

2016—3

Riservato ai Soci del
CVMS

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE

LETTERA DEL PRESIDENTE

Cari Amici,
continuando la tradizione di chi mi ha preceduto, rivolgo a tutti un cordiale saluto in apertura di questo nuovo numero del notiziario, da noi affettuosamente chiamato “giornalino”!

Sono stato chiamato a ricoprire questo incarico in una notte di mezza estate, mentre tanti di noi erano a ritemperarsi nelle agognate vacanze, grazie alla fiducia che i colleghi del Consiglio Direttivo hanno voluto dimostrarmi dopo le inaspettate dimissioni del validissimo Enrico Paggi.

Il nostro Club diverrà, nel prossimo febbraio, maggiorenne ed è quindi opportuno, come i ragazzi che diventano adulti, fare il punto sulla sua crescita, la strada da percorrere, gli obiettivi da conseguire. Ma, per questo, dobbiamo ricordarci che il Club siamo noi, ciascuno di noi: non è appannaggio o creatura del Presidente o di un ristretto numero di Soci che rivestono le diverse cariche, pur necessarie. Il nostro CVMS è in prima linea nel settore del motorismo militare storico nel nostro Paese ed i valori che difendiamo devono essere trasmessi non solo a chi ci sta vicino in famiglia, al lavoro, nell’ambito dei nostri rapporti strettamente personali, ma anche alle istituzioni pubbliche e private che possono collaborare per diffondere la nostra specifica cultura tecnica e storica. Un Club vive se i suoi componenti sono vivi, e per essere vivi e vitali bisogna ideare, progettare, costruire. Il Club è un’impresa, non a scopo di lucro, ma che deve

produrre. Cosa? Innanzitutto raduni, perché i nostri amati auto e motomezzi devono muoversi, farsi vedere, sentire, ammirare per farsi conoscere ed apprezzare. E i raduni, non per vanagloria ma per correttezza, devono essere largamente partecipati privilegiando, in caso di sovrapposizioni, quelli da noi organizzati rispetto a quelli, anche se talvolta suggestivi, della simpatica concorrenza. Per questo abbiamo inviato, la volta scorsa, un questionario per raccogliere i suggerimenti di tutti e siamo, in ogni momento, aperti alle proposte di ognuno.

In secondo luogo le occasioni di incontro: abbiamo allestito un accogliente spazio che è di tutti, per scambiarsi idee e commenti, aggiornarci, mettere in mostra i nostri cimeli, condividere momenti conviviali. Stiamo già sperimentando l’ultimo venerdì sera di ogni mese, da marzo ad ottobre compreso, per ritrovarci insieme (a proposito, mandateci il vostro indirizzo e-mail così rimaniamo in contatto facilmente!) e mettere a punto sempre nuove iniziative.

Infine, ma importantissimo come i precedenti, il terzo punto: questo Notiziario che si intitola, giustamente, “Mezzi Armi Battaglie”: anch’esso è di tutti e aspetta articoli, fotografie, contributi di ognuno perché sia sempre più completo e sostanzioso.

Forza Amici, forza “ragazzi”! Buon proseguimento a tutti!

CARLO VALLI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI



I



INDICE DEGLI ARGOMENTI

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| ♣ Lettera del Presidente | Pag. 1 |
| ♣ Indice degli argomenti | Pag. 2 |
| ♣ Bachecca dei Soci | Pag. 3 |
| ♣ Manifestazioni 2017 | Pag. 4 |
| ♣ Rinnovo quote associative 2017 | Pag. 5 |
| ♣ 8-9-10 luglio 2016: Raduno di Bormio (SO) | Pag. 6-10 |
| ♣ 2-3-4 settembre 2016: Raduno di Opicina | Pag. 11-13 |
| ♣ 1945: Corsa per Trieste | Pag. 14-17 |
| ♣ 16-18 settembre 2016: Torino 50° ASI | Pag. 18-19 |
| ♣ Il Collezionismo dei veicoli militari | Pag. 20-23 |
| ♣ I veicoli di ieri sulle strade di domani | Pag. 24 |
| ♣ Fiat CP 70: 2016 i lavori di Walter e Daniele proseguono | Pag. 25 |
| ♣ Moto DKW NZ350 e NZ-1 350 | Pag. 26-27 |
| ♣ USS Missouri: 1944-1999 | Pag. 28-29 |
| ♣ 23-25 settembre 2016: 4° Raduno di Mezzi Militari ad Alghero | Pag. 30-33 |
| ♣ 9 ottobre 2016: Raduno a Cesano Boscone (MI) | Pag. 34 |
| ♣ Raduno di Asiago: visita ai Musei della Grande Guerra | Pag. 35-37 |
| ♣ 21 giugno 2016: Esercizio Odescalchi | Pag. 38 |
| ♣ Cerco, Compro, Scambio | Pag. 39 |
| ♣ Foto di copertina: 23-25 settembre 2016: 4° Raduno di Mezzi Militari ad Alghero | Pag. 40 |

Redazione: Cosimo Prototipo, Carlo Valli, Walter Secco

Articoli di carattere storico:

Carlo Valli, i Soci che firmano gli articoli

Resoconti delle manifestazioni: i Soci



BACHECA DEI SOCI



**I NOSTRI AUGURI DI
BUON NATALE
A TUTTI I SOCI DEL CVMS**



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

MANIFESTAZIONI 2017

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 - 2017

19 Marzo 2017 :

Bombardone di Zinasco (PV)

Raduno di Mezzi Militari Storici

Referente: Walter Secco: 331 723 0780

13/14 Maggio 2017 :

MILITALIA Novegro (MI)

61° edizione

2-3-4 Giugno 2017 :

Raduno Asiago-Montegrappa

Raduno di Mezzi Militari Storici

18 Giugno 2017 :

ASSOCIARMA - Legnano (MI)

"Soldati per sempre"

Raduno di Mezzi Militari Storici

23-25 Giugno 2017 :

Militali—VII° Raduno di Ternavasso

Poirino (TO)

Raduno di Mezzi Militari Storici

22-23 Luglio 2017 :

Storici Clivio (VA)

Raduno di Mezzi Militari Storici

Settembre 2017 :

Val Badia

Raduno Mezzi Militari Storici

Novembre 2017 :

MILITALIA Novegro (MI)

62° edizione

(PROGRAMMA DI MASSIMA)



Si ringraziano per la collaborazione:

Per raggiungerci:

Eventi culturali dedicati a tutti gli appassionati
Collezionisti e Rievocatori

23-24-25 GIUGNO 2017

Il 24 e il 25 Giugno
aperto ai visitatori!

Per informazioni:
info@militali.it
www.militali.it

Frazione Ternavasso 3/10
10046 Poirino (TO)

Seguici su:
www.facebook.com/militaliternavasso

MILITALI TERNAVASSO www.militali.it



4

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



RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE 2017

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

La quota associativa per l'anno **2017** è di € **58,00**.

| | | |
|------------------------------------------|---|--------------|
| ♣ Rinnovo entro il 31/01/2017: | € | 58,00 |
| ♣ Rinnovo entro il 31/03/2017: | € | 68,00 |
| ♣ Rinnovo dopo il 31/03/2017: | € | 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

| | | |
|---------------------|---|--------------|
| Formula IN | € | 10,00 |
| Formula FULL | € | 40,00 |

(I soci ASI che sono assicurati con PER TE srl usufruiscono già del servizio Europeassistance.

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 2017 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 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, con 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 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.**

5

8-9-10 LUGLIO 2016 - RADUNO DI BORMIO (SO)



Lo scorso mese di Luglio si è svolto, in via del tutto eccezionale per il secondo anno consecutivo, il raduno di Bormio che solitamente si teneva ogni due anni.

Infatti, visto il successo della scorsa edizione, la Proloco di Valdisotto ha chiesto al sottoscritto ed al mio caro amico Lucio Da Zanche, in qualità di organizzatori dell'evento, di ripeterlo e di portare anche un carro armato per attrarre un numero di spettatori maggiore alla festa alpina tenuta presso il forte Dossaccio in località Oga.



Il comune di Valdisotto vorrebbe far diventare annuale tale manifestazione, poiché ha fatto grandi sforzi per restaurare il forte e renderlo fruibile ai visitatori aggiungendo, grazie al CVMS, un tocco in più a tema. Grazie alla disponibilità del nostro socio Marelli abbiamo

ottemperato alla richiesta del carro, inoltre un grazie va anche speso per il Registro Alfa Romeo Matta degli amici Melotti e Checchinato che ha portato, gemellandosi al nostro raduno, una decina di AR51 o "Alfa Matta" in perfetto stato ed in tutte le versioni prodotte, da quella che ha partecipato alla Mille Miglia sino ad una appartenente al museo della Polizia.

Oltre a questi partecipanti un buon gruppo di soci del CVMS ha partecipato con diversi mezzi dalle storiche Willys MB sino a mezzi più recenti come una splendida HMMWV ambulanza; peccato che la concomitanza con altri eventi non ha dato modo di vedere tanti partecipanti del nostro club quanti ne erano venuti l'edizione precedente; pazienza perché il gemellaggio con altri ha permesso di avere un buon numero di veicoli ugualmente.

Il raduno si è svolto nell'arco di tre giorni, dando modo ai partecipanti di apprezzare, come sempre ci prefiggiamo, gli splendidi paesaggi offerti dall'alta Valtellina, con

un occhio rivolto ai prodotti tipici e dando la possibilità anche di indossare divise coeve ai propri mezzi durante la manifestazione come alla cena di gala in hotel.

Il successo è stato pieno, anche le condizioni meteo sono state abbastanza favorevoli ed hanno permesso un corretto svolgimento dei tre giorni.

Il primo giorno si è svolto all'insegna della natura raggiungendo con i nostri mezzi il Lago Viola e pranzando presso il rifugio posto sulla riva del lago.

Nel corso del sabato si è fatto fuoristrada, anche serio per i più temerari, arrivando sino a quota 3000 metri; il resto del gruppo ha invece pranzato presso il ristoro forte di



Oga per poi raggiungere il forte nel pomeriggio insieme a tutti i mezzi, carro armato compreso, dando modo di vivere belle emozioni anche ai tanti spettatori presenti.

