

1/2024

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

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



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE



Publicazione 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 Ordinaria dei soci dello scorso 26 marzo 2023 ha nominato i nuovi Consiglieri, mentre il successivo Consiglio Direttivo del 5 aprile 2023 ha assegnato le cariche, nominato i Commissari Tecnici e altri delegati. Ecco la nuova composizione per il quadriennio 2023 - 2026:

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

INDICE

Foto di copertina	1
Avvisi ai soci.....	2
Lettera del Presidente	3
Quote associative - pratiche ASI.....	4
Sacconago in piazza.....	5
Tricesimo - Open Days CRCS.....	7
San Marino - ASIMilishow	11
Solbiate Olona - International Day	15
Sardegna Militare	18
La Maddalena - Raduno Veicoli Militari Storici.....	19
Vanzago - American Day.....	24
Schilpario - Raduno CVMS.....	25
Piani di Artavaggio - Raduno CVMS.....	31
Cogliate - Festa dell'Unità Nazionale.....	33
Le fuoristrada made in URSS - 2ª parte	34
Stalingrado - 2ª parte	46
Numeri Utili	51

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armi Battaglie
n. 01 - 2024

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



LETTERA DEL PRESIDENTE

L'ANNO CHE VERRÀ...

Voglio approfittare della prima uscita di quest'anno del nostro notiziario per formulare i miei migliori auguri per il 2024 a tutti gli amici ai quali non ho avuto occasione di farli di persona. L'anno che verrà non inizia sotto auspici particolarmente favorevoli, con le grandi incognite delle guerre in atto, grandi e piccole, che già ci trovavamo a fronteggiare nello scorso anno. Però, tenuto conto del fatto che, per motivi anagrafici, ricordo periodi ben più travagliati, sia a livello mondiale sia per il nostro Paese, non posso nascondervi di essere, nonostante tutto, fiducioso riguardo al futuro, con la convinzione che non vi saranno per l'Italia grosse ripercussioni e, di conseguenza, che la nostra attività sociale possa essere nel corso del 2024 addirittura più ricca di eventi rispetto a quella dell'anno passato (che, come potrete apprezzare da queste pagine, è stata particolarmente vivace). Venendo agli argomenti che toccano da vicino il nostro Club, mi preme ricordare a chi non l'avesse ancora fatto

di segnalare quanto prima alla segreteria (segreteria@clubcvms.com) il proprio indirizzo di posta elettronica, per soddisfare la precisa richiesta dell'ASI volta a ridurre l'impatto del nostro hobby sull'ambiente e per consentire l'inoltro de La Manovella in formato elettronico. Vorrei sottolineare l'assoluta necessità di tale adempimento, pena il blocco della procedura per tutti i soci ASI e quindi l'impossibilità di tesseramento, con la conseguente decadenza di tutti i benefici legati all'iscrizione all'Automotoclub Storico Italiano. Quanto precede ha inoltre comportato un aggiornamento delle tariffe ASI per coloro che desiderino continuare a ricevere La Manovella in formato cartaceo, aggiornamento del quale vi diamo conto alla pagina 4. In attesa di incontrarci, auguro a tutti voi buona lettura....

LUIGI CATTANEO



QUOTA ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

La quota associativa scade al 31 dicembre di ogni anno e va rinnovata nel periodo dal 1° al 31 gennaio successivo. Attualmente la quota associativa annuale è stabilita in € 58,00. Per i Soci familiari e simpatizzanti la quota associativa annuale è stabilita in € 20,00. Per i rinnovi dopo il 31 gennaio ed entro il 31 marzo verrà applicata una maggiorazione di € 10,00. Per i rinnovi dopo il 31 marzo verrà applicata una maggiorazione di € 30,00.

È inoltre possibile rinnovare unitamente alla quota associativa anche la quota di iscrizione all'ASI - Automotoclub Storico Italiano, nelle seguenti formule:

- Formula Base - solo iscrizione ASI (La Manovella solo in formato digitale)
- Formula Base Più - solo iscrizione ASI (La Manovella in formato digitale e cartaceo)
- Formula In - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 60 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina (La Manovella in formato digitale e cartaceo)
- Formula Full - iscrizione ASI più soccorso gratuito entro 100 Km. (andata e ritorno) dal luogo del fermo macchina (La Manovella in formato digitale e cartaceo)

Si riportano qui di seguito i costi per le singole tipologie:

Rinnovo entro 31 gennaio

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 58,00	€ 100,00	€ 105,00	€ 115,00	€ 145,00

Rinnovo dal 1° febbraio a 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 68,00	€ 110,00	€ 115,00	€ 125,00	€ 155,00

Rinnovo dopo 31 marzo

SOLO SOCIO	SOCIO + ASI Formula Base	SOCIO + ASI Formula Base Più	SOCIO + ASI Formula In	SOCIO + ASI Formula Full
€ 88,00	€ 130,00	€ 135,00	€ 145,00	€ 175,00

Il pagamento della quota va effettuato **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:

- Quota CVMS (anno) + ASI Base - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI Base Più - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI F. IN - Nome e Cognome del socio
- Quota CVMS (anno) + ASI F. FULL - Nome e Cognome del socio
- Quota socio Familiare/Simpatizzante (anno) – Nome e Cognome del socio

In caso di bonifici per più nominativi e/o causali il socio dovrà comunicare alla segreteria il dettaglio del bonifico effettuato per consentire l'esatta assegnazione delle quote ai singoli nominativi, non sempre individuabili dalle causali bancarie.

Pratiche ASI



Per quanto attiene il pagamento dei diritti per le pratiche ASI, quali richiesta Certificato di Relevanza 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.

SACCONAGO IN PIAZZA - 3 SETTEMBRE 2023

Lo scorso 3 settembre il CVMS ha partecipato alla festa "Senaghese" denominata "Sacconago in piazza", una festa che dura 3 giorni e coinvolge le 3 piazze principali di Sacconago, ovvero Piazza Chiesa Vecchia, Piazza Carlo Noè e Piazza San Donato. Una festa storica che racchiude diversi eventi: dalla corsa per le vie di Sacconago "Curi par Sinagu", alla partita di burraco in piazza, alla visita della Chiesa Vecchia di Sacconago, alle risottate, alle serate musicali.

Un momento di festa paesana, dove è possibile pranzare e cenare agli stand ben organizzati oppure passeggiare per le vie del paese tra bancarelle di prodotti tipici, gioielli ed altri prodotti artigianali.

Il nostro Club, invitato dagli organizzatori, ha riposto partecipando con una dozzina di mezzi, in esposizione




SACCONAGO IN PIAZZA - 3 SETTEMBRE 2023

statica presso la piazza San Donato.

Una giornata di sole e amicizia, in cui ritrovarsi dopo le vacanze estive e raccontarsi le avventure, pranzare insieme e far divertire bambini ed adulti sinaghini e nonché, vedendo mezzi così "speciali" come i nostri, non resistevano al salire o al semplice fotografarsi vicino.

ANNALISA CATTANEO



6

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



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 9/10 SETTEMBRE 2023

Anche quest'anno, con Giorgio e Dukw (l'amico peloso n.d.r.), sono andata a salutare gli amici di Tricesimo in occasione dell'OPEN DAY CRCS presso l'ex Caserma Sante Patussi.

Appena arrivati lo sguardo si posa su una marea di mezzi militari storici (jeep, moto, sidecar, camion, cingolati, autoblinde, artiglierie e un rarissimo carro armato alleato Sherman Firefly) sia esposti che in movimento, provenienti da collezioni private dei soci dell'associazione, dall'esercito e dai pompieri.

Alla sfilata sono presenti mezzi italiani, americani, inglesi e tedeschi.

Non mancano i rievocatori del periodo della Seconda Guerra Mondiale con allestimento di campi nel piazzale d'armi della Caserma, una esposizione di materiale di ve-



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

7

TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 9/10 SETTEMBRE 2023



livoli abbattuti in Friuli e una esposizione di modellistica militare con un mercatino di Militaria per gli appassionati del settore.

L'ex caserma diventa per due giorni una esposizione a cielo aperto di mezzi militari che sfilano accompagnati da uno speaker d'eccezione, l'ex Colonnello Giorgio Castagna, carrista Ariete, che per tutto l'open day ha presentato tutti i mezzi che sfilavano con una professionalità e simpatia incredibile (alla fine dei due giorni peraltro caldissimi credo abbia perso la voce).

La caserma, ovviamente aperta al pubblico, ha avuto una notevole partecipazione grazie anche agli stand gastronomici che hanno permesso ai visitatori di continuare la visita per tutta la giornata.

La domenica, dopo aver salutato tutti gli amici della ca-



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 9/10 SETTEMBRE 2023

serma, facciamo una piccola deviazione di ben 150 Km. per visitare Bassano del Grappa, col suo famoso Ponte degli Alpini ed il Sacrario del Monte Grappa, dove sono sepolti 22.950 soldati tra Italiani e Austroungarici ma, purtroppo, solo 2.578 identificati.

Nel Sacrario c'è anche la tomba del Generale Gaetano Giardino che comandò l'armata del Grappa e che ha voluto essere sepolto insieme ai suoi uomini.

Un piccolo aneddoto sul Sacrario: nella parte dedicata alla sepoltura dei soldati Austroungarici c'è una tomba visitata da molti bambini perché è sepolto un soldato di nome Peter Pan, il bambino che non voleva crescere, ma che purtroppo ha perso la vita su queste montagne a soli 21 anni.

