280. Il primo colpo di cannone del forte Verena fu sparato all'alba del 24 maggio 1915 ed era diretto contro il forte austriaco Verle sopra al passo Vezzena; Il forte Campolongo è abbastanza vicino al forte.
Il forte è stato costruito sulla Cima Campolongo, all'altezza di 1720 mt. a picco sulla val d'Astico e domina gli altopiani di Tonezza e di Lavarone. Il forte Campolongo era il gemello del Verena sia come tecnica e materiali di costruzione che come armamento. Il fuoco dei suoi cannoni era diretto prevalentemente verso il sottostante forte austriaco Luserna che fu molto danneggiato. Anche il Campolongo subì la stessa fine del Verena e cioè venne messo fuori combattimento dai grossi calibri austriaci e quindi venne sgomberato dagli italiani che riuscirono a portare via i cannoni. Venne quindi occupato dagli austriaci durante l'offensiva del maggio/ giugno 1916 e rimase in loro mani fino alla fine della guerra. Ovviamente la gita è stata organizzata nell'ambito dei festeggiamenti previsti dai vari comuni per celebrare i 100 anni dalla Grande Guerra ed il nostro passaggio è accolto con entusiasmo e con molto cibo come sempre.

MILANO IN FESTA CON I CARABINIERI



Nei giorni 17-18-19 giugno 2016 si è tenuto a Milano il XXIII Raduno nazionale della Associazione Nazionale Carabinieri, appuntamento particolarmente rilevante perché, proprio nel capoluogo meneghino, 130 anni fa venne costituita l'Associazione di Mutuo Soccorso tra congedati e pensionati dei Carabinieri Reali, primo sodalizio tra militari non più in servizio, evolutosi fino a diventare, nel 1956, l'attuale A.N.C.

I Soci A.N.C., Effettivi, d'Onore, Benemeriti, Collettivi, Familiari e Simpatizzanti, si sono così ritrovati, in ben 80.000, provenienti da ogni regione italiana ed anche dall'estero, a testimoniare i loro sentimenti di attaccamento alle tradizioni dell'Arma ed allo spirito di servizio dimostrato quotidianamente nell'ambito della Protezione Civile e nei gruppi di volontariato.

Il programma degli eventi comprendeva la Mostra di Cimeli e Automezzi storici dell'Arma allestita a Palazzo Reale, adiacente al Duomo, incontri con tutte le massime Autorità istituzionali cittadine e regionali, manifestazioni all'Arena Civica, Concerto e sfilata finale per il centro della città.

In particolare ha riscosso grande successo, nella serata del venerdì, all'Arena, appunto, il lancio di alcuni paracadutisti del Reggimento "Tuscania" ed il Carosello Storico del 4° Reggimento Carabinieri a cavallo, formato da ben 50 provetti cavallerizzi che hanno entusiasmato il pubblico con le loro esibizioni sui loro addestrati destrieri.

Il sabato mattina, in Cattedrale, si è tenuta una solenne celebrazione, presieduta dall'Ordinario Militare, in ricordo e suffragio dei Caduti, dopo un omaggio in piazza Diaz al Monumento al Carabiniere voluto, negli anni '70, dal Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.

Nel pomeriggio, grande concorso di pubblico alla Mostra e sul piazzale antistante, sotto lo sguardo della Madonnina, dove continuava l'esposizione, comparativa, fra gli automezzi d'epoca quali Fiat 508 torpedo militare in livrea grigioverde, Fiat Balilla berlina blu/nero con cerchi ruote rossi, Alfa Romeo A.R.51 "Matta". Alfa Romeo Giulia T.I. verde felce, Alfa Romeo Giulia T.I. bianco/blu e gli autoveicoli di recente introduzione per i Carabinieri, quali Fiat Panda 4x4, Jeep Renegade e la potentissima nuova Alfa Romeo Giulia.

Finalmente, la sera grande concerto sul sagrato del Duomo con la Banda dell'Arma e la partecipazione di solisti sia in canto che in musica che hanno spaziato dal repertorio classico come "La Fedelissima" a "Nel blu dipinto di blu" a "O mia bela Madunina "fino ad arie e canzoni più recenti.

La domenica mattina, giornata clou del raduno, tutti i partecipanti, suddivisi per Sezioni di appartenenza, sono sfilati, preceduti dalla Fanfara, lungo le vie del centro di Milano, dai Giardini Montanelli fino in Piazza Duomo ed al Castello Sforzesco, sotto il palco delle Autorità quali il Comandante Generale Tullio Del Sette, il Presidente ANC Libero Lo Sardo, il Ministro della Difesa ed altri e tra due ali di folla plaudente e festante.

Nel nostro piccolo, anche il **GASAP**, (**Gruppo Automoto Storiche dell'Arma Pastrengo**) con le sue auto storiche ha fatto un'ottima figura facendo sfilare tutti i suoi mezzi ed impegnando tutti i suoi Soci sotto la guida esperta ed autorevole del Brig. Capo Domenico Lo Faro.

L'appuntamento è per il prossimo anno, in altra città ma sempre con rinnovato calore ed entusiasmo.

CARLO VALLI

I CARABINIERI E LA CARICA DI PASTRENGO

Il 30 aprile 1848, nel cuore della Prima Guerra di Indipendenza, i Carabinieri si resero protagonisti di un glorioso episodio che viene rivissuto e celebrato ogni anno nella, ora tranquilla, cittadina di Pastrengo. Nella "Storia Militare del Piemonte", infatti, il Gen. Ferdinando Pinelli racconta che nella fase culminante della battaglia tra Piemontesi ed Austriaci, a Pastrengo appunto, i Carabinieri Reali, al comando del Magg. Negri di Sanfront, riuscirono con una carica travolgente, a salvare Re Carlo Alberto dall'accerchiamento ed a capovolgere le sorti dello scontro costringendo al ritiro il nemico: "…distesa, compatta, la massa di 260 cavalieri, dalla fiammeggiante uniforme da parata, si slancia fieramente al galoppo e precipita la carica lungo l'erta di Monte le Bionde, tutto travolgendo nel suo passaggio…" .

La battaglia fu vinta ma la vittoria non venne sfruttata dal Re ,il quale avrebbe potuto varcare l'Adige e intercettare la strada per Trento mettendo in serie difficoltà gli Austriaci; poiché, invece, disse "pour aujourd'hui, je n'ai assez" (per oggi ne ho abbastanza n.d.r.) fermandosi di fatto, consentì al nemico di riprendersi e di avere, alla fine, il sopravvento nella guerra.

Forse per questo, la gloria della battaglia venne riconosciuta ufficialmente ai Carabinieri solo 61 anni più tardi, il 20 giugno del 1909, quando la bandiera della Legione Allievi dell'Arma fu insignita della Medaglia d'argento al valor militare.

Da allora, l'Arma dei Carabinieri rivive con una solenne celebrazione, il 30 aprile di ogni anno, l'episodio storico ed ogni lustro lo ri-rappresenta con armi, cavalli e cavalieri.

L'ultima rievocazione solenne è stata nel 2014, in occasione del Bicentenario di Fondazione, e in attesa della prossima del 2019, quest'anno la Giornata si è svolta con un omaggio al monumento ai Caduti nella piazza municipale di Pastrengo, alla presenza di una nutrita rappresentanza di Carabinieri della Regione Triveneto, della Associazione Nazionale Carabinieri, di Autorità civili, militari e religiose, di studenti delle scuole primarie e secondarie e di tutti i cittadini interessati.

