

Corso di motorizzazione 1951

Autor(en): **Mazzuchelli**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **23 (1951)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-244052>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Uno dei tipi di auto-blindate acquistate per l'Esercito svizzero: la « Staghound », destinata alle Trp. leg. mot.

CORSO DI MOTORIZZAZIONE 1951

L'attività del Corso si è svolta secondo il programma stabilito compilato seguendo le « Directives concernant les Cours d'introduction hors service pour officiers du Service Automobile », del 1. marzo 1951.

Le 9 Jeep e le due vetture da combattimento « Peugeot » utilizzate durante il corso furono consegnate a Lugano dal Circolo Ufficiali del Mendrisiotto. La loro restituzione ebbe luogo al Parco dei veicoli militari di Bellinzona.

Hanno partecipato al Corso 9 Ufficiali per la Cl. A (iniziati) e 12 ufficiali per la Cl. B (esperti).

La frequenza, la puntualità e la disciplina sono state militari ed hanno soddisfatto completamente gli organizzatori.

I camerati incaricati dell'istruzione hanno svolto un lavoro degno d'encomio tanto per le capacità tecniche e teoriche, quanto per la puntualità e la buona volontà dimostrata. Un riconoscimento speciale per questo lavoro è dovuto ai 3 sott'ufficiali: Luvini, Medolago e Ponti.

I veicoli utilizzati, dopo una necessaria messa a punto concernente gli organi di accensione e d'alimentazione (carburatori e pompe di benzina), non hanno procurato noie anormali, cosicchè il Corso ha sempre potuto contare sull'efficienza di circa il 90% dei veicoli.

Le esperienze fatte sono da considerarsi positive, poichè alla fine del Corso tutti i partecipanti della Cl. B si sono mostrati capaci di guidare con sicurezza le Jeep attraverso tutti i terreni: montagna, sotto-boschi e accidentati. Anche gli allievi della Cl. A hanno potuto alla fine del Corso guidare con sufficiente padronanza la jeep attraverso piccole strade di montagna e su leggeri pendii. La circolazione in città non è stata esercitata poichè non entra nel quadro degli scopi da raggiungere in questo Corso.

Per ciò che concerne la teoria e la pratica sulle conoscenze e sulla manutenzione degli autoveicoli e della jeep in particolare, gli allievi delle due classi sono ora in grado di compiere i lavori di parco ed altri servizi necessari per il buon comportamento della jeep o altro veicolo simile.

La proiezione di pellicole tecnico-militari messe a disposizione dal Parco-Auto dell'Esercito in Thun si è dimostrata molto utile.

Da rilevare un incidente, capitato durante la prima uscita domenica 1. aprile 1951. Una jeep (Classe B) è uscita, in seguito ad un ritardato raddrizzamento dello sterzo, dal campo stradale dopo una curva a spillo

nei pressi del Ponte di Tassino. Per levare il veicolo, trovatosi in bilico sulla scarpata della strada, si dovette ricorrere ad un argano, operazione portata a termine positivamente dai partecipanti della Cl. B, senza alcun danno per la jeep, mentre disgraziatamente,



il I Ten. Kessel Werner, addetto all'ancoraggio dell'argano, scivolava in malo modo, fratturandosi la gamba.

Il Circolo di Lugano, che organizza per la seconda volta il « Corso » è convinto della sua utilità e ne approva le direttive generali emesse dal Serv. Mot. Es. I partecipanti vennero onorati dall'ispezione del Col. Ruf, durante l'ultima uscita domenicale. Una tale ispezione costituisce un incitamento per tutti ed i consigli ricevuti hanno aumentato indubbiamente le conoscenze degli allievi e dei monitori.

Le suggestioni, che il Circolo degli Ufficiali di Lugano si permette di formulare per migliorare il rendimento di siffatti Corsi, sono le seguenti:

1. Conoscere già all'inizio dell'anno, la data dell'attribuzione dei veicoli.
2. L'attribuzione di almeno una jeep equipaggiata con un argano. Questo per motivi pratici (salvataggio della jeep nell'incidente di Tassino) e d'istruzione.

3. Poter disporre di elementi sezionati (motore, cambio, differenziale, frizione e freni) per facilitare la parte teorica.

Magg. Mazzuchelli.



UN ESERCIZIO FUORI PROGRAMMA DURANTE UN CORSO DI GUIDA

Il corso di motorizzazione marzo-aprile 1951, organizzato dal Circolo ufficiali di Lugano, ha insegnato fra altro ai partecipanti — ed in modo persuasivo — che la guida della JEEP domanda un'attenzione continua da parte dell'autista. Il passo ridotto, l'altezza relativamente grande del centro di gravità del veicolo, lo sterzo ad azione diretta, sono altrettanti fattori che, se da una parte corrispondono alle esigenze dell'impiego militare su terreno vario, dall'altra parte domandano un modo di guidare più attento e più giudizioso che nel caso di un veicolo normale.