

IL TRAINO ANIMALE NELLA SANITA' MILITARE TEDESCA DURANTE LA II GM

Quando si pensa alla Seconda Guerra Mondiale, l'estesa e capillare motorizzazione tedesca ne costituisce uno dei miti più ricorrenti e maggiormente affermati. Sicuramente, se paragonate alle altre forze dell'Asse, le forze armate germaniche godevano di una notevole disponibilità di mezzi meccanizzati, parco integrato da un enorme bottino di guerra per lo più francese ed in parte anche russo, tuttavia l'apporto del traino animale rimase per tutto il conflitto determinante nella soddisfazione delle necessità logistiche delle forze armate tedesche.

Infatti se da un lato non fu mai possibile soddisfare il reale fabbisogno di autoveicoli indotto dalle estese operazioni belliche dall'altro lato la dottrina tedesca teneva ancora in gran conto la componente a traino animale. Fu quindi esteso l'impiego di veicoli e mezzi, anche operativi, a trazione animale. L'impostazione non appare poi tanto strana se si tiene presente che i Guderian e i Rommel erano più l'eccezione che non la regola, almeno agli inizi delle operazioni di guerra.

Basti considerare che le fasi iniziali dell'Operazione Barbarossa videro l'impiego di ben 700.000 cavalli che, oltre che dai reparti di cavalleria, venivano impiegati in ogni genere di servizio logistico ed operativo.

Purtuttavia questa apparentemente enorme massa equina non bastava e quindi, a parte i cavalli russi di "preda bellica", si rese necessario requisire persino i cavalli appartenenti alle popolazioni di etnia tedesca e stanziali nelle zone occupate.

Indiscutibilmente l'impiego di mezzi a trazione animale offriva vantaggi non trascurabili, anche in un periodo di diffusa meccanizzazione, in termini sia logistici che operativi. I mezzi a trazione animale presentavano, rispetto ai mezzi meccanizzati, un basso contenuto tecnologico e potevano essere mantenuti o riparati in loco e senza necessità di attrezzature particolari o di personale specialmente qualificato. La catena logistica era elementare non essendovi esigenza di costituire flussi di rifornimento e scorte di carburanti, olii, lubrificanti e parti di rispetto. Gli animali - principalmente cavalli da tiro e muli ma anche, sul fronte orientale, cammelli - potevano alimentarsi, in caso di bisogno, con il foraggio o con la vegetazione disponibile in loco.

Lo svantaggio, rispetto alla componente meccanizzata, consisteva in genere in una minore capacità di carico ed in una ridotta velocità di marcia. Tuttavia, sovente, le condizioni tipiche di molti teatri operativi tendevano a ridurre tali differenze di carattere prestazionale, facendo sì che i mezzi a trazione animale trovassero largo e proficuo impiego anche grazie alle loro virtù "fuoristrada".

Per meglio comprendere la versatilità di impiego dei mezzi a trazione animale e la loro diffusione presso le Forze Armate tedesche si consideri che furono impiegati nei seguenti compiti:

- trasporto materiali di fanteria
- trasporto equipaggiamento ed effetti del personale
- traino d'artiglieria
- trasporto munizioni
- officina campale
- trasporto materiale genio e genio pontieri
- centrale telefonica
- stazione radio rice-trasmittente
- cucina campale
- forno da panificazione campale

macelleria campale
piattaforma per artiglieria leggera contraerea
piattaforma per armi leggere controcarro
piattaforma per armi di squadra
trasporto materiali di sanità
trasporto strumentazioni speciali di sanità
ambulanza
potabilizzatore campale



Figura 1 Carro If. 5, piattaforma per sistema binato da 7,92 mm., ripreso durante la Campagna di Francia. (Waffen Arsenal Band 153, Deutsche Infanteriekarren, Heeresfeldwagen und Heereschlitten 1900-1945)

I modelli in uso durante la seconda guerra mondiale risalgono, concettualmente, alla fine del secolo precedente, segnatamente dalla serie M/95, ma nel 1938 si sentì l'esigenza di modernizzare e venne introdotto un modello di carro a struttura metallica e ruote gommate, il Hf.7. Nel 1940 prima e nel 1943 poi, per integrare il parco mezzi depauperato dall'usura bellica, vennero messi in produzione due carri lignei da carico concettualmente meno sofisticati dei modelli d'ordinanza ma più rapidi da produrre, il Ef. 40 e il Ef.43 quest'ultimo anche noto come Hf.6. Altrettanto diffuso fu l'uso di slitte che andava dall'impiego sanitario al trasporto di materiali e munizioni. Relativamente agli animali impiegati per il traino troviamo, innanzitutto, i cavalli ma anche i muli, i cammelli sul fronte russo, le renne sul fronte artico, ed anche i cani di grossa taglia nelle zone alpine.

A puro titolo di esempio e sempre restando in ambito di trazione animale, si consideri che nel periodo 1943/1944 vennero prodotti 270.400 carri da campagna nei diversi modelli e versioni. Sempre nello stesso periodo le carrette a due assi prodotte per le diverse specialità di fanteria furono 79.200.

