

3/2025

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMATI BATTAGLIE



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

1

AVVISI AI SOCI

ORGANIGRAMMA

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente
Diego Molteni - Vice Presidente
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria
Luciano Gendrini Raineri
Danilo Giacomazzi – responsabile sito web
Giuseppe Nanni - logistica
Cesare Spinardi
Tesoriere
Walter Secco
Comitato Etico
Diego Molteni (quale Vice Presidente in carica)
Cosimo Prototipo
Gianluca Rezzoagli

Presidente Onorario

Cosimo Prototipo
Commissari Tecnici
Luigi Cattaneo per veicoli militari in genere
Lucio De Bernardi per i veicoli civili area Lombardia Ovest
Federico Dell'Orto per Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere
Luciano Gendrini Raineri per i veicoli civili area Lombardia Est
Diego Molteni per moto e veicoli tedeschi
Gestione e/o organizzazione raduni
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Luigi Cattaneo
Federico Dell'Orto
Diego Molteni
Cesare Spinardi



Informiamo i soci che il Consiglio direttivo ha deliberato l'aggiornamento del logo sociale, che sostituisce il vecchio in tutte le comunicazioni/pubblicazioni del nostro club.

Informiamo inoltre che nel mese di settembre abbiamo ricevuto notizia della scomparsa di Cesare Virgilio, uno dei fondatori e primo presidente del nostro club, avvenuta in data 11 febbraio 2025.

INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armati Battaglie
n. 03 - 2025

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



Foto di copertina	1
Avvisi ai soci.....	2
Lettera del Presidente	3
Quote associative - pratiche ASI	4
Giussano - Festa di maggio	5
Tornaco - Festival Bugaloo	7
Alessandria - 8° Raduno Mezzi Militari d'epoca	10
Prospiano - Girinvalle 2025	15
Mandello del Lario - GT 17 al Belle Époque Lake Como	17
Firenze - 5° Raduno Mezzi Militari.....	19
Cefalonia -	22
Passo dello Stelvio - Gita tra amici.....	23
Tricesimo - Open Day CRCS	26
Magenta - Raduno Regionale Bersaglieri	32
Steyr Puch 710 Pinzgauer	33
Colt Model 1911	39
Crociera Aerea del Decennale	43
Numeri Utili	51



LETTERA DEL PRESIDENTE

Alberto Scuro, Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, concludeva la "Lettera del Presidente" pubblicata sul primo numero di quest'anno de "La Manovella" (l'organo di stampa ufficiale dell'ASI) con una considerazione che condivido in pieno e che mi è rimasta impressa, e che pertanto desidero riproporvi: «guardare al passato ci insegna a scrutare il futuro con più ottimismo e perseveranza, che è poi quello che, tutelando e diffondendo la storia del motorismo, ASI si prefigge di fare attraverso la sua missione culturale. La memoria del nostro passato è una ricchezza che non dobbiamo rischiare di perdere». L'interesse e la simpatia che ha suscitato la partecipazione dei nostri soci, a bordo dei loro veicoli storici, alle manifestazioni organizzate la scorsa estate nell'ambito delle municipalità più diverse (manifestazioni delle quali vi diamo conto nelle pagine di questo corposo notiziario di fine stagione) mi ha permesso di toccare con mano il contenuto profondo di queste considerazioni: la nostra presenza stimola la curiosità della gente, l'interesse dei più giovani e le memorie dei "diversamente giovani" che hanno modo di circostanziare i loro ricordi, sono la fotografia di quella che Alberto Scuro chiama con felice definizione la "missione culturale" del motorismo storico, della quale mi sento partecipe al pari di tutti i soci del club,



che desidero ringraziare da queste pagine per il loro supporto appassionato a questa "missione", porgendo anche a tutti i miei migliori e più affettuosi auguri di Buone Feste!

LUIGI CATTANEO



QUOTE ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

ATTENZIONE: NUOVE QUOTE ASSOCIATIVE

L'ASI – Automotoclub Storico Italiano - con circolare n. 12/2024 del 31 luglio scorso ha comunicato la modifica dal 2025 delle quote di tesseramento ASI e della spedizione della relativa tessera.

La modifica è legata alla nuova forma di distribuzione della rivista La Manovella, che dal 2025 sarà solo in formato digitale per tutte le tipologie di quota ASI, che dal 2025 saranno:

- Formula BASE € 41,32 - Formula IN € 50,00 - Formula FULL € 80,00

Per i soci ASI che lo desiderassero sarà possibile ottenere La Manovella anche in formato cartaceo versando una integrazione di € 5,00 per ogni tipologia di Formula scelta.

Conseguentemente anche le quote di iscrizione al CVMS verranno modificate secondo la seguente tabella:

• Socio Club	€ 58,00
• Socio Club + ASI Formula Base	€ 100,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula IN	€ 110,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula FULL	€ 140,00 - con La Manovella digitale
• Socio familiare/simpatizzante	€ 20,00
• Integrazione per La Manovella in formato cartaceo	€ 5,00.

Le quote saranno rinnovabili, come sempre, a partire dal 1° gennaio esclusivamente a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1 – IBAN IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985, restando confermata la maggiorazione di € 10,00 per i rinnovi tardivi dal 1° febbraio al 31 marzo e di € 30,00 per i rinnovi tardivi dal 1° aprile.

ATTENZIONE: MODALITÀ INVIO TESSERA ASI

Un'altra novità di **assoluta importanza**, legata alla spedizione delle tessere ASI, riguarda la dematerializzazione delle stesse, in forza della quale l'ASI **non invierà più la tessera plastificata**, ma una tessera digitale trasmessa via email al Club. Il Club a sua volta trasmetterà via email ad ogni singolo socio la tessera ASI; il socio potrà poi stamparla e conservarla come meglio crede. Da quanto precede risulta evidente che è **indispensabile** che i soci forniscano alla Segreteria del Club il **proprio indirizzo email**, per cui si invitano i soci che non avessero ancora provveduto a fornirlo con cortese sollecitudine inviando una email a **segreteria@clubcvms.com** con indicato il proprio nome e cognome e la dicitura: Conferma email socio *Nome e Cognome*; in **mancanza di tale informazione non sarà possibile trasmettere la tessera all'avente diritto**.

Pratiche ASI

Per quanto attiene il pagamento dei diritti per le pratiche ASI, quali richiesta Certificato di Rilevanza Storico Collezionistica, richiesta Certificato di Identità, richiesta duplicati e/o modifiche, gli stessi dovranno essere corrisposti **esclusivamente** a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano, galleria Passarella n. 1

IBAN IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

- Richiesta CRSC - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta C.I. - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Duplicato CRSC / C.I.- Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Aggiornamento CRSC / C.I.- Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio

Per quanto attiene la verifica della documentazione per le richieste di CRSC / C.I. che deve essere svolta dai Commissari Tecnici di Club, il socio dovrà prendere accordi con il Commissario Tecnico pertinente per tipo veicolo ed eventualmente area geografica, prima di effettuare il pagamento, per la visione del veicolo. In casi particolari per trasferte onerose potrà essere richiesto un rimborso spese per il Commissario Tecnico.



GIUSSANO - FESTA DI MAGGIO - 25 MAGGIO 2025

In occasione della 52ª edizione della festa della Chiesa di San Francesco, organizzata dal Comitato Laghetto del comune di Giussano, si è svolta una interessante manifestazione che ci ha visti coinvolti con l'esposizione statica dei nostri mezzi militari.

In una location meravigliosa, tra prati e uno splendido laghetto, alcuni nostri mezzi sono rimasti in mostra dalle prime ore della mattina al tardo pomeriggio, suscitando interesse da parte di tante famiglie con bambini che volevano salire sui veicoli.

Tra i mezzi esposti abbiamo ritrovato il nostro GMC, venduto qualche anno fa e che pensavamo già dismesso o demolito e invece era lì presente a far bella mostra di sé!

Il pranzo offerto ai partecipanti, una interessantissima dimostrazione da parte della Croce Bianca sulle manovre di salvataggio per porre rimedio a un'ostruzione delle

L'Associazione Comitato Zona Laghetto organizza...

52° Festa della Chiesa di S. Francesco

Via Stelvio GIUSSANO

Divertiti con noi!

Giornata ricca di attività per bambini e ragazzi!

Domenica 25/05

Dalle ore 9:

- Mostra fotografica e vendita torte a cura Scuola dell'infanzia Luigi Proserpio.
- Laboratorio di produzione formaggio, in collaborazione con Fausto Paolo Crippa.
- Raccolta occhiali usati, in collaborazione con Lions Club Brianza Host. Raduno auto d'epoca militari e non, in dimostrazione statica.

Ore 10:

Giro su macchine elettriche per bambini età 4-6 anni offerto da "Brianza Culture Car".

Ore 12:

Apertura bar salamelle, patatine, gnocco fritto...

Ore 14.30:

Atelier a cura della Scuola dell'infanzia Luigi Proserpio accompagnata da "Arteinsieme", esposizione progetto Flora e Fauna zona laghetto "Scuola in Mostra".

Con il patrocinio di **CITTÀ DI GIUSSANO**

www.comitatolaghetto.it



GIUSSANO - FESTA DI MAGGIO - 25 MAGGIO 2025



vie respiratorie, mercatini vari, musica ed esibizione di auto storiche hanno riempito la giornata e richiamato moltissima gente nell'area davanti alla Chiesa di San Francesco.

Un particolare ringraziamento al socio Emanuele Binda che ci ha invitato a questa manifestazione e a tutti i volontari del Comitato Laghetto di Gussano.

BIANCA GAGLIAZZO



TORNACO - FESTIVAL BUGALOO - 30 MAGGIO/2 GIUGNO 2025

In località Tornaco (NO) presso il Lago dell'Olmo, a un'ora circa di strada da Milano, si è svolto nei giorni dal 30 maggio al 2 giugno 2025 un raduno internazionale di tutti i veicoli motorizzati Volkswagen Aircooled e Derivati denominato "BugAloo".

Erano presenti centinaia di veicoli Volkswagen tra cui i famosi pulmini T1 e T2, Maggiolini e Maggioloni, restaurati e molti pulmini T3 in versione camper.

All'evento erano presenti anche nostri soci ed amici con i loro veicoli: in particolare troviamo Diego Molteni con Kubelwagen Typ 82, Ranieri Rezzonico con Schwimmwagen Typ 166, Alberto Dubini con Schwimmwagen Typ 166, alle quali si aggiungevano altre 2 Schwimmwagen Typ 166 provenienti dall'estero; inoltre era presente il nostro socio Ferruccio Castoldi con il suo Giletti 8x8.

L'evento era in forma statica per i veicoli normali, mentre per gli anfibi è stato possibile scendere in acqua e navigare, come si vede dalle foto che corredano questo



articolo.

Da segnalare che alla manifestazione erano previsti vari



TORNACO – FESTIVAL BUGALOO – 30 MAGGIO/2 GIUGNO 2025



TORNACO – FESTIVAL BUGALOO – 30 MAGGIO/2 GIUGNO 2025

stand tanto gastronomici, con possibilità di pranzare con street food, quanto “tecnici”, con disponibilità di ricambi Volkswagen, il tutto accompagnato da balli musica e altro.

Un'esperienza da rifare sicuramente.

