

1/2020

# CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



## NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE



Pubblicazione registrata il 18 novembre 2016 presso il Tribunale Ordinario di Como al n° 7/2016



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

1

## AVVISI AI SOCI

### NUOVO ORGANIGRAMMA

L'Assemblea Generale dei soci dello scorso 7 aprile 2019 ha nominato i nuovi consiglieri, mentre il successivo Consiglio Direttivo del 15 aprile 2019 ha assegnato le cariche, nominato i Commissari Tecnici e altri delegati. Ecco la nuova composizione per il quadriennio 2019 - 2022:

#### Consiglio Direttivo

Carlo Valli - Presidente

Luigi Cattaneo - Vice-presidente

Cesare Spinardi - Tesoriere

Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria

Giovanni Valli - Delegato per la documentazione storica

Michele Torriani - Responsabile contatti con la Svizzera

Diego Molteni

Lucio De Bernardi

Adriano Magnani

#### Commissari Tecnici

Diego Molteni per moto e veicoli tedeschi

Luigi Cattaneo per veicoli militari e civili in genere

Matteo Spinardi per veicoli militari in genere

#### Gestione e/o organizzazione raduni

Lucio De Bernardi

Luigi Cattaneo

Diego Molteni

#### Presidente Onorario

Cosimo Prototipo

### Calendario revisione rimorchi di massa complessiva non superiore ai 3.500 Kg. dal 2018 al 2020

Dal 2018 le revisioni dei rimorchi di massa complessiva non superiore ai 3.500 Kg. (O1 e O2) devono essere effettuate secondo le stesse scadenze previste per autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori: 4 anni dalla prima immatricolazione e, poi, ogni 2 anni. Per la prima fase di attuazione delle nuove regole, dal 2018 al 2020, è stato stabilito uno specifico calendario dei controlli tecnici di questi mezzi già in circolazione, per limitare i disagi degli utenti dato il gran numero di rimorchi da revisionare. Quindi devono essere sottoposti a revisione:

- dal 21/5/2018 al 31/12/2018 i rimorchi immatricolati fino al 31/12/2000, esclusi quelli già revisionati nel 2016 o 2017: in

questo periodo il controllo tecnico può essere fatto in qualunque mese, anche diverso da quello di immatricolazione

- nel 2019, nel mese corrispondente a quello della prima immatricolazione, i rimorchi immatricolati dall'1/1/2001 al 31/12/2006 e quelli immatricolati prima del 2001 e non revisionati nel 2017 o 2018
- nel 2020, nel mese corrispondente a quello della prima immatricolazione o della revisione, i rimorchi immatricolati dopo l'1/1/2007 e quelli per i quali sono trascorsi 4 anni dalla prima immatricolazione o 2 anni dalla precedente revisione.

## INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie  
n. 01 - 2020

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO  
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE  
Carlo Valli, Walter Secco

ARTICOLI DI CARATTERE STORICO,  
RESCONTI RADUNI E MANIFESTAZIONI  
Carlo Valli, i Soci



Foto di copertina .....	1
Avvisi ai Soci .....	2
Lettera del Presidente .....	3
Rinnovo quote associative 2021.....	4
Operazione BRASSARD - Sbarco Alleato sull'Isola d'Elba .....	5
16/17 GIUGNO 1944	
Infermieri di guerra .....	7
Ambulanze di guerra .....	12
Addio a Iroso - ultimo mulo degli Alpini .....	16
4x4 Night Raid sotto le stelle sul confine tra Svizzera e Italia..	18
Prima uscita CVMS .....	20
Viaggio in Tunisia - Agosto 1990.....	24
Novogro - 2-3 novembre 2019 .....	35
Pranzo sociale - 24 novembre 2019 .....	37
Vendo, Compro, Scambio e Numeri Utili .....	39



## LETTERA DEL PRESIDENTE

Cari Soci, nessuno di noi, anche se con i capelli grigi, credo abbia mai vissuto un anno come il presente. Anno tragico, infido, indeterminato. Un anno che mai nessuno avrebbe immaginato nella sua improvvisa ed inaspettata drammaticità. Un anno di guerra, una guerra contro un nemico globale ed invisibile, senza uniformi ed armamenti, insidioso e funesto. Inutile ora ripetersi sul Covid19 e sulla confusione ed il disorientamento che ha alimentato in tutti, anche grandi scienziati e politici di ogni estrazione che hanno, o dovrebbero avere, almeno il compito di prendere decisioni serie e proficue per tutti.

Tutto si è fermato e, ovviamente, per prime, le iniziative e le attività socialmente non essenziali quali quelle di sodalizi culturali, artistici, di svago ed intrattenimento alle quali eravamo abituati. Dunque anche i clubs e le manifestazioni del settore motoristico storico che ben conosciamo e abbiamo sempre coltivato con fatica e passione. A malincuore, ma con senso di responsabilità, abbiamo ottemperato



e continuiamo ad uniformarci alle disposizioni di legge ed alle prescrizioni dettagliate del nostro riferimento nazionale, l'Automotoclub Storico Italiano, il quale ha rinviato al 2021 ogni manifestazione già programmata, al punto, addirittura di rinunciare all'assemblea annuale nazionale degli iscritti limitandosi a tenerla, dopo molti mesi, solo in modalità remota su piattaforma internet. Il nostro Club Veicoli Militari Storici ha, in ogni caso, garantito il consueto servizio ai Soci per quanto concerne l'espletamento delle pratiche amministrative relative ai veicoli ed ha sempre mantenuto contatti, con chiunque lo avesse desiderato, anche nel periodo di serrata totale, utilizzando i mezzi consentiti e disponibili. E' chiaro che, tuttora, non è possibile che il CVMS possa riprendere le attività consuete di raduni ed incontri fintanto che lo stato di emergenza, prorogato al 31 gennaio 2021, resterà in vigore. Libere iniziative dei singoli Soci sono lasciate alla loro responsabilità ma il Club come tale non può essere coinvolto in questa situazione ancora molto fluida ed incerta. La stagione autunnale non ci è favo-

revole, mostre, mercatini, raduni al chiuso, al di là degli interessi economici, pur comprensibili, di chi li organizza, sono potenziali origini di focolai epidemici dei quali proprio non avvertiamo la mancanza. Che fare dunque? Se tutti saremo prudenti e diligenti usciremo presto dal tunnel altrimenti il percorso sarà ancora lungo e pericoloso. Continuiamo a considerare questo periodo come un anno sabbatico, per noi e per i nostri mezzi, preparandoci a recuperare quanto non siamo riusciti a realizzare per causa di forza maggiore.

Per tutti questi motivi, anche il presente numero del nostro notiziario è stato diversamente impostato rispetto al consueto reportage dei raduni che abbiamo tenuto in passato e lo abbiamo integrato con alcuni articoli storici di sanità militare. Non dimentichiamoci, infatti, anche se sono passati cento anni (lasso di tempo immenso per i giovani ma molto meno per chi si rende conto che il tempo sfugge come l'acqua tra le mani) e la scienza medica ha fatto indubbi progressi, che la situazione è seria

quasi quanto rappresentata dalla famigerata influenza "spagnola" del 1918-1920, la quale causò più morti della guerra mondiale allora in corso o da poco conclusa. Abbiamo rivissuto, purtroppo, le immagini del film "Addio alle armi" con le autoambulanze Fiat 18BL, aggiornandole con le colonne di autocarri dell'Esercito Italiano mobilitati per il trasporto notturno dei feretri e gli ospedali da campo allestiti dagli Alpini, dalla Protezione Civile, persino da personale sanitario straniero giunto volontariamente dall'Est e dall'Ovest per darci una mano. In conclusione, ritengo, stando così le cose, che dovremo, come CVMS, ancora per mesi e non per nostro capriccio ma per senso di responsabilità, usare la massima prudenza nei comportamenti di tutti e rimandare ogni occasione di incontro non indispensabile. Il CVMS, in ogni caso, continua ad esserci e a mettere a disposizione dei propri Soci quanto ha sempre garantito in termini di servizio e cordialità.

Auguri ed un abbraccio a tutti!

CARLO VALLI



## RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE 2021

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 **2021** è di **€ 58,00**

- Rinnovo entro il **31/01/2021**: € 58,00
- Rinnovo entro il **31/03/2021**: € 68,00
- Rinnovo dopo il **31/03/2021**: € 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 più 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: **EUROPASSISTANCE**

Formula IN € 10,00

Formula FULL € 40,00

(consultare La Manovella n° 9 del 2016).

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)  
**Allianz Bank** - Filiale di Milano, Galleria Passarella, 1  
IBAN: **IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985**
- Vaglia postale con la causale:  
"Iscrizione anno 2021 CVMS"

### 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: **Patrizia Bianca Gagliazzo Via Mons. Castelli 4 20832 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.

### 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, mandate alla Segreteria del club all'indirizzo: [segreteria@clubcvms.com](mailto:segreteria@clubcvms.com).  
Sarete d'aiuto a migliorare il sito del vostro club e a rendere ancora più completo il notiziario.

### Pratiche ASI

TUTTI I PAGAMENTI DI BOLLETTINI PER PRATICHE ASI (CI - CRS- 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

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 DEL DOCUMENTO DI ISCRIZIONE RILASCIATO PRIMA DEL 19 MARZO 2010 O LA CUI DOMANDA E' STATA PRESENTATA PRIMA DI TALE DATA.



4

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



## OPERAZIONE BRASSARD - SBARCO ALLEATO SULL'ISOLA D'ELBA - 16/17 GIUGNO 1944

L'Alto Comando Alleato decide di impadronirsi dell'Isola d'Elba e di occuparla con un'operazione combinata, con partenza dalla Corsica, mettendo in campo mezzi terrestri, navali ed aerei e con lo scopo di installarvi artiglierie per bloccare il traffico costiero, marittimo e terrestre del nemico ed utilizzarla come base per le unità navali leggere.

L'operazione avrà il nome convenzionale "BRASSARD" e potrà essere attuata dopo il 27 maggio 1944.

Il Generale di Corpo d'Armata HENRY MARTIN dell'Esercito Francese è incaricato di organizzare l'Operazione, avrà il comando di tutte le forze di terra partecipanti direttamente o indirettamente all'Operazione, che costituiscono la Forza 255.

