



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

Regolamento 61.009 i

Il conducente di veicoli a motore

Valevole dal 01.01.2019

Stato al 01.01.2023



SAP 2530.2148



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

Regolamento 61.009 i

Il conducente di veicoli a motore

Valevole dal 01.01.2019

Stato al 01.01.2023

Distribuzione

Esemplare personale

- militari che ottengono o che sono in possesso della licenza di condurre militare;

Annotazione

In caso di bisogno è possibile richiedere ulteriori esemplari presso l'UFCL oppure nel LMS

Entrata in vigore

Regolamento 61.009 i

Il conducente di veicoli a motore

del 01.01.2019

emanato in base alla cifra 21 capoverso 1 del Regolamento di servizio dell'esercito (RSE) del 22.06.1994.

Il presente regolamento entra in vigore il 01.01.2019.

Alla data dell'entrata in vigore vengono abrogati: regolamento 61.009 i «Il conducente di veicoli a motore», valevole dal 01.09.1995.

I subordinati diretti dichiarano nulle tutte le disposizioni divergenti dal presente regolamento.

Cdt FOA log

Osservazioni

Controllo delle revisioni

Pagina	Descrizioni	Nuovo
Numeri 12	Manutenzione dei veicoli dopo il loro impiego nel terreno	Testo addatato
Numeri 43	Controllo delle ore d'impiego	Testo addatato
Numeri 97 ¹	Guida nel terreno - Indicazione di sicurezza	Testo addatato
Numeri 107 ⁴	Durante la guida	Testo addatato
Numeri 127 ¹	Apparecchio per la registrazione dei dati e odocronografo	Testo addatato

Indice

1	Norme generali	1
1.1	La sua missione come conducente di veicoli a motore	1
1.2	Responsabilità quale conducente di un veicolo a motore	2
1.3	Forme militari e mantenimento del segreto	3
2	Veicolo	4
2.1	Presenza in consegna del veicolo	4
2.2	Marcatura dei veicoli a motore e dei rimorchi	6
2.3	Assistenza	7
2.3.1	Servizi di parco	8
2.3.2	Manutenzione dopo un impiego particolare del veicolo	9
2.4	Servizio invernale	10
2.4.1	Antigelo	10
2.4.2	Trattamento particolare di parti del veicolo soggette ad avarie	11
2.4.3	Posteggiare all'aperto	11
2.4.4	Messa in moto del motore a basse temperature	12
2.4.5	Montaggio delle catene per la neve	13
2.5	Guasti	16
2.5.1	Comportamento in caso di guasti	16
2.5.2	Cause che determinano i guasti	18
2.5.3	Traino	18
2.5.4	Riparazioni di lieve entità	20
2.5.5	Spurgo dell'impianto d'alimentazione del motore diesel	21
2.5.6	Cambio della ruota	21
2.6	Restituzione del veicolo	23
2.6.1	RIDIMA per veicoli a motore (GSP)	23

3	Circolazione stradale militare	26
3.1	Norme fondamentali	26
3.2	Autorizzazione a condurre militare	28
3.3	Revoca dell'autorizzazione a condurre militare ...	31
3.4	Idoneità alla guida	32
3.5	Riposo e orario di lavoro	34
3.6	Velocità	36
3.7	Autostrade e semiautostrade	36
3.8	Provvedimenti di sicurezza	37
3.9	Veicoli e trasporti speciali	40
3.10	Posa di linee	41
3.11	Luci di pericolo gialle e uso di avvisatori speciali ..	42
4	Segnaletica	43
5	Segnalatore di truppa	45
5.1	Impiego	45
5.2	Istruzione	45
5.3	Equipaggiamento	45
5.4	Piano cronologico	45
5.5	Segnalazione di percorsi	46
5.6	Apporre le scritte sui cartelli indicatori di direzione militari	47
5.7	Posa dei cartelli indicatori di direzione militari. ...	48
5.8	Norme per la posa dei cartelli indicatori di direzione	49
5.9	Ostacoli/Fine della segnalazione/Eccezioni	51
5.10	Segnalazione di percorsi in caso di spostamenti che interessano diverse formazioni	52
6	Disciplinamento della circolazione	53
6.1	Norme generali	53
6.2	Equipaggiamento	53
6.3	Segni distintivi dei piantoni	54
6.4	Speciale contrassegno d'identificazione	54

6.5	Segnalazione con l'ausilio di torce elettriche	55
6.6	Segni dei piantoni	56
6.6.1	Alt	56
6.6.2	Via libera	57
6.6.3	Svoltare a sinistra davanti al piantone	58
6.6.4	Riduzione della velocità	59
6.7	Segni per manovrare veicoli a motore dell'Esercito	60
6.7.1	Avanzare e retrocedere	60
6.7.2	Cambiamento di direzione	61
6.7.3	Fermarsi	62
6.8	Segni supplementari per la manovra con veicoli a motore cingolati	63
6.8.1	Segni per preparare l'inversione di marcia sul posto	63
6.8.2	Inversione di marcia sul posto	64
7	Tecnica di guida	65
7.1	Tecnica in generale	65
7.1.1	Fermarsi e assicurare	66
7.2	Guida con trazione integrale (senza inserire marce ridotte)	67
7.3	Guida su fondi nevosi e ghiacciati.	67
7.4	Guida nel terreno	68
7.5	Guida con rimorchi e pezzi	72
7.6	Guida economica con i veicoli a motore	74
8	Trasporti	76
8.1	Trasporto di persone	76
8.2	Trasporto di cose/Caricare nel modo giusto	82
9	Comportamento tattico	84
9.1	Durante la guida	84
9.1.1	Disciplinamento della circolazione in colonna	85
9.2	Durante le soste	85
9.2.1	Regola fondamentale	85

9.2.2	Mettersi al coperto	86
9.2.3	Misure di sicurezza nel coperto	86
9.2.4	Coperti accertati	87
9.2.5	Coperti improvvisati	88
9.2.6	Danni	89
9.3	Mascheramento	89
9.3.1	L'importanza del mascheramento	89
9.3.2	La tecnica del mascheramento, in generale	90
9.3.3	Mascheramento contro l'osservazione visuale ...	90
9.3.4	Controllo del mascheramento	91
9.3.5	Montaggio della rete di mascheramento	91
9.3.6	Lasciare il coperto	92
10	Incidenti	93
10.1	Prevenzione d'incidenti	93
10.2	Comportamento in caso d'incidente della circolazione	95
10.2.1	Annuncio d'incidente	95
10.3	Apparecchio per la registrazione dei dati e odocronografo	96
10.3.1	Manipolazione	97
10.3.2	Smontaggio	97
10.4	Recupero di veicoli	98
11	Ambiente	100
11.1	L'impiego di carburanti	100
11.2	Misure protettive	102
11.3	Incendi	104
11.4	Protezione della salute	105
12	Carte topografiche	106
12.1	In generale	106
12.2	Classi delle strade	106
12.3	Modo di leggere la carta/memorizzare	107

13	Attività fuori servizio	109
14	Repetitorium CT	111

Appendici

Appendice 1

Termini	112
-------------------	-----

Appendice 2

Dati tecnici	116
------------------------	-----

Appendice 3 – 13.005.01 (fronte)	118
---	------------

Appendice 3 – 13.005.01 (retro)	119
--	------------

Appendice 4 – 13.005 (fronte)	120
--	------------

Appendice 4 – 13.005 (retro)	121
---	------------

Appendice 5 – Etichetta riparazione (ER)	122
---	------------

Appendice 6 – Gradi di prontezza di marcia

50.030 Condotta tattica 17	123
--------------------------------------	-----

Appendice 7

Sistema di trasporto con sovrastrutture di carico intercambiabili	124
--	-----

Appendice 8

Agganciare e sganciare un rimorchio	127
---	-----

Appendice 9

Segnaletica stradale militare	131
---	-----

Appendice 10

Cedola d'iscrizione FSTTM	135
-------------------------------------	-----

Indice alfabetico	137
------------------------------------	------------

Abbreviazioni	143
--------------------------------	------------

1 Norme generali

1.1 La sua missione come conducente di veicoli a motore

1 ¹Quale conducente di veicoli a motore, lei conduce dei veicoli e rimorchi da trasporto, veicoli da combattimento o d'appoggio al combattimento in situazioni difficili, rispettando le prescrizioni in vigore, conformemente alla missione e considerando le prescrizioni di sicurezza in vigore. Lei mantiene autonomamente, rispettando le prescrizioni per il servizio di parco, i veicoli a motore/rimorchi e annuncia per tempo i lavori di manutenzione per rispettare la prontezza d'impiego dei veicoli.

²Quale conducente di veicoli a motore spesso dovrà agire di propria iniziativa, in quanto si troverà sovente in situazioni dove i collegamenti con i suoi superiori sono interrotti. In simili circostanze imprevedibili, importa adempire il compito assunto, secondo l'intenzione del superiore.

³La costante prontezza d'impiego del veicolo a motore e l'idoneità del conducente di veicoli a motore a condurre costituiscono le premesse essenziali per lo svolgimento di queste missioni.

⁴Con l'aiuto del manuale d'uso, può sempre controllare periodicamente le proprie conoscenze e tenersi aggiornato.

Norma fondamentale (LCStr, art. 26)

Ciascuno, nella circolazione, deve comportarsi in modo da non essere di ostacolo né di pericolo per coloro che usano la strada conformemente alle norme stabilite.

Particolare prudenza deve essere usata verso i bambini, persone deboli e anziane e parimente quando vi siano indizi per ritenere che un utente della strada non si comporti correttamente.

1.2 Responsabilità quale conducente di un veicolo a motore

- 2 **Egli è responsabile del suo veicolo a motore, della manutenzione conforme alle prescrizioni, del carico corretto e dello svolgimento della corsa priva d'incidenti. Egli è inoltre responsabile delle persone e delle merci che gli sono state affidate.**

²Anche se, sulla strada o giunto all'obiettivo della corsa, si presentano condizioni impreviste, il conducente deve eseguire nel miglior modo possibile il compito impartito. **Occorre nondimeno escludere ogni rischio.** Qualora un superiore impartisse un ordine di corsa senza riconoscerne i rischi collegati, è dovere del conducente informarlo su tale pericolo. Occorre parimenti informare il superiore qualora per motivi tecnici o medici il conducente non fosse in grado di eseguire il compito.

Osservi il suo obbligo di informazione verso i suoi superiori e i suoi camerati e comunichi eventuali avvenimenti (situazioni con ripercussioni particolari sulla circolazione, come per esempio code o incidenti, condizioni meteorologiche estreme e difficili, deviazioni, altre informazioni, ecc.) che possono compromettere l'esecuzione dei mandati di trasporto in sicurezza.

Il passeggero è il suo «copilota» e navigatore e la aiuta a eseguire il mandato in sicurezza. Lo impieghi come ausiliario durante le manovre.

³Il conducente di veicoli a motore è pure responsabile del veicolo a motore, del rimorchio e del carico quando si allontana da esso. Sempre che altri organi non prevedano nulla, il conducente di veicoli a motore deve adottare misure di sicurezza appropriate, anche contro il furto del carico.

⁴Il conducente di veicoli a motore si assume però anche la responsabilità dello stato dell'automezzo e del rimorchio che

gli sono stati assegnati. Non si dimentichi che durante l'anno il veicolo passa di mano in mano e che la sicurezza dei camerati che succederanno a bordo dipenderà in gran parte dalla diligenza con cui i difetti constatati durante il servizio sono stati riparati o annotati sullo stato del veicolo (formulario 13.005 d/f/i – **Rapporto sullo stato dei veicoli ruotati e sovrastrutture intercambiabili** (appendice 4).

Dovesse più tardi prodursi un incidente derivante da tali omissioni, il predecessore ne sarebbe pienamente responsabile.

⁵Per favorire uno sfruttamento ideale dei veicoli a motore, spesso un veicolo a motore sarà guidato anche da altri militari. In questo caso occorre stabilire chiaramente le responsabilità.

⁶I centri logistici dell'esercito (CLEs) e i loro collaboratori sono partner importanti. Sono, come lei, corresponsabili.

1.3 Forme militari e mantenimento del segreto

- 3 Nell'ambito delle disposizioni concernenti il mantenimento del segreto, il conducente di veicoli a motore, per esempio non deve rivelare dove ha compiuto un carico o quali merci ha trasportato. Parimenti, egli non deve riferire a terzi il contenuto di discussioni di carattere confidenziale svolte fra gli occupanti del veicolo.

2 Veicolo

2.1 Presa in consegna del veicolo

- 4 ¹La responsabilità per il veicolo affidato inizia con il ritiro. La presa in consegna del veicolo avviene secondo le direttive del CLEs sul formulario 13.005/l d/f/i – **Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi** (appendice 3). Sono anche possibili altre soluzioni specifiche da parte del CLEs.

²In caso di danni esistenti ai veicoli a motore, il personale del CLEs deve essere informato e i danni devono essere dichiarati sul formulario 13.005/l d/f/i – **Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi** (appendice 3), confermati mediante visto da parte del personale del CLEs e firmati.

³Controlli se gli accessori di imbracatura e mezzi di legatura disponibili siano muniti dell'adesivo di controllo valido per poter essere impiegati per tutta la durata del servizio militare. Eventuali accessori d'imbracatura e mezzi di legatura difettosi non possono essere utilizzati e devono essere sostituiti presso il CLEs.

Controllare se sul veicolo a motore si trova il documento sulla manutenzione relativa ai gas di scarico e se è aggiornato (escl. OBD On Board-Diagnose del veic).

Materiale mancante o difettoso (catene per la neve, ecc.) deve essere annunciato al CLEs entro 72 ore dopo la presa in consegna del veicolo (secondo OSI cifra 95²).

- 5 Il ritiro del veicolo deve essere iscritto nel **libretto di controllo delle corse** (form 13.044). Quest'ultimo deve essere compilato in modo onesto dopo ogni cambiamento di conducente e durante il servizio di parco giornaliero. Deve essere controllato prima di ogni corsa (stato del chilometraggio).

Nella colonna 6 devono essere iscritti, in modo leggibile, il **nome**, il **cognome** e la **firma**.

In caso di cambiamenti frequenti di autista, delle soluzioni specifiche sono possibili (veic cdo, scuola guida, ecc...).

Le stesse regole valgono anche per giornali di bordo o simili di aggregati presenti nei veicoli.

Questi documenti devono essere riempiti, in modo leggibile, con una penna a sfera o una matita.

Esempio:

1 Datum Date Data	2 Fahrtstrecke Parcours Percorso	3 km Stand nach der Fahrt Relevé du compteur après la course Totalizzatore km dopo la corsa	4 Gefahrene km km parcourus km percorsi	5 Betriebsstoff- verbrauch Consommation de carburants Consumo carburanti			6 Vorname, Name und Unterschrift des Fahrers Prénom, nom et signature du conducuteur Nome, cognome e firma del conducente
				Treibstoff Carburant Carburante	Mot.Oel Hulle mot Olio mot		
2019							
07.01.	Monte Ceneri – Lavertezzo – Monte Ceneri	26345	65	---	---		<i>Johann Muster</i> Johann Muster
09.01.	RIDIMA / Restituzione del veicolo CLEs Monte Ceneri	26345	2697	469	---		<i>Gregory Zanetti</i> Gregory Zanetti
	Corsa di servizio CLEs	26360	15	---	---		
08.03.	CTE47/ Presa in consegna del veicolo	26360	---	---	---		<i>Maxim Morales</i> Maxim Morales
09.03.	Monte Ceneri – Andermatt – Hospental	26455	95	12	---		<i>Noemi Rossi</i> Noemi Rossi

6 ¹Prima di partire, informarsi su dimensione e peso, così come sui dati tecnici del veicolo a motore. In caso di trasporti di sovrastrutture, informarsi tramite i documenti relativi alla sovrastruttura.

²Durante la presa in consegna dei veicoli avrà la possibilità di effettuare una corsa di prova o d'addestramento. Può lasciare il luogo di presa in consegna del veicolo solo quando è in grado di condurre in tutta sicurezza il suo veicolo a motore.

2.2 Marcatura dei veicoli a motore e dei rimorchi

7 ¹Prima di lasciare la piazza di presa in consegna, i veicoli a motore e i rimorchi devono essere contrassegnati (con il contrassegno della truppa). Le lettere e i numeri di contrassegno sono da applicare sui luoghi predisposti a questo scopo su tutti i veicoli a motore e rimorchi.

²I contrassegni sono composti da due o tre lettere maiuscole che possono essere completate da uno fino a tre numeri.

³Le stesse lettere e numeri delle rispettive formazioni sono utilizzate per contrassegnare i cartelli indicatori di direzione militari.

⁴Prima di partire dal luogo di consegna dei veicoli è necessario applicare i segni d'identificazione della truppa sulle apposite superfici previste a tale scopo del rispettivo tipo di veicolo utilizzando la vernice e le sagome messe a disposizione dal centro logistico dell'esercito.

Non è ammesso l'uso di pellicole adesive per la contrassegnazione dei veicoli.

Alla fine del servizio o dell'impiego, i contrassegni devono essere eliminati con il detersivo di sicurezza (SAP/NDEs 2114.9657/278-1083)

⁵Per un'identificazione più rapida si possono aggiungere i nomi seguenti:

- parte coinvolta nell'esercizio, direzione d'esercizio o arbitro;
- conducente del veicolo a motore;

sul parabrezza utilizzando materiale non riflettente. La visuale del conducente di veicoli a motore non dev'essere in nessun caso ostacolata (superficie massima 150 cm²/ca. 1/4 di foglio A4).

⁶Le relative iscrizioni e contrassegni sono da applicare secondo le direttive del responsabile circolazione e trasporto.

⁷**L'utilizzo di altri emblemi (contrassegni della trp) è vietato sui veicoli a motore militari.**

I veicoli a motore militari non hanno bisogno della vignetta autostradale.

La disposizione delle lettere e dei numeri deve rispettare i seguenti esempi:

Esempio:



2.3 Assistenza

- 8 ¹Trattare con cura il veicolo a motore (incluso il rimorchio), il relativo materiale e utilizzarlo senza errori, sono le premesse più importanti per assicurarne continuamente la prontezza all'impiego.

²La manutenzione viene eseguita, sempre che sia possibile, con gli attrezzi e i pezzi di ricambio presenti nel veicolo a motore. I singoli lavori vanno eseguiti secondo le indicazioni del manuale d'uso del veicolo a motore o sulle cartelle del servizio di parco.

Di regola, la manutenzione dei veicoli deve essere effettuata durante il servizio di truppa.

2.3.1 Servizi di parco

- 9 La cartelle del servizio di parco specifiche si possono trovare sul rispettivo veicolo a motore.

Servizi di parco	Scopo	Esecuzione	Durata *
Servizio di marcia (SM)	Controllare e allestire la prontezza di marcia prima della corsa e durante le fermate	Prima di mettersi in viaggio e durante le fermate	Da 5 a 15 minuti
Servizio di parco giornaliero (SPG)	Rimettere in stato di marcia il veicolo a viaggio ultimato	Quotidianamente, dopo un viaggio o dopo una serie di viaggi eseguiti in uno spazio di tempo di 24 ore	15–30 minuti
Servizio di parco settimanale (SPS)	Serve ad eseguire periodicamente i lavori di manutenzione	Una volta a settimana (iscrizione nel form 13.044 dfi – Controllo delle corse)	30–90 minuti
Grande servizio di parco (GSP)	Pulizia approfondita con controllo tecnico ed esclusione dei veicoli da riparare.	Ogni sei mesi, su ordine	Moto 1,5–2 h autovett, autofrg 3–5 h Autoc 4–6 h
Ripristino della disponibilità del materiale nel servizio d'istruzione (RIDIMA)	Ripristino della disponibilità	Dopo ogni servizio	Secondo il materiale impiegato

*La durata dei lavori può variare a seconda del tipo di veicolo.

- 10 Il documento sulla manutenzione relativa ai gas di scarico deve sempre essere nel veicolo a motore militare (escl. OBD On Board-Diagnose del veic).

2.3.2 Manutenzione dopo un impiego particolare del veicolo

- 11 Manutenzione di veicoli a motore dopo l'impiego in passaggi a guado:

¹Ogni veicolo e rimorchio non anfibio che ha attraversato un corso d'acqua o un guado, sempre che le ruote siano state immerse fino agli assi (sommersione dei freni a tamburo o dei freni a disco), dev'essere in ogni caso sottoposto ad un controllo accurato da parte di un artigiano della truppa. Il conducente del veicolo a motore può essere impiegato per lavori ausiliari.

²Se il veicolo a motore ha compiuto un attraversamento a guado, occorre in ogni caso procedere all'iscrizione nel formulario 13.005 d/f/i – **Rapporto sullo stato dei veicoli ruotati e sovrastrutture intercambiabili** (appendice 4).

Visto i lavori di manutenzione dovuti all'attraversamento a guado, questa azione è possibilmente da evitare con veicoli a motore.

- 12 Manutenzione dei veicoli dopo il loro impiego nel terreno oppure dopo aver rimorchiato un veicolo

Dopo un impiego intenso del veicolo nel terreno, si dovranno eseguire i lavori seguenti:

- servizio di marcia;
- pulizia grossolana del veicolo e della strada;
- togliere i sassi incastrati nel profilo delle ruote;
- accertare eventuali guasti al motore, trasmissione, serbatoio, assi, ruote e freni;
- annunciare altri danni al veicolo.

2.4 Servizio invernale

- 13 ¹Il freddo e la neve causano problemi particolari. I liquidi contenuti nel motore e nel radiatore possono gelare. Le batterie perdono rapidamente la loro carica e gelano. I lubrificanti si solidificano rendendo difficile l'avvio del motore. Il carburante diesel impiegato nell'Esercito è trattato nelle raffinerie per essere impiegato tutto l'anno (estate e inverno). In questo carburante si può notare la formazione di paraffina al di sotto dei -20°C.

²Neve, ghiaccio e acqua devono essere tolti nella loro totalità prima della partenza con il veicolo a motore, incluso il rimorchio. Bisogna prestare particolare attenzione ai teloni e agli accumuli d'acqua che si sono formati sul tetto. Questi rappresentano un considerevole pericolo per tutti gli utenti della strada!

È vietato circolare con i vetri e i retrovisori ghiacciati e / o appannati nonché in presenza di neve o ghiaccio sul tetto o sul telone del veicolo.

2.4.1 Antigelo

- 14 ¹Il sistema di raffreddamento dei veicoli a motore militari è provvisto di liquido antigelo che di regola rimane nel radiatore tutto l'anno. Esso è preparato dalle officine federali CLEs con un'efficacia fino a -25°C.

²Di norma, anche durante i mesi estivi, il conducente di veicoli a motore deve provvedere ad aggiungere la miscela di liquido antigelo mancante seguendo le indicazioni riportate nelle istruzioni per l'uso.

³Per quanto riguarda l'inquinamento delle acque, il concentrato di antigelo è altrettanto nocivo di taluni prodotti chimici come oli minerali e carburanti. Sia il concentrato, sia la miscela del radiatore non possono essere eliminati dai separatori d'olio perché si mescolano subito con l'acqua. È perciò importante

che durante il cambio della miscela antigelo, la vecchia miscela venga conservata e ritornata per il riciclaggio (p. es. in un CLEs).

2.4.2 Trattamento particolare di parti del veicolo soggette ad avarie

15 Batteria

Maneggiando batterie, rispettare le istruzioni scritte nel manuale d'uso del veicolo a motore. I veicoli a motore militari dispongono di tipi di batterie con poca o nessuna manutenzione. Dopo un impiego, a temperature basse, la batteria va levata e deposta in un locale riscaldato e arieggiato.