La domenica invece ha dato modo di conoscere anche la storia della Valle, raggiungendo il castello di Grosio grazie ad una visita guidata; inoltre erano presenti scuole di falconeria che nel pomeriggio hanno dato dimostrazioni di caccia in un contesto veramente emozionante.

Ringrazio ancora tutti i partecipanti per averci permesso di far apprezzare la Valtellina in tutti i suoi aspetti.

FEDERICO DELL'ORTO

8-9-10 LUGLIO 2016 - RADUNO DI BORMIO (SO)



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



8-9-10 LUGLIO 2016 - RADUNO DI BORMIO (SO)



8-9-10 LUGLIO 2016 - RADUNO DI BORMIO (SO)



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

8-9-10 LUGLIO 2016 - RADUNO DI BORMIO (SO)



2-3-4 SETTEMBRE 2016: RADUNO DI OPICINA



Di buon mattino, sveglia presto, è ancora buio, sono le cinque e si parte con la Campagnola AR 59 destinazione Trieste. Il traffico a quest'ora è scarso, per lo più autocarri, si viaggia bene, velocità 90 Km/h, e non avendo il "cruise control" uso l'acceleratore a mano, la pressione dell'olio è buona e la temperatura dell'acqua anche, fissa sugli 82 gradi. Dopo Verona mi accorgo di essere seguito dal nostro Presidente Carlo Valli con i suoi figli, non siamo più soli. Il viaggio prosegue fino a raggiungere Villa Opicina dove arriviamo alle ore 11; ad attenderci ci sono Adriana e Marco Simic che ci accolgono festosi.



Incominciano ad arrivare anche altri partecipanti già conosciuti nei precedenti raduni; a mezzogiorno partiamo incolonnati per raggiungere Sesana, in Slovenia, dove si trova l'hotel Safir che ci ospiterà per la cena e la notte. Nel piazzale troviamo altri amici che sono già arrivati tra i quali il socio Patric Thirè e signora, arrivati con il loro gruppo dal lontano Belgio, un consistente gruppo che è arrivato dalla Cecoslovacchia con tanti sidecar BMV e Zundapp, poi altri partecipanti da Germania, Austria, Croazia e Slovenia ed addirittura da Malta, oltre che da diverse città Italiane. Del nostro Club poche adesioni, forse facciamo troppi raduni..... Venerdì pranzo libero poi partenza per Trieste, prima tappa, per la visita alla Risiera

di San Saba, unico campo di sterminio sul territorio Italiano, usato dai Tedeschi dopo l'8 settembre 1943 come base di detenzione e di eliminazione di partigiani, di ebrei e detenuti politici. La struttura è stata classificata nel 1965 come Monumento Nazionale e nel 1975 è stato modificato per dare al visitatore l'immagine che dovevano provare i prigionieri al momento del loro ingresso. All'interno è stato realizzato un percorso video-informativo con ricordi dell'epoca; da ricordare che nella struttura era presente un forno crematorio che è stato fatto esplodere dai tedeschi in fuga.



Per la seconda tappa visita alla Mostra di motociclette organizzata dal Motoclub più anziano d'Italia (esisteva già sotto l'Impero Asburgico) situato in una struttura sul lungomare di Trieste; all'interno sono esposte 110 moto diverse, una per ogni anno dal 1906, anno di fondazione del Club.

Sabato mattina partenza per Postumia e visita alla grotta nera di Pivka, poco conosciuta e dove si accede con più di duecento gradini, al suo interno scorre il fiume Pivka; durante la II GM venne usata come deposito di munizioni. Dopo averla visitata lungo il suo percorso pranzo nel ristorante adiacente la grotta.

Segue pag. 12



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

11

2-3-4 SETTEMBRE 2016: RADUNO DI OPICINA



Al pomeriggio visita al museo militare di Pivka, posizionato in una ex caserma italiana della GAF, unica rimasta in Slovenia. Nel museo sono esposti tanti veicoli e carri armati, artiglierie, aerei ed addirittura un sottomarino, in parte risalenti alla II GM ed altri dalla disciolta repubblica di Jugoslavia, comunque molto interessante da vedere. Successivamente abbiamo fatto visita ad una fortificazione sotterranea del Vallo Alpino Italiano costruita nel periodo fra le due guerre. I tunnel sotterranei sono conservati integri, mentre le cupole in casamatta sono state fatte brillare. Finita la visita abbiamo raggiunto Kozina, città di confine dove presso l'Hotel Aamiral abbiamo cenato e pernottato a prezzi veramente bassi, (nove euro per la cena e venticinque per dormire).



La domenica mattina partenza per Trieste e visita al famoso Castello di Miramare, fatto costruire durante l'Impero Asburgico, dove l'esperto di storia signor Reuter, amico di Simic, ci ha raccontato un po' di storia del castello, dalla sua costruzione ai giorni nostri. Dopo aver mangiato in un locale tipico sul lungomare, il tempo era splendido, alle 14 è incominciato il rientro dei partecipanti per i paesi d'origine.

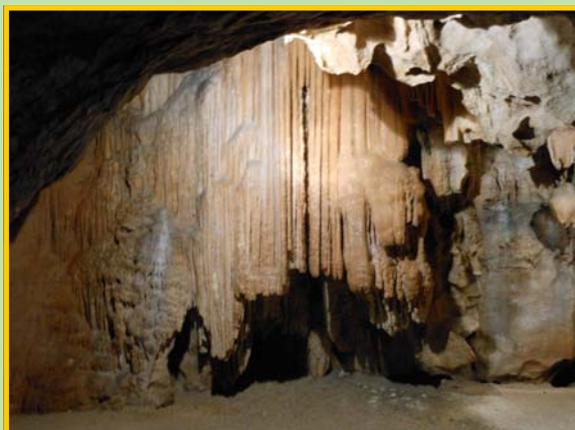


Superfluo dire che tutto è stato gradito dai partecipanti. Ringraziamo Adriana e Marco per tutto quello che ci hanno proposto.

CESARE SPINARDI



2-3-4 SETTEMBRE 2016: RADUNO DI OPICINA



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

1945: CORSA PER TRIESTE

Gli anglo-americani

L'ottava armata britannica, formata ancora nel 1941 in Africa settentrionale, aveva il compito di distruggere le forze armate tedesche nell'Italia del nord, assieme alla quinta armata americana. Mentre gli americani, una volta superata la linea gotica avrebbero dovuto puntare a nord ovest, verso Genova, Milano e Torino, i britannici si sarebbero dovuti volgere ad est, in direzione di Venezia e Trieste. L'occupazione della Venezia Giulia però, per gli inglesi, non era una priorità ma un problema. Era noto infatti che gli jugoslavi miravano ad assumere il controllo della regione e ciò avrebbe potuto provocare un conflitto con i partigiani italiani. Si trattava di uno scenario che ai diplomatici ed ai comandi militari britannici ricordava pericolosamente quello della Grecia, dove nel dicembre 1944 le truppe inglesi si erano trovate all'improvviso coinvolte in una guerra civile fra partigiani comunisti ed anticomunisti. Per evitare l'eventuale crisi, i britannici cercarono di concordare preventivamente con gli jugoslavi la divisione della Venezia Giulia in due distinte zone di occupazione, ma si scontrarono ripetutamente con il diniego di Tito. L'ultimo tentativo in tal senso era stato compiuto il 21 febbraio a Belgrado. Pertanto, un'avanzata britannica oltre l'Isonzo avrebbe potuto creare seri contrasti fra i due alleati. A rendere più difficile la posizione inglese contribuiva non poco l'atteggiamento americano. Il governo di Washington infatti non condivideva la preferenza inglese per una divisione concordata con gli jugoslavi della Venezia Giulia in due zone di occupazione, perché riteneva che ciò avrebbe avvantaggiato indebitamente il governo di Belgrado nella prospettiva della conferenza della pace. Contemporaneamente però, mentre spingeva i britannici ad una maggior fermezza nei confronti delle richieste jugoslave, il presidente Harry Truman ed i comandi militari americani escludevano nella maniera più assoluta la possibilità di impiegare le truppe degli Stati Uniti in quelli che venivano definiti "pasticci balcanici". Tale atteggiamento preoccupò seriamente la diplomazia britannica, che non riuscì però in alcun modo a risolvere la questione. Pertanto, il comando supremo del Mediterraneo, retto dal generale britannico Harold Alexander, fu costretto a pianificare l'avanzata finale verso il confine orientale italiano senza un'adeguata copertura politica.

Gli italiani

Gli italiani da parte loro risultarono completamente



tagliati fuori dalle operazioni per la liberazione di Trieste. Né la Repubblica Sociale Italiana né il Regno del Sud erano infatti in grado di influenzare le decisioni rispettivamente dei tedeschi e degli angloamericani e nemmeno disponevano sul posto di reparti sotto il proprio comando. Nemmeno le forze partigiane italiane operanti nell'Italia nord orientale poterono venir impiegate nella battaglia per Trieste. I pochi reparti della RSI di stanza nella Venezia Giulia si trovavano sotto diretto comando tedesco e dislocati prevalentemente nella valle dell'Isonzo ed a Fiume. Quelli combattenti nella città quar-

nerina condivisero la sorte del resto del 97° corpo germanico, mentre i bersaglieri del battaglione Mussolini e gli alpini del reggimento Tagliamento, entrambi operanti nell'Isonzo, finirono quasi tutti catturati dai partigiani sloveni del 9° corpo d'armata. Il comando della divisione Decima Mas, unità che già aveva operato nella Venezia Giulia agli inizi del 1945 ma era stata costretta dai tedeschi ad abbandonarla, avrebbe voluto rientrare in zona, ma non ci riuscì e le sue unità si trovarono in Veneto al momento della cessazione delle ostilità. Lo stato maggiore dell'esercito italiano operante a fianco degli anglo-americani avrebbe voluto operare uno sbarco sulla costa istriana per precedere le truppe jugoslave, ma i comandi alleati si opposero.



nerina condivisero la sorte del resto del 97° corpo germanico, mentre i bersaglieri del battaglione Mussolini e gli alpini del reggimento Tagliamento, entrambi operanti nell'Isonzo, finirono quasi tutti catturati dai partigiani sloveni del 9° corpo d'armata. Il comando della divisione Decima Mas, unità che già aveva operato nella Venezia Giulia agli inizi del 1945 ma era stata costretta dai tedeschi ad abbandonarla, avrebbe voluto rientrare in zona, ma non ci riuscì e le sue unità si trovarono in Veneto al momento della cessazione delle ostilità. Lo stato maggiore dell'esercito italiano operante a fianco degli anglo-americani avrebbe voluto operare uno sbarco sulla costa istriana per precedere le truppe jugoslave, ma i comandi alleati si opposero.