Il Generale di Brigata MAGNAN, Comandante della 9a D.I.C. comanderà il gruppo di forze da sbarco per la conquista dell'Isola d'Elba.

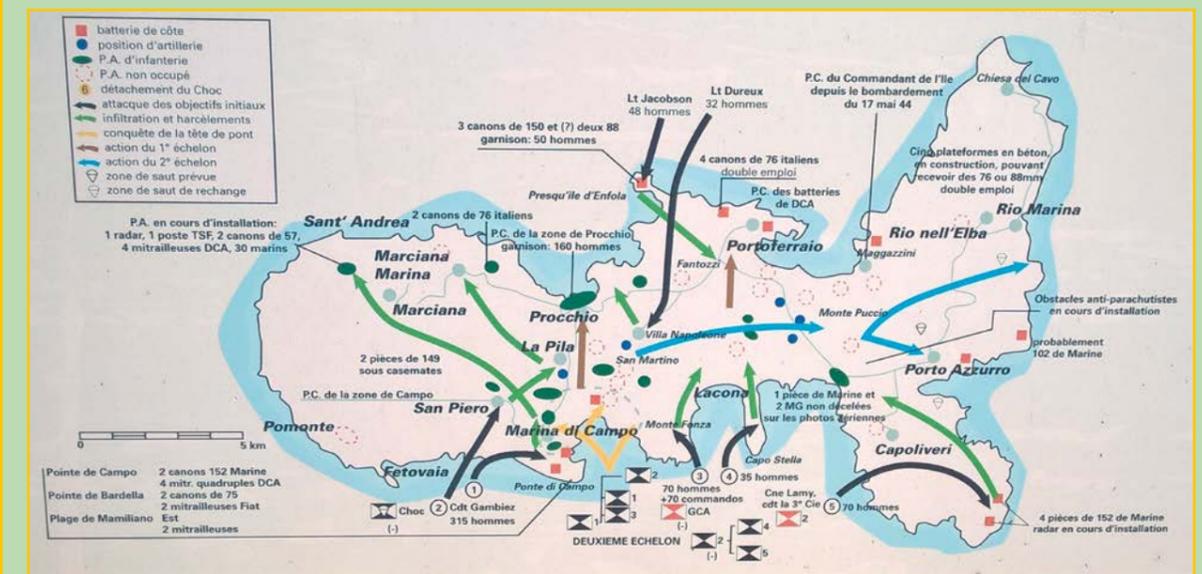
Il Contrammiraglio T.H. TROUBRIDGE, DSO della Marina Britannica, è responsabile della parte navale dell'Ope-

razione e assumerà il comando durante il trasporto per mare delle attrezzature, fino al completamento dello sbarco a terra, fino a quando la fanteria non sarà solidamente installata sulla spiaggia di sbarco di Marina di Campo.

Il Colonnello T.C. DARCY comanderà la 87a Aerobrigata.

Verranno impiegati:

- Stato Maggiore e Trasmissioni 9° D.I.C.
- Gruppo di TABORS n. 2
- Battaglione CHOCS
- 4° e 13° Reggimento Tiratori Senegalesi
- Gruppo Pesante di F.T.A. della 1a C.A. e della 9° D.I.C.
- Gruppo di Artiglieria misto 105/155 della 9° D.I.C.
- Gruppo di spiaggia della 101°
- Reggimento Genio (da tenere di riserva a Bastia)
- Elementi di rinforzo destinati a interrompere le comunicazioni terrestri
- 11° Gruppo F.T.A.
- Batterie da Marina da 90 e 155mm.



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

5

## OPERAZIONE BRASSARD - SBARCO ALLEATO SULL'ISOLA D'ELBA - 16/17 GIUGNO 1944

La Marina avrà il compito di trasportare le truppe da sbarco mentre i mezzi navali di protezione verranno stabiliti dell'Ammiraglio TROUBRIDGE.

La sorpresa e la rapidità determineranno il successo dell'operazione che si articolerà in 3 fasi: prima del giorno D si invieranno agenti e distaccamenti speciali, incaricati di riconoscere il dislocamento delle difese nemiche, individuare le spiagge idonee per lo sbarco e fungere da guida. Il giorno D, prima dell'ora H, sbarco del distaccamento del Battailon de CHOC con l'incarico di distruggere o neutralizzare le batterie di difesa costiere riguardanti le spiagge interessate allo sbarco. Allo stesso tempo distruggere le linee di trasmissione per confondere il nemico sul reale luogo dove avverrà lo sbarco. Prendere piede sulla spiaggia di Marina di Campo e stabilire una testa di ponte in modo da avviare la conquista di Monte Castello, Monte San Martino, Monte Tombone ed impadronirsi dell'istmo di Monte Puccio e di Portoferraio, per poi spingersi rapidamente verso la costa orientale in modo da impedire l'arrivo dei rinforzi.

La conquista dell'Elba sarà completata il giorno D con la resa dell'isola di Pianosa (la cui conquista sarà affidata ad un distaccamento Francese che partirà separatamente dalla Corsica).

**DIEGO MOLteni**



## INFERMIERI DI GUERRA

Prima guerra mondiale e seconda guerra mondiale: due tragici ma diversi scenari nei quali brillarono luci di speranza e di altruismo nel combattimento quotidiano contro la morte che colpiva, indiscriminatamente, militari e civili, giovani, adulti, anziani, uomini e donne; operarono con dedizione e generosità altri uomini ed altre donne, quasi sempre giovanissimi, armati solo di bende, tamponi, siringhe, qualche analgesico e tanta buona volontà. Ci stiamo riferendo alla sanità militare, di ogni nazione, ma superiore ad ogni divisione ideologica e politica, unita solo da una croce, simbolo universale del dolore e da un

colore, rosso come il sangue, su un campo bianco, segno di pace e fratellanza. Ed in questa sanità di guerra vogliamo ricordare, in un momento difficile come l'attuale nel quale viviamo un conflitto contro un nemico invisibile e beffardo che ci ha improvvisamente colpiti, due figure emblematiche ed esemplari di infermiere inquadrata nelle forze armate: Margherita Kaiser Parodi, la crocerossina di Redipuglia ed Elizabeth Richardson, l'infermiera della Normandia. Ma, accanto ad esse, anche quella di un giovane uomo, Desmond Doss, l'eroe di Hacksaw Ridge ad Okinawa.

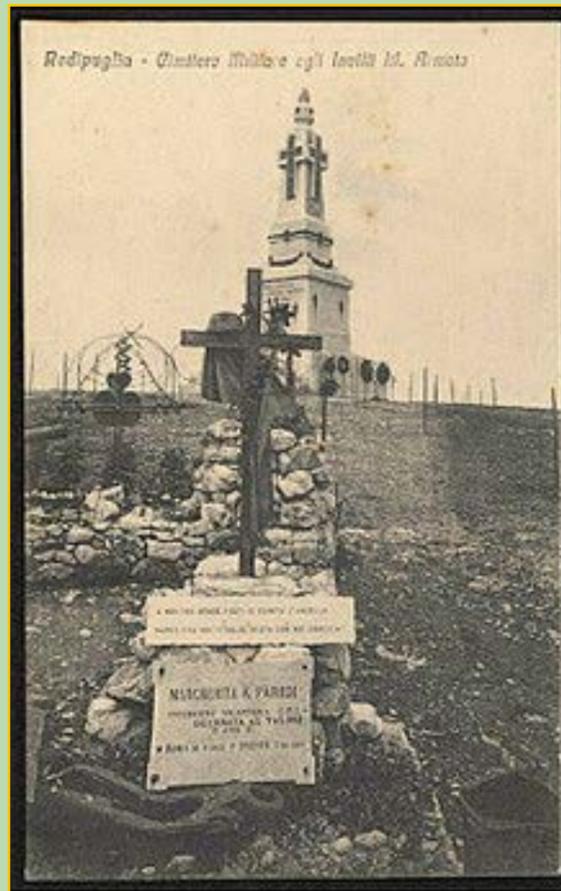


## INFERMIERI DI GUERRA

La prima, Margherita, la incontriamo ancora oggi visitando l'imponente sacrario di Redipuglia, edificato per radunare e ricordare centomila caduti della Grande Guerra, allorché notiamo, al centro del primo gradone, una sepoltura, più imponente delle altre, recante, appunto, il suo nome. Chi era Margherita, prima di essere l'unica donna sepolta nel sacrario? Nata a Roma il 16 maggio 1897, si arruolò volontaria nel Corpo della Croce Rossa a servizio della Terza Armata del Duca D'Aosta (la famosa "invitta") ed operò, appena diciottenne, presso l'ospedale di Cividale del Friuli. Venne coinvolta, nel maggio 1917, in un violento bombardamento mentre operava presso l'unità mobile ospedaliera (sui famosi autocarri

Fiat 18 BL) nei pressi della località di Pieris, alla periferia di Gorizia e, per il suo coraggioso comportamento nell'assistenza ai feriti, venne insignita della Medaglia di Bronzo al Valor Militare con la seguente motivazione "per essere rimasta serena al suo posto a confortare gli infermi affidati alle sue cure, mentre il nemico bombardava la zona dove era situato l'ospedale cui era addetta". Anche nei giorni della disfatta di Caporetto, Margherita rimase dapprima in linea e poi seguì le truppe nella ritirata portando in salvo tutte le attrezzature mediche del suo ospedale.

Con questo comportamento condivise l'ultimo anno di guerra fino al suo termine quando, a funestare la vitto-



## INFERMIERI DI GUERRA

ria, si verificò l'epidemia di influenza "spagnola" la quale, nel suo indiscriminato diffondersi, colpì sia la popolazione civile che le truppe non ancora congedate. Margherita rimase al suo posto prodigandosi nell'assistenza ai soldati ammalati e, inevitabilmente, anch'ella contrasse l'infezione e ne rimase vittima morendo, il 1 dicembre 1918, nell'ospedale di Trieste. Le fu conferita la Medaglia d'Argento ai Benemeriti della Salute Pubblica e, in suo ricordo, sono state dedicate una via a Quercianella (Livorno) e la sezione C.R.I. di Premariacco (Udine). Con lei furono complessivamente 18 le crocerossine decedute per quella pandemia e, ancora oggi, sono ricordate sul Colle Sant'Elia, di fronte al Sacrario di Redipuglia, con un monumento che reca la seguente epigrafe "A noi, tra bende, fosti di carità l'ancella; morte tra noi ti colse, resta con noi, sorella!".