L'acido per batterie è corrosivo. Evitare il contatto con la pelle, occhi, vestiti e fuoco aperto (pericolo d'esplosione!)

16 Impianto frenante

Durante il servizio di parco i freni non devono essere spruzzati. Per scongelarli occorre far uso d'acqua calda o panni riscaldati. Di regola dai serbatoi dell'aria compressa e dal separatore d'olio e acqua occorre far uscire giornalmente l'acqua di condensazione. Osservare il manuale d'uso del veicolo a motore.

17 Se necessario, vanno oliate le leve di comando e i cavi. Si puliranno e si ingrasseranno regolarmente: il gancio per il rimorchio, gli attacchi per i cavi di traino, le leve di comando dell'argano, gli utensili sotto il ponte e sui predellini.

2.4.3 Posteggiare all'aperto

18 ¹Nel posteggiare veicoli a motore all'aperto, si farà attenzione che i motori siano protetti dal vento (p.es. radiatore contro radiatore). Ripari dal vento come stabili, ostacoli e avvallamenti di neve sono da sfruttare. Posteggiare i veicoli a motore possibilmente in modo che la loro partenza e un'eventuale rimorchiatura non vengano ostacolate.

La copertura del parabrezza, del lunotto posteriore, e degli specchietti retrovisori, così come alzare i tergicristalli sono degli accorgimenti atti a migliorare la prontezza di marcia del veicolo a motore



2.4.4 Messa in moto del motore a basse temperature

- 19 Per avviare il motore a basse temperature si procederà come descritto nel manuale d'uso del veicolo a motore.

I veicoli a motore con motore freddo devono circolare con un ridotto numero di giri fino al raggiungimento della temperatura d'esercizio.

Divieto di rumori (ONC, art. 33)

I conducenti, i passeggeri e gli ausiliari non devono cagionare alcun rumore evitabile, specialmente nei quartieri abitati, nei luoghi di riposo e di notte. È segnatamente vietato usare in modo continuo e inadeguato l'avviamento e di inutilmente riscaldare e far girare il motore di veicoli fermi.

2.4.5 Montaggio delle catene per la neve

20

¹Prima di montare le catene per la neve, provare ad inserire la trazione integrale, le marce per il terreno o il bloccaggio del differenziale per spostarsi in maniera sicura.

Le catene per la neve vanno montate prima di «restar per strada». Le catene devono essere montate per tempo, al di fuori della strada se è possibile. **Il conducente di veicoli a motore ne è responsabile.** Questo può anche essergli imposto dal segnale «**Catene per la neve obbligatorie**».



Catene per la neve obbligatorie



Fine dell'obbligo di utilizzare le catene per la neve

²Per non sollecitare troppo le catene per la neve, non utilizzarle su lunghi tratti sprovvisti di neve.

Le catene per la neve sono generalmente montate sull'asse motore. Nei veicoli a trazione integrale che dispongono unicamente di 2 catene per la neve, esse verranno montate sul primo asse posteriore.

Le catene possono essere montate anche per la guida in terreni difficili come fango, ecc...

In ogni caso vanno osservate le prescrizioni d'esercizio secondo le istruzioni per l'uso del veicolo a motore. Quando vengono utilizzate le catene per la neve devono essere montate tutte le catene disponibili sul veicolo.

³Anche i rimorchi possono essere provvisti di catene (dove fosse possibile, montare le catene per la neve su tutte le ruote, altrimenti su quelle posteriori).

4Punti importanti per l'utilizzo delle catene per la neve

- per evitare di ferirsi, indossare i guanti la lavoro;
- prima di montare le catene per la neve, consultare il manuale d'uso (p.es. disinserire ASR/ESP, montaggio su tutte le ruote, ecc...);
- controllare che le catene per la neve abbiano le dimensioni corrispondenti alle misure delle ruote sulle quali devono essere montate;
- il comportamento di guida o di frenata del veicolo con catene per la neve, può cambiare radicalmente da un veicolo senza catene per la neve;
- la velocità massima raggiungibile dipende dai dati tecnici del costruttore;
- durante la guida, fare attenzione a rumori o colpi sospetti provenienti dall'esterno dell'abitacolo. In caso di dubbio, meglio fermarsi a controllare;
- controllare che gli elementi della catena non siano contorti e che la stessa sia ben distesa sul pneumatico. Le catene antisbandamento utilizzate su uno strato di neve profonda non vanno tese troppo. Su strade sdrucchiolevi e ghiacciate saranno invece completamente tese;
- In ogni caso vanno osservate le prescrizioni d'esercizio secondo le istruzioni per l'uso del veicolo a motore. Quando vengono utilizzate le catene per la neve devono essere montate tutte le catene disponibili sul veicolo.
- **per ogni genere di montaggio effettuato, controllare e tendere nuovamente le catene per la neve dopo ca. 100 m di corsa oppure secondo le indicazioni riportate nelle istruzioni per l'uso;**
- tener conto che la trazione integrale aiuta per la partenza, rispettivamente per l'accelerazione; per contro non è di nessun aiuto durante la frenata. In condizioni precarie, in particolare modo in discesa, le catene per la neve devono essere montate.

- 21 Per montare le catene si può procedere come segue:

Montaggio dall'alto

Stendere la catena per la neve accanto alla ruota come dovrebbe trovarsi in seguito sul pneumatico; per le catene per la neve doppie, la parte interna va ribaltata su quella esterna. Allacciare provvisoriamente la catena per la neve all'interno e all'esterno o fissarla con una corda. Muovere il veicolo a motore di $\frac{1}{4}$ di giro di ruota e poi chiudere definitivamente la catena per la neve.



Montaggio passandoci sopra

Stendere la catena per la neve davanti alla ruota, con la chiusura rivolta all'esterno; avanzare il veicolo a motore sulla catena per la neve fino a circa $\frac{1}{4}$ dalla sua estremità posteriore; mettere l'estremità anteriore della catena per la neve sulla ruota e tirarla, allacciarla e tenderla.



2.5 Guasti

2.5.1 Comportamento in caso di guasti

- 22 ¹Occorre procedere secondo il formulario 13.056 dfi – **Soccorso stradale nell'esercito (24h/365 giorni)** e il documento ausiliario 61.027 dfi – **Comportamento in caso d'incidenti della circolazione**. In caso di trasporto di merci pericolose, seguire le indicazioni delle «Istruzioni scritte».

Soccorso stradale nell'esercito (24 ore / 365 giorni)

In caso di **guasto al veicolo** occorre procedere nel modo seguente



Autostrada e semiautostrada

È obbligatorio richiedere l'intervento della polizia militare



Per la restante rete viaria

Priorità 1: **aiutarsi in modo autonomo / logistica d'impiego**

Priorità 2: BLEs, circolazione e trasporto 0800 66 99 00

Occorre osservare le istruzioni della piazza d'armi.

L'intervento di altri fornitori di prestazioni (p. es. TCS) viene richiesto esclusivamente dalla polizia militare o dal settore circolazione e trasporto della BLEs.

Se, a causa di un guasto, il veicolo a motore dovesse fermarsi, la prima norma da osservare consiste nello sgomberare la carreggiata. Il veicolo a motore va trainato con la necessaria prudenza fino alla piazzuola più vicina o spinto a mano lontano dalla carreggiata (osservare il manuale d'uso del veicolo a motore).

Accedere alla carreggiata: per questioni di sicurezza bisogna indossare i giubbotti riflettenti presenti nel veicolo a motore.

In caso di guasti su autostrade o semiautostrade, bisogna in ogni caso contattare immediatamente la polizia militare al numero di telefono 0800 552 333.

Durante il traino, nessuna persona (al di fuori del conducente) si trova nel o sul veicolo a motore trainato.

²Il segnale di veicolo fermo va collocato al margine della carreggiata:

- appena il veicolo, per motivi impellenti, sosta sulla carreggiata contrariamente alle prescrizioni;
- qualora altri utenti della strada, per il mancato funzionamento delle luci del veicolo o per le cattive condizioni meteorologiche (p.es. nebbia) non potrebbero scorgerlo per tempo;
- per segnalare un veicolo a motore in sosta sulla corsia d'emergenza.

Il segnale di veicolo fermo deve essere collocato dietro al veicolo ad almeno 50 m da esso e, sulle strade a traffico rapido, almeno a 100 m e, se il veicolo è in sosta su una corsia d'emergenza, sul margine destro di questa.

Di notte, il veicolo fermo deve essere illuminato. L'astuccio del segnale va fissato al volante (astuccio in plastica sul sedile del conducente) affinché alla partenza il conducente non dimentichi di prendere con sé il segnale.

³Le luci d'avvertimento lampeggianti possono essere usate solamente per segnalare un pericolo nel modo seguente:

- a) sul veicolo a motore fermo, a complemento del segnale di veicolo fermo;
- b) sui veicoli a motore in marcia, in caso di rallentamento improvviso del traffico causato segnatamente da un incidente o da un ingorgo oppure in caso di rimorchiatatura sulle autostrade e sulle semiautostrade.

⁴Informare il conducente del veicolo susseguente dell'accaduto affinché possa a sua volta avvisare il superiore alla fermata seguente o all'arrivo. Annunciare l'accaduto al proprio posto collettore di rapporti responsabile.

2.5.2 Cause che determinano i guasti

- 23 Per accertare le cause che determinano i guasti, i controlli a caso non servono a niente. Solo con una ricerca sistematica il successo è assicurato. Controllo visivo delle spie di controllo (osservare il manuale d'uso).

Alcuni guasti che possono essere eliminati anche senza specifiche conoscenze tecniche:

- interruttore principale della batteria non inserito / fusibile difettato;
- accensione o contatto non inserito;
- freno a motore inserito / disinserito;
- serbatoio vuoto;
- leva del cambio automatico non su «P» o «N».

2.5.3 Traino

24 Norma fondamentale

Prima di trainare un veicolo si devono osservare le istruzioni per l'uso / prescrizioni tecniche.

¹Se le batterie sono scariche, occorre prima di tutto eseguire un avviamento con il cavo di corrente esterna (considerare una tensione di bordo di 12 V o 24 V).

²Entrambi i conducenti di veicoli a motore devono mettersi d'accordo sui segni da usare (mano, avvisatore acustico o luci) prima del traino.

³Appena il motore del veicolo in panne si avvia, vale:

- non tamponare il veicolo trattore;
- non schiacciare il cavo di traino.

⁴Per avviare il motore delle motociclette è meglio eseguire un cavallottaggio con dei cavi piuttosto che spingerle o lasciarle correre in discesa.

⁵Ambo i conducenti di veicoli a motore devono essere in possesso della corrispondente licenza di condurre.

- 25 ¹Per trainare bisogna utilizzare lo stesso tipo di veicolo a motore o uno più pesante. Se un veicolo a motore non potesse essere frenato con il proprio dispositivo (p.es. un autocarro con freni ad aria compressa), bisogna agganciarlo rigidamente (p.es. con una sbarra di al massimo 5 m di lunghezza) al veicolo a motore che traina. Qualora per il traino si dovesse utilizzare una fune o un cavo, la loro lunghezza non deve essere superiore a 8 m e va contrassegnata nel mezzo in modo visibile. L'uso di catene è vietato. Le cinghie di traino, funi di canapa o cavi metallici vanno fissati ai dispositivi appositi.

²Trainando, la velocità massima da osservare su tutta la rete stradale è di 40 km/h; le autostrade e semiautostrade possono però essere utilizzate soltanto fino all'uscita successiva. Lo sterzo del veicolo trainato deve essere intatto. Di notte, il veicolo a motore trainato va munito di una luce sulla sua parte posteriore. Usando funi o cavi per trainare su lunghi tratti in discesa, il veicolo a motore guasto va agganciato davanti. È vietato trainare autotreni.

Uso del segnale di veicolo fermo e delle luci di avvertimento lampeggianti (ONC, art. 23⁶)

Il segnale di veicolo fermo deve pure essere applicato sulla parte posteriore dei veicoli rimorchiati.

³Attenzione: a motore spento, nella maggior parte dei veicoli a motore, l'efficacia dei freni e dello sterzo diminuisce considerevolmente (sbloccare il bloccasterzo).

⁴Al fine d'evitare danni agli organi di trasmissione del veicolo a motore guasto, occorre osservare le pertinenti prescrizioni del veicolo a motore in questione. Ciò vale specialmente per veicoli a motore con trasmissione automatica. Nel caso in cui un veicolo a motore dovesse essere trainato a causa di una rottura del semiassale è obbligatorio informare il CLEs.

2.5.4 Riparazioni di lieve entità

- 26 Per tutte le riparazioni lievi al veicolo a motore, anche per le più piccole, bisogna assolutamente leggere il rispettivo manuale d'uso. Un frequente controllo visivo delle spie di controllo durante la marcia può permettere di riconoscere a tempo debito un guasto e aiuta nel modo di agire per evitare danni più gravi al veicolo.

Fusibili di riserva

I fusibili di riserva si trovano nel materiale del veicolo a motore. Se sono bruciati non vanno riparati. **Si possono utilizzare unicamente fusibili con lo stesso amperaggio (controllarne il colore).** Se i fusibili inseriti bruciano ripetutamente, si dovrà ricorrere o ad un meccanico di motori o presso un CLEs per appurarne la causa e rimediare al problema. In caso di fusibili automatici, il pulsante può essere reinserito solo dopo circa un minuto.

Lampadine



Sostituendo le lampadine si baderà di non allentare le viti di regolazione dei fari. I valori di Volt e Watt sulla lampadina nuova devono corrispondere a quelli della vecchia. Le lampadine vanno maneggiate servendosi di uno straccio pulito o del cartone d'imbballaggio, in quanto i residui di grasso rimasti sul corpo della lampadina provocano l'offuscamento del riflettore. La scorta di lampadine di riserva deve essere subito ristabilita.

2.5.5 Spurgo dell'impianto d'alimentazione del motore diesel

- 27 Se un veicolo a motore diesel sarà guidato fino ad esaurimento totale del carburante nel serbatoio o, a causa di un difetto si è inserita dell'aria nella condotta del carburante, l'impianto d'alimentazione del carburante, a dipendenza del tipo di veicolo a motore, dev'essere spurgato (vedi manuale d'uso).

Attenzione: nei veicoli a motore diesel il serbatoio del carburante non deve mai essere vuoto.

2.5.6 Cambio della ruota

- 28 Leggere sempre il manuale d'uso, le prescrizioni del costruttore e seguire questo ordine di successione:

- a) liberare la carreggiata! In caso di sostituzione di una ruota a un veicolo pesante in autostrada o semiautostrada contattare immediatamente la polizia militare o la polizia civile.

Numeri di telefono

1. 0800 552 333 – Polizia militare
2. Telefono di soccorso
3. 117 – Polizia civile

In caso si dovesse lavorare sulla carreggiata, bisogna sempre indossare i giubbotti retroriflettenti presenti nei veicoli a motore. Per evitare di ferirsi, indossare i guanti da lavoro;

- b) assicurare il veicolo a motore, innestando la marcia più piccola (per auto a trasmissione automatica posizione «P») e il freno di stazionamento. Se necessario inserire

anche la trazione integrale e la marcia per il terreno. Sotto una ruota posteriore, che si trova sullo stesso asse della ruota da cambiare, assicurare con un cuneo (se presente), con un sasso o con il sacco delle catene per la neve. Collocare il triangolo d'emergenza. I lampeggiatori d'emergenza possono essere utilizzati esclusivamente per segnalare i pericoli di un veicolo fermo in aggiunta al segnale di veicolo fermo (triangolo);

- c) approntare gli utensili e la ruota di scorta;
- d) allentare i dadi/viti di mezzo giro;
- e) applicare il cric conformemente alle istruzioni. Sollevare il veicolo e togliere la leva del cric per prevenire incidenti;
- f) allentare i fermagli di chiusura (ruote Trilex), togliere i dadi/viti e la ruota;
- g) pulire le viti, i dadi, i loro alloggiamenti e la filettatura;
- h) controllare la pressione dei pneumatici con il manometro e correggere secondo le prescrizioni. Posizionare la ruota di riserva sul mozzo. Avvitare leggermente i dadi con la parte conica in direzione della ruota;
- i) per le ruote Trilex serrare i dadi secondo l'ordine di successione, per quelle a cerchio unico serrare i dadi in croce;
- j) abbassare il veicolo e serrare bene di nuovo tutti i dadi;
- k) pulire, controllare e sistemare il materiale;
- l) sistemare i cunei e il triangolo d'emergenza;
- m) dopo aver percorso alcune centinaia di metri (area di sosta), serrare di nuovo i dadi/viti;
- n) alla prima occasione, controllare il corretto fissaggio con una chiave dinamometrica. Controllare il corretto serraggio per mezzo del manuale d'uso del veicolo a motore;
- o) cambiare o riparare immediatamente la ruota difettosa;

- p) se la profondità dei profili della ruota di riserva si differenzia notevolmente da quella della ruota posta sullo stesso asse o il senso di rotazione secondo la freccia non corrisponde, occorre rimontare la ruota riparata il più presto possibile.

ATTENZIONE

Sul veicolo a motore VTTP (veicolo a motore per trasporto di truppa protetto) il cambio ruota è vietato per la truppa.

2.6 Restituzione del veicolo

- 29 ¹Prima di partire per il luogo della resa degli autoveicoli, ogni conducente di veicoli a motore deve accertarsi che il suo veicolo a motore sia completamente scarico e che non vi siano rimasti bidoni di riserva o altro materiale di corpo.

²Prima della partenza, ogni conducente deve effettuare un controllo completo al proprio veicolo a motore mediante le liste di dettaglio.

2.6.1 RIDIMA per veicoli a motore (GSP)

Scopo

- 30 ¹Ripristino della disponibilità dei veicoli e del materiale nel servizio d'istruzione. La RIDIMA si attiene alle disposizioni della BLEs. Ogni CLEs può adottare soluzioni specifiche, le quali saranno chiarite nel rapporto RIDIMA.

Preparazione per il RIDIMA presso lo stazionamento della truppa

- Preparare i documenti per il ripristino della disponibilità dei veicoli; difetti e danni non riparati devono essere annotati sul form 13.005 d/f/i – **Rapporto sullo stato dei veicoli ruotati e sovrastrutture intercambiabili** (appendice 4) e i documenti sono da distribuire sui veicoli;

- al più tardi all'entrata nel CLEs, fare il pieno di carburante (ca. 90 %/il rifornimento è a carico della truppa che riconsegna);
- verificare la tenuta del veicolo (teloni chiusi).

RIDIMA

- pulire in dettaglio i veicoli (è vietato lavare con getto d'acqua le motociclette e le zone del motore);
- dopo il lavaggio bisogna utilizzare sporadicamente il freno di servizio, per lasciare «asciugare» i freni (il freno di servizio è da utilizzare guidando lentamente);
- il controllo delle corse è da chiudere e da lasciare sul veicolo a motore (vedi cifra 5);
- i documenti per il ripristino della disponibilità dei veicoli restano sul veicolo.

Pulizia del veicolo a motore

- l'utilizzo di benzina e carburante diesel per la pulizia di veicoli a motore è vietato;
- pezzi di veicoli con una funzione rilevante (come ganci per il rimorchio, ingrassatori, ecc.) sono da pulire e da ingrassare leggermente.

Servizio di parco

- Il servizio di parco viene svolto conformemente alle cartelle specifiche del servizio di parco RIDIMA;
- per carri armati e veicoli a motore blindati bisogna seguire le esigenze e le prescrizioni tecniche.

Controllo e ripristino secondo l'inventario

- oliare il cric e gli attrezzi soggetti a ruggine;
- controllo dell'inventario secondo l'inventario da parte della truppa (lista di dettaglio);
- oggetti d'inventario mancanti o difettosi devono essere annotati dalla truppa secondo le indicazioni del CLEs, ritirati o cambiati dal deposito di pezzi di ricambio o dal veicolo di completamento;
- l'inventario va deposto secondo gli elenchi d'inventario nelle casse degli attrezzi pulite;
- le catene per la neve vanno sottoposte ad un accurato controllo; quelle difettose vanno sostituite.

La truppa seguente ritirerà il veicolo nelle condizioni nelle quali il conducente lo ha consegnato. Se non si annunciano difetti, questi possono portare a grossi danni o incidenti.

3 Circolazione stradale militare

3.1 Norme fondamentali

- 31 ¹La **LCStr** e le sue ordinanze sono pure applicate alla circolazione stradale militare. Eccezioni e complementi che tengono conto delle esigenze militari sono raccolte nell'**OCSM**. Le prescrizioni più importanti che interessano il conducente militare sono trattate nelle cifre seguenti.

²La presente ordinanza si applica:

- a) a conducenti e pedoni impiegati in servizio militare o per attività militari fuori del servizio;
- b) al personale militare e agli insegnanti specialisti che nell'ambito della loro attività professionale conducono veicoli militari;
- c) ai veicoli nonché agli animali da sella, da tiro e da soma impiegati per scopi militari (OCSM Art. 2¹).

²**Le infrazioni alla legge sulla circolazione stradale sono di principio di competenza dell'autorità giudiziaria civile e sono giudicate dall'autorità giudiziaria civile.** La giustizia militare, e in casi lievi i comandanti di truppa, sono competenti per infrazioni al codice della circolazione stradale nell'ambito di un'esercitazione militare o nell'assolvimento di una missione di servizio. Essi sono pure competenti allorchè un'infrazione alle norme della circolazione commessa in servizio militare è collegata ad un reato punibile secondo la legislazione penale militare (p.es. incidente della circolazione con danno al veicolo a motore militare).

(Codice penale militare Art. 3¹ – Sono sottoposti al diritto penale militare le persone obbligate al servizio militare)

³Il conducente al quale è stata revocata la licenza di condurre civile non può guidare alcun autoveicolo nemmeno in servizio militare. I conducenti devono annunciare immediatamente

te al loro comandante di truppa il ritiro della licenza quando il periodo di revoca cade durante un servizio.

Qualora, in servizio militare, vi fossero motivi per revocare la licenza di condurre civile, il comandante di truppa, gli organi della polizia militare o gli organi della giustizia militare ne informano l'UCNEs.

L'UCNEs avvisa le autorità amministrative civili competenti del cantone di domicilio (OCSM art. 37).

Ai titolari di una licenza di condurre civile in prova, l'autorizzazione a condurre militare è rilasciata con la stessa durata di validità prevista dal diritto civile.

Il prolungamento del periodo di prova della licenza di condurre civile in prova è valevole anche per l'autorizzazione a condurre militare (OCSM art. 34).

⁴Il Centro danni DDPS decide in prima sede in merito ad azioni di rivalsa nei confronti di militari e alla loro partecipazione alle spese per i sinistri in cui sono coinvolti veicoli militari (OCSM art. 81).

Impiego di veicoli a motore militari

32 ¹Non è permesso fare uso di veicoli militari per corse private.

²I civili non sono autorizzati a viaggiare su veicoli militari, salvo se:

- a) partecipano a un'esercitazione militare, a un'attività di servizio della truppa o a manifestazioni militari fuori del servizio;
- b) devono essere trasportati come visitatori in occasione di esercitazioni militari, giornate delle porte aperte, consegne della bandiera o dello stendardo, cerimonie di promozione oppure durante manifestazioni militari fuori dal servizio;

- c) partecipano a visite militari organizzate o devono essere trasportati nel quadro di impieghi della truppa autorizzati;
- d) devono essere trasportati per altre ragioni di servizio o d'ordine militare;
- e) devono essere trasportati in caso d'urgenza o per prestare soccorso (OCSM art. 47).

Uso privato di veicoli a motore civili

- 33 ¹L'uso privato di veicoli civili in servizio militare è permesso soltanto per l'entrata in servizio, durante i congedi e dopo il licenziamento. Il comandante può autorizzare deroghe in casi motivati. (OCSM art. 48).