Si consideri, inoltre, che nel Novembre 1944 su 264 divisioni operative solo 42 erano interamente corazzate o motorizzate. Infatti la divisione tipo nel 1944 era dotata di 4.600 cavalli, 1.400 mezzi ippotrainati, 600 veicoli a motore e 150 motociclette.



Figura 2 Convoglio di Sanità durante la Campagna di Francia nel 1940 (The German Army Medical Corps in World War II)

Come si vede, non è quindi esagerato sostenere che, sino all'ultimo giorno di guerra, una parte importante della mobilità delle Forze Armate del III Reich contava sulle componenti a traino animale non tanto e non solo per necessità contingenti quanto per una precisa impostazione dottrinale.

La struttura e l'organizzazione della Sanità Militare dell'esercito tedesco durante la Seconda Guerra mondiale risulta complessa ed articolata, con differenze anche importanti a seconda del teatro operativo e del periodo. Ad esempio, nel Settembre 1939, un'Armata poteva mediamente contare su:

- 2 compagnie di Sanità
- 6 ospedali da campo
- 2 ospedali di linea
- 2 ospedali di linea per pazienti non gravi
- 6 distaccamenti ambulanze (ciascuno della forza di un plotone)
- 1 autoparco / deposito
- 2 battaglioni trasporto pazienti

L'ordine di battaglia del Giugno 1941, invece, dimostra come la ripartizione delle risorse e la stessa struttura organizzativa del Corpo di Sanità avessero dovuto adeguarsi alle più disparate esigenze

operative. Ed infatti la 1 Armata del Gruppo di Armate D (Ovest) presentava una struttura di tipo adeguato ad una situazione militare assestata ed in particolare:

- 4 ospedali di linea
- 4 ospedali di linea per pazienti non gravi
- 1 autoparco / deposito
- 1 battaglioni trasporto pazienti
- 2 distaccamenti ambulanze (ciascuno della forza di un plotone)

La 7 Armata, appartenente anch'essa al Gruppo di Armate D, presentava invece struttura leggermente diversa rispetto alla precedente:

- 2 ospedali di linea
- 2 ospedali di linea per pazienti non gravi
- 4 convalescenziari
- 2 autoparco / deposito
- 1 battaglioni trasporto pazienti

Le armate del Gruppo di Armate Nord, Centro e Sud mantenevano un assetto simile a quello del 1939, quindi maggiormente operativo, e costituito su:

- Compagnie di Sanità
- Ospedali da campo
- Ospedali di linea suddivisi a seconda della gravità dei pazienti
- Distaccamenti ambulanza
- Battaglioni trasporto pazienti
- Parco / deposito



Figura 3 Molossoide impiegato al traino di slitta per il trasporto di materiale sanitario. (The German Army Medical Corps in World War II)

A queste strutture si erano aggiunti nuovi livelli di intervento, rispetto alla struttura del 1939, con la presenza di Compagnie di Decontaminazione e unità diagnostiche mobili. I Gruppi corazzati di armata presentavano, invece, strutture sanitarie decisamente più snelle essendo limitati, in genere, ai soli ospedali da campo, ai battaglioni trasporto pazienti ed ai distaccamenti ambulanze.

Una nota a parte merita l'Afrika Korps (DAK) i cui servizi di sanità erano costituiti da:

- 1 Compagnia di Sanità
- 2 Ospedali da campo
- 1 Ospedale di linea (Tripoli)
- 1 Compagnia trasporto pazienti
- 1 Autoparco / deposito

In ogni caso, ad eccezione del DAK che era interamente meccanizzato, la presenza del traino animale risultava determinante, tant'è che, mediamente, si alternavano in organico reparti meccanizzati, parzialmente meccanizzati e ippotraineati.

Mentre le carrette sanitarie di tipo logistico e le ambulanze ippotraineate venivano movimentate tramite i cavalli, i muli

trovavano impiego, quali animali da soma e da traino per le carrette leggere mono-asse, presso le unità alpine. Nella realtà operativa, che come noto stravolge anche la più scientifica organizzazione ed i protocolli d'impiego più rigorosi, ampio impiego ebbero anche le renne che venivano impiegate nel traino di diversi tipi di slitta sul fronte artico ed i cammelli che, nelle steppe russe, si rivelarono ottimi animali da soma e da traino, sia per le carrette che per le slitte. Alle esigenze belliche, sul fronte russo, non sfuggirono neppure i bovini che vennero anch'essi "arruolati" in discreto numero quali animali da tiro.

Per quanto riguarda i cani, principalmente pastori tedeschi o molossoidi, questi erano addestrati al traino di piccole slitte, appositamente concepite per il traino canino, per il trasporto di materiali, munizioni, generi di comfort e rifornimenti in genere.

Le modalità operative di impiego dei mezzi, anche queste andarono, per forza di cose, adattate alle situazioni di teatro. Non fu infatti raro che mezzi logistici – carrette e slitte in primis – venissero adattate quali ambulanze improvvisate, compito al quale non sfuggirono neppure mezzi agricoli requisiti oppure i ben più primitivi, ma efficientissimi, travois.