La seconda, Elizabeth, è sepolta nel Cimitero di Guerra degli Stati Uniti a Colleville sur Mer, nei pressi di Omaha Beach, la spiaggia più tragicamente famosa dello sbarco alleato in Normandia il 6 giugno 1944. Elizabeth Richardson era nata l'8 giugno 1918 nello Stato dell'Ohio e visse a Mishawaka, nell'Indiana, fino al 1943 quando decise di arruolarsi nella Croce Rossa. Al termine di sei mesi di corso si imbarcò sulla Queen Elizabeth ed approdò, nel luglio 1944, in un ospedale dell'Inghilterra meridionale, praticamente sulla sponda opposta alla Normandia, regione scelta per il D-Day. In quella situazione si trovò, in un primo tempo, ad assistere i feriti che rientravano dalle chirurgiche. In seguito, per svolgere meglio questo compito anch'essa, come altre colleghe, fu assegnata alle unità mobili che, nelle immediate retrovie del fronte,



## INFERMIERI DI GUERRA

soccorrevano direttamente i combattenti. Queste unità utilizzavano furgoni chiamati Clubmobile, attrezzati anche con generi di conforto, che svolsero un importante ruolo di sussistenza nell'inverno 1944-45, soprattutto nella zona delle Ardenne, teatro di prolungati scontri. Elizabeth, quindi, seguì l'avanzata delle truppe alleate verso la Germania fino al termine del conflitto. Il 25 lu-



glio del 1945, però, rientrando a Parigi in aereo, perse la vita precipitando nei pressi di Rouen e quindi fu sepolta con gli altri 9.000 soldati americani caduti in quella zona della Normandia. Capitano della unità Kansas City, fu decorata con Medaglia della Croce Rossa U.S.A.

La terza figura eroica è quella di Desmond Doss, classe 1919, unico dei tre a sopravvivere agli eventi bellici e primo caso al mondo di obiettore di coscienza decorato con la Medal of Honor, la più alta onorificenza militare U.S.A. Di religione protestante, della Chiesa Avventista del Settimo Giorno, si arruolò volontario come soccorritore militare e, dopo aver subito angherie dai commilitoni e procedimenti disciplinari per il suo rifiuto ad impugnare qualsiasi arma, fu assegnato al corpo di spedizione nel Pacifico che affrontava il nemico giapponese. Ad Okina-

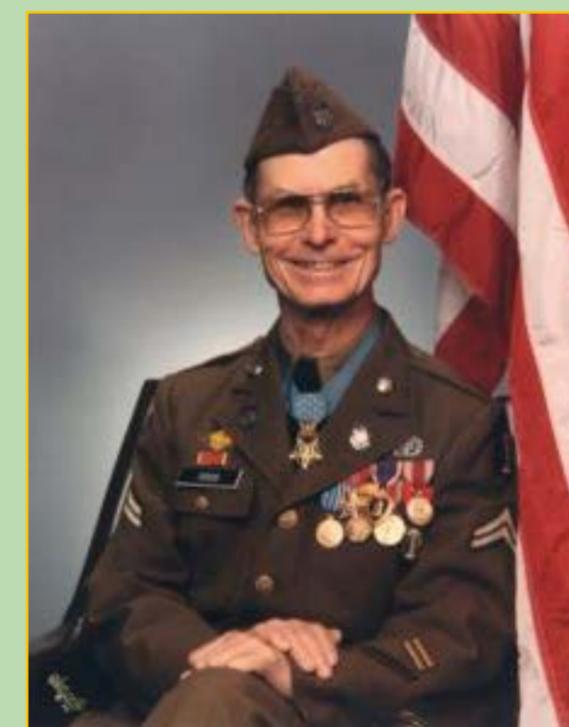


## INFERMIERI DI GUERRA

wa partecipò, disarmato e dotato solo di materiale di medicazione, alla cruentissima conquista della località di Hacksaw Ridge, situata sopra una parete rocciosa a strapiombo e riuscì a salvare, da solo, almeno 75 suoi compagni feriti in combattimento (il numero è imprecisato e qualcuno afferma che, in realtà, furono un paio di centinaia) calandoli, nell'infuriare degli scontri, con improvvisate imbragature, ai compagni rimasti in posizione sottostante e protetta. Stremato, alla fine della giornata, venne anch'egli soccorso e riuscì a salvarsi. Fu decorato dal Presidente Truman e visse fino al 2006 in completo anonimato.

Questi sono solamente alcuni di numerosi esempi di abnegazione e sacrificio che hanno contraddistinto, e tuttora continuano a connotare il ruolo del personale sanitario di assistenza in situazioni di urgenza ed emergenza. Ruolo mai sufficientemente ripagato se non dalla gratitudine di chi è stato salvato.

**CARLO VALLI**



## AMBULANZE DI GUERRA

Tutti noi avremo senz'altro visto il film "Addio alle armi" tratto, nel 1957, dall'omonimo romanzo di Ernest Hemingway, con protagonista Rock Hudson e nel remake della pellicola del 1932 con Gary Cooper.

Ambientato sul fronte italiano della Prima Guerra Mondiale, la vicenda è imperniata sul ruolo di un sottotenente di sanità americano, Frederick Henry, che opera a bordo di un veicolo ambulanza adibito al primo soccorso nelle immediate retrovie delle truppe belligeranti. E' un romanzo in gran parte autobiografico poiché Hemingway, ragazzo del '99, arruolatosi volontario nella America Red Cross, guidò ambulanze a Schio nel 1918 quando la linea del fronte si estendeva dall'altipiano di

Asiago e dal massiccio del Grappa fino al Piave.

Questa premessa è necessaria per porre l'accento sul ruolo primario svolto dai veicoli militari di soccorso quando ancora il trasporto, quantunque in situazioni di urgenza per i feriti, avveniva, a dorso di mulo o su carri a trazione animale, dai campi di battaglia fino ai primi presidi ospedalieri da campo allestiti nelle retrovie.

Storicamente, per quanto riguarda il nostro Regio Esercito, la prima ambulanza impiegata fu una Fiat Tipo 2, detta anche 15-20 Hp, costruita nel 1910 e battezzata l'anno seguente nel conflitto in Libia. Fu un modello efficiente e, prodotto in circa 11.000 esemplari, venne utilizzato fino al 1930. Dotata di un motore 4 cilindri di 2.815 c.c.,



## AMBULANZE DI GUERRA

aveva un cambio a 4 marce più retromarcia e raggiungeva una velocità di 45 km/h.

Anche gli altri eserciti europei, francese, inglese e tedesco, adottarono loro ambulanze che vennero soprattutto impiegate nel primo conflitto mondiale. In Italia fu il Prof. Baldo Rossi, traumatologo che divenne in seguito rettore dell'Università di Milano, a propugnare l'impiego di unità mobili, montate su autocarri Fiat 18 BL, denominate "ambulanze chirurgiche" e l'esercito ne assegnò 7 tra il 1916 ed il 1917 alle Armate in prima linea, con lo scopo di curare feriti cavitari, politraumatizzati ed anche toracopolmonari. I Fiat 18 BL, costruiti a partire dal 1915 in circa 20.000 unità ed adottati anche in Francia ed in

Russia dai rispettivi eserciti, erano mezzi robusti, dotati di un motore 4 cilindri, cilindrata 5.650 c.c., con velocità massima di 25 km/h, a ruote gommate piene ed adatti, per quei tempi, anche a terreni impervi.

Queste ambulanze chirurgiche, dotate di ogni presidio allora disponibile, dovevano essere pronte ad operare nel tempo massimo di 6 ore e potevano distaccare due "ambulanzette" da inviare a ridosso delle linee. Ogni ambulanza era costituita da 1 baracca-tenda di m. 5 per 15 suddivisa in una parte centrale destinata alla camera operatoria e da due laterali destinate, rispettivamente, alla sterilizzazione ed alla radiologia. Inoltre vi era una tenda ripartita in tre parti per la preparazione dei feriti,



## AMBULANZE DI GUERRA

per la sterilizzazione del materiale e per la disinfezione del personale. Inoltre completavano la dotazione della ambulanza chirurgica una tenda per i degenti, una per la farmacia, una per il personale, una per gli ufficiali medici, una per le infermiere volontarie ed una per l'isolamento per i sospetti contagiosi. Tutto il materiale era trasportato da 6 autocarri, dei quali 3 con rimorchio, 1 con generatore a benzina per fornire l'illuminazione, da 1 furgone e 3 automobili. Il personale medico era costituito da un direttore (maggiore medico), nove ufficiali medici, un farmacista, un cappellano, un ufficiale amministratore, dieci soldati infermieri, quattro infermiere volontarie, 15 autisti e meccanici e 38 soldati per altri servizi.

Gli Stati Uniti, specialmente a partire dalla Seconda Guerra Mondiale (e poi in Corea ed in Vietnam) utilizzarono per il soccorso dei feriti le versioni furgonate ed appositamente allestite ad ambulanza degli autocarri Dodge: è conosciutissimo il WC54, costruito dal 1942 al 1945 ma utilizzato fino al 1960, mezzo di Kg 2.680, con un motore di 3.800 c.c., capace di trasportare da 4 a 7 feriti più un infermiere ed il conducente.

Ma ancor più di questa autoambulanza vennero utilizzate le spartane, maneggevoli ed universali jeep Willys o Ford che erano in grado di intervenire sui terreni più impervi e trasportare 2-3 feriti distesi su barelle: chiara-



14

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.