Come ormai consuetudine, inoltre, la manifestazione si è arricchita con un tributo in canti e musica e con l'esposizione di automezzi storici dell'Arma, appartenenti al GASAP, gruppo auto moto storiche, che ha messo a disposizione volanti del Gruppo Radiomobile quali Alfa Romeo 75 ed Alfa Romeo 90.

Segue pag. 21

I CARABINIERI E LA CARICA DI PASTRENGO

ALFA ROMEO GIULIA CARABINIERI

Il dopo guerra portò in Italia ad un aumento della criminalità negli anni 50. I criminali utilizzavano mezzi con motori elaborati e con alte prestazioni che costrinsero le Forze dell'ordine a migliorare il proprio parco auto che all'epoca era composto principalmente da mezzi dismessi dall'Esercito dopo la Seconda Guerra Mondiale. L'Alfa Romeo in quel periodo aveva messo in produzione la Giulia che corrispondeva alle mutate esigenze di servizio dell'arma dei carabinieri e della Polizia. L'Alfa Romeo Giulia è un'autovettura prodotta dal 1962 al 1977. Nata come erede della "Giulietta", è stata proposta in numerose varianti di carrozzeria, nelle tipologie berlina, coupé, cabriolet e spider. In 15 anni ne sono stati prodotti circa 1 milione di esemplari. Ciò ha reso la Giulia una delle vetture più vendute della storia dell'Alfa Romeo. La vettura aveva per quell'epoca prestazioni eccezionali, infatti una rivista specializzata provando un modello del 1965 nella prova su strada con altre dodici auto concorrenti, la valutò come la più veloce con 176 km/h rispetto alla velocità massima degli altri modelli che oscillavano tra i 132 ed i 165 km/h. L'Arma l'adottò a partire dal 1962; il primo lotto di 1.500 unità è stato il modello "TI", con motore da 1.570 cc e 92 CV DIN, freni a tamburo sulle 4 ruote, cambio a 5 marce con comando al volante e velocità di punta di circa 175 km/h. La livrea era verde militare opaco però di tonalità leggermente diversa da quella degli altri mezzi dell'esercito. L'auto venne modificata per l'uso specifico con l'adozione di una batteria maggiorata prodotta dalla Tudor, che trova posto nel bagagliaio, la sirena Marelli nel vano motore, nascosta da una delle due reticelle che prendono il posto dei fari anteriori interni, l'antenna radio sul parafango anteriore sinistro, il lampeggiante Esinemann al centro del tetto. Molti esemplari vennero dotati di fendinebbia. Il rivestimento in sky marrone dei sedili, gli stanag sul cofano motore e bagagliaio, le vetrofanie del pronto intervento su parabrezza e lunotto; con questo modello debutta il servizio radiomobile con pattuglie coordinate dalla sala radio della centrale operativa.

Le "Giulia TI" dell'Arma seguono poi l'evoluzione del modello di serie, adottando freni a disco sulle quatto ruote a partire dal 1963 ed il cambio con comando a cloche sul pavimento a partire dal 1964. Nel 1965 viene poi adottata la "Giulia Super" con motore da 98 CV DIN e due carburatori a doppio corpo Weber.

Segue pag. 23

ALFA ROMEO GIULIA CARABINIERI

Contemporaneamente all'introduzione del modello 1967 della "Giulia Super" (riconoscibile dalla griglia anteriore in nero opaco con cinque listelli cromati e l'assenza di codine cromate dietro gli indicatori di direzione laterali), il colore dei mezzi di pronto intervento passa al verde lucido. Con l'anno 1969 il modello della "Giulia Super-biscione", così chiamata per i fregi sui montanti posteriori, adotta il faro brandeggiabile sul tetto comandato da una maniglia interna; questo particolare rimarrà sostanzialmente immutato fino ai tempi dell'"Alfa 155". Ad alcuni esemplari di "Giulia" in livrea verde lucido viene aggiunto il numero aereo bianco sul tetto per facilitarne il riconoscimento delle pattuglie agli elicotteri. Nel 1971 si introduce la livrea con corpo vettura tutto blu, la scritta " CARABINIERI" bianca sulle portiere e scudetto del radiomobile solo sulle portiere anteriori. Rimangono invariate vetrofanie su parabrezza e lunotto ed il numero aereo bianco; questa livrea è destinata a durare pochi mesi, già nel corso del 1971 è sostituita dall'attuale che prevede il tetto bianco con il numero aereo nero. Questa soluzione facilita sia la visibilità del veicolo durante l'elicooperazioni che lo smaltimento del calore durante la stagione estiva, problematica molto sentita all'epoca poiché gli impianti d'aria condizionata erano riservati alle poche vetture di lusso. Gli esemplari di "Giulia" ancora idonei al servizio vengono riverniciati quindi con i colori della nuova livrea. Con l'introduzione, nel 1972, dell'"Alfetta", di cilindrata maggiore, l'Arma dei Carabinieri passa al nuovo modello. Le ultime "Giulia" sono rimaste in servizio ancora qualche anno, fin verso la metà degli anni '70 circa. Sono inoltre da tenere in considerazione un paio di esemplari del tutto particolari relativi alla tematica delle "Giulia" del radiomobile: il primo è stato allestito dal preparatore romano Angelini per un evento sul circuito di Le Castellet in Francia nel 1971. Si tratta di una "Giulia Super" mod. 1969 in livrea blu e bianca su cui è montato un motore "Alfa GTA" portato a 174 CV, rivista poi, per quanto riguarda assetto e freni. Esternamente diversa dalle altre "Giulia" del radiomobile per i cerchi in lega a stella e per le scritte "Angelini" sui parafanghi anteriori e la scritta "CARABINIERI" sulle portiere. Questa "Giulia", una volta rientrata in Italia è stata usata come veicolo di rappresentanza senza mai entrare in servizio; il secondo è uno studio di livrea allestito su una "TI" probabilmente già dismessa.
E' caratterizzato dalla parte inferiore delle fiancate e dal tetto bianchi, dalla fascia dei finestrini blu scuro e da una grossa scritta "CARABINIERI" in nero lunga quanto le due portiere. Sul parafango anteriore, tra ruota e portiera, è presente uno scudetto con una gazzella in campo rosso e blu che non sarà più ripetuto sui mezzi del radiomobile. Oggi è difficile dire se in mano a privati ci sono esemplari originali e non "camuffati" da Giulia dei Carabinieri, solo il numero di telaio può garantirne l'originalità e per la ricostruzione è forse meglio interpellare gli amici del museo storico dell'Arma che potranno sicuramente portare la loro esperienza diretta e poco "sentito dire….".

ENRICO PAGGI

RADUNO DI SANTA MARIA DELLA VERSA: AUTIERI - 12 GIUGNO 2016

Su iniziativa della Associazione Nazionale Autieri d'Italia, Sezione Oltrepò Pavese e del suo Presidente Claudio Pastore, si è svolto nei giorni 11 e 12 giugno 2016 il Primo Raduno Interregionale degli Autieri a Santa Maria della Versa, ridente ed accogliente località famosa da sempre per la produzione vitivinicola di qualità.