DIEGO MOLTENI



ALESSANDRIA - 8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA 14/15 MAGGIO 2025

Nei giorni 14 e 15 giugno 2025, nello straordinario contesto della Cittadella di Alessandria, si è svolta l'ottava edizione del Raduno Mezzi Militari d'Epoca, per celebrare l'ottantesimo anniversario della fine della Seconda Guerra Mondiale. Organizzato dalla Sezione "Enrico Franchini" dell'Associazione Nazionale Bersaglieri e dall'IMVCC (con il supporto dell'ASI), l'evento è stato particolarmente ricco di contenuti e ha visto il ripetuto sorvolo della zona dell'evento da parte di due splendidi velivoli del passato, un Tiger Moth e un Messerschmitt Me 208 (grazie alla disponibilità, nell'ordine, di Gustavo Cappa Bava e di Gianluca Perotti). La partecipazione è stata nutrita, con la presenza di una settantina di mezzi militari veterani (tra i quali quelli in forza Gruppo Automobili Storiche dell'Arma dei Carabinieri) e di gruppi di rievocatori in divisa.

Non mancavano espositori che proponevano in vendita articoli di militaria, oltre alle rappresentanze di associazioni d'arma, quali l'Artiglieria e l'Aeronautica Militare (con la possibilità di prendere posto nell'abitacolo di un Lockheed/Aeritalia F-104 Starfighter), o di Specialità, come i già citati Bersaglieri, organizzatori

Il Direttivo della A.N. Bersaglieri Sezione "E. Franchini" di Alessandria in collaborazione con A.S.I. e I.M.V.C.C. di Torino invitano la S.V. nell'80° anniversario della fine della 2° G.M. e dell'Italia Liberata al 8° Raduno Mezzi Militari d'Epoca 14 - 15 Giugno - Cittadella di Alessandria

Programma

Sabato 14 Giugno	Domenica 15 Giugno
ore 9,00 Arrivo partecipanti. Registrazione. Allestimento tende.	ore 9,30 Schieramento espositori e Mezzi Militari.
Esposizione dei mezzi militari.	ore 9,30 Alzabandiera.
Borsa scambio di modellismo e oggettistica militare.	ore 10,00 Presentazione alla S.V. della segnaletica mezzi.
ore 12,00 Pranzo in autonomia interno e esterno alla Cittadella.	ore 11,00 Esposizione dei veicoli al pubblico.
ore 14,00 Esposizione dei veicoli al pubblico.	Possibilità di escursione con veicoli militari nei fossati per visitare le strutture della Fortezza.
Formazione colonna per percorrere un itinerario panoramico nel Monferrato.	Attività dei gruppi di rievocazione storica.
Visita guidata alla Cittadella.	Borsa scambio di Militaria.
e al Museo delle Divise Storiche.	ore 12,30 Pranzo nelle strutture della Cittadella.
ore 17,30 Attività associative ASI e IMVCC.	riservato ai Registrati.
Possibilità di escursione con veicoli militari nei fossati per visitare le strutture difensive della Fortezza.	ore 14,00 Esposizione dei veicoli militari al pubblico.
Attività di figuranti in costume militare.	Visita guidata alla Cittadella e al Museo delle Divise Storiche.
ore 20,0 Cena nelle strutture della Cittadella.	Borsa scambio di Militaria.
riservato ai Registrati.	ore 18,00 fine della manifestazione.

Info: A.N. Bersaglieri Sezione "E. Franchini" di Alessandria
Ten. Bers. Pietro Bologna Cell. 340 95 79 700

Info: Segreteria IMVCC 011 - 85 95 26
Sig. Lorenzo Scarfata Cell. 339 715 185

8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA

80° Anniversario della 2° Guerra Mondiale e dell'Italia Liberata

14-15 GIUGNO 2025 - CITTADELLA DI ALESSANDRIA **DALLE ORE 9,00**



10

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



ALESSANDRIA - 8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA 14/15 MAGGIO 2025

dell'evento, i Granatieri di Sardegna e gli Alpini. Tutto questo andava ad aggiungersi alle attrazioni permanenti che, grazie all'iniziativa della Sezione "Enrico Franchini" guidata dall'instancabile Tenente Pietro Bologna, può contare tra l'altro sul Museo Divise Storiche del Regio Esercito (che copre il periodo dal 1848 al 1945), e sulla ricostruzione della cabina del marconista del Titanic (grazie alla collaborazione con la Delegazione di Alessandria del FAI - Fondo Ambiente Italiano).

La manifestazione ha avuto inizio nella mattinata di sabato, con l'arrivo dei partecipanti e l'esposizione



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

11

ALESSANDRIA - 8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA 14/15 MAGGIO 2025



statica dei mezzi, ed è presto entrata nel vivo già nel primo pomeriggio con la formazione della colonna degli autoveicoli per l'escursione nel Monferrato, passando per Lu Monferrato, Conzano, Vignale Monferrato e Quargnento. Le condizioni meteo sono state particolarmente favorevoli nel corso delle due giornate, con il caldo che si è fatto veramente sentire... Al rientro, oltre alla possibilità di ammirare le attività dei rievocatori in divisa sulla Piazza d'Armi della fortezza, i visitatori potevano effettuare la visita ai bastioni della Cittadella percorrendo gli estesi fossati a bordo di veicoli



12

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



ALESSANDRIA - 8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA 14/15 MAGGIO 2025

militari. A coronamento della giornata abbiamo gustato un'ottima cena, al fresco, in quello che era un tempo l'ampio Magazzino Casermaggio della struttura.

Nella giornata di domenica, all'alzabandiera formale alla presenza delle autorità, delle rappresentanze militari e della Fanfara dei Bersaglieri, ha fatto seguito la sfilata dei veicoli commentata da Aurelio Sanmartino (Presidente della Commissione Veicoli Militari ASI), che ha fatto da prologo alla continuazione della giornata lungo la falsariga delle attività condotte il sabato all'interno della Cittadella. In definitiva, una manifestazione senz'altro da



13

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



ALESSANDRIA - 8° RADUNO MEZZI MILITARI D'EPOCA 14/15 MAGGIO 2025

ripetere, nell'ambito di un'opera fortificata che ha pochi uguali a livello mondiale, nella speranza che questo possa sensibilizzare le autorità competenti nel sostenere la meritoria opera della Sezione "Enrico Franchini" dell'Associazione Bersaglieri per la conservazione della Cittadella.

CLAUDIO PARODI



14

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



PROSPIANO - GIRINVALLE 2025 - 15 GIUGNO 2025

Storia, passione e motori nella valle Olona tra Prospiano e Marnate: anche l'edizione 2025 di "Girinvalle" si è confermata un grande successo, capace di unire natura, sport, cultura e passione per i motori in una cornice verde unica come quella della valle Olona. Tra le tappe più suggestive del percorso, grande interesse ha suscitato l'allestimento presso la ex stazione delle Ferrovie Nord, situata tra Prospiano e Marnate, di una esposizione animata nella giornata di domenica 15 giugno, un evento speciale dedicato alla storia e alla memoria.

Protagonisti indiscussi di questa tappa sono stati i soci del Club Veicoli Militari Storici, che hanno partecipato in collaborazione con l'associazione Amici della Ferrovia della Valmorea, esibendo in una mostra ben congegnata mezzi d'epoca perfettamente restaurati appartenenti al periodo della Seconda Guerra Mondiale (e non solo). Le iconiche Jeep Willys, in particolare, hanno attirato l'attenzione di grandi e piccini, trasformando l'area in una sorta di museo a cielo aperto.

La presenza dei volontari in divisa storica e le spiegazioni fornite con passione dai membri del club hanno permesso ai visitatori di immergersi nella storia in modo coinvolgente e istruttivo. Un modo per ricordare attraverso la passione, con il dovuto rispetto per la



memoria, vicende che hanno segnato profondamente il territorio e l'intera nazione.

L'Associazione Amici della Ferrovia della Valmorea, da anni impegnata nel recupero e nella valorizzazione della ex linea ferroviaria e del patrimonio storico locale,



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

15

PROSPIANO – GIRINVALLE 2025 – 15 GIUGNO 2025

ha voluto promuovere questa iniziativa proprio per sottolineare il legame tra territorio, memoria storica e comunità. Il tutto inserito nel contesto festoso e partecipato di Girinvalle, che da sempre promuove una mobilità dolce e sostenibile lungo la ciclovie della Valle Olona.

Una giornata che ha saputo coniugare divertimento e riflessione, nel segno della memoria e della riscoperta del nostro passato.

ANNALISA CATTANEO



16

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



MANDELLO DEL LARIO - GT17 AL BELLE ÈPOQUE LAKE COMO - 15 GIUGNO 2025

Nel corso dell'estate appena trascorsa i nostri soci hanno approfittato di ogni occasione per diffondere la cultura del motorismo storico "in grigioverde": colore che, per quanto riguarda il caso della Moto Guzzi GT17 di Romano Capelli, è in realtà il giallo sabbia che caratterizzava le motociclette del Regio Esercito destinate ai teatri operativi africani... Segnaliamo con piacere che, con la sua GT17 (costruita proprio a Mandello nel 1936), corredata del fucile mitragliatore Breda 30 regolamentare, Romano ha riscosso grande successo partecipando alla terza edizione di Belle Èpoque Lake Como, organizzata dal Valtellina Veteran Car (associazione senza scopo di lucro fondata nel 1987 a Sondrio da un gruppo di appassionati di veicoli storici, federata ASI dal 1988) e tenutasi domenica 15 giugno 2025, manifestazione che ha visto la partecipazione di



oltre 60 veicoli d'epoca (automobili, motociclette, sidecar e motoscooter), ospiti del Comune di Mandello del Lario. La cittadina lariana, storica patria della Moto Guzzi, ha accolto i partecipanti tra le caratteristiche case del suo centro, adagiate su un leggero pendio che raggiunge le rive del lago, affacciate su "quel ramo del Lago di Como che volge a mezzogiorno" descritto dal Manzoni nei Promessi Sposi: nel corso dell'evento, una selezione



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

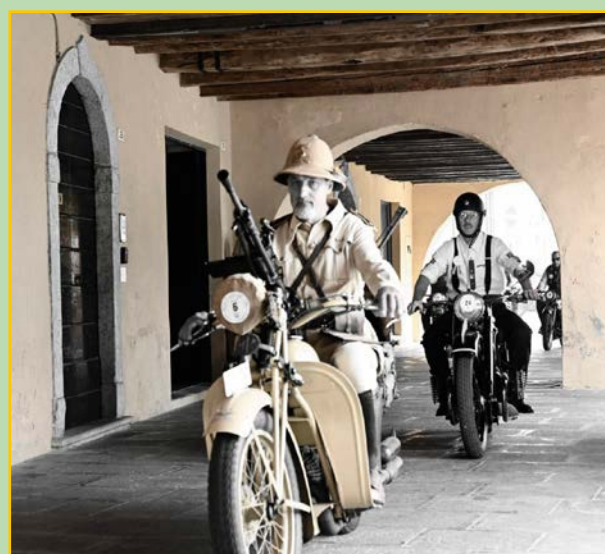
17

MANDELLO DEL LARIO - GT17 AL BELLE ÈPOQUE LAKE COMO - 15 GIUGNO 2025



di moto centenarie è stata esposta in piazza Italia, di fronte all'imbarcadere, mentre gli altri veicoli venivano schierati da Piazza Garibaldi lungo l'allea di Mandello, sotto lo sguardo severo delle Grigne che incorniciano la cittadina. Alla fase statica della manifestazione ha fatto seguito quella dinamica, con la colonna degli automezzi (tutti con data di nascita compresa tra il 1917 e il 1959 e con conduttori in abbigliamento intonato) che è sfilata lungo le vie del centro seguendo un itinerario che toccava gli angoli più caratteristici della cittadina lariana. Contemporaneamente, in Piazza Italia ha avuto luogo una "passeggiata" di rievocatori in abiti d'epoca che ha intrattenuto i molti turisti presenti consentendo loro di ammirare l'evoluzione della moda nel tempo, il tutto sulle note della musica dal vivo del complesso dei Manoucherie, che si sono esibiti in un repertorio capace di rievocare le atmosfere d'epoca con canzoni e melodie capaci, ora come allora, di far volare la fantasia e la voglia di ballare a ritmo di swing.