## AMBULANZE DI GUERRA

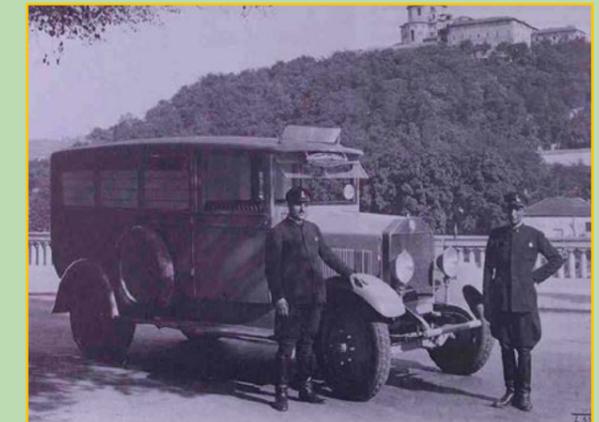
mente il trasporto non era affatto confortevole e poco adatto per chi aveva gravi lesioni o sanguinamenti in atto ma era l'unica possibilità disponibile sui campi di battaglia.

Questi mezzi furono utilizzati anche dagli altri Eserciti Alleati mentre poco si sa su ciò che avveniva in campo avverso ed in Unione Sovietica. I tedeschi, nella seconda guerra mondiale, utilizzarono autocarri Opel Blitz mentre i russi disponevano di autocarri Zis-44.

Attualmente tutti gli eserciti dispongono di attrezzature ed automezzi di soccorso e trasporto feriti adeguati per

un intervento tempestivo di emergenza ma privilegiano, appena possibile, l'uso di elicotteri e di velivoli speciali per la presa in carico ed il trasferimento in ospedale dei casi più gravi. Diciamo che, negli ultimi decenni, le autoambulanze militari del tempo di guerra, hanno lasciato progressivamente il ruolo alle avio ambulanze; tuttavia costituiscono una dotazione imprescindibile, sul terreno, anche e soprattutto in tempo di pace per soccorrere le popolazioni in caso di calamità naturali od accidentali.

**CARLO VALLI**



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.

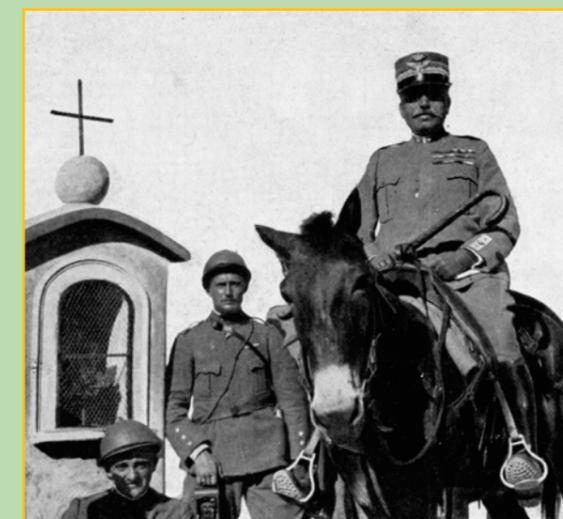
15

## ADDIO A IROSO - ULTIMO MULO DEGLI ALPINI

Nell'anno trascorso è morto Iroso, l'ultimo mulo che era stato in forza alle truppe alpine. Aveva 40 anni, equivalenti a circa 120/140 di un uomo, che erano stati festeggiati nel gennaio 2019 dalle penne nere e dai proprietari che lo avevano acquistato all'asta il 7 settembre 1993, quando l'Esercito "pensionò" i muli delle salmerie per passare ai mezzi meccanici. I muli furono adottati dagli Alpini sin dal 1872, anno di istituzione del Corpo, ma erano già in servizio nel Regio Esercito dal 1831, soprattutto in Sardegna. Per Iroso c'era stata una festa di compleanno con alzabandiera e fanfara, in stile adunata alpina, a Cappella Maggiore (Treviso), dove viveva. A dare la notizia della morte di Iroso è stato il presidente della sezione ANA di Vittorio Veneto. "Come tutti i veri alpini, anche il generale Iroso non è morto, è semplicemente "andato avanti", per restare sempre nei nostri cuori". Ha voluto ricordarlo così il presidente della Regione del Veneto, Luca Zaia. "Tante volte ci siamo incontrati con Iroso e sempre era come ritrovare un vecchio amico, non solo un animale da accarezzare e rispettare. Un amico degli alpini, di noi grandi come dei tanti bambini che se ne in-



## ADDIO A IROSO - ULTIMO MULO DEGLI ALPINI



namorarono". Iroso, numero di matricola 212 scolpito sullo zoccolo e in forza alla disciolta Brigata Cadore, era ormai quasi cieco e acciaccato dal peso degli anni. Per una lunga stagione ha seguito passo dopo passo Gigliola, che per una decina d'anni è stata la sua compagna. Ma è morta prima di lui,

raccontano gli alpini che lo custodivano, tanto che per il dolore ha tagliato, inconsolabile, per due giorni. Così il proprietario aveva trovato, come nuova compagna, Winie, una giovane asina concessa in "comodato d'uso perenne" da un socio alpino.

**CARLO VALLI**



## 4X4 NIGHT RAID SOTTO LE STELLE SUL CONFINE TRA SVIZZERA E ITALIA

Rapporto 12/07/2020 del tenente Rodolfo Guarnieri (Autoreparto Unuci)

Sospesi (per motivi Covid) l'annuale supporto e partecipazione alla gara di pattuglia internazionale Italian Raid Commando by Unuci Lombardia, Autoreparto Unuci è stato invitato al "4x4 Night Raid" organizzato dai soci del gruppo fuoristradistico Ivantus di Clivio (VA) e riservato, in forma privata, ai soci del club CVMS di Oltrona San Mamette (CO). Per motivi di ordine pubblico, infatti, non sono ancora permesse manifestazioni pubbliche come i raduni sportivi, a cominciare dalla tradizionale Military Fest Ivantus di fine luglio.

Ad attendere i partecipanti sabato 11 luglio 2020 alle h. 17 nel parcheggio dell'ippodromo di Varese c'erano gli

organizzatori, il presidente Matteo con Mirko e i volontari del gruppo Ivantus, insieme con Michele Torriani e Cesare Spinardi del CVMS

Una ventina gli automezzi militari storici coinvolti (con una quarantina di partecipanti), tra cui Fiat AR 59 e AR76, Pinzgauer, vari modelli di Jeep, Mutt, Dodge Command Car, GMC. Autoreparto Unuci ha partecipato con il Mercedes-Puch G 230 guidato dal sottoscritto in compagnia della figlia Giulia.

Percorso previsto in due tappe. La prima su strade asfaltate, normalmente utilizzate per la gara ciclistica delle Tre Valli Varesine, passando per Rasa, Brinzio, Bedero Valcuvia, Cuasso al Monte (Alpe Tedesco, 750 m), lago di Lugano, Porto Ceresio, Besano, Viggiù.

Arrivo al campo sportivo di Clivio per le h. 19 con aper-



18

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.



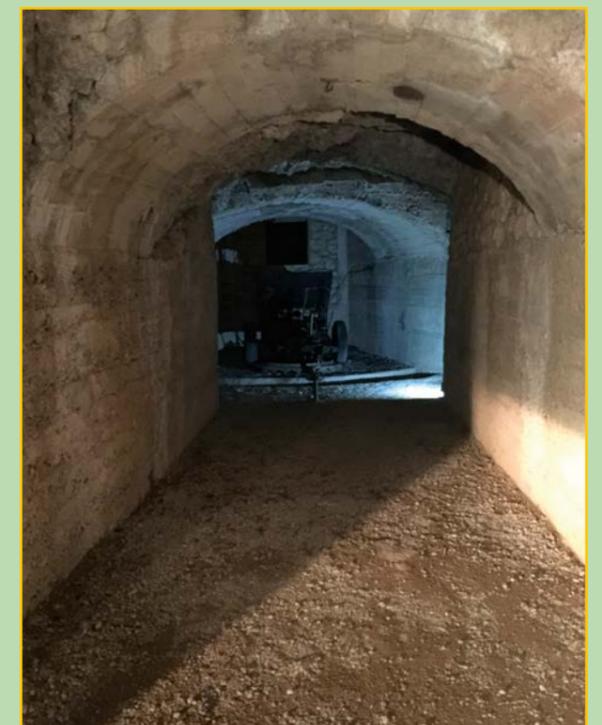
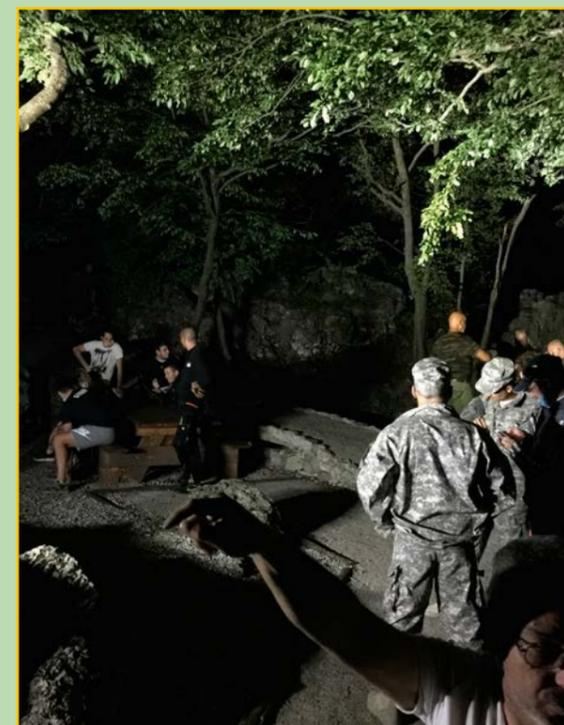
## 4X4 NIGHT RAID SOTTO LE STELLE SUL CONFINE TRA SVIZZERA E ITALIA

tivo e cena sotto il tendone delle manifestazioni (molto apprezzate le penne al ragù di cervo). Ripartenza per la tappa notturna alle h. 22, prevalentemente su strade sterrate, sotto un magnifico cielo stellato (dopo il diluvio del pomeriggio), alla volta della Linea fortificata Cadorna, realizzata sul confine con la Svizzera, tra il Lago Maggiore e il passo dello Stelvio, nel 1916-1917, per prevenire un possibile aggiramento del fronte italiano (mai attuato) da parte delle armate Imperial Regio Austro-Ungariche. Dopo aver messo a soqquadro la pista di motocross della Cava Rainer di Arcisate, l'autocolonna si è diretta verso Saltrio alla volta dei tornanti del Monte Orsa (998 m) e del Monte Pravello (1015 m), che ospitano il tratto della Linea Cadorna dotata di sei postazioni per artiglieria incavernate sopra Porto Ceresio e che guardano (non

più minacciose) verso il Lago di Lugano. L'autocolonna è potuta entrare (anche con qualche difficoltà) all'interno di un tunnel che ospita, in una piazzuola di tiro incavernata, un obice da 105 mm Skoda (disattivato), preda bellica austro-ungarica, "rimesso in linea" grazie anche al gruppo Ivantus.