Il nostro Club, conosciuto da lungo tempo anche in zona, è stato calorosamente coinvolto dagli organizzatori affinché partecipasse in massa con i propri mezzi militari storici e contribuisse ad una decisiva riuscita della manifestazione, coincidente anche con il Primo Raduno Provinciale Assoarma.

In questo senso già nel mese di marzo una rappresentanza dei nostri Soci ha incontrato gli organizzatori del raduno per concordare le modalità operative della partecipazione e per predisporre con il Presidente e il principale sponsor locale i dettagli del raduno.

Inutile dire che siamo stati accolti con squisita cortesia e cordialità e abbiamo potuto organizzare insieme la visita non solo di Santa Maria della Versa, ma anche delineare un itinerario sulla strada dei vini, su e giù per le colline, toccando quindi anche le località vicine, ognuna specializzata per produzioni specifiche.

Diffusa sul nostro sito web e sul nostro notiziario l'iniziativa, i nostri Soci hanno risposto con grande disponibilità alla partecipazione e così abbiamo raggiunto il bel numero di 35 equipaggi (anziché i 25 preventivati), nonostante le previsioni meteo incerte e la concomitanza, per molti, di altri impegni familiari e sociali.

La giornata principale del Raduno, domenica 12 giugno, ha visto l'arrivo e l'ammassamento delle prime delegazioni, già di buon mattino, presso il Wine Point di Montescano per proseguire poi per Santa Maria della Versa. Via via sono giunte le rappresentanze di Autieri delle varie Sezioni , tra le altre quelle di Milano e della Franciacorta, di Alpini, di Bersaglieri (anche ciclisti), di Marinai, di Artiglieri, di Fanti, di Carabinieri con la Fanfara del Battaglione Lombardia, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, dell' Aeronautica, delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa Italiana, del Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta, della Polizia Locale e della Protezione civile.

Un lungo corteo si è quindi snodato, con la presenza dei Sindaci dell'Oltrepò e delle Autorità militari (tra gli altri il Vicepresidente Nazionale ANAI Brig. Gen. Lo Iacono), per le strade di Santa Maria della Versa fino a rendere omaggio al monumento ai Caduti di

tutte le Guerre con l'Alzabandiera e la deposizione di corone d'alloro.

A seguire, la celebrazione della Santa Messa nella chiesa parrocchiale mentre il nostro corteo di automezzi si recava incolonnato nei paesi vicini lungo il percorso stabilito.

Ovunque accolti con entusiasmo al nostro passaggio, abbiamo così potuto conoscere ed apprezzare le attrattive locali, agricole, storiche e museali (chi avrebbe mai pensato che esistesse anche un museo del cavatappi?) finché siamo rientrati sul luogo predisposto per il ristoro gentilmente offertoci.

Nel pomeriggio, dopo il taglio di una gigantesca torta tricolore, i nostri automezzi sono stati esposti ordinatamente per il pubblico presente e quindi abbiamo concluso, con soddisfazione di tutti, la bella giornata.

Che dire? Rivediamoci l'anno prossimo e sempre ricordiamoci del moto degli Autieri: "Fervent rotae, fervent animi"!

GIOVANNI VALLI

Segue pag. 25

RADUNO DI SANTA MARIA DELLA VERSA: AUTIERI - 12 GIUGNO 2016

RADUNO INTERREGIONALE BERSAGLIERI: ROVATO (BS) - 19 GIUGNO 2016

I Raduni dei Bersaglieri sono sempre una ottima occasione per trovarsi con gli amici e dare un'occhiata alle ultime novità.
Questa volta si è trattato dell'Interregionale che si è svolto a Rovato (BS) domenica 19 giugno. Mobilitati per tempo dal coordinatore, il sempre efficiente e simpaticoLuigi Gianoli, e dal nostro Gran Organizzatore Walter Secco, ci siamo trovati in una trentina di veicoli in questo paesone della bassa bresciana; il tempo era molto incerto, nelle settimane precedenti aveva praticamente sempre piovuto nel pomeriggio, ma tant'è, la partecipazione è stata entusiasta. Molti di noi, scaramanticamente, sono giunti già scoperti, fornendo quindi i mezzi per trasportare i 'veci' che non riuscivano più a seguire le marce e fanfare a 180 passi dei giovani bersaglieri. La presenza di mezzi italiani è stata preponderante, come si conviene per onorare i nostri bersaglieri.

Con le sezioni schierate nel piazzale di fronte alle autorità, si è dato fiate alle trombe allietando i presenti con tutto il consueto ma sempre emozionante repertorio musicale delle fanfare. È poi iniziato lo sfilamento nelle vie del paese, accolti da scroscianti applausi al momento del passaggio dei veterani; i tempi cambiano e lo testimoniano le numerose famiglie extracomunitarie anche loro festanti al passaggio dei nostri soldati e mezzi. Rientrati al piazzale, quattro chiacchere e via 'di corsa' a tavola, anche questa molto bene organizzata e di ottima qualità. Usciti, ecco l'immancabile pioggerella che ci ha costretto a coprire i mezzi, tranne poi tramutarsi in violenti acquazzoni sulla via del ritorno. Niente di male, ormai la giornata era terminata lasciando ancora dei bei ricordi in tutti i partecipanti!

DANIELE CEREDA

Aggiungo queste righe al sempre piacevole resoconto dell'amico Daniele, per portare a tutti i soci intervenuti i particolari ringraziamenti del Bersagliere Cav. Uff. Tarcisio Ramera dell'Associazione Nazionale Bersaglieri – organizzatore della manifestazione – al quale a nostra volta porgiamo i nostri ringraziamenti per la calorosa ospitalità.

WALTER SECCO

Segue pag. 27

RADUNO INTERREGIONALE BERSAGLIERI: ROVATO (BS) - 19 GIUGNO 2016

I VEICOLI DEL REGIO ESERCITO DAL 1910 AL PERIODO POSTBELLICO DELLA GRANDE GUERRA

Nel 1910 il Regio Esercito procede alla presa in carico di 450 veicoli per le esigenze di mobilitazione dell'esercito di campagna, tra i 450 veicoli iniziali troviamo: 100 autocarri medi Zust (che era l'autocarro medio migliore per l'Esercito), 4 autocarri Fiat, 62 chassis di autocarri leggeri e 154 chassis di autocarri medi. L'organizzazione che ruotava intorno all'uso militare dell'autocarro continuava intanto ad affinarsi: il criterio di fondo che fu usato era di distinguere i servizi in Periodici e Aperiodici. Il primo riguardava le esigenze fisse, che potevano essere soddisfatte con un numero fisso di macchine (trasporto viveri ordinari, carne macellata, servizio malati) e il secondo per le esigenze che richiedevano maggiore elasticità di organizzazione (rifornimento munizioni, sgombero feriti dopo combattimenti, ecc.). Il problema fu risolto assegnando a ciascuna armata un gruppo di autocarri da usare in maniera autonoma per il servizio del momento. Queste riorganizzazioni ampliarono il servizio del carriaggio automobilistico fino a prevedere:

200 ufficiali, 7.000 uomini di truppa;
2.000 autoveicoli: 500 autovetture, 1.300 autocarri e 200 autoveicoli vari per parco d'assedio;
1.500 motocicli.

Mentre le trattrici rimangono di esclusiva pertinenza dell'arma di artiglieria come i locomotori stradali ancora in servizio.