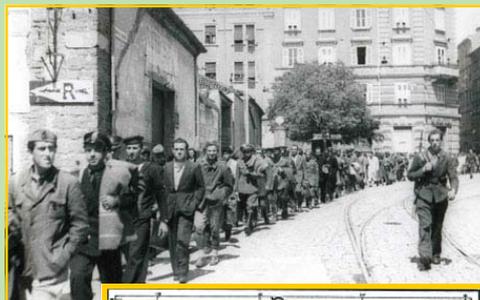
Segue pag. 16



1945: CORSA PER TRIESTE

Contemporaneamente, su iniziativa del ministro della marina ammiraglio De Courten e con l'assenso del presidente del consiglio Ivanoe Bonomi, ma senza informare né il resto del governo né lo stato maggiore, alcuni contatti segreti vennero avviati con alcuni comandi militari della RSI ed in particolare con l'ammiraglio Sparzani, sottosegretario alla marina del governo di Salò e con il comandante della Decima Mas, Valerio Borghese, al fine di concordare una linea di azione. Anche tale iniziativa non diede però alcun risultato. Quanto alle forze partigiane italiane operanti tra Friuli orientale e Venezia Giulia, le unità garibaldine che nell'autunno del 1944 erano passate alle dipendenze del 9° corpo d'armata partigiano sloveno (divisione Natisone, brigate Trieste e Fratelli Fontanot), vennero tenute lontano dal fronte triestino: la brigata Trieste combatté nella valle dell'Isonzo e poté entrare a Trieste solo a cose fatte il 6 maggio, mentre la Natisone e la Fontanot vennero mandate a battersi per la liberazione di Lubiana ed a Trieste poterono fare il loro ingresso appena il 30 maggio. Le formazioni non comuniste, come la brigata Osoppo, valutarono la possibilità di spingersi dal Friuli verso Trieste in modo da precedere le truppe jugoslave, ma la scartarono perché ciò avrebbe comportato un conflitto con un esercito alleato. Anche le missioni alleate operanti nell'area ebbero ordine di scoraggiare qualsiasi iniziativa che potesse innescare uno scontro fra partigiani italiani e sloveni. Ciò che gli osovani poterono quindi fare, fu tenere sgombra al momento del collasso finale tedesco la statale 14 che da Venezia conduce a Trieste. Inoltre, il capo di stato maggiore della Osoppo, Alvisè Savorgnan di Brazzà, il primo maggio raggiunse una colonna neozelandese che avanzava verso il fiume Tagliamento e la guidò quasi fino all'Isonzo. Poi si incontrò con il comandante del 13° corpo d'armata alleato, Harding, da cui dipendevano le unità neozelandesi, e riuscì a convincerlo a spedirle a Trieste, superando le sue iniziali perplessità.

Segue pag. 17



1945: CORSA PER TRIESTE

La conquista di Trieste

L'attacco dalla Jugoslavia

La quarta armata jugoslava iniziò l'attacco il 4 aprile e bruciò le tappe dell'avanzata, guadagnando almeno un decina di giorni sulla tabella di marcia, tanto che il 20 aprile le sue avanguardie giunsero a Sušak, alla periferia di Fiume. A quel punto però l'offensiva si arenò di fronte alla poderosa "linea Ingrid" costruita dai tedeschi ed alla ferma resistenza opposta dal 97° corpo d'armata germanico, forte di alcune unità che avevano già mostrato grande capacità di combattimento assieme ad inaudita ferocia, come la divisione SS Karstjäger (Cacciatori del Carso). Disperando di poter superare in tempo le fortificazioni tedesche, Drapšin tentò una mossa assai audace, che testimoniava la volontà del comando jugoslavo di raggiungere il proprio obiettivo a tutti i costi. Le truppe migliori vennero così concentrate a nord di Fiume per tentare di aggirare le linee germaniche. Il rischio era altissimo, perché se il 97° corpo avesse deciso di contrattaccare per aprirsi la via verso nord e il confine austriaco, le unità jugoslave sarebbero state fatte a pezzi. Invece, gli ordini emessi dal comandante del gruppo d'armata tedesco "E" nella Jugoslavia settentrionale, generale von Löhr, costrinsero il 97° corpo a rimanere barricato a Fiume, nella vana speranza di tenere gli jugoslavi il più possibile lontano da Lubiana, dove stavano affluendo le truppe tedesche in ritirata dal territorio jugoslavo. In questo modo, in capo a pochi giorni due divisioni, la 20ª e la 43ª, si radunarono oltre la linea Ingrid e si disposero a marciare su Trieste, mentre la 9ª divisione, sbarcata sulla costa orientale istriana, si accinse anch'essa a puntare su Trieste da sud. Contemporaneamente, il 9° corpo partigiano sloveno, che si era almeno in parte rimesso dalle perdite subite tre settimane prima, balzò fuori dalla selva di Tarnova e si diresse a tappe forzate verso il capoluogo giuliano. Nella mattina del 1° maggio alcune unità partigiane riuscirono così ad infiltrarsi fra le maglie delle difese tedesche attorno a Trieste ed a scendere nel centro città. Poco dopo arrivarono anche da est e da sud le avanguardie della 20ª e della 9ª divisione.

L'attacco dall'Italia

L'ottava armata britannica lanciò il suo attacco il 9 aprile e fece rapidamente irruzione nella pianura padana. Il 28 aprile i Combined Chiefs of Staff (capi di stato maggiore) inviarono al comandante supremo del Mediterraneo, generale Alexander, un ordine non privo di ambiguità, che da un lato gli ingiungeva di occupare tutta la Venezia Giulia, Fiume e le isole del Quarnero a prescindere dal consenso jugoslavo, ma dall'altro gli raccomandava, qualora gli jugoslavi non volessero adeguarsi a tale piano, di



consultarsi con il Comando alleato prima di assumere qualsiasi iniziativa. Di fronte a disposizioni così contraddittorie e tali da scaricare sulle sue spalle la responsabilità di eventuali incidenti, Alexander decise di agire con grande prudenza per conseguire quello che riteneva essere l'unico obiettivo possibile e cioè il controllo di Trieste. Del resto, anche nei mesi precedenti sia la diplomazia che i comandi militari britannici erano giunti alla conclusione che ciò che soltanto veramente importava nella Venezia Giulia era ottenere il controllo del porto di Trieste e delle linee di comunicazione verso l'Austria, perché unicamente in tal modo sarebbe stato possibile rifornire le truppe alleate destinate ad occupare Vienna ed il resto del paese alpino. Pertanto Alexander ordinò al generale Freyberg, comandante della seconda divisione neozelandese che si trovava fra Padova e Venezia, di precipitarsi verso Trieste. Nel tardo pomeriggio del 1° maggio le truppe britanniche arrivarono sull'Isonzo e trovarono la cittadina di Monfalcone già occupata dagli jugoslavi, che tentarono di dissuadere i neozelandesi dal proseguire. Invece, dopo qualche incertezza, Freyberg ordinò alla 9ª brigata, agli ordini del generale Gentry, di avanzare verso Trieste, dove le truppe britanniche arrivarono nel primo pomeriggio del 2 maggio, dopo aver superato una debole resistenza tedesca.

L'occupazione di Trieste

Quando i neozelandesi giunsero a Trieste, i combattimenti erano ancora in corso, perché le truppe jugoslave, prive di armamento pesante, non erano riuscite ad avere ragione dei reparti tedeschi trincerati nel castello di san Giusto e nell'edificio del tribunale. Alla vista dei reparti alleati, il presidio tedesco del castello che stava già trattando la resa con gli jugoslavi, cambiò immediatamente idea e si consegnò ai neozelandesi. Quello del tribunale invece venne sgominato con un assalto congiunto. In tal modo, gli jugoslavi avevano sicuramente vinto la "Corsa per Trieste", ma gli alleati erano riusciti, per usare l'immagine suggerita in proposito da Churchill, ad "infilare un piede nella porta". Quel che ne seguì fu una sovrapposizione non concordata di zone di occupazione, che generò la prima crisi diplomatica del dopoguerra, cioè la "crisi di Trieste", che si sarebbe conclusa con l'accordo di Belgrado del 9 giugno 1945. L'accordo prevede che, in attesa delle decisioni della conferenza della pace, la Venezia Giulia sarebbe stata divisa in due zone di occupazione: la zona A, retta da un Governo militare alleato, e la zona B, affidata ad un'amministrazione militare jugoslava.

CARLO VALLI



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

17

16-18 SETTEMBRE 2016: TORINO 50° ASI

Impegno "istituzionale" quello a Torino nel week-end lungo dal 16 al 18 settembre. Ricorreva il 50° anniversario della fondazione dell'ASI, la federazione di club veicoli storici di cui fa parte anche il nostro CVMS. Insieme ai soci Secco, Cattaneo, ai coniugi Paggi, Fanfani e Bissola siamo stati invitati alle celebrazioni, insieme ad un nutrito gruppo di altri appassionati di veicoli militari storici; in tutto eravamo una trentina di veicoli. Venerdì sera all'arrivo abbiamo trovato un'ottima organizzazione che ci ha permesso di installarci in albergo, cenare e ricoverare i veicoli nello splendido palazzo settecentesco del Comando per la For-



mazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, in pieno centro a Torino; un luogo che ancora richiama le memorie del piccolo ma efficiente esercito sabauda, diventato poi Regio Esercito nel 1861.