²Il posteggio di veicoli a motore privati civili al luogo dell'entrata in servizio/licenziamento e durante il servizio è autorizzato solo con esplicita autorizzazione del comandante e se quest'ultimo, in accordo con le autorità competenti, mette a disposizione un luogo appropriato allo stazionamento dei veicoli a motore. Il militare è autorizzato a stazionare il suo veicolo su proprietà private solo se autorizzato e ha preso contatto con il proprietario del fondo.

³È vietato spostare veicoli a motore privati dal luogo d'entrata in servizio allo stazionamento della truppa durante il tempo di servizio e senza autorizzazione.

3.2 Autorizzazione a condurre militare

- 34 ¹Chi conduce veicoli militari durante il servizio militare o durante un'attività militare fuori del servizio deve essere titolare di un'autorizzazione a condurre militare. Tale autorizzazione è integrata nella licenza di condurre civile ed è valevole soltanto unitamente a quest'ultima. Le condizioni civili sono valevoli anche per il settore militare.

²Ai titolari di una licenza di condurre civile in prova, l'autorizzazione a condurre militare è rilasciata con la stessa durata di validità prevista dal diritto civile (OCSM art. 34).

³Il personale militare e gli insegnanti specialisti che conducono veicoli militari durante la loro attività professionale necessitano:

- a) di una licenza di condurre civile della pertinente categoria di licenza; o
- b) di una licenza di condurre civile corredata della pertinente autorizzazione a condurre militare.

⁴Non necessitano di un'autorizzazione a condurre militare:

- a) il personale militare se, durante il servizio militare o durante un'attività militare fuori dal servizio, conduce veicoli militari con una licenza di condurre civile della pertinente categoria di licenza;
- b) i membri attivi della polizia, dei pompieri, del servizio sanitario e dell'Amministrazione delle dogane se, durante un'attività militare fuori dal servizio, conducono veicoli militari con una licenza di condurre civile della pertinente categoria di licenza.
- c) il personale civile dell'Aggruppamento Difesa incorporato in formazioni d'aerodromo o logistiche, se durante il servizio militare conduce i medesimi tipi di veicoli che conduce nell'ambito della propria attività professionale con una licenza di condurre civile della pertinente categoria di licenza.
- d) il personale civile attivo e l'ex personale civile dell'Aggruppamento Difesa nonché l'ex personale militare (Restrizioni: vedi l'art. 18 3e OCSM). (OCSM art. 18).

Chi conduce veicoli militari con una licenza secondo i capoversi 1, 2 o 3 lettere a, b o c è autorizzato a trasportare persone e cose anche qualora la licenza di condurre civile non comprenda tale autorizzazione (OCSM art. 18).

⁵ I conducenti possono guidare veicoli militari soltanto quando ne sono stati espressamente autorizzati o le circostanze lo giustificano (OCSM art. 46a).

Autorizzazione a condurre militare in prova

¹ Ai titolari di una licenza di condurre civile in prova, l'autorizzazione a condurre militare è rilasciata con la stessa durata di validità prevista dal diritto civile.

² Il prolungamento del periodo di prova della licenza di condurre civile in prova è valevole anche per l'autorizzazione a condurre militare (OCSM art. 34).

35 I detentori di un'autorizzazione a condurre della categoria 930 sono autorizzati a guidare bus o torpedoni, solo dopo aver assolto la **formazione complementare «Introduzione autobus»** (annotazione nel PISA / secondo l'art. 21 OCSM).

36 ¹ Durante la scuola guida e l'istruzione alla guida i trasporti di persone sono vietati fino al momento in cui il conducente è pronto a superare l'esame. A partire da detto momento, i periti della circolazione militare della pertinente categoria possono iscrivere nel controllo dell'istruzione per conducenti l'autorizzazione a effettuare trasporti di persone (OCSM art. 28).

² In vece di una licenza per allievo conducente, i conducenti di veicoli militari sono titolari, sino al rilascio dell'autorizzazione a condurre militare, di un **controllo dell'istruzione per conducenti di autoveicoli** (formulario 13.043 d/f/i/OCSM art. 20). Esso vale, unitamente alla licenza di condurre civile, come autorizzazione a condurre veicoli a motore durante il servizio. Il controllo dell'istruzione per conducenti di veicoli a motore deve ragguagliare sul grado d'istruzione raggiunto e sul tempo impiegato a tale scopo. Esso deve essere costantemente aggiornato.

3.3 Revoca dell'autorizzazione a condurre militare

- 37 ¹L'UCNEs revoca ai militari l'autorizzazione a condurre militare quando:
- a) la loro licenza di condurre civile è stata ripetutamente o definitivamente revocata;
 - b) non soddisfano più le esigenze poste ai conducenti militari;
 - c) non osservano le prescrizioni militari in materia di consumo di alcol o di stupefacenti;
 - d) non soddisfano più le esigenze e le condizioni per il rilascio della licenza di condurre civile o dell'autorizzazione a condurre militare;
 - e) non soddisfano più le esigenze mediche.

²L'autorizzazione a condurre militare è revocata per tutte le categorie. Ai militari che sono dichiarati abili al servizio militare unicamente per funzioni particolari (sdt eser supporto), l'autorizzazione a condurre militare è revocata per tutte le categorie, fatta eccezione per gli autoveicoli leggeri, non fuoristrada e i carrelli elevatori a forca.

³Contro la decisione di revoca dell'autorizzazione a condurre militare può essere inoltrato reclamo (secondo OCSM art. 38²⁻³).

3.4 Idoneità alla guida

- 38 ¹La persona che conduce un veicolo durante il servizio militare, per un'attività militare fuori del servizio o in qualità di personale civile dell'Aggruppamento Difesa durante un impiego militare secondo l'articolo 65c LM risponde della propria idoneità alla guida. La persona interessata è tenuta a comunicare al proprio superiore le ragioni che la rendono parzialmente o totalmente inabile alla guida (OCSM art. 60).

Pianificare soste di pausa regolari

In base alla disposizione nel reg 61.003 – **Circolazione e trasporto**, cap 9.4.7, Soste di marcia, se ne consiglia l'uso in modo esplicito a tutti i conducenti di veicoli a motore. Indipendentemente se si effettua una corsa con un veicolo vuoto oppure un trasporto con carico (truppa o merce).

Il conducente di veicoli deve effettuare una pausa di almeno 30 minuti (tempo indicativo) dopo 2.5 ore di guida continua e ininterrotta (tempo indicativo). Questa pausa è da tenere in considerazione al momento della pianificazione di spostamenti e trasporti.

Tempo indicativo a dipendenza:

- della durata dell'impiego;
- delle condizioni stradali / del percorso scelto;
- delle condizioni meteorologiche;
- dei beni trasportati e dei mezzi di trasporto.

²Chi non è idoneo alla guida non è autorizzato a condurre veicoli a motore. Questo vale soprattutto in relazione con lo stato attuale di salute e secondo le prescrizioni riguardanti il tempo di riposo, d'impiego, il consumo di alcol e di stupefacenti.

- 39 ¹Per lei, quale conducente di veicoli a motore militari, durante il tempo di lavoro vige l'assoluto divieto di consumare bevande alcoliche.

²Il possesso o il consumo di stupefacenti durante il servizio è proibito.

Il periodo di servizio comprende tutta la durata di un servizio militare. Esso comincia con l'inizio del viaggio per l'entrata in servizio e termina con la fine del viaggio che segue il licenziamento (**Regolamento di Servizio dell'Esercito svizzero**, art. 47).

- 40 ¹**La persona che sa o, secondo le circostanze, deve presumere di dover guidare un autoveicolo durante il servizio militare o per un'attività militare fuori dal servizio, deve astenersi dal consumo di bevande alcoliche nelle sei ore che precedono la corsa.**

²**Il conducente non può guidare un autoveicolo se presenta una concentrazione di alcol nell'aria espirata pari o superiore a 0,05 mg/l o un tasso alcolemico pari o superiore allo 0,10 per mille, oppure se ha nell'organismo una quantità di alcol tale da determinare una simile concentrazione nel sangue.**

³**L'idoneità alla guida è considerata in ogni caso provata se il conducente ha consumato stupefacenti.**

⁴**Il conducente annuncia immediatamente al medico di truppa il consumo di medicinali e di altre sostanze che possono pregiudicare l'idoneità alla guida e informa il superiore riguardo alla restrizione all'idoneità alla guida. In tal caso il conducente non è autorizzato a mettersi alla guida di un veicolo (OSCM art. 63).**

3.5 Riposo e orario di lavoro

41 Tempo di riposo e di guida

¹La persona che conduce un autoveicolo durante il servizio militare deve aver osservato in ogni momento di tale attività un tempo di riposo di sei ore consecutive nelle 24 ore che precedono.

²Durante le esercitazioni il tempo di riposo può essere frazionato. In tal caso deve ammontare ad almeno otto ore. È possibile una suddivisione in blocchi di una volta quattro ore più due volte due ore, di una volta cinque ore più una volta tre ore oppure di due volte quattro ore.

³È considerato tempo di riposo:

- a) il tempo in cui il conducente non esercita alcuna attività di servizio e ha la possibilità di dormire;
- b) il congedo generale (percorso di andata e ritorno non compreso).

⁴Le pause ordinate per i pasti non sono considerate come tempo di riposo.



⁵Su 24 ore, il tempo effettivo di guida non può superare dieci ore (OCSM art. 61).

42 Per garantire l'osservanza del tempo di riposo prescritto e del divieto di consumare bevande alcoliche, al conducente di veicoli a motore può essere ordinato il rientro in servizio anticipato 51.024 / art. 23⁴ / **Organizzazione dei servizi d'istruzione.**

43 Controllo delle ore d'impiego

La persona che conduce un autoveicolo durante il servizio militare deve aver osservato in ogni momento di tale attività un tempo di riposo di sei ore consecutive nelle 24 ore che precedono (OCSM art. 62).

Esempio

Datum Date Data		Ruhezeit Repos Riposo		Lenkzeit Temps au volant Tempo al volante	Die Kontrollkarte ist bei Diensten dem VT Of oder Kp Kdt abzugeben A la fin du service, ce contrôle doit être remis à l'Of CT ou au cdctcp Al termine del servizio, la carta di controllo deve essere consegnata all'uff CT o al cdctcp
Dt/Ma/ Ma 3.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Mi/Me/ Me 4.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Do/ Je/Si 5.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Fr/Ve/ Ve 6.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Sa/Sa/ Sa 7.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
So/Di/ Do 8.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X
Mo/ Lu/Lu 9.9.19 ☉	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X	X X X X X X X X X

Tempi minori di 15 minuti vanno arrotondati per eccesso e marcati con il simbolo «/»

In alternativa il formulario **Controllo del tempo d'impiego** 13.042 dff può essere compilato anche come segue:

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
☉	X	--	--	--	/								/	--	--	--	--	--	X						

Il formulario 13.042 dff può essere compilato con una penna a sfera, un pennarello, una matita colorata, una matita ecc. (nessuna prescrizione riguardante il colore).

3.6 Velocità

44 Norma fondamentale (LCStr, art 32)

La velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle particolarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità.

- 45 ¹Sempre che non sia segnalata una velocità minore e se nella licenza di circolazione non vi sono indicazioni contrarie, per i veicoli a motore militari sono applicabili le velocità massime delle corrispondenti categorie civili.

²L'UCNEs può limitare la velocità consentita per singoli tipi di veicoli e per singole combinazioni di veicoli. Esso iscrive le restrizioni nella licenza di circolazione.

Su semiautostrade e autostrade, i veicoli cingolati possono essere guidati alla velocità massima d'esercizio, tenendo in debita considerazione le condizioni della strada, della circolazione e di visibilità (OCSM art. 65).

³Per i veicoli a motore militari con rimorchio, il limite di velocità massimo è di 80 km/h.

3.7 Autostrade e semiautostrade

- 46 Le autostrade e le semiautostrade sono accessibili soltanto ai veicoli a motore (rimorchi) capaci di raggiungere una velocità di almeno 80 km/h e autorizzati a farlo (ONC art. 35¹).

- 47 ¹Possono circolare su semiautostrade e autostrade soltanto con l'autorizzazione dell'UCNEs:

- le formazioni di oltre 30 autoveicoli nonché parti di formazioni che si susseguono nello spazio di un'ora e che comprendono complessivamente più di 30 autoveicoli;
- i veicoli blindati ruotati, i veicoli speciali e i trasporti speciali che oltrepassano le dimensioni e i limiti di peso di cui all'articolo 54 OCSM.

²Le esercitazioni di combattimento, le sfilate e la posa di segnali e di linee sono vietate sulle autostrade e semiautostrade (OCSM art. 66).

3.8 Provvedimenti di sicurezza

48 ¹Il conducente di veicoli a motore, che lascia il veicolo a motore, deve spegnere il motore. Prima di allontanarsi, egli deve prendere gli opportuni provvedimenti per evitare che esso possa mettersi in moto e che persone non autorizzate possano servirsene (ONC art. 22¹).

²A singoli veicoli a motore non sorvegliati, rimorchi compresi, bisogna sempre togliere la chiave di contatto e chiudere a chiave le porte. Se un veicolo a motore deve essere parcheggiato in un luogo discosto (per es. area autostradale) oppure all'aperto di notte, bisogna prevedere all'occorrenza ulteriori misure di sicurezza (p.es. levare la chiave dell'interruttore principale della batteria, sorvegliare i carichi sensibili, innestare il bloccasterzo, ecc).

Le soste e il parcheggio volontari di un veicolo con merci pericolose su strade pubbliche sono vietati qualora non lo richieda il trasporto stesso (carico, scarico, controllo dei veicoli o del carico, pause prescritte dalla legge, cattive condizioni meteorologiche). Se è necessario sostare e parcheggiare, dev'essere assicurata la sorveglianza del veicolo e del suo carico secondo le disposizioni dell'organo di sicurezza e a dipendenza dell'attuale situazione di pericolo (OCSM appendice 2/8401).

³Per le corse in formazione, nonché sul parco dei veicoli, l'applicazione delle misure di sicurezza necessarie spetta al superiore (esempio monitoraggio/guardia).

⁴Ogni membro della truppa che esegue lavori sulla strada è equipaggiato almeno di un giubbotto di segnalazione riflettente e due gambali alti riflettenti.

Gli organi della truppa addetti al disciplinamento della circolazione sono inoltre equipaggiati di guanti bianchi con maniche o di soprammaniche e, di notte, con torce elettriche (OCSM art. 73).

⁵Durante il tempo di lavoro, non appena si spostano a piedi su strade pubbliche e se le condizioni di visibilità lo richiedono (segnatamente in caso di nebbia), i militari portano le fasce riflettenti da applicare agli scarponi (OCSM art. 72¹).

- 49 ¹Di giorno gli autoveicoli militari circolano con i fari a luce anabbagliante o le luci di circolazione diurna.

²I veicoli militari possono circolare senza luci soltanto dove non è ammessa la circolazione civile e se sono state adottate le necessarie misure di sicurezza (OCSM art. 68 / Misure di sicurezza vedi cifra 54).

- 50 ¹I militari portano:

- a) sulle motociclette: il casco integrale militare e l'equipaggiamento di protezione per motociclisti;
- b) sulle biciclette: il casco militare per ciclisti (OCSM art. 70a).

Per migliorare la riconoscibilità, il giubbotto di segnalazione riflettente deve essere portato sopra l'equipaggiamento di protezione.

- 51 ¹Le cinture di sicurezza, se disponibili, devono essere allacciate in tutti gli autoveicoli.

²Sono esonerati dal suddetto obbligo il comandante e l'osservatore dell'area retrostante di veicoli delle categorie di autorizzazioni a condurre 950 e 960.

³Se il comandante ordina di preparare un'uscita rapida, sono esonerati dal suddetto obbligo anche i rimanenti passeggeri (OCSM art. 70).

Il conducente di veicoli a motore rende attenti i passeggeri in tal senso.

- 52 Il conducente di veicoli a motore deve rivolgere la sua attenzione alla strada e alla circolazione. Egli non deve com-

riere movimenti che impediscono la manovra sicura del veicolo a motore. Inoltre la sua attenzione non deve essere distratta in particolare nè da apparecchi riproduttori del suono nè da sistemi di comunicazione o d'informazione (ONC art. 3¹).

Condurre con oggetti d'equipaggiamento (secondo regolamento **Vestiaro e pacchettaggi** 51.009 d/f/i) è permesso, non deve però essere d'intralcio o recare distrazione. Durante la guida di veicoli a motore (motociclette escluse), i conducenti depongono il pacchettaggio di base e il casco.

A partire dal livello di minaccia «BRAVO» può essere ordinato di indossare il casco durante la guida di un veicolo a motore.

LCStr art. 31^{1e3}

Il conducente deve costantemente padroneggiare il veicolo, in modo da potersi conformare ai suoi doveri di prudenza.

Il conducente deve provvedere affinché non sia ostacolato nella guida né dal carico né in altro modo. I passeggeri non devono ostacolarlo né disturbarlo.

- 53 Durante la corsa, le antenne dei veicoli devono essere abbassate fino ad un'altezza massima di 4 m dal suolo.
- 54 ¹La guida di veicoli da parte di conducenti che portano la maschera di protezione, con sportelli chiusi, con visori notturni o con occhiali ad intensificazione della luce residua è ammessa unicamente su terreni d'esercitazione adibiti a tal fine e sbarrati. La truppa assicura, mediante mezzi adeguati quali un'apposita segnaletica, piantoni e osservatori, che i veicoli civili e le persone di condizione civile non abbiano accesso al terreno.

²In caso di oscurità pertinenti zone vietate sono stabilite per le truppe appiedate impiegate nell'esercitazione, se dette truppe non dispongono di occhiali a intensificazione della luce residua o di altri apparecchi per la visione notturna adeguati (OCSM art. 69).

- 55 Condurre veicoli a motore nella circolazione con stivali NBC o maschera di protezione NBC è vietato, per motivi di sicurezza, durante l'istruzione. L'allenamento alla guida può essere svolto unicamente su strade chiuse alla circolazione.
- È permesso condurre veicoli a motore con guanti NBC inclusi i guanti d'esercizio.
- Può esser fatta eccezione, alle prescrizioni (cifra 54-55), in caso di minaccia o impiego di agenti nocivi NBC, se la sicurezza della truppa lo richiede.**
- 56 Durante il passaggio su ponti flottanti e simili con veicoli a motore militari, il conducente deve attenersi alle direttive date dal responsabile/comandante del ponte.

3.9 Veicoli e trasporti speciali

- 57 ¹Le corse con veicoli blindati ruotati e con veicoli militari speciali nonché i trasporti speciali fuori dai perimetri delle caserme, delle piazze d'esercitazione e simili possono essere effettuati senza autorizzazione se non sono superati le dimensioni e i limiti di peso seguenti:
- a) una lunghezza di 30 m;
 - b) una sporgenza del carico di 3 m anteriormente, misurata dal centro dello sterzo, o di 5 m posteriormente, misurata dal centro dell'asse posteriore o dal punto di rotazione dell'asse posteriore;
 - c) una larghezza di 3 m;
 - d) ...
 - e) un'altezza di 4 m;
 - f) un peso effettivo di 44 t;
 - g) un carico di 12 t per asse semplice, di 20 t per doppio asse e di 30 t per triplo asse.

²Se sono oltrepassati i pesi e le misure di cui al capoverso 1, è necessaria un'autorizzazione dell'UCNEs. Esso consulta le autorità civili competenti e decide le condizioni e le misure di sicurezza necessarie. Le autorizzazioni di lunga durata devono essere limitate a 36 mesi (OCSM art. 57).

³La domanda deve essere presentata inviando il formulario **Domanda per trasporti eccezionali** (stato 2019) all'UCNEs con almeno una settimana di anticipo rispetto al trasporto.

3.10 Posa di linee

58 ¹Tutti i militi che fanno parte del gruppo costruzione devono essere equipaggiati secondo la chi 48 par 4.

²Durante l'impiego (posa di linee) è permesso stare sui predellini appositamente sistemati a tale scopo dietro agli autoveicoli o dietro ai rimorchi. Se è agganciato un rimorchio, sul veicolo trattore non è consentito montare alcun predellino.

Se il veicolo per la posa di linee procede al passo, è permesso salire e scendere, con la dovuta precauzione, dal predellino.

Se durante la posa di linee la velocità non supera i 30 km/h:

- a) l'aiuto conducente e i passeggeri del veicolo per la posa di linee e del rimorchio possono viaggiare in piedi; essi devono tuttavia potersi tenere saldamente;
- b) sul rimorchio del veicolo per la posa di linee possono viaggiare quattro persone al massimo.
- c) è permesso usare anche il lato sinistro della carreggiata;
- d) il traffico civile deve essere avvertito mediante la luce gialla di pericolo (luce girevole), se la situazione lo richiede bisogna regolare la circolazione (secondo OCSM art. 51³).

Le indicazioni di dettaglio sono riportate nel regolamento 58.390 – **La costruzione di linee telefoniche da campo.**

3.11 Luci di pericolo gialle e uso di avvisatori speciali

59 ¹La luce di pericolo gialla (luce girevole) deve sempre essere azionata quando il veicolo a motore in marcia rappresenta, per gli altri utenti della strada, un pericolo particolare e imprevedibile. Cioè, di regola:

- a) se si deroga dalle regole della circolazione, a segnali o a demarcazioni (p.es. viaggiare contromano, ecc...);
- b) se si procede a passo d'uomo (p. es. per la posa di linee con veicoli);
- c) durante l'impiego (p.es. veicoli addetti al servizio invernale o alla manutenzione delle strade, veicoli impiegati in caso di catastrofi);
- d) accompagnamento di veicoli a motore blindati e cingolati.

²È vietato usare inutilmente o eccessivamente le luci di pericolo gialle.

60 ¹I conducenti di un veicolo a motore della polizia, dei pompieri o di un'autoambulanza possono usare gli avvisatori speciali (luce blu e avvisatore a due suoni alternati) soltanto in impieghi d'emergenza (corsa di servizio urgente).

²Solo i conducenti di veicoli a motore che sono stati istruiti nell'uso degli avvisatori speciali sono autorizzati a condurre veicoli a motore militari provvisti di segnalatori (Documentazione 61.203 dfi – **Uso della luce blu e dell'avvisatore a due suoni alternati**).

4 Segnaletica

Segnali stradali

- 61 I segnali stradali civili valgono pure, di principio, per gli utenti della strada militari. A certe condizioni sono però possibili deroghe militari a divieti di circolazione civili o limitazioni di dimensioni o di peso segnalati (secondo l'art. 2³ dell'ordinanza sulla segnaletica stradale OSStr).

Eccezioni permanenti



- 62 Deroghe temporanee

¹I provvedimenti di circolazione fino a una durata massima di 30 giorni (provvedimenti di circolazione temporanei) possono essere presi dagli ufficiali della circolazione e dei trasporti, dai comandanti di truppa o dai capi della circolazione e dei trasporti delle formazioni d'addestramento. Sono eccettuati provvedimenti di circolazione concernenti semiautostrade e autostrade nonché deroghe a divieti per veicoli che sottostanno alle disposizioni dell'ADR/SDR (OCSM art. 14¹).

²Non è permesso derogare da altre norme della circolazione segnalate, fintanto che è ammessa la circolazione civile, salvo qualora il traffico venga regolato da organi speciali. Il conducente di veicoli a motore deve di conseguenza paga-

re l'importo previsto per posteggi con parchimetri e, nella «zona blu», disporre il disco orario secondo le prescrizioni.