I veicoli venivano così classificati:

Classe	*Portata*	*Peso complessivo veicolo*
ACL Autocarro Carichi Leggeri	1000-1200 kg	Non oltre 2500 kg
ACM Autocarro Carichi Medi	2000-2500 kg	Non oltre 5000 kg
ACP Autocarro Carichi Pesanti	Oltre 2.500 kg	Oltre 5.000 kg

Ben presto le due compagnie automobilisti risulteranno insufficienti per fornire il gettito di personale che sarebbe stato necessario per creare il servizio previsto per tutto l'esercito mobilitato. Il Regio Decreto n 612 del 31 agosto 1910 concedeva ai veicoli delle forze armate l'esenzione della tassa di circolazione con l'obbligo tuttavia di esporre uno speciale contrassegno con la scritta "Servizio Militare", di fatto la targa. Nel frattempo l'Italia intraprende la Guerra Coloniale del nuovo secolo in Libia, contro la Turchia, nel periodo 1911 –1912, queste due compagnie saranno i centri di mobilitazione e invio di unità di automobilisti nel corso della guerra di Libia 1911-1912, riuscendo a mobilitare oltre 2.500 auto-motoveicoli inclusi anche per le esigenze dell'esercito metropolitano. Questa guerra sarà la prima a"saggiare" il risultato delle varie manovre tenutesi tra il 1904 e il 1909 in fatto di mobilità delle unità e dei loro rispettivi servizi su grandi distanze e risulterà che saranno svolti in tempi decisamente molto più brevi. Infatti la guerra di Libia impiegherà dapprima un numero di autocarri e automezzi, che poi lo svilupparsi della guerra ne richiederà un numero sempre maggiore, ossia mostreranno la loro assoluta utilità e poi necessità nello sviluppo delle battaglie in supporto della prima linea. In Libia verranno utilizzate inizialmente quattro vetture per il servizio d'intendenza e poi in dicembre dopo le ripetute richieste verranno inviati 10 autocarri che nello stesso dicembre 1911 saranno già in azione. Il Battaglione automobilistico come abbiamo accennato ha fornito i mezzi e i reparti per la Libia, ma nello specifico fornirà vari auto drappelli ed autoreparti al corpo di Occupazione della Libia e costituirà Parco Automobilistico di Tripoli e il Parco Automobilistico di Bengasi con lo scopo non solo di assicurare il rifornimento dei materiali alle truppe sbarcate, ma anche per provvedere alle necessità delle operazioni per la conquista dell'interno della Libia e del Fezzan. Da questi automezzi, sperimentati positivamente in terreni sabbiosi, verranno realizzati dalla Fiat in tempo record partendo dall'autovettura Fiat Tipo 3 i famosissimi Fiat 15 Ter, meglio conosciuti come tipo "Libia", che verranno prodotti in serie in centinaia di unità.

Segue pag. 29

Le due compagnie del battaglione con i quadri al completo rispondevano anche alla necessità del previsto fabbisogno del servizio fotoelettrico. Nel Maggio del 1912 oltre a qualche vettura erano presenti un parco automobilistico in Colonia e 60 autocarri di cui una buona parte, 54, verrà impiegata nella epica battaglia di Zanzur dell'8 Giugno 1912. Questa battaglia consacrerà definitivamente l'inizio dell'affiancamento della trazione meccanica a quella animale, che perdurerà sempre aumentando fino alla fine del secondo dopoguerra, dove la trazione animale sparirà definitivamente dalle tabelle organiche dell'Esercito. Da questa battaglia verranno fatte esperienze in combattimento dell'uso degli autocarri e sull'organizzazione degli stessi nel Servizio Automobilistico in stato di guerra, che in parte poi verranno ripresi nella prima guerra mondiale nel 1915 e che avranno un peso più che positivo in diverse battaglie portando all'esito favorevole la fine della Grande Guerra, appunto circa 3 anni dopo la conquista della Libia. Questa battaglia e la vittoria della guerra di Libia verranno relazionate così da come scrive il Maggiorotti: "..il servizio riscosse l'ammirazione di tutti per celerità dello sgombero dei feriti e per il trasporto di viveri e bagagli quali in quel giorno si poté attuare. Il personale automobilistico fu ammirevole per la resistenza dimostrata. Stette in macchina dalle 2.30 del mattino fino alle 21.00 di sera e spesso aiutò nel carico e scarico: le macchine, nonostante il rude impiego fattone, si comportarono ottimamente giacché solo in tre di esse si ebbero lievi inconvenienti. Ad onore di queste macchine che per prime comparvero in combattimento aggiungiamo che esse erano delle Fiat 15 Ter rinforzate dalla portata di 1500 kg, ma stante la pessima qualità del terreno sabbioso si caricavano con soli 600-700 kg". Oltre a questo scritto riportato per la fase finale delle operazioni, saranno richiesti altri autocarri e soprattutto, a fronte di 44 autocarri inefficienti, una forte organizzazione in meccanici e pezzi di ricambio (che al momento avevano colta impreparata la Fiat), fattore che nel corso della Grande Guerra non si ripeterà. Nel Corso della guerra di Libia sono state acquistate anche delle decine di unità tra auto e autocarri modello Ford T. Finita la guerra con una vittoria sulla Turchia , l'Italia guadagna anche alcune isole quali Rodi e il Dodecaneso, ma il prezzo

Anno commessa Btg Au	Marca	Modello	Quantità
1910-1911	Fiat	Tipi vari	125
Settembre 1911	Fiat	15 Ter	6
1911-1912	Zust	Tipo 1913	179
Febbraio 1912	Fiat	15 Ter tipo 1911	60
Da febbraio a Sett.1912	Fiat	15 ter 1912	237
Ottobre 1912	Zust	Tipo 1913 38 hp	31
Dicembre 1913	Fiat	Tipo 18 M	100
Marzo 1914	Fiat	15 Ter 1912	4
30 aprile 1914	SPA	Tipo Consorzio 35 hp	52

da pagare e più sarà un periodo più lungo che durerà, assorbendo sempre più risorse, sia nel periodo 1912-1915 che durante tutta la durata della Grande Guerram, fino agli anni venti inoltrati. In questo lasso di tempo il Battaglione Automobilistico ha acquistato per le esigenze della Libia, tra il 1912 e il 1914, 600 autoveicoli, spediti in vari fasi nella colonia (secondo altre fonti 500 di cui poi non tutti spediti in colonia ma rimasti nei depositi pronti per essere spediti); cifra quest'ultima non rientrante nei conteggi di veicoli per mobilitazione dell'esercito di campagna fino adesso citate nel testo.

Segue pag. 30

Finita la guerra di Libia (ma rimastoci come Corpo di Occupazione della Libia in stato di guerriglia permanente) per l'Esercito non c'è pace che già si profilava il più grosso conflitto degli ultimi 200 anni, la Prima Guerra Mondiale.

Si ricorda che in Libia sono state utilizzate anche le autoblindo mitragliatrici Bianchi e Lancia oltre che qualche modello straniero, le ferrovie a scartamento ridotto tipo Decauville oltre a quelle a scartamento ordinario e costruite di nuove, i treni blindati ed i primi mezzi aerei.