Neanche a dirlo, il tempo estivo da molti mesi ha lasciato spazio nel week end a un po' d'instabilità, per fortuna ha piovuto solo la notte fra sabato e domenica e durante il pranzo di domenica.

Sabato mattina abbiamo serrato i ranghi con gli altri invitati 'militari' ed abbiamo potuto ammirare anche gli splendidi veicoli utilitari, autocarri e corriere storiche, parcheggiate anche loro nella medesima corte. Siamo poi partiti in colonna alla volta di Superga, passando per la strada detta Panoramica. Gli amici dei camion si sono fermati sul Lungo Po, noi abbiamo 'scalato' le colline di Torino ammirando la città dall'alto. Durante la salita alcuni mezzi tra i più anziani hanno accusato qualche piccolo inconveniente, chi una frizione grigliata chi un cilindretto bloccato, ma questa è una piccola, sopportabile, condanna per chi ha questa passione. Giunti a Superga ci siamo riuniti con un altro 'capitolo' dell'ASI, precisamente le moto storiche, tutte splendide e mirabilmente conservate; è seguita una visita guidata al gioiello dello Juvara, veramente meritevole, e alle tombe dei Savoia, sapientemente spiegate da una guida a noi riservata; a seguire foto di rito alla presenza del Presidente ASI Avv. Loi, ottimo pranzo a buffet in un salone a noi riservato e discesa a Torino, questa volta per la Diretta. I veicoli sono stati



quindi esposti sul Lungo Po, in centro, dove numerosi sono stati i visitatori, i ricordi e le domande sui mezzi.

Rientrati in hotel, ci siamo agghindati per la cena di gala alla Reggia di Venaria Reale, dove siamo arrivati in pulman. Lo splendido edificio ha accolto noi e gli altri partecipanti per un totale di circa 600 soci ASI nella sua migliore veste, e tra autorità "gallionate" e meno abbiamo gustato un buon e ricco aperitivo. È seguito un pranzo nel grande salone, in una cornice veramente sfarzosa.

L'indomani, dopo la pioggia notturna, ci siamo trasferiti di nuovo alla Venaria Reale, per il momento clou della manifestazione: l'esposizione dei veicoli nei giardini della reggia.

La bella giornata ha fatto risaltare le splendide vetture esibite, alcune veramente uniche; non mancavano i natanti storici e persino il sorvolo di alcuni velivoli storici, tra cui il simpaticissimo Tiger Moth del socio Cappabava.

Pranzo sotto un tendone, ritiro dei gadget e di un ottimo book fotografico personale, saluti e via del rientro. Pur trattandosi di una manifestazione naturalmente "impettita", il divertimento è stato grande e l'organizzazione certamente all'altezza.

Resta anche, tristissimo, il ricordo di quell'ultimo saluto, a tavola domenica, del socio e amico Giorgio Bissola, che purtroppo è venuto a mancare pochi giorni dopo. Il suo sorriso mancherà a tutti.

DANIELE CEREDA



16-18 SETTEMBRE 2016: TORINO 50° ASI



IL COLLEZIONISMO DEI VEICOLI MILITARI

Se riandiamo ai nostri trascorsi scolastici o ci diamo la briga di consultare un dizionario della lingua italiana, troviamo che per collezione si intende “una raccolta di oggetti congeneri, condotta secondo criteri prestabiliti, basati sul valore storico, artistico, scientifico o il pregio intrinseco, oppure soltanto per curiosità o come hobby”. Se poi cerchiamo di delineare la figura del collezionista rileviamo che ci sono più collezionisti uomini che donne perché, mentre le donne possono realizzarsi ed esprimere la propria creatività nel mettere al mondo i figli, i maschi tendono a definire se stessi soprattutto attraverso ciò che possiedono, tra cui le collezioni. Le motivazioni del collezionismo sono le più diverse, appartengono alla storia del singolo individuo, ma, secondo le teorie psicanalitiche, riconducibili a quella che è stata definita “una magnifica ossessione”.

Anche il modo di esercitare il collezionismo può essere molto diverso: ci sono persone mature che sono consapevoli dei limiti della loro passione in termini di spazio, tempo, dispendio di energie e risorse ed altri che, invece, si fanno prendere da una sorta di bulimia e compulsione, ossessionati dall’idea di accumulare e completare. Il collezionista, poi, è geloso dei suoi tesori, vorrebbe preservarli in eterno o, almeno, trovare il modo di tramandarli ai posteri che dovrebbero essergli, per questo, riconoscenti.

In genere il collezionista si occupa di dimensioni contenute, preziosi ma facilmente collocabili in casa o museo, francobolli, figurine, orologi, libri, modellini di automobili, ecc. Il problema, ovviamente, si ingigantisce quando l’oggetto del desiderio è un’automobile o un veicolo, direi, “in carne ed ossa” o meglio “in lamiera, vetri e gomme”!

Ancor più la questione si complica quando questo vero e proprio veicolo, rigorosamente del tempo che fu, ha un allestimento, una livrea o addirittura è nato come mezzo militare, è sopravvissuto a maltrattamenti e battaglie ed è ora carico soltanto di ricordi e gloria ma è sempre spartano, spesso inestetico, assetato, robusto ma rudimentale e chi più ne ha ne metta! Anzi, dove lo metto? In strada è meglio non posteggiarlo, nel box sotterraneo si è scomodi, affittare garage adeguati è dispendioso..

Segue pag. 21



IL COLLEZIONISMO DEI VEICOLI MILITARI

Con questi presupposti, si può capire come il maschio collezionista di mezzi militari abbia una vita difficile in famiglia: le donne non lo capiscono (salvo poche eccezioni), i figli non lo seguono, il conto corrente piange. E poi ritorna il giudizio negativo psicanalitico: militare e bellico vanno a braccetto, spesso si confondono e possono essere intesi come manifestazione di velleità represses ecc.

Eppure...eppure, nonostante tutto questo, il collezionismo di questo settore specifico esiste e noi ne siamo la dimostrazione concreta e tangibile. E si è diffuso, almeno nel mondo occidentale, a partire dal secondo dopoguerra, quando nei Paesi ex-belligeranti sono rimasti, ovunque, i residuati delle diverse armate che si erano affrontate sui campi di battaglia o hanno percorso le strade accidentate e sconvolte dai bombardamenti.

In Italia la nascita del fenomeno della raccolta per riutilizzo o collezione dei veicoli militari dismessi nacque con l'istituzione, il 20 ottobre 1945, da parte del Governo, dell'ARAR, Azienda Rilievo e Alienazione Residuati, ente al quale venne affidato il compito di vendere i beni e materiali confiscati al nemico o abbandonati dall'Esercito Alleato perché, per esso, troppo oneroso riportarli in patria. Alla guida dell'Ente venne chiamato Ernesto Rossi (1897-1967), nato a Caserta, avvocato, volontario e mutilato nella Prima Guerra Mondiale, condannato come intellettuale antifascista e confinato a Ventotene dove redasse con Altiero Spinelli l'omonimo manifesto.



IL COLLEZIONISMO DEI VEICOLI MILITARI



Dopo la Liberazione, entrò nel Partito d'Azione e venne, appunto, scelto per gestire i 152 Campi ARAR, diffusi ovunque. Egli riuscì, in 13 anni, dal 1946 al 1958, a restituire al Governo USA i 160 milioni di

dollari dovuti ed a produrre, comunque, un utile di diversi miliardi di lire di allora per il Governo Italiano. In questo modo vennero così convertiti all'uso civile automezzi militari, necessari per la ripresa delle attività e la ricostruzione del Paese. Jeep Willys MB, Ford GPW, autocarri Dodge e GMC, Chevrolet, White, Krupp, autofurgoni, motociclette come Harley Davidson, BMW, Zundapp, mezzi anfibi sia americani (Ford GPA) che tedeschi (Schwimmwagen) ecc. vennero acquisiti e conservati dai pochi appassionati dell'epoca che ne divennero, così, i primi collezionisti. Un pilota famoso di allora, Gino Munaron scriveva: "nei campi ARAR valeva la regola del chi cerca trova, perché se uno aveva l'occhio giusto e qualche soldo in tasca poteva portarsi a casa delle autentiche meraviglie a buon mercato. Per lo sbarco in Sicilia e la liberazione dell'Italia gli Alleati si erano portati dietro tanta di quella roba da casa che i campi ARAR impiegarono anni per smaltirla. E vendevano anche quello che i tedeschi avevano abbandonato nella ritirata. Senza parlare della benzina e di mille altre cose. E noi italiani non avevamo neppure il cappotto e rubavamo le biciclette... Vi erano anche carri armati, locomotive, cannoni, autoblindo e montagne di pneumatici".



Nel 1946 perfino l'autodromo di Monza fu sede di un campo ARAR, tant'è vero che il Gran Premio Automobilistico delle Nazioni del 1948 venne disputato a Faenza, perché inagibile la pista del Parco Reale.

I campi, aperti il 29 ottobre 1945 a Napoli, Bari, Roma, Firenze, Livorno, Milano, Monza, Cesena, Venezia, Trento, Bolzano, Bologna ed in località minori, chiusero nel giugno 1958 dopo aver raccolto 211.000 veicoli, dei quali ne vennero venduti 49.000 nel 1946, circa 90.000 nel 1947



circa 74.000 nel 1948.

Con il procedere della ricostruzione del Paese, il boom economico degli Anni '60 ed i decenni successivi, andò ad esaurirsi la quota di veicoli ex militari utilizzati in campo civile perché, da un lato, sostituiti da nuovi mezzi progettati e costruiti ad hoc e, dall'altro, per normale usura e rottamazione, ma la loro schiera, assottigliandosi e rarefacendosi, andò sempre più acquisendo valore collezionistico. In altri termini, le spesso bistrattate jeep usate come veicoli da soccorso stradale o trattori, i potenti autocarri GMC o Dodge usati nel movimento terra e nell'edilizia, cabinati o furgonati adibiti ad autoambulanze, cominciarono a diventare interessanti non solo come pezzi museali ma soprattutto, riparati, restaurati e riportati alle origini, come testimoni itineranti della nostra storia.