La guerra, questa crudele realtà, avvicina il soldato al



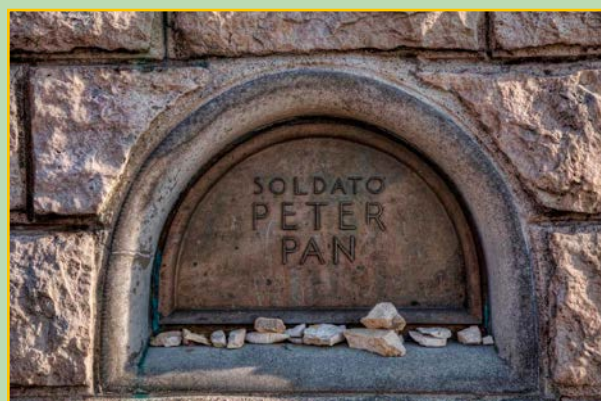
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



TRICESIMO - OPEN DAY CRCS - 9/10 SETTEMBRE 2023

personaggio di fantasia della famosa fiaba e, per questo motivo, sulla sua tomba vengono portati sassolini e fiori dalle scolaresche.

BIANCA GAGLIAZZO



10

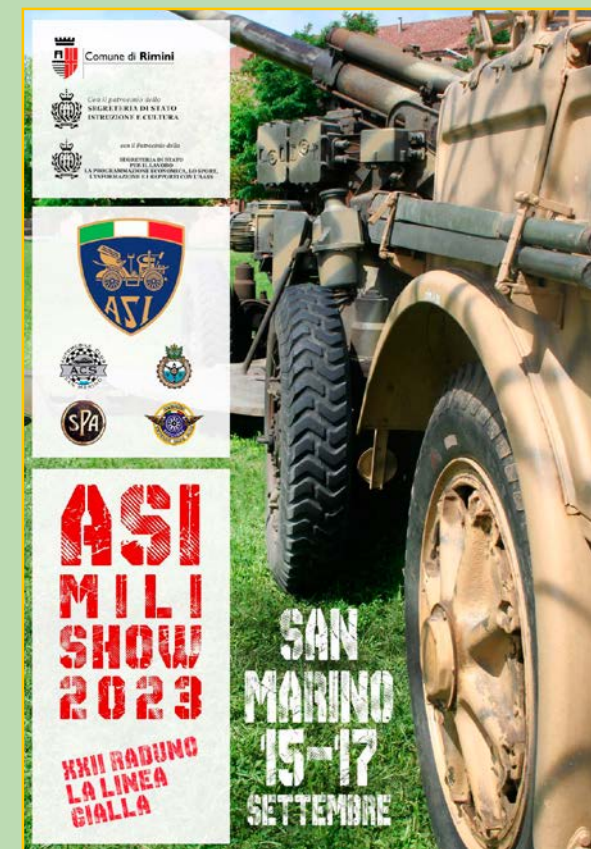
**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**



SAN MARINO - ASIMILISHOW - 15/16/17 SETTEMBRE 2023

Quest'anno l'evento organizzato dall'ASI per i mezzi militari ha avuto come base logistica l'Aeroclub di San Marino in abbinamento con la 22a edizione del Raduno La Linea Gialla e il Gruppo Storico SPA:

Venerdì 15 settembre, durante la mattinata con cielo coperto e numerose ma brevi pioggerelline, sono arrivati i primi mezzi, chi su gomma, chi con il proprio carrello e chi su bisarca. Una volta registrati i partecipanti, circa una ventina di automezzi, alle 14,30 ha avuto inizio l'evento con partenza in colonna per il comune di San Leo distante circa 22 chilometri. Scortati da due carabinieri motociclisti, bravissimi e simpatici, in collaborazione con altri partecipanti al raduno su moto d'epoca siamo arrivati alla piazza di San Leo senza nessun problema. Deposta la corona d'alloro ci siamo diretti verso la Rocca



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

11

SAN MARINO - ASIMILISHOW - 15/16/17 SETTEMBRE 2023



di San Leo; famosa per aver ospitato, in qualità di detenuto, Alessandro Balsamo meglio conosciuto come Conte di Cagliostro. Personaggio controverso: avventuriero, truffatore, alchimista, falsario, massone ed esoterista italiano. Straordinaria fortuna ebbe il rito da lui inventato della massoneria egiziana sia a Londra che a Parigi. La visita guidata di circa 2 ore ci ha condotto all'interno della fortezza e nell'ultima sala abbiamo potuto ammirare anche la collezione di armi leggere usate dai belligeranti, sia dell'Asse che degli Alleati, nel secondo conflitto mondiale.

Dopo le foto di prammatica nel cortile interno della fortezza, siamo ripartiti in colonna verso la base per cenare negli hangar dell'aeroclub di San Marino.

Il sabato mattina si sono uniti altri mezzi militari, una trentina, e siamo partiti in autocolonna verso il monte Fumaiolo, da cui nasce il Tevere. Sempre scortati dai nostri Carabinieri e dai motociclisti in uniforme d'epoca, abbiamo fatto una breve sosta per uno spuntino offerto dall'ASI presso la Pieve Romanica di San Pietro in Messa nel comune di Pennabilli (RN).

Ripartiti siamo arrivati, dopo un bel percorso in salita in mezzo al bosco, al parcheggio del valico del Monte Fumaiolo da dove, a piedi, prima in discesa e al ritorno in



12

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



SAN MARINO - ASIMILISHOW - 15/16/17 SETTEMBRE 2023

salita in mezzo ad un esteso bosco di faggi, si arriva al cippo posato per indicare la sorgente del Tevere. Ci troviamo nel comune di Verghereto in provincia di Forlì che sino al 1923 si trovava in provincia di Arezzo, quindi in Toscana. Durante il Ventennio il comune dove si trova la sorgente del fiume "sacro ai destini di Roma" verrà spostato per decreto in Emilia-Romagna per volere del romagnolo più famoso del periodo. Un'autentica operazione di marketing!

Sul monte Fumaiolo una guida ha spiegato che ci sono molte altre sorgenti, oltre 30, e una di questa dà origine al fiume Savio.

Tornati al parcheggio ci siamo spostati di una decina di metri per sederci al ristorante Fumaiolo Paradise per il pranzo all'aperto.

Successivamente, dopo il caffè, ripartenza per la Repubblica di San Marino nel percorso inverso. Durante il rientro la nostra colonna ha incrociato per due volte un altro raduno di oltre 300 auto storiche, il Gran Premio Nuvolari, scortato da Polizia Stradale sia in moto che in autopattuglia, con reciproco scambio di saluti e strombazzamenti.

Gli spettatori sui marciapiedi del percorso hanno potuto ammirare i nostri mezzi ma anche delle bellissime auto



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

13

SAN MARINO - ASIMILISHOW - 15/16/17 SETTEMBRE 2023



da corsa storiche di cui oltre 100 vetture anteguerra (fabbricate dal 1932 al 1939), moltissime delle quali con targhe straniere, le italiane Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari e Fiat, le inglesi Jaguar, Aston Martin, Bentley e Triumph, le tedesche Mercedes, BMW e Porsche fino alle Pur Sang argentine (replica delle Bugatti Type 35). All'arrivo alla base a San Marino un paio d'ore per riposare e rinfrescarsi e poi cena di Gala in divisa storica negli hangar del Club. Premiazione da parte del Presidente dell'associazione Linea Gialla ad alcuni partecipanti al raduno; a seguire il dolce con stemma ASI e poi il "sciogliete le righe" con appuntamento per la mattina di domenica.



Partenza sempre in colonna, con aggregati nuovi equipaggi, per il Museo Nazionale del Motociclo a Rimini e visita nei piccoli ma saturi locali del Museo con pezzi di notevole rarità. Una visita che sicuramente è da effettuare per chi fosse in zona per le ferie estive. Ripartenza verso Riccione, destinazione il Grand Hotel appena riaperto al pubblico, con sfilata in viale Milano, parallela dei lungomare e arrivo in ZTL nel famoso Viale Ceccarini. Parcheggiati i mezzi e subito l'assalto e curiosità dei numerosissimi villeggianti e locali presenti grazie al meteo favorevole, abbiamo scattato foto con adulti e bambini, risposto a domande sui mezzi e sulle uniformi e una volta diminuito l'affollamento, vista l'ora di pranzo, ci siamo diretti al Grand Hotel per l'aperitivo in giardino. Dopo il pranzo, come consuetudine alla fine di un raduno, c'è stato un congedo discreto e alla spicciolata verso i propri mezzi con rientro del nostro gruppo verso l'aeroclub per caricare la bisarca messa a disposizione dall'ASI. Un saluto agli altri partecipanti, ormai in borghese, e partenza in auto civile verso casa, soddisfatti per la nuova esperienza e per il meteo che nonostante le previsioni è stato favorevole per la riuscita del raduno.

DANILO GIACOMAZZI

14

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



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 16 SETTEMBRE 2023

Il 16 settembre, come ormai da qualche anno, si è svolto l'International Day presso la Caserma Ugo Mara di Solbiate Olona.

Come in molti sapranno, la caserma Ugo Mara è sede del quartier generale del Comando multinazionale di Corpo d'Armata ad alta prontezza operativa della NATO, costituito nel 2001, ovvero del NATO Rapid Deployable Corps - Italy (Corpo d'Armata di Reazione Rapida NATO a guida italiana, NRDC-ITA).

L'International Day presso la caserma è un'esperienza unica per vivere e respirare "l'aria" di una vera caserma militare, addirittura parte della NATO, per chi, come noi, è appassionato di storia militare, della nostra storia e del mondo militare in generale, oltre che per conoscere le nazioni che vi sono ospitate all'interno.



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

15

SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 16 SETTEMBRE 2023



In occasione della festa delle nazioni, la caserma invita club ed associazioni a partecipare alla giornata esponendo i propri mezzi, prodotti o servizi; un ottimo momento di conoscenza, incontro e scambio tra le realtà presenti sul territorio attorno alla caserma ed i rappresentanti delle nazioni che ivi hanno sede.

Quest'anno, a fianco al nostro club CVMS, rappresentato da una decina di veicoli esposti che raccontavano e richiama la storia e le Grandi Guerre, era presente un club di Ferrari ed Alfa Romeo con mezzi del tutto diversi dai nostri se vogliamo, ma pronti a raccontare la storia dell'automobile italiana.