Figura 4 Convoglio di slitte Akja trainate da renne sul fronte artico. (The German Army Medical Corps in World War II)

Veicoli logistici e di servizio - Carrozza per ufficiali Mod. 08



Figura 5 Mod. 08 con le insegne della Sanità Militare tedesca. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Questa carrozza, già in uso presso le forze armate, venne introdotta nel 1908 anche presso gli ospedali da campo ad uso del personale direttivo. Negli anni 30 sarà ancora in carico presso i Depositi Equini.

Si trattava di un tiro a due cavalli con un equipaggio di due conducenti.

Presentava carrozzeria lignea aperta con capote chiudibile tipo landò, stanga singola, ruote lignee posteriori con diametro maggiore delle anteriori, cerchiatura delle ruote in ferro, posto di guida scoperto con pedana, illuminazione a doppi fanali.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a manovella con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: balestre longitudinali anteriori e posteriori

Peso a vuoto Kg: 400

Peso a pieno carico kg: 500

Lunghezza m: 2,950

Larghezza m: 1,800

Altezza m: 1,600

Carreggiata m:

Larghezza cerchiatura ruota cm:

Diametro ruote m:

Veicoli logistici e di servizio - Carro leggero da campagna Hf. 1 (Mod. 1895)

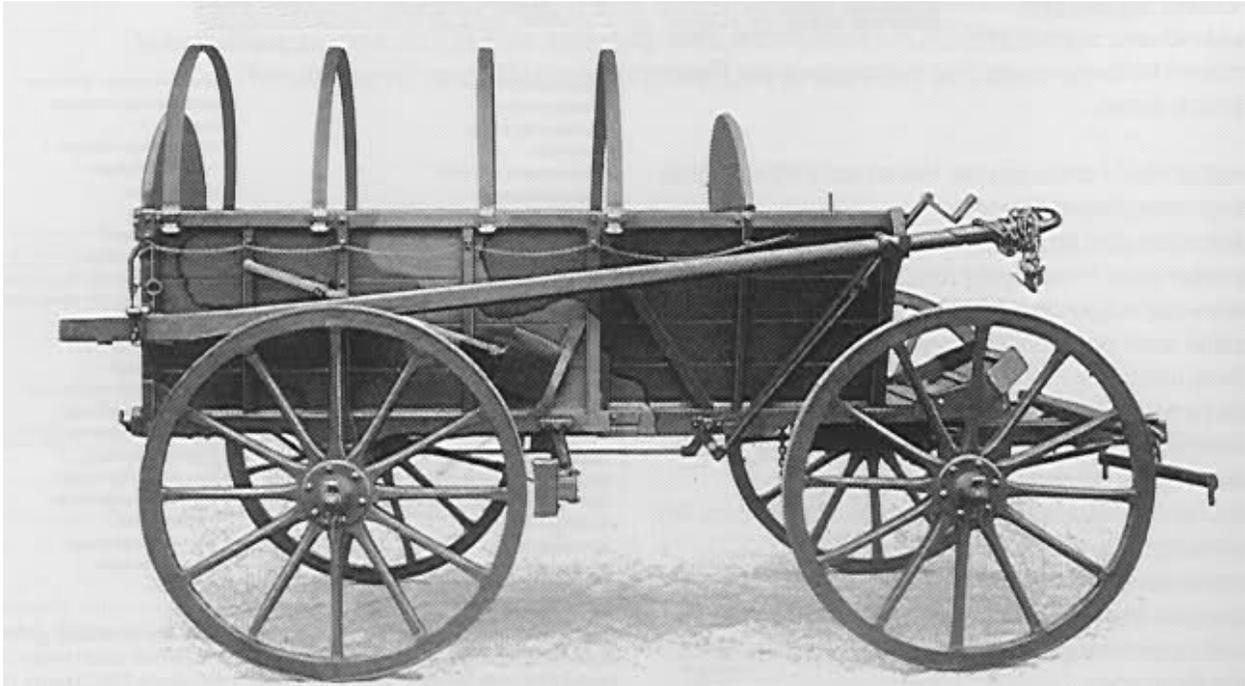


Figura 6 Hf. 1 con timone fissato sulla fiancata e colorazione mimetica. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Introdotta nel 1895 in sostituzione del precedente carro leggero C/1887, fu la spina dorsale, in termini logistici, delle forze armate imperiali durante la Grande Guerra e della Wehrmacht, seppur con un profilo meno importante, sino alla fine della Seconda Guerra Mondiale. Fu impiegato da tutte le componenti delle forze armate tedesche venendo caratterizzato da specifici adattamenti richiesti dalle diverse specialità. Ovviamente, a seconda dell'allestimento, variavano, seppur di poco, dimensioni, peso e portata. La Sanità Militare dell'esercito impiegò due versioni specifiche: la Hf. 1/15 per il trasporto dei materiali e la Hf. 1/18 per il trasporto del personale di truppa.