Il 1912 segna comunque importanti novità sotto il profilo ordinativo dei reparti automobilistici, infatti come abbiamo accennato le due compagnie del battaglione risulteranno insufficienti a fornire il gettito di personale e macchine per l'esercito mobilitato per le esigenze di 4 armate e relativi organi logistici, soprattutto con le esperienze della appena conclusa guerra di Libia, si addiviene alla trasformazione di sei compagnie del Treno Di Artiglieria in 6 compagnie del TRENO AUTOMOBILISTICO:
la 1a Torino, la 2a a Monza, la 3a a Bologna, la 4a a Piacenza, la 5a a Roma e l'ultima a Mantova; per meglio gestire l'imminente mobilitazione dell'esercito di campagna erano state assegnate ai reggimenti di artiglieria 3°-13°-21° e 25° di artiglieria da campagna e le altre due al reggimento di artiglieria a cavallo. Le sei compagnie erano amministrate dai reggimenti di artiglieria, ma dipendevano tecnicamente del Corpo di Stato Maggiore (assieme al Battaglione Automobilistico).

Ciascuna compagnia ebbe all'inizio solo pochi elementi scelti dalle vecchie compagnie treno e in più 20 militari (10 conduttori e 10 meccanici) ceduti dal battaglione automobilistico ed altrettanti forniti dalle varie armi tratti dalle reclute dell'ultima classe. La costituzione delle compagnie iniziò il 1 ottobre 1912 e fu completata il 15 novembre dello stesso anno. Naturalmente avevano un autocarro ciascuna per effettuare l'istruzione della truppa.
Ciascuna compagnia era costituita da:

- 3 ufficiali
- 10 conduttori
- 10 meccanici
- 10 graduati e truppa classe 1891
- 35 reclute classe 1892

Questa riorganizzazione e ampliamento porta nel corso dell'anno all'emanazione della pubblicazione N. 111 – servizio di Guerra- del 1912 (Ministri Giolitti – Spingardi) dove l'automobilismo entra nei documenti di mobilitazione (come servizio del CARRIEGGIO AUTOMOBILISTICO); per i comandi era stato calcolato di poter far fronte a tutte le esigenze di trasporto del personale ricorrendo alla requisizione delle autovetture dei privati e anche grazie al Corpo Nazionale Volontari Ciclisti ed Automobilisti. Il trasporto dei materiali restava alla normale mobilitazione con il carriaggio a traino animale, mentre solo alcune armate speciali avrebbero avuto il carriaggio a traino meccanico. La circolare 419 del G.M. stabiliva in tal senso di procedere al Censimento ed alla Rivista dei veicoli automobili esistenti nel paese per determinare quali di essi fossero idonei al servizio militare: detto censimento si richiamava alla vecchia norma della Legge n. 6168 del 30 giugno 1889 riguardante la requisizione dei quadrupedi e dei veicoli. Stabiliva tra l'altro che i veicoli di requisizione avessero lo zero anteposto al numero progressivo di immissione nel Parco.
Segue pag. 31

La pubblicazione 111 nel dettaglio (SERVIZIO IN GUERRA – PARTE 2a SERVIZI LOGISTICI – Servizi delle Intendenze e Servizi di 1a Linea) prevedeva la seguente organizzazione per il servizio traini: servizio traino a mano, servizio traino con animali e servizio traino meccanico.

Gli organi direttivi erano:

La direzione Generale dei Trasporti e Tappe (servizio traini meccanici);

La direzione dei Trasporti e Tappe d'Armata (servizio Traini Meccanici rispettivamente facenti parte dell'Intendenza Generale e dell'Intendenza d'Armata, avevano come organi esecutivi i mezzi, cioè gli autocarri (leggeri e medi), autoambulanze, autovetture per il personale, autovetture postali, motocicli e biciclette; mezzi che addetti ai servizi periodici di 1a linea erano impiegati dagli stessi organi direttivi ed esecutivi dei servizi stessi;

Gli stabilimenti di 2a linea e propriamente:

PARCO AUTOMOBILISTICO d'ARMATA (solo per alcune armate) costituito da un comando, dal Laboratorio – Deposito e da vari comandi di reparto con relativi autocarri.

Si doveva occupare di effettuare tutti i trasporti per l'armata e di mantenere e provvedere alla manutenzione di tutte le macchine, il servizio combustibile e dei materiali di ricambio. Per effettuare tutto ciò, disponeva di un autoreparto per ciascun corpo d'armata e divisione di cavalleria costituente ciascuna armata. Ciascun Autoreparto di corpo d'armata era calibrato alle dimensioni dello stesso poiché veniva costituito da due Autosezioni ordinarie (11 autocarri ciascuna) per ogni divisione di fanteria con le relative truppe suppletive. Quelli delle divisioni di fanteria erano invece fissi in n. 3 autosezioni leggere.

A queste capacità di trasporto si aggiungevano degli autocarri e delle autoambulanze assegnati direttamente alle singole divisioni e gli auto drappelli dei comandi delle Grandi Unità. Il rifornimento dal paese era garantito dal Deposito Centrale di Materiale Automobilistico.

DEPOSITO CENTRALE AUTOMOBILISTICO d'ARMATA che doveva comprendere tutto il materiale meccanico raccolto per la mobilitazione, nonché materiali di consumo, depositi di benzina, ecc.. e che doveva inoltre appoggiarsi alle fabbriche locali e provvedere alla riparazione e costruzione di parti di ricambio.

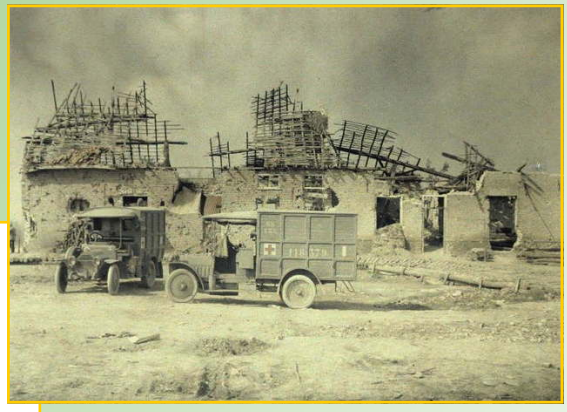
Il 1913 segna la fine del censimento attuato che aveva inoltre accertato che la consistenza del patrimonio automobilistico civile sul suolo nazionale era composto da 11.744 vetture, 816 autobus e 425 autocarri, per i quali venne predisposto un piano di requisizione parziale che tuttavia all'atto pratico, a guerra iniziata, si dimostrò non efficiente: i veicoli appartenevano a più di 60 modelli diversi, stranieri compresi, in parte già usurati e per i quali non esistevano parti di ricambio o erano di difficile reperimento.

Nel 1914 oltre ad approntare definitivamente le 450 macchine tipo Consorzio e alla consegna di 106 ambulanze su telaio Fiat 15 ter già in precedenza ordinate, si richiese alle varie case costruttrici, fra l'agosto del 1914 e il maggio 1915, la consegna di 2.268 veicoli così ripartiti:

100 autocarri Fiat 18M	60 Zust M1913 HP 38	25 Spa 8000C
25 Fiat 10 L	60 Isotta Fraschini GM3	65 Spa 9000
35 Fiat 18C	12 Isotta Fraschini GM3 Bis	250 Fiat 17A
224 Fiat 15 Ter	10 Isotta Fraschini O.C.S.	50 Zust Tipo 2
30 Fiat 15 Ter Fotoelettrica	15 Spa 6000C	90 Spa 9000C portamunizioni
120 Itala tipo 5	500 Fiat 18P	146 Isotta Fraschini tipo 14
70 Isotta Fraschini tipo 5	381 Fiat 18 BL	

Segue pag. 32

Il tutto era una conseguenza dei provvedimenti presi dal comando di Corpo di Stato Maggiore nel mese di Agosto, in previsione alla partecipazione alla prima Grande Guerra. Tutti atti alla Organizzazione del SERVIZIO AUTOMOBILISTICO in GUERRA presso tutto l'esercito.