Sosta d'obbligo alle h. 24 al Punto di Osservazione, restaurato dalla locale sezione degli Alpini, da cui si domina con un panorama unico buona parte del Lago di Lugano e le sottostanti città lacustri italiane (Porto Ceresio, Brusimpiano) e svizzere (Morcote, Melide).

E' seguito il ritorno al campo base di Clivio alle h. 01 (dove alcuni partecipanti hanno trascorso la notte attendati) con relativo e fraterno commiato dagli organizzatori di Ivantus.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.

19

## PRIMA USCITA CVMS

Dopo una lunga attesa e diverse rinunce finalmente sabato 11 luglio 2020 pomeriggio ci siamo trovati in splendida forma con i nostri mezzi tirati a lucido dopo un periodo di inattività.

Luogo? Posteggio dell'ippodromo di Varese preso d'assalto da ben 21 mezzi che spaziavano dalle classiche jeep cariche da entusiasti passeggeri, Pinzgauer arrivati dalla Svizzera guidati da Antonio e Dionisio, compreso un bel Dodge Command Car del socio Luigi di Bellinzona, fino ai grandi mezzi che comprendevano i camion GMC del socio Adamo un bel Magirus di Enrico presente con la gentil consorte. A chiudere la lista dei "pesanti" un bellissimo HMMWV dell'amico Fabio giunto per l'occasione con il figlio e due fedeli accompagnatori.

Tutti dotati di mascherina e con qualche piccola difficoltà di riconoscimento si parte seguendo la nostra va-



20

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.



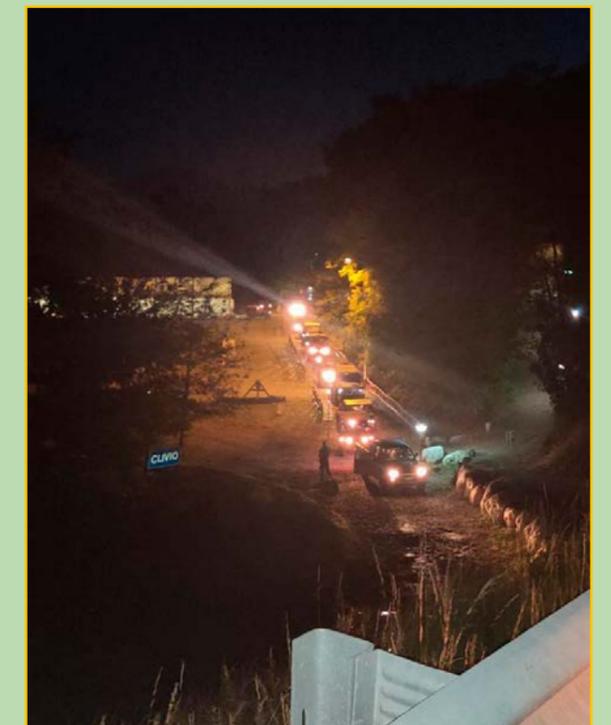
## PRIMA USCITA CVMS



lida guida Lucio, il quale ha proposto come prima uscita l'attraversamento delle 3 valli Varesine. (Val Cuvia, Val Ganna, Valceresio). Con stupore delle persone presenti i rombanti mezzi transitano da Sant'Ambrogio, via Rasa per arrivare a Brinzio in una strada immersa nel verde al riparo del sole che si è fatto padrone del cielo dopo una mattinata temporalesca e incerta.

Lasciamo Brinzio per Bedero Valcuvia sempre accompagnati da un lussureggiante verde ai lati delle macchine che mangiano queste strade con avidità in attesa della salita che ci porta fino alla sommità dell'Alpe Tedesco, riservandoci scorci bellissimi sul laghetto di Ghirla che nelle stagioni invernali di un tempo non tanto lontano ghiacciava completamente e si poteva pattinare in lungo e in largo.

Doverosa sosta all'Alpe Tedesco in attesa di una fatico-



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.

21

## PRIMA USCITA CVMS

sa salita da parte dei "pesanti" ma orgogliosi di essere arrivati pure loro. La colonna riparte con una lunga discesa direzione Porto Ceresio, bellissima località bagnata dall'omonimo lago diviso tra Svizzera e Italia. La fame comincia a farsi sentire quindi tutti incolonnati verso Viggiù e Clivio dove al campo sportivo di quest'ultimo eravamo attesi dallo spumeggiante gruppo giovanile dell'IVANTUS sempre attivi come sempre e carichi di buona voglia dopo un periodo di sosta forzata.

Al termine di un bellissimo giro di una cinquantina di chilometri, ci hanno offerto un aperitivo di benvenuto e a seguire una succulenta cena iniziata con un antipasto di salumi, un abbondante piatto di pasta al ragù di cervo seguito da dessert, caffè e amari, serviti da veloci giovani del gruppo organizzatore.

Visto l'entusiasmo dei partecipanti e complice la meravi-

gliosa serata, alle 22 con il favore dell'oscurità la colonna muove sembrando un serpente illuminato attraverso la campagna circostante, per sbucare in una radura dove a sorpresa gli autisti più coraggiosi si sono cimentati in evoluzioni di notevole abilità accompagnati dalle urla dei passeggeri sfidando il fondo impervio e ricco di saliscendi di una pista per moto da cross. A dire il vero tutti hanno fatto più di un giro e a stento lasciavamo questo bel percorso per continuare nei sentieri boschivi prima di iniziare la salita verso il Monte Orsa.

Meta per chi non avesse mai visto le gallerie costruite durante la Prima Guerra della linea Frontiera Nord o più comunemente chiamata Linea Cadorna. Imperdibile colpo d'occhio verso la pianura Padana illuminata da un cielo stellato prima del buio pesto della galleria, dove a un certo punto grazie alla luce di un faro veniva illumi-



22

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.



## PRIMA USCITA CVMS

nato un cannone posato dal gruppo Alpini di Clivio-Viggiù e IVANTUS a testimonianza di un intervento in direzione della Confederazione Svizzera fortunatamente mai effettuato. All'uscita della galleria ci siamo recati all'area pic-nic, un tempo zona fortificata con numerose postazioni di mitragliatrici orientate verso il confine elvetico, godendo di una meravigliosa vista che spaziava dal monte Sighignola (dove si trova il balcone d'Italia) passando per Lugano, Morcote, Porto Ceresio fino all'aeroporto di Agno e le montagne delle valli Varesine attraversate nel pomeriggio.

Rientrati al campo base di Clivio tutti felici e contenti e un po' anche assonnati visto che le lancette dell'orologio segnavano già ore piccole della domenica, il gruppo si congedava ringraziando la precisa guida Lucio e il gruppo IVANTUS per l'impegno e la gestione della cena e del giro notturno.

Un grazie particolare a tutti gli autisti per aver seguito tutte le indicazioni e consigli durante l'uscita.

Virus permettendo ci ritroveremo in autunno con un altro giro e altre sorprese.

**MICHELE TORRIANI**



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.

23

## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

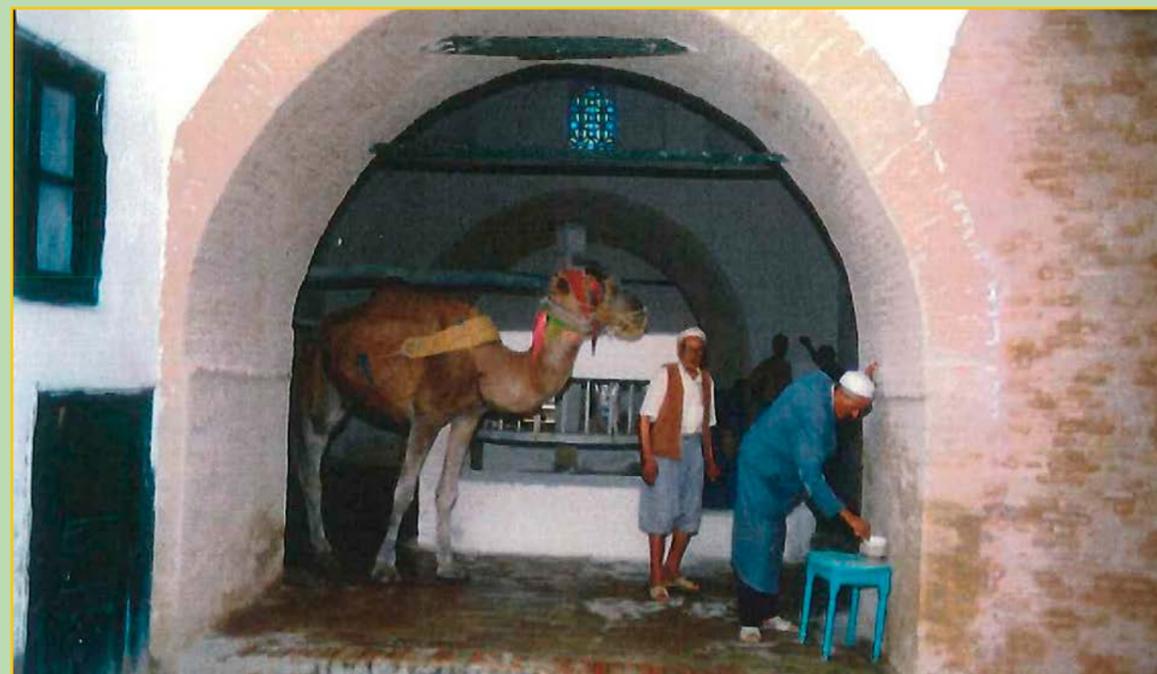
Agosto 1990. Si decide per un raid in fuoristrada, in Tunisia. All'epoca era una meta privilegiata per brevi tour nel deserto, vicina, esotica, pacifica, economica. Personalmente avevo già preso parte a brevi escursioni di una settimana al massimo, nell'interno, usando sempre Land Rover II Serie; sapevo quindi grossomodo dove andare e cosa vedere. Con la mia fidanzata Chicca attrezziamo quindi a spartano camper il mio Lancia CL51 4x4 ex Ambulanza CC, che l'anno prima ci aveva già portato a spasso per la Sardegna. Ci accompagnano il cugino di Chicca con un amico a bordo della mia AR59, e un'altra coppia con un ben più moderno Nissan KingCab; il loro mezzo rovina l'estetica del convoglio ma riteniamo comunque che sia meglio disporre anche di un mezzo moderno, che non si sa mai. I due mezzi 'storici' erano lontani dalla perfezione meccanica dei loro eredi odierni, e pochissimi erano i ricambi a bordo. Partenza all'inizio di agosto dal luogo di lavoro, dove stazionava il CL51, e dove tuttora lavoro....