³Il segnale civile di prescrizione «Larghezza massima 2,3 m» non si applica ai veicoli militari (OCSM art. 13²).

- 63 I segnali stradali militari sono rivolti a tutti i conducenti di veicoli con targhe di controllo militari. Essi hanno la priorità sui segnali civili (OCSM art. 17).

Essi non hanno validità per gli utenti stradali civili (vedi appendice 9).

5 Segnalatore di truppa

5.1 Impiego

- 64 La segnalazione di percorsi e il disciplinamento del traffico stradale sono, in assenza dei soldati di circolazione, compito dei segnalatori di truppa.

5.2 Istruzione

- 65 I segnalatori di truppa sono scelti in modo da essere liberati dalla loro funzione principale durante gli spostamenti. Nelle unità è necessario istruire per l'impiego un numero sufficiente di segnalatori di truppa.

L'istruzione e l'istruzione di perfezionamento viene fatta di regola in ogni SPT (servizio di perfezionamento della truppa).

5.3 Equipaggiamento

- 66 Vedi cifra 48⁴

5.4 Piano cronologico

- 67 Segnalatori di truppa allenati e ben istruiti fabbisognano, per la preparazione dell'itinerario per la truppa che segue, di regola un vantaggio di 20 minuti (sul piano orario d'itinerario della formazione) più 1 minuto per ogni km da segnalare. Nei terreni difficili, con condizioni stradali pessime o invernali, bisogna aumentare adeguatamente il fabbisogno di tempo per lo spostamento.

5.5 Segnalazione di percorsi

- 68 **I cartelli indicatori di direzione militari non costituiscono un'alternativa alla carta stradale, bensì sono unicamente dei mezzi di supporto. Una data d'ordine rimarrà pertanto sempre indispensabile.**

Siccome i cartelli indicatori di direzione militari possono essere spostati o allontanati da persone non autorizzate, è indispensabile che il conducente di veicoli a motore conosca la destinazione, l'itinerario, che sia in possesso delle necessarie carte topografiche (di regola CN 1:200 000) e di una Road Map. Nonostante la segnalazione, un passeggero deve di continuo confrontare la carta con il percorso da seguire. In caso di dubbio, il conducente di veicoli a motore che è solo, si fermerà (liberare la carreggiata) per consultare la carta.

In linea di massima, spetta alla truppa assicurare il servizio di segnalazione dei percorsi.

Nel caso in cui un conducente di veicoli a motore militare fosse costretto a deviare dal percorso ordinato, è opportuno installare un posto di deviazione, oppure collocare un cartello indicatore di direzione militare della truppa o un piantone della circolazione nel punto critico.

Durante corse singole, il conducente di veicoli a motore, con l'aiuto di carte topografiche e cartelli indicatori di direzione civili, è responsabile di mantenersi sull'itinerario ordinato e di arrivare all'obbiettivo prescritto.

5.6 Apporre le scritte sui cartelli indicatori di direzione militari

- 69 Sui cartelli indicatori di direzione militari vanno apposte le lettere distintive assegnate alla formazione o i simboli del caso.

Le scritte devono essere eseguite con la vernice nera contenuta nell'assortimento nonché con l'ausilio delle relative sagome. Per togliere il colore è autorizzato esclusivamente l'uso di detersivo di sicurezza.

Non è consentito utilizzare pellicole adesive per contrassegnare i veicoli.

Per un impiego polivalente, i cartelli indicatori di direzione militari vanno sempre contrassegnati su ambedue i lati.



5.7 Posa dei cartelli indicatori di direzione militari

- 70 I cartelli indicatori di direzione militari vanno **sempre posati sul ciglio destro della carreggiata**, nel limite del possibile all'altezza delle ginocchia, in modo che siano visibili per tempo e non rimangano nascosti dietro ad un ostacolo. I cartelli devono essere collocati in modo da resistere allo spostamento d'aria provocato dal passaggio di mezzi pesanti, per cui è opportuno piazzarli davanti a paletti indicatori, segnali di preselezione, ecc...

Di regola vanno utilizzati gli appositi supporti; ove ciò non fosse possibile o indicato (se la segnalazione deve rimanere in posa per un certo periodo), i cartelli indicatori di direzione militari possono essere fissati a sbarre, pali, recinti o affini con mezzi di fortuna quali chiodi, corda o filo di ferro.

Presso semafori, bisogna prestare molta attenzione a piazzare i cartelli indicatori di direzione militari per non entrare in contatto e rovinare le condotte elettriche presenti nel sottosuolo.

Posare i supporti nelle fughe di dilatazione dei ponti è vietato.

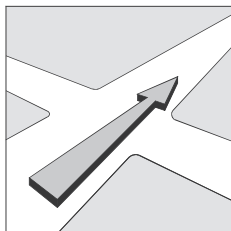
Su autostrade e semiautostrade, la posa di cartelli indicatori di direzione militari è vietata (secondo OCSM art. 66²). Questo vale fino al cartello «Fine dell'autostrada» e/o «Fine della semiautostrada».

Prima del passaggio di veicoli a motore, è opportuno ricontrollare ed eventualmente completare le segnalazioni di percorso, che non siano state posate recentemente.

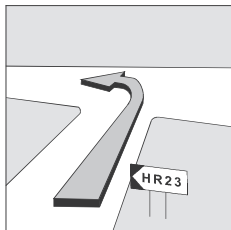
Gli utenti della strada e i pedoni non devono essere ostacolati dalla segnalazione dei percorsi (posa e raccolta dei cartelli indicatori di direzione militari incluso).

5.8 Norme per la posa dei cartelli indicatori di direzione

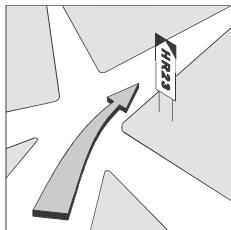
- 71 *L'assenza di cartelli indicatori di direzione militari prima, presso o dopo il crocevia significa che si deve procedere nella stessa direzione o sulla strada della medesima classe.*



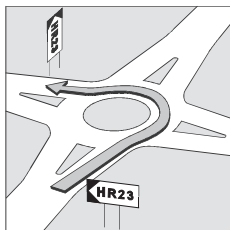
I cambiamenti di direzione sono segnalati circa 10–20 m prima dell'intersezione; su strade a traffico veloce fino a 100 m prima dell'intersezione o della corsia di preselezione. Al conducente di veicoli a motore dev'essere lasciato il tempo necessario per effettuare la manovra entro i limiti di sicurezza. Fra il cartello indicatore di direzione militare e l'intersezione non deve trovarsi nessun altro incrocio.



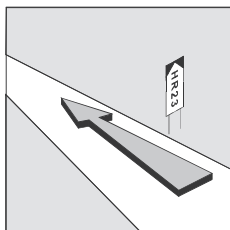
I crocevia possono essere segnalati analogamente ai cambiamenti di direzione, oppure mediante la posa di un cartello indicatore di direzione militare di conferma circa 5 m dopo l'incrocio.



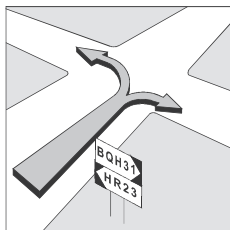
Prima di un'area con **percorso rotatorio obbligato**, è opportuno indicare la direzione di marcia con la massima precisione possibile. La strada da imboccare va contrassegnata con un cartello indicatore di direzione militare di conferma posato presso l'uscita o immediatamente dopo.



I **cartelli indicatori di direzione militare di conferma** sono usati per segnalare al conducente di veicoli a motore che ha imboccato la strada giusta. Su tratti lunghi, privi di incroci, è opportuno posare un cartello indicatore di direzione militare di conferma ogni 2-4 km.



Dovendo posare un numero maggiore di cartelli indicatori di direzione militari nello stesso punto, essi saranno fissati su due supporti, uno sopra l'altro (al massimo due indicatori). Se vengono collocati separatamente, si deve badare che siano tutti ben visibili.



5.9 Ostacoli / Fine della segnalazione / Eccezioni

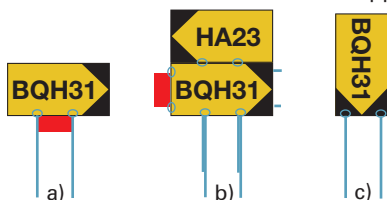
72 ¹Eventuali ostacoli presenti sulla carreggiata, quali tetti sporgenti, cantieri, sbarramenti anticarro, ecc... vanno contrassegnati con placchette rosse riflettenti.

²Un cartello indicatore di direzione militare munito di una placchetta rossa riflettente indica la **fine del percorso segnalato a)**.

Fine del percorso segnalato per BQH31 (non per HA23) **b)**.

³**L'arrivo a destinazione c)** viene segnalato per mezzo di un cartello indicatore di direzione militare con la punta rivolta verso il basso.

⁴Si possono fissare al massimo due cartelli indicatori di direzione militari uno sopra l'altro. Per ogni cartello indicatore di direzione militare verrà usato un supporto.



73



Il cartello indicatore di direzione militare di conferma collocato presso il segnale civile significa che il segnale civile non vale per gli utenti militari della strada appartenenti alle formazioni indicate.

L'autorità che dispone un provvedimento consulta preliminarmente le autorità civili interessate e i proprietari fondiari interessati e stabilisce le condizioni e le misure di sicurezza necessarie (secondo OCSM art. 16).

5.10 Segnalazione di percorsi in caso di spostamenti che interessano diverse formazioni

- 74 Quando diverse formazioni si spostano sullo stesso percorso, sui cartelli indicatori di direzione militari vanno apposte le lettere distintive del comando superiore. Le formazioni subordinate poseranno i rispettivi cartelli indicatori di direzione militari solo a partire dal punto in cui abbandonano il percorso utilizzato in comune.

6 Disciplina della circolazione

6.1 Norme generali

75 ¹Il disciplinamento del traffico stradale, in assenza dei soldati della circolazione, è compito dei segnalatori di truppa. Questi militi hanno una funzione accessoria nelle unità (cp/bttr/ecc.) e saranno impiegati per la regolazione della circolazione e per la segnalazione di percorsi della propria formazione.

²I soldati della circolazione regolano la circolazione e predispongono la segnalazione di percorso nel rispetto della condotta della circolazione per la propria o per altre formazioni.

³Per la durata del pertinente impiego, il disciplinamento della circolazione da parte della truppa comprende anche il traffico civile (OCSM art. 66²).

⁴La truppa deve ottenere il consenso della polizia civile se intende disciplinare la circolazione per scopi d'istruzione oppure agli incroci muniti di segnali luminosi (OCSM art. 66³).

⁵Non è permesso agli organi che regolano la circolazione d'intervenire sulle autostrade o sulle semiautostrade, salvo in caso d'infortunio.

⁶I segnali dati dagli organi militari per la regolazione della circolazione sono vincolanti per tutti gli utenti della strada.

6.2 Equipaggiamento

76 ¹Se necessario, il pacchettaggio di base del vestiario da combattimento deve essere portato sotto il giubbotto riflettente.

³Durante il disciplinamento della circolazione, il fucile d'assalto deve essere portato a tracolla dietro, sempre che l'impiego debba essere svolto con l'arma. Gli impieghi a favore di manifestazioni civili vengono svolti senz'arma.

6.3 Segni distintivi dei piantoni

- 77 Durante il disciplinamento del traffico, i segnalatori di truppa indossano il materiale che si trova nell'assortimento segnalazione di percorsi. I soldati della circolazione indossano l'equipaggiamento specifico secondo Documentazione 61.026 dfi – **Il soldato della circolazione.**

6.4 Speciale contrassegno d'identificazione

- 78 La truppa colloca il segnale civile «Altri pericoli» o impiega altri mezzi adeguati quando le sue attività si svolgono nel perimetro della carreggiata e le condizioni della circolazione o le condizioni meteorologiche lo richiedono.

Gli organi addetti al disciplinamento della circolazione impiegati su strade di prima classe o di una classe superiore devono imperativamente essere segnalati mediante segnali d'avvertimento Triopan (segnale pieghevole tipo 90, riflettente) nonché, di notte o in caso di cattive condizioni meteorologiche, mediante lampeggiatori (OCSM art. 9²).



6.5 Segnalazione con l'ausilio di torce elettriche

79 La torcia elettrica (con cono rosso) sarà utilizzata come segue:

- Impiego di notte oppure in condizioni di scarsa visibilità come nebbia, oscurità, ecc.;
- per segnalare l'alt generale. È fatta eccezione la via libera nella direzione indicata.

¹In condizioni di scarsa visibilità come nebbia, oscurità, ecc. l'aiuto conducente deve rendere riconoscibili i segni di manovra grazie ad una fonte di luce (lampada tascabile, torcia elettrica).

²Durante gli spostamenti di carri armati, la possibilità di superare sarà segnalata grazie ad una torcia elettrica di colore verde, mentre che l'attesa con una torcia elettrica di colore rosso.

6.6 Segni dei piantoni

6.6.1 Alt

80



Tenere in alto il braccio sinistro:
Alt prima dell'intersezione per tutte le direzioni.



Segno per i pedoni:
braccio destro all'altezza del anca, movimenti da sinistra a destra.



Le due braccia tese lateralmente:
Alt per il traffico proveniente da tergo e dal davanti.

6.6.2 Via libera

81



Cenno di approccio da sinistra:
via libera nel senso indicato.



Cenno di approccio da destra:
via libera nel senso indicato.



Le due braccia tese lateralmente:
via libera nel senso indicato, se il
traffico scorre.

6.6.3 Svoltare a sinistra davanti al piantone

82 (spalla sinistra rivolta all'utente stradale che svolta a sinistra)



Le due braccia tese lateralmente a 90°:
Alt per il traffico proveniente da destra e da tergo.



Cenno verso sinistra:
via libera verso sinistra.



Cenno di proseguire dritto:
via libera dritto e verso destra.

6.6.4 Riduzione della velocità

83 (alzare ed abbassare l'avambraccio)



Avambraccio sinistro alzato e abbassato lateralmente:
rallentare il traffico proveniente da davanti.



Avambraccio sinistro alzato ed abbassato frontalmente; gomito all'altezza dell'anca:
rallentare il traffico proveniente da sinistra.



Avambraccio destro alzato ed abbassato frontalmente; gomito all'altezza dell'anca:
rallentare il traffico proveniente da destra.

6.7 Segni per manovrare veicoli a motore dell'Esercito

6.7.1 Avanzare e retrocedere

- 84 (Contatto visivo fra il conducente di veicoli a motore e l'aiuto conducente)



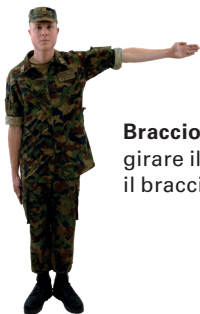
Unico movimento degli avambracci (palmi rivolti in alto) dalla posizione orizzontale fino al di sopra delle spalle:
Condurre nella direzione indicata.



Unico movimento degli avambracci (palmi rivolti al veicolo) dalla posizione abbassata fino al massimo in posizione orizzontale:
Condurre nella direzione indicata.

6.7.2 Cambiamento di direzione

85



Braccio sinistro teso lateralmente:
girare il volante verso destra, finché
il braccio non sia abbassato.



Braccio destro teso lateralmente:
girare il volante verso sinistra,
finché il braccio non sia abbassato.

6.7.3 Fermarsi

86

**Tendere le mani lateralmente:**

indicare la distanza riunendo lentamente le mani.

Al posto di riunire le mani orizzontalmente, si possono anche riunire verticalmente.

**Mani chiuse:**

Alt.



6.8 Segni supplementari per la manovra con veicoli a motore cingolati

6.8.1 Segni per preparare l'inversione di marcia sul posto

87



Braccio sinistro piegato a gomito all'altezza del petto (pugno):

preparare l'inversione di marcia sul posto verso destra.

L'inversione di marcia sul posto sarà sempre effettuata dalla parte del braccio piegato.



Braccio destro piegato a gomito all'altezza del petto (pugno):

preparare l'inversione di marcia sul posto verso sinistra.

L'inversione di marcia sul posto sarà sempre effettuata dalla parte del braccio piegato.

6.8.2 Inversione di marcia sul posto

88



Braccio sinistro teso lateralmente (con pugno):
inversione di marcia sul posto verso destra. Azionare la leva di guida finché il braccio viene abbassato.



Braccio destro teso lateralmente (con pugno):
inversione di marcia sul posto verso sinistra.
Azionare la leva di guida finché il braccio viene abbassato.

7 Tecnica di guida

7.1 Tecnica in generale

- 89 ¹Il detentore di una licenza di condurre militare è di principio autorizzato a guidare tutte le categorie o i tipi di veicoli a motore menzionati (con riserva di eventuali codici d'istruzione PISA). Ciò significa, però, guidare veicoli a motore con i quali non si ha avuto alcun contatto da molto tempo. Tuttavia, chiunque possiede un'istruzione di base e una buona pratica di guida sarà sempre in grado di famigliarizzarsi con un veicolo a motore che gli è parzialmente o completamente sconosciuto. Per questo scopo all'inizio di ogni servizio i conducenti di veicoli a motore di tutte le categorie assolvono un Repetitorium CT conforme alla funzione. Questa dimestichezza non è tuttavia ancora sufficiente per garantire una perfetta padronanza del veicolo a motore. A tale scopo, è inoltre necessaria una pratica di guida sufficientemente lunga. Di conseguenza, ogni conducente di veicoli a motore ha il dovere di guidare con cautela e prudenza.

Chi, durante il servizio, deve condurre un veicolo a motore militare per il quale possiede la rispettiva categoria, ma non conosce ancora, deve avvisare il superiore e svolgere un'introduzione prima di mettersi alla guida.

- 90 ²Prevedendo e ravvisando tempestivamente l'evoluzione del traffico, si può guadagnare tempo per adattare la guida alle circostanze e scongiurare eventuali pericoli. Il mezzo più efficace atto a garantire una guida sicura al conducente di veicoli a motore poco conosciuti, consiste in primo luogo nella capacità di prevedere. Le regole da tenere costantemente presente sono:

«Mai le cose vietate. Sempre le cose raccomandate. A volte anche meglio evitare le cose permesse».

- 91 Le regole più importanti per una guida sicura:
- mantenere le distanze (nei confronti di tutti gli utenti della circolazione);

- creare una distanza di sicurezza;
- manovrare in modo ponderato (impiegare un aiuto);
- dimostrare la propria intenzione;
- tollerare gli errori degli altri;
- guidare con cautela;
- essere chiaramente riconoscibile (illuminazione, vestiario);
- aspettarsi sempre possibili sorprese;
- riconoscere i limiti;
- pianificare riserve (evitare lo stress).

7.1.1 Fermarsi e assicurare

92 ¹Chi vuole fermarsi deve prestare attenzione al traffico, specialmente ai veicoli a motore che seguono.

²Non è permesso fermare il veicolo a motore se si ostacola il traffico o se si crea pericolo.

³Su strade in pendenza i veicoli a motore militari e i rispettivi rimorchi devono essere assicurati con cunei.

⁴In condizioni estreme (salita o discesa) i veicoli a motore possono essere assicurati anche mediante sterzata totale delle ruote anteriori. Ciò ha senso solo se una ruota anteriore viene sterzata nelle immediate vicinanze di un ostacolo efficace.



7.2 Guida con trazione integrale (senza inserire marce ridotte)

93 ¹Il conducente di veicoli a motore deve apprezzare costantemente le condizioni della carreggiata e se necessario inserire o disinserire la trazione integrale. Ciò vale soprattutto sulle strade senza protezioni nonché su quelle ricoperte di ghiaccio o di neve. L'inserimento della trazione integrale migliora la stabilità del veicolo a motore. Molti veicoli a motore militari hanno la trazione integrale permanente, così da evitare di inserirla o disinserirla manualmente.

²Precisazioni e istruzioni del veicolo le si possono trovare nel manuale d'uso, le quali possono aiutare in una guida sicura.

³Anche per la guida fuoristrada, scegliere una marcia adatta alle condizioni che si presentano (salita, discesa, natura del terreno, ecc...).

⁴Con il bloccaggio del differenziale inserito cambiano radicalmente le proprietà di guida (diametro di sterzata, resistenza dello sterzo, ecc.)

7.3 Guida su fondi nevosi e ghiacciati

94 L'adattamento della velocità alle particolarità del fondo stradale coperto di neve o ghiacciato è la condizione più difficile da adempire, ma nel contempo anche la più importante. Tenendo conto che l'azione frenante risulta sovente del tutto inefficace, il conducente è costretto a guidare costantemente in modo prudente e previdente. A dipendenza della situazione bisogna tener conto di un effetto frenante ridotto, adattare quindi lo stile di guida anticipando e prevedendo l'evolvere del traffico. Occorre far uso di una certa delicatezza e sensibilità. Un'accelerazione dolce, l'inserimento della trazione integrale e l'impiego di marce lunghe sono fattori che contribuiscono a evitare lo slittamento delle ruote.

- 95 Tenere a portata di mano l'equipaggiamento ausiliario. Sabbia e sale possono essere molto utili in situazioni di guida difficili.

In situazioni invernali precarie si possono ritirare catene per la neve supplementari.

Catene per la neve – vedi anche numeri 20/21.

- 96 Su veicoli a motore senza sistema antibloccaggio dei freni (ABS), quando le ruote si bloccano bisogna allentare la pressione sul freno. Su veicoli a motore con ABS i limiti fisici sono presenti come nei veicoli a motore senza ABS.

Il vantaggio dell'ABS sta nel fatto che, durante una frenata d'urgenza, di regola (limiti fisici) il veicolo a motore rimane orientabile.

Frenare con ABS impedisce un interramento delle ruote (p.es neve). Questo effetto può però portare ad un elevato prolungamento della distanza di frenata. Questo vale in particolare quando il veicolo a motore traina un rimorchio non frenato o con freno ad inerzia.

7.4 Guida nel terreno

- 97 ¹Si osserverà innanzitutto la norma fondamentale:

- **Riconoscere gli ostacoli e scansarli.**
- **Lentamente quanto possibile e velocemente quanto necessario.**
- **Nella guida fuoristrada, tieniti sempre in contatto con il terreno e guidare in modo ponderato.**

²Dapprima bisogna effettuare una ricognizione e una valutazione minuziosa del terreno, possibilmente a piedi. Fossi, buche, dossi, paludi, pantani e stagni possono rappresentare insidie pericolose, in quanto sovente sono coperti di erba, cespugli o sterpaglia.

³Si stabilisce il tracciato adatto scansando possibilmente tutti gli ostacoli. Esso va marcato oppure lo si ricorderà basandosi su punti di riferimento nel terreno (nastro marcante).

⁴Di regola, prima di entrare nel terreno, occorre innestare la trazione integrale, la marcia fuoristrada e se necessario il bloccaggio del differenziale (osservare attentamente le istruzioni per l'uso del veicolo). Eventualmente si dovrà pure far uso delle catene. Il loro impiego si rivela efficace quando il fondo è bagnato o paludoso. Tuttavia, vanno montate in un luogo asciutto allorchè le ruote sono pulite, poiché detta operazione risulterebbe difficile qualora il veicolo a motore si trovasse già immobilizzato nel pantano.

Indicazione di sicurezza:

- nella guida fuoristrada, solamente un veicolo alla volta può trovarsi in salita o in discesa;
- non tenere mai il volante con i pollici al suo interno in quanto terreni accidentati provocano forti contraccolpi al volante che possono provocare ferite alle mani.