WALTER SECCO



FIRENZE - 5° RADUNO MEZZI MILITARI - 22/25 GIUGNO 2025

Nei giorni dal 22 al 25 giugno si è svolto a Firenze il 5° raduno di Mezzi Militari organizzato dall'amico Giannantonio Annibali. Hanno partecipato circa ventisette mezzi, la maggior parte sidecar di varie marche, due moto ed alcune vetture da ricognizione, tra cui tre Kubelwagen, una Schwimmwagen e una Ford Mutt, con equipaggi per un totale di quarantacinque persone.

È stato soprattutto un raduno con pochi spunti storici ma con molti chilometri percorsi tra i colli toscani del Chianti, fino a raggiungere anche il Mugello. Ma scendiamo nei dettagli: il primo giro si è svolto la domenica pomeriggio, giusto per caricarci siamo partiti da Fiesole per raggiungere Montesenario dove abbiamo potuto visitare un santuario che appartiene all'ordine dei Servi di Maria, situato a 800 metri sul livello del mare, fondato nel 1233 da sette nobili fiorentini che si ritirarono a vita eremitica in questo luogo prendendo il nome dei Servi di Maria.

Abbiamo poi attraversato quelle colline per tre ore, girovagando in attesa di trovarci per cena dove a tutti gli equipaggi è stato consegnato un gadget.

Il secondo giorno abbiamo percorso una parte della via del Chianti, circa 140 chilometri tra andata e ritorno, con sosta pranzo in un magnifico agriturismo; un lungo giro



con poche soste tra le stupende colline Toscane.

Il terzo giorno prevedeva un percorso molto lungo per raggiungere un agriturismo nella zona del Mugello, giro che è stata ridotto di qualche chilometro passando dal Passo Sambuca per raggiungere Palazzuolo sul Senio; ritorno dal Passo Carnevale con passaggio nel comune di Marradi per poi rientrare a Fiesole.

La mattina del quarto e ultimo giorno ci siamo spostati a Scarperia, nota per la produzione di coltelli di ottima qualità, dove abbiamo visitato la Bottega de Coltellinaio. In questa località è nata la lavorazione dei ferri taglienti, diventando sinonimo di produzione di coltelli.

Proprio nella Bottega del Coltellinaio abbiamo potuto vedere le varie fasi della lavorazione, dalle materie prime per la realizzazione del coltello, alla lama, al manico; poi



FIRENZE - 5° RADUNO MEZZI MILITARI - 22/25 GIUGNO 2025



FIRENZE - 5° RADUNO MEZZI MILITARI - 22/25 GIUGNO 2025

i vari tipi di coltelli, alcuni tipici per ogni regione d'Italia e infine i primi attrezzi; tutto il materiale è esposto in un museo aperto al pubblico, dove ci si può rendere conto dell'evoluzione della tecnica delle lavorazioni dal passato ai giorni nostri.

A Scarperia si può visitare Palazzo dei Vicari, di origine trecentesca, dove è possibile salire fino al "torrino" che si affaccia sull'omonima piazza.

Il raduno si è infine concluso con un semplice ma molto "sfizioso" pranzo: un raduno forse con contenuti poco storici ma meraviglioso per il paesaggio straordinario della Toscana.

SONIA SERIZZI



CEFALONIA - LUGLIO 2025



Quest'anno, a luglio, mia moglie ed io abbiamo deciso di concederci una settimana di vacanza girovagando in crociera tra le isole Greche. Fra un'isola e l'altra siamo arrivati anche a Cefalonia; a questo punto non ho potuto non pensare a quanto accaduto dopo l'8 settembre 1943 su questa isola.

Cefalonia e Corfù erano presidiate dalla Divisione Acqui, in particolare Cefalonia, con circa 10.000 uomini tra ufficiali e truppa comandati dal generale Antonio Gandin (per alcuni eroe e decorato, per altri responsabile dell'eccidio). In quella data i Tedeschi pretesero che gli Italiani deponessero le armi e fossero fatti prigionieri. La Divisione Acqui davanti a quell'onta si rifiutò e trattò i tedeschi come nuovi nemici.

In breve tempo ne scaturì un violento scontro, gli Italiani ebbero ben presto la peggio e dovettero arrendersi, ma l'ordine di Hitler in persona imponeva di non far prigionieri perché gli Italiani erano solo degli ammutinati e traditori. Così iniziò l'eccidio.

I soldati vennero schierati e fucilati e addirittura, per fare più in fretta, mitragliati. Davanti a tanto orrore alcuni soldati tedeschi si rifiutarono di sparare ma vennero bruscamente ripresi dai loro ufficiali che minacciarono di metterli al muro e così tornarono nei ranghi. Dei 525 ufficiali Italiani in due giorni ne furono fucilati circa 370.



Furono portati alla "casetta rossa", un villino dipinto in rosso nei pressi di Capo San Teodoro nel Golfo di Argostoli e lì a turno finirono davanti al plotone di esecuzione.

Disastro nel disastro migliaia di prigionieri, mentre venivano trasferiti in terra ferma a bordo di navi e chiatte, finirono in una zona di mare minata e così persero la vita annegando. Passando da Argostoli io ed altri passeggeri del nostro bus volevamo convincere la nostra guida a farci visitare il sacrario dove sono state raccolte le spoglie dei soldati Italiani, ma il tempo è sempre tiranno e non è stato possibile, siamo solo riusciti a deviare il percorso e passare di fianco ai monumenti. Per chi avesse visto il film "Mandolino del Capitano Corelli" girato in questi luoghi, era la storia della Divisione Acqui e di quanto qui avvenuto.

Per inciso, questa è una storia personale, penso a quanto sia stato fortunato mio padre che di stanza in Grecia, all'8 settembre era in licenza in Italia per il lungo tempo trascorso oltremare, così si è salvato da una probabile deportazione in campo di concentramento se non peggio.

Per quell'eccidio non c'è tuttora nessun colpevole, l'unico imputato muore a 89 anni nel suo letto ed era l'ufficiale Otmar Muhlhauser.

GIORGIO FANFANI



PASSO DELLO STELVIO - GITA TRA AMICI - 12/13 AGOSTO 2025

Nei giorni di martedì 12 e mercoledì 13 agosto, inizia l'avventura che sognavo da un po', ovvero fare il Passo dello Stelvio con la mia Kubelwagen del 1944; alla gita si uniscono gli amici Giuseppe Nanni con Willys MB e Franco Baraggia con Kubelwagen.

Martedì 12 Partenza da Seregno alle prime ore, recuperato l'amico Giuseppe partiamo in direzione Bergamo mentre si staglia una bellissima alba, al ponte di Paderno d'Adda incontriamo Franco e al completo procediamo in direzione Bergamo e poi Val Camonica, dove a Darfo Boario Terme troviamo l'amico Luciano Gendrini per una colazione in compagnia. Ripartiamo alla volta di Edolo (per attraversarlo quasi un'ora di colonna) per poi iniziare la salita verso Ponte di Legno e il Passo del Tonale, nostra prima sosta per visita al Sacrario e una pausa caffè.

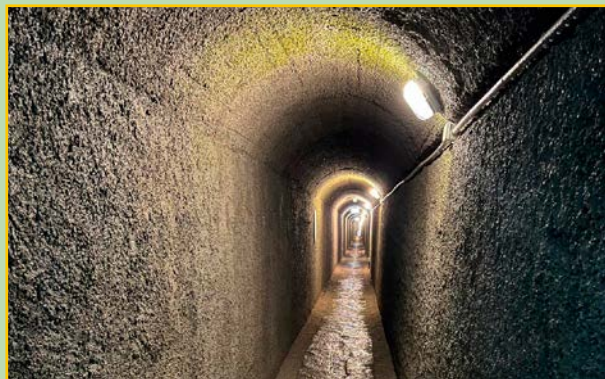
Ripartiamo in direzione Val di Non dove ci fermiamo per pranzo in un ristorante panoramico. Nel primo pomeriggio ripartenza in direzione Passo Palade (1518 m.) qui ci fermiamo per la visita al Bunker del Passo Palade, visita che dura circa 30 minuti durante la quale possiamo ammirare una collezione di minerali all'interno del bunker stesso.

Poi discesa verso Merano per recarci a Sluderno dove pernottiamo in un B&B; alla fine della giornata il contachilometri ne segna 355! La mattina del 13, svegliati di buonora, facciamo una spettacolare colazione e poi partenza per la visita al Lago di Resia e foto di rito, indi si ridiscende verso Spondigna e si imbecca la valle che ci porterà al Passo dello Stelvio dove arriviamo verso le 11,45, e qui iniziano i problemi.

Una delle macchine non ne vuole sapere di ripartire; dopo vari tentativi di traino e di riparazione optiamo per



PASSO DELLO STELVIO - GITA TRA AMICI - 12/13 AGOSTO 2025



chiamare il soccorso stradale (abbiamo sperimentato il soccorso abbinato alla polizza assicurativa e nel giro di un'ora abbondante è arrivato) e far recuperare la macchina che viene portata in un'officina di Bormio; ovviamente l'imprevisto fa saltare tutti i piani, sia l'invito a pranzo del socio Federico Dell'Orto che le varie strade panoramiche in programma.

Trasbordiamo le valigie sulle due auto restanti e iniziamo la discesa per Bormio; transitando in Valtellina, nei pressi di Morbegno veniamo colti dal classico temporale estivo che ci obbliga ad una sosta forzata sotto la tettoia di un



PASSO DELLO STELVIO - GITA TRA AMICI - 12/13 AGOSTO 2025

distributore, da lì in poi con un bel sole abbiamo percorso tutta la sponda del Lago di Como, da Colico a Lecco dove, durante la cena, abbiamo trovato la soluzione per la macchina lasciata a Bormio, ovvero ritornare il giorno dopo a prenderla. Rientrati alle 23,00 a casa con un totale sulla macchina di 780 Km. in 2 giorni. Il giovedì 14 partenza di buonora (alle 5,00) con macchina e carrello per Bormio, recupero auto, colazione e alle 12,00 eravamo nuovamente a casa. Tutto è bene quel che finisce bene.

