

Mod MC 807

MINISTERO DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

L'UFFICIO PROVINCIALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E T.C.

di TREVISO

Le norme del T.U. approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393,

la dichiarazione di conformità;

l'esito della visita A prova;
la precedente carta di circolazione;

matricola nella provincia di TREVISO

con il numero di targa TV 401163

AUTOCARRO descritto nella pag. 3, adibito ad uso

privato, rilascia la presente carta di circolazione

proprietario Comune di Moggio Veneto

residente a ivi Piamai Caduti n. 1

11.10.1982

Spazio di bollo esente in
carta virtuale all'Uff. Bollo
ordinario di Roma al
n. dell'art. 3 della legge
febbraio 1987 n. 14

(1) Dipendere i casi che non ricorrono.



IL DIRETTORE

(Firma)

Int. officina c.c. n. 204

Mod. MC 807

MINISTERO DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

CARTA DI CIRCOLAZIONE

PER

AUTOCARRO

Maurizio Spasole
So. Speciosa
(L. 150.000 + 3000)

43 No 98 (Sic. Pista nel PP)

Bollo Sc. Jan. 1982

(J. Sello)

L. 150.000

↑

N. 11V826339

AUTOCARRO.

per il trasporto di cose ad uso privato ⁽¹⁾

Fabbrica e tipo Meccanica Bepi 602.318 (602-035) ~ Telaio n. 602.318-18-050281

18
Anno di prima immatricolazione 19 18 Fabbricazione nazionale-estera (2)

Modello del motore OH 616 Combust. G Tempi 4 Cilindri 4 Diam. — Corsa —

Cilindrata totale cm³ 6404 : POTENZA FISCALE CV 23 Potenza max CV 65 Giri (1) n° 4000

Carrozzeria Calabrese 1.500 1.39
Lungh. max m 5.84 Largh. max m 1.98 Sbalzo post. m 1.39

Posti⁽⁶⁾ n. 3 Tara q L.L. PORTATĂ UTILE:⁽⁶⁾ q 17.30
(Oră de lucru - 8 h)

Peso complessivo a pieno carico q 35 Assi n. 2 Distanza tra gli assi m 3,40

Cambio a 4 marce e retromarcia ~~sen~~-senza ⁽¹⁾ riduttore - Rapporto totale ⁽²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽²⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽³⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁴⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁵⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁶⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁷⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁸⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽⁹⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁰⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹¹⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹²⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁰⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³¹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³²⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³³⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁴⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁵⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁶⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁷⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁸⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹³⁹⁾ 15,1 : 15,1 ⁽¹⁴⁰⁾ 15,1 :

1° asset 613 x 44 sempl.
serv. met. - id. - pneum. (2)
Servosterzo: —

2° asse A X u sempl. - doppi⁽²⁾

neum. (3) asse X sempl.-dopp. (2) Freni: **approvaz. DGM. (9)** Silenziatore **Decibel 21**

4^o asse X sempl. + doppi (2)

5° asse sempl.-doppio⁽²⁾ | staz.: mecc.-ridr. pneum.⁽²⁾

annotazioni: (10) Cerc. l. cati o obp. v. l. cati n° 250/446764 del 9-9-10
 staz. invec. - al. - premit.

10-11-1944

[illegible]

DEPT. OF JUSTICE

IV 11 14 10 19 18

SECRET

SIGLA DEL COMPILATORE

2

© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 103–110

(1) Ovvero « pubblico, in servizio da piazza o di linea: — (2) Decennare i taxi che non ricorrono. — (3) R: benzina; G: gasolio; GG: gas compresso; GI: gas liquefatto. —

(*) Corrispondenti alla potenza massima - (5) Su: sedile anteriore (compreso il conducente), - (6) Scritto in cifra e in lettere, - (7) Relativo alla marcia più alta, - (8) Benzina, G, gasolio, G.O., gas compresso; G.L. gas liquefatto, - (9) Per benzina, G, gasolio, G.O., gas compresso; G.L. gas liquefatto, - (10) Quanto il caso ricorre indicare: - (11) Quando già immatricolato, - (12) Quando non ancora immatricolato.

10) Quando il caso ricorre indicare:

Figure 1. Schematic representation of the experimental design. The subjects were divided into two groups: the control group and the experimental group. The control group was divided into two subgroups: the control group and the control group. The experimental group was divided into two subgroups: the experimental group and the experimental group. The control group was divided into two subgroups: the control group and the control group. The experimental group was divided into two subgroups: the experimental group and the experimental group.

THE

.....

10

5