Dopo un breve discorso nelle diverse lingue da parte del comandante della caserma, ha avuto inizio la festa dell'International Day, con una serie di banchetti in cui



16

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



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY - 16 SETTEMBRE 2023



ogni nazione si apriva agli avventori presentando ed offrendo le proprie specialità enogastronomiche: dal fish & chips, alla paella e alla pizza, una festa di sapori e profumi accompagnati da musica e balli internazionali.

Purtroppo il meteo non ci ha assistito a fine giornata, costringendoci ad un rientro sotto la pioggia, comunque soddisfatti e felici per la bella giornata trascorsa.

ANNALISA CATTANEO



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

17

SARDEGNA MILITARE

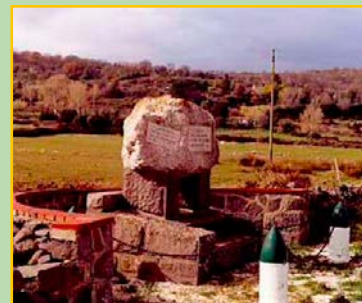
A fianco della Sardegna delle ferie e dei raduni vi è anche una Sardegna militare che ha vissuto l'8 settembre 1943 in maniera differente che sul continente. La Sardegna era presidiata da circa 120 mila soldati italiani di vari reparti tra cui artiglieri, carristi, paracadutisti della Nembo e da circa 20 mila uomini di forze tedesche della 90ª Panzergrenadier Division (la Sardinien, avente come simbolo tattico la Sardegna attraversata da una spada), una divisione creata per presidiare l'Isola articolata su tre reggimenti di Panzergrenadier, tre compagnie carri, forti di circa 400 mezzi corazzati, un reparto caccia carri ed una compagnia di cannoni d'assalto.

In quel fatidico 8 settembre diversi ufficiali rimasero perplessi sul da farsi. Fatto sta che il XII/184 della Nembo con il loro comandante Maggiore Rizzatti ed alcuni reparti minori decisero di continuare a combattere al fianco dei tedeschi della 90ª. In questo contesto si inserisce uno scontro a fuoco e l'uccisione del Tenente Colonnello Alberto Becchi Luserna, che era partito per convincere il Maggiore Rizzatti a ritornare sulle sue decisioni. Il 10 settembre, nei pressi di Macomer, fu fermato ad un posto di blocco e, o per sbaglio o per volontà, partì una sparatoria in cui l'ufficiale rimase ucciso e venne ferito un Carabiniere della scorta. La salma fu sepolta in mare e Alberto Becchi Luserna fu il primo ad essere insignito della medaglia d'oro della Resistenza; a Macomer vi è

tuttora un monumento all'eroico ufficiale.

Come facevano due Generali l'8 settembre, due ufficiali che probabilmente erano anche amici e forse la sera prima avevano cenato allo stesso circolo ufficiali, a dichiararsi guerra? Così il Generale di Corpo d'Armata Antonio Basso concordò con il Generale Carl Hans Lungenhausen, comandante della 90ª Panzergrenadier, una pacifica evacuazione delle truppe tedesche dalla Sardegna verso la Corsica a patto che avvenisse entro 8 giorni, che non fosse fatto ricorso alle armi e non vi fossero distruzioni alle infrastrutture dell'Isola. L'accordo ebbe successo e gli Italiani non ostacolarono il ripiegamento delle forze meccanizzate tedesche che avvenne in buon ordine e senza grossi incidenti. La Sardegna nell'ultima settimana di settembre passò sotto il pieno controllo del Regio Esercito Italiano con un limitato spargimento di sangue. Il Generale Basso, per questi fatti, nell'ottobre del 1944 fu destituito ed arrestato e, a guerra finita, finì davanti al tribunale militare che lo assolse dalle accuse e, dopo quasi due anni di detenzione, fu rilasciato. Il Maggiore Rizzatti e la sua Nembo combatterono con valore a fianco dei Tedeschi. Rizzatti rimase ucciso a Castel di Decima durante un eroico quanto disperato contrattacco e anche per lui vi fu una medaglia d'oro al valore militare, conferita dalla Repubblica Sociale Italiana.

GIORGIO FANFANI



18

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



LA MADDALENA - RADUNO VEICOLI MILITARI STORICI 22/23/24 SETTEMBRE 2023



In occasione dell'anniversario della Battaglia della Maddalena del 1943, l'associazione "Nel Vivo Della Storia" con il patrocinio del comune de La Maddalena ha organizzato il 7° Raduno di veicoli militari storici nei giorni 22, 23 e 24 settembre 2023.

Il ritrovo di tutti i mezzi partecipanti, circa 30 tra macchi-

ne, moto e sidecar, è stato nella Piazza Umberto I davanti al porto e dopo aver confermato tutte le iscrizioni siamo partiti per un giro panoramico dell'isola.

Abbiamo raggiunto Cala Francese per la visita al museo storico della cava di granito dove si può conoscere tutta l'area estrattiva di questa pietra, che fu riconosciuta



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

19

LA MADDALENA - RADUNO VEICOLI MILITARI STORICI 22/23/24 SETTEMBRE 2023

come la migliore rispetto ad altre zone. Le prime estrazioni risalgono al 1860 e dopo qualche anno la Banca di Costruzioni di Genova intuì che poteva essere un grosso potenziale e ne divenne proprietaria.

Le cave erano situate in località Nido dell'Aquila, un'area di circa 250.000 mq.; il primo nucleo granitico che fu cavato si trova in riva al mare, la cava presentava una forma di anfiteatro, particolarmente adatto per l'approdo e l'ancoraggio delle imbarcazioni in quanto era protetto dal promontorio Nido dell'Aquila e Isola di Spargi.

Abbiamo visitato il Borgo dove in quei tempi vivevano gli scalpellini dove si può notare un sistema binario che veniva usato appunto per lo spostamento del granito.

A causa della giornata molto ventosa non abbiamo po-

tuto fare il bagno, solo pochi temerari ne hanno approfittato.

Alla fine della visita nella cava abbiamo pranzato con un buffet ricco di molte specialità e riposato un paio d'ore prima di ripartire alla volta della Batteria di Punta Tegge, un forte costruito da quattro edifici principali adibiti a magazzino, cucine, lavatoi e latrine. Inoltre erano presenti due batterie di cannoni e due pozzi a scomparsa per i cannoni e attigue alle batterie erano presenti delle riserve. La batteria di Punta Tegge è stata costruita al riparo da uno scoglio in posizione nascosta dal lato mare, tutte le murature sono in granito e sulla parte più alta il panorama è mozzafiato.

Verso le 18.00 ognuno era libero da impegni fino alla



20

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



LA MADDALENA - RADUNO VEICOLI MILITARI STORICI 22/23/24 SETTEMBRE 2023

cena, quindi chi è tornato agli alloggi e chi ha girovagato ancora per poi ritrovarci tutti insieme al ristorante "Il rifugio dei peccatori" dove ci hanno servito piatti tipici sardi. Qui abbiamo cenato anche il sabato sera e la domenica a pranzo prima del saluto ai partecipanti.

Il secondo giorno ci siamo ritrovati sempre nella piazza Umberto I e siamo partiti alla volta dell'isola di Caprera per la visita alla Batteria Punta Rossa.

Si tratta di un complesso fortificato che occupa la punta meridionale di Caprera e che risale alla fine dell'800 ed era rimasta attiva fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale, mentre è rimasta in uso dall'esercito fino a 15 anni fa. Un luogo di gran fascino, anche a causa della desolazione dovuta all'abbandono. Dopo la visita

di Punta Rossa siamo andati al Museo del Mare e Museo Mineralogico di Stagnali, situato all'interno di uno dei vecchi capannoni militari ristrutturati per ospitare il Centro di Educazione Ambientale del Parco inaugurato il 16 giugno 2001 e gestito dall'Associazione Mineralogica Paleontologica Naturalistica intitolata a Giovanni Cesaccio, un naturalista maddalenino che con la sua esperienza ha contribuito a rafforzare e diffondere la sensibilità ambientale. La struttura è composta da due grandi sale dove sono esposti campioni di rocce minerali, fossili, sabbia di spiagge, conchiglie, flora e fauna marina, cristalli di quarzo, uno spaccato di cava di granito con attrezzi da lavoro, binario e carrello, documenti storici e cimeli vari a raccontare la vita degli scalpellini che lavo-



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

21

LA MADDALENA - RADUNO VEICOLI MILITARI STORICI 22/23/24 SETTEMBRE 2023



ravano a Cala Francese.

Le finalità del museo sono

- Promuovere, coordinare e compiere ricerche, studi di carattere geologico e mineralogico per lo sviluppo delle conoscenze in tali settori;
- Raccogliere, identificare, catalogare e studiare il materiale raccolto, con particolare interesse per quello locale;
- Contribuire alla diffusione di una cultura di massa nel campo della mineralogia e della geologia, con la pubblicazione di studi, saggi, mostre, ecc. ecc.;
- Collaborare con istituti universitari, associazioni scien-

tifiche, organi di ricerca e altri enti.

Ci siamo fermati presso il compendio museale per un buffet, poi per chi voleva siamo partiti per andare a visitare il forte di Arbuticci e il memoriale Garibaldino facendo una breve sosta per un caffè.

Il forte di Arbuticci fu costruito tra il 1887 e il 1893 a 130 metri s.l.m e occupa una superficie di circa 250 mq. Il forte fa parte delle opere alte e quindi caratterizzato da un terrapieno sul fronte mare, un fossato, un muro perimetrale e un corpo di batteria principale rivolto verso il mare aperto in posizione avanzata. In posizione arretrata e laterale ci sono le batterie per gli armamenti

22

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



LA MADDALENA - RADUNO VEICOLI MILITARI STORICI 22/23/24 SETTEMBRE 2023

di medio calibro. L'opera aveva il compito di controllare il passaggio dalle Bocche di Bonifacio nella parte nord dell'arcipelago della Maddalena.