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

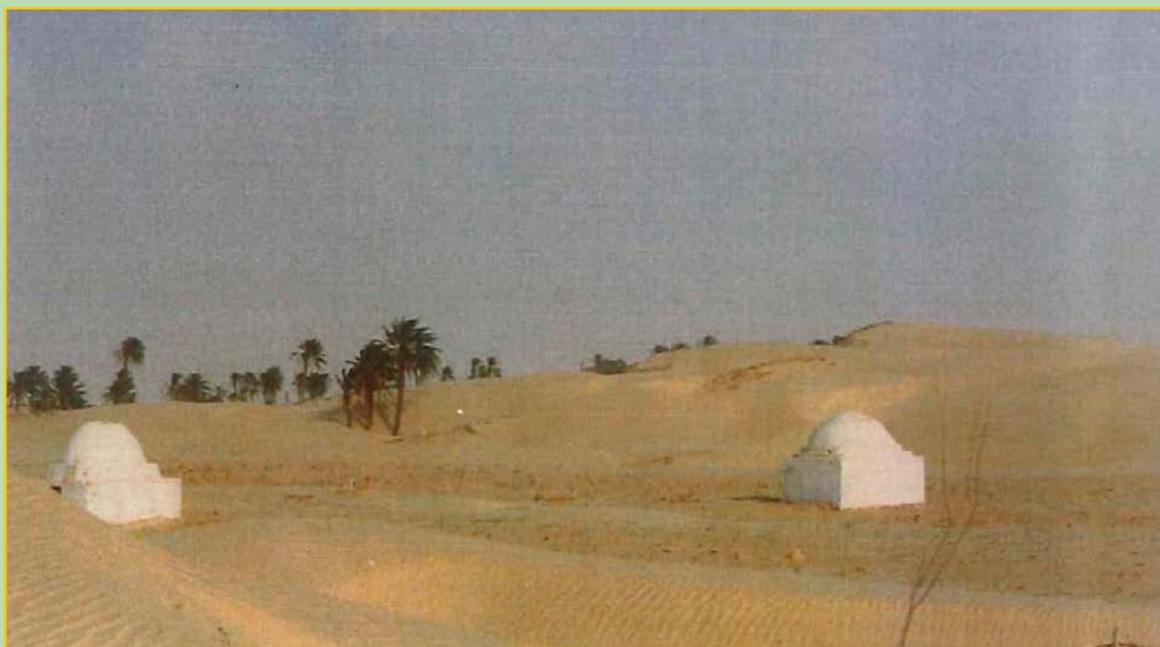
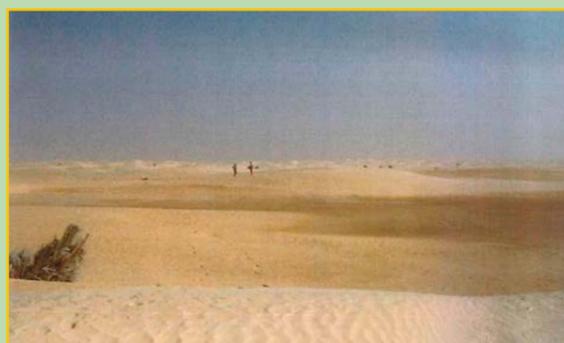
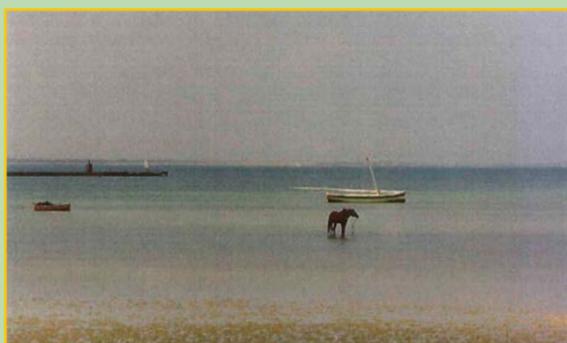
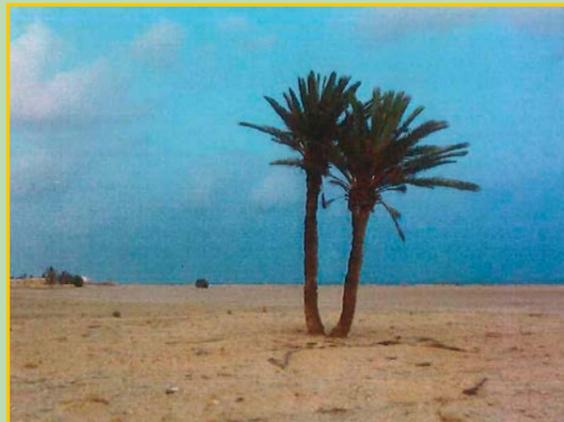
Il viaggio, lungo, per terra e per mare prevedeva un passaggio Livorno-Olbia (su traghetto per trasportatori, tariffa buona, passaggio su ponte scoperto stile nave da sbarco...), l'attraversamento della Sardegna, un Cagliari-Trapani ed infine un Trapani-Tunisi. Già in Sardegna

il CL51 ha avuto necessità di qualche messa a punto... Sbarcati in Tunisia, ci si aprono i primi brulli panorami. Il tempo ad agosto in Tunisia: beh, mai sofferto il caldo, e i primi giorni a nord moltissima pioggia (ergo fango...) e quasi fresco.



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

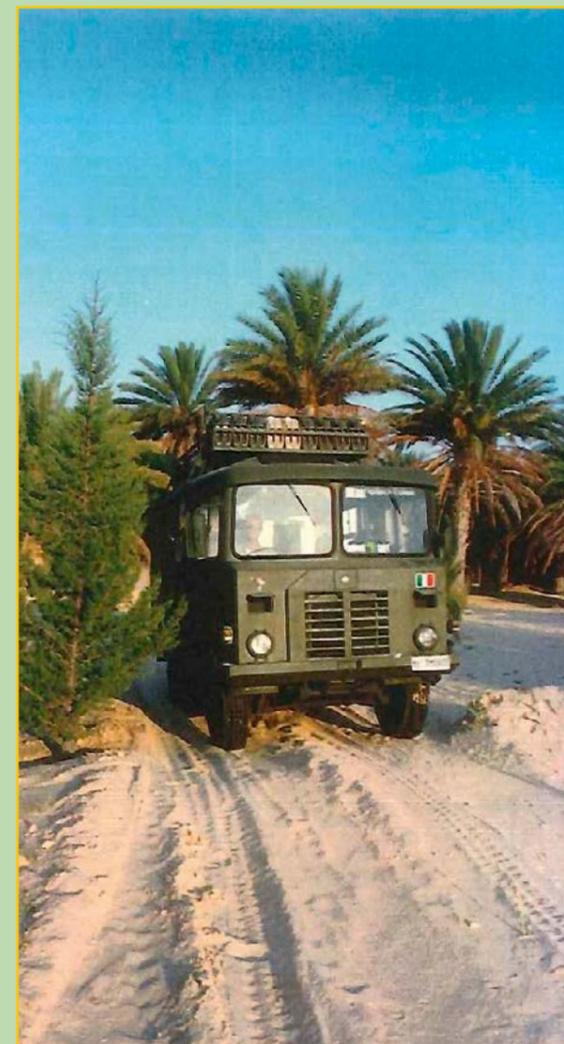
Dopo una diversione a nord verso Biserta e la sua costa incontaminata, paesaggisticamente Sicilia, cominciamo a spingerci a sud, lungo la costa, fino a Sfax per poi attraversare per raggiungere il banco delle Kerkennah, isole atolli sabbiosi dove si comincia ad assaporare il fascino del deserto.



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

Incontriamo la prima sabbia. Sia il CL51 che la AR59 pale- sano i problemi che i nostri mezzi avevano affrontato du- rante la campagna d'Africa; peso, gomme strette e poca cavalleria rendono il procedere lento ancorché sicuro. Tagliamo all'interno per costeggiare lo Schott el Djerid, mitico enorme lago salato, piatto ed infuocato. Ci tenia- mo prudentemente sull'argine, sapevo che il terreno è in realtà una sottile crosta di sale che cela una melma