Si trattava di un tiro a due o quattro cavalli oppure anche due cammelli, con un equipaggio di uno o due conducenti.

Presentava carrozzeria lignea aperta con centine e telone, stanga singola, ruote lignee di pari dimensioni con cerchiatura in ferro, posto di guida scoperto con pedana.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a manovella con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg: 510-610

Peso a pieno carico kg: 1260-1495

Lunghezza m: 3,695-3,860 (senza stanga) e 6,320 (con stanga)

Larghezza m: 1,850

Altezza m: 2,120-2,130 (con centine e telone)

Altezza da terra m: 0,60

Carreggiata m: 1,530

Larghezza cerchiatura ruota cm: 5,5

Diametro ruote m: 1,224

Veicoli logistici e di servizio - Carro leggero da campagna ammortizzato Hf. 1



Figura 7 Hf. 1 ammortizzata. Si notino le sospensioni a balestra e la molla trasversale anteriore. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Si tratta di una variante della Hf. 1, dotata di sistema di ammortizzazione, e destinata al trasporto di materiali speciali. In ambito sanitario la versione Hf. 1/1 era adibita al trasporto di apparecchiature e materiali particolarmente delicati. Essendo presenti versioni specifiche per i diversi impieghi, peso e portata possono variare.

Si trattava di un tiro a due cavalli, con un equipaggio di uno o due conducenti.

Presentava carrozzeria lignea aperta con centine e telone, stanga singola, ruote lignee di pari dimensioni con cerchiatura in ferro, posto di guida scoperto con pedana.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a manovella con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: balestre longitudinali posteriori e molla trasversale anteriore

Peso a vuoto Kg: 610-700

Peso a pieno carico kg: 1360-1465

Lunghezza m: 3,860 (senza stanga)

Larghezza m: 1,850

Altezza m: 2,160 (con centine e telone)

Altezza da terra m: 0,40

Carreggiata m: 1,530

Larghezza cerchiatura ruota cm: 5,5

Diametro ruote m: 1,224

Veicoli logistici e di servizio - Carro pesante da campagna Hf. 2 (Mod. 1905)



Figura 8 Hf. 2 in configurazione pre-bellica. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Anche in questo caso il veicolo, introdotto nel 1905 e destinato a compiti logistici di trasporto materiali per tutte le specialità delle Forze Armate, trovò impiego sino alla fine della Seconda Guerra Mondiale dopo aver ben servito anche nella prima. Adattamenti specifici per le unità di artiglieria o del genio fecero sì che peso e portata potessero essere diversi da una variante all'altra.

Si trattava di un tiro a quattro o sei cavalli, con un equipaggio di uno o due conducenti.

Presentava carrozzeria lignea aperta con centine e telone, stanga singola, ruote lignee di pari dimensioni con cerchiatura in ferro, posto di guida scoperto con pedana.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a manovella con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg: 770-800

Peso a pieno carico kg: 1755-2000

Lunghezza m: 4,250 (senza stanga) e 7,450 (con stanga)

Larghezza m: 1,850

Altezza m: 2,100-2,245 (con centine e telone)