Durante le due grandi guerre il forte svolse diverse funzioni: nella Prima Guerra Mondiale fu spogliato della sua artiglieria per armare il fronte terrestre, mentre nella Seconda Guerra Mondiale fu adibito a deposito viveri e nel 1942 assegnato ad un plotone di fucilieri. Al termine della guerra fu abbandonato e poi dismesso nel 2006 passando a patrimonio dello Stato. Restaurato due volte, l'ultima nel 2012, e trasformato in quello che è oggi il memoriale a Giuseppe Garibaldi che ospita circa 200 pezzi tra opere e documenti dell'eroe dei due mondi.

Il museo, dotato di apparati multimediali e di soluzioni

che richiedono l'interazione con il pubblico, permette al visitatore di sperimentare un'esperienza di gran fascino, anche grazie alla bellezza della natura che circonda l'intero complesso.

La domenica mattina ritrovo nella Piazza Umberto I per l'esposizione dei mezzi al pubblico e alle autorità, sindaco compreso, giro per il centro della Maddalena e pranzo di arrivederci, con l'augurio di rivederci tra due anni per un altro raduno.

Esperienza personale molto ricca di posti e racconti storici, un altro piccolo bagaglio che arricchisce la mia vita: grazie

SONIA SERIZZI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

23

VANZAGO - AMERICAN DAY - 24 SETTEMBRE 2023



Capita a volte che vorresti sdoppiarti e poterti godere un giro al tramonto con più di un veicolo alla volta.

Ma dato che nessuno ha il dono dell'ubiquità, l'unica soluzione è di caricare uno nel cassone dell'altro. È così stato: in una calda sera d'autunno che sembra estate, il progetto è stato relativamente semplice.

È bastato prendere un'Harley Davidson WLA e per mezzo di una rampa, caricarla nel cassone di uno Chevrolet pickup del 1939!

Vedere un pick-up della Navy in "pendant" con la moto americana per eccellenza non è cosa da poco...e più americano di così...!!!

La mattina successiva decido quindi di recarmi a Vanzago, dove era stato organizzato l'American Day.

All'arrivo l'accoglienza è stata ottima, riservandomi un posto al centro della piazza, vicino al nostro socio Mimmo Schiavone con la sua Willys MB in livrea 101a avio-transportata.

Subito avvicinato da tante persone interessate, chi al pick-up, chi alla moto, chi ad entrambi! Sicuramente non abituati a mezzi del genere in questo tipo di raduno, ma comunque molto apprezzati.

La giornata è trascorsa veloce tra auto americane di ogni genere e super moto, principalmente Harley Davidson.

Ed arrivato il momento di rientrare, sono stato bloccato dagli organizzatori, per salire sul palco per raccontare storia e dettagli di questi mezzi, ma anche per ricevere una targa ricordo, meglio di così ?!

Ringrazio gli organizzatori per la bella giornata.

DAVIDE SANSOTTERA

24

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



SCHILPARIO - 7/8 OTTOBRE 2023

Avevo voglia di un bel raduno in montagna, troppi ne avevo saltati per un motivo o per un altro. Quei bei raduni dove si ritrovano gli amici in uno scenario stupendo, non troppo lontano da casa e con risvolti gastronomici di tutto rispetto. Ed è così che ho optato per il raduno di Schilpario, una località che conoscevo solo di nome (mi ero sempre fermato alla Presolana) ma che consideravo un po' fuori moda, vecchiotta, afflitta ormai da troppi inverni poveri di neve. Ed invece, dopo un bel tragitto via Darfo e la magnifica Val di Scalve, accompagnato da mia moglie, da Walter Secco e da Davide Manzoni sulla sua AR76, in tarda mattinata e con un tempo stupendo siamo arrivati in questa bellissima località montana. Una quindicina di mezzi erano già schierati in piazza; mezzi leggeri visti i percorsi previsti ma nondimeno di gran qualità, tra cui spiccava la Kubelwagen di Diego Molteni "così come la Wehrmacht l'aveva lasciata in Italia",



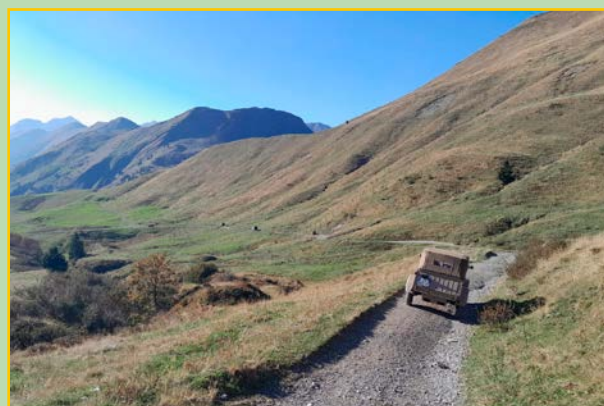
**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**

25

SCHILPARIO – 7/8 OTTOBRE 2023



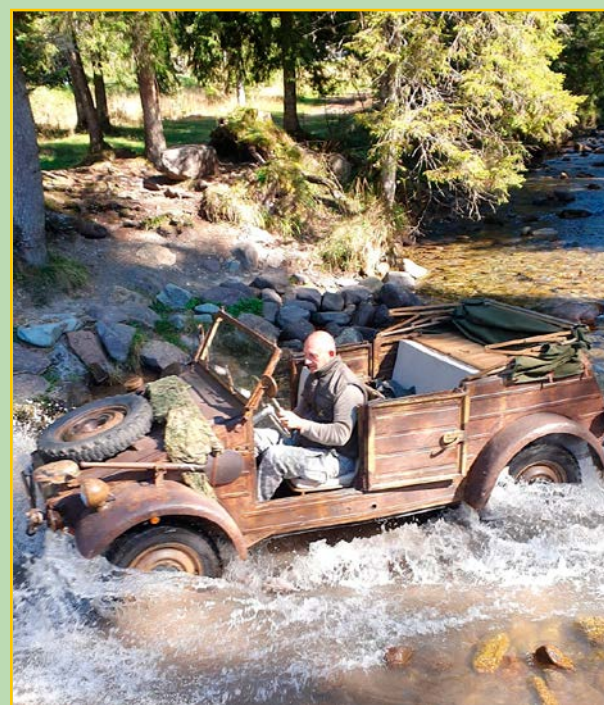
un'altra Kubel, molte Jeep, una M151 Mutt, uno Chevy M1009, una AR59, due AR76 e l'immancabile Land Rover del Presidente. A seguire il Comune ci ha ospitato nella sala consiliare, dove l'organizzatore dell'evento Luciano Gendrini Raineri e le autorità locali ci hanno ringraziato per la presenza, rifocillato e omaggiato di un "ottimo" presente! A questo proposito, un GRAZIE a Luciano per la super organizzazione, e all'amministrazione di Schilpario per aver "osato" concederci il suo patrocinio nonché i permessi per transitare in luoghi normalmente preclusi ai motori. Conciliare motori ed ambiente non è per niente facile, e ormai vaste aree del nostro Paese sono interdette al traffico fuoristrada; tuttavia Schilpario dimostra che se ben organizzato un raduno porta un notevole riscontro economico senza compromettere i valori



SCHILPARIO – 7/8 OTTOBRE 2023



SCHILPARIO – 7/8 OTTOBRE 2023



28

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



SCHILPARIO – 7/8 OTTOBRE 2023



ambientali. Siamo quindi partiti per il percorso che ci avrebbe portato a pranzo, inizialmente in mezzo al bosco con tanto di guado, ed infine su una splendida sterrata di alcuni chilometri, sempre in vista di quello splendido scenario che sono le Dolomiti di Schilpario. Purtroppo durante il tragitto, complice il caldo fuori stagione, la mia AR76 ha accusato uno “svenimento” causa vapor-lock, ma il pronto intervento della seconda AR76 di Davide mi ha tratto d’impaccio e d’imbarazzo. Il pranzo al rifugio Campioni è stato ottimo ed abbondante, l’appetito non mancava, tutti eravamo in giro dalla mattina e meritavamo un lauto pasto. Ridiscesi a valle, abbiamo visitato la Miniera Gaffione, un bell’esempio di archeologia industriale che ci ha permesso letteralmente di toccare con mano (alcuni anche con la testa...) la storia e le condizio-



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

29

SCHILPARIO – 7/8 OTTOBRE 2023



ni di vita in quella millenaria miniera di ferro. Tornati al paese, il tempo di parcheggiare al chiuso (ottima idea), breve riposo e ripulita e via di nuovo a cena in hotel, cena altrettanto gradita ed abbondante! L'indomani, sempre con tempo splendido, siamo stati raggiunti da una decina di altri mezzi del 'gruppo Pedersoli', insieme al quale abbiamo fatto una sosta rispettosa sul luogo dell'eccidio di un gruppo di partigiani a guerra praticamente già terminata, per poi visitare l'ottimo ed interessantissimo

Museo Storico, colmo di mezzi e militaria collezionati e mantenuti da Bettineschi e Marelli: veramente molto molto bello! Dopo l'ancora ottimo e abbondante pranzo, visita di rito al caseificio locale e rientro alle rispettive dimore, felici per lo splendido fine settimana passato insieme tra natura e storia.

DANIELE CEREDA



PIANI DI ARTAVAGGIO – 14 OTTOBRE 2023

In data 14 ottobre 2023 si è svolta la gita del CVMS ai Piani di Artavaggio (LC) organizzata dallo scrivente. Al punto di ritrovo a Lecco in mattinata erano presenti 16 vetture, alle quali se ne sono aggiunte altre 4 presso Moggio per un totale di 20 veicoli e 40 persone tra soci, familiari e amici.

La gita prende corpo percorrendo la Strada del Culmine San Pietro (circa 15 km) da dove poi abbiamo deviato sulla strada sterrata che, passando all'interno di un bellissimo bosco di querce, grazie al periodo autunnale, ci ha regalato un fantastico scenario di colori; dopo circa 10 km siamo sbucati ai Piani di Artavaggio e, percorso l'ultimo tratto di sterrato, siamo giunti al Rifugio Casari dove abbiamo degustato un ottimo pranzo.