Segue pag. 23

IL COLLEZIONISMO DEI VEICOLI MILITARI



Accanto, poi, al numero consistente di veicoli di origine straniera, va ricordata la presenza dell'industria automobilistica nazionale prebellica che aveva fornito i mezzi richiesti dal nostro esercito: Fiat, Lancia, Bianchi, Spa, sono marchi gloriosi dei quali oggi rimangono pochi esemplari ma meritatamente blasonati. Quanti Fiat 508 militari, o CL 39 o Moto Guzzi o Sertum hanno combattuto nei teatri di Russia o Africa settentrionale e non sono più rientrati in Italia condividendo la medesima sorte di chi li guidava? Eppure qualche esemplare è stato recuperato e circola ancora. Come in tutte le cose, quando poi ci si ritrovò a coltivare comuni interessi, venne spontaneo pensare alla costituzione di gruppi di appassionati, di sodalizi, di club. Come già esistevano i club dei collezionisti di auto e moto storiche (fra tutti, l'ASI - Automotoclub Storico Italiano, nato cinquant'anni fa), così videro la luce pochi ma agguerriti (e mai come in questo caso l'aggettivo è appropriato) club di automezzi ex-militari. Il nostro CVMS è nato così, nel secolo scorso, e tra poco diventa maggiorenne! E' nato per la volontà e la passione di alcuni presenti tra noi e poi è cresciuto, non senza difficoltà, ma sempre con lo scopo di coltivare e tramandare la cultura di questi nostri giocattoli a due, tre, quattro ruote o magari cingolati. Non per rivendicazioni bellicistiche ma per testimoniare la storia drammatica vissuta dai nostri padri, ricordare la loro fatica, il loro sacrificio e trasferire ai nostri figli e nipoti un vissuto storico concreto, tangibile, itinerante appunto! Come collezionisti, in effetti, siamo un po' anomali perché coccoliamo le nostre creature ma ci teniamo, ad ogni occasione, a metterle alla prova su strade e sterrati come arzilla vecchiette. Non le tiriamo a lucido con il polish come le colleghe civili ma siamo altrettanto attenti alle loro esigenze di manutenzione e revisione! E poi non facciamo distinzione di valore venale: ogni Socio ha pari dignità sia che possieda un solo mezzo sia che ne possa allineare una nutrita schiera nel proprio garage. Che conta è l'affetto per quelli che, "rottami" per tanti, sono per noi, invece, compagni di vita. Non vecchi, ma, appunto, storici. La storia è ciò che dà valore al veicolo perché ci

trasmette l'animo di chi l'ha pensato, costruito, usato... come un oggetto d'arte, sempre unico per le vicende che ha conosciuto e delle quali ci parla. E come un oggetto d'arte andrebbe considerato anche dalla legislazione, spesso fatta applicare da funzionari burocrati estranei a questo nostro settore automobilistico, forzatamente di nicchia, ma non elitario né esclusivo o escludente. In sintesi, noi collezionisti di veicoli militari storici chi siamo? Come i cavalieri antichi, un po' strani e bizzarri ma convinti che la nostra passione possa essere anche un servizio a beneficio di tutti.

CARLO VALLI



Il leggendario "Lupo del Fiume" fa da apripista al FIAT 626 lungo lo stretto di Montebello Fossato Ionico RC



I VEICOLI DI IERI SULLE STRADE DI DOMANI



MANIFESTAZIONI
2016

Automotoclub Storico Italiano

Nell'ambito della ricorrenza del 50° Anniversario di fondazione dell'Automotoclub Storico Italiano e della Federazione Internazionale dei Veicoli Antichi, si è tenuto a Torino, il 15 settembre 2016, un Simposio Internazionale dal titolo "L'importanza del veicolo storico".

La sede dell'evento è stata il Museo dell'Automobile mentre i relatori, provenienti da Italia, Francia e Confederazione Elvetica, hanno illustrato gli aspetti culturali, artistici, sociali, storici, economici e tecnologici

del motorismo. Il pubblico, molto interessato, era costituito da esperti ed appassionati del settore e rappresentava gran parte dei Club Federati e Aderenti ASI.

Dopo i saluti di benvenuto dei Presidenti ASI (R. Loi), MAUTO (B. Camerana) e FIVA (P. Rollet), Francesco Bandarin ha illustrato le motivazioni che hanno portato

l'UNESCO a concedere il suo patrocinio alla manifestazione in quanto il veicolo storico può essere considerato, a pieno titolo, appartenente al patrimonio dell'umanità.

La salvaguardia del patrimonio automobilistico, infatti, consiste nel proteggere, nel conservare e nel diffondere i valori che il veicolo storico intrinsecamente possiede per i contributi che ha dato in molteplici settori del nostro vivere. Nell'evoluzione industriale, per esempio, hanno affermato L. Morello e M. Clarke, la produzione automobilistica ha segnato tre tappe fondamentali: dalla produzione artigianale di fine '800 e fino al 1920; si è passati poi a quella di massa (catena di montaggio inaugurata dalla Ford, possibilità di intercambiabilità dei singoli componenti, adozione del monoblocco per il motore, ecc.) fino agli anni '80, per poi arrivare alla produzione definita agile o snella (sistema Toyota) degli ultimi decenni, che consente risparmi

considerevoli con la possibilità di cambiare in fretta gli stampi e di ridurre le giacenze di magazzino grazie all'avvento di sistemi computerizzati. Ancora: Ford ha innescato la spirale virtuosa di più produzione e minori costi già negli anni '30, quando fu in grado di realizzare veicoli con 9 carrozzerie diverse su 1 solo medesimo telaio. Altro esempio: la doppia frizione fu ideata nel



1935 e montata dalla Citroen nel 1939, prima di essere riscoperta nel 1985 da Audi e Porsche! I freni a disco furono brevettati nel 1902 da Lancaster, montati su carri armati della Seconda Guerra Mondiale, prima di diffondersi, a partire dalla Gran Bretagna, negli anni '50! Le prime valvole "pallinate" sono anch'esse del 1930, ecc.

C. Cavicchi ha poi trattato degli aspetti sociali del veicolo storico, rimarcando come spesso, nell'accezione popolare, si confonda l'automobile vecchia con quella storica. Inutile ribadire che non tutto ciò che è vecchio è anche storico ma che lo storico è comunque vecchio. E qui il discorso si è esteso al collezionismo, passione costosa dalle molteplici motivazioni: legata ai ricordi propri della persona, ricerca di piacere, investimento economico, affermazione del proprio status, volontà di gareggiare e partecipare a concorsi ed altro ancora.

R. Giolito ha delineato il veicolo storico come opera d'arte atta a trasmettere il concetto di bellezza mentre A. Orsi jr. ha affermato che i collezionisti sono "custodi temporanei" e la loro malattia, a differenza di quelle che ci possono colpire come esseri umani, è, in quanto passione, "una malattia che ci tiene vivi".

Il Simposio è quindi proseguito ricapitolando, a grandi linee, i percorsi compiuti, dal 1966, da ASI e da FIVA e prospettando gli obiettivi futuri in un'ottica di sempre maggiore diffusione e divulgazione della cultura del motorismo storico.

CARLO VALLI



FIAT CP 70: 2016 I LAVORI DI WALTER E DANIELE PROSEGUONO

Le foto di alcuni momenti delle fasi del restauro di un Fiat CP 70, con i nostri soci Walter e Daniele, con l'aiuto dei soci Davide (al volante), Giampiero (alla gru) e Franco (supervisore).



MOTO DKW NZ 350 E NZ-1 350



La moto venne fornita in grande numero alla Wehrmacht durante la Seconda Guerra Mondiale e venne impiegata per i servizi rapidi, come consegna ordini e dispacci, capocolonna e collega-

mento tra le varie unità.

Derivata dal modello civile, è tecnicamente semplice e molto robusta, ma per alcune sue caratteristiche risultava svantaggiata nella marcia in fuoristrada.

I collaudi e le prove su strada ritardarono l'effettiva immisione sul mercato della NZ, i cui primi esemplari lasciarono la fabbrica di Zschopau nel mese di novembre del 1938 (versione civile).

A parte il voluminoso motore monocilindrico dotato di doppio scarico, particolarmente sviluppato in altezza, la moto impressiona per il telaio monoculla di particolare concezione, perché costituito da due travi in acciaio stampato poi saldate insieme mediante saldatura elettrica.

Moto a telaio rigido, che garantisce comunque grande solidità e tenuta di strada, poche le novità introdotte dal 1941

per trasformare la NZ da civile in versione del tutto militare.

Le modifiche tecniche riguardarono soprattutto il cambio, che venne rinforzato nel meccanismo (dal motore

n. 1180601 prodotto nel 1941, sul carter è stampigliata la sigla VG (verstaerktes getriebe, cioè cambio rinforzato), ed accorciato nel rapporto della prima, sia per seguire il passo di marcia delle truppe, sia per procedere più facilmente in fuoristrada.

All'inizio del 1943 con la nuova sigla NZ-1 350, ed a partire dal motore n. 1358201, le fusioni del carter passarono dalla lega leggera di alluminio alla ghisa, conseguenza del fatto che l'alluminio venne riservato alla produzione aeronautica.

La cosa è tanto più evidente dal fatto che il basamento del motore venne verniciato di nero e non più in colore argento

alluminio. All'interno, l'albero motore venne appesantito per reggere meglio la marcia a bassi regimi, altre modifiche le troviamo sul coperchio destro del carter, sotto cui si trovano il ruttore dell'accensione ed il generatore (dinamo) assume una forma ovale, eliminando il largo coperchio rotondo presente sulle NZ.

L'ingresso del cavo della frizione ora entra diritto nel carter dalla parte superiore (anziché da sotto) per essere più protetto dal fango.