	1915	1916	1917	1918	1911-1918					1919
FANTERIA										
Gruppi d'armate										
Armate										
Corpi d'armata										
Divisioni										
Brigate										
Reggimenti										
Battaglioni										
Compagnia										
Ufficiali	935000	1.300.000	2.700.000	3.045.000	1105					210.000
Sottufficiali										
Militari di truppa					33303					
Spade										
Baionette	2.330.000			3.800.000						
Pistole										
Fucili: Vetterli M1870 Mod. 91 Moschetti M. 91 T.S. M.91	1.316.000 900.000 95.000 70.200			3.200.000 195.000 170.200						
Mitragliatrici	618	7.618	2.168	20.000						
Elmetti	850.000			3.800.000						
CAVALLERIA										
Corpo d'armata										
Divisione										
Brigata										
Reggimenti										
Squadroni										
Ufficiali										
Sottufficiali										
Militari di truppa										
ARTIGLIERIA										
Cannoni	2.117	4.800	8.000							
Obici										
Bombarde		2.000	4.000							
Mortai										
Lanciabombe										
Raggruppamenti										
Reggimenti										
Gruppi										
Batterie										
Ufficiali										
Sottufficiali										
Militari di truppa										
GENIO										
AUTOMOBILISTICO										
Ufficiali	50			3.000						
Autieri	9.000			125.000						
Motomezzi	11.000			6.000						
Autovetture	400			2.500						
Autocarri , ambulanze autobus	3.400			28.000						
Trattrici	150			1.200						
Autodrappelli	210			283						
Auto sezioni	297			614						
Autoreparti	24			75	2	4				
Autoparchi d'armata	6			9	2	1				

La Targa S.zio M.re (come molto più raramente figura su qualche documento o in qualche immagine, S.M. o SM) fu applicata a tutti i veicoli militari, tanto per l'esercito che della Marina e della Guardia di Finanza senza distinzione dell'ente di appartenenza; i veicoli di requisizione mantenevo lo zero anteposto al numero progressivo di targatura. Nel 1914 infatti, con l'assassinio dell'Imperatore dell'Impero Austro-Ungherese, scoppierà la Prima Guerra Mondiale, ma l'Italia rimarrà neutrale fino al 1915, quando dichiarerà guerra ai suoi ex alleati: Impero Austro- Ungarico e Germania. Qui la motorizzazione avrà un impulso evolutivo eccezionale per l'epoca e che comprenderà tutti i settori dei mezzi : aerei, dirigibili, palloni, ferroviari, automobilistici, moto, trattrici, ecc., oltre che la comparsa della guerra NBC e di altre nuove e letali armi. Nel 1915 all'entrata in guerra l'Italia aveva incluse le requisizioni di 3.700 automezzi su 4.100 previsti. Alla fine della guerra nel 1919 l'esercito avrà un autoparco di 40.000 mezzi, ma l'elenco seguente, anche se parziale, è molto eloquente sullo sforzo che ha compiuto l'esercito nel corso dei tre anni di guerra, includendo anche i dati delle Colonie e Fronti di combattimento.

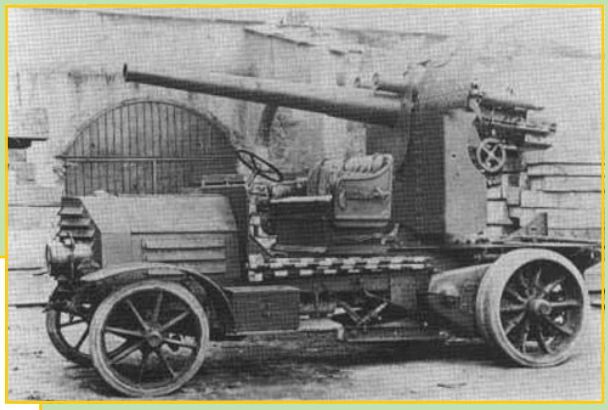
Segue pag. 33

	1915	1916	1917	1918	1911-1918					1919
Depositi laboratori parchi d'armata	6			16						
Sezioni traino con autocarri				99						
Sezioni traino con trattrici				117						
Reparti auto trattrici				23						
Parchi auto trattrici armata				7						
Depositi automobilistici armata	4			1 su 6 enti						
Battaglioni automobilistici	1	1	1	1						
Compagnia automobilistica	7	7	7	7	2					
Automezzi Artiglieria A/A				770						
ZAPPATORI										
Reggimenti	2	2	2	2						
Battaglioni	---	46	52	69						
Compagnia	28	147	224	236						
Sezione ponte divisionale	35	35	35	35						
Sezione Milizia Territoriale	--	--	27	27						
Travate Eiffel da 21 mt	3	3	3	3						
Magazzini Avanzati	5									
Parco genio di CdA	14	14	14	14						
Parco genio x Cp Zapp	40	40	40	40						
Parco Telegrafico x cp	40	43	43	43						
Dotazioni per salmerie	40	40	40	40						
COLLEGAMENTI										
Sezioni telefoniche	36	42	64	76						
Sezioni telegrafiche	24	50	70	148						
Sezioni radiotelegrafisti	9	15	15	15						
Colombaie	1	1	34	65						
PONTIERI LAGUNARI										
Reggimenti	12	12	19	26						
Battaglioni	1	1	4	6						
Compagnie										
Reggimenti Lag				1						
Battaglioni Lag				2						
Compagnie Lag				8						
MINATORI MOTORIST										
Battaglioni	1	1	4	9						
Compagnie	21	40	44	53						
Compagnie Lavorator										
Compagnie motoristi				5						
Gruppi perforatori		600		1200						

Come ben si sa la Grande Guerra è stata la guerra della lunga trincea, ma questa trincea per non cedere, ha necessitato di un supporto tattico mobile molto veloce. Questo supporto logistico molto veloce lo si è ottenuto grazie alla sinergia di più sistemi di trasporto: in particolare quello Automobilistico ,quello Ferroviario e l'albore delle telecomunicazioni .Saranno però in maniera più appariscente gli autocarri che permetteranno alla trincea di resistere ai continui attacchi e per questo il numero degli autocarri a fine guerra sarà aumentato il più possibile, mentre le ferrovie avranno uno sviluppo che si limiterà alle sole zone operative, ma che comunque costruiranno grandi fasci polmone a Padova,Mestre e in altre località. Ma la vera novità sarà la telegrafia e radiotelegrafia che inizieranno uno sviluppo che anche attraverso la seconda guerra mondiale la porteranno a essere una pedina fondamentale per la riuscita in qualsiasi tipo di operazione militare. Si assistette al primo uso tattico in guerra (strategico) dell'autocarro, infatti quanto già successo e descritto precedentemente nella guerra di Libia, in almeno due occasioni, anche sul fronte di combattimento nazionale,gli autocarri verranno utilizzati per portare rifornimenti, rincalzi e munizioni, addirittura in prima linea e sotto bombardamento, modificando in esito da sfavorevole a favorevole le battaglie d'arresto in corso.