Nelle prime ore del pomeriggio ci siamo rimessi in mar-



PIANI DI ARTAVAGGIO - 14 OTTOBRE 2023



cia per affrontare la discesa verso valle e, una volta arrivati nel comune di Moggio, ci siamo salutati e dati appuntamento alle manifestazioni del prossimo anno.

Un saluto ed un ringraziamento a tutti i partecipanti e speriamo di riuscire a far sì che questa gita ci sia tutti gli anni come chiusura del nostro calendario manifestazioni.

DIEGO MOLteni



32

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



COGLIATE - FESTA DELL'UNITÀ NAZIONALE - 5 NOVEMBRE 2023

Nella giornata di domenica 5 novembre una rappresentanza del nostro Club ha partecipato alla commemorazione del 4 novembre, spostata per ovvii motivi alla giornata domenicale e organizzata dalla municipalità di Cogliate.

La sopracitata municipalità ci aveva ufficialmente invitati, prima contattando un nostro socio e poi ufficialmente tramite la nostra segreteria.

La presenza di nostri soci e mezzi, a dire il vero non numerosa ma ugualmente significativa è stata comunque molto gradita sia dalla municipalità che dalla cittadinanza presente alla manifestazione.

Durante la stessa sono stati premiati alcuni alunni di Cogliate che avevano partecipato ad un interessante concorso indetto all'interno delle scuole dalla municipalità. Erano presenti le varie associazioni d'arma, la Protezione Civile, la rappresentanza della locale stazione Carabinieri e della Polizia Locale.

Al termine della manifestazione ufficiale i soci intervenuti hanno potuto partecipare ad un aperitivo in compagnia del Sindaco di Cogliate, pure lui appassionato di mezzi militari e proprietario di una Fiat AR76, di diversi membri della giunta e delle sopracitate rappresentanze. Alla fine di questo aperitivo, che poteva essere già consi-



derato quasi un pranzo, ai soci intervenuti è stato offerto un lauto pranzo, cucinato dalle signore o mogli degli appartenenti alla protezione civile e delle cariche rappresentative della municipalità.

A fine pranzo un caloroso saluto e ringraziamento ci ha accompagnato per il rientro alle nostre case.

ANNALISA CATTANEO



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

33

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



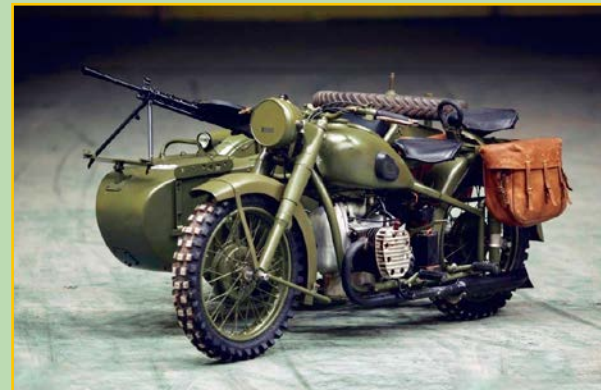
La produzione delle GAZ-67 e GAZ-67B, a quanto risulta da fonti sovietiche, proseguì negli stabilimenti di Gorky dal 1942 fino all'agosto 1953, lasciando il posto a quella della GAZ-69

Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale l'evoluzione delle 4x4 leggere ebbe in Russia caratteri di grande originalità, precorrendo i tempi sotto molti aspetti pur restando fedele a tecnologie e schemi meccanici convenzionali..

Con la vittoria nella Grande Guerra Patriottica e il sovrapporsi delle ambizioni che avrebbero portato alla Guerra Fredda e alla nascita della politica dei due blocchi contrapposti (che si sarebbero infine concretizzati negli anni Cinquanta nelle due alleanze militari della Nato e del Patto di Varsavia), l'industria automobilistica sovietica entrò in una nuova fase, sotto molti aspetti particolarmente interessante. Dopo essersi formata ed essere cresciuta sostanzialmente con l'assistenza americana, assorbendone concetti e criteri e adattandoli alle proprie necessità nell'ambito di un sistema fonda-

mente chiuso, con le conquiste territoriali e di influenza ottenute dopo la vittoria nella Seconda Guerra Mondiale, l'intera industria dell'URSS ebbe modo di toccare con mano e di valutare i livelli tecnologici raggiunti in Europa, in particolare da quello che era stato il principale avversario nel corso della Seconda Guerra, ovvero la Germania nazista. Nel campo delle fuoristrada leggere e medie è interessante osservare come la prima cosa che i tecnici sovietici apprezzarono (ed evitarono come la peste...) furono la raffinatezza e la conseguente complicazione dei veicoli dell'Asse, dei quali l'Armata Rossa aveva

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Per l'impiego tattico a ridosso delle prime linee i Russi affiancarono a lungo alle 4x4 le moto con sidecar, come questa M-72.

negli anni dell'immediato dopoguerra ancora in forza, ad esaurimento, un buon numero di esemplari: purtroppo è stato possibile accedere solo in parte alle valutazioni tecniche sovietiche relative ai modelli catturati ai Tedeschi (e anche, in misura molto minore, agli Italiani), ma in generale i Russi giudicarono inutilmente sofisticati gli automezzi dell'Asse, con le loro sospensioni a quattro ruote indipendenti, le quattro ruote sterzanti e la trazione integrale permanente con differenziali bloccabili, caratteristiche che richiedevano conduttori ben addestrati e una scrupolosa e frequente manutenzione effettuata da personale specializzato, senza garantire all'atto pratico grossi vantaggi sotto il profilo della mobilità. Appare

quindi chiaro che, con l'eccezione di alcuni riferimenti dottrinali (come l'uso delle motociclette con sidecar nella funzione di veicolo da ricognizione e collegamento) e di una generica ispirazione per quanto riguarda la struttura e la forma delle carrozzerie e la conformazione degli abitacoli, la strada seguita dai progettisti russi per lo sviluppo delle prime 4x4 leggere postbelliche si differenziò con decisione da quella seguita nei Paesi occidentali. Anche perché la notevole quantità di materiali di origine statunitense e, in misura molto minore, britannica (durante la guerra i sovietici avevano ricevuto oltre 401.000 veicoli a motore dagli Stati Uniti, circa 3.500 mezzi dal



Le GAZ della famiglia 69 equipaggiarono gli eserciti dei Paesi dell'Est e vennero anche prodotte su licenza in Romania dalla ARO.

Canada e 5.239 autoveicoli dagli Inglesi), pur molto apprezzata dai tecnici sovietici per la qualità costruttiva e le caratteristiche tecniche, era reputata troppo esigente per quanto riguarda carburanti e lubrificanti, prodotti che nell'URSS dell'immediato dopoguerra erano di qualità molto variabile ma inesorabilmente attestata su livelli modesti in paragone ai prodotti occidentali. Questi fattori esercitarono una notevole influenza sui progettisti russi quando si presentò la necessità di progettare la



Telaio e meccanica all'americana si sposavano, sulla GAZ-69, a una carrozzeria ispirata a modelli tedeschi.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



La trasmissione 4x4 della GAZ-69 venne utilizzata anche per realizzare la berlina GAZ-M72, variante a trazione integrale della GAZ-M20 Pobeda (Vittoria).

sostituita della rustica ma funzionale GAZ-67, tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio degli anni Cinquanta. Come abbiamo visto nella puntata precedente, la GAZ-67 e la sua evoluzione, GAZ-67B erano rimaste in produzione dal 1942 all'agosto 1953 e la meccanica della GAZ-67B era stata utilizzata anche come base per la vettura anfibia GAZ-011, prodotta dal 1951 al 1953 e ispirata alla Jeep GPA americana. Stando a fonti sovietiche, della GAZ-67 e 67B erano stati realizzati in totale 62.843 esemplari, ai quali occorre aggiungere le circa 52.000 Jeep Bantam, Willys e Ford consegnate dagli Stati Uniti all'Unione Sovietica dal 1942 al 1945: nel momento in cui, nel 1948, il gruppo di studio della GAZ (Gor'kovskij Avtomobil'nyj Zavod, Fabbrica d'Automobili di Gor'kij),

guidato da Vitaly Gratchev e sotto la supervisione dell'ingegner Grigory Moiseevich Wasser-man (responsabile tecnico degli stabilimenti GAZ), mise allo studio il modello 69, si ritenne di utilizzare il layout di massima della



Verso la metà degli anni Cinquanta le linee di montaggio della GAZ-69 vennero spostate nel complesso UAZ di Ulianovsk.

36

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Verso la fine degli anni Cinquanta la Moskvitch presentò la berlina 410-411, con trazione 4x4, disponibile anche con carrozzeria familiare. Il motopropulsore era di ispirazione Opel.