Altezza da terra m: 0,58

Carreggiata m: 1,530

Larghezza cerchiatura ruota cm: 7,0

Diametro ruote m: 1,224

Veicoli logistici e di servizio - Carro metallico da campagna Hf. 7

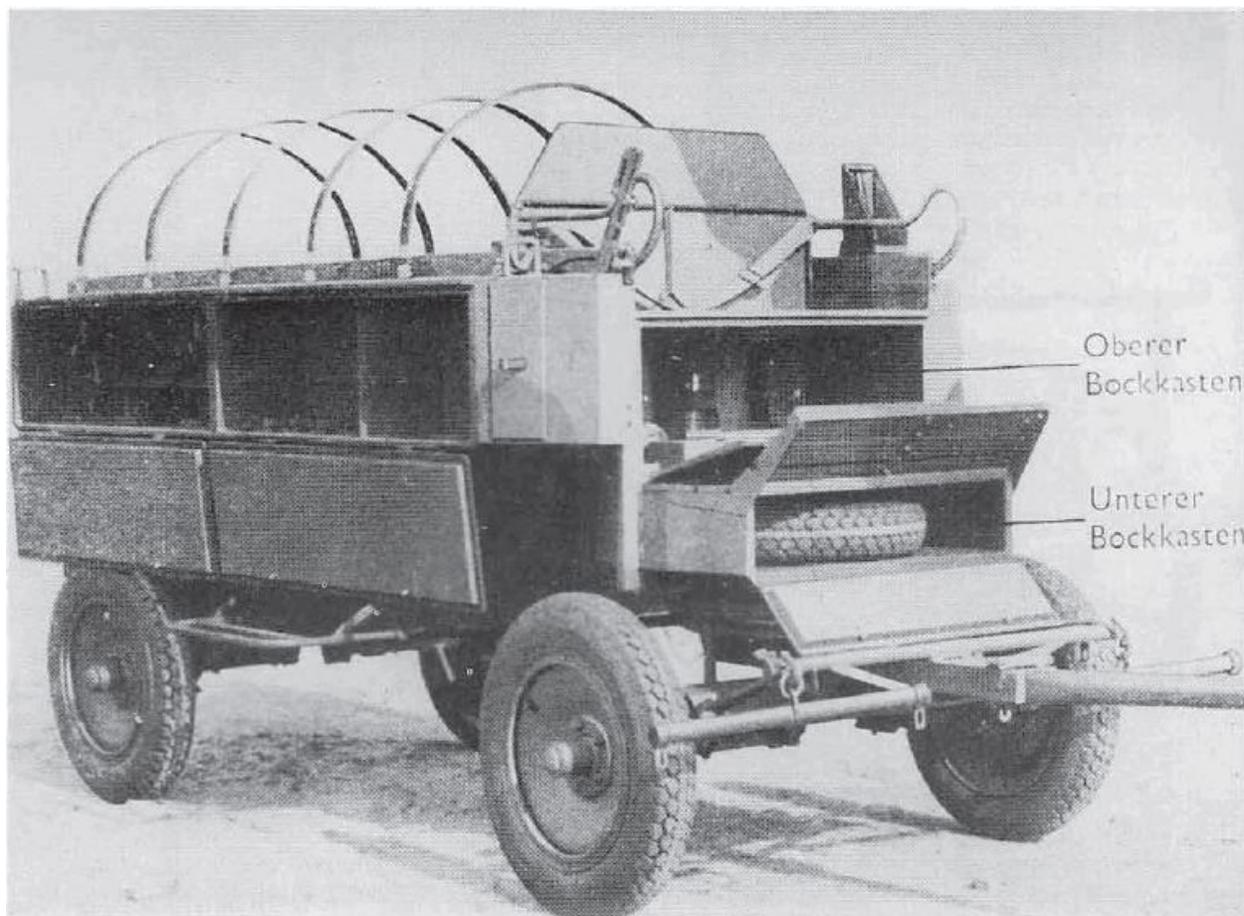


Figura 9 Hf. 7/11 in una immagine tratta da un manuale tecnico che permette di apprezzare il vano laterale e il posizionamento della ruota di scorta. ((Waffen Arsenal Band 153, Deutsche Infanteriekarren, Heeresfeldwagen und Heereschlitten 1900-1945))

Nel 1938 si ritenne che, pur mantenendo il traino animale importanza e potenziale positivo, fosse giunto il tempo di abbandonare le tecniche costruttive impiegate per i carri Hf. 1 e Hf. 2, risalenti ormai al secolo precedente, e realizzare un moderno carro che fosse atto anche al traino meccanizzato. Gli aspetti più salienti di tale operazione furono l'impiego di lamiere e scatolati in acciaio, materiale che sostituì integralmente ogni parte lignea, e l'adozione di ruote gommate ed ammortizzate.

Inutile dire che i costi, rispetto alle precedenti realizzazioni lignee, si rivelarono ben più elevati. A ciò si aggiunga che il carro, decisamente più pesante rispetto ai predecessori, venne concepito come "tiro a due" ed in breve si meritò il nomignolo di carro "ammazza cavalli". Il carro entrò in servizio nel 1939 ma, per le ragioni di cui sopra e per il progressivo mancare di materiali strategici, non riuscì mai a soppiantare i carri della serie Hf. 1 e Hf. 2.

Del Hf. 7 vennero concepite una versione destinata al trasporto materiali sul campo di battaglia (Hf. 7/11) e due specializzate e destinate alle armerie di reparto ed ai servizi di mascalcia. Di queste la Sanità Militare impiegò la prima. Anche in questo caso si possono incontrare portate diverse.

Si trattava di un tiro a due cavalli, con equipaggio composto da un conducente.

Presentava carrozzeria metallica aperta con centine e telone, stanga singola, ruote gommata di pari dimensioni con cerchione metallico, posto di guida scoperto con pedana e fanaleria.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a leva con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: ad assi oscillanti

Peso a vuoto Kg: 1040

Peso a pieno carico kg: 2600-2760

Lunghezza m: 4,103 (senza stanga) e 6,900 (con stanga)

Larghezza m: 1,810

Altezza m: 2,100

Altezza da terra m:

Carreggiata m: 1,580

Larghezza pneumatico cm: 15,6

Diametro ruote m: 0,835



Figura 10 Hf. 7 in impiego operativo. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Veicoli logistici e di servizio - Panjewagen