⁵Se il veicolo a motore rimane bloccato:

- liberarsi retrocedendo nella stessa traccia;
- togliere possibilmente tutti gli ostacoli;
- se il veicolo a motore non può avanzare, non ruotare a vuoto; le ruote potrebbero interrarsi oppure il veicolo a motore può scivolare lateralmente;
- su un terreno molto molle, ridurre la pressione dei pneumatici. Quest'ultima però, una volta liberato il veicolo, va subito ripristinata;
- pulire il profilo dei pneumatici;
- legno, teli, assi o altri materiali tipo materassino se posizionati davanti al pneumatico possono dargli miglior aderenza.

⁶A causa della molteplicità di tipi di veicoli, meccanismi e particolari caratteristiche, per proteggere il veicolo a motore è obbligatorio seguire le istruzioni d'uso. Bisogna guidare piano e in modo accurato poiché a causa delle asperità del terreno vengono a crearsi ulteriori forti pressioni sull'intero telaio e sul gruppo motore. Si deve guidare nel modo più costante possibile ma non ad un numero di giri troppo elevato. Le marce ridotte inserite in precedenza consentono una guida lenta con un numero di giri ottimale.

⁷Circolando su un pendio, si proceda possibilmente in direzione della linea di caduta. Poiché i veicoli a motore hanno il baricentro alto, il rischio di rovesciamento del veicolo a motore aumenta. Lo stesso per i carichi mal ripartiti o non assicurati. Considerare pure che il carico innalza ulteriormente il baricentro.

Bisogna prestare particolare attenzione quando si trasportano carichi liquidi in cisterna/container-cisterna (BBC), cisterne da cantiere e sistemi piccoli di riempimento delle Forze Aeree.



⁸Su tratti con forte pendenza bisogna evitare, per motivi di sicurezza, manipolazioni come cambiare marcia, disinnestare la frizione e frenare. Lo slittamento nella direzione di marcia può essere contenuto facendo pressione sull'acceleratore poiché i pneumatici trovano aderenza e si riesce nuovamente a controllare in parte il veicolo.

⁹Prima di una salita, occorre innestare la marcia che permetterà di proseguire anche sul tratto più ripido senza doversi fermare.

Se non si riesce ad avanzare lungo un pendio:

¹⁰Con cambio manuale:

- fermare il veicolo a motore con il freno a pedale, il motore viene così «soffocato»; tirare il freno di stazionamento;
- innestare la retromarcia (piccolo rapporto di trasmissione);
- non toccare nè la frizione, nè il gas, nè il freno, allentare con prudenza il freno di stazionamento e poi anche il freno a pedale;
- azionare l'avviamento;
- lasciar retrocedere il veicolo a motore senza toccare freni, frizione o pedale del gas;
- controllare il percorso del veicolo a motore negli specchietti retrovisori esterni.

¹¹Con cambio automatico:

- arrestare il veicolo a motore con il freno a pedale;
- leva selettiva del cambio automatico su «R»;
- disinserire il freno a pedale;
- lasciar scivolare il veicolo a motore senza toccare il pedale del gas, frenare in modo appropriato;
- controllare il percorso del veicolo negli specchietti retrovisori.

¹²Dopo aver circolato nel terreno, bisogna pulire i veicoli a motore, in modo da non infangare la strada. Se tale lavoro risultasse impossibile, si pulirà la strada.

¹³Dopo aver raggiunto la strada, il bloccaggio del differenziale va in ogni caso disinserito. Se necessario anche le marce ridotte e la trazione integrale.

¹⁴I lavori di manutenzione dopo un impiego nel terreno vanno eseguiti conformemente al numero 12 e 97¹². Nella misura del possibile, si rinuncerà ad attraversare corsi d'acqua (passaggi a guado).

7.5 Guida con rimorchi e pezzi

98 ¹Il traino di rimorchi è permesso soltanto a determinati veicoli trattori. Prima di agganciare un rimorchio, controllare la licenza di circolazione del rimorchio ed eventuali condizioni. Rimorchi militari sono equipaggiati con un apposito contenitore per la licenza di circolazione e per documenti supplementari. **Il traino di più di un rimorchio è consentito unicamente con l'autorizzazione dell'UCNEs (OCSM art 52¹).**

²I rimorchi equipaggiati con un impianto d'illuminazione elettrico o freni continui (freni CH o UE) possono essere trainati unicamente da veicoli a motore trattori similmente equipaggiati. I rimorchi sono da illuminare contemporaneamente al veicolo trattore. Prestare attenzione alle diverse prese.

³I seguenti veicoli militari non possono trainare rimorchi:

- motociclette;
- autogrù (salvo se registrato nella licenza di circolazione);
- veicoli a motore cingolati;
- veicoli a motore da trasporto cingolati.

⁴Trasporto di persone sui rimorchi: vedi cifra 105.

⁵La responsabilità del conducente di veicoli a motore si estende anche al rimorchio. Prima della corsa si controlleranno le apparecchiature che incidono sulla sicurezza del rimorchio (pneumatici, dispositivo d'accoppiamento,

impianto di frenata, illuminazione, ecc...), nonché il suo carico (stato e fissaggio).

6Attenzione – prestare attenzione al baricentro del rimorchio. Può essere più alto del veicolo a motore che lo traina. Questa situazione è difficile da riconoscere per l'autista.

⁷Le corde di strappo esistenti nei rimorchi con freno ad inerzia vanno agganciate al veicolo trattore, negli appositi occhielli.

99 ¹A seconda del tipo di rimorchio e del sistema frenante, occorre considerare quanto segue durante la corsa:

- lunghezza del convoglio;
- linea descritta dal rimorchio (diversa da quella del veicolo trattore);
- possibilità di manovra molto limitate;
- velocità ridotte;
- ripresa e accelerazione lenta;
- possibile mutamento dello spazio d'arresto per i rimorchi a freno continuo;
- spazio d'arresto più lungo per i rimorchi senza freno continuo;
- pesi effettivi aumentati;
- limitazioni nell'uso della rete stradale (divieto per rimorchi, pesi, condizioni autorizzazioni speciali, ecc...);
- notevole forza d'inerzia in discesa.

²L'inserimento delle marce ridotte nel veicolo di traino può generare decisamente una miglior trazione del rimorchio. In caso di carreggiata o pendenze bagnate e scivolose possono quindi essere inserite le marce ridotte (**Attenzione** – non

utilizzare sistemi di bloccaggio e marce ridotte bloccate su strada asciutta).

³Durante manovre con rimorchi bisogna richiedere l'aiuto di una persona ausiliaria (se a disposizione). Se questo non è possibile, lo spazio di manovra deve rimanere nel campo visibile dell'autista. Se ciò non fosse possibile, il rimorchio va agganciato davanti al veicolo. Durante la retromarcia, nei rimorchi con freni ad inerzia occorre assolutamente disinserire il freno ad inerzia inserendo il blocco della retromarcia. Avanzando, il bloccaggio sarà nuovamente disinserito (Ausilio di lavoro 61.205 dfi – **Rimorchio 87**/cifra 2.3).

ATTENZIONE – Di regola è vietato spostare i rimorchi a mano. Eccezioni sono scritte nelle documentazioni del rispettivo veicolo.

⁴È domandata particolare attenzione ai rimorchi più stretti del veicolo trattore. Manovrando, l'angolo di sterzata tra veicolo trattore e rimorchio è spesso stimato in modo errato. Se non si è sicuri, fermarsi, scendere dal veicolo a motore e valutare la situazione tra veicolo trattore e rimorchio.

7.6 Guida economica con i veicoli a motore

100 Oltre all'organizzazione razionale dei trasporti, diversi altri fattori, come le condizioni meteorologiche, la topografia, le condizioni della strada, la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli a motore influenzano il consumo di carburante. Il fattore più importante è però il conducente di veicoli a motore. Con una guida appropriata, egli può ridurre notevolmente il consumo di carburante e il carico ambientale. Le regole più importanti sono:

- circolare con il rapporto del cambio più alto possibile;
- evitare d'accelerare a pieno carico (accelerazione al massimo $\frac{3}{4}$);

- guidare anticipando e prevedendo l'evoluzione del traffico mantenendo una velocità più regolare possibile;
- spegnere il motore anche per brevi fermate;
- non accelerare durante l'accensione del motore;
- controllare regolarmente la pressione dei pneumatici (anche del rimorchio);
- eliminare carichi inutili;
- controllare la chiusura di teloni.

Mediante l'applicazione coerente dei punti menzionati sopra, è possibile contribuire alla protezione dell'ambiente e alla riduzione dei costi. Un uso parsimonioso dei carburanti consente di ottimizzare le prestazioni di trasporto con il minimo di carburante anche in caso di situazione critica di rifornimento.

8 Trasporti

8.1 Trasporto di persone

Per il trasporto di persone con veicoli a motore valgono i seguenti principi:

- 101 ¹È permesso trasportare persone sul piano di carico di veicoli a motore militari soltanto se i passeggeri sono protetti da fiancate sufficientemente alte. È vietato sporgersi e stare in piedi nonché sedersi sulle fiancate o sulla sponda posteriore. Nei veicoli a motore pesanti, sedersi contro la parete frontale del ponte di carico, in colonna per quattro. Dev'essere assicurata un'aerazione sufficiente.

È vietato trasportare persone senza la struttura del telone.

²Sono vietati i trasporti di persone sul ponte di carico di veicoli militari muniti di piattaforme elevatrici o di **sovrastrutture scarrabili** (OCSM art. 50²).

³È vietato trasportare persone sugli autocarri con sovrastutture telonate completamente chiuse o non ventilate.

⁴Se mancano posti a sedere, i bagagli e il materiale vanno caricati in modo che la truppa possa servirsene come sedile. Gli occupanti seduti tengono il fucile fra le ginocchia (canna del fucile verso il basso). I materiali caricati e i pallet di trasporto non devono mettere in pericolo la sicurezza degli occupanti.



102 'Si provvederà ad una buona aerazione:

- arieggiamento artificiale tramite l'impianto di ventilazione in caso di chiusura della copertura con il telone (per es. Duro);
- apertura del telone/finestra tra cabina del conducente e il ponte di carico (arieggiamento artificiale/ventilatore) o naturale (finestrini conducente/passeggero);
- arrotolando i teloni (lato opposto alla circolazione e posteriore);
- **i gas di scarico sono nocivi alla salute!** Per questo motivo, in occasione della pianificazione dell'itinerario, bisogna avere un po' di riguardo verso la truppa/equipaggio (cercare di evitare lunghe gallerie).



²La guida senza teloni è autorizzata, bisogna però prestare attenzione alla cifra 101¹.

103 ¹Per ogni veicolo a motore militare dev'essere designato un **capo veicolo**.

Compiti del capo veicolo:

- rispetto dell'itinerario di marcia ordinato e del raggiungimento dell'obiettivo, anche nel caso di un guasto al veicolo a motore;
- effettuare la segnalazione nelle operazioni di manovra del veicolo a motore;
- provvedere a mantenere libera la strada in caso di sosta del veicolo;
- controllare che la truppa sia seduta correttamente;
- rispettare le norme di sicurezza;
- osservare il settore d'impiego e lo spazio aereo;
- informare i capi veicolo dei veicoli che seguono nel caso di soste del veicolo a motore o eventi imprevisti;
- adottare le misure necessarie in caso d'influssi da parte dell'avversario oppure di guasto al veicolo.

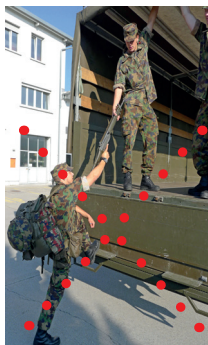
Il capo veicolo o una persona da lui designata è responsabile del comportamento regolamentare della truppa trasportata.

²Nei veicoli a motore militari vige il divieto di fumo.

³Mangiare e bere sui veicoli a motore militari è permesso. Il capo veicolo regola i dettagli.

104 ¹Per far salire la truppa, questa viene riunita in colonna per due, a lato della carreggiata.

I primi due uomini depongono arma e bagaglio, salgono sul veicolo a motore e aiutano gli altri a salire. Il conducente del veicolo e il capoveicolo impongono la disciplina e, se necessario, il comportamento sul ponte di carico e la disposizione dei militari seduti. Dopo aver caricato le persone chiudono la sponda posteriore.



²Per far scendere la truppa, il conducente di veicoli a motore e il suo aiuto aprono la sponda posteriore. Uno di questi si mette dietro, in mezzo al veicolo a motore. Gli occupanti lasciano a coppie il veicolo appoggiandosi sulla spalla dell'aiuto.



³Il conducente di veicoli a motore è responsabile di aprire e di chiudere la sponda posteriore.

105 Di regola, trasporti di persone su rimorchi sono vietati. Eccezioni:

- sui e nei rimorchi può prendere posto il personale necessario per la costruzione di linee (vedi numero 58). anche per l'impiego d'apparecchi di trasmissione speciali o apparecchi simili.

8.2 Trasporto di cose / Caricare nel modo giusto

106 Norma fondamentale (LCStr, art. 30²)

I veicoli non devono essere sovraccaricati. Il carico deve essere collocato in modo che non sia di pericolo né di ostacolo ad alcuno e che non possa cadere. I carichi sporgenti devono essere segnalati, di giorno e di notte, in modo ben visibile.

Da notare –

- sicurezza per tutti – evitare danni – di vostra responsabilità;
- ogni carico va ancorato. Il suo peso determina il livello delle forze d'ancoraggio;
- carico sdruciolante = energia;
- selezione del veicolo a motore/mezzo di trasporto;
- baricentro del carico;
- ripartizione del carico.

¹Per il trasporto di merce fa stato il peso del carico. Vi sono materiali di volume ridotto ma di peso enorme. Se consideriamo ad esempio la munizione, constatiamo che 5 tonnellate di munizione occupano solo parzialmente il volume di carico di un veicolo a motore pesante. Tuttavia non si deve oltrepassare il limite del carico utile ammesso. I dati relativi al carico utile sono iscritti nella licenza di circolazione. Il conducente di veicoli a motore è il solo responsabile dell'osservanza di questa norma.

²La ripartizione della merce sul ponte di carico va effettuata in modo che le merci pesanti siano caricate in basso e quelle leggere sopra. Un carico ben ripartito (carico sugli assi e/o piano di ripartizione del carico) influisce in modo irrilevante sulla guida del veicolo a motore.

³Si deve caricare e assicurare il carico in modo che non possa creare pericolo, spostarsi o cadere. Il carico non deve sporgere lateralmente dal veicolo.

Lo stesso per una sporgenza del carico di 3 m anteriormente, misurata dal centro del volante, o di 5 m posteriormente, misurata dal centro dell'asse posteriore o il punto di appoggio degli assi posteriori. Oggetti che sporgono di oltre 1 m a tergo del veicolo devono essere segnalati in modo ben visibile.

Di notte e quando le condizioni atmosferiche lo richiedono, i contrassegni devono essere illuminati o provvisti di una luce di posizione.

⁴Se un trasporto di merce richiede la presenza di un distacco di carico, il carico deve essere assicurato con particolare cura (eventuali mezzi ausiliari devono essere richiesti presso il posto di carico). Le persone devono sempre prendere posto sul ponte dietro il carico (rispetto alla direzione di marcia).

⁵I principi di base per il trasporto di merci pericolose è l'Ausilio di lavoro 61.009.01 d/f/i – **Trasporto di merci pericolose**.

⁶Se devono per esempio essere trasportate macchine da cantiere è necessario montare e controllare gli speciali dispositivi di sicurezza. I conducenti di macchine da cantiere conoscono le misure di sicurezza secondo le istruzioni per l'uso. La stessa cosa vale per il trasporto di elementi di recinzione (secondo la documentazione 61.501 d/f – **Verladerordnung und Ladungssicherung von Zaunelementen**).

9 Comportamento tattico

9.1 Durante la guida

107 ¹Di regola ci si sposta in corse individuali. Questo tipo di spostamento consente l'immediata immissione nella circolazione; il traffico civile viene ostacolato solo in minima misura. È il comandante a decidere quale tipo di spostamento effettuare.

²Gli spostamenti di formazioni sono indicati quando lo richiede la situazione tattica o quando l'arrivo di una formazione compatta nel nuovo obiettivo è richiesto dal successivo sviluppo dell'impiego.

³Durante gli spostamenti, la lunghezza delle colonne varia poiché la stessa si adatta costantemente alle condizioni della strada e quindi alla velocità. Le distanze tra i veicoli devono mutare nella medesima proporzione della velocità. Non è lecito diminuire la velocità per permettere ai veicoli a motore che seguono di rientrare in formazione (eccezione: veicoli cingolati).

⁴La distanza durante la marcia non deve essere inferiore a 2 secondi dal veicolo a motore che precede.

Fuori dalle località, i veicoli militari devono tenere fra di loro una distanza minima di 50 m (OCSM art. 67¹).

Durante la corsa la distanza tra i veicoli cingolati deve essere di almeno 50 metri, tranne durante le corse all'interno dei perimetri delle caserme, dei perimetri della Base logistica dell'esercito, delle piazze di tiro, delle piazze d'esercitazione e dei villaggi d'esercitazione.

In occasione di corse al di fuori dei perimetri delle caserme, dei perimetri della Base logistica dell'esercito, delle piazze di tiro, delle piazze d'esercitazione e dei villaggi d'esercitazione, i veicoli blindati ruotati o cingolati eccessivamente larghi

devono essere contrassegnati con i mezzi previsti a tal fine (OCSM art. 57²).

⁵Per ragioni tecniche o tattiche, è possibile ordinare una maggiore distanza temporale.

⁶Davanti a passaggi a livello chiusi e a segnali luminosi, di regola la colonna viene chiusa, sempre ch  non siano stati impartiti ordini contrari.

9.1.1 Disciplina della circolazione in colonna

108 ¹Una formazione di veicoli a motore in marcia non pu  essere sorpassata da un'altra. Se le condizioni della strada e del traffico lo consentono, i veicoli a motore di comando e le motociclette possono sorpassare le colonne in marcia.

²In caso di traffico fermo, la carreggiata va possibilmente tenuta libera. I conducenti di veicoli a motore che seguono devono essere avvisati tempestivamente mediante segnali.

109 ¹Per non lasciarsi cogliere di sorpresa durante la guida bisogna, se possibile, cercare e prevedere le possibilit  di sosta e di mettere al coperto il veicolo.

²Ciononostante non si deve distogliere l'attenzione dalla circolazione e dalle condizioni stradali e continuare a manovrare il veicolo senza errori.

9.2 Durante le soste

9.2.1 Regola fondamentale

110 ¹La regola fondamentale  : liberare la strada! I veicoli a motore in fase d'arresto devono immediatamente abbandonare la carreggiata e scomparire nel coperto pi  vicino. Le luci vanno subito spente. Se una colonna deve eccezionalmente fermarsi sulla strada, si dovr  regolare la circolazione. Nell'oscurit , il veicolo a motore di testa e quello di coda avranno le luci di posizione accese.

²Le soste di formazioni di veicoli sulle strade principali e secondarie sono consentite soltanto quando non esistono altre possibilità e se si provvede a un disciplinamento della circolazione e una segnaletica sufficienti (OCSM art. 67²).

³Cercando un posto di comando occorre mascherare il veicolo a motore ad una distanza conveniente, se il caso lo richiede mascherare il veicolo e percorrere a piedi la distanza restante, restando al coperto.

9.2.2 Mettersi al coperto

- 111 Mettendosi al coperto, occorre dapprima valutare, come per la circolazione nel terreno, la configurazione del suolo (cifra 97). Il veicolo a motore vi si inoltra, il motore e le luci saranno subito spenti. La truppa che è stata eventualmente trasportata deve scendere. Appena il veicolo a motore sarà stato posteggiato (normalmente in retromarcia) in modo da poter partire subito in tutte le direzioni, si prenderà contatto con il superiore. Durante il tempo d'attesa, si provvederà al mascheramento o a migliorare il suo stato, nonché ai necessari lavori di manutenzione del veicolo a motore.

La messa al coperto dipende dai fattori seguenti –

- missione/obiettivo/tempo/luogo/situazione;
- tattica d'impiego;
- arma;
- veicoli.

9.2.3 Misure di sicurezza nel coperto

- 112 Nei coperti i veicoli a motore devono avere fra di loro una distanza sufficiente (50 m) poiché gli raggruppamenti costituiscono per l'aviazione e l'artiglieria degli obiettivi facili e convenienti. Una buona copertura (p.es. muri, trincee, ecc...) preservano quindi i veicoli a motore dalla distruzione. Per

la sicurezza degli automezzi sono sovente impiegati anche i conducenti dei veicoli a motore.

9.2.4 Coperti accertati

113 ¹I coperti necessari sono possibilmente accertati in precedenza da un distaccamento che indirizza i veicoli a motore ai posti previsti.

²Affinché la messa al coperto adempia il suo scopo, i veicoli a motore devono abbandonare rapidamente la carreggiata, cioè senza fermarsi, per evitare la formazione d'assembramenti.

³L'occupazione dei coperti, sia nelle località sia nei boschi, deve di norma svolgersi conformemente agli stessi criteri e secondo l'esempio seguente:



a) il conducente del veicolo a motore di testa della colonna sparisce immediatamente, avanzando nel primo coperto attribuito o accertato dalla pattuglia di ricognizione (liberare la strada);

- b) il secondo veicolo a motore segue il primo e occupa il coperto seguente. Nello stesso modo i rimanenti veicoli a motore procedono nell'occupazione dei loro posti;
- c) i veicoli a motore saranno sistemati nella posizione di partenza;
- d) in seguito, ristabilimento del collegamento nel punto di contatto comandato o alla posta, alla chiesa, ecc...
Infine, continuare il compito assegnato (p.es. mascherare).

9.2.5 Coperti improvvisati

114 ¹In molti casi il conducente di veicoli a motore deve però essere in grado d'individuare e occupare lui stesso i coperti.

²In caso di presa di un coperto improvvisato, occorre prendere il primo coperto disponibile adatto ad un veicolo a motore, entrandovi in senso di marcia.

115 ¹L'articolazione della colonna si presenta ora in senso inverso in quanto il veicolo a motore di testa è in coda. Se si dovesse continuare nella formazione originaria, il veicolo a motore che finora si trovava in testa, sorpassa gli altri ancora al coperto e si mette di nuovo in testa. I rimanenti procedono nello stesso modo e la colonna si riforma.



9.2.6 Danni

116 Nel mettersi al coperto e durante i lavori di mascheramento, occorre prendere tutte le misure atte a prevenire danni alle proprietà altrui. Qualora, malgrado provvedimenti presi, fossero stati cagionati danni, si provvederà, nella misura del possibile, a rimediare immediatamente. Il superiore va avvertito senza indugio. In caso di corsa singola si informerà subito e direttamente la parte lesa indicando nome e incorporazione del conducente in causa; in seguito sarà avvisato il superiore.

Compili il formulario 13.102 dfi – **In caso di danni – cosa fare?** e lo consegni ai civili danneggiati. Va pure compilato il formulario 33.001 dfi – **Notificazione di danno senza veic.** Le modalità sono descritte sulla pagina anteriore del formulario.

9.3 Mascheramento

9.3.1 L'importanza del mascheramento

117 ¹Mascherarsi significa adattarsi ai dintorni e sottrarsi all'osservazione. Il mascheramento rende difficoltosa l'esplorazione avversaria, protegge dagli effetti di quest'ultima e inoltre aumenta l'effetto delle proprie misure.

²Il mascheramento vuole ostacolare l'esplorazione con aeroplani, droni, pattuglie d'esplorazione, di giorno e di notte. I mezzi d'esplorazione più moderni (sorveglianza con uso di raggi infrarossi, di rivelatori delle fonti di calore e di radar) richiedono una particolare attenzione.

