

La ruota motrice

PERIODICO DEL CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE

N. 2 Maggio 2020



In questo numero

Una questione di rotazione

Una turbina Fiat su quattro ruote

La collezione di questo numero







Club Ruote Storiche in Canavese - Ivrea

FEDERATO



Anno di fondazione 1989

Anno di Federazione ASI 1995

Sede Legale e Operativa: Via Camillo Olivetti n. 3/A – 10015 IVREA (TO)

Indirizzo postale: Casella Postale n. 13 - 10015 IVREA (TO)

Tel. 0125.641803 - Fax 0125.644849 - Cell. 371.1160849 - Facebook clubruotestoricheincanavese

Sito internet: www.ruotestorichecanavese.it

Indirizzo e-mail: ruotestorichecanavese@aruba.it

APERTURA AI SOCI

Lunedì dalle ore 9.00 alle 12.30

Mercoledì dalle ore 15.00 alle 19.00 - Venerdì dalle ore 9.00 alle 12.30

Ogni 1° e 3° Giovedì del mese dalle ore 21.00 in poi

Ogni 1° e 3° Sabato del mese: **esame fisico degli autoveicoli** dalle ore 9.00 alle 12.00 *previa prenotazione*

Ogni 1° Sabato del mese: **esame fisico dei motoveicoli** dalle ore 9.00 alle 11.00 *previa prenotazione*

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente e Legale Rappresentante: Pierfranco Lodesani

Vice - Presidente: Bartolomeo Maina

Tesoriere: Alessandro Viglia Atton

Consiglieri: Giuseppina Cristoforo, Luciano Gremmo, Alessandro Lopez Cesarino, Mauro Mabritto, Salvatore Maddaluno, Rolando Pluma, Alessandro Viglia Atton

Commissario Tecnico Auto: Mauro Mabritto, Rolando Pluma

Commissario Tecnico Moto: Mauro Cobetto, Bartolomeo Maina

Commissario Tecnico Veicoli Utilitari: Rolando Pluma

Commissario Tecnico Trattori: Renato Ferro

Revisori dei Conti: Mauro Cobetto, Aldo Pini, Mauro Quaccia

Probiviri effettivi: Giuseppe Catalano, Anna Mosca, Nicola Palermo, Domenico Stacchino

Probiviri supplenti: Daniele Bruno, Roberto Gibin, Rinaldo Vesco



A.G.L.S.

Galleria
Locomozione Storica
Rivarolo Canavese

Gemellaggi



Club Scuderia
Mitiche '80 '90



Lambretta
Club



Auto Americane
d'Epoca



Registro Storico Moto
Piemontesi



Scuderia
Nord Piemonte



Editoriale del Presidente

L'editoriale è l'articolo di apertura della nostra pubblicazione, tant'è che nella tradizione giornalistica, l'editoriale contiene il punto di vista del Presidente su un argomento specifico. Ciò è vero solo in astratto, in pratica, gli editoriali rappresentano il punto di vista della redazione del giornale e dei suoi redattori.

La maggior parte degli editoriali assume la forma di un breve saggio, sono "pezzi" che contengono le argomentazioni che fanno da supporto al punto di vista dell'estensore.

Normalmente, l'articolo non è accompagnato da fotografie, ciò significa che il contenuto degli editoriali è percepito come sufficientemente forte.

Questo mese che cosa di più forte di una breve quanto sintetica sintesi di quanto ci ha accompagnato negli ultimi mesi ovvero l'Emergenza COVID.

Nel rispetto delle indicazioni contenute nel decreto legge n.6 del 23 febbraio 2020 e delle diverse ordinanze delle autorità competenti locali, ASI ha ritenuto opportuno collaborare alle misure di contenimento e di gestione dell'emergenza sanitaria da Coronavirus, sospendendo le proprie attività e manifestazioni culturali, ludiche e di socialità, sul territorio nazionale.

ASI ha voluto così esprimere il proprio senso di responsabilità e di partecipazione all'impegno profuso in queste settimane dagli organi istituzionali, nazionali e locali, da quelli di vigilanza, d'intervento sanitario e di garanzia dell'ordine pubblico non inducendo i propri iscritti a spostamenti sul territorio non necessari. Il nostro sodalizio si è adeguato alle disposizioni impartite da ASI e seppur a malincuore ha rimandato a date future tutte le iniziative inserite a calendario.

Ora l'emergenza continua a creare disagi piccoli e grandi, augurandoci che nessuna delle persone a noi care abbia sofferto, non ci resta che attendere gli sviluppi futuri e seppur virtualmente scaldare i motori, perché appena possibile ripartiremo con le nostre iniziative più forti di prima.

Pierfranco Lodesani



Quando un'auto diventa storica

Le auto d'epoca hanno sempre un grande fascino soprattutto per chi, quando era giovane, le adorava e le desiderava tanto.



A distanza di anni, alcune hanno un valore storico ed economico basso che potrebbe salire, le più comuni hanno guadagnato un posto nella scala dei ricordi di chi le ha guidate possono comunque avere un grande valore affettivo, altri modelli invece, sono diventati veri e propri oggetti da collezionismo, in un futuro più o meno lontano. Vediamo dopo quanti anni un'auto diventa d'epoca e cosa comporta in termini di tassa di possesso, assicurazione, revisione e circolazione su strada.