Jeep statunitense, con doppio ponte rigido e sospensioni con balestre semiellittiche longitudinali; la carreggiata rimase quella di 1.446 mm della GAZ-67B, mentre l'interasse fu allungato (da 2.100 mm a 2.300 mm) al fine di disporre di una superficie carrozzabile superiore e il telaio fu irrobustito in molte sezioni per aumentare la durata nel tempo e maggiorare la capacità di carico. Per la configurazione della scocca si optò per lo stile camionetta, con tre porte e panchette posteriori longitudinali, ciò che consentiva una maggior versatilità d'impiego, in particolare per quanto riguarda il trasporto dei materiali, oltre a permettere un'abitabilità adeguata (inizialmente per otto persone, due anteriormente e sei posteriormente). La nuova 4x4 fu equipaggiata con un motore

diverso rispetto a quello della GAZ-67 e 67B, che era di derivazione Ford: per la GAZ-69 si utilizzò il quattro cilindri della berlina GAZ-M20 Pobeda (Vittoria), unità con cilindrata di 2.112 cc in grado di sviluppare 52 CV a 3.600



Sulla meccanica Moskvitch 410-411 la MZMA sviluppò una serie di prototipi con carrozzeria molto simile alla Jeep MB.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

37

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Utilizzando inizialmente un motore bicilindrico boxer di derivazione motociclistica, l'istituto moscovita NAMI sviluppa il progetto 049, veicolo fuoristrada anfibio per usi civili e militari

giri al minuto, con distribuzione a valvole laterali, raffreddamento con pompa di circolazione e lubrificazione forzata (anche se l'albero motore manteneva le caratteristiche appendici per la lubrificazione a sbattimento). Il motore dispone di un sistema di preriscaldamento del liquido di raffreddamento per mezzo di un bruciatore portatile a benzina, e anche l'abitacolo è dotato di sistema di riscaldamento. La GAZ-69 Troujennik (Lavoratore) sostituì nel 1953 sulle catene di montaggio di Gorkij la GAZ-67B, anche se, per decisioni governative, la produzione venne trasferita già nel dicembre del 1954 presso gli stabilimenti automobilistici di Ulianovsk, assumendo quindi a rigore la denominazione di UAZ-69. Del nuovo modello a Ulianovsk vennero prodotte due varianti, una con carrozzeria camionetta (UAZ-69) e l'altra con carrozzeria torpedo a quattro porte (UAZ-69A, chiamata popo-

larmente Anouchka, variante slava di Anna - Anushka). Proprio nella prima metà degli anni Cinquanta in Unione Sovietica prende forma quel genere di veicolo che oggi viene comunemente definito SUV: non si tratta di un mezzo destinato a far concorrenza ai fuoristrada autentici, ovvero che punta principalmente alle doti di mobilità fuoristrada, ma di un'automobile in grado di assicura-



L'evoluzione del NAMI-049 è il progetto ZAZ 049A Tsélina, un commerciale leggero che darà origine alle 4x4 della famiglia Volin.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Il gruppo motore e trasmissione della berlina ZAZ, montato anteriormente, venne utilizzato anche per la ZAZ 969, in produzione dal 1966 presso lo stabilimento di Lutsk, in Ucraina

re un buon comfort di marcia pur essendo capace di percorrere senza grossi problemi le strade russe in terra battuta che, in primavera e in autunno (in concomitanza con il disgelo e le piogge), risultavano precluse alle comuni automobili. Così Gratchev adattò la trazione integrale della GAZ-69 alla carrozzeria monoscocca rinforzata (con l'aggiunta di 14 nuovi elementi strutturali) della berlina GAZ-M20 Pobeda (Vittoria), l'autovettura che nel 1946 aveva preso il posto della GAZ-M1: denominata GAZ-M72, la prima SUV prodotta in serie al mondo venne costruita dal 1955 al 1958 e ne furono realizzate 4.677 unità. Contemporaneamente, pare su diretta ispirazione di Nikita Sergeevič Chruščëv, all'epoca Primo Segretario del Comitato Centrale del Partito Comunista dell'Unione Sovietica, furono iniziati presso alcuni complessi industriali russi gli studi per una vettura a quattro

ruote motrici più leggera. La stessa GAZ propose la M73, con passo di 2 metri e gruppi meccanici derivati da quelli della Moskvitch 402 (copia sovietica della Opel Kadett prebellica), mentre le officine moscovite MZMA (AZLK), dove la Moskvitch veniva prodotta, dopo aver presentato nel 1955 un prototipo dal look sovrapponibile a quello della Jeep MB/GPW, nel 1957 iniziano la produzione della



La variante militare anfibia della Luaz 969, Luaz 967, risultò particolarmente simile a quella studiata dalla NAMI di Mosca.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Della Moskvitch 415 (e della 416, con carrozzeria chiusa) furono realizzate, a partire dal 1959, diverse serie di prototipi, dei quali si valutò l'opportunità di produzione in serie.

Moskvitch 410, variante a quattro ruote motrici della 402 sviluppata da R.A. Lipgart. In parallelo alla 410, rimasta in produzione fino al 1960 nella versione migliorate 410N e 411 e consegnata in 11.890 unità, le officine MZMA affidano a un altro gruppo di lavoro, guidato da I.A. Gladiline, l'incarico di sviluppare una nuova off-road leggera dalle caratteristiche utilitarie, che appare sotto forma prototipica nel 1959 come Moskvitch 415 (torpedo) e Moskvitch 416 (berlina), senza però avere un seguito di produzione. Sempre nell'ottica di sviluppare una 4x4 compatta per impieghi utilitari, l'Istituto NAMI (Istituto Scientifico Centrale per la Ricerca sull'Automobile e sui Motori per Autotrazione) di Mosca nella seconda metà degli anni Cinquanta concepisce in associazione alla fabbrica di motociclette IMZ di Irbit un mezzo fuoristrada molto compatto, il NAMI-049 Ogoniok (Sciama-no), che prenderà la sua forma definitiva grazie alla ZAZ (Zaporozje Avtomobil Zavod, fabbrica d'automobili di

Zaporozje, nell'Ucraina meridionale), con i gruppi meccanici della berlina 965 (quest'ultima è una sorta di FIAT 600 russa mossa da un motore a quattro cilindri a V raffreddato ad aria di 733 cc e 23 CV). Sulla base del NAMI-049, ZAZ sviluppa il NAMI-049A Tséli-na, dal quale vengono derivati un anfibio militare compatto e aviotrasportabile, il LUAZ-967, pensato come veicolo per



La 415 definitiva, pur rivista nel frontale, conservava un layout generale molto simile a quello della statunitense Jeep CJ-5.

40

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



La produzione in serie della Moskvitch 415 e 416 venne valutata ancora all'inizio degli anni '70, come concorrente della innovativa Lada 2121 Niva, all'epoca in corso di definizione.

l'evacuazione dei feriti e il trasporto di munizioni in prima linea, e un un compatto 4x4 per usi civili, la cui produzione in serie viene avviata nel 1966 come ZAZ-969 presso l'officina di costruzioni meccaniche di Lutsk (LUMZ, dal 1967 LUAZ, Fabbrica d'Automobili di Lutsk), nell'Ucraina Nord-Occidentale. Il 969 ha il motore di 887 cc (26 CV) delle contemporanee berline ZAZ, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote con molle a barra di torsione, interasse di 1.800 mm e altezza minima da terra di 26 cm grazie agli assali a portale con riduzione finale ai mozzi. La trazione è normalmente anteriore, con trazione integrale inseribile, il cambio ha quattro velocità più un primino. Parallelamente a questi veicoli leggeri, a partire dal 1955, la fabbrica d'automobili di Ulianovsk, dove è stata trasferita la produzione del modello GAZ-

69, viene incaricata di sviluppare una nuova fuoristrada con caratteristiche superiori a quelle della GAZ per quanto riguarda portata, mobilità e comfort di marcia: prendendo come base telaio e meccanica della 69, la UAZ elabora la serie 450, un veicolo a cabina avanzata con



Le 4x4 i Moskvitch avevano una struttura più convenzionale rispetto alla Niva: quest'ultima utilizzava tecnologia FIAT.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

41

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Sicuramente originale, anche se non certo elegante, la serie 450 delle 4x4 UAZ si è rivelata negli anni estremamente funzionale e in grado di sopportare condizioni d'uso estreme.

portata di 750-800 kg dotato di carrozzeria cassonata o furgonata, disponibile anche come furgone vetrato e ambulanza, che esce dalle catene di montaggio a partire dal 1958 ed è disponibile anche nella variante a due ruote motrici (UAZ-451). Per motorizzare l'evoluzione di questi modelli (UAZ-452), nella seconda metà degli anni Sessanta viene studiato un nuovo motore a benzina a quattro cilindri con distribuzione a valvole in testa, cilindrata di 2,5 litri, potenza di 75 (poi 80) CV e cambio a quattro marce (invece dei 65 CV e tre marce dei modelli precedenti), destinato ad essere utilizzato anche per un nuovo modello di 4x4 messo allo studio a Ulianovsk a partire dal 1961 e destinato a sostituire la 69. le catene di montaggio vennero avviate il 15 dicembre 1972: il

nuovo fuoristrada, denominato UAZ-469, oltre alla meccanica rivista, aveva carrozzeria più moderna e spaziosa, sospensioni migliorate, maggior portata e superiore



Chiamata con affetto Bukanka (pagnotta), la versione furgone della UAZ 452 è disponibile in molte diverse varianti.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Sullo chassis della serie 450, la UAZ sviluppò i primi prototipi della 469. La linea sembra ispirata all'Alfa Motta...

comfort di marcia rispetto ai predecessori. Inizialmente, venne proposto in due allestimenti, il 469, con riduttori

ai mozzi ruota e altezza minima da terra maggiorata (300 mm invece di 220), per prestazioni off-road ottimizzate, e il 469B, che condivide la trasmissione con la famiglia 452. La 469B, prodotta dai primi anni Settanta, con una serie di migliorie e aggiornamenti è tutt'ora in produzione (con la de-nominazione commerciale di Uaz Hunter), come le successive evoluzioni. Uaz 3160/3170/3172 sono da considerarsi un nuovo modello, oggi prodotte come Patriot: in origine UAZ-3170 e 3172 "Simbir", presentate ufficialmente nel 1991, avrebbero dovuto essere assemblate anche in Italia dalla De Tomaso. Una variante per il mercato civile (Uaz-3160) fu esposta al Salone



I tempi di sviluppo della UAZ 469-469B furono particolarmente lunghi, poiché al progetto venne assegnata una bassa priorità. Il modello entrò in produzione nei primi anni Settanta.



LE FUORISTRADA MADE IN URSS



RICORDANDO ARNALDO TRINCI BAVA

Questo servizio sui veicoli 4x4 russi non sarebbe stato completo senza un ricordo dell'amico Arnaldo Trinci Bava e del suo furgone radio UAZ 452B, del quale andava particolarmente fiero, presenza costante agli incontri del CVMS, nonché alla Colonna della Libertà (dove assicurava il collegamento radio tra la testa e la coda della "carovana" di veicoli). Avremo sempre nel cuore il suo sorriso, la sua simpatia e la sua cordialità.