³Un mascheramento completo contro tutti i mezzi d'esplorazione è possibile soltanto in pochi casi. Il mascheramento non deve ostacolare, ne tantomeno impedire, la propria visibilità, l'effetto delle armi e la mobilità.

⁴Il mascheramento richiede disciplina. Controllare e migliorare il mascheramento sono compiti permanenti per i militari d'ogni grado.

9.3.2 La tecnica del mascheramento, in generale

118 ¹Prima del mascheramento, il superiore decide, secondo la situazione, se è sufficiente un mascheramento approssimativo o se occorre procedere ad un mascheramento più accurato.

²La natura si presenta con forme e contorni irregolari. Le forme fatte dall'uomo risaltano.

³Nelle località occorre però adattare il mascheramento alle costruzioni (facciate di case, tetti, angoli, ecc.).

⁴Il mascheramento durante la notte deve essere identico a quello durante il giorno. I sistemi d'esplorazione moderni permettono di ottenere immagini simili a fotografie anche nella completa oscurità.

⁵Mascherare significa sottrarre i propri mezzi all'esplorazione avversaria (visiva, sonora, termica, optronica, elettronica/Regolamento 50.030 d/f/i – **CT 17**, Numeri 6254).

9.3.3 Mascheramento contro l'osservazione visuale

119 ¹La buona scelta del terreno offre il miglior mascheramento. Uno sfondo ben scelto cancella contorni e sagome. La posizione del sole e la direzione della luce influenzano la nostra osservazione e quella del nemico.

²L'ombra proiettata da veicoli a motore, apparecchi e uomini è traditrice. L'ubicazione dev'essere scelta considerando le forme naturali e artificiali del terreno. I fondi e gli sfondi chiari accentuano le ombre, quelli scuri le assorbono.

³Se la protezione di un'ombra non può essere impedita, si deve modificarne la forma, affinché la sagoma non sveli subito l'oggetto.

⁴I vetri e le altre superfici piane e lisce producono, se colpite da raggi solari o infrarossi, anche se sono protetti da reti di mascheramento, un riflesso riconoscibile ad una distanza di più chilometri, attirando l'attenzione di un osservatore come se fosse un segnale luminoso.

⁵Tutte le parti lucide o levigate dei veicoli a motore, delle armi e degli apparecchi sono da coprire per prime. Il conducente deve procurarsi tempestivamente il materiale necessario (teli di tenda, carta scura, vecchi stracci ecc.). È proibito utilizzare il proprio materiale di corpo (p.es. protezione contro la pioggia), poiché esso è necessario durante gli impieghi.

⁶Fogliame ed erba provenienti dall'ambiente circostante sono l'aiuto più semplice per mascherare; proteggono contro la vista finché non appassiscono. Sono però traditori se l'esplorazione impiega altri sensori.

⁷Ogni terreno ha la propria sfumatura, composta di tanti colori singoli. Se il colore di base resta costante, p.es. un'abbondante coltre nevosa, sabbia o roccia, l'adattamento del colore del mascheramento può rivelarsi non necessario per un periodo prolungato. Spesso però, occorre adattare continuamente il colore del mascheramento utilizzando materiali naturali o artificiali.

9.3.4 Controllo del mascheramento

- 120 Ogni conducente controlla se il veicolo a motore da lui mascherato è ancora visibile ad occhi socchiusi, nel raggio di 50 m.

9.3.5 Montaggio della rete di mascheramento

- 121 ¹Nei veicoli a motore provvisti di telone, la rete di mascheramento arrotolata viene fissata all'arco del telone, o davanti allo stesso, e le due estremità vengono tirate all'interno o fissate al posto previsto a tale scopo. Le reti possono pure essere sistemate all'interno del veicolo a motore (non nella cabina di guida) o sul ponte di carico. Questa soluzione è la più economica.

²In ogni caso la rete di mascheramento dev'essere ben fissata, facendo attenzione a non sopravanzare la sagoma laterale.

9.3.6 Lasciare il coperto

- 122 Fa parte del mascheramento lasciare una copertura usata come si è trovata. I materiali usati sono da riordinare e, eventualmente, da restituire. Se possibile, i danni al paesaggio devono essere eliminati con propri mezzi effettuando l'annuncio all'organo competente (Centro danni DDPS/Hotline 0800 11 33 44).

10 Incidenti

10.1 Prevenzione d'incidenti

123 ¹Il servizio di prevenzione incidenti e danni militari (PIDM) è responsabile della prevenzione incidenti nell'Esercito. L'ufficio di coordinazione permanente, si occupa, nell'ambito dell'Esercito, dei problemi concernenti la prevenzione. Esso organizza campagne per la prevenzione d'infortuni e singole azioni a breve termine, sulle quali i conducenti di veicoli a motore vengono informati attraverso i quadri e i comandanti di truppa.

²Osservi scrupolosamente queste misure e raccomandazioni, poiché sono il risultato d'esperienze pluriennali e le sono d'aiuto anche nella guida in civile.

³Se prese da sole, queste misure non bastano. Occorre pertanto che ogni conducente di veicoli a motore si concentri in ogni modo per evitare incidenti, salvaguardando in tal modo, fino al compimento della missione, la salute dei militari e l'integrità del materiale affidatigli. La perfetta conoscenza delle norme di circolazione è la premessa essenziale per una guida sicura.

124 Durante la corsa, bisogna tener conto di vari fattori che influiscono sul modo di condurre:

¹Il conducente di un veicolo a motore deve sempre essere in grado di condurre un veicolo (cifra 38).

²Essendo alcuni veicoli a motore militari pesanti e lenti, costituiscono degli intralci per il traffico civile. Il conducente di veicoli militari facilita quindi gli utenti stradali civili al sorpasso, tenendo le distanze, circolando a destra e utilizzando le piazzuole.

³La maggior parte dei veicoli a motore militari sono costruiti in funzione del loro impiego fuoristrada. Di conseguenza, il baricentro alto provoca una cattiva tenuta di strada. Questi veicoli a motore sbandano facilmente e tendono a capovol-

gersi non appena urtano un ostacolo. È quindi logico che la velocità va adattata non soltanto alle condizioni del traffico e alla visibilità, bensì anche alle peculiarità del veicolo a motore (incluso il rimorchio) e del carico.

⁴Al fine di evitare confusioni e incertezze, i conducenti di veicoli a motore devono rendere attenti gli altri utenti sulle proprie intenzioni con segnalazioni tempestive e precise, nonché mettendosi correttamente in preselezione. Altrettanto importa percepire e saper interpretare le intenzioni altrui.

⁵Chiunque si lascia sorprendere dall'evolversi di una situazione nel traffico, di regola non avrà il tempo necessario per adottare le relative contromisure. Occorre perciò osservare costantemente i dintorni della carreggiata, sia da vicino che in lontananza (guidare d'anticipo). Solo così sarà facile individuare possibili pericoli ed evitarli.

⁶Le luci posteriori di posizione o d'arresto difettose sono sovente causa di gravi incidenti. Perciò, il controllo dell'impianto d'illuminazione riveste particolare importanza.

⁷Gli incidenti più frequenti sono quelli derivanti dalle manovre con il veicolo a motore. La maggior parte di essi può essere evitata se durante la retromarcia una persona sorveglia il settore posteriore al veicolo a motore. Essa deve poter controllare a vista il settore posteriore al veicolo a motore e mantenere un contatto visivo con il conducente. Se il conducente di veicoli a motore non impiega una terza persona presente, è considerato corresponsabile in caso d'incidente. Prima d'iniziare la manovra, si dovrà fare un giro attorno al veicolo a motore per accertarsi che nessun ostacolo, né persone, né materiale, si trovino nella zona pericolosa.

⁸I colpi di sonno al volante non sono reati minori e possono provocare incidenti devastanti. In caso di stanchezza al volante occorre fermarsi subito in un punto adatto e darsi il cambio al volante. In assenza di passeggeri sul veicolo, è raccomandato un sonnellino di idealmente 15 minuti per acquistare nuove energie.

10.2 Comportamento in caso d'incidente della circolazione

125 ¹Il conducente di veicoli a motore coinvolto in un incidente deve immediatamente fermarsi. Il suo compito non è annullato, bensì solo differito. Comportarsi in modo tranquillo e corretto. Riflettere prima di agire.

Indossare il giubbotto riflettente presente nel veicolo a motore prima di scendere.

²Il modo di comportarsi in caso d'incidente della circolazione è ben descritto nella Ausilio di lavoro 61.027 dfi – **Comportamento in caso d'incidenti della circolazione**. Questa documentazione si trova nei documenti del veicolo a motore oppure come esemplare personale.

³In caso di guasto ai veicoli a motore militari su strade a traffico veloce, bisogna chiamare obbligatoriamente la polizia militare.

⁴Il conducente di veicoli pesanti che solo in seguito apprende di esser stato o di poter essere stato coinvolto in un incidente / infortunio deve ritornare immediatamente sul luogo dell'incidente / infortunio o annunciarsi presso la polizia civile o la polizia militare.

10.2.1 Annuncio d'incidente

126 ¹Se il veicolo a motore coinvolto è equipaggiato con un registratore di fine percorso o con un odocronografo, occorre procedere giusta la cifra 127.

²L'annuncio d'incidente avviene mediante il modulo 13.101 d/f/i – **Notifica d'incidente/notifica di danno per autoveicoli della Confederazione** (entro 5 giorni).

³La liquidazione dei sinistri avviene per il tramite del Centro danni DDPS.

Ai conducenti di veicoli non è consentito firmare alcun riconoscimento di colpa.

Notifica d'incidente e avviso di sinistro

⁴Gli incidenti della circolazione e i sinistri devono sempre essere notificati al superiore.

Il superiore inoltra entro cinque giorni al Centro danni DDPS, mediante il modulo «Notifica d'incidente/notifica di danno per autoveicoli della Confederazione», le notifiche concernenti gli incidenti della circolazione e i sinistri.

Se vi sono stati militari feriti o morti, il superiore inoltra senza indugio la notifica anche all'assicurazione militare (OCSM art. 83).

10.3 Apparecchio per la registrazione dei dati e odocronografo

127 ¹In caso di incidente della circolazione o di sinistro secondo l'articolo 80, se il veicolo è provvisto di un apparecchio per la registrazione dei dati o di un odocronografo, il supporto di dati dell'apparecchio per la registrazione dei dati o il foglio dell'odocronografo devono essere messi al sicuro sul luogo dell'incidente prima del recupero o dello spostamento del veicolo.

²Essi sono inviati senza indugio alla polizia militare per la valutazione.

³Prima della riutilizzazione del veicolo, ma al più tardi dopo 48 ore, la truppa è responsabile del montaggio di un nuovo supporto di dati (OCSM Art. 79).

⁴I veicoli cingolati non necessitano di apparecchio per la registrazione dei dati né di odocronografo (OCSM Art. 40¹).

10.3.1 Manipolazione

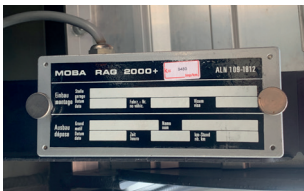
Il conducente di veicoli a motore:

- deve tenere il dispositivo costantemente in funzione; controllo della lampada di funzionamento;
- deve controllarne il funzionamento in occasione del ritiro del veicolo a motore e del servizio di parco (vedi manuale d'uso);
- dopo ogni incidente soggetto ad annuncio, smontare l'apparecchio per la registrazione dei dati prima di ripartire con il veicolo a motore o prima del rimorchiaggio.

10.3.2 Smontaggio

1. Svitare le viti zigrinate;
2. togliere l'apparecchio per la registrazione dei dati;
3. installare un nuovo apparecchio per la registrazione dei dati e fissarlo con le viti. In mancanza di quest'ultimo, avvitare di nuovo le viti nei loro alloggiamenti;
4. compilare l'etichetta dell'apparecchio per la registrazione dei dati in ogni sua parte con un pennarello indelebile;
5. Essi sono inviati senza indugio alla polizia militare per la valutazione.

La presente regolamentazione si applica per analogia alle etichette degli odocronografi



10.4 Recupero di veicoli

128 ¹Prima d'intraprendere il recupero di un veicolo a motore, occorre analizzare preventivamente la situazione. Azioni intempestive e frettolose cagionano un peggioramento della situazione e non di rado sono la causa di incidenti e danni ben più gravi di quanto era successo in precedenza.

²Se un aiuto esterno fosse indispensabile, s'informerà il proprio comando sull'accaduto comunicandogli nel frattempo il luogo del veicolo a motore e i mezzi necessari al recupero. Se necessario, i mezzi di recupero sono ottenibili presso un CLEs. Se non fosse raggiungibile, prendere contatto con la polizia militare oppure con il centro danni DDPS.

³Nei casi dove non si presentano difficoltà particolari, la buona riuscita dell'impresa dipende dall'osservanza dei seguenti accorgimenti:

- retrocedere seguendo possibilmente le stesse tracce;
- se le ruote sono affondate nel terreno, togliere la terra o la neve in modo che il veicolo a motore alla partenza incontri meno resistenza;
- migliorare le attitudini di marcia del veicolo a motore innestando la trazione su tutte le ruote, il bloccaggio del differenziale e montando le catene per la neve;

- d) aumentare l'adesione delle ruote mettendovi sotto sacchi, sabbia, rami secchi, sassi, ecc...;
- e) azionare il gas e la frizione con cautela e sensibilità. Girando a vuoto con le ruote si favorisce l'affondamento del veicolo a motore oppure lo si fa scivolare verso il basso;
- f) facendo dondolare leggermente il veicolo a motore si possono eventualmente migliorare le condizioni di partenza;
- g) sovente una spinta da buoni risultati. Se però esiste pericolo di slittamento del veicolo a motore, nessuno deve trovarsi sul lato pericoloso;
- h) qualora il veicolo a motore fosse dotato di argano e si disponesse di uomini istruiti, il veicolo a motore potrebbe essere rimesso in stato di marcia con i propri mezzi di traino.

⁴Se in seguito all'accaduto o ai lavori di recupero sono stati cagionati danni al terreno o ad altre cose, si farà di tutto per rimediare. Il proprietario del terreno o dei beni danneggiati va in ogni caso informato; gli si comunicheranno nome e incorporazione del conducente di veicoli a motore responsabile. Si avvertirà pure il superiore militare.

⁵La strada sporcata dal veicolo a motore che vi si è immesso, va immediatamente pulita, assicurando il tratto pericoloso con il segnale di veicolo fermo.

⁶Occorre evitare che carburanti e lubrificanti fuoriusciti scolino in canalizzazioni e in acque libere, terra, materie plastiche, abbigliamenti, ecc... Se ciò non fosse possibile s'informerà immediatamente la polizia o l'autorità comunale.

11 Ambiente

11.1 L'impiego di carburanti

- 129 Occorre vegliare che ogni veicolo a motore venga rifornito con il giusto carburante. Tutti i veicoli a motore benzina sono contrassegnati in modo da permettere facilmente la scelta del carburante per il veicolo a motore in questione.

AdBlue

Anche nei veicoli militari viene oggi usato AdBlue per pulire i gas di scarico e ridurre le emissioni.

Il punto di congelamento dell'AdBlue si situa a meno 11 gradi Celsius. Scendendo sotto questa temperatura è possibile che il sistema di depurazione dei gas di scarico smetta di funzionare, per cui i serbatoi dell'AdBlue sono generalmente riscaldati. Le disposizioni riportate nelle istruzioni per l'uso devono essere applicate e osservate rigorosamente.

Occorre rabboccare l'AdBlue non appena si accende la spia di avvertimento.

Il rabbocco del serbatoio dell'AdBlue può essere effettuato direttamente al distributore BEBECO. La posizione del tappo del serbatoio di AdBlue varia da un veicolo all'altro.

Immettendo carburante o altri liquidi nel serbatoio dell'AdBlue viene danneggiato in modo irreversibile il modulo di pompaggio del circuito AdBlue! Nel serbatoio dell'AdBlue deve essere immesso esclusivamente AdBlue! In caso di errore di riempimento, bisogna assolutamente evitare di avviare il motore e avvisare immediatamente il centro logistico!

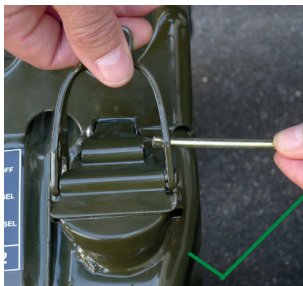


11.2 Misure protettive

130 ¹La manipolazione di carburanti richiede la massima prudenza. La maggior parte di questi prodotti d'esercizio, sono velenosi e infiammabili.

²Nel proprio interesse e per la protezione dell'ambiente, si dovranno osservare le seguenti misure di protezione:

- a) se possibile, i veicoli a motore devono essere riforniti servendosi delle pompe distributrici di carburante;
- b) serrare bene tutti i contenitori di carburante (serbatoio del veicolo a motore, taniche munite di copiglia, fusti, ecc...) con il tappo predisposto (chiudere a chiave) e inserirli bene nell'apposito supporto (chiusura in alto) e controllarne la tenuta stagna.
Carburanti, lubrificanti e prodotti d'esercizio che penetrano nel terreno possono facilmente provocare inquinamenti delle acque, sia quelle per l'irrigazione delle colture che quella potabile. Durante lavori di trasbordo, si baderà che i recipienti contenenti questi liquidi vengano manipolati con la dovuta precauzione (1 litro di olio inquina 1 milione di litri d'acqua potabile);
- c) il posizionamento di magazzini a carburante su ruota, contenitori di carburante così come il riempimento di serbatoi di veicoli a motore sono sempre, nel limite del possibile, da prevedere su superfici piate;
- d) prima di togliere il tappo dalla tanica piena di carburante occorre inclinarla in modo che la chiusura si trovi al punto culminante. Si eviterà così una perdita di liquido che la pressione potrebbe causare al momento di aprire la tanica. Parimenti, i serbatoi dei veicoli a motore e degli apparecchi non devono essere riempiti completamente (max. 90% – se troppo pieni, rischio di fuoriuscita in caso di irradiazione solare). Taniche a carburante devono contenere unicamente il prodotto segnato sul bidone. Un cambio/miscuglio di prodotto è proibito.



- e) per fare rifornimento di carburante con tanica, utilizzare sempre il tubo di deflusso della tanica;
- f) chiazze di carburante e olio sul suolo non devono penetrare nel terreno. I liquidi saranno tolti per mezzo di materiali leganti come per esempio torba, segatura, sabbia, stracci o altro materiale assorbente adatto;
- g) qualora la truppa non fosse in grado di recuperare in modo sicuro un'ingente quantità di liquido sparso al suolo, si dovrà avvisare immediatamente la polizia militare, la polizia civile o i pompieri (numero di telefono PM 0800 552 333, 112, 117 o 118);
- h) materiale sporco di carburante (stracci, prodotti assorbenti, sabbia, ecc...) sono considerati come rifiuti speciali e sono da consegnare al CLEs.

³Tutti i contenitori (scatole, casse, bidoni in lamiera e materiale sintetico) vanno ritornati.

⁴Nella Ausilio di lavoro 61.009.01 d/f/i – **Trasporto di merci pericolose** si trovano ulteriori informazioni sul divieto di carico in comune, sull'equipaggiamento di protezione, sulla quantità da trasportare e sulle responsabilità.

11.3 Incendi

131 ¹Grave pericolo d'incendio esiste principalmente nei parchi di veicoli a motore, durante la manipolazione di carburanti e batterie, nonché in caso d'incidente e avarie meccaniche (incendi di motori e veicoli a motore).

²Direttive concernenti la prevenzione d'incendi:

- non utilizzare telefoni mobili alle stazioni di servizio carburante e durante il suo maneggio (se portato con sé il telefono deve rimanere spento «off»). È vietato fumare dove esiste pericolo d'incendio (nel raggio di 20 m durante tutti i lavori con prodotti quale carburante e tutti i suoi derivati);
- fare il pieno di carburante soltanto a motore spento;
- chiudere subito i bidoni (pieni o vuoti) dopo l'uso, per evitare la formazione di gas infiammabili (cifra 130 b);
- di regola, i bidoni sono da riempire posati sul terreno, la direzione CLEs locale può autorizzare eccezioni (riempimento su veicoli a motore e rimorchi);
- le riparazioni ai contenitori di carburante (inclusa la riverniciatura) possono essere disposte unicamente dai CLEs.

³Per lo spegnimento d'incendi provocati da carburanti non si deve usare acqua; per contro si farà capo ai seguenti mezzi:

- estintori;
- sabbia, terra, coperte e panni per spegnimento.

11.4 Protezione della salute

132 In caso di sintomi d'avvelenamento bisogna rivolgersi immediatamente al centro d'informazione tossicologico, numero di telefono 145 o al medico più vicino.

¹La benzina per motori contiene sostanze chimiche nocive per il corpo se le loro esalazioni vengono respirate (p.es. facendo il pieno). Queste sostanze possono pure entrare nel corpo attraverso gli organi della digestione o la pelle. Non si usi mai benzina per pulire e si eviti di respirarne le esalazioni nonché il contatto con la pelle.

²Oli usati (olio per motori, per ingranaggi, oli industriali) possono causare danni alla pelle. Lavorando con oli usati bisogna evitare ogni contatto con la pelle. Se necessario, si usino guanti di protezione.

³Gli antigeli contengono spesso glicole etilico, che, se passa nel corpo per la bocca, o resta a lungo a contatto con la pelle, può avere l'effetto di un tossico nervino o renale.

⁴Lavorando con prodotti chimici in uso nell'industria automobilistica vige il principio: non mangiare, non bere e non fumare durante il lavoro. Evitare di respirare esalazioni o gas di scarico. Lavare sempre bene le mani.

⁵Indumenti contaminati da prodotti d'esercizio sono dannosi per la salute e rappresentano un notevole pericolo d'incendio. Questi sono immediatamente da pulire o da sostituire.

12 Carte topografiche

12.1 In generale

133 ¹La carta topografica è il miglior sistema per raggiungere un obiettivo. In occasione della presa in consegna di veicoli, si ha anche la possibilità di ritirare la carta topografica stradale 1:200 000.

²La scala è il rapporto tra un segmento sulla carta e nella realtà. Nella parte inferiore della carta sono riportate le indicazioni concernenti la scala e una suddivisione chilometrica, dalla quale è possibile desumere a quanti centimetri sulla carta corrisponde un chilometro nel terreno.

134 Le scale più frequenti sono:

- 1 : 25 000 (4 cm sulla carta = 1 km nel terreno);
- 1 : 50 000 (2 cm sulla carta = 1 km nel terreno);
- 1 : 100 000 (1 cm sulla carta = 1 km nel terreno);
- 1 : 200 000 (1/2 cm sulla carta = 1 km nel terreno).

135 Con l'aiuto dei segni convenzionali è possibile rappresentare sulla carta in modo semplificato la forma del terreno, la vegetazione e l'urbanizzazione. L'opuscolo pieghevole 97.070/9 d/f/i – **Lettura della carta – Manuale d'istruzione per orientarsi con carta e bussola** e il regolamento 51.019 d/f/i – **L'addestramento fondamentale** contengono informazioni dettagliate.

12.2 Classi delle strade

136 Le classi delle strade sono di primaria importanza per il conducente a veicoli a motore.

Le classi delle strade delle carte nazionali da 1:25000 a 1:100000 sono:

- strade di 1° classe: possibile l'incrocio tra due autocarri (largh. min. 6 m)

- strade di 2° classe: possibile l'incrocio tra due autovetture (largh. min. 4 m)
- strade di 3° classe: percorribile con un autocarro o un bus (largh. min. 2,8 m)
- strade di 4° classe: percorribile con un'autovettura (largh. min. 1,8 m)
- strade di 5° classe: cattiva manutenzione
- strade di 6° classe: collegamento pedonale

137 Nelle carte nazionali 1:200000 e nelle carte stradali 1:200000 la larghezza delle strade è marcata come segue: 6 m, 4 m oppure 3 m.