Venne introdotta l'astina graduata di controllo del livello olio della trasmissione posta sopra il basamento motore, che prima avveniva tramite uno sportello avvitato sul carter motore sinistro.

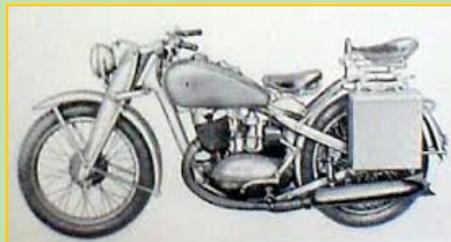
Altra differenza è sui coperchietti alettati vicino all'uscita dei tubi di scarico che passano dall'alluminio alla ghisa.

Venne modificato anche il filtro dell'aria che passa da tipo a "fungo" a tipo detto "ciclone" (filtro a due lobi), in cui l'aria

in ingresso gira in un vortice liberandosi

delle maggiori impurità, prima di passare al carburatore. L'accensione venne potenziata con una nuova

bobina abbinata all'interruttore SP15R (prima SP12A), spostato dal dorso del serbatoio lato sinistro, sul fianco sinistro sotto la sella, per questo i nuovi serbatoi erano senza sede per l'interruttore.



Segue pag. 27

MOTO DKW NZ 350 E NZ-1 350



A seguito dell'esperienza fatta sulle fangose piste del fronte orientale, il parafango anteriore venne alleggerito, rendendolo meno avvolgente così da evitare l'accumulo di

fango e neve compattata al suo interno.

Il faro venne sostituito dal modello più piccolo e fissato con una robusta forcella, venne comunque mantenuta la carenatura che proteggeva il contachilometri, vennero eliminate le ginocchiere in gomma, il portapacchi venne adattato per il fissaggio di due borse in metallo che sostituirono quelle in cuoio ricoperte di canapa.

Rimasero invariate per le marce la posizione della leva pedale cambio sul lato sinistro del motore e quella manuale sul lato destro del serbatoio.

Le colorazioni cambiarono in base ai fronti e agli anni; per la colorazione sui fronti europei venne utilizzato dal '41 al '43 il grigio scuro opaco (Panzergrau ral 7021) dal '43 fino a fine guerra venne utilizzato il beige continentale opaco (Dunkelgelb ral 7028) che poi veniva mimetizzato con verde bosco e rosso bruno.

La NZ resta comunque una delle moto più utilizzate dalla Wehrmacht con 45.300 NZ (1938/43) e 12.000 NZ -1 (1944/45).

Dati tecnici:

Motore: a 2 tempi, monocilindrico inclinato in avanti, raffreddato ad aria, testa in alluminio, cilindro in ghisa, alesaggio e corsa 72x85 mm., cilindrata 345,9 cc, potenza max 11,5 cv a 4000 giri, rapporto di compressione 5,75:1, distribuzione a correnti tangenziali regolata dal pistone piatto.

Accensione: a dinamo-batteria-spinterogeno, candela Bosch W225T1.

Lubrificazione: a miscela al 5% di olio, carburatore da 24 mm. Amal 76/426 o in alternativa Bing AJ2/24 o Graetzin H24, serbatoio carburante da 14 litri inclusa riserva.

Trasmissione: primaria a catena sulla destra, secondaria a catena sulla sinistra, quantità di olio nel carter per primaria, frizione e cambio 1 litro, frizione a dischi multilpi a bagno d'olio, cambio a 4 rapporti con pedale sulla sinistra e leva manuale sulla destra, rapporti 2,76 in prima, 1,77 in



seconda, 1,30 in terza e 1,10 in quarta.

Telaio: monoculla in acciaio stampato e saldato, rigido posteriormente.

Sospensioni: anteriore forcella a parallelogramma in lamiera stampata con ammortizzatore meccanico regolabile, posteriore rigida.

Ruote: cerchi a raggi in acciaio 2,5x19 con pneumatici 3,25x19, intercambiabili

Freni: a tamburo laterale in lamiera stampata.

Impianto elettrico: a 6 volt con batteria 6V-7Ah.

Dimensioni e pesi: lunghezza 2090 mm., interasse 1355 mm., larghezza 750 mm., altezza sella 700 mm., altezza minima da terra 120 mm., peso a vuoto 145 kg.

Prestazioni: velocità max 105km/h., consumo a 55km/h. 3,3 litri per 100 km.



DIEGO MOLTENI



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

27

USS MISSOURI 1944-1999

La corazzata USS *Missouri* della Marina degli Stati Uniti appartiene alla classe Iowa, con un tonnellaggio di 58.000 tonnellate, e una lunghezza di 270,43 metri. Fu la terza su quattro della sua classe (Iowa BB-61, New Jersey BB-62, Wisconsin BB-64). È stata l'ultima corazzata costruita dagli Stati Uniti (la USS Wisconsin fu impostata dopo ma varata prima della *Missouri*).

Fu varata il 29 gennaio 1944 ed ebbe come madrina Mary Margaret Truman, figlia di Harry Truman, allora un senatore dello stato del Missouri e poi 33° Presidente degli Stati Uniti

La nave prende il nome del Missouri, stato di nascita di Harry Truman.

Entrò in servizio l'11 giugno del 1944 sotto il comando del Capitano di Vascello William M. Callaghan e fu inviata nel teatro di guerra del Pacifico per partecipare alle operazioni belliche contro il Giappone.

La resa del Giappone si firmò sulla sua coperta nella baia di Tokyo, il 2 settembre del 1945, meno di un mese dopo i bombardamenti atomici di Hiroshima e Nagasaki, chiudendo la seconda guerra mondiale.

In seguito prese parte alla guerra di Corea, unica corazzata americana a parteciparvi. Nel 1955 fu messa nella riserva e per trenta anni non ebbe comandanti. Rientrò in servizio nel maggio del 1986 e successivamente partecipò alla prima Guerra del Golfo, durante la quale fu utilizzata come base di lancio di missili Tomahawk e per colpire obiettivi terrestri con i cannoni di bordo. Nel marzo del 1992 ha terminato il suo servizio e il 29 gennaio 1999, esattamente 55 anni dopo il suo varo, è diventata un museo, ancorata nel porto di Pearl Harbor.

COSIMO PROTOTIPO

Segue pag. 29



USS MISSOURI 1944-1999



23-25 SETTEMBRE 2016: 4° RADUNO DI MEZZI MILITARI AD ALGHERO

Anche in questa 4a edizione il sole, come al solito, è stato nostro complice e ci ha regalato tre giorni di cielo azzurro e limpido e solo qualche scura nuvoletta di tanto in tanto riusciva ad attenuare i suoi raggi ancora caldi di questa fine estate 2016.

Il Circolo Collezionisti di Alghero, organizzatore delle passate edizioni, ha da quest'anno passato il testimone



alla nuova associazione "Nel vivo della Storia" che da subito si è prodigata per la buona riuscita della manifestazione. I 28 equipaggi, dei quali ben 9 appartenenti al CVMS, si sono snodati sin dal primo giorno su strade secondarie dove incrociare un veicolo è un evento raro, ma dove i profumi intensi della macchia mediterranea ti fanno dimenticare gli affanni della vita quotidiana, l'ufficio, i semafori, le code sulle strade congestionate delle nostre rumorosissime e fumose città.

Dopo una ventina di chilometri la nostra colonna si è incontrata con altri 5 mezzi sbarcati di buon mattino dal porto di Olbia. Il gruppo dei toscani, puntuali al rendez-vous, ci aspettavano ad un bivio dove si accodavano chiudendo la colonna col magnifico Dodge WC63 tre assi appena restaurato, mezzo che rimarrà in Sardegna acquistato dall'amico Marco di Cagliari.

Dopo aver percorso alcuni sterrati tra querce secolari,



siamo sfilati tra le strette stradine di Villanova Monteleone, antico paesino abbarbicato su di un roccione a 600 metri di altitudine. Qui, ad aspettarci, in uno spiazzo, c'era il sindaco attorniato da oltre un centinaio di bambini delle scuole, eccitati e desiderosi di vedere da vicino quei mezzi strani e verdi con a bordo altrettante figure strane e vestite di verde. Dopo una sarabanda di foto e urla dei bimbi la Misericordia (Protezione Civile e soccorso sanitario del luogo) ci ha offerto un frugale buffet.

Subito dopo, ripreso il cammino, ci siamo fermati in una chiesetta campestre dove Francesco, uno dei nostri soci fondatori e storico dell'arte, ci ha raccontato, sia pur brevemente, la storia del monumento e descritto il magnifico panorama circostante.



Segue pag. 31

23-25 SETTEMBRE 2016: 4° RADUNO DI MEZZI MILITARI AD ALGHERO

Il rientro ad Alghero ha visto i nostri veicoli percorrere strette stradine che, con discese piuttosto ripide e in mezzo ad una fitta vegetazione, ci hanno portato fino al mare sulla splendida strada che da Bosa sale a nord fino ad Alghero e al camping di Fertilia. Considerando poi che molti equipaggi erano giunti da molto lontano e quindi reduci di una levataccia mattutina, l'organizzazione aveva predisposto la cena nel ristorante dello stesso campeggio dove praticamente tutti alloggiavano, evitando così ulteriori e stancanti spostamenti notturni.

Il secondo giorno la colonna raggiungeva l'antico borgo minerario dell'Argentiera, per raggiungere la vetta di un costone a strapiombo sul mare, oltre 250 metri praticamente in verticale.

Per raggiungere la vetta, poiché la stradina con le sue strettissime curve e il poco spazio sulla sommità non avrebbe permesso le manovre per il ritorno, abbiamo dovuto fermare a valle i Dodge e le motociclette a due ruote.

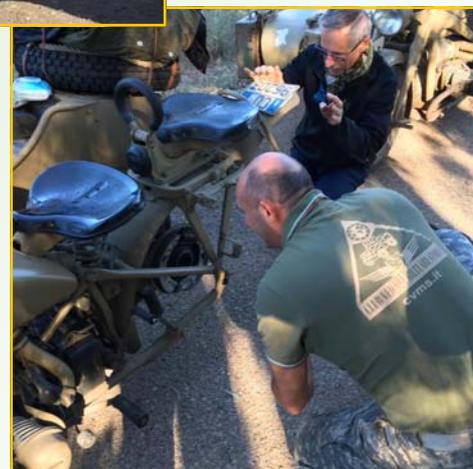
Non solo, ma dato il fondo con poca aderenza e la forte pendenza l'ascesa si poteva fare solo con marce molto corte.