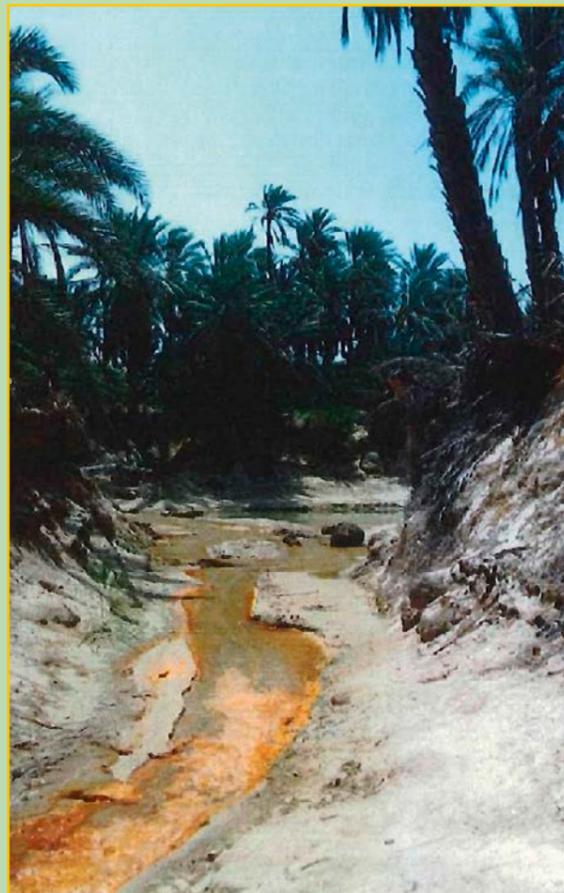
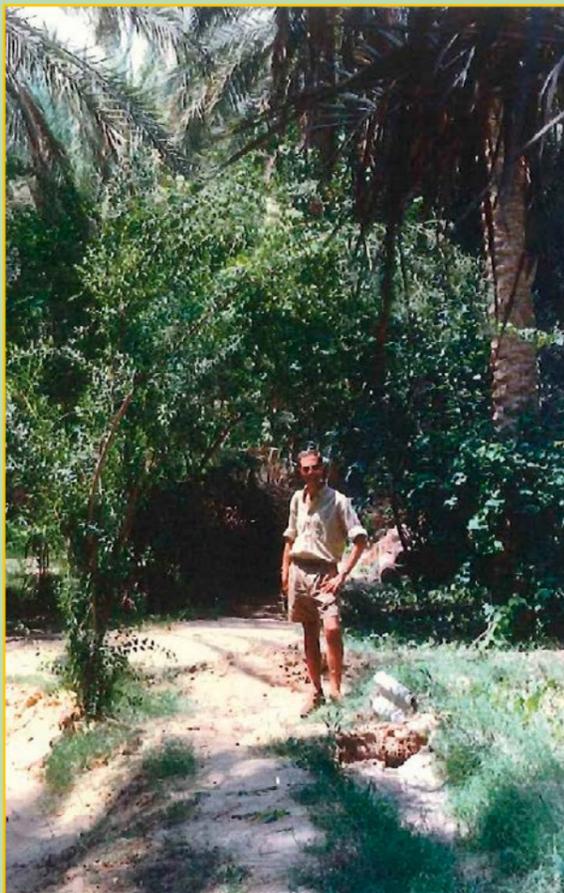
collosa. Infatti, un gruppo di disperati francesi avventu- ratisi a lato dell'argine erano prontamente sprofondati. A malincuore e con grande scorno hanno dovuto accettare il salvataggio degli italiani: unendo molte strop e funi il CL51 li ha trainati, a peso, fino al bordo e alla salvezza. I camionisti tunisini passavo e ridevano dei francesi, e noi abbiamo avuto la nostra piccola Bir Hakeim...



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

Il deserto è...deserto, ma tutt'altro che monotono e riserva spesso belle sorprese. Le oasi sono raramente il ciuffo di palme in mezzo alle dune che tutti conosciamo,

ma sono piuttosto vasti appezzamenti coltivati a ortaggi o palmeti e irrigati da complesse canalizzazioni. In ogni caso, sono sempre le benvenute...



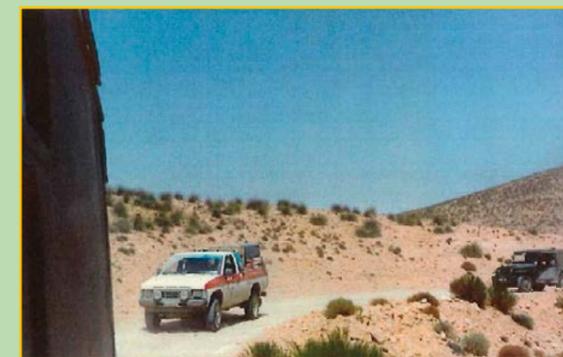
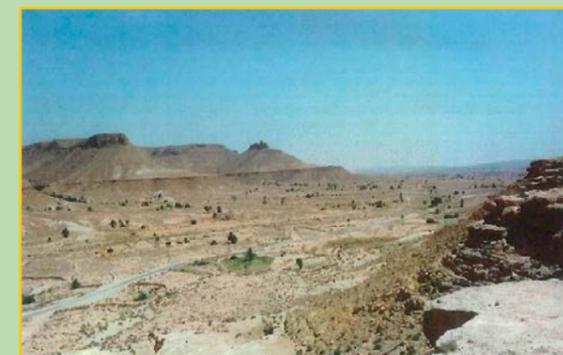
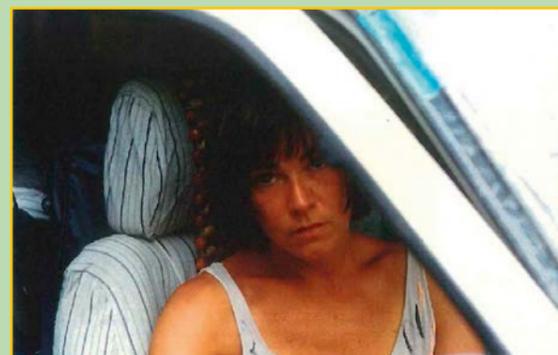
28

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

I percorsi potevano essere di alcune centinaia di km al giorno. Fisico e psiche furono messi comunque a dura prova, come testimoniano i volti degli amici dopo una giornata di guida su pista. Senza A/C, caldo, polvere ovunque, e il sottile stress di essere in mezzo al nulla sperando che la pista individuata sulla carta Michelin sia quella giusta...

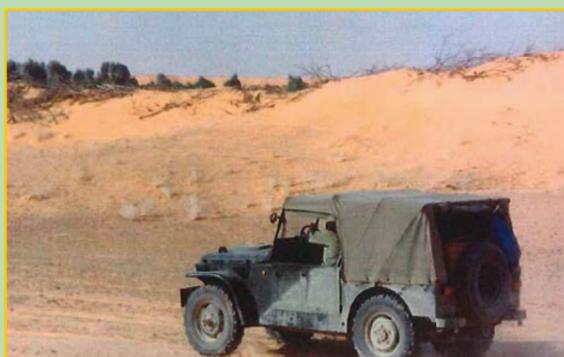
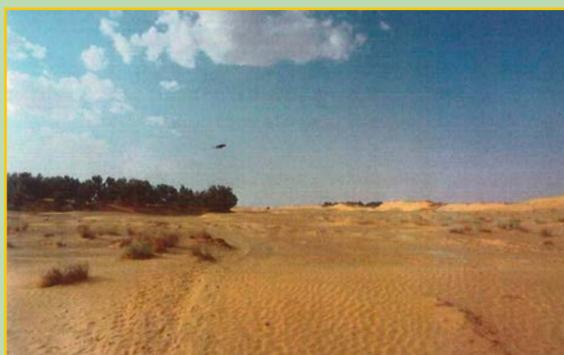


CLUB VEICOLI MILITARI STORICI  
M.A.B.

29

## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

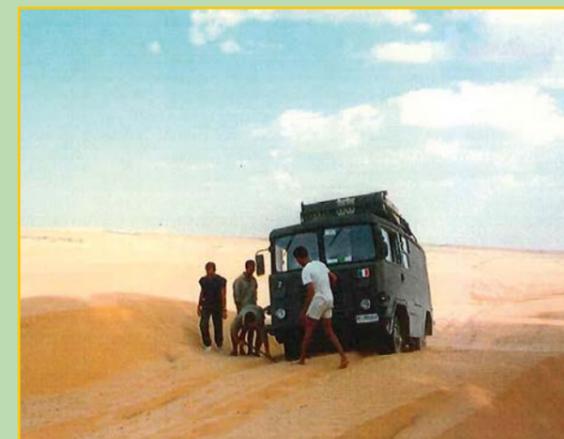
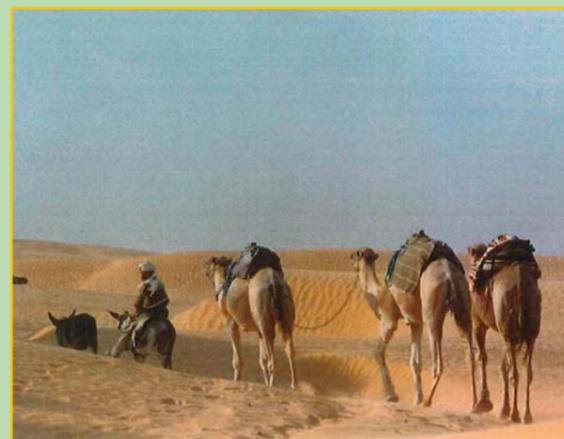
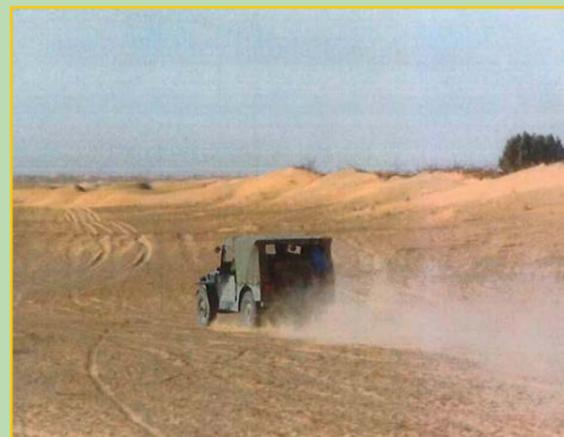
Il tempo si era finalmente aperto e ormai eravamo in piena esperienza 'deserto'. Si consultavano mappe e bussole per esser certi del percorso, anche se benzina, acqua e viveri non sono mai mancati. I veicoli marciavano appaiati per evitare pietre e polvere; il fondo è duro ma sassoso, a soffrire di più è la AR59 scossa da km e km di vibrazioni, alcuni rumori diventano inquietanti. Ci inoltriamo sempre più a sud fino a raggiungere la grande oasi di Ksar Ghilane, che già raggiunsi quasi 10 anni prima.