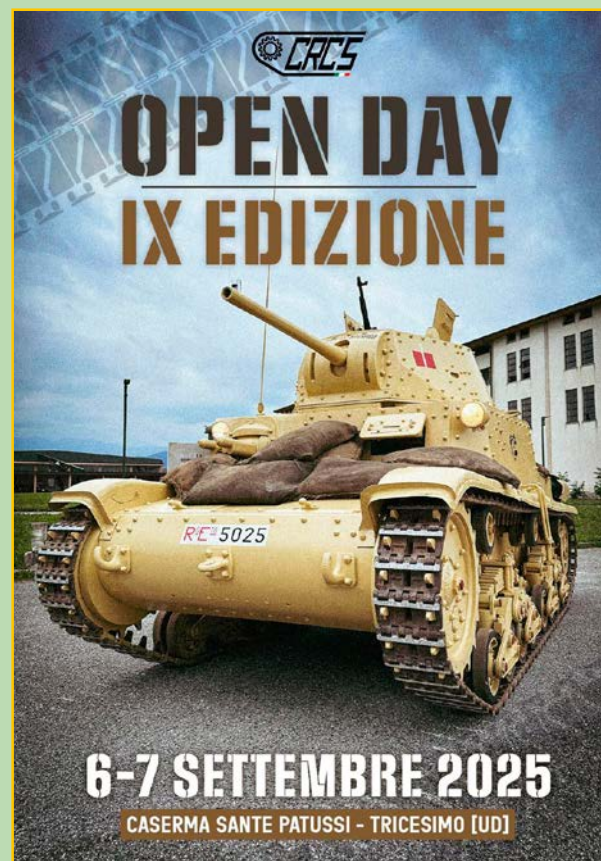
DIEGO MOLteni



TRICESIMO – OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025

Venerdì 5 settembre alle ore 13 è iniziato il raduno organizzato dal Club CRCS – Cingoli e Ruote per Conoscere la Storia, partendo dalla loro sede in Tricesimo, presso la ex caserma Patussi, direzione Torviscosa distante circa 40 Km. La colonna, composta da circa 40 veicoli tra mezzi leggeri quali jeep, Kubelwagen, moto e sidecar e mezzi pesanti quali GMC, Ward La France, Dodge, e ben due autoblindo Ford M8, tutti rigorosamente ante 1945, è arrivata a Torviscosa per una visita al complesso monumentale della Snia Viscosa, architettura industriale del ventennio costruita a partire dal 1938 e terminata nel 1960 dalla Snia Viscosa, che si era insediata in questo territorio. Il complesso venne inaugurato il 21 settembre 1938 alla presenza di Mussolini: furono costruiti, oltre al municipio, la piscina, il teatro e le abitazioni per gli operai, i dirigenti e i tecnici.

Successivamente abbiamo visitato il Villaggio Roma, ex campo di concentramento per prigionieri di guerra contraddistinto dal numero 107, che ospitò fino al settembre del 1943 un migliaio di prigionieri degli eserciti alleati (650 neozelandesi e 350 sudafricani) catturati dal Regio Esercito Italiano nella Battaglia di El Alamein. Il



campo era stato chiesto dalla Snia Viscosa per sostituire gli operai, partiti per la guerra, con i prigionieri e, dopo l'armistizio, si trasformò in un villaggio operaio. Alla fine



TRICESIMO – OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025

della visita, sosta presso la biblioteca per un graditissimo aperitivo. Alle 17 tutti in colonna (e che colonna!), con partenza per Pordenone, cena e ricovero mezzi presso la Fiera di Pordenone.

Sabato mattina sosta nella piazza XX Settembre di Pordenone per il momento più importante di tutto il raduno, ovvero la consegna, dopo un meticoloso restauro portato a termine dal CRCS, alla 132° Brigata Corazzata Ariete del carro armato M15/42. L'iniziativa si è aperta con i saluti del Presidente della Fiera di Pordenone, Renato Pujatti, del Presidente del CRCS, Alessandro



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025



28

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

29

TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025



Mindotti, del Sindaco di Pordenone Alessandro Basso e, a concludere, con i ringraziamenti del Generale comandante della Brigata Corazzata Ariete, Domenico Leotta, e del Colonnello Francesco Torroni, comandante del 132° Carri di Cordenons, ente proprietario del carro M15 e dello Sherman Fire Fly anche lui affidato al CRCS per il restauro.

Finita la manifestazione siamo ripartiti in direzione Tricesimo, scortati dalla Polizia Stradale, per giungere alle 17 circa presso l'ex caserma Patussi dove al mattino era iniziato l'Open Day e dove ci attendeva una gran folla di



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 5/6 SETTEMBRE 2025

persone emozionate alla vista di una così varia colonna di mezzi militari che, dopo essere stati posizionati davanti alla caserma, hanno dato il via al carosello di mezzi che tutti attendevano, con sfilata dei carri armati e delle jeep mentre a disposizione del pubblico c'era anche un elicottero per brevi giri sopra Tricesimo. Il raduno si è concluso con la cena per i partecipanti al raduno presso il museo della caserma e col taglio della torta per festeggiare i dieci anni della fondazione del Club.



BIANCA GAGLIAZZO



MAGENTA - RADUNO REGIONALE BERSAGLIERI 14 SETTEMBRE 2025

Domenica 14 settembre Walter Secco, Sergio Gallotti, Roberto Piazza, Silvio Grugnetti ed il sottoscritto, in rappresentanza del nostro Club, siamo stati invitati dalla sezione Bersaglieri di Magenta alla Adunata Regionale da loro organizzata, nel gradito ruolo di trasporto veterani. Perché se è vero che i simpatici fanti piumati vanno sempre a passo di corsa è anche vero che gli anni passano per tutti e in tanti hanno gradito un comodo passaggio a bordo di una delle nostre AR o del VM90. Le tante fanfare presenti hanno allietato il folto pubblico con le loro famose marce; degni di nota per le loro abilità i Bersaglieri Ciclisti, che devono coniugare fiato, equilibrio e precisione mentre pedalano allineati suonando pesanti strumenti.

Bella mattinata in compagnia, sempre lieti di contribuire coi nostri mezzi alla riuscita di questi eventi!

DANIELE CEREDA



STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ



Progettato e costruito senza badare a spese, il Pinzgauer ha caratteristiche uniche, che si riallacciano alla tradizione della scuola tecnica mitteleuropea.

Nel corso degli anni Sessanta il progresso tecnologico influenza in modo sempre più importante le dottrine militari. Elicotteri di portata sempre maggiore, armamenti e sistemi d'arma sempre più complessi e pesanti impongono nuovi orientamenti tattici che richiedono mezzi di trasporto specifici. In particolare per quegli eserciti che operano in teatri impegnativi, quali l'ambiente alpino. Qui la mobilità tattica necessita di veicoli in grado di sopportare i rigori invernali con neve e ghiaccio, di percorrere con agilità strade di montagna e mulattiere, ma in grado anche di spostarsi velocemente sulle strade di fondovalle. In Europa, Austria e Svizzera in particolare sentono questo tipo di esigenza, che richiede tra l'altro soluzioni "non allineate", in accordo

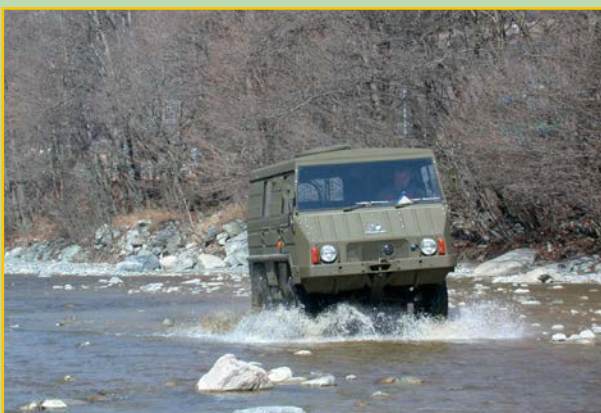
con la neutralità delle due Nazioni rispetto alla NATO e al Patto di Varsavia. Il piccolo e valido Haflinger, adottato dai due Paesi negli anni Cinquanta, non è più in grado di soddisfare appieno le esigenze della guerra moderna e, dopo interessanti tentativi di adeguare il veicolo (con motori a quattro cilindri e autotelai a sei ruote motrici), l'austriaca Steyr Puch decide di procedere con un progetto completamente nuovo, progetto che ovviamente comporta costi molto elevati. I primi studi di fattibilità dimostrano che l'organizzazione meccanica dell'Haflinger, di classica scuola mitteleuropea, ha numerosi punti di forza, quindi la struttura portante del nuovo mezzo si basa su un telaio tubolare a trave centrale con sospensioni a quattro ruote indipendenti. La guida



STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ



Sebbene progettato quando erano ben chiari i principi dell'aerodinamica, il Pinzgauer non li tiene in alcun conto.



Le sospensioni a quattro ruote indipendenti consentono al "Pinz" di mantenere elevate velocità su tutti i tipi di fondo.



Il cambio a cinque velocità con riduttore a due rapporti garantisce al veicolo una mobilità eccellente in ogni situazione.

sarà avanzata, mentre per il gruppo motopropulsore si sviluppa un'unità specifica, con motore raffreddato ad aria a quattro cilindri in linea montato inclinato, ovvero con l'imbiellaggio sulla destra della mezzeria e le testate sulla sinistra; il cambio ha 5 marce più retromarcia, con riduttore a due velocità e la catena cinematica è oltremodo specialistica, incorporata nel trave del telaio (con alcuni componenti aventi funzione portante), trazione posteriore con 4x4 inseribile e i due differenziali ai ponti bloccabili. Il modello assume la configurazione definitiva verso la fine del 1969, viene perfezionato nei dettagli in base alle richieste dei committenti nel 1970 ed entra in produzione nello stabilimento Steyr Puch di Graz nel 1971. È disponibile con diversi tipi di carrozzeria e con due differenti configurazioni di telaio: 710, a quattro ruote motrici, e 712, a sei ruote motrici. Il primo ordine consistente arriva dall'Esercito Svizzero, che mette in servizio esemplari 4x4 con carrozzeria aperta (710M) o chiusa (710K), insieme alle varianti 6x6 aperte (712M) e ambulanza (712AMB). Il "Pinz" entra quindi in servizio anche in Austria e Jugoslavia: la cosiddetta prima generazione viene prodotta dal 1971 al 1985 in 18.349 esemplari tra 4x4 e 6x6. Questa prima generazione è equipaggiata con motore Steyr Puch a benzina di 2,5 litri da 88 cavalli, raffreddato ad aria, in grado di spingere il veicolo fino a 95 o 105 chilometri orari (rispettivamente 6x6 o 4x4) e di fargli superare, a pieno carico (la portata è di 1 tonnellata, con tara per il 4x4 da 1.950 a 2.100 kg, a seconda della carrozzeria), pendenze del 100%. Il consumo medio è di 15 litri/100 km per il 4x4 e 18 litri/100 km per il 6x6. La seconda generazione (P80), disponibile dal 1986, assume la denominazione di Pinzgauer 716 (4x4) e Pinzgauer 718 (6x6), mantenendo

STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ



Le ruote indipendenti comportano un'escursione limitata delle sospensioni, rendendo utilissimi i blocchi differenziale.



Il telaio dell'automezzo è costituito da un trave tubolare centrale, che al suo interno ospita l'albero di trasmissione.



Il Pinzgauer veniva prodotto nelle varianti a quattro o sei ruote motrici, che condividevano moltissimi componenti.



STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ



Gli eserciti svizzero e austriaco sono stati tra i maggiori utilizzatori del Pinzgauer prima serie, sia 4x4 sia 6x6.



Sulle varianti a quattro e sei ruote motrici erano disponibili numerosi allestimenti, tra i quali quello ambulanza.