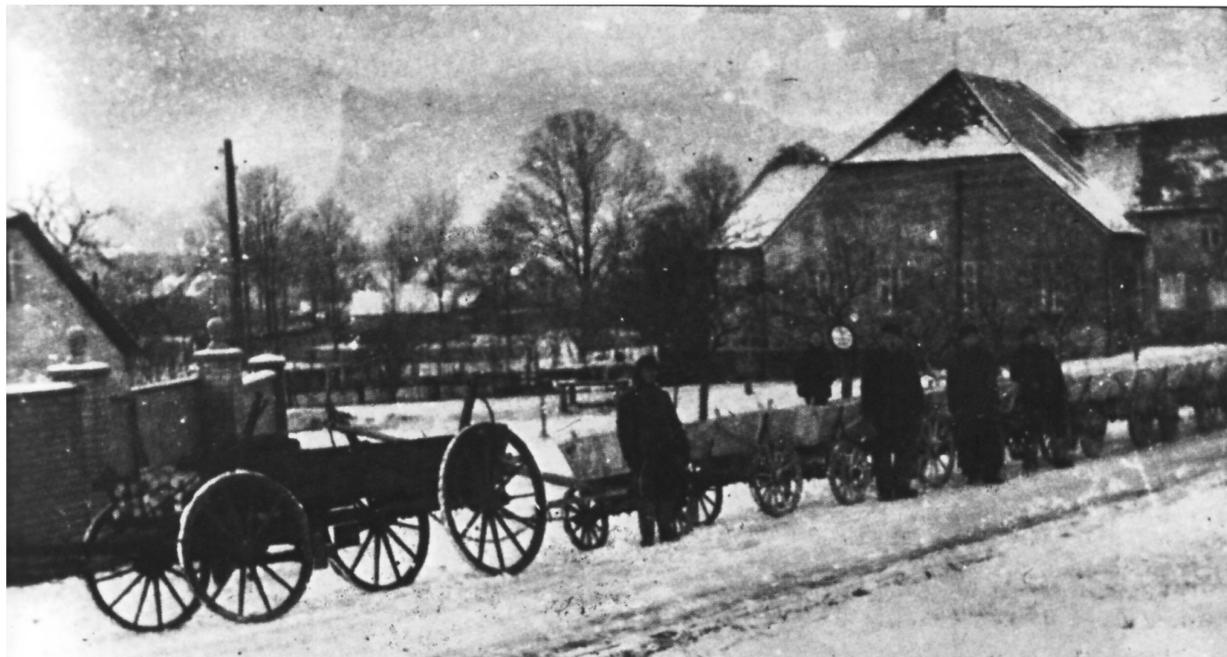


Figura 11 Colonna di Panjewagen sul fronte orientale. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Questo mezzo venne introdotto in servizio a partire dal 1942, nel tentativo di rimpiazzare il materiale ippotrainato d'ordinanza andato perduto sul fronte orientale. In realtà si tratta di un veicolo di concezione civile ed assai diffuso in Polonia. Il nome tedesco, infatti, deriva dal termine polacco "pan" che significa signore. Carri di questo tipo vennero diffusamente impiegati nel trasporto merci e materiali a livello degli ospedali da campo. Rispetto a veicoli quali la corrispondente Hf. 1 si trattava di una soluzione assai meno sofisticata ma di realizzazione semplice e rapida e quindi poco costosa. Data la peculiarità del mezzo e delle modalità di acquisizione, spesso si trattava di esemplari requisiti a civili, è difficile fissare una gamma dimensionale.

Si trattava di un tiro a due cavalli, con un equipaggio di un conducente.

Presentava carrozzeria lignea aperta, stanga singola, ruote lignee normalmente di pari dimensioni con cerchiatura in ferro, posto di guida scoperto.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante:

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg: 240

Peso a pieno carico kg: 940

Lunghezza m:

Larghezza m:

Altezza m:

Altezza da terra m:

Carreggiata m:

Larghezza cerchiatura ruota cm:

Diametro ruote m:

Ambulanze - Ambulanza Sf. 1



Figura 12 Convoglio di Sanità in sosta. Le due Sf. 1 portano la ruota di scorta fissata sul tetto e si può apprezzare il sistema di chiusura, posteriore e laterale, a mezzo di teli. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Concepita nel 1938, strutturalmente derivata dall'ambulanza Mod. 95 dalla quale differiva per essere dotata di sistema di ammortizzazione e ruote gommate con cerchione, costituendo quindi un miglioramento in termini di conforto per i pazienti trasportati.

Si trattava di un tiro a due cavalli, con un equipaggio di due conducenti.

Presentava carrozzeria lignea aperta con telaio metallico, dotato di dispositivi per il trasporto di pazienti su barella o seduti, con chiusura superiore tramite telone; i lati erano chiusi a mezzo di quattro teli per lato e la parte posteriore tramite due teli di grandi dimensioni. Presentava stanga singola, ruote gommate di pari dimensioni con cerchione di tipo automobilistico, posto di guida scoperto con pedana.

A seconda della configurazione interna, potevano essere trasportati quattro pazienti su barella oppure otto pazienti seduti.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a leva con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: ad assi oscillanti

Peso a vuoto Kg: 715

Peso a pieno carico kg: 1017

Lunghezza m: 3,900 (senza stanga)

Larghezza m: 1,850

Altezza m: 2,290

Altezza da terra m: 0,60

Carreggiata m: 1,580

Larghezza ruota cm: 15,6

Diametro ruote m: 0,835

Ambulanze - Ambulanza Sf. 2



Figura 13 Sf. 2 sopravvissuta alla Guerra e giunta sino ai giorni nostri. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Si tratta della versione ambulanza derivata dal telaio Hf. 7 del 1939 e della piattaforma originale condivideva pregi e difetti.