12.3 Modo di leggere la carta / memorizzare

138 Tra la lettura della carta da parte di un conducente di veicoli a motore e di un pedone esiste una discrepanza notevole. Infatti, il luogo di stazionamento del conducente di veicoli a motore muta rapidamente, in quanto il veicolo a motore, in un breve tratto di tempo, percorre un tragitto assai lungo. Per motivi di sicurezza, al conducente di veicoli a motore è vietato leggere la carta durante la guida. A tale scopo, egli deve fermarsi fuori dal campo stradale.

139 L'orientamento consiste nel determinare per mezzo della carta il proprio luogo di stazionamento o un altro punto nel terreno. Come punti di riferimento vanno scelti luoghi spiccanti del terreno (valli, corsi d'acqua, catene di montagne, strade). Si eviterà per contro di servirsi di dettagli, come p.es. singole case, sentieri, margini di boschi, ecc...

140 Come procedere durante la corsa:

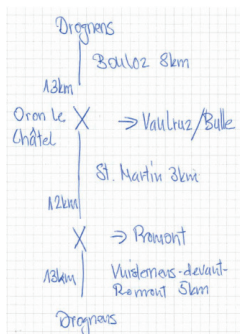
¹Localizzare sulla carta il proprio luogo di stazionamento e quello di destinazione, indi stabilire la direzione di marcia nel terreno. Segnare il percorso sulla carta.

²Suddividere il percorso in brevi tratti e imprimerseli nella mente. La loro lunghezza va scelta in funzione della visibilità e della configurazione del terreno: saranno stabilite tratte di circa 10 km se si viaggia su strade con buona visibilità, per contro, tratte più corte (2–3 km) in caso di terreno accidentato e se si circola su strade secondarie.

³Per ogni tratto si dovranno ritenere i punti principali del terreno che si ritrovano lungo il percorso, come pure i passaggi a livello, i fiumi e le strade principali.

⁴Determinare la lunghezza del tratto stradale e calcolare il tempo necessario per percorrerlo.

⁵Con l'ausilio dell'itinerario riportato sulla carta, viene allestito una Road Map individuale del percorso. Questo può dare informazioni utili in merito ai punti seguenti: distanze, località, intersezioni/direzione da prendere, oggetti e punti marcanti, i quali servono ad un orientamento (p.es. stazione, chiesa, ecc.)



⁶Dov'è possibile, sarà l'aiuto conducente ad occuparsi della carta. Egli descriverà al conducente di veicoli a motore i punti principali del terreno che si dovranno oltrepassare e il conducente di veicoli a motore confermerà il loro passaggio.

Attenzione: Di notte il campo visivo si riduce in modo considerevole! Di conseguenza gli elementi di riferimento devono essere scelti all'interno di un raggio più ristretto.

13 Attività fuori servizio

141 ¹Nell'ambito dell'attività fuori servizio, il conducente di veicoli a motore militari ha svariate possibilità per addestrarsi e approfondire le sue conoscenze. Il conducente d'autocarri che nella vita civile non guida veicoli a motore di questa categoria, può partecipare gratuitamente ai corsi d'addestramento e ai corsi di formazione continua.

Sono autorizzati a partecipare a detti corsi:

- militi che hanno svolto l'intera scuola reclute e terminato l'istruzione di base;
- veterani militari se hanno assolto una scuola recluta.

L'offerta vale per tutti i conducenti di veicoli a motore militari in possesso di un'autorizzazione di condurre militare delle categorie 910, 920, 930, 931 con o senza categoria E. I corsi si svolgono fuori dal servizio e servono da preparazione per il servizio e per il miglioramento della sicurezza di guida. Non vi è diritto al soldo e questo servizio non è computabile sul totale obbligatorio di giorni di servizio.

²Per i loro membri, le società organizzano i seguenti corsi e attività competitive:

- a) istruzione e introduzione ai nuovi tipi di veicoli a motore;
- b) orientazione sulle novità concernenti l'istruzione;
- c) esercizi di recupero di veicoli a motore e di guida fuoristrada;
- d) corsi di lettura della carta e sull'uso della bussola;
- e) corsi di pronto soccorso;
- f) corse d'orientamento;
- g) gimcane (percorsi d'abilità);

- h) vengono offerti corsi d'istruzione per giovani conducenti di veicoli a motore che verranno svolti prima del servizio;
- i) raduni dei conducenti militari svizzeri, ecc...

³Quale attestato comprovante l'attività svolta fuori servizio, il militare riceve un libretto delle prestazioni nel quale vengono iscritti tutti i corsi frequentati.

⁴Gli organi promotori di queste attività fuori servizio sono la Federazione Svizzera delle Truppe di Trasporto Militari (FSTTM) con le sue 32 società affiliate e l'Associazione Svizzera degli ufficiali delle truppe motorizzate e meccanizzate (ASUTMM). Può far parte come socio attivo di una sezione della FSTTM chiunque in servizio militare è autorizzato a condurre un veicolo a motore (formulario d'annuncio appendice 10/www.fsttm.ch).

14 Repetitorium CT

142 Lo svolgimento di un Repetitorium CT si basa sul Regolamento 61.006 d/f/i – **Repetitorium CT** ed è obbligatorio per tutti i conducenti di veicoli a motore (quadri compresi).

143 Obiettivi:

¹All'inizio del servizio i conducenti di tutte le categorie assolvono un'istruzione di ripetizione conforme alla funzione.

²La FOA log emana le direttive e stabilisce le esigenze necessarie a tal fine e definisce la durata di validità dei corsi di istruzione continua.

³I comandanti di truppa sono responsabili dell'esecuzione (OCSM art. 36).

Appendice 1

Termini

Termine	Definizioni termini militari
Cartello indicatore di direzione militare	Cartello rettangolare giallo con bordo nero provvisto di lettere, cifre o simboli, per la segnalazione o l'indicazione agli utenti militari.
Centrale trasporti (cen trsp)	Luogo di lavoro dell'organizzatore dei trasporti dotato dell'infrastruttura corrispondente.
Circolazione e trasporto (circol e trsp)	Comprende la pianificazione, l'impiego e l'istruzione relativi all'organizzazione della circolazione, agli spostamenti e ai trasporti.
Condotta della circolazione (cond circol)	Crea le premesse per lo svolgimento coordinato e senza attriti di spostamenti e marce. Gli elementi della condotta della circolazione sono la ricognizione, la segnalazione inclusa la sorveglianza, il disciplinamento della circolazione, le deviazioni, i sensi unici e i posti d'annuncio.
Deviazione (dev)	Cambiamento del corso della circolazione da un itinerario della rete stradale ad un altro.
Disciplinamento della circolazione	Impiego di piantoni della circolazione o di posti di circolazione che disciplinano il traffico mediante segnalazioni alla circolazione. L'attività in oggetto non comprende la segnalazione.
Distaccamento avanzato (dist avanz)	Guida davanti ad una formazione che si sposta; adotta delle misure in caso di frizioni riguardo l'itinerario; assicura lo smistamento di veicoli all'arrivo; esercita altre attività secondo gli ordini.
Distanza tra i veicoli	Distanza tra i veicoli durante le corse collettive. Per le corse individuali si applicano le prescrizioni in vigore. Per le corse in formazione, la distanza è di regola stabilita in min/sec o in metri.

Termine	Definizioni termini militari
Fermata	Interruzione comandata della marcia di almeno 30 minuti dopo circa 150 minuti di marcia. Per marce di durata inferiore a 2 ½ ore, le fermate possono essere comandate anche in funzione di un settore attribuito (fermata locale) o di un'ora stabilita (fermata oraria).
Grado di prontezza di marcia (GPM)	Definisce i rapporti di tempo, nonché le misure da attuare riguardo alla prontezza di marcia di una truppa.
Itinerario	Strada prescritta per l'esecuzione di uno spostamento.
Itinerario d'avvicinamento	Strada sulla quale viene raggiunto un itinerario comune.
Marcia	Movimento tattico di forze.
Piantone della circolazione	Soldato della circolazione che disciplina l'insieme della circolazione stradale in un luogo determinato e per una durata di tempo limitata.
Posto collettore di rapporti (po co rap)	Organizzazione con il compito di raccogliere, rispettivamente trasmettere annunci e disposizioni durante spostamenti e trasporti.
Posto d'annuncio	Organizzazione delle formazioni della circolazione con il compito d'informare sulla situazione della circolazione, sullo sviluppo dello spostamento. Missione e luogo d'annuncio ordinati con precisione. Il posto d'annuncio non è segnato sull'itinerario.
Posto di circolazione (po circol)	Più soldati della circolazione che disciplinano l'insieme della circolazione stradale in un luogo determinato e in permanenza.

Termine	Definizioni termini militari
Posto di smistamento (po smis)	<ul style="list-style-type: none"> – serve alla presa di contatto con delle formazioni o delle organizzazioni militari; – ubicazione: posta, chiesa, incrocio di strade principali o luogo ordinato con precisione; – si annuncia se qualcuno cerca il contatto con la truppa, dirige i veic al coperto, descrive l’accesso alla truppa, non abbandona mai il suo coperto, non ha nessun compito di combattimento tranne l’autodifesa.
Riconoscere, ricognizione (ric)	Individuazione delle condizioni ambientali rilevanti per l’impiego dei mezzi.
Segnalatore di truppa (segn trp)	Militare istruito in primo luogo per la segnalazione e in secondo luogo per il disciplinamento della circolazione nell’ambito di situazioni semplici a favore della propria formazione.
Segnalazione (segn)	Indicazione dell’itinerario per mezzo di cartelli indicatori di direzione militari, o eccezionalmente mediante organi della circolazione militari, accompagnamento o mezzi di fortuna.
Spostamento (sposta)	Cambiamento di posto di forze e beni, senza misure tattiche.
Trasporto (trsp)	Cambiamento di posto di forze e beni con mezzi di trasporto.
Velocità	Corrisponde alla distanza percorsa per unità di tempo (p es km per h).
Zona di prontezza (zo pront)	Settore attribuito alla truppa nel quale la stessa si tiene pronta per un’azione o si prepara ad un impiego imminente
Carico rimorchiato	Peso effettivo dei rimorchi trainati da un veicolo trattore. Il carico rimorchiato ammesso rispettivamente il peso del convoglio deve essere annotato sulla licenza del veicolo trattore.

Termine	Definizioni termini militari
Carico sugli assi	Il «carico dell'asse» è il peso che grava sulla carreggiata tramite le ruote di un asse singolo o di un gruppo di assi.
Peso a vuoto	Peso del veicolo scarico, in prontezza di marcia, con liquido di raffreddamento e lubrificante, carburante (almeno 90% della capacità di carburante indicata dal costruttore) ed eventualmente equipaggiamento suppletivo a disposizione, quale ruota di scorta, dispositivo di aggancio per rimorchi, attrezzi, cuneo, estintore nonché il conducente il cui peso è valutato a 75 kg.
Peso del convoglio	Peso di una combinazione costituita dal veicolo trattore e rimorchio.
Peso effettivo	Peso reale del veicolo e comprende segnatamente anche il peso dei passeggeri, del carico e per i veicoli trattori il carico del dispositivo d'appoggio e il carico della sella d'appoggio di un rimorchio agganciato.
Peso totale	Peso determinante per l'ammissione. Deve corrispondere al peso effettivo massimo garantito per la messa in circolazione del veicolo.
Pressione sugli assi	Il segnale vieta la circolazione di veicoli con un asse gravato da un peso superiore a quello indicato dal segnale. Assi che distano meno di 1 m l'uno dall'altro non devono superare assieme il limite indicato.
Larghezza massima	Il segnale «Larghezza massima» vieta la circolazione dei veicoli la cui larghezza, compreso il carico, supera il limite indicato.
Altezza massima	Il segnale «Altezza massima» vieta la circolazione dei veicoli la cui altezza, compreso il carico, supera il limite indicato. È collocato vicino all'ostacolo prima di sottopassaggi, gallerie, ponti coperti, costruzioni che sporgono sulla carreggiata, ecc., quando i veicoli di 4 m di altezza non possono passare senza pericolo in tali luoghi.

Appendice 2

Dati tecnici

Tipo di veicolo	No del certificato tipo VD	Peso a vuoto kg	Peso totale kg	Carico utile		Pa
				kg	uomini 1) 8)	
Moto						
Moto BMW F700 GS		240	436	196	2	-
Veicoli a motore						
Autofrg ca 0,75T/4P04X4FSTR MB G300	40-0000532	2750	3500	750	4	-
Frg 10 po 4x4 Sprinter 316	40-0000441	2750	3500	750	10	-
MTW 12P0 4x4 MB 516907	40-0000738	3100	5000	1900	12	-
Veic san L Mercedes Sprinter 516	40-0000430	4500	5500	1000	10	-
Autoc L 2t gl 4x4 Duro WE	50-1251 583	4100	6100	2000	14	6*
Autoc L 2.2 t fstr 4x4 Duro	50-1251 021	3700	5900	2200	20	6*
Autoc SI 4x4 Iveco	50-1364 000	9)	18000	9)	3+40**	9)
Autoc SS/GA pes 6x6 Iveco	50-1347 000	15400	26000	9)	2	9)
Autoc 14 t gl 8x8 WABRA/HA	40-0000 233	17900	32000	14100	2	-
Autoc Tel P Verric 5.5T 4X4 FS Iveco	40-0000513	12500	18000	5500	3+36	12
Autoc Telone 9T 6X6 Iveco	40-0000454	16000	25000	9000	3+44	14
Autoc Telone 7T 4X4 Iveco	40-0000498	11000	18000	6900	3+36	12
Autoc Tel Piat Elv 12T 6X6 Iveco	40-0000496	14000	26000	12000	3	14-15
Cam Si Mob/Con 9.8T 6X6 Iveco	40-0000497	16200	26000	9800	3	-
Autoc Si Mob/Con 14T 8X8 Iveco	40-0000494	18300	32000	13700	3	-
Autoc Ben Ribalt 10T Iveco	40-0000493	15200	26000	10800	3	-
Autoc Ben Ribalt 11T 6X6 Iveco	40-0000483	14600	26000	11400	3	-
Rimorchi						
16 1,7T 1 ASS		1000	2700	1700	-	1
1 t1 asse 87	50-1201 105	700	1700	1000	-	1
5.7 t2 assi	50-1202 000	2300	8000	5700	-	10
Rim SI 9.6 t2 assi	50-1340 000	2900	12500	9600	-	9)
Rim SI slitta 14.2 t2 assi	40-0000499	3800	18000	14200	-	9)
Altri veicoli						
C arm gran 938x8 PIRANHA		11500	13500	-	1+10	-
C arm cdo 6x6 PIRANHA		10200	12000	-	1+6	-
Veic espl 93/97		4800	5800	-	4	-
VTTP		12000	14000	2000	2+9	-
Ob bi M 109		23000	27000	-	8	-
C arm 87 Leopard		52800	55200	5000	4	-
Veic cing trsp M548		7800	12800	-	4+24	-
C arm gran 2000	50-1337 000	26100	28700	-	3+8	-
1) con tenuta cbt 90 ca. 25% in meno		7) verificare nella licenza di circolazione				
2) numero max di bidoni con diesel		8) valore indicativo per palette				
3) con/senza tubo del cannone		9) secondo la sovrastruttura				
4) altezza del veic/aste delle antenne		* senza ribaltare le panchine: DURO = 3 pa				
5) senza bidoni sul veicolo		** ponte di carico C 625 trp o C 625 H				
6) senza passeggeri		+ formazione complementare 2727				

Misure d'ingombro max			Piano di carico		carb	Consumo l/100 km +/- 25%	Auto- nomia km 5)	Cat
lung h m	larg h m	altezza m	lung h m	larg h m	litri			
2.39	0.93	1.21	-	-	16	4.5 6)	350 6)	910
4.70	1.77	2.21	-	-	96	14	650	920
5.91	1.99	2.43	-	-	100	12	550	920
6.20	2.02	2.50	-	-	93	14	600	931
6.47	2.10	3.10/3.70 4)	-	-	100	18	650	931
6.03	1.96	2.85	3.71	1.83	120	18	650	931
6.03	1.96	2.66	3.71	1.83	120	22	540	931
9)	9)	9)	6.09**	2.46**	300	30	1000	930
9)	2.55	9)	9)	9)	300	40	750	930
9.45	2.55	9)	9)	9)	400	45	850	930
8.38	2.55	3.75	5.1	2.47	400	35	1100	930
9.67	2.55	3.70	6.16	2.48	400	40	1000	930
8.20	2.55	3.65	5.20	2.48	400	35	1100	930
9.48	2.55	3.65	6.20	2.46	400	40	1000	930
9.07	2.55	9)	-	-	400	40	1000	930
9.80	2.55	9)	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
8.12	2.55	3.56	-	-	400	45	850	930
4.44 - 4.49	1.73	2.41	2.50	1.10/1.65	-	-	-	E
3.83	1.78	2.30	2.10	1.10	-	-	-	E
7.40	2.30	3.02	5.00	2.23	-	-	-	E
8.59	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
8.90	9)	9)	9)	9)	-	-	-	E
6.98	2.63	2.88	-	-	190	59	320	960/963
6.23	2.63	2.75	-	-	190	40	470	960/962
4.90	2.27	2.41	-	-	95	-	400	961/961
7.02	2.54	3.47	-	-	180	20	600	960/963+
9.05	3.18	3.18/3.50 4)	-	-	500	145	340	954
8.70/7.75 3)	3.72	2.80/3.35 4)	-	-	1160	220	340	951
5.90	2.69	3.30/3.81 4)	-	-	360	70	500	955
6.79	3.20	2.82	-	-	940	160	600	957

I «dati tecnici» servono da base per la pianificazione. I dati dei veicoli devono essere verificati con la licenza di circolazione.

No del certificato tipo secondo VDTF

Appendice 3 – 13.005.01 (Retro)

Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi

(va compilato dal conducente del veicolo durante i primi giorni di servizio e consegnato in seguito alla manutenzione)

ELenco DI CONTROLLO	Specificazioni	I O	Eventuali guasti accertati	Reservato alla man 1* 2* 3* h
Batteria Livelli dell'acido della batteria e livello dell'olio	- Fissaggio dei morsetti, dei cavi di massa del telaio, ossidazione degli morsetti - Livello del liquido: ca 1 cm sopra le placche degli elementi (aggiungere solo acqua distillata)	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Vano motore, cabina Cinghie trapezoidali, cinghie trapezoidali, costole	- Tensione, vedi le istruzioni per l'uso - Stato: controllare se sono strappate, screpolate o imbrattate di olio - Gioco del pedale della frizione, secondo le istruzioni per l'uso - Corsa del pedale del freno (sistema idraulico): resistenza decisa, non elastica, il pedale non deve continuare ad affondare (altri sistemi: valutare durante una corsa di prova) - Corsa di sfasamento secondo le istruzioni per l'uso - Gioco dello sterzo con ruote dritte: gioco minimo dello sterzo e facile manovrabilità, nessun scricchiolio percettibile; per veicoli con servosterzo verificare la reazione con motore acceso	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Parte inferiore del veicolo Perdite di olio, motore, scatola del cambio, cambio riduttore, assi, sistemi idraulici	- Intervenire solo in caso di sgocciolamento visibile (pulire dapprima i punti non sfregati ed esaminarli dopo una corsa di prova)	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Impianto di scarico	- Controllare l'ermeticità, lo stato, il fissaggio, la sospensione	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Durante la corsa Motore, cambio, trasmissione	- Non tollerare nessuna emissione eccessiva di fumo a bassi giri e sotto carico - Non tollerare nei momenti di pieno allungamento o al pieno (trascorrere il tempo necessario per il pieno) rumori insoliti, alla variazioni eccessive, ai battiti, alle marcate accelerazioni, ecc	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Frizione	- Disinnesto completo della frizione, nessun rumore anormale - Innesto e punto di presa della frizione, possibilmente senza strappi	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Servosterzo, comportamento dello sterzo	- Traccia regolare, ruota rettilinea, gioco a vuoto; nessun bloccaggio o impigliamento durante la corsa	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Efficacia dei freni	- Funzionamento del freno: provare l'effetto frenante, possibilmente su strada asciutta, a velocità normale, in rettilinea, in curva, in discesa - Freno motore, rialtatore, controllo di funzionamento durante la corsa e funzionamento dell'arresto del motore	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Strumenti di bordo	- Indicatori dell'olio, dell'aria compressa, della temperatura, della tensione di carica, della velocità, del numero di giri, spia di controllo differenziale, fuori strada); ecc; controllare il funzionamento all'avviamento o durante la corsa	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
• Legenda	1 <input type="checkbox"/> messa in efficienza completamente 2 <input type="checkbox"/> messa in efficienza parzialmente 3 <input type="checkbox"/> non messo in efficienza Apportare una crocetta a ciò che fa il caso		Eliminare eventuali guasti. Le ore di lavoro vanno registrate nella rubrica "h". I lavori non eseguite vanno iscritte nel rapporto sullo stato (modulo 13.005) alla restituzione del veicolo. Il modulo debitamente compilato va consegnato con il veicolo al momento di una RIDMA.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Il sottoscritto conferma di aver controllato i punti summarzionati

Firma del conducente del veicolo: Auto Blanc Beat Data 15.02.2019

In caso di manutenzione

Firma del mec: _____ Visto dell'uf man: _____

Appendice 4 – 13.005 (Fronte)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

Rapporto sullo stato dei veicoli ruotati e sovrastrutture intercambiabili (Da compilare dalla truppa)

Marca / tipo	Autoc SI 4x4 IVECO			Targa nr	M 26180			
Marca sovrastruttura Tipo				Sovrastruttura nr				
Utilizzatore / unità		Luogo	Data	Chilometraggio				
SR CT 47/3, cp circol 4	Restituzione	CLES Thun	17.05.2019	92007				
Cognome / nome: Telefono: Auto Sollberger Fritz	Presca in consegna	CLES Thun	14.01.2019	87419				
A fino I: Contatore ore / valori misurati / chilometri alla restituzione (concernente i veicoli e i sistemi speciali)			Totale km	4588				
X G	A: Ore/gr el	B: Ore motore principale	C: Ore motore ausiliario	D: Ore sistema	E: Ciclo antenna	F: Colpi del laser	G: Ore WBG	I:
RAP Pz 8x8								
PIRANHA IIC								
Veic cdt tiro INTAFF								
Autogru								
Macchine da cantiere								
Diversi								
Difetti - guasti				Osservazioni				
Motore, trasmissione, sospensioni								
Ruote, telaio, carrozzeria, sovrastruttura								
Impianto elettrico, illuminazione								
Radio / Ottica								
Aggregato, arma								
Diversi <u>Telone posteriore a sinistra strappato</u>								
Il livello dell'olio è stato controllato e rabboccato secondo i lavori RIDIMA				si	<input checked="" type="checkbox"/>	no	<input type="checkbox"/>	
I lavori RIDIMA sono stati eseguiti ?				si	<input checked="" type="checkbox"/>	no	<input type="checkbox"/>	
Il veicolo è stato utilizzato per attraversare fango o corsi d'acqua ?				si	<input type="checkbox"/>	no	<input checked="" type="checkbox"/>	
Il veicolo ha subito incidenti durante il servizio ?				si	<input type="checkbox"/>	no	<input checked="" type="checkbox"/>	
L'incidente è stato annunciato al Centro danni del DDPS ?				si	<input type="checkbox"/>	no	<input checked="" type="checkbox"/>	
Grado, cognome, nome: Sdt Sollberger Fritz				Firma: <i>F. Sollberger</i>				