Segue pag. 34

Non si può non citare dove in un punto essenziale della linea difensiva italiana che era il Pasubio, verso il centro della pianura padana ai piedi del saliente trentino, dove nella Strafexpedition del 1916 gli austroungarici avevano rotto la prima linea, verranno fermati dalla fortissima e inaspettata, anche da parte dei comandi italiani, resistenza delle truppe di presidio confinarie che fermeranno appunto gli austriaci a "un passo" dalla pianura, evitando il conseguente aggiramento dell'Esercito Italiano che era schierato per il 75% sul fronte del carso all'estremo Est della Pianura Padana. Da qui in soli quattro giorni, a rinforzo delle unità di presidio, partiranno dal carso, almeno due divisioni al completo di tutto punto compresi i depositi di prima schiera oltre a permettere a tempo di record la costituzione della 5a armata. Verranno trasportati tramite interminabili autocolonne di autocarri, almeno un migliaio, direttamente in prima linea sul Pasubio!, scongiurando così il cadere della linea con il conseguente aggiramento dell'esercito impiegato nel Carso.



	1915	1916	1917	1918	1911-1918					1919
TELEFERISTI										
Compagnie	3	3	6	7						
Km di impianti		600	260	800						
AERONAUTICA										
Battaglione Specialisti	1	1	1	1						
Battaglione Aviatori	1	1	1	1						
Parco Aerostatico	1	1	1	1						
Flotte	1									
Squadriglie	14	57/2	73/3							
Sezioni		5/2	16/1							
Sezioni aerostatiche campali			20							
Gruppi			6							
Palloni										
Dirigibili	10	10	10	10						
Aerei	80	350	1381	2700						
Campi d'aviazione	25	42	62	105/43						
Hangar		327	800							
Hangar Smontabili										
Hangar Dirigibili				38						
FERROVIERI										
Reggimenti	1	1	1	1						
Battaglioni	3	3	3	4						
Compagnia	12	13	13	16						
Compagnie Decauville		4	7	7						
GENIO VARIE										
Stazioni fotoelettriche	117	540	695	1200						
Sezioni F		20	63							
Battaglioni F				9						
Compagnia F				36						
Sezioni territoriali AA				26						
CORPO del TRENO										
Carrette										
Carrette da battaglione					798					
Carrette x cani										
Carriaggi	10.000			50.000						
Carri 2 e 4 ruote					266					
Cani										
Cavalli					6247		2.500	2.500		
Muli								16.000		
Cammelli								3.700		
Asini								1.700		
Pony								1.600		
quadrupedi	160.227			220.000: 38.000 TA 18.000 T 45.000 Col 20.000 Bal						
Parco buoi										
Parco quadrupedi di CdA										
Parco quadrupedi di Armata										

Da segnalare come lo stato maggiore aveva già predisposto delle linee di resistenza in pianura con presidi e preparazione di postazioni campali, dove verranno utilizzati anche qui gli autocarri per "accelerare" la preparazione di queste. La Linea del Piave (che per fortuna ha retto), Linea del Bacchiglione, Linea dell'Adige. Sul Piave nel 1917 saranno sempre gli stessi autocarri che dopo la rotta di Caporetto e il conseguente sbandamento del grosso dell'esercito di campagna, riporteranno in soli due giorni le Grandi Unità sempre al completo di tutti gli equipaggiamenti e armi dal fronte Trentino al Piave, appunto fermando l'avanzata in pianura dell'esercito austriaco e rompendo la ritirata (o meglio rotta) dell'esercito italiano; resistendo e permettendo all'esercito di ricostruirsi per poi riprendere l'iniziativa fino alla vittoria del 4 Novembre 1918.

Segue pag. 35

I VEICOLI DEL REGIO ESERCITO DAL 1910 AL PERIODO POSTBELLICO DELLA GRANDE GUERRA

Nonostante la Guerra di Trincea, i Servizi Logistici di supporto (oggi si dice di supporto alla manovra) avevano combattuto la prima guerra di materiali, richiesti dalla prima linea sempre in quantità maggiori e in tempi molto più brevi, quindi hanno combattuto una finta guerra di trincea, ma in pratica una guerra di movimento.

Gli automezzi e l'uso del treno misero in luce la ormai obsolescenza dei carri e della trazione animale, che dimostreranno tutta la loro lentezza e inadeguatezza nelle nuove esigenze tattiche, soprattutto in fattore di celerità nello spostamento di Grandi Unità da una parte all'altra del fronte, ove si necessitava nell'immediato. Saranno i soli in grado di supportare nelle immediate retrovie delle prime linee, ma anche in fase di avanzata; da notare che non essendo ancora sufficientemente motorizzate le Armi di Artiglieria e dei Servizi di supporto alle unità avanzanti, affievoliranno i successi iniziali delle battaglie di sfondamento. Questo concetto verrà ripreso in Europa dalla Germania che porterà alla Seconda Guerra Mondiale con lo Sviluppo della Blitz Krieg e seguito a ruota da Francia e Inghilterra e America. Finita la Guerra nel 1919, nei boschi dei colli Euganei e nei boschi della Carnia e del Trentino, un'intera Armata sarà tenuta in "stand by" pronta con diverse migliaia di autocarri per un'eventuale occupazione del territorio Austriaco!, solo verso la fine del 1919 e l'inizio del 1920 anch'essa sarà disarmata. Il periodo della guerra farà sì che l'esercito acquisti dai suoi alleati anche degli autocarri, ma soprattutto delle trattrici, che in base ai modelli verranno introdotte nell'ordine di alcune unità. Comunque a fine 1919 la fotografia del Parco Veicoli circolante è di difficile realizzazione in quanto si stavano già delineando i Sottoparchi della Marina, della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, che erano tutti inclusi nella Targa militare di S.M. e dipendevano dal deposito centrale automobilistico d'Armate del Regio Esercito.

Tabella Riguardante i COMPLESSI SEMOVENTI ANTIAEREI

	Organici x ogni batteria			com	btr	ef	com	btr	ef	Totale
Ufficiali	3									
Sottufficiali	4									
Truppa	59									
Automobilisti	13									
Auto cannoni pezzi	4	25 X 6 btr	18		4	56		4	12	195
Auto cassoni Autoscorta	4	50 X 6 btr	36		4	56		8	24	250
Automunizioni						108				108
Camion vettura				1	1	53				53
Camion Osservatorio				1	1	13	1	1	3	16
Camion Bagaglio				1	3	63	1	3	12	75
Camion Officina					1	13	1			13
Camion Comando						15				15
Motocicli Motocarrozzette	1			4	2 2	38	1 1	1 1	3 3	42
Bicilette	1			2				4	12	39
Camion Carro Attrezzi								1	3	3
	Autocannone Da 75 CK 21 Btr al 4 Nov 1918 Da N°1 a 12° e da 81° a 91° escl. 87° e 90°	Autocannone Da 75 AV Su Lancia 1Zm	Autocannone Da 76/30 RM Vickers Terni R.M. Su Fiat 18 BLR	Autocannone Da 102 Lancia 1Zm SPA 8000 SPA900			Autocannone Da 105 AV SPA 9000			809 Di Cui 39 bici 770