Può essere considerata auto d'epoca, una vettura che sia stata costruita almeno 30 anni prima dell'iscrizione ad uno dei Registri dell'ASI, prima della Legge di Stabilità del Governo Renzi bastavano **20 anni**; conta quindi il numero di anni da quando è stata costruita e non la prima immatricolazione. Possono essere iscritte ai Registri anche le **auto d'epoca radiate dal PRA**, ovvero le vetture che non hanno più documenti validi necessari per la circolazione su strada, che in tal modo vengono reimmatricolate e dotate di un nuovo libretto di circolazione. Il proprietario dell'auto d'epoca radiata dal PRA, al fine dell'iscrizione ad uno dei Registri, dovrà fare una dichiarazione sostitutiva di atto notorio relativo allo stato di conservazione del mezzo. E' importante che l'auto d'epoca, per essere

considerata tale, sia fedele all'originale e sia in condizioni decorose. Inoltre, dopo l'introduzione della modifica, non tutte le auto che hanno compiuto 30 anni potranno definirsi storiche: a tal proposito c'è una lista con 340 modelli che rientrano nella categoria e possono quindi beneficiare delle agevolazioni. **AUTO D'EPOCA RADIATE E SENZA DOCUMENTI.** avete trovato un veicolo di interesse storico e collezionistico radiate dal PRA? Nessun problema, è possibile reinscrivere al PRA le auto d'epoca radiate d'ufficio (Legge 53 del 27/02/1983) o radiate per non aver pagato il bollo per 3 anni consecutivi, conservando la targa e i documenti. Per poter procedere con l'operazione, il veicolo deve essere iscritto in uno dei registri previsti dall'articolo 60 CdS tra i quali l'ASI. e l'FMI.

SE CI SONO LE TARGHE E I DOCUMENTI. In questo caso è sufficiente rivolgersi al PRA nella provincia di residenza del proprietario del veicolo d'interesse storico e chiedere la reinscrizione, ottenuta la quale si procede con la richiesta di annotazione nei registri della Motorizzazione Civile. Dopo la reinscrizione al PRA, verrà rilasciato il certificato di proprietà. **SE CI SONO LE TARGHE E MANCANO I DOCUMENTI.** Le targhe ci sono, ed è un bene, ma manca la carta di circolazione. In questo caso è necessario presentare denuncia di smarrimento alle Forze dell'Ordine oppure una dichiarazione sostitutiva di resa denuncia, poi è possibile passare dalla Motorizzazione Civile per la reimmatricolazione del veicolo con la stessa targa. In seguito, dopo aver ottenuto la nuova carta di circolazione, si può procedere con la reinscrizione al PRA.

SE MANCANO LE TARGHE E I DOCUMENTI. Se il veicolo storico è sprovvisto di targhe e di libretto, è necessario presentare denuncia di smarrimento o dichiarazione sostitutiva (come sopra), e in seguito rivolgersi alla Motorizzazione Civile per la reimmatricolazione con nuovo numero di targa e nuova carta di circolazione. In seguito si può procedere con la reinscrizione al PRA.

I COSTI DELLA REIMMATRICOLAZIONE, prevedono l'imposta Provinciale di Trascrizione, che varia in base al tipo di veicolo e alla provincia, gli emolumenti ACI (27 euro) e l'imposta di bollo per la registrazione al PRA (32 euro). Se per l'operazione ci si rivolge a un'agenzia di pratiche auto ci sarò anche il costo (variabile) per il servizio.

la REVISIONE E la CIRCOLAZIONE SU STRADA, Le auto storiche sono sottoposte a revisione periodica biennale, proprio come tutte le vetture dopo il compimento del quarto anno di età. La circolazione su strada con le auto d'epoca prevede alcune differenze rispetto alla circolazione con auto comuni: non si ha l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza se l'auto non è predisposta in origine dei punti di attacco e non è obbligatorio circolare con le luci di posizione accese, al di fuori dei centri abitati, purché il

veicolo sia iscritto ASI. Essendo le auto d'epoca conformi alla normativa Euro 0 sono previste le limitazioni al traffico relative a tale categoria, ma alcuni comuni hanno adottato una deroga proprio per le auto d'epoca che, in tal modo, possono circolare liberamente.

QUANDO SI PARLA DI ASSICURAZIONE PER AUTO STORICHE, non c'è una regola fissa su prezzi e condizioni, e questo vale anche nel caso si desideri assicurare auto storiche. Alcune compagnie propongono comunque delle tariffe dedicate decisamente più basse rispetto a quelle convenzionali, talvolta senza classe di merito e con franchigia, e delle formule per i possessori di una collezione di auto d'epoca che permette di ottenere dei forti risparmi. La soluzione migliore è fare dei preventivi comparativi tra diverse compagnie.



La verniciatura durante il restauro

State restaurando la vostra automobile e siete alla ricerca dei colori fedeli all'originale? Non fatene di tutti i colori ...

La verniciatura e il ripristino delle auto d'epoca richiedono particolare esperienza e molto tatto. Per questo motivo vi consigliamo di affidare gli interventi di verniciatura esclusivamente a carrozzieri specializzati. Da 130 anni Glasurit affianca l'industria automobilistica offrendo il proprio know out in materia di stucchi, fondi e vernici. Nel corso di più di un secolo di attività, l'azienda tedesca ha creato la banca dati colorimetrica più completa al mondo, dove gli appassionati possono sicuramente trovare il colore originale della loro automobile.