Appendice 4 – 13.005 (Retro)

(Da compilare dal personale BLEs)

Ordine lavoro PM nr		Targa nr	M		
Prossimo controllo periodico		Sovrastuttura nr			
Prossimo controllo gas di scarico		<input checked="" type="radio"/> Pronto alla marcia <input type="checkbox"/>			
SAP Status	B <input type="checkbox"/> Q <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/> Manutenzione <input type="checkbox"/>			
Data inizio pianificazione lavoro		Manutenzione > 9 ore	<input type="checkbox"/>		
Data fine pianificazione lavoro		TP1 <input type="checkbox"/>	TP2 <input type="checkbox"/>	TP3 <input type="checkbox"/>	TP4 <input type="checkbox"/>
Firma, controllo tecnico BLEs		TP6 <input type="checkbox"/>	TP8 <input type="checkbox"/>	nessun TP <input type="checkbox"/>	
Riparatore privato:	Termine:				
Info al cliente quando l'incarico è stato eseguito	si <input type="checkbox"/> nr tel				
Il cliente ha ricevuto un veicolo sostitutivo	si <input type="checkbox"/> M+ no <input type="checkbox"/>				

Chiave di riferimento	Posto lavoro nr	Gruppo	Ore pianificate	Ore effettive	Firma
230		Meccanico			
036		Meccanico			
230		Elettricista			
230		Lattiniere			
230		Verniciatore			
230		Sellaio			
230		Pneumatici			
230		Batterie			
230		Armamento			
230		Radio			
230		Centro collaudi			
160		Centro collaudi			
230		Apprendista			
036		Apprendista			
Controllo finale: Data / firma:			Totale		


Materiale / pezzi di ricambio						
Quantità	Descrizione	Nr SAP / ALN	Prezzo	Totale	Data	Collaboratore
				Totale materiale		

Appendice 5 – Etichetta riparazione (ER)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Instandsetzungs-Etikette (IsE)
Etiquette de réparation (ER)
Etichetta riparazione (ER)

Stab/Einheit EM/Unité SM/Unità	VT RS 47 Kp 5/3	Zug Sct Sez	5	Nr No No	
Objekt Objet Oggetto	Lastw WA 4x4 IVECO	Datum Date Data	14.02.19	Zeit Heure Ora	
Gehört zu / Typ Fait partie de / Type Fa parte di / Tipo					
ALN NSA NDEs	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	SAP	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		
Objekt-Nr No d'objet No dell'oggetto	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>				
M	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 8 7 4 1 9	km	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 9 1 0 1 7		
Betriebsstände Etats d'utilisation Stati d'esercizio	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		
Zähler Compteur Contatore	<input type="text"/>				
Defekt Défectuosité Difetto	Scheibenwischeranlage Intervall defekt				
Anlass / Circonstance / Constatato in occasione di					
<input checked="" type="checkbox"/> Ausbildung Instruction Istruzione	<input type="checkbox"/> Verschiebung Déplacement Spostamento	<input type="checkbox"/> Wartung Maintenance Manutenzione			
<input type="checkbox"/> Einsatz Engagement Impiego	<input type="checkbox"/> Schiessen Tir Tiro	<input type="checkbox"/>			
Name/Vorname Nom/Prénom Cognome/Nome	Maxim Berger				
Grad Grade Grado	Sdt	SVN NAS NAS	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		
Postadresse Adresse Indirizzo	<input type="text"/>				

Stand am 10.02.2022 / Form 28.01.641 / SAP 2538/1500

zusätzlich für pers Ausrüstung
de plus, pour équipement personnel
supplementaire per equip. personale

Für die Is Instanz / Pour l'instance de réparation / Per l'istanza rip

Appendice 6 – Gradi di prontezza di marcia

50.030 Condotta tattica 17

Grado di prontezza	Pronto a mettersi in marcia entro		Attività/utilizzo/carico		Sussistenza e condotta	
	Truppa		Veic mot			
I	Prontezza con un termine fissato	Lasso di tempo ordinato dal cdt superiore	Attività possibile al di fuori dell'ubicazione	<ul style="list-style-type: none"> • Come trp • Utilizzo per trsp possibile 	Su ordine del cdt U	
II	Prontezza normale	1,5 ore	Presso l'ubicazione	<ul style="list-style-type: none"> • Presso l'ubicazione • In genere non carichi 	Su ordine del cdt U	
III	Prontezza incrementata	0,5 ore	Può riposare	<ul style="list-style-type: none"> • Carichi e articolati per la messa in marcia 	Su ordine del cdt C trp	
IV	Prontezza d'allarme	Pochi minuti	Completamente equipaggiata e pronta (per i trsp mot, pronta ad effettuare il carico)	<ul style="list-style-type: none"> • Carichi e articolati per la messa in marcia • In caso di temperature molto basse, motori riscaldati 	Su ordine del cdt C trp	

Appendice 7

Sistema di trasporto con sovrastrutture di carico intercambiabili

Il sistema di trasporto con sovrastrutture di carico intercambiabili si compone di un veicolo trattore, della sovrastruttura, dei diversi sistemi di carico/scarico e d'eventuali dispositivi aggiuntivi (per esempio una piattaforma elevatrice).

Tipi di sovrastrutture

Si deve distinguere fra due tipi di sovrastrutture intercambiabili (SI):

- sistema intercambiabile C 625 truppa e C 625 H;

e contenitori mobili:

- container ISO 1C e 1CC;
- container mobile DIN (Flat);
- benna ribaltabile;
- contenitore di rifornimento;
- contenitore sanitario.

I contenitori mobili vengono maneggiati dalla truppa. Le sovrastrutture intercambiabili con cavalletti di sostegno vengono maneggiati dai CLEs.

Eccezione:

La manipolazione dei moduli di rifornimento del sistema posa ponti può essere effettuato dagli autisti di veicoli speciali.

Conformemente alla norma, i container ISO hanno una lunghezza di 10, 20, 30 o 40 piedi.

L'altezza è di 8 o 8 piedi e $\frac{1}{2}$ (1 piede = 0.3048 m).

Sistema di trasporto con sovrastrutture di carico intercambiabili

	Autoc SI 4x4 IVECO/ANG		Autoc SS/GA pes 6x6 IVECO/ANG	
SI pes pianale/telonato C625	lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	6100 mm 2440 mm 1700 mm 14.9 m ² 25 m ³ ca. 7t	Trasporto del SI pesante pianale/ telonato C625 impossibile	
ISO-Container 1C (8 piedi)	lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ ca. 9t	lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ ca. 9t
Container-ISO 1CC (8 piedi ½)	lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	5867 mm 2330 mm 2350 mm 13.7 m ² 32 m ³ ca. 9t	Trasporto del container-ISO 1CC impossibile, l'altezza totale supera i 4 m!	
Contentore mobile DIN (mil) Flat	Trasporto di contenitori mobili impossibile		lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	6250 mm 2440 mm 2000 mm 15.2 m ² 30.5 m ³ ca. 11t
Contentore mobile DIN (civile) Flat	Trasporto di contenitori mobili impossibile		lunghezza larghezza altezza superficie carico volume carico utile netto	max. 6250 mm 2440 mm max. 2200 mm 15.2 m ² 33.5 m ³ ca. 11t

Paragone delle possibili combinazioni

Vademecum per il conducente di veicoli a motore per definire il carico utile e il peso totale.

Per ogni attività di movimentazione con i sistemi di trasporto a sovrastrutture intercambiabili, bisogna riferirsi alle **Ausilio di lavoro 61.050 d/f/i – Brevi istruzioni per l'uso 6x6/8x8 WABRA/HA/Ausilio di lavoro 61.051 d/f/i – Brevi istruzioni per l'uso 6x6/8x8 Sistema di caricamento variabile (WLS)/Ausilio di lavoro 61.052 d/f/i – Brevi istruzioni per l'uso sistema di caricamento variabile (WLS) Autocarro 8x6 Kata Hi Autocarro 8x6 Intervento di prosciugamento**

- consultare la licenza di circolazione;
- paragonare la licenza di circolazione con la configurazione attuale del veicolo a motore;
- se il veicolo a motore non è nella sua configurazione standard (senza sovrastruttura, senza dispositivo aggiuntivo, senza piattaforma elevatrice, senza rimorchio), i dati dei campi 30, 32 e 33 della licenza di circolazione sono da rispettare;
- se un dispositivo viene montato sul veicolo a motore, dei dati complementari relativi al peso sono eventualmente iscritti nel campo 14 delle decisioni (per. es. carico utile minore per via della piattaforma elevatrice o di una gru);
- tutte le altre decisioni contenute nel campo 14 sono da rispettare;
- se il veicolo a motore o il suo rimorchio è equipaggiato da una sovrastruttura, il foglio relativo ai dati della sovrastruttura deve essere consultato e rispettato;
- adesso il conducente calcola il carico utile effettivo con l'aiuto della licenza di circolazione e delle indicazioni contenute sul foglio relativo alla sovrastruttura
 - per il veicolo trattore;
 - per il rimorchio;
- in caso di una missione di trasporto, il conducente di veicoli a motore deve disporre delle informazioni concernenti i beni da trasportare (dati dalla bolla di spedizione);
- il conducente di veicoli a motore controlla che il carico dell'insieme (secondo campo 35 della licenza di circolazione) e il carico rimorchiabile (secondo campo 31 della licenza di circolazione) siano rispettati. Inoltre, i valori relativi ai carichi ammessi per assi secondo la cifra 243 (veic trattore) o cifra 185 (rimorchio) della licenza di circolazione devono essere rispettati.

In complemento a questo modo di procedere, le altre prescrizioni legali relative alla corsa rispettivamente all'impiego devono essere ugualmente rispettate.

Appendice 8

Agganciare e sganciare un rimorchio

Obiettivo: – agganciare correttamente il rimorchio rispettando le norme di sicurezza

Rimorchi con freni ad aria compressa

Agganciare un rimorchio

Situazione iniziale: Il veicolo trattore è parcheggiato a lato del rimorchio.

Giro di controllo

Sono autorizzato a:

- controllare le dimensioni, il carico trainato, i documenti;
- controllare lo stato del timone, le sospensioni, gli pneumatici, la carrozzeria e l'illuminazione (controllare se i corpi illuminanti sono puliti), la distribuzione e il fissaggio del carico; eliminare l'acqua, il ghiaccio o la neve.

Ho la possibilità di:

- controllare i dispositivi tecnici: sistema frenante, tensione elettrica, lunghezza del timone, il diametro dell'anello di traino.

Aggancio

1. Retromarcia fino a ca. 1m dal rimorchio
2. Controllare il freno di stazionamento e i cunei, controllare che la valvola di scarico sia commutata sulla posizione «scaricare»;
3. Aprire il gancio di traino, l'apertura d'aggancio deve essere bloccata;
4. **Con dispositivo d'aggancio automatico: regolare l'altezza del timone, retrocedere finché scatta il gancio d'accoppiamento, effettuare una partenza di prova;**
Con gancio di traino: stimare la distanza dal gancio di traino ed effettuare la retromarcia. Agganciare il timo-

ne senza spostare il rimorchio (se necessario, allineare il veicolo trattore);

5. Controllare che il dispositivo d'aggancio del rimorchio sia innestato completamente, oppure chiudere e bloccare il gancio di traino;
6. Controllare lo stato e l'ermeticità dei giunti di gomma, dei tubi dell'aria compressa e allacciarli, allacciare anche i cavi elettrici e l'ABS/EBS.

Controllo del funzionamento

7. Completare la riserva d'aria compressa (a dipendenza del veicolo fino alla pressione di servizio massima, osservare le istruzioni per l'uso);
8. Controllare l'impianto elettrico;
9. Allentare il freno di stazionamento del rimorchio;
10. Controllare la leva del freno (nel limite del possibile) e commutare la valvola di scarico sulla posizione «marcia». Freno UE: non controllare la corsa della leva del freno (possibile solo quando i tubi dell'aria compressa vengono scollegati);
11. Controllare i regolatori della forza di frenata;
Regolatori della forza di frenata manuali: commutare su tutte le posizioni e controllare il rafforzamento della forza di frenata, in seguito regolarli in funzione del carico da trasportare;
fare un controllo visivo per rilevare danni alla leva di regolazione e / o alla molla di richiamo, così come le lame elastiche delle sospensioni del veicolo
12. Togliere i cunei, giro di controllo.

Prima di immettersi nella circolazione

13. Verificare la pressione dei freni;
14. Memorizzare le dimensioni e i pesi, ev, regolare i retrovisori;
15. Controllare se le ruote sterzano correttamente (curva a sinistra e curva a destra);

16. Controllare se i freni sono allentati (premere la frizione);
17. Eseguire una prova dei freni con il freno d'esercizio e il freno ausiliario (freno a mano).

Sganciare e assicurare un rimorchio

1. Verificare il luogo e la situazione (non in salita o in discesa, non ostacolare nessuno);
2. Assicurare il rimorchio tirando il freno a mano e collocando uno o più cunei sotto le ruote;
3. Staccare i cavi elettrici e le condotte dei freni;
4. Aprire il dispositivo d'aggancio;
5. Commutare la valvola di scarico su «scarico» e lasciarla in quella posizione;
6. Partire con il veicolo trattore;
7. Chiudere il dispositivo d'aggancio;
8. Controllare che il rimorchio sia assicurato, pulire i catarinfrangenti attorno al rimorchio, se del caso segnalare il timone.

Norme di sicurezza

- Non spostare il rimorchio a mano.
- Durante la manovra di aggancio e di sgancio nessuno deve trovarsi nell'area tra il rimorchio e il veicolo trattore, nonché nel raggio di spostamento del timone.
- Prima di staccare il rimorchio su un piazzale di ghiaia, controllare che non ci siano grosse pietre o asperità sotto le ruote anteriori, poiché altrimenti il timone potrebbe ruotare velocemente.

Rimorchi senza freni ad aria compressa

Agganciare il rimorchio

1. Posizionare la motrice davanti al rimorchio
2. Controllo generale, sono in grado, sono autorizzato, voglio?
3. Se il rimorchio è carico, controllare la pressione sul timone
4. Livellare il rimorchio in posizione orizzontale azionando la ruota di sostegno

5. Livellare il timone all'altezza del dispositivo di aggancio del rimorchio (è vietato sollevare e abbassare il timone sotto pressione)
6. Agganciare il rimorchio (quando si aggancia il rimorchio su un superficie piana è possibile tirarlo verso il dispositivo di agganciamento e agganciarlo)
7. Bloccare il dispositivo di agganciamento
8. Innestare il cavo elettrico e il cavo di sicurezza
9. Alzare la ruota di sostegno
10. Ripiegare i sostegni posteriori
11. Togliere i cunei
12. Allentare il freno di stazionamento del rimorchio
13. Controllare l'illuminazione
14. Controllare il funzionamento dell'impianto frenante
15. Compiere una curva a S, controllare se le ruote girano correttamente






Sganciare il rimorchio

1. Parcheggiare il rimorchio su una superficie piana
2. Bloccarlo con un cuneo e il freno di stazionamento
3. Abbassare i sostegni posteriori
4. Staccare il cavo di sicurezza, staccare il cavo elettrico e riporlo nella scatola del servizio di parco
5. Sgravare il dispositivo di agganciamento abbassando la ruota di sostegno
6. Aprire il dispositivo di agganciamento e staccare il timone
7. Avanzare con la motrice
8. Chiudere il dispositivo di agganciamento
9. Se necessario, pulire i catarifrangenti e le luci
10. Se necessario, contrassegnare il timone

Appendice 9

Segnaletica stradale militare

Segnali di prescrizione

	Divieto generale di circolazione nei due sensi		Divieto di circolazione per autoveicoli
	Divieto di circolazione per autocarri		Divieto di circolazione per veicoli cingolati (incl. veicoli ruotati blindati)
	Divieto di circolazione con rimorchi		Peso massimo
	Larghezza massima		Altezza massima
	Limite di velocità		Fine del limite di velocità







Segnali d'indicazione

	Inizio organizzazione condotta della circolazione		Fine organizzazione condotta della circolazione
	Parcheggio autorizzato		Deviazione

Cartelli indicatori di direzione militari

	<p>Cartello indicatore di direzione militare</p>		<p>Veicoli cingolati (incl. i veicoli cingolati blindati)</p>
	<p>Autoveicoli pesanti</p>		<p>Piazzuola</p>
	<p>Punto di attraversamento</p>		

Tavole complementari


	<p>Autorizzato solo per autoveicoli leggeri</p>		<p>Autorizzato solo per truppa con relative lettere distintive</p>
	<p>Carri armati granatieri autorizzati</p>		<p>Veicoli ruotati blindati autorizzati</p>
	<p>Cartello di distanza</p>		<p>Lunghezza del tratto</p>
	<p>Autorizzato solo fino ad un peso effettivo di 16 t</p>		

Eccezioni permanenti

Segnali stradali per la contrassegnazione militare delle eccezioni per quanto riguarda i divieti di circolazione e le limitazioni di dimensioni e di peso civili.

	Utenti militari della strada autorizzati		Utenti militari della strada autorizzati, nel limite in cui il peso effettivo non superi 5 t
	Utenti militari della strada autorizzati, nel limite in cui la larghezza del veicolo non superi 1,8 m		Rimorchi militari autorizzati

Eccezioni temporanee

	Cartello indicatore di conferma presso un segnale civile (utenti militari della strada autorizzati)
---	---



Appendice 10

Cedola d'iscrizione FSTTM

Sono interessato all'attività delle sezione della Federazione Svizzera delle Truppe di Trasporto Militare (FSTTM) a me più vicina:

Cognome					
Nome					
Grado					
Data di nascita					
Via/no.					
NPA/Luogo					
Indirizzo e-mail					
Tel privato					
Tel lavoro					
Autorizzazione di condurre militare	<input type="checkbox"/> 910	<input type="checkbox"/> 920	<input type="checkbox"/> 930	<input type="checkbox"/> 931	<input type="checkbox"/> E
Corso giovani conducenti Corso regionale	<input type="checkbox"/> partecipato				
Corso giovani conducenti Corso di sezione	<input type="checkbox"/> partecipato				
Firma					Data

Da ritornare a: FORMAZIONI D'ADDESTRAMENTO
DELLA LOGISTICA
Cen comp FGEs
Attività fuori servizio
Caserma/AKLA
3609 Thun

Indice alfabetico

	Numeri
ABS	96
AdBlue	129
Alcol	37–40, 42
Antenne	53, appendice 2
Apparecchio per la registrazione/RAG	125, 127
Apporre le scritte	7, 69
Assicurare	28, 48, 92, 110
Assistenza	8–12, 97
Attenzione	52, 109, 112
Attività fuori servizio	31, 32, 34, 141, appendice 10
Autobus	35
Autorizzazione	33, 47, 57, 98, 99, 106
Autorizzazione militare alla guida/categorie	24, 31, 34–37, 51, 89, 141
Autostrada/semiautostrada	22, 25, 28, 45, 46, 47, 48, 62, 66, 70, 75
Batterie	13, 15, 23, 24, 48, 131
BBC container-cisterna	97
Bere	40, 103, 132
Bidone	130
Bloccaggio del differenziale	97, 128
Bloccasterzo	25, 48
Capo veicolo	103, 104
Cambio della ruota	28
Carburante	12–14, 23, 27, 30, 129, 130
Carico	101, 104, 106
Carta topografica	133–140
Casco/casco integrale/bicicletta	50, 52

Catene per la neve	4, 20, 21, 28, 30, 95, 128
Cinture di sicurezza	51
Codice penale militare	31
Colonna	107, 108
Colpi di sonno	124
Condizioni della strada	38, 67, 92, 94, 107, 109
Controllo delle corse	5, 9
Controllo dell'istruzione	36
Coperto, mettersi al coperto	109-116, 122
Costruzione di linee	47, 58, 59, 105
Danni alle colture	122, 128
Dati tecnici	appendice 2
Detersivo di sicurezza	7, 69
Distanze	91, 107, 110, 112, 124
Divieto di fumare	103
Divieto di carico in comune	130
Economica	100, 128, 129, 130
Emblemi	7
Equipaggiamento	52
Equipaggiamento di protezione	50, 130
Fermarsi	22, 48, 86, 92, 99, 100, 103, 108, 110
Formazione	22, 47, 48, 76, 74, 75, 107, 110
Freni ad inerzia	98, 99
Freni/Impianto frenante	12,16, 96, 30
FSTTM	141, appendice 10
Fughe di dilatazione	70, 98
Fuoco	15, 34, 60, 130, 131
Furto	1, 48
Fusibili	23, 26
Gambale luminoso	48, 50, 67
Giri del motore	19, 97

Guasti	22–25, 28, 125–128, 131
Guida nel terreno	12, 20, 28, 93, 97, 124, 128
Idoneità alla guida	38, 40
Incendio	131, 132
Incidenti	22, 28, 30, 75, 123–128
Impiego di veicoli a motore militari	32, 39
Lampadine	26
Liquido antigelo	14, 132
Liquido di raffreddamento	14
Luce anabbagliante	49
Luci d'avvertimento lampeggianti	22, 25
Mangiare	41, 103, 132
Mantenimento del segreto	3
Manutenzione	2, 8, 11
Marcatura dei veicoli a motore	7
Maschera di protezione	54, 55
Mascherare	110, 111, 113, 116–122
Materiale mancante	4
Medicamenti	40
Memorizzare	138
Messa in moto del motore	13, 19, 100
Mettersi in moto	48
Mezzi di comunicazione	52, 131
Missione	1, 2, 31, 111, 113, 125
Misure protettive	130
Motociclette	24, 30, 52, 98, 108
NBC	55
Norma fondamentale LCStr	1, 31, 44, 52, 106
Oli usati	132
OCSM Campo d'applicazione	31

Organi addetti al disciplinamento del traffico	75, 77, 78
Ostacoli	18, 70, 72, 97
Paludi	11, 97
Passaggi a guado	11, 97
Pausa	38, 48
Pellicole adesive	7, 69
Persone civili	32, 116
Peso	6, 47, 57, 61, 99, 106
Piantone	54, 68, 77
Polizia militare	22, 28, 125, 127, 128
Ponti	56, 70
Posa di linee	47, 58, 59, 105
Posteggiare	18, 48
Presa in consegna del veicolo	4, 6, 7
Prodotti d'esercizio	100, 128, 130–132
Prontezza di marcia	9, appendice 6
Protezione della salute	2, 15, 38, 102, 130, 132
Provvedimenti di sicurezza	48, 49
RAG/Apparecchio per la registrazione	125, 127
Rapporto sullo stato dei veicoli	2, 11, 30, appendice 4
Recupero di veicoli	128, 141
Regole importanti per una guida sicura	91
Repetitorium	4, 98, 142–143
Responsabilità	2, 4, 20, 98
Revoca dell'autorizzazione militare alla guida	31, 37
Revoca della licenza di condurre	31
RIDIMA	9, 29, 30
Rimorchiare	22, 24, 25
Rimorchio	1, 2, 4, 7, 8, 11, 13, 20, 25, 30, 46, 48, 58, 61, 92, 96, 98–100, 105, 124, 131, appendice 7 e 8
Riparazioni	1, 8, 9, 26, 28, 30, appendice 5
Rumori	19

Salita	92, 93, 97, 99
Scendere	104
Segnalazione di percorsi	47, 68–74
Segnalatore di truppa	64–69, 77–83
Segnale di veicolo fermo	22, 25, 28, 128
Segnaletica stradale	61–63, appendice 9
Segnaletica stradale, eccezioni	62, 72
Segni	24, 79, 103, 108, 112, 124
Segni per manovrare	79, 84–88