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

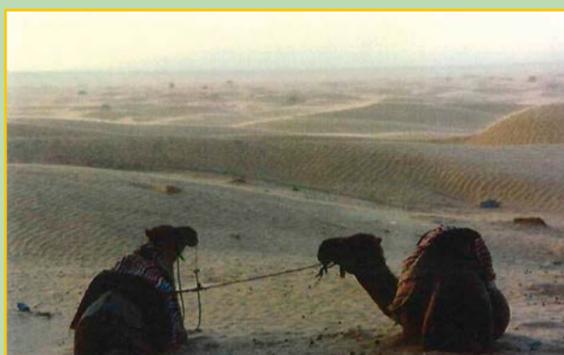
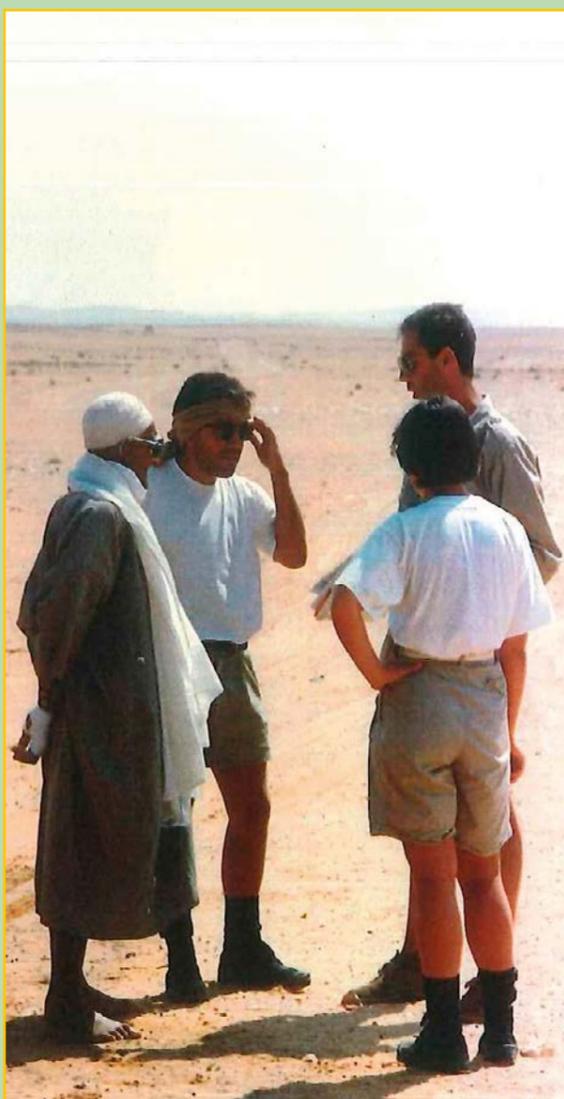
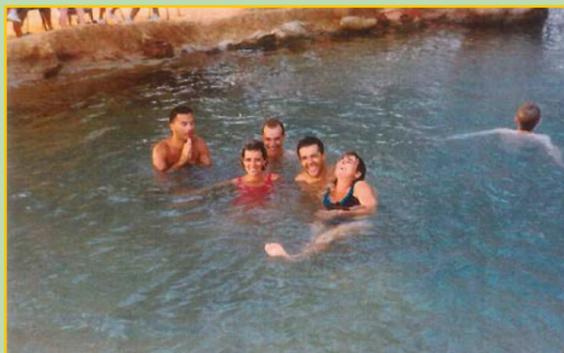
Ricordo che impiegammo quasi 3 ore solo per entrare nell'oasi, che è circondata da un cordone di dune di sab-

bia fine (scheck), dovemmo spalare parecchio prima di entrare verso sera.



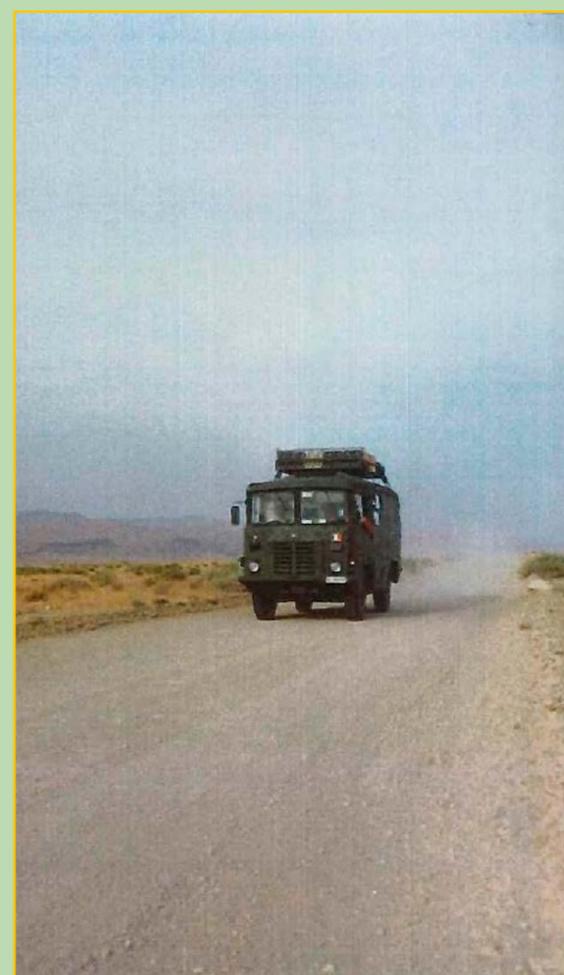
## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

Una giornata di meritato riposo. Nell'oasi c'è un laghetto naturale, fresco, una piscina come non ne vedevamo da giorni. Il tramonto sulle dune ripaga tutte le fatiche... Si riprende quindi la marcia... Ogni tanto incontriamo qualche pastore, vicino a un pozzo (bir) o a un marabout (piccole cappelle bianche, tomba di saggi....)



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

Lentamente riguadagniamo la costa. I mezzi pagano pegno sulle interminabili piste in tole ondulate: la AR59 perde più volte la marmitta, cede il perno/supporto della frizione sulla coppa (è da allora che ne conosco l'esistenza e la fragilità) che però riusciamo a fare saldare in loco da una banda di ragazzini minorenni, e infine il supporto radiatore cede a sua volta e provoca la piegatura della ventola sul bulloncino del convogliatore. Il CL51 è meno impattato, ma prima dell'imbarco cede il motorino d'avviamento e quindi siamo costretti a salire e scendere dai traghetti al traino della 59. Problemi di poco conto per il



## VIAGGIO IN TUNISIA - AGOSTO 1990

Nissan. Sbarcati a Livorno, la 59 che mi precede improvvisamente sbanda causa inchiodatura del cambio e conseguente strappo balestre e ponte posteriore. Tornerà a Milano ingloriosamente su un carro attrezzi. I suoi documenti verranno buoni per far nascere la AR59 ultima serie che conoscete oggi..... Restano, a distanza di trent'anni, i ricordi indelebili di una splendida avventura, oggigiorno purtroppo non più realizzabile. Sono tornato altre volte nel deserto, l'ultima volta 4 anni fa in Marocco, ma non è più stata la stessa cosa... quando usi i tuoi mezzi diventi un tutt'uno con loro.

**DANIELE CEREDA**



## NOVEGRO - 2-3 NOVEMBRE 2019



**NOVEGRO - 2-3 NOVEMBRE 2019**



**PRANZO SOCIALE - 24 NOVEMBRE 2019**



## PRANZO SOCIALE - 24 NOVEMBRE 2019



## VENDO, COMPRO, SCAMBIO

### VENDO

- **Radio militare** veicolare o spalleggiabile modello VRC 8000 / PRC 80 come nuova, perfettamente funzionante, completa di tutti gli accessori compreso borsa per il trasporto, € 400.00. Per informazioni: 0041765112788 Michele oppure email michele.torriani@bluewin.ch
- Replica **M1 Garand** nuovo
- Replica **Thompson**
- Replica **MP-40** nuovo  
Per Informazioni: jeep.mb@tiscali.it
- **Motocarrelli Fresia F18**, targati, 4x4, quattro ruote sterzanti
- **Moto Guzzi 500 NF** ex Esercito Italiano
- **Motore per Fiat AR76** revisionato
- **Dodge D ¾ APT** da restaurare
- **GMC CCKW 353** del 1944, cabina chiusa, necessita parziale restauro



- **Telone per Fiat AR76** nuovo
- **Dodge WC52** da restaurare
- **Pinzgauer 712M**, omologato vettura 9 posti, ASI
- **Campagnola 1101A**, ex Vigili del Fuoco, targa oro ASI
- **Fiat AR59**, ASI
- **Ford Mutt M151A1**  
Per informazioni: 031933663 Cesare;
- **Willys MB**, anno 1942, livrea Inglese, autovettura 4 posti, 6 Volt, omologata ASI. Per informazioni: Enrico 3357310726 enrico.lamperti@fastwebnet.it



### COMPRO

- **Tenda militare**, US Small Wall Tent in buono stato. Per contatti: 0041765112788 Michele oppure email michele.torriani@bluewin.ch.

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.CLUBCVMS.COM

### NUMERI UTILI

**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI**  
VIA RONCAIA 4 - 22070 OLTRONA DI SAN MAMETTE (CO)  
SEDE TEL. 031891687 / 031933663 - FAX 0313530453  
www.clubcvms.com  
e-mail: segreteria@clubcvms.com

Presidente: Carlo Valli - 3385957586  
Vice Presidente: Luigi Cattaneo - 3492732122  
Presidente Onorario: Cosimo Prototipo - 335 5925974  
Consiglieri: Patrizia Bianca Gagliazzo - 3388572275  
Cesare Spinardi (Tesoriere) - 031933663  
Diego Molteni - 3400630710  
Lucio De Bernardi - 3409593718  
Giovanni Valli (Delegato per documentazione storica) - 3336511305  
Adriano Magnani - 3387646496  
Michele Torriani - 0041916471188

Commissari Club per l'ASI:  
- Diego Molteni (3400630710) per moto e veicoli tedeschi;  
- Cesare Spinardi (031933663) per veicoli militari e civili in genere;  
- Matteo Spinardi (348 4450064) per veicoli militari in genere.

Segreteria: Patrizia Bianca Gagliazzo:  
Tel. 338 8572275, Fax: 039 481159;  
Giovanna Larghi: Tel: 031 933663,  
Fax: 031 3530453;  
Mail: segreteria@clubcvms.com

Responsabile Svizzera: Michele Torriani: 004191 6471188.

Responsabile del sito Internet: Carlo Valli 338 5957586

Direttore Responsabile del Notiziario: Roberto Bruciamonti





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

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