L'amico Arnaldo, con la sua stazione radio mobile UAZ-452B, nel corso di una delle tante edizioni del raduno di Bombardone.

dell'Auto di Mosca nel 1993. Per concludere questa carrellata sulle fuoristrada concepite in Unione Sovietica, non si può non citare la Lada 2121 Niva, che sebbene non si tratti di un modello nato specificamente per usi militari, ha visto un impiego molto esteso da parte di forze di Polizia, servizi paramilitari e, anche se in minor misura, unità militari. La Niva (dal 2006 semplicemente Lada 4x4) che è stata definita dai progettisti come una "Renault 5 dotata dello chassis di una Range Rover", in realtà utilizzava in origine gruppi meccanici e tecnologia genuinamente FIAT, inoltre viene tutt'ora prodotta in uno stabilimento, l'enorme fabbrica di Togliattigrad, consegnato "chiavi in mano" dalla Fiat all'Unione Sovietica nel 1966. Il progetto E-2121 si concretizzò nel 1971 nel prototipo Krokodil, un modello ispirato nel look alla VAZ-1101, i cui stili furono derivati da quelli della contem-

poranea Fiat 127 dal designer russo Valery Pavlovitch. La vettura VAZ venne valutata in diretta concorrenza con la Moskvitch 416 rispetto alla quale, dopo lunghe prove comparative svolte nel 1973 e 1974, si dimostrò superiore sotto tutti i profili, entrando in produzione il 5 aprile



La Lada 2121 Niva, in diverse varianti, è stata prodotta dal 1977 al 31 dicembre 2023 in quasi tre milioni di esemplari.

LE FUORISTRADA MADE IN URSS



Il LUAZ 969 "Volin", qui sopra nella variante finale, è rimasto in produzione dagli anni Sessanta fino al 2003.

1977. Sulla base della Niva (e dell'UAZ-469) furono elaborati alcuni anfibi militari che, seppur validi, non superarono lo stadio di prototipo. La Lada 4x4, costantemente aggiornata, è stata prodotta fino al 31 dicembre 2023 ed era in vendita anche in Italia, importata da un'impresa con sede in Toscana.

GIOVANNI BARILI

Foto V/O Avtoexport - Soviet Export Magazine Editorial Board

2ª PUNTATA - FINE



Partendo dalla meccanica della UAZ 469B sono stati, nel corso degli anni, sviluppati modelli più moderni, come la Simbir, che avrebbe dovuto essere prodotta anche in Italia.

STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



Con l'arrivo delle piogge autunnali e delle prime nevi comparve la terribile Rasputitsa, capace di trasformare le strade russe in pantani rendendo via via più critica per i Tedeschi la situazione dei rifornimenti per la VI Armata del generale Paulus e per tutti i reparti dell'Asse impegnati a Stalingrado.

I combattimenti per il possesso di Stalingrado furono tra i più feroci dell'intera campagna di Russia: anche quando rimanevano isolate, le unità sovietiche combattevano fino a quando non venivano completamente annientate; piccole pattuglie si infiltravano continuamente dietro alle linee tedesche e aggredivano piccoli reparti o soldati isolati, mentre i tiratori scelti russi imponevano agli attaccanti un pesante pedaggio. La reazione ben coordinata delle unità tedesche aveva facilmente ragione di queste aggressioni, che però rappresentavano un continuo stillicidio e presto cominciarono a influire sull'efficienza e sul morale delle truppe. A questo punto, anziché applicare una strategia simile a quella messa in pratica a Rostov, ovvero quella di impegnare le sue forze limitate per "ripulire" sistematicamente la città quartiere per quartiere (operazione che avrebbe richiesto molto tempo), Paulus preferì continuare ad applicare le collaudate strategie della Blitzkrieg in cui era maestro, lanciando il 27 settembre un secondo attacco generale che portò alla conquista dei boschi ad occidente

dell'area industriale e della cima del Mamayev Kurgan. Nella seconda metà di settembre però il flusso dei rifornimenti russi era divenuto costante e significativo, tanto che prima della fine di settembre Chuikov poteva buttare nella mischia l'intera 193ª Divisione di fanteria, la 39ª Divisione di fanteria della Guardia e 4.000 paracadutisti. Inoltre, il rafforzamento dell'artiglieria russa sulla sponda orientale del Volga poteva garantire un notevole supporto di fuoco alle unità sovietiche: l'avanzata tedesca rallentò, coglien-



I quartieri nuovi del centro e la zona industriale offrirono ai Russi gli appigli tattici per la resistenza e l'offensiva.



STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE

do comunque ulteriori risultati il 29 settembre, quando le forze germaniche e un reggimento croato riuscirono a penetrare in pro-



L'arrivo dell'inverno rese più difficili le situazioni degli assalitori e quelle dei difensori, ma i Russi non cedettero.



Sebbene prevista per ottobre, l'Operazione Uranus ideata dalla Stavka sovietica ebbe inizio soltanto nella prima metà di novembre, riuscendo però in breve a raggiungere tutti gli obiettivi, compresa l'occupazione di Kalach (sotto).

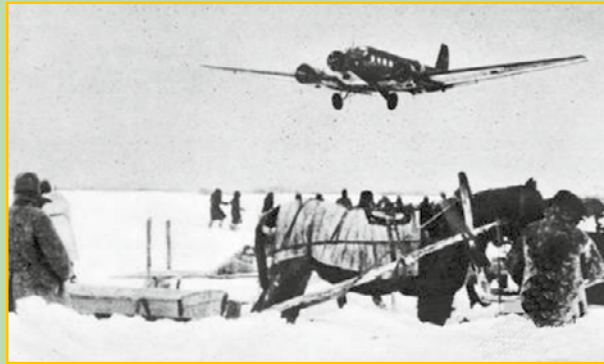


fondità nella zona industriale di Stalingrado. Per il 7 ottobre il fronte era ormai statico, anche se i tedeschi avevano sfiorato il successo: Chuikov per bloccarli aveva impegnato le sue ultime riserve, la 308ª Divisione di fanteria e la 39ª Divisione della Guardia, oltre ai carri leggeri della 84ª Brigata corazzata, appoggiati da un impressionante schieramento di artiglieria. Il successo di Paulus a Stalingrado aveva creato un pericoloso sbilanciamento dell'attenzione dell'Alto Comando tedesco, che sottovalutava l'esposizione dello schieramento tedesco a Nord e a Sud della città: i comandanti della 14ª e della 4ª Divisione Corazzata tedesche, Generali von Schwelder e von Wietersheim, furono i primi a sollevare il problema, con il risultato che entrambi vennero immediatamente sostituiti per "disfattismo". L'arrivo in linea, il 10 ottobre, della III Armata rumena del Generale Petre Dumitrescu servì a liberare nuove forze, rendendo disponibili le due unità tedesche schierate a Nord di Stalingrado, la 79ª e la 305ª Divisione, per la nuova offensiva contro la zona industriale che Paulus aveva predisposto per il 24 ottobre. Questa si sviluppò con inaudita violenza e, per la sera, nonostante la feroce resistenza e i continui contrattacchi, la maggior parte degli stabilimenti Barricata Rossa e Ottobre Rosso era in mano tedesca. Ai primi di novembre Paulus stava preparando le sue forze per la spallata finale a Stalingrado, ignaro del fatto che i Russi, già il 3 novembre, avessero reso noti i piani per l'Operazione Uranus a tutti i comandi della 5ª Armata Corazzata, fino a livello divisionale. I movimenti di truppa che la preparazione di questa operazione aveva comportato, sebbene molto ben congegnati e svolti in prevalenza di notte, non erano sfuggiti al comando della III Armata rumena, e il Generale Dumitrescu aveva fatto presente prima al Generale Weichs, poi al Comando Supremo tedesco (e, pare, a Hitler in persona), che le sue forze non sarebbero state in grado di opporsi con successo a unità corazzate sovietiche: questo causò il trasferimento dalla Francia della 6ª PanzerDivision e delle Divisioni di fanteria 304ª e 309ª, con lo scopo di creare dietro al

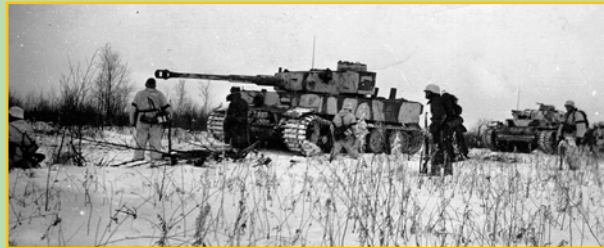


STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE

Don una riserva intesa a intercettare eventuali puntate sovietiche su Rostov (l'arrivo di queste unità era previsto per il dicembre 1942). L'11 novembre Paulus lanciò il suo attacco contro la 138ª Divisione della 62ª Armata sovietica, arroccata in un ridotto perimetro della fabbrica d'armi Barricata Rossa: a mezzogiorno l'unità russa era completamente isolata e aveva subito fortissime perdite, tuttavia i superstiti contendevano il terreno metro per metro ai tedeschi. Nel frattempo il Generale Paulus, preoccupato per la lunghezza del fianco scoperto, protetto solo da un velo di forze rumene, aveva iniziato a crearsi una riserva corazzata mobile utilizzando unità della 14ª Panzer non impegnate nei combattimenti, ma il 17, su ordine diretto di Hitler, orientò di nuovo tutti i suoi sforzi alla conquista di Stalingrado. Paulus e la sua VI Armata si trovavano in una posizione decisamente scomoda: i rifornimenti cominciavano a scarseggiare per il peggiorare della situazione atmosferica, gli uomini erano esausti e l'Armata era in una posizione particolarmente esposta, protetta sui fianchi solo da alleati poco e male equipaggiati. All'alba del 19 novembre 1942 la spessa e gelida foschia che gravava sulle linee rumene venne squarciata da un uragano di proiettili d'artiglieria, razzi e colpi di mortaio: 3.500 bocche da fuoco sovietiche per 80 minuti colpirono le linee tenute dalla III Armata di Dumitrescu, poi carri russi passarono all'attacco contro i fianchi del settore tenuto dal 5° Corpo rumeno. Inizialmente le unità controcarro dei difensori reagirono con energia, facendo buon uso dei loro pezzi da 37, 47 e 75 mm, tuttavia le linee rumene erano troppo estese (a ogni Divisione era assegnato un settore esteso per circa 19 km) e le unità corazzate sovietiche infransero le difese in più sottosezioni, aprendo un enorme varco nelle linee del 2° Corpo rumeno, all'interno del quale i Russi gettarono la 5ª Armata corazzata, il 3° Corpo corazzato e il 3° Corpo di Cavalleria della Guardia. Von Weichs inviò rapidamente il 48° PanzerCorps per tentare di turare la falla e di rinforzare il suo dispositivo di difesa al Nord, però il 20 i Russi passarono con successo



Il rifornimento per via aerea delle truppe tedesche intrappolate a Stalingrado non ebbe alcun successo.