Si trattava di un tiro a due cavalli, con un equipaggio di due conducenti.

Presentava carrozzeria metallica chiusa, dotata di dispositivi per il trasporto di pazienti su barella o seduti, con chiusura posteriore a due battenti. Presentava stanga singola, ruote gommate di pari dimensioni con cerchione di tipo automobilistico, posto di guida scoperto con pedana e fanaleria.

A seconda della configurazione interna, potevano essere trasportati quattro pazienti su barella oppure otto pazienti seduti.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: a leva con azione sulle ruote posteriori

Sospensioni: a barre di torsione

Peso a vuoto Kg: 980

Peso a pieno carico kg: 1760

Lunghezza m: 4,290 (senza stanga)

Larghezza m: 1,850

Altezza m: 2,350

Altezza da terra m: 0,60

Carreggiata m: 1,580

Larghezza ruota cm: 15,6

Diametro ruote m: 0,835

Ambulanze - Ambulanza Hs. 3/1



Figura 14 Hs. 3/1 sul fronte russo. Si noti, sulla parte frontale del tetto, il camino per la stufa impiantata nel vano ambulanza. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Si tratta di una versione della slitta da 500 kg di portata Hs. 3, introdotta in servizio nel 1942, in ragione delle condizioni climatiche tipiche del fronte orientale. Di fatto le stesse unità ippotrattate si trovarono a malpartito, in termini di mobilità, nelle estreme condizioni di innevamento che sono usuali nelle regioni dell'Europa orientale ed artica. Il modello principale, lo Hs. 3, venne ampiamente usato in sostituzione dei veicoli di pari portata, e montati su ruote, in ogni genere di attività logistica. La versione ambulanza venne introdotta nello stesso anno e fu decisamente popolare per le sue doti "fuori strada" andando ad integrare l'esistente parco di ambulanze sia motorizzate che a traino animale quali le Sf. 1 e le Sf. 2.

Si trattava di un tiro a due cavalli, in tandem o in parallelo, con un equipaggio di un conducente.

Presentava carrozzeria lignea chiusa riscaldata, con finestre laterali e doppia porta posteriore, stanga singola, pattini anteriori e posteriori di pari dimensioni con laminatura in ferro, posto di guida scoperto.

Dati tecnici

Numero assi: 2

Sistema frenante: presente nella produzione a partire dall'Agosto 1944

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg:

Peso a pieno carico kg:

Capacità di carico: due feriti su barella oppure quattro feriti seduti

Lunghezza m: 3,860 (7,020 con stanga)

Larghezza m: 1,260

Altezza m: 1,600 (1,900 con il camino per il riscaldamento)

Altezza da terra m: 0,280

Carreggiata m: 0,600

Larghezza pattini cm: 6,00



Figura 15 Caricamento di un ferito su ambulanza slitta Hs. 3/1 in servizio sul fronte russo nel 1941. (Schlittengeräte der Wehrmacht 1941-1943)

Ambulanze - Boots-Akja

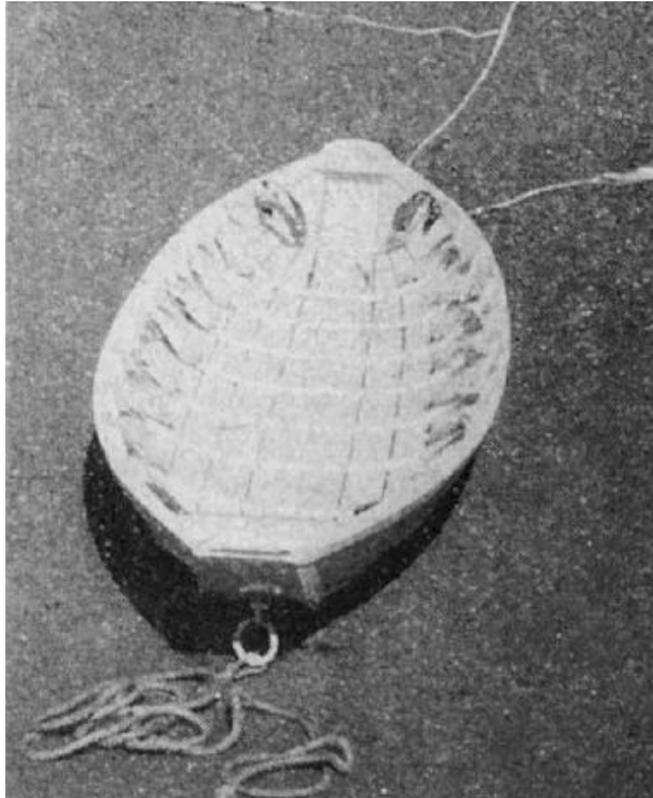


Figura 16 Boots-Akja collegata ai cavi di traino e guida. (Schlittengeräte der Wehrmacht 1941-1943)

La Boots-akja era una slitta di concezione avanzata, entrata in servizio nel 1942, che in virtù della sua impostazione consentiva lo spostamento di carichi non solo su neve ma anche in zone paludose ed acquitrini.