Nella banca dati di Glasurit sono archiviati circa 250.000 colori ed oltre 650.000 formule di miscelazione. L'azienda chimica di Munster attraverso un lungo lavoro di ricerca è riuscita a documentare la storia dei colori di molte case, anche le aziende automobilistiche scomparse da tempo. Possedere un'auto d'epoca è un hobby che richiede passione e impegno. Sicuramente investite anche voi tempo ed energia per mantenere il valore della vostra auto d'epoca e non è affatto piacevole vedere segni di ruggine, l'originale effetto metallizzato sbiadito o piccoli danni di verniciatura che ne rovinano l'elegante livrea. Solo una riverniciatura totale di alta qualità o una verniciatura parziale eseguita a regola d'arte possono preservare il valore della vostra auto d'epoca. Eppure, spesso il colore originale non è più disponibile sul mercato e così, non resta che riprodurlo quanto più accuratamente possibile. Per determinare il colore sono necessari il codice o il riferimento colore, un pannello verniciato o altri elementi di riferimento. La maggior parte dei veicoli è dotata di un numero identificativo con il codice colore, il pratico elenco dei codici colore, fornito dalla casa tedesca, è un prezioso



strumento di aiuto per individuarlo. Nella banca dati Classic Car Colors Online è possibile scoprire se è già disponibile la soluzione colorimetrica per la vostra auto d'epoca. In caso contrario, potete rivolgervi a una carrozzeria Glasurit nelle vostre vicinanze. Che si tratti di una riverniciatura completa o di una riparazione, quando si tratta di restaurare un'auto d'epoca molto dipende dalla fedeltà del colore. Qui trovate migliaia di codici colore e i riferimenti per il vostro gioiello.

E' possibile scoprire i potenziali del vostro carrozziere grazie a Glasurit RATIO Concept Plus ed ai consulenti Glasurit, esperti nel settore delle vernici da oltre un secolo, che affiancano gli artigiani del settore con i loro consigli pratici per tutti gli aspetti inerenti dei colori e delle verniciature storiche. Forte dell'impegno e della competenza, in molti Paesi di tutto il mondo Glasurit è partner d'eccellenza dei singoli proprietari e dei club di auto d'epoca, delle compagnie di assicurazione e degli esperti valutatori, come nel caso della Federazione Internazionale dei Veicoli Storici FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens).





Organizzare raduni auto: i consigli utili

Non è semplice organizzare un raduno auto: chi pensa che per pianificare una riunione in un luogo pubblico sia sufficiente chiamare a raccolta più persone possibili utilizzando un social network, non sta andando nella giusta direzione.

La prima cosa da fare se si vuole organizzare un raduno auto in maniera professionale è chiedere con un largo preavviso l'autorizzazione al Comune ospitante: l'unico modo per poter ottenere la chiusura di una piazza o di un tratto di strada evitando che qualcun altro abbia già pensato a quella location. Sarebbe anche utile avvisare la Croce Rossa in caso di grande assembramento di persone e stipulare una polizza assicurativa specifica per l'organizzazione eventi.

In caso di chiusura di strade vanno sistemati dei cartelli che indichino il divieto di sosta o di transito ma bisogna anche ricordarsi di lasciare lo spazio sufficiente per far passare i mezzi di soccorso. Senza dimenticare

l'installazione di transenne e di cartelli che esonerino l'organizzazione da qualsiasi responsabilità in caso di furti o danneggiamenti. Chiedere consulenza alla Polizia Municipale è una soluzione vivamente consigliata.

Per organizzare raduni di auto d'epoca, è strettamente necessario attenersi a leggi e regole.

Il principio che sta alla base dell'organizzazione di un raduno auto è riassunto nell'art. 21 della Costituzione: "Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo di diffusione".

Lo stesso articolo, però, dice anche che "Sono vietate tutte le pubblicazioni a stampa, gli spettacoli e tutte le altre manifestazioni contrarie al buon costume. La legge stabilisce provvedimenti adeguati a prevenire e a reprimere le violazioni".

Quindi cosa bisogna fare prima di organizzare un raduno?

Secondo l'art. 18 del T.U.L.P.S. (Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza) "i promotori di una riunione in luogo pubblico o aperto al

pubblico devono darne avviso, almeno tre giorni prima, al Questore. È considerata pubblica anche una riunione, che, sebbene sia indetta in forma privata, tuttavia per il luogo in cui sarà tenuta, o per il numero delle persone che dovranno intervenire, o per lo scopo o l'oggetto di essa, ha carattere di riunione non privata”.

Qual è la pena prevista per chi non avvisa in anticipo?

I contravventori sono puniti con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da 103 a 413 euro. Con le stesse pene sono puniti coloro che nelle riunioni predette prendono la parola.

Il Questore può vietare un raduno?

Il Questore, nel caso di omesso avviso ovvero per ragioni di ordine pubblico, di moralità o

di sanità pubblica, può impedire che la riunione abbia luogo e può, per le stesse ragioni, prescrivere modalità di tempo e di luogo alla riunione.

Qual è la pena per chi viola il divieto?

I contravventori al divieto o alle prescrizioni dell'autorità sono puniti con l'arresto fino a un anno e con l'ammenda da 206 a 413 euro. Con le stesse pene sono puniti coloro che nelle predette riunioni prendono la parola.

In quali casi non si viene puniti?

Non è punibile chi, prima dell'ingiunzione dell'autorità o per obbedire ad essa, si ritira dalla riunione.





Il collezionista : Domenico Burlando

Sarebbe bello poter aprire al pubblico le porte di tutti i musei, in particolare se la galleria custodisce collezioni che si portano dietro una storia importante, ma purtroppo non sempre questo è possibile.