La tanica e la ruota di scorta, nonché la pala di servizio, trovavano posto nella zona sotto la carrozzeria.



STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ

la configurazione di massima della prima, ma con freni a disco, carreggiata leggermente più larga, pneumatici di maggior sezione e motore Diesel Volkswagen D24T, con cambio automatico ZF a quattro rapporti (il manuale a cinque marce resta, ma come opzione). Questa seconda serie viene leggermente modificata nel 1990 (P90), nel 1993 (P93) quando l'unità motrice diventa il VW D24TIC (con intercooler) e, infine, nel 2002, quando viene adottato il VW cinque cilindri euro 3. Nel 2000 la Magna Steyr, proprietaria di Steyr-Daimler-Puch, cede i diritti sul Pinzgauer alla britannica Automotive Technik, che ne inizia la produzione, sostanzialmente su richiesta. Il modello è attualmente di proprietà di BAE Systems Land Systems di Guildford, nel Surrey, anche se la produzione è attualmente sospesa. Nell'ultima variante prodotta da BAE Systems, è stato adottato dall'esercito britannico come trattore per artiglierie leggere, inoltre costituisce la base per l'elemento Tactical Ground Station (TGS) del sistema Limited Airborne Standoff Radar (ASTOR) della Raytheon. Nel 2007 ne è entrata in servizio una versione 6x6 leggermente blindata (Vector PPV - Protected Patrol Vehicle), rivelatasi inadeguata sotto il profilo della protezione nei confronti degli ordigni esplosivi improvvisati e presto ritirata dal servizio. Oltre all'Esercito Britannico, tra gli utilizzatori dei Pinz di ultima generazione figurano tra gli altri quello neozelandese (321 mezzi), quello della Malaysia (332 unità, tra 716 e 718) e quello degli Stati Uniti (20 esemplari Turbo Diesel 718M), che li ha acquisiti per la Delta Force e utilizzati nel 1991 nella Guerra del Golfo e nel 2003 nella guerra contro l'Iraq, alienandoli poi nel 2010-2011. Si tratta di una mezzo dalla mobilità eccezionale, destinato a conduttori esperti e da utilizzare sempre con prudenza:



Il motore di 2,5 litri raffreddato ad aria forzata era installato inclinato, con le testate sulla destra dello chassis.



Nell'allestimento K, la versione veicolo comando-mezzo radio, l'abitacolo era dotato anche di riscaldatore.



Al centro della plancia erano previste tre leve colorate per l'innesto trazione e il bloccaggio dei due differenziali.



STEYR PUCH PINZGAUER - MOBILITÀ D'ALTA QUALITÀ



Sulle versioni M, per trasporto di personale e materiale, le panchette posteriori potevano essere ripiegate in molti modi.



Gli esemplari in dotazione all'Esercito Federale Svizzero erano dotate di un completo equipaggiamento di bordo.

come volle sottolineare il responsabile dell'AMP di Bellinzona quando, nel 2005, ne acquistai uno «il Pinz può diventare pericoloso se non viene trattato con rispetto: non ammette confidenze, deve essere guidato tenendo sempre presente che non è un'automobile ma un fuoristrada per uso professionale».

ROBERTO BRUCIAMONTI



Il modello con motori Diesel costruito a Graz dalla Steyr Puch ha leggere differenze da quello Automotive Technik.



Prima di certificare l'adozione dei Pinzgauer della seconda serie, l'Esercito Britannico ha eseguito impegnativi test.



L'ultima variante di produzione, costruita in Inghilterra, si riconosce da quella austriaca per il muso diverso.



COLT 1911 - UNA LEGGENDA AMERICANA



Pesante e ingombrante, ma potente, precisa e terribilmente affidabile, la 1911 è rimasta per circa 80 anni l'arma corta d'ordinanza dell'U.S. Army.

Colt 1911 nasce dalla richiesta dell'esercito degli Stati Uniti per un'arma automatica di grosso calibro con elevato potere d'arresto e in grado di sviluppare un volume di fuoco superiore a quello dei revolver all'epoca in dotazione: durante la campagna volta a riportare l'ordine nelle Filippine (acquistate nel 1898 dalla Spagna),



Il revolver Colt M 1909 fu utilizzato nei test come paragone: nel corso delle prove evidenziò due soli malfunzionamenti, non imputabili all'arma.



Dopo i test del 1904, fu stabilito che la nuova pistola militare americana avesse calibro non inferiore a .45 e caricatore contenente almeno sei colpi.



La Savage mod. 1907 in calibro .45 derivava da armi di calibro inferiore e nel corso delle prove militari evidenziò una serie di difetti importanti.

i fanti americani avevano manifestato insoddisfazione riguardo l'efficacia del revolver d'ordinanza Colt M1892, in calibro .38 Long Colt. I primi test riguardanti le nuove armi da fianco per l'esercito si svolsero già tra la fine del 1899 e l'inizio del 1900 e videro la partecipazione, tra l'altro di DWM (Luger P00), Mauser (C96



La cartuccia .45 ACP (Automatic Colt Pistol - munizione per pistola automatica Colt) è conosciuta anche come .45 Auto o .45 Ball G.M. 1911.



COLT 1911 - UNA LEGGENDA AMERICANA



Elegante è funzionale, Colt 1911 ha una linea senza tempo. Dal punto di vista ergonomico e pratico la si può considerare un vero capolavoro.

“Broomhandle”), Mannlicher (M1894) e Colt (M1900).

Al termine delle prove comparative, vennero ordinate 1.000 DWM Luger camerate in .30 Luger (7.65x21 mm o 7.65 Parabellum). Queste ultime furono reputate valide, sebbene sovrapponibili ai revolver d'ordinanza dal punto di vista della capacità inabilitante, tanto che nel 1902 alla DWM venne ordinato un ulteriore quantitativo di Luger (50, denominate P02) nel nuovo calibro 9x19 mm (9 Parabellum). Fu solo però nel 1904 che, dopo gli studi Thompson-LaGarde sull'efficacia terminale delle munizioni da pistola, si decise che la nuova arma da fianco sarebbe dovuta essere «preferibilmente automatica e di calibro non inferiore a .45». Quest'ultimo altro non era che il calibro .45 Colt del revolver d'ordinanza M1873

(Colt Single Action Army), rivelatosi più efficace del calibro .38 in occasione dei combattimenti nelle Filippine. Così, nel 1906, vi fu una nuova tornata di prove, che vide come protagoniste le pistole di sei produttori affermati: Colt, Bergmann, DWM, Savage Arms, Knoble, Webley e White-Merrill), tutte utilizzanti la nuova munizione .45 ACP (Automatic Colt Pistol) sviluppata nel 1904-1905 da John Moses Browning. Delle sei concorrenti, tre vennero eliminate nelle fasi preliminari, lasciando in lizza solo Savage, Colt e DWM (quest'ultima con le Luger P06 in .45 ACP). Tra il 1907 e il 1910 furono condotti ulteriori test comparativi, che videro alla fine solo due contendenti, Colt e Savage, affrontarsi nel confronto finale, il 15 marzo 1911: DWM si era ritirata spontaneamente dalla competizione nell'aprile 1908, dopo l'adozione della Luger in calibro 9x19 da parte dell'Esercito tedesco come Pistole Modell 1908 (P08). Al momento del ritiro, l'arma tedesca era piazzata a metà strada tra le due avversarie americane. Il confronto finale fu, come si può immaginare, senza esclusione di colpi... Vi presenziarono, oltre al personale tecnico di Colt e Savage, i presidenti delle due società e gli autori dei progetti, nell'ordine John Moses Browning ed Elbert Searle. Il test, dopo un accurato esame delle armi, della misurazione dei tempi



La scomposizione dell'arma sul campo per la pulizia e la manutenzione ordinaria si effettua in pochissimo tempo e non richiede l'uso di attrezzi.

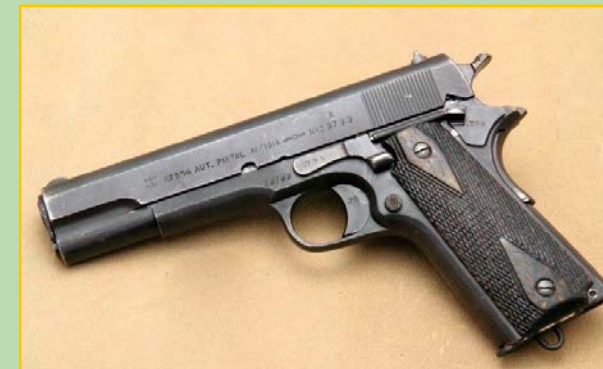


La chiusura geometrica ideata da Browning prevede due profonde fessature sul carrello, in corrispondenza di due risalti ricavati sulla canna.



COLT 1911 - UNA LEGGENDA AMERICANA

necessari allo smontaggio e al rimontaggio e della facilità delle operazioni, procedette con le prove a fuoco, articolate su successive sessioni di 100 colpi ciascuna fino al raggiungimento di 6.000 colpi consecutivi. Ogni 100 colpi erano previste brevi pause per il raffreddamento, mentre le armi venivano smontate, pulite e lubrificate ogni 1.000 colpi. Il primo migliaio di colpi non creò problemi a nessuna delle due pistole ma, prima di raggiungere quota 2.000, la Savage aveva già accusato 4 malfunzionamenti contro nessuno della Colt. Dopo 3.000 colpi, con Colt ancora a quota zero, sulla Savage si ruppe il blocchetto d'arresto dell'otturatore, mentre arrivati a 4.000, con la Colt che continuava a funzionare perfettamente, la Savage risultava danneggiata (seppur ancora in grado di funzionare) nel blocchetto d'arresto dell'otturatore e nel dispositivo di chiusura, oltre ad avere la molla del percussore e quella di recupero deformate. Al raggiungimento dei 5.000 colpi sempre nulla da segnalare per la Colt, con la Savage che stava invece cominciando ad andare a pezzi: il sistema di ritenuta del caricatore era fortemente usurato (provocandone il rilascio involontario in 5 occasioni), di nuovo malfunzionante il blocchetto d'arresto dell'otturatore, inoltre vennero rilevate alcune fessurazioni sull'otturatore stesso. Ai 6.000 colpi, con



L'arma fu adottata nel 1914 dalla Norvegia come Aut. Pistol M/1914. Prodotta dalla Kongsberg Vaapenfabrikk, rimase in servizio fino al 1985.

Colt sempre impeccabile, Savage aveva accumulato 31 problemi più o meno gravi: smontate entrambe le pistole, la Colt fu trovata senza danni, deformazioni o usure anomale, mentre Savage aveva, tra le altre cose, percussore deformato, estrattore rotto, crepe alla volata, dispositivo di sicura rotto e otturatore fessurato. Il rapporto della commissione giudicatrice del 20 marzo 1911 fu categorico, raccomandando l'adozione della “Colt Caliber .45 Automatic Pistol” per la fanteria e le truppe a cavallo dell'US Army. La pistola fu formalmente adottata dall'US Army il 29 marzo 1911 come “Model of 1911”; l'US Navy e l'US Marine Corps ne sancirono l'adozione più tardi, nel 1913. La denominazione dell'arma cambiò nel 1917 in Model 1911, quindi ancora verso la metà degli anni



Una bielletta alloggiata nell'appendice sotto alla canna svincola quest'ultima dal carrello quando la pressione si è ridotta a livelli adeguati.