Ritornati a valle e sul mare presso l'unico bar locale, il nostro dotto Francesco ci riassumeva la storia affascinante della miniera, dove già gli antichi romani estraevano il piombo argentifero, che è rimasta attiva fino agli anni 50. Il tutto durante un sostanzioso aperitivo.

Dopo l'angolo culturale ci voleva anche l'angolo ludico. Lasciata la miniera, la colonna ha raggiunto la famosa cala di Porto Ferro, famosa perché nella precedente edizione lasciò tutti a bocca aperta data la sua straordinaria bellezza. Posta tra due torri medievali del '500 e contornata da una serie di bunker della 2a G.M., la baia, con le sue rocce, le sabbie candide e le acque limpidissime sembra un angolo di paradiso: l'anno scorso gli organizzatori dovettero promettere di ritornarci: ci siamo ritornati.

La sera ha visto alla cena di gala oltre 90 persone addentare porcetti e agnelli in un caratteristico ristorante esclusivo sui bastioni del porto turistico; dopo aver distribuito targhe di riconoscimento a persone e club meritevoli si concludeva una giornata difficile da dimenticare.

Segue pag. 32



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

31

L'ultimo giorno ci siamo arrampicati sul monte Doglia uno dei più alti della Nurra, la regione a nord ovest dell'isola. Questa montagna a forma di cono è tagliata sulla sua cima ove è stata posta una piattaforma di cemento di circa 60 metri di diametro che ha, al centro, il sistema di radiofaro VOR per la navigazione aerea. Il panorama a 360 gradi che si gode da lassù è incomparabile e grazie all'aria limpida lo sguardo può spaziare fin oltre i 60 chilometri e nelle giornate ancora più limpide si possono scorgere i monti della Corsica a più di 100 chilometri di distanza.

Questa esperienza, concessa per la prima volta, è dovu-

ta alla sensibilità e gentilezza del comandante dell'aeroporto militare che ci ha permesso l'ingresso in questa zona normalmente "proibita" accompagnandoci di persona. Dopo la discesa dal monte Doglia il convoglio si è diretto verso il centro di Alghero dove ad aspettarci c'era una pattuglia di polizia locale che, facendoci strada, ci ha condotto a passo d'uomo per le strette e antiche strade del centro storico.

Aprivano il corteo quattro di noi a piedi e in perfetta uniforme (per par condicio, un italiano, un tedesco, un americano e un inglese), poi la GPW del presidente dell'associazione organizzatrice.

Seguivano due motociclette italiane e ben 8 tedesche con sidecar tutte del CVMS, poi sempre le tedesche Kubel e infine lo stuolo sempre numeroso delle Willys e una Campagnola, per chiudere con i Dodge che faticando negli stretti passaggi raggiungevano il piazzale del porto.

I veicoli allineandosi sulla Banchina Dogana del porto, si davano in pasto agli sguardi curiosi e interessati delle moltitudini di cittadini e turisti che in quelle ore passeggiano per i vicoli del porto aspettando l'ora del pranzo della domenica.

E a proposito di pranzo bisogna dire che la kermesse dei tre giorni del raduno in Sardegna si è conclusa proprio con un pranzo a base di pesce in un ristorante sulla scogliera a sud di Alghero, dove i nostri amati mezzi militari storici erano lì, a vista sotto di noi, parcheggiati neanche a farlo apposta intorno ad un bunker della 2a G.M.

L'associazione culturale "Nel vivo della storia" ringrazia il CVMS per la numerosa partecipazione e spera di vedere ancora in Sardegna quella nutrita banda di simpatici monelli dei motociclisti che nella prossima edizione potranno godere di altri panorami, di altri sterrati e altri..... "porcetti".

ROLANDO GALLIGANI

Segue pag. 33



23-25 SETTEMBRE 2016: 4° RADUNO DI MEZZI MILITARI AD ALGERO



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

9 OTTOBRE 2016: RADUNO A CESANO BOSCONO (MI)

Domenica 9 ottobre il Comitato organizzatore del Rione La Torre di Cesano Boscone (MI), vista la positiva esperienza dell'anno passato, ha di nuovo invitato il nostro Club a partecipare ad una giornata di festa e testimonianza insieme per quanto fanno le associazioni di volontariato.

Il tema, "Uomini ed animali al servizio dei cittadini", ha coinvolto il nucleo cinofilo della Croce Rossa Italiana, il nucleo cinofilo della Guardia di Finanza, una rappresentanza storica delle Batterie a Cavallo "Voloire" e il nostro CVMS, con una numerosa ed esauriente rappresentanza dei nostri automezzi, ben 17 veicoli dei nostri Soci più appassionati e sensibili, che hanno destato, ancora una volta, l'ammirazione e l'interesse dei cittadini cesanesi.

Il raduno è iniziato alle 10 nella zona centrale della località alle porte di Milano e, mentre la popolazione intervenuta si interessava alle esibizioni dei cani in forza alle unità di soccorso della C.R.I. con la dimostrazione di come essi operano in situazioni di calamità (vedasi il recente sisma nel Centro Italia), o come altri intelligentissimi esemplari in forza alla G.d.F. riescono a scovare persino la valuta occultata nei bagagli di chi attraversa le frontiere, noi soci CVMS ci siamo trovati a dare spiegazioni e dettagli storici e tecnici sui nostri mezzi che erano posteggiati, in bella mostra, sul piazzale antistante il Municipio e la Chiesa.

Nonostante il meteo nuvoloso ed incerto, la giornata è stata vivace e calorosa per l'accoglienza che abbiamo ricevuto. Ci è stato offerto un ristoro all'aperto e, dopo pranzo, incollati dietro la Polizia Locale, abbiamo attraversato le vie del paese e quindi ci siamo inoltrati nella campagna milanese. Dopo una breve tappa presso una azienda agricola, abbiamo percorso un itinerario su uno sterrato tra fontanili e campi coltivati, respirando un 'atmosfera bucolica, quasi impensabile alle porte di Milano.

Nel complesso, quindi, è stata un'esperienza positiva di un raduno adatto a tutti i mezzi ed a tutte le tasche, forse ele-



mentare per i patiti del fuoristrada ma sicuramente rilassante e cordiale per chi, come tanti di noi, ama passeggiare con le nostre "vecchiette" senza strapazzarle.

Un grazie sentito a tutti coloro che hanno simpaticamente partecipato!

CARLO VALLI



RADUNO DI ASIAGO: VISITA AI MUSEI DELLA GRANDE GUERRA

Centenario della Battaglia degli Altipiani 1916-2016
Festa dell'Arma dei Trasporti e Materiali

Il nostro Club, nel Centenario della Battaglia degli Altipiani, ha organizzato un raduno per conoscere e commemorare gli eventi accaduti nel corso della Grande Guerra,

Guerra dove inizia il raduno.

Partiti da Rovereto (zona di retrovie austriche) dopo aver pranzato ci siamo incamminati verso la linea di avanzata degli austroungarici sugli altipiani, seguendo la direttrice da Calliano verso Lavarone, dove eravamo attesi al Forte Belvedere, opera austriaca molto attiva nella battaglia in questione e ora museo per volere del Re Vittorio Emanuele III.

Visitato il forte si riparte lungo la linea di avanzata passando sulla destra l'altopiano dei Fiorentini e quindi l'altopiano di Lavarone, per arrivare alla Val d'Assa la "strada" usata dagli austriaci per entrare sull'altopiano di Asiago.

Passo Vezzena segnava il confine (vecchio termine) e ospita ben tre fortezze austriache oltre ai primi campi di battaglia tra italiani e austriaci. Risalendo la vallata verso Asiago ci si avvicina ai corrispettivi forti italiani che hanno fronteggiato per primi nella battaglia la forza d'attacco austroungarica pagandone un caro prezzo



percorrendo le mulattiere che attraversano il museo a cielo aperto che oggi ancora rimane.

Il tempo non era dei migliori, era prevista molta pioggia e invece fin dal ritrovo in autostrada ci ha accompagnato un tenue sole con qualche nuvola, che ci ha permesso di ammirare i bellissimi paesi e il panorama della riva orientale del lago di Garda, un paesaggio molto curato e pieno di storia; infatti prima di giungere a Riva del Garda si è anche attraversato il fronte di guerra che qui tagliava la parte nord del lago, Riva era austriaca ed ospita ancora due fortezze austroungariche e la prima linea costituita dal massiccio del monte Baldo a est, con il monte Altissimo di Nago linea del fronte italiano.

Arrivati a Riva il nostro socio Perini ci ha gentilmente ospitato per un aperitivo; proseguendo il viaggio si è arrivati con un po' di ritardo, ma contenti per il panorama appena passato, a Rovereto per la visita al Museo della

Segue pag. 36



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

35

RADUNO DI ASIAGO: VISITA AI MUSEI DELLA GRANDE GUERRA



Arrivati a destinazione il rifugio (moderno e con wellness) sembra lontanissimo dai fatti accaduti nei primi mesi di guerra e cioè da maggio 1915 a febbraio 1916. Nostro campo base per le future visite dei giorni successivi, sito tra i forti italiani Campolongo e Verena la prima zona di retrovia. Retrovia della 34a divisione di fanteria costituita dalla brigata di fanteria Treviso (115° e 116° reggimento fanteria) e dalla brigata Ivrea (154° e 153° reggimento di fanteria) con il battaglione alpini Val Brenta e il gruppo di artiglieria alpina Oneglia.