A volte importanti collezioni rimangono seminascolte in scuri magazzini, o nel peggiore dei casi vengono disperse senza che gli sia attribuito il giusto valore. Queste linee di condotta vengono applicate anche al patrimonio storico motoristico, che per gli appassionati come noi, fa parte della nostra cultura annodandosi irreversibilmente al nostro dna, purtroppo non sempre il collezionista di auto o moto d'epoca riesce ad avverare i propri desideri, riuscendo a mettere insieme la collezione dei suoi sogni.

Questo mese, vogliamo parlarvi di Domenico Burlando, che pure con modeste risorse

proprie è riuscito a metter insieme una collezione di motociclette di pregio, che conserva in un piccolo museo aperto solo ai veri appassionati.

Il protagonista del nostro servizio, scopre la sua passione per le motociclette d'epoca, anni fa quando guardando incuriosito un carretto artigianalmente costruito da un vicino di casa domandò da dove provenissero le ruote, l'industrioso vicino rispose che le aveva smontate da una vecchia motocicletta, che avrebbe poi rottamato.

A Domenico da sempre appassionato di moto, dispiaceva veder finire nel crogiolo di una fonderia quel mucchio di ruggine, la portò a casa, la mise su un cavalletto ed iniziò a studiarla, proprio come lo scultore studia il tronco di faggio prima di iniziare la scultura, o il pittore guarda la tela prima di iniziare a dipingere. Sognare di potersi un giorno sedere in sella a quel bolide e farlo correre come un tempo aveva fatto chissà chi sulle strade del canavese.

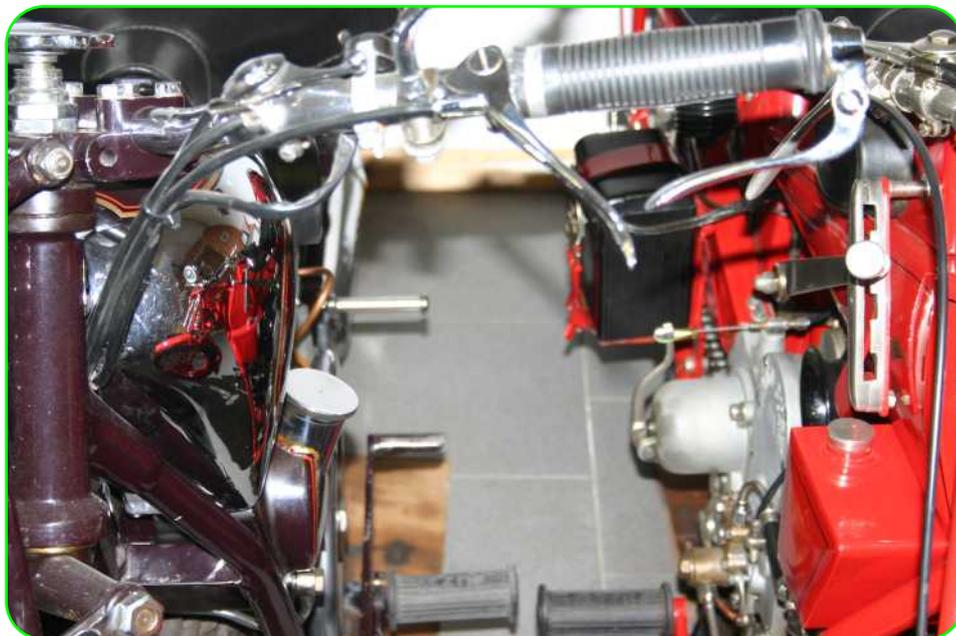


La prima operazione fu recuperare le ruote originali, sostituendo quelle del carretto del vicino con due nuovi pneumatici acquistati in ferramenta, con sommo stupore del medesimo che non capiva il perché del cambio così favorevole a suo favore, la motocicletta era però completa ! Smontato con cura ogni suo più piccolo particolare, tutte le parti furono accuratamente studiate e se necessario restaurate o meglio ricostruite. Dopo qualche anno la moto fu completata, un raro esemplare di Ottino 350, con motore inglese Sturmev Archer a valvole laterali, un pezzo da veri intenditori, scelto per caso ma restaurato con cura. Domenico Burlando, dopo la Ottino acquistò una Guzzi Sport 15, quindi una Guzzi Sport 14, poi un Guzzino, quindi una Vespa 150 "struzzo" e poi ancora un Guzzi Galletto, tutti pezzi di pregio, che con tanta passione ha restaurato minuziosamente.





Una volta formata la collezione andava trovata una sistemazione alle moto, così è stato, trovato un locale adatto Domenico lo ha sistemato, ed ecco il suo ultimo capolavoro, un vero e proprio museo, che gli consente di esporre in maniera dignitosa i suoi gioielli, uno spazio contenuto, all'interno del quale non manca proprio niente, nemmeno l'angolo officina per le piccole manutenzioni e quant'altro serve per effettuare i restauri, perché Domenico ha tutte le intenzioni di fare crescere la propria collezione.



Questione di rotazione

Il propulsore rotativo Wankel è una delle tipologie di motore più rare ed al tempo stesso, più prestazionali.

Una delle invenzioni più importanti del mondo dei veicoli è il motore Wankel, detto anche rotativo perché si basa solo su movimenti circolari delle sue parti. Il classico pistone che si muove in moto rettilineo viene sostituito da un pistone triangolare che ruota su di un asse e che, con la sua rotazione, rende possibile la combustione e le fasi di aspirazione e scarico senza bisogno di valvole o altri sistemi. Il vantaggio principale, oltre al minor numero di parti in movimento, quindi con meno attriti e rumori, è la maggior potenza a parità di cilindrata rispetto ad un motore tradizionale.

Molto semplice il funzionamento, avendo il rotore tre lati uguali, il processo avviene in modo sequenziale 3 volte a ogni giro del rotore stesso (corrispondente a 3 giri dell'albero motore), con un notevole vantaggio ai fini della potenza erogata e della regolarità di funzionamento. Al centro del rotore è calettata una ruota dentata a denti interni (corona rotorica) che ingrana con una ruota a denti esterni solidale alla piastra di chiusura dello statore (pignone statorico) e coassiale con i perni di banco dell'albero motore; la corona rotorica rotola sul pignone senza strisciare su di essa. Il presenta un foro centrale dotato di una grossa bronzina anulare nel quale ruota un eccentrico cilindrico calettato sull'albero motore.

La fase di aspirazione della miscela aria-benzina inizia quando il volume della camera in cui sbocca il condotto di aspirazione incomincia ad aumentare, creando così una depressione che richiama la miscela all'interno della camera statorica. Proseguendo nel suo movimento, il rotore provoca una riduzione dello spazio compreso tra la sua parete e quella dello statore, cosicché la miscela aspirata viene compressa. Quando la compressione

ha raggiunto il valore ottimale, scocca la scintilla attraverso gli elettrodi della candela; ha così inizio la fase di combustione e, quindi, l'espansione dei gas; il conseguente aumento di pressione fa sì che delle forze agiscano sul rotore costringendolo a proseguire nel suo moto rotatorio. Terminata la fase di espansione si ha un'altra riduzione di volume durante la quale i gas combusti vengono spinti fuori del motore attraverso il condotto di scarico.

Le pressioni che vengono esercitate sul rotore dai gas in espansione sono trasmesse tramite l'eccentrico sull'albero motore, che, quindi, viene trascinato in rotazione. Al pignone statorico è demandato il compito di costringere il rotore a seguire un'orbita eccentrica, tale da garantire il contatto costante degli elementi di tenuta apicali contro le pareti interne dello statore. Dall'albero motore il moto passa direttamente al gruppo frizione e quindi al cambio, da dove viene trasmesso alla ruota. Il motore Wankel non ha avuto molto successo a causa dell'elevato costo di produzione e delle difficoltà ad eseguire le normali operazioni di manutenzione. Alcune Case motociclistiche, hanno deciso di sperimentarlo sui loro modelli, prima tra tutte la DKW che negli anni sessanta presentò la Hercules W-2000. Il propulsore da 294 cm³ sviluppava circa 30 CV a 6000 giri/min. consentendo alla motocicletta di raggiungere (per l'epoca) la ragguardevole velocità di 160km/h.





La Turbina Fiat

Sull'onda dello sviluppo tecnologico, le case automobilistiche inseguivano il mito della velocità, percorrendo strade diverse.

La Fiat fu la prima casa automobilistica europea a realizzare una vettura propulsa da una turbina a gas. La concept car è il risultato finale di un progetto che aveva preso l'avvio nel corso dell'anno 1948, tale prototipo venne collaudato per la prima volta il 4 aprile del 1954 sulla pista del Lingotto.

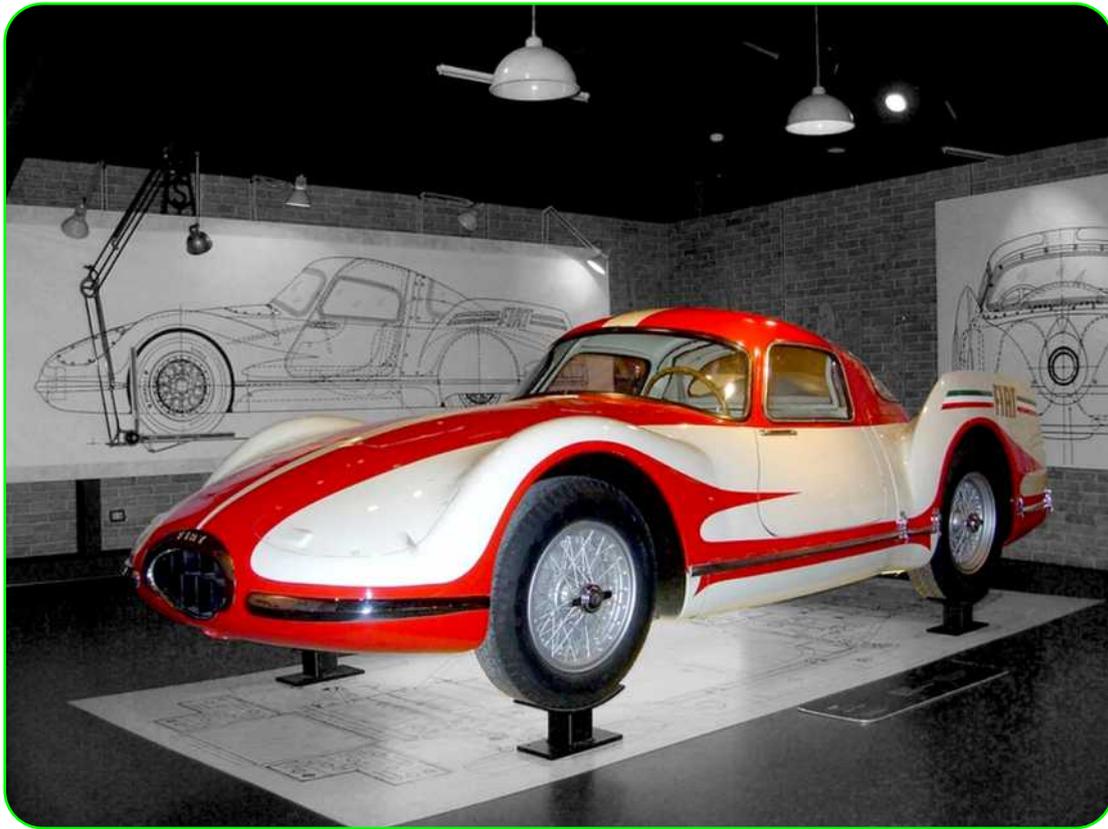
Un progetto ambizioso sviluppato sulla base di un motore a turbina rotante ispirato alle unità aeronautiche, che in quegli anni Fiat aveva sviluppato per l'aeroplano G91 progettato e realizzato da Fiat Aeronautica.

Il motore era composto da un compressore a due stadi, da una turbina a due stadi e da una turbina motrice ad uno stadio ed il relativo

gruppo riduttore per la trasmissione alle ruote, il tutto pesante circa 1000 kg. Capace di una potenza nominale di 250 hp che spingeva l'auto ad velocità massima dichiarata è di circa 250 km/h.

Il corpo vettura era caratterizzato da due pinne stabilizzatrici posteriori facenti parte di una sezione posteriore completamente asportabile che racchiudeva il propulsore alloggiato in un compartimento insonorizzato. L'ottimo studio aerodinamico permetteva alla vettura di avere un Cx di 0,14.

Il telaio era formato da elementi tubolari, le sospensioni erano a 4 ruote indipendenti derivate da quelle della Fiat 8V del 1952 ed il cambio era sostituito dal funzionamento della turbina che era simile ad un convertitore idraulico. La trasmissione era dotata di un riduttore che portava i 22000 giri a massimo regime a circa 4000 giri al pignone del differenziale.



Il sistema di illuminazione anteriore era caratterizzato da dei fari inglobati nel corpo vettura, che quando servivano si indirizzavano verso la strada, soluzione adottata anche da Nuccio Bertone per la seconda vettura della famiglia Alfa Romeo BAT anch'essa esposta al salone dell'auto di Torino dello stesso anno. Dopo l'esposizione, il progetto venne accantonato per ragioni tecniche e non meno rilevanti gli impegnativi costi di produzione. Il prototipo della sportiva torinese oggi si trova al Museo dell'automobile di Torino.



Reattore Enrico Fermi

Alla fine dell'estate del 1961 alla ditta Peyrani di Torino, viene affidato l'onere di trasportare il reattore della costruenda centrale nucleare "Enrico Fermi" di Trino Vercellese.

A fine anni cinquanta, il ministero dell'industria, assegnò ad Edison la concessione per la realizzazione del sito nucleare di Trino Vercellese, al fine di risolvere i problemi di carenza di energia elettrica in questo angolo del Piemonte. Edison affidò la costruzione del reattore alla General Electric, il trasporto del reattore, progettato e costruito in meno di due anni, negli stabilimenti di Atlanta, avrebbe dovuto avvenire gli Stati Uniti fino a Trino V.se , via mare , fino a Ravenna con una nave mercantile, da Ravenna a Cremona con una piccola motonave, quindi proseguire su rotaie, a questo scopo era stato realizzato un raccordo dalla stazione ferroviaria di Trino e l'interno della centrale .

Gli ingegneri delle Ferrovie dello Stato all'ultimo momento formularono il loro diniego perché non più certi della capacità strutturale di alcuni ponti su cui doveva transitare il convoglio.



Venne deciso quindi, all'ultimo momento di fare proseguire il pesante carico da Cremona



a Trino, su una chiatte a motore adatta a risalire il corso del Po, ma la cattiva sorte ci mise le mani. Il 1961 fu un anno poco piovoso, tant'è che il livello dell'acqua lungo il corso del Po raggiunse il minimo storico e la chiatte poté navigare senza problemi solo fino a Torre Beretti, pochi chilometri a nord di Pavia, dove a causa del basso fondale si incagliò. Entrò quindi in gioco la ditta dei fratelli Peyrani, una storica azienda con grande esperienza nel campo dei trasporti eccezionali, chiamata in causa dalla General Electric che commissionò l'ultima fase del trasporto.

Approntata una gru da pontile per issare il reattore dalla chiatte , fu caricato su rimorchio Cometto T61, posizionato nelle immediate vicinanze del corso d'acqua. Il rimorchio agganciato ad un vecchio Diamond modello T ex esercito Usa, e ad un nuovissimo Kaebler Titan appena acquistato, avrebbe dovuto essere agevolmente trainato fuori dall'alveo fluviale. Il generoso motore Continental 8 cilindri in linea del Diamond e l'altrettanto muscoloso V8 Kaebler, misero in campo tutti i cavalli disponibili sotto il cofano ma purtroppo non riuscirono a vincere la ripida rampa dell'argine del fiume.

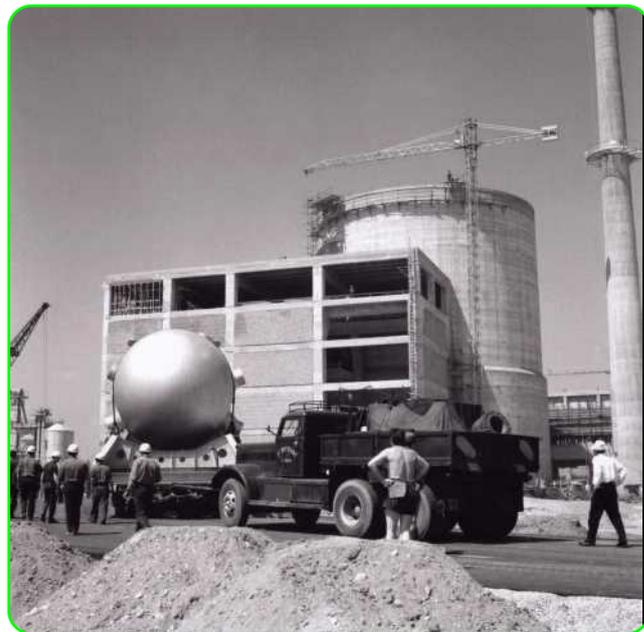
Dopo svariati tentativi, la preoccupazione dei Peyrani stava aumentando ed in quel momento quasi per caso entrò in scena un anziano camionista, che con un vecchio AEC Matador trasportava pietrisco per migliorare

il fondo stradale su cui doveva transitare il pesante carico.

Il vecchio camionista fu invitato dai Peyrani, che in quel momento non sapevano più che cosa fare, a posizionarsi davanti al Diamond, agganciato un robusto cavo d'acciaio, il pesante carico, 145,1 ton., inizia a salire lungo la rampa.

Non è dato sapere quanti cavalli erogava ancora lo stanco motore del Matador, ma anche se pochi furono sufficienti ad aiutare i 185 del Diamone ed i 185 del Kaeble a portare a termine l'importante missione. Purtroppo la sorte si accanì ancora contro i nostri eroi, e pochi chilometri più avanti su un piccolo passaggio a livello si incrinò uno degli assali del rimorchio Cometto T61 che poco dopo si ruppe nel centro abitato di Terranova.





Con non poche traversie il rimorchio venne riparato il viaggio proseguì e dopo 6 giorni furono interamente coperti i settanta chilometri del viaggio.

Giunto a destinazione il reattore "Enrico Fermi", fu messo a dimora e caricato con le duecentocinquantesi barre di uranio, iniziò a produrre energia nella primavera del 1965, funzionando fino al 1985 quando all'indomani del referendum del 1984, il cui esito, contro la produzione di energia mediante l'uso

dell'atomo, ne sancì l'anticipato pensionamento.

Per fortuna che nel 1961, piovve poco, altrimenti l'anziano camionista non avrebbe potuto ripetere, appoggiato al bancone del "Bar della Stazione" sorseggiando un "bianco fermo", questa curiosa storia per i successivi decenni, ma soprattutto, noi non avremmo potuto proporvi oggi questo servizio ed i nostri lettori si sarebbero persi questo piccolo tassello di storia dei trasporti.





Mercedes Benz 1113

Un anziano autista ed un vecchio Mercedes a spasso per l'Europa, per il piacere di fare girare le ruote.

Quando Jean Michel Astor, con una telefonata si è iscritto ad un raduno di camion in Italia, disse che avrebbe partecipato con il suo ultimo Mercedes. Il suo interlocutore non parlando molto bene francese non si è dilungato molto nella conversazione, ma si aspettava di veder arrivare Jean Michel con un Mercedes Benz Actros 1951, magari una particolare versione "Black Edition".

Invece il giorno del raduno, si presentò con un bellissimo Mercedes Benz LP 1113 acquistato nel 2002 dai pompieri di Montpellier, che ritenendolo ormai obsoleto, l'avevano da poco mandato in pensione. Il bellissimo giocattolone rosso, che avrebbe fatto impazzire di gioia qualunque bambino era stato messo in pensione, attrezzato come veicolo polifunzionale, dotato di attrezzatura ormai sorpassata non rispondeva più ai severi standard del ministero francese.





Anche Jean Michel, non rispondeva più agli standard del ministero dei trasporti francese, una recente normativa per diminuire l'età media degli autisti, offre incentivi a chi raggiunti i cinquantasette anni di età decide di andare in pensione, a patto che si rinunci alla patente o meglio come succede anche nel nostro paese agli ultra sessantacinquenni, in Francia il ministero concede una patente di categoria C/E con limite di peso a venti tonnellate. Il nostro amico, decise nel 2001, raggiunta l'età di vendere il suo camion e fare il pensionato, ma questa vita gli stava un po' stretta, così qualche anno fa si imbatté nel protagonista del nostro servizio parcheggiato nel piazzale di un commerciante di veicoli usati, tra "pensionati" si intesero subito.

Dopo qualche giorno il Mercedes dei pompieri era parcheggiato nel garage di Jean Michel, che lo ha restaurato perfettamente ed ora lo guida sulle strade della Francia e non solo, semplicemente per il piacere di continuare a guidare.

La Mercedes-Benz LP 1113 è un camion a due assi di peso medio del marchio tedesco, assemblato nello stabilimento di Mannheim. La produzione del veicolo, inizialmente designata come L 322, iniziò nel 1959, seguita nel 1963 dalla riprogettazione in LP 1113. Prodotta fino al 1984, LP 1113 era disponibile con cabina avanzata e con cabina arretrata, con e senza trazione integrale. Nel corso del suo lungo periodo di produzione è stato motorizzato con un'unità 6 cilindri da 5,6 litri, la cui potenza è variata da 110 CV del primordiale motore OM 321, fino al più performante OM 352, sempre 6 cilindri sovralimentato da 6,8 litri capace di 168 CV. Il protagonista del nostro servizio è carrozzato in versione soccorso polifunzionale, l'allestimento è stato realizzato nel 1977 dalle officine Magiruz di ULM.