Le difficili condizioni ambientali e la decisa reazione delle truppe sovietiche bloccò i tentativi del 57° PanzerKorps del generale Kirchner di portare soccorso ai reparti della VI Armata circondati a Stalingrado. Sebbene sollecitato a scatenare un'offensiva in direzione dei soccorritori, Paulus non prese iniziative.

all'offensiva anche a Sud: le difese della 1ª, della 18ª e della 20ª Divisione rumena crollarono sotto una poderosa spinta, trasformando in sostanza i Tedeschi della VI Armata da assediati ad assediati. In quel momento la chiave della salvezza per la VI Armata tedesca poteva essere il ponte di Kalach, e il comandante del FliegerKorps VIII, Tenente Generale Fiebing, volle personalmente avvisare della pericolosissima situazione che si sarebbe creata in caso di perdita del ponte: a Fiebing rispose personalmente il Tenente Generale Arthur Schmidt, Capo di Stato Maggiore di Paulus, che replicò che le forze disponibili erano in grado di mantenere il possesso del ponte, ponte del quale solo poche ore dopo i Russi si sarebbero impadroniti con un audace colpo di mano... Anche se ci volle ancora tempo prima che le due ganasce della tenaglia sovietica si congiungessero, ormai la VI Armata era praticamente isola-



STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE



Incalzati dai Russi e privi di rifornimenti, i Tedeschi si difesero con grande determinazione ma senza successo.

ta. Quel pomeriggio Paulus e von Weichs riferirono a Hitler la gravità della situazione, facendo anche presente la situazione deficitaria per quanto riguardava i rifornimenti. Paulus riteneva comunque di poter tenere aperto il corridoio tra il Don e il Volga, a patto di poter disporre di rifornimenti adeguati, ma chiese di poter disporre della piena libertà d'azione: in caso d'emergenza, avrebbe potuto ripiegare aprendosi la strada verso Sud Ovest, ma-



novra sulla quale sia von Weichs sia il GeneralOberst Kurt Zeidler, Capo di Stato Maggiore dell'esercito, erano d'accordo. Seguirono giorni di discussioni inconcludenti, sino a quando, il 24 novembre, Goering assicurò a Hitler che la Luftwaffe avrebbe garantito alla VI Armata le 750 tonnellate di rifornimenti al giorno che erano il requisito minimo indicato da Paulus per la difesa di Stalingrado, così Hitler ordinò a Paulus di tenere duro, promettendo che ai primi di dicembre la situazione si sarebbe capovolta grazie a un'offensiva lanciata dalla 4ª PanzerArmee. In effetti la controffensiva, Operazione Wintergewitter (Bufera Invernale), il comando della quale era stato affidato a Manstein, prese le mosse il 12 dicembre e, dopo un inizio promettente e un'avanzata di 80 chilometri nel sistema difensivo russo da parte del 57° PanzerKorps del Generale Kirchner, si dovette arrestare a una cinquantina di chilometri dai confini della sacca a causa dell'offensiva Piccolo Saturno, che i Russi avevano deciso di anticipare al 15 dicembre proprio per creare un diversivo al tentativo di liberare la VI Armata: 90 minuti di tiro d'annientamento di abbattono sulle linee tenute dalle Divisioni Ravenna e Cosseria dell'VIII Armata italiana, che vennero poi sfondate dai mezzi corazzati della 1ª Divisione della Guardia (100 carri, seguiti da 15 divisioni di fanteria), che isolarono il 2° Corpo italiano e il 29° Corpo tedesco, permettendo ai Russi di lanciare quattro corpi d'Armata corazzati e uno meccanizzato nelle retrovie dell'Asse. A questo punto Mainstein incitò Paulus a passare all'offensiva, per tentare di congiungersi alle forze di Kirchner, ma Paulus sorprendentemente rispose in senso negativo accampando come scuse la limitata disponibilità di carburante e la penuria di munizioni, chiedendo però a Manstein un ordine diretto in proposito che l'avrebbe sollevato dalla responsabilità di non aver ottemperato al precedente ordine di Hitler. Dal canto suo, Manstein non si azzardò a dare quest'ordine, pur con la certezza che sarebbe stata l'ultima possibilità di salvezza per la VI Armata. Inutili scambi di radiogrammi, sommati all'indecisione del führer continuarono,



STALINGRADO 1943 L'INIZIO DELLA FINE

fino quando, alla vigilia di Natale, il 24° Corpo corazzato russo raggiunse la base aerea di Tatsinskaya, la principale base degli Junkers Ju-52 da trasporto che rifornivano la sacca, distruggendo 70 velivoli e rendendo la base inservibile per cinque giorni, riducendo al lumicino i rifornimenti agli assediati, che dovevano fronteggiare l'aggressività delle pattuglie russe e le offensive coordinate delle forze sovietiche: dopo che il 7 gennaio Paulus ricevette da Rokossovsky la prima richiesta di resa (che rifiutò), il 10 gennaio 1943 i Russi attaccarono il punto di giunzione tra il 14° PanzerKorps e l'8° Corpo, obbligando i difensori a ripiegare verso Est, 10 giorni dopo gli aeroporti principali della sacca erano stati conquistati, il 23 gennaio anche l'ultima striscia da cui era possibile decollare, quella della scuola di volo Stalingradskaya, era inutilizzabile e il 26 gennaio la sacca era divisa in due parti, divenute tre il 28 gennaio. L'11° Corpo di Strecker resisteva tra le rovine della fabbrica Ottobre Rosso, mentre le altre unità erano confinate al centro della città. Un'ulteriore proposta di resa raggiunse Paulus il 22 dicembre, ma Hitler negò il permesso di arrendersi al suo generale, il quale il 30 gennaio gli comunicò che le difese di Stalingrado sarebbero collassate entro sera. Per tutta risposta Hitler lo nominò Feldmaresciallo. Il sottinteso era chiaro: mai nella storia un Feldmaresciallo tedesco era stato preso prigioniero, pertanto questa promozione era un chiaro invito al suicidio per Paulus. Poche ore dopo, il 31 gennaio, la 38ª Brigata di fanteria motorizzata sovietica riuscì ad isolare il quartier generale della VI Armata, posto tra le rovine del grande magazzino GUM di Stalingrado, e a catturare Paulus e il



A Stalingrado i Russi catturarono Paulus (sopra) e 91.000 soldati. La fontana Barmaley (sotto) fu ricostruita ed è tuttora uno dei simboli della città (dal 1961 ridenominata Volgograd).

suo Stato Maggiore. La sacca centrale, sotto il comando del Generale Heiz, si arrese nel pomeriggio dello stesso giorno, mentre la sacca settentrionale, sotto il comando del generale Karl Strecker, resistette altri due giorni all'assalto di quattro Armate sovietiche. Alle quattro di mattina del 2 febbraio 1943, a Strecker fu comunicato che uno dei suoi ufficiali aveva preso contatto con i sovietici per negoziare la resa. A questo punto il Generale inviò un radiomessaggio al Comando Supremo tedesco che diceva che il suo comando aveva compiuto in pieno il suo dovere, combattendo fino all'ultimo uomo. Però, invece che con il regolamentare "Heil Hitler", Strecker concluse il messaggio con "lunga vita alla Germania". I rapporti sovietici indicano poi che sporadici scontri continuarono a Stalingrado per oltre un mese dopo la resa di Strecker. Si stima che, complessivamente, siano morti nei combattimenti per Stalingrado circa 1.000.000 di persone, tra militari e civili.

ROBERTO BRUCIAMONTI

foto Bundesarchiv (PK) - RIA Novosti
2ª PUNTATA - FINE



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

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

Tesoriere

Walter Secco 331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

Comitato Etico

Diego Molteni (Vice Presidente in carica) 340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
Cosimo Prototipo 335 5925974 c.prototipo@alice.it
Gianluca Rezzoagli 366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

Commissari Tecnici di Club

Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere 349 2732122 bigiocatt@libero.it
Lucio De Bernardi - veicoli civili area Lombardia Ovest 340 9593718 info@deber.it
Federico Dell'Orto - Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere 348 7261042 federico.dellorto@spray.com
Luciano Gendrini Raineri - veicoli civili area Lombardia Est 349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com
Diego Molteni - moto e veicoli tedeschi 340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

Gestione e/o Organizzazione Raduni

Lucio De Bernardi 340 9593718 info@deber.it
Maurizio De Carli 333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it
Luigi Cattaneo 349 2732122 bigiocatt@libero.it
Federico Dell'Orto 348 7261042 federico.dellorto@spray.com
Diego Molteni 340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
Cesare Spinardi 031933663 clfspinardi@gmail.com





CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



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