Interessante il fatto che il 25 settembre 1915, nel trigesimo del Basson, il poeta Gabriele D'Annunzio visitò il reggimento a riposo per la sua ricostituzione, alle casere Campolongo (oggi rifugio), per esternare l'ammirazione per la gloriosa azione compiuta, per commemorare i caduti ed esaltare gli innumerevoli atti di valore compiuti, a partire dal colonello Rivieri fino all'ultimo fante, pronunciando d'innanzi al reggimento inquadrato in armi una ovazione.

Sabato siamo partiti risalendo i boschi e la val Campolongo fino al passo Vezzena, percorrendo ex strade militari bianche, superando gallerie ricovero, caverne e acquedotti ex militari, fino ai primi ex cimiteri di guerra italiani: il primo campo di battaglia del Basson, Coston e di Costalta; ci siamo fermati all'ex cimitero di guerra dove in sottofondo da una jeep una canzone famosa del periodo ha accompagnato un minuto di silenzio, seguito poi da una breve visita alle adiacenti trincee. Si è giunti proseguendo poi nell'area del passo e infine si è giunti a Lavarone.

Qui eravamo attesi dal giovane sindaco che ci ha invitati a passare la mattina e il primo pomeriggio alla festa del paese intitolata "recuperando il tempo", un evento che ci ha fatto girare per le quattro frazioni in festa, assaggiando piatti tipici della zona (uno per contrada) e sfilando con i mezzi, tutti i cittadini indossavano vestiti austroungarici d'epoca come gli Shutzen che hanno accompagnato l'evento.

Nel pomeriggio, tornati al rifugio, siamo poi andati al forte Campolongo con vista panoramica sull'altopiano dei Fiorentini, dietro il massiccio del Pasubio con vista verso il forte Belvedere e altopiano di Lavarone a Nord. Abbiamo proseguito poi su ex mulattiere militari fino al forte Verena dalla cui sommità sono i partiti i primi colpi di cannone nel maggio 1915; il forte fu per via della sua posizione dominante sulla intera zona prediletto dai bombardamenti austriaci a tal punto che dopo pochi mesi di guerra venne considerato distrutto e non più recuperabile a fini bellici, anche a causa della perdita di 49 soldati dovuta alla costruzione del forte eseguita con forte economia di materiali.

Segue pag. 37

RADUNO DI ASIAGO: VISITA AI MUSEI DELLA GRANDE GUERRA

I forti italiani in questo settore del fronte rientravano nel Comando 3° Settore Sbarramento Agno-Posina-Assa, che a sua volta era costituito dal 1° settore di Schio -Posina ovest e dal 2° Settore di Schio -Posina Est Agno Ovest e dal 3° settore di Asiago Agno Est e Val d'Assa. Interessante sapere che fin dal 1911 la specialità di artiglieria da fortificazione o d'assedio (che aveva sede nel 6° reggimento di Verona) aveva assegnato un proprio autoreparto composto inizialmente da 177 autocarri, una decina di autovetture e furgoncini oltre ad alcune motociclette; era suddiviso in Autosezioni quanti erano i comandi di sbarramento.

Tornando ai forti, oggetto della nostra visita, appartenevano al 9° reggimento artiglieria da fortezza mobilitato, con deposito e sede in Verona; ai forti Campolongo, Verena e Corbin erano assegnate le compagnie 10°, 11° e 12° destinate al sottosectore Asiago e che presidiavano anche i forti Interrotto e Casa Ratti e la Tagliata della val d'Assa oggi non più esistente.

La vista dal forte Verena spaziava dal fronte della val d'Assa alla val Galmarara e i suoi monti, dove si era acquartierato il comando dell'Armata Austriaca degli altipiani e relativi servizi; dall'altro lato sull'Altopiano di Asiago con la vista di Asiago e di altri quattro comuni dell'altopiano.

La domenica mattina si parte per il rientro attraversando la zona sud ovest dell'altopiano passando dall'abitato di Cesuna che segna la zona di massima avanzata degli austriaci, zona dove hanno combattuto le truppe inglesi, testimoniata dalla presenza di diversi cimiteri a ricordo di queste battaglie; a sinistra della strada ci sono le montagne fortificate del Zovetto e del Lemerle, per poi giungere al museo privato Collezione Rovini, una delle più ordinate e complete sulla grande guerra.

Ripartiti in direzione forte di punta Corbin, una struttura in continua fase di recupero-restauro e dal cui panorama si può ammirare il fronte ovest ossia il Novegno, la Vallarsa e il massiccio del Pasubio.

Dopo aver pranzato al forte, si è ripartiti in autocolonna, questa volta con po' di pioggia incontrata lungo il percorso di rientro.

Sono stati tre giorni intensi e piacevoli.



GIORGIO CAMERINI



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

37

21 GIUGNO 2016: ESERCIZIO ODESCALCHI

Martedì 21 giugno, Pizzamiglio/Maslianico, in una tranquilla giornata di sole come le altre in attesa dell'estate, viene invasa da una compagnia di soldati del genio e pontonieri.

Motivo? un esercizio denominato Odescalchi.

Perché Odescalchi? Perché è un quartiere di Chiasso a ridosso del confine Italiano dove sorge la dogana commerciale di Brogeda, confrontata con 6.000 passaggi giornalieri di merce di ogni genere e a pochi passi dalla stazione internazionale di Como-Chiasso, nota per i transiti di materiali altamente inquinanti.

Quindi la zona non è stata scelta a caso e in questa occasione è stato coinvolto il corpo della Protezione Civile, i pompieri e l'esercito di ambo le nazioni, per un totale di 3.000 militi distribuiti a settori, simulando una catastrofe ambientale.

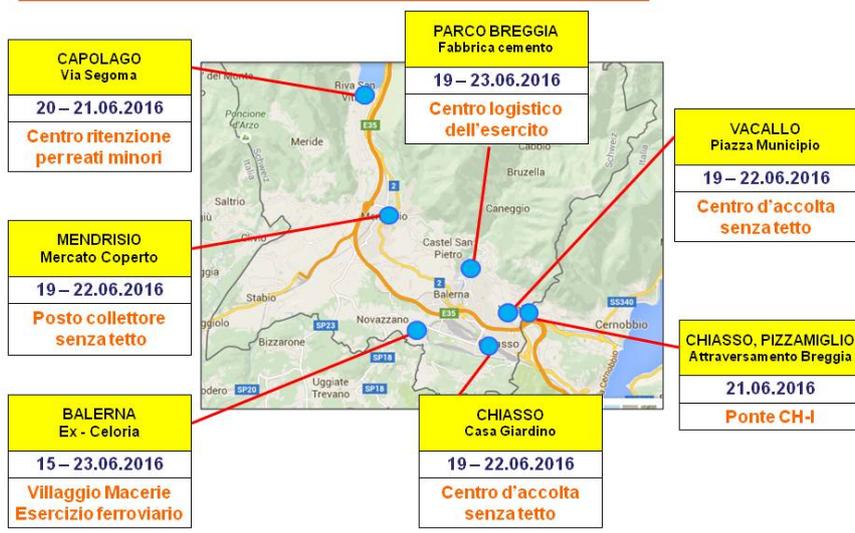
Le viene movimentato con autogru e cassoni scarrabili. Sotto un caldo sole il montaggio viene effettuato in 2 ore collegando così le sponde internazionali del torrente.

Dopo lo sgombero del materiale in eccesso e i numerosi controlli da parte dei pontonieri, il ponte è stato dichiarato accessibile da ambo le parti con la classica stretta di mano a centro ponte.

Sperando non succeda mai un caso effettivo del genere, un grazie a tutti i militi che hanno prestato la propria esperienza per poter eseguire la traversata.



ATTIVITÀ PIANIFICATE SUL TERRITORIO



Un grazie particolare all'amico Sergio Gianini per i contatti intrattenuti con il Colonnello del genio militare, per averci riservato un'area a stretto contatto con la truppa e un posteggio per i nostri mezzi che non hanno assolutamente sfigurato a confronto di quelli "moderni".

La giornata si è conclusa con un trasferimento fuoristradistico in direzione della classica osteria nel bosco dove abbiamo gustato un tagliere di salumi nostrani.

MICHELE TORRIANI

Ma veniamo ai fatti.

Dopo il disastro (simulato) è stato richiesto l'intervento dell'esercito per la posa di un ponte provvisorio sul torrente Breggia a Pizzamiglio, collegando la sponda italiana di Maslianico per garantire il passaggio di automezzi pesanti per il soccorso. Circa 40 metri di argine. Il tutto si svolge in collaborazione con l'Esercito Italiano.

Dopo un ritardo causato da un mancato passaggio di ordini per lo spostamento di una delimitazione stradale provvisoria, la polizia municipale di Maslianico dà il via all'operazione di posa.

Dal versante svizzero arrivano dei potenti IVECO Trakking dell'esercito, carichi di ogni tipo di materiale moderno e attrezzature varie. Recintata l'area con il classico sbarramento militare inizia il montaggio. Tutto il materia-



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: 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: Dodge M37** conservato, per info Diego 3400630710;
- **Vendo: Dodge WC 52**, già immatricolato Vigili del Fuoco, completo e originale, Marco Simic, email: marcosimic@libero.it;
- **Vendo: Dodge WC 51**, del 1944, restaurato e riverniciato nel 2006 con vernici originali; certificato ASI targa oro nel 2008. Sottoposto a manutenzione periodica con sostituzione batteria, rotazione bilanciamento pneumatici e controllo convergenza. Installato recentemente il piedestallo per mitragliatrice pesante Browning M2, 50mm. Il mezzo ha partecipato a varie edizioni di Militaria e ha sfilato in Normandia nel 2009 e nel 2014 in rappresentanza di ASI Military Show. Alessandro Peruzzetto aperuzzetto@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: Carlo Valli: 338 5957586 .

Vice Presidente: Enrico Lamperti: 335 7310726.

Presidente Onorario: Cosimo Prototipo: 335 5925974.

Consiglieri: Andrea Tornaghi: 335 6566522; Patrizia Bianca Gagliazzo: 338 8572275;
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: Patrizia 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

Direttore Responsabile del Notiziario: Roberto Bruciamonti



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

39



23-25 SETTEMBRE 2016: 4° RADUNO DI MEZZI MILITARI AD ALGERO