Segue pag. 36

Comunque le Targhe più alte note (con la numerazione più alta nota da documentazione fotografica) è la SM 60001 appartenente a un autocarro Fiat 15 Ter dell'autoparco di Tripoli ripreso in una strada di Tripoli di Libia. La targa di requisizione più alta nota e di 09xxx; la targa più alta nota per motocicli è di 33052; la targa più alta nota di requisizione per motociclette è di 03xxx; la targa più alta nota per i carri rimorchio è di 45xx; la targa più alta nota per i carri rimorchio di requisizione è di 01xx. I veicoli di requisizione ammonteranno a oltre 60 tipi differenti anche di case automobilistiche austriache e tedesche. A partire dal 1916 già inizieranno le aste di alienazione e dismissione di veicoli considerati non più utili ai fine di utilità bellica. Oltre al Servizio Automobilistico e a quello di Artiglieria, nascerà e si svilupperà il Servizio Aeronautico, che verrà incorporato come una specialità dell'Arma del Genio dell'esercito, fino a quando si sarà talmente evoluto da diventare autonomo: la Terza forza armata nel 1923. I mezzi del Genio Aeronautico al 1918 risulteranno in circa 3.000 apparecchi tra caccia, bombardieri e idrovolanti, una decina di dirigibili, diverse decine di palloni aerostatici tra cui Draken ballon di origine tedesca.

MOTORIZZAZIONE	Maggio 1915	Ottobre 1916	Giugni 1917	Novembr 1918	Luglio 1919
Ufficiali	350	1100	1500	3000	1450
Truppa	900	30000	60000	115000	64000
drappelli	210	283	283	283	
Sez. ordinarie	11	210		614	
Sez. raddoppiate	26	113			
Sez. munizioni	61	88			
Sez. sanita					
Sez. commissariat					
Sez. traini trattrici				99	
Sez. traini autocar				117	
Sez. trattrici		50			
Reparti	24	61		75	
Reparti autotrattri				23	
Parchi	5	7		9	
Parchi trattrici		5		7	
Depositi centrali	4	4	4	4	
Depositi laborator	6	12		16	
Deposito motocicl	1	1	1	1	
Deposito riserva	1	1	1	1	
Motoveicoli	1100	4000	5000	6000	2168
Autovetture	400	950	1450	2500	1500
Autocarri	3400	10800	15700	28000	14066
Trattrici	150	570	850	1200	734
Rimorchi		1100			

Tabella riassuntiva dell'evoluzione dei reparti automobilistici dal 1915 al 1919 dell'esercito mobilitato.

Sotto tabella riepilogativa delle unità automobilistiche della motorizzazione in servizio in Libia

Motorizzazione	1915	1916	1917	1918	1919
Parco	2	2	2	2	2
Drappelli	12	12	12	12	12
Gruppi	2	2	2	2	2
Reparti	8	8	8	8	8
Compagnie		2	2	2	2
Autovetture	600	600	600	600	600
Autocarri					
Ufficiali	20	20	20	20	20
Truppa	664	664	664	664	664

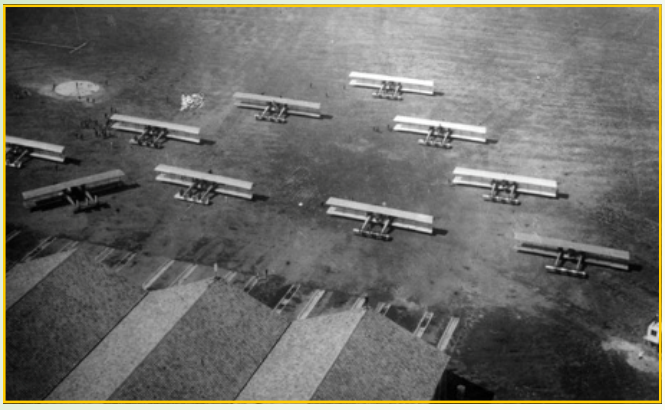
Giorgio Camerini

Segue pag. 37

I VEICOLI DEL REGIO ESERCITO DAL 1910 AL PERIODO POSTBELLICO DELLA GRANDE GUERRA

Parlando dei mezzi dell'Esercito Italiano non si posso escludere anche queste macchine le macchine del genio. Il Servizio dell'Arma del Genio invece non avrà molte novità se non nell'immediato dopo guerra, infatti i ponti d'equipaggiamento sono ancora quelli del 1897 sia di barche, ma anche le passerelle. Invece sono da segnale i carri speciali in servizio in quest'ultimo quali i carri frantuma sassi per la realizzazione delle strade e delle mulattiere (nel corso della guerra verranno costruiti oltre 1.000 km di strade ex novo), e i Carri e gli Autocarri del servizio radiotelegrafico (stazioni radio, ecc.), gli autocarri Autocolombaie , le Autofotoelettriche, ecc. Insieme a questi i Servizi delle Grandi unità saranno tutti motorizzati, quali il Commissariato, il vettovagliamento e il servizio di Sanità. In questi comunque rimarranno in servizio affiancati dagli automezzi i carri a trazione animale, quali carri ambulanza e i carri colombaia dei precedenti periodi. Sempre nel Genio invece nella specialità Ferrovieri verranno introdotti i treni armati (di realizzazione e proprietà della Marina Militare, ma che "funzionavano" con un ufficiale del Genio Ferrovieri) e dopo il 1918 le macchine di Preda Bellica (locomotive e vagoni) delle regioni Austriache che verranno reimmatricolate nel parco locomotive delle Ferrovie dello Stato. Ovviamente risultò anche un treno armato di Preda Bellica catturato in Istria. I ferrovieri realizzarono anche centinaia di chilometri di linee a scartamento ridotto tipo Decauville con diverse decine di locomotive apposite, altri decine di chilometri di ferrovie a scartamento ordinario, oltre a ricostruire ponti distrutti, e realizzarono diversi scali "tattici" nelle retrovie; una menzione merita quello di grosse dimensioni realizzato a Bologna con materiale di armamento inglese direttamente arrivato dall'Inghilterra, oltre ad un altro similare ma più piccolo realizzato in zona Mestre. L'anno 1919 segna l'inizio della smobilitazione delle truppe e la riorganizzazione della parte territoriale dell'esercito chiamata a ricevere i materiali e gestirli per le future mobilitazioni.

GIORGIO CAMERINI



ESERCITAZIONI IMBARCO PER OMAHA BEACH, GIUGNO 1944

CERCO, COMPRO, SCAMBIO

CERCO:

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

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 cerchioni, 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 Haflinger 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 email: rezia@altabadia.it .
- **Vendo: Dodge WC 52,** già immatricolato Vigili del Fuoco, completo e originale, Marco Simic, email: marcosimic@libero.it;

- **Vendo: Autocarro CM 52**, ex Carabinieri, in ottime condizioni, immatricolato, con CRS ASI, dotato di rimorchietto e ricambi vari, cedo perché poco utilizzato. Prezzo trattabile. Carlo Valli 3385957586.

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: 340 7116705.
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: 039 481159; Giovanna Larghi: Tel: 031 933663, Fax: 031 3530453; Mail: 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

25 APRILE 2016: VARESE E I RIFUGI ANTIAEREI