Pur trattandosi di un mezzo concepito per l'esclusivo traino umano, sul fronte artico venne spesso adattata per poter essere trainata da una renna.

Presentava struttura lignea aperta a forma di scafo. In caso di traino animale il conducente procedeva appiedato. Poteva trasportare un ferito sdraiato o anche tre seduti.

Dati tecnici

Numero assi: nessuno

Sistema frenante: nessuno

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg: 14

Peso a pieno carico kg: 164

Capacità di carico: un ferito adagiato su pagliericcio

Lunghezza m: 2,360

Larghezza m: 0,620

Altezza m: 0,170

Altezza da terra m: -

Carreggiata m: -

Larghezza pattini cm: -

Ambulanze - Barella su sci

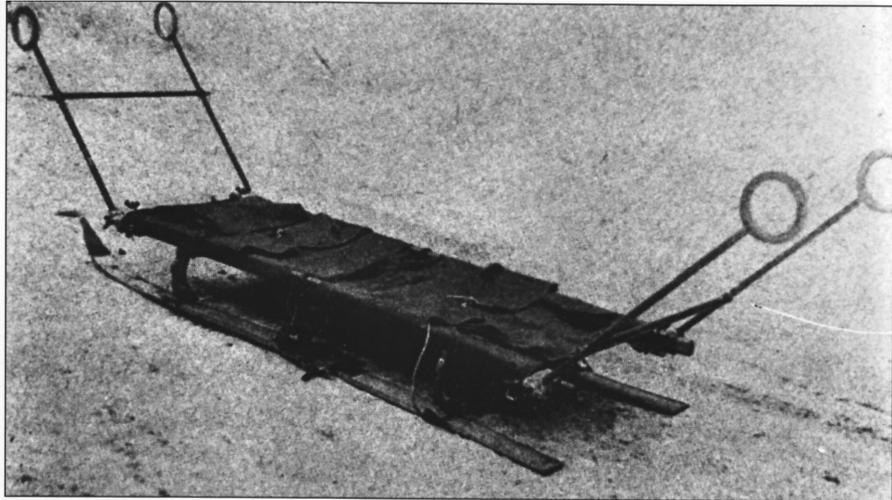


Figura 17 . Barella su sci in un manuale dell'epoca. (Bespannte Fahrzeuge des deutschen Heeres bis 1945)

Lo strumento era sostanzialmente costituito da una barella collegata a mezzo di specifico supporto ad un paio di comuni sci e dotata di lunghi bracci di controllo

Il mezzo poteva essere condotto da due persone oppure trainato da un quadrupede. Sul fronte russo e su quello artico tali barelle venivano sovente collegate in convogli (sino a sei unità) per essere trainate da una renna, un mulo od un cavallo.

La barella presentava struttura lignea e rivestimento in tela mentre gli sci ed i supporti erano lignei. Le manopole di governo erano invece metalliche. In caso di traino animale il conducente procedeva appiedato.

Dati tecnici

Numero assi: nessuno

Sistema frenante: nessuno

Sospensioni: nessuna

Peso a vuoto Kg: 10

Peso a pieno carico kg: 90

Capacità di carico: un ferito adagiato

Lunghezza m:

Larghezza m:

Altezza m:

Altezza da terra m:

Carreggiata m:

Larghezza sci cm:



Figura 18 Trasporto di un ferito su di un travois improvvisato e, ovviamente, ippotrainato. (Schlittengeräte der Wehrmacht 1941-1943)

GLOSSARIO

Ef. – Ersatzfeldwagen (carro da campagna di rimpiazzo)

Hf. – Heeresfeldwagen (carro da campagna militare)

Hs. – Heeresschlitte (slitta militare)

Sf. – Sanitätfeldwagen (carro da campagna di sanità)

BIBLIOGRAFIA E FONTI

- Anonimo – GERMAN HORSE CAVALRY AND TRANSPORT – Intelligence Bulletin March 1946 – M.I.D. W.D. – Washington 1946
- Buchner Alex – THE GERMANY ARMY MEDICAL CORPS IN WORLD WAR II – Schiffer Publishing Ltd. – Atglen 1999
- Fleischer Wolfgang – DEUTSCHE INFANTERIEKARREN, HEERESFELDWAGEN UND HEERESSCHLITTEN 1900-1945 – Waffen-Arsenal Band 153 – Podzun-Pallas-Verlag – Wölfersheim-Berstadt 1995
- Fleischer Wolfgang – BESPANNTE FAHRZEUGE DES DEUTSCHEN HEERES BIS 1945 – Typenkompass – Motorbuch Verlag – Stuttgart 2011
- Hinrichsen Horst – SCHLITTENGERÄTE DER WEHRMACHT 1941-1943 – Waffen-Arsenal Band 179 – Podzun-Pallas-Verlag – Wölfersheim-Berstadt 1999