La M/1914 norvegese differisce per alcuni dettagli dalle 1911/1911 A1 originali, differenze evidenti nella foto (M/1914 in basso, M1911 A1 in alto).



COLT 1911 - UNA LEGGENDA AMERICANA



Nel corso della Seconda Guerra Mondiale l'arma fu prodotta, oltre che da Colt, da Remington Rand, Ithaca Gun Company e Union Switch & Signal.

Venti, quando divenne M1911, più o meno nel momento in cui (1926) la versione originaria veniva affiancata in servizio dalla variante migliorata M1911A1, che differiva dalla precedente per il grilletto accorciato, due fresature sul castello dietro al grilletto stesso, l'alloggiamento della molla principale nell'impugnatura arcuato, il tallone di sicurezza sotto al cane più lungo, il mirino più largo e la leva di comando del cane accorciata. L'arma rimase poi sostanzialmente invariata per i sessant'anni successivi, con alcuni ulteriori cambi di nomenclatura, che avvennero nel 1940 (Automatic Pistol, Caliber .45, M1911 o 1911A1) e in concomitanza della guerra del Viet-Nam (Pistol, Caliber .45, Automatic, M1911A1). A partire dal 1920 fino alla metà degli anni '50, migliaia



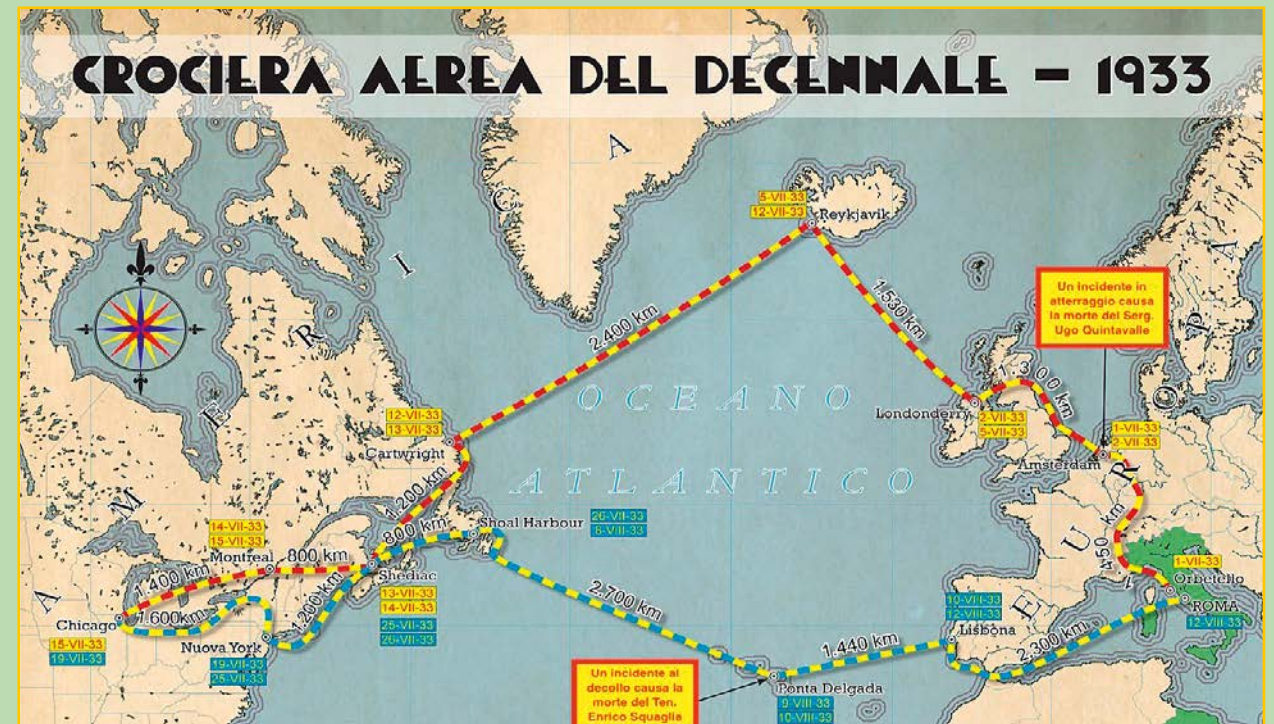
Anche Singer ricevette un pre-ordine per la costruzione di pistole 1911 A1, ma il contratto non si concretizzò e furono realizzate solo 500 armi.

di 1911 e 1911A1 vennero ricondizionate negli arsenali statunitensi: le armi riarsenalizzate venivano marcate sul castello con il punzone dell'arsenale responsabile (per esempio RIA - Rock Island Armory - o SA - Springfield Armory). Alla fine degli anni '70, dopo decenni di servizio impeccabile, tra gli altri gradi dell'esercito degli Stati Uniti iniziò a serpeggiare la convinzione che la 1911 stesse diventando obsoleta. La pressione politica da parte del Congresso perché le Forze Armate USA si standardizzassero su un'unica, moderna pistola in calibro 9x19 Parabellum (il calibro NATO standard per le armi da fianco) portò a un primo concorso, che vide (non senza polemiche) l'affermazione della Beretta 92A-1 come sostituta della 1911: l'US Army, in particolare, contestò i risultati, indicendo nel 1981 un nuovo concorso (XM9), alla fine del quale emerse nuovamente come vincitrice la Beretta 92F, adottata ufficialmente il 14 gennaio 1985 come M9. Nonostante questo, la 1911 non venne mai completamente pensionata, rimanendo in servizio in unità speciali in varianti specifiche (come le M45 MEU - SOC, o le M45A1 CQBP), rimanendo nei listini di almeno una ventina di produttori di livello mondiale ma, soprattutto, rimanendo nel cuore della maggior parte dei militari in congedo e degli appassionati d'armi americani: nessun'arma, per quanto valida, efficace e moderna che sia, potrà cancellare l'affetto che la Colt 1911 ha saputo conquistarsi in Africa, in Europa, in Asia, nel Pacifico, in Corea, Viet-Nam e in qualunque altro angolo del mondo che l'ha vista fedelmente al fianco del soldato americano. Un'arma si può sostituire, una leggenda no...

DANIELE CEREDA

FOTO NARA - US ARMY - NIVOLA FOTO

CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



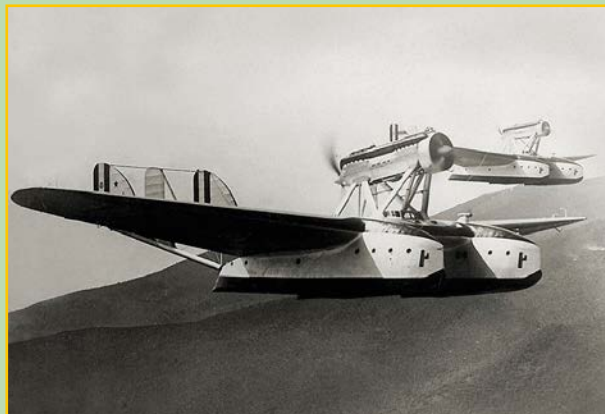
L'andata e il ritorno dall'America dei velivoli della Crociera avvennero su due rotte diverse, pianificate con cura.

Il 28 marzo 1923, con Regio Decreto n. 645, viene istituita la Regia Aeronautica, Arma che prende in carico tutte le componenti aeree dell'Esercito e della Marina del Regno d'Italia. Per celebrare il decennale della costituzione dell'Arma Azzurra, l'allora Ministro dell'Aeronautica, Italo Balbo (in carica dal 12 settembre 1929), propone all'allora capo del Governo, Benito Mussolini, un'impresa mai tentata prima: la trasvolata in formazione dell'Atlantico Settentrionale. I detrattori sostengono che in realtà quella destinata a divenire nota come la Crociera Atlantica del Decennale avrebbe dovuto celebrare il decennale della Marcia su Roma (28 ottobre 1922), ma in realtà non è ipotizzabile che Balbo considerasse l'estate 1932 come il periodo in cui realizzare l'impresa, visto che la riunione che segnò l'inizio dei preparativi per la

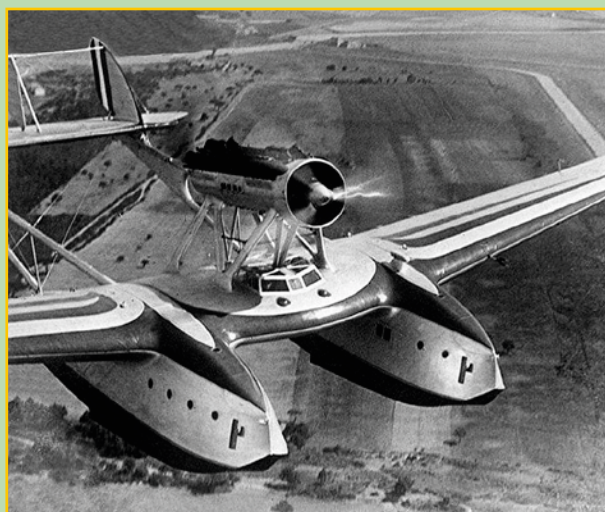
Crociera Atlantica del Decennale venne fissata alla fine del maggio 1932. La pianificazione fu meticolosa: esperti piloti vennero inviati a studiare le condizioni climatiche nella stagione estiva (quella più propizia all'impresa), furono individuati i punti migliori per decolli e ammaraggi (i velivoli scelti erano idrovolanti), vennero impiantati centri meteorologici, radiotelegrafici e di assistenza tecnica, inoltre furono noleggiate sei baleniere inglesi che, al comando di ufficiali italiani, sarebbero state dislocate lungo il percorso, unitamente a due sommergibili e a tre navi della Regia Marina, tutti navigli aventi la funzione di stazioni meteorologiche, unità d'appoggio e picchetto radio lungo la rotta. In sostanza Balbo seppe coniugare l'aspetto epico della trasvolata, necessario alla propaganda, con la più avanzata



CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



Pur riprendendo la configurazione generale degli idrovolanti progettati dall'ing. Marchetti, gli S 55X erano caratterizzati da una serie di modifiche specifiche.



L'equipaggio di ognuno dei S55 X partecipanti alla Crociera era composto da cinque persone: due piloti, un meccanico motorista, un navigatore e un operatore radio.