Scania ha fornito 40 mezzi aeroportuali al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco

Consegnati al Ministero dell'Interno i primi 20 veicoli aeroportuali Scania P500 B6X6HZ Euro 6 con allestimento BAI EFESTUS.

I mezzi verranno impiegati dal Corpo Nazionale dei vigili del Fuoco in diversi aeroporti italiani per interventi di soccorso, sono realizzati su telai Scania sono carrozzati dalla BAI-Brescia Antincendi.

La richiesta da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco di avere veicoli leggeri, agili e veloci, per garantire il pronto intervento in situazioni di emergenza, è stato ampiamente rispettato.

I veicoli sono dotati del potente motore da 500 cavalli e cabina P20N in grado di soddisfare i numerosi requisiti in termini di spazi interni ed altezza da terra.

L'allestimento individuato è BAI EFESTUS 6 - modello BAI VSA 8600 S / DP250 - con serbatoi in polipropilene per l'acqua da 8100 litri e per la schiuma da 500 litri, oltre ad impianto polvere da 250 kg. garantisce la massima efficienza antincendio. Veicoli aggiornati, che pongono in evidenza i progressi tecnologici.



PROGRAMMA MANIFESTAZIONI 2020

-   **31 Gennaio, 1-2-3 Febbraio:** Automotoretro - Torino
-  **8 Marzo:** 2° Raduno in Rosa
-   **5 Aprile:** Raduno di apertura per Auto e Moto d'epoca
-  **8-9-10 Maggio:** Partecipazione di una rappresentanza del Club all'Asimotorshow di Varano De' Melegari (PR)
-   **17 Maggio:** 29° Interclub Piemonte organizzato dal Club Ruote Storiche in Canavese - Ivrea
-   **23-24 Maggio:** 29ª Mostra Scambio Auto, Moto, Camion, Bus e Trattori d'epoca - Borgo D'Ale (VC)
-   **24 Maggio:** Raduno statico presso la Mostra Scambio di Borgo D'Ale (VC) per Auto e Moto d'epoca
-   **7 Giugno:** Memorial "Alessandro Gambone" - Manifestazione di regolarità per Auto e Moto d'epoca
-  **28 Giugno:** "In Moto nelle terre di Re Arduino"
Raduno riservato alle motociclette omologate ASI costruite prima del 1945
-  **12 Luglio:** Raduno Auto anteguerra
-  **26 Luglio:** Raduno in Moto e Scooter per tutti
-   **2 Agosto:** Raduno in montagna organizzato dal Club Cameva di Aosta
-  **6 Settembre:** Gita sociale col Club Lambretta a Nizza Monferrato
-   **27 Settembre:** Giornata nazionale del veicolo storico - Ivrea
-   **24 Ottobre:** Sessione di omologazione ASI
-   **15 Novembre:** Raduno di chiusura con pranzo
- 12 Dicembre:** Scambio degli Auguri (in sede)

PARTECIPAZIONI A RADUNI NON ORGANIZZATI DAL NOSTRO CLUB

- 1° Marzo:** Raduno della Panissa Vercellese - Cerrina Valle (AL)
- 15 Marzo:** Raduno al Lago di Viverone - Ristorante Pescatori - Fraz. Masseria - Viverone (BI)
- 29 Marzo:** Raduno di Primavera - Odalengo Piccolo (AL)
- 19 Aprile:** Raduno dell'Amicizia - Pozzo di Odalengo Grande (AL)
- 1° Maggio:** Raduno del Monferrato - Odalengo Piccolo (AL)
- 17 Maggio:** Raduno organizzato dal Gruppo Auto e Moto Storiche Valle Belbo (Dario Vola) - Bosia (CN)
Rocchetta Belbo Castino (CN)
- 17 Maggio:** Raduno del Fritto Misto alla Piemontese - Case Batia di Murisengo (AL)
- 14 Giugno:** Raduno di Auto, Moto e Trattori d'Epoca - Piagera di Gabiano (AL)
- 20-21 Giugno:** Raduno per Auto e Moto d'epoca - Gressoney Walser (AO)
- 21 Giugno:** Raduno Auto e Moto Storiche Lions di Caluso - Caluso (TO), Piazza del mercato
- 20 Settembre:** Raduno della Nocciola - Odalengo Piccolo - Frinco (AL)
- 4 Ottobre:** 2° Raduno Auto, Moto, Trattori - Pavone Can.se
- 11 Ottobre:** Raduno Sagra del Canestrello - Rondissone (TO)
- 11 Ottobre:** Raduno del Tartufo - Lago di Codana - Montiglio M.to (AT)
- 25 Ottobre:** Raduno della Vendemmia - Piagera di Gabiano (AL)
- 22 Novembre:** Raduno della Bagna Cauda - Odalengo Piccolo (AL)
- 8 Dicembre:** Pranzo di Chiusura - Consegna gratuita Calendario 2021 con foto Raduni - Odalengo Piccolo (AL)

INSIEME CE LA FAREMO!

L'evento di **mediolanum** BANCA in partnership con



**MEDIOLANUM SOSTIENE
GLI OSPEDALI ITALIANI
CONTRO IL COVID-19.**

CONTRIBUISCI ANCHE TU

IBAN

IT97003062342100000001901901

**INTESTATO A BANCA MEDIOLANUM
CAUSALE EMERGENZA CORONAVIRUS**



Sistema Socio Sanitario



ASST Fatebenefratelli Sacco



La ruota motrice



Canon

you can