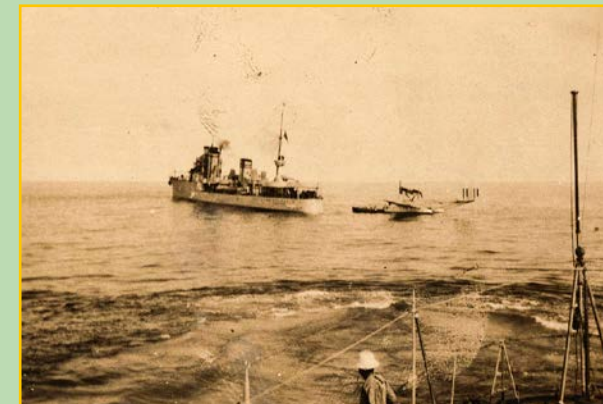


Le fasi critiche, per i pesanti idrovolanti S55, erano rappresentate dal decollo e dall'amaraggio: la Crociera fu purtroppo funestata da due incidenti mortali.

tecnologia disponibile all'epoca, rendendo possibile un evento destinato a entrare nella storia: ancor oggi per gli angloamericani il termine "Balbo" indica una formazione serrata di aerei militari in volo. Come base di partenza si era optato per Orbetello (in Toscana, in provincia di Grosseto), mentre per l'arrivo negli Stati Uniti era stata scelta la città di Chicago, dove si teneva l'Esposizione Universale "Century of Progress", manifestazione commerciale e mostra scientifico-culturale che celebrava il progresso e il futuro della tecnologia e dell'industria; per il ritorno (sempre in formazione) era prevista come destinazione finale Roma, con ammaraggio alla foce del Tevere. La scelta di un idrovolante come aeromobile era dettata da una lunga serie di fattori, tra i quali indipendenza dalle piste d'atterraggio e la possibilità di ammarare in caso di guasto, ma anche per la disponibilità di un aereo, il SIAI Marchetti S55A, già collaudato nel corso di voli transatlantici e durante la prima Crociera Atlantica (Italia-Brasile). Il modello venne sottoposto a una serie di aggiornamenti che portarono alla nascita dell'S55X (X sta per decennale), caratterizzato da leggere modifiche strutturali ed equipaggiato con due motori Isotta Fraschini Asso 750 da 880 CV (930 in emergenza) al posto dei FIAT A.22T (620 CV), con eliche metalliche a passo variabile (sull'A erano in legno) e con serbatoi di capacità ridotta a 5.070 litri (dai 5.420 degli A), grazie alla maggior efficienza degli Asso rispetto ai FIAT (il consumo di carburante degli Asso era inferiore al kg di benzina per chilometro, molto contenuto per l'epoca). Notevoli i miglioramenti nella strumentazione, con complesso ottico Nistri-Biseo che riuniva bussola magnetica, variometro, virosbandometro e anemometro (segnalando variazioni di direzione, di rotta e di assetto

CROCIERA AEREA DEL DECENNALE

dell'apparecchio), di orizzonte artificiale e di girobussola Sperry (che affiancava il tradizionale sestante della Salmoiraghi). Infine, il corredo elettronico di bordo, costituito da trasmettitore RA 400 e ricevitore AR 5, entrambi Allocchio Bacchini, era stato integrato da un radiogoniometro Telefunken Spez 173 N in grado di indicare la rotta in base ai segnali radio ricevuti dalle navi picchetto. Sin dall'inizio la "Crociera" si caricò di aspetti simbolici, che Giordano Bruno Guerri nel suo libro "Italo Balbo" così riassume magistralmente: «la trasvolata doveva anche dimostrare che, mentre gli Stati Uniti esportavano nel mondo intero la terribile crisi economica del '29, la povera Italia, ma Italia fascista, era in grado di dare simile prova di efficienza» Balbo aveva dichiarato che l'impresa «sarebbe stata un rischio attentamente calcolato» e che «non avrebbe inutilmente messo in pericolo la vita di nessuno», ma Mussolini era terrorizzato da un possibile fallimento, con conseguenti categoriche disposizioni per il suo Ministro dell'Aeronautica. La squadra aerea protagonista della Crociera Atlantica del Decennale era costituita da 24 aerei, ripartiti in 8 squadriglie composte ciascuna da 3 apparecchi. Comandante in capo sua eccellenza il Ministro Italo Balbo, pilota dell'aereo di punta, coadiuvato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Pellegrini, e dal SottoCapo, Tenente Colonnello Longo (comandanti, nell'ordine, della seconda e ottava squadriglia). Seguiva fuori dai ranghi un 25° S55X, destinato nel programma originale a seguire il volo sino alla tappa di Reykjavik, in Islanda. Il decollo avvenne regolarmente da Orbetello alle 05.39 del 1° luglio 1933, seguendo la rotta Genova - Milano - Como - Passo Spluga - Thusis - Zurigo - Basilea - Nijkerk (nell'ansa più meridionale dello Zuiderzee), con



Balbo aveva predisposto una serie di navi-picchetto lungo la rotta, che avrebbero potuto intervenire in caso di necessità, ma la precauzione si rivelò superflua.

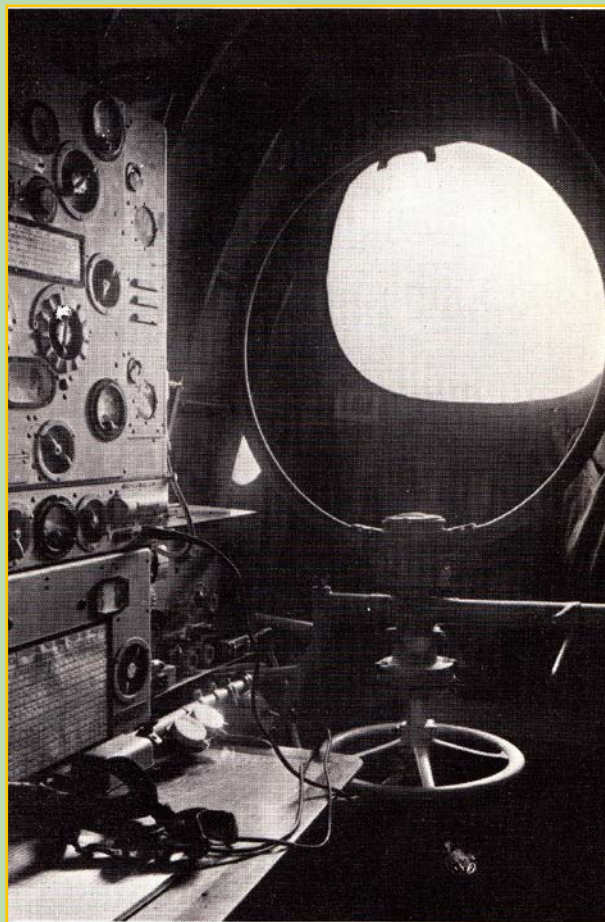


Pilota e co-pilota erano alloggiati proprio sotto all'incastellatura dei motori. L'abitacolo, come quelli di tutti gli aerei dell'epoca, era oltremodo spartano.

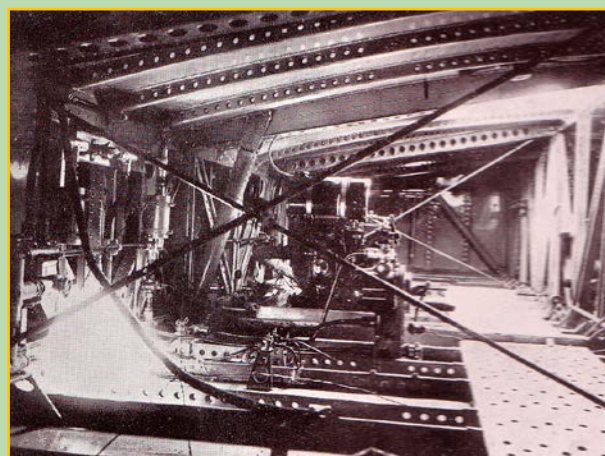


La strumentazione era quanto di più moderno si potesse all'epoca immaginare ma, vista a distanza di quasi un secolo, suscita ammirazione per l'estrema semplicità.

CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



Il marconista disponeva di un trasmettitore Allocchio Bacchini R.A. 400/1, un ricevitore A.R. 5 della stessa società e un radiogoniometro Telefunken typ Spez 173 N.



L'ampiezza della sezione alare permetteva di alloggiare alcuni componenti meccanici e consentiva al motorista di effettuare piccole riparazioni anche in volo.

arrivo ad Amsterdam come programmato alle 12.40 (11.40 ora locale). Purtroppo, durante le manovre d'amaraggio, l'apparecchio del comandante della quarta squadriglia rossa, capitano Baldini, capottò, incidente che costò la vita al sergente motorista Ugo Quintavalle, mentre gli altri membri dell'equipaggio se la cavarono con lievi escoriazioni. Il risultato della prima giornata di volo venne così commentato da Federico Confalonieri, Presidente della Reale Società Geografica: «malgrado il doloroso incidente d'amaraggio, la prima tappa della Crociera Atlantica del Decennale, deve considerarsi come un magnifico successo degli uomini e delle macchine. 1.450 chilometri di terraferma con un massiccio montano fra i più elevati della terra e coperto di dense nubi, sono stati superati in meno di 7 ore da ben 25 apparecchi in formazione di squadra senza il minimo inconveniente di volo. La velocità oraria media è stata di circa 210 chilometri». Le tappe successive furono affrontate quando le condizioni meteorologiche si rivelavano più favorevoli (2 luglio: Amsterdam-Londonderry; 5 luglio: Londonderry-Reykjavik; 12 luglio: Reykjavik-Cartwright; 13-14 luglio: Cartwright-Shediac-Montreal; 15 luglio: Montreal-Chicago). Sembra doveroso, a questo punto, ricorrere per l'arrivo a Chicago nuovamente alle parole di quell'illustre testimone dell'epoca che è Federico Confalonieri: «poco dopo le ore 17.00 del tempo locale, pari alla nostra mezzanotte, gli apparecchi hanno potuto ammarare nel porto stesso di Chicago, nello specchio d'acqua racchiuso dalle dighe e nella zona a nord del Chicago Municipal Pier. Frattanto, volteggiando sapientemente nello spazio aereo sovrastante, caccia americani formavano sul cielo del Michigan una parola: ITALIA. La intera tappa, di circa

CROCIERA AEREA DEL DECENNALE

1.400 chilometri, è stata percorsa in 6 ore, alla velocità media oraria di 230 chilometri. Compiuto così, con questa settima felice tappa, il grande viaggio - iniziato il 1° luglio da Orbetello, e sospeso soltanto due giorni a Londonderry e sei giorni a Reykjavik, in attesa di condizioni atmosferiche favorevoli - sembrerà opportuno riassumerne rapidamente i dati principali. Il percorso totale è stato di circa 9.500 chilometri, dei quali più che 3.000 volati su terra ferma, e superando quel formidabile ostacolo che è il massiccio alpino, e quasi 6.500 sull'oceano, sui mari e sui grandi laghi. Quei 9.500 chilometri sono stati percorsi in sette tappe con 46 ore e 15' effettivi di volo; e cioè a una velocità media oraria di 205 chilometri. La Seconda Squadra Atlantica è giunta al termine della sua magnifica trasvolata transcontinentale al completo dei suoi 24 apparecchi con 103 uomini d'equipaggio». Gli «Atlantici» vennero accolti dagli Americani con grandissimi festeggiamenti: il sindaco di Chicago, Edward Joseph Kelly, consegnò le chiavi della città a Italo Balbo in quella che era la Settima Strada, che da allora assunse il nome di East Balbo Drive e Balbo Avenue, e a Chicago al Ministro dell'Aeronautica venne dedicato un monumento (una colonna romana del II sec. proveniente dal porto di Ostia, dono dell'allora governo italiano) che fu posto nello stesso parco dove si trovano il «Chicago Police Officers Memorial» e il «Gold Star Families Memorial» (in sostanza, nel Giardino degli Eroi). Al Ministro giunse una pioggia di telegrammi di congratulazioni (compreso quello del Papa), l'orgogliosa tribù indiana dei Sioux volle nominarlo capo con il nome di Aquila Volante, gli Italiani d'America. Lo stesso Lindbergh, che sette anni prima aveva compiuto la trasvolata in solitaria, dichiarò che l'impresa era «il più grande avvenimento mai compiuto nella storia



I due motori Isotta Fraschini Asso 750 che equipaggiavano gli S55 X erano dei 18 cilindri a W con cilindrata di 47,07 litri, con potenza di 930 CV a 1.900 giri.



Negli anni Trenta la diffusione degli idrovolanti era dovuta al fatto che non era necessario costruire nuove strutture, utilizzando quelle già previste per le navi.



Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica dal 1929, al rientro dalla Crociera Atlantica ricevette il bastone di Maresciallo dell'Aria personalmente da Mussolini.



CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



Il rientro a Orbetello fu trionfale: gli aerei apparvero, suscitando l'entusiasmo popolare, preannunciati da una salva dei cannoni dell'incrociatore "Armando Diaz".



Il Balbo Monument è una colonna di marmo verde faceva parte della Porta Marina di Ostia donata dall'Italia fascista a Chicago nel 1934. Si trova a Burnham Park.



L'impresa fu preceduta da una pianificazione accurata, tanto per l'itinerario quanto per le macchine e i loro motori, messi a punto per funzionare impeccabilmente.

dell'aeronautica mondiale». Ma la formazione italiana era attesa anche a New York, da dove sarebbe partito il volo di ritorno, e qui per Balbo andò in scena il trionfo: come fece rilevare il sindaco, John P. O'Brien, la città aveva all'epoca 1.070.355 abitanti di origini italiane (Roma all'epoca contava 1.056.305 abitanti) «perciò il saluto che vi porgo è quello della più grande città italiana del mondo... Ma avete reso un servizio immenso a tutti i popoli della terra». Dopo la consueta sfilata in automobili scoperte lungo la Broadway Avenue, la squadra giunse al Madison Square Bowl, lo stadio più grande degli Stati Uniti, dove lo aspettavano 200.000 mila persone (e almeno altrettanti spettatori avevano dovuto accontentarsi di attenderlo fuori dalla struttura). Per mezz'ora le acclamazioni impedirono a Balbo di prendere la parola, poi il Ministro pronunciò un breve discorso (solo in italiano, del quale esiste la registrazione), che iniziava con l'allocuzione: «Italiani di New York, camerati nostri, gente del mio sangue e della mia fede! Iddio ha concesso alla squadra atlantica di sciogliere il voto: per le vie dei cieli, da Roma all'America, noi vi portiamo il saluto dell'Italia di Mussolini. I nostri 48 motori sono giunti sino a voi affinché sentiate, nel cielo della metropoli, il palpito della Patria». Mussolini, ansiosissimo per la buona riuscita della Crociera, rimase spiazzato dal successo personale del suo Ministro, e insistette in tutti i modi (ovviamente in via ufficiosa e non ufficiale) perché i festeggiamenti fossero ridotti al minimo. Balbo abbozza, ma non ubbidisce: anche perché da un lato i suoi rifiuti potrebbero offendere gli Americani, dall'altro poiché ad alcuni non intendeva proprio rinunciare, come per esempio all'invito a pranzo a Washington da parte del Presidente Roosevelt, che Balbo descrisse in un

CROCIERA AEREA DEL DECENNALE

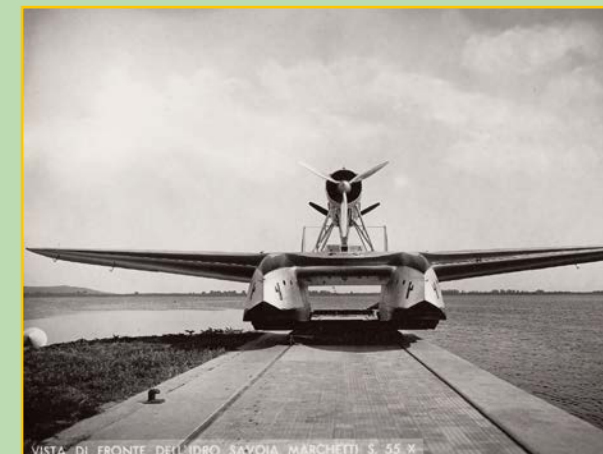
successivo telegramma a Mussolini come persona «di grande amabilità e cordiale simpatia. Suoi modi semplici, giudizi netti e affabilità squisita conquistano immediatamente. Verso Vostra Eccellenza ci ha subito manifestato sentimenti altissima stima e simpatia...». Il 25 luglio la squadra lascia New York. In due rapide tappe raggiunge Shoal Harbor, sulla punta est dell'isola di Terranova, da dove l'8 agosto, quando le condizioni meteo furono favorevoli, prese il volo per le Azzorre. Qui il viaggio fu funestato da un secondo incidente mortale: il 9 agosto, al decollo dalle Azzorre, un altro S55X ebbe un incidente al decollo, causando la morte del secondo pilota, Tenente Enrico Squaglia. La formazione procedette comunque verso Lisbona, dove fu accolta con imponenti manifestazioni di benvenuto, ripartendo alle 07.40 (06.40 ora locale) alla volta di Roma, sorvolando Palos de la Frontera, Formentera, Maiorca, Minorca e quindi Punta Caprera, all'estremità settentrionale dell'Asinara. Da qui, rotta di 77° per est, 13° di nord-est, per superare, dopo una ottantina di chilometri, le Bocche di Bonifacio e raggiungere, dopo altri 250 chilometri, il Lido di Roma alla foce del Tevere. Balbo ammarò alla foce del Tevere alle 17.35 del 12 agosto 1933. Per l'EIAR (il nome della RAI a quei tempi) seguì l'evento un cronista d'eccezione: Filippo Tommaso Marinetti. Quando Balbo scende a terra, Mussolini rompendo il protocollo l'abbraccia e lo bacia. Tutto il percorso verso Roma era gremito di persone festanti: anche se i festeggiamenti non potevano competere per sfarzo con quelli degli Stati Uniti, Mussolini fu abilissimo nello sfruttare le liturgie fasciste e le scenografie della Roma imperiale. Il 13 agosto gli Atlantici furono ricevuti al Quirinale, da dove inquadrati militarmente raggiunsero Piazza Venezia e quindi ai Fori



La città di Chicago ha tuttora una via dedicata a Italo Balbo (Balbo Drive) e alla sua straordinaria impresa, molto cara agli italo-americani ivi residenti.



Il volo di ritorno subì alcuni ritardi per via del maltempo sull'Atlantico, ma alla fine gli idrovolanti riuscirono a rientrare in Italia, completando la missione.



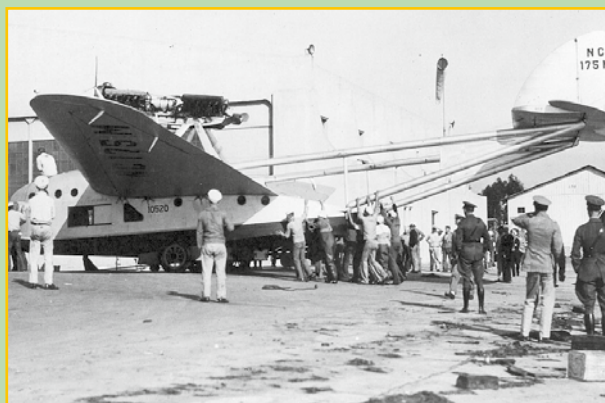
L'originale configurazione con doppia fusoliera a catamarano garantiva alla famiglia degli idrovolanti progettati dall'ing. Marchetti un ampio spazio per il carico.



CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



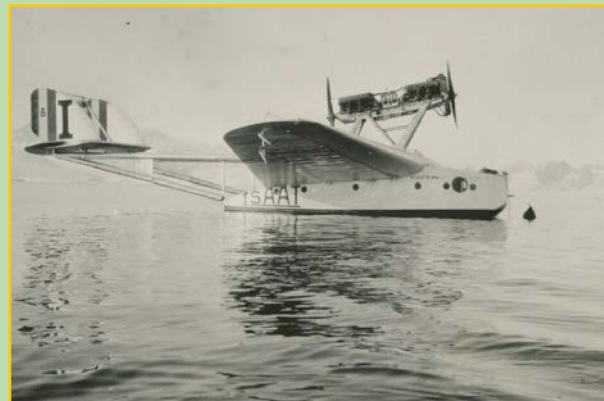
Alla Crociera del Decennale presero parte 52 ufficiali piloti, 1 ufficiale ingegnere e 62 sottufficiali specialisti, inquadrati in otto squadriglie di 3 velivoli.



Le otto squadriglie erano identificate da un cerchio o da una stella, in uno dei quattro colori, nero, rosso, bianco e verde, che davano il nome alle squadriglie.



La Crociera Aerea del Decennale suscitò un grande entusiasmo in Italia e negli Stati Uniti, ma anche nel mondo intero, con grandi vantaggi per l'industria italiana.



La posizione rialzata dei motori li poneva al riparo dagli spruzzi d'acqua, ma rendeva il decollo e l'atterraggio particolarmente critici, specie con mare mosso.

Imperiali, lungo una strada coperta di foglie d'alloro e di quercia, sfilando infine sotto l'arco di Costantino, in un rito ripristinato dopo due millenni. Al loro trionfo parteciparono, secondo stime attendibili, almeno mezzo milione di romani entusiasti. Poco dopo Mussolini, al Palatino, promuoveva tutti i partecipanti alla crociera ed elevava Italo Balbo a Maresciallo, grado che in Aeronautica ancora non esisteva e che, nel Regno d'Italia, era fino ad allora stato attribuito solo ai vincitori della prima Guerra Mondiale: Diaz, Cadorna, Badoglio e Thaon di Revel. Le "Crocieri" rappresentarono una straordinaria vetrina politica e propagandistica per l'Italia, per l'Aeronautica e per l'industria italiana in generale, suscitando attorno al nostro Paese un consenso che solo la sciagurata alleanza con la Germania e la successiva partecipazione alla seconda Guerra Mondiale avrebbero dissolto.

ROBERTO BRUCIAMONTI



NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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

CODICE FISCALE 95059670133

TELEFONO 3428426399

SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM

E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente

Diego Molteni - Vice Presidente

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria

Luciano Gendrini Raineri

Danilo Giacomazzi - responsabile sito web

Giuseppe Nanni - logistica

Cesare Spinardi

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

Diego Molteni (Vice Presidente in carica)

Cosimo Prototipo

Gianluca Rezzoagli

Commissari Tecnici di Club

Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere

Lucio De Bernardi - veicoli civili area Lombardia Ovest

Federico Dell'Orto - Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere

Luciano Gendrini Raineri - veicoli civili area Lombardia Est

Diego Molteni - moto e veicoli tedeschi

Gestione e/o Organizzazione Raduni

Lucio De Bernardi

Maurizio De Carli

Luigi Cattaneo

Federico Dell'Orto

Diego Molteni

Cesare Spinardi

Telefono E-mail

349 2732122 bigiocatt@libero.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it

333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it

338 8572275 segreteria@clubcvms.com

349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com

328 9868165 info@pioesse.com

328 4660022 mogjeep@gmail.com

031933663 clfspinardi@gmail.com

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

335 5925974 c.prototipo@alice.it

366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

349 2732122 bigiocatt@libero.it

340 9593718 info@deber.it

348 7261042 federico.dellorto@spray.com

349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it

333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it

349 2732122 bigiocatt@libero.it

348 7261042 federico.dellorto@spray.com

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

031933663 clfspinardi@gmail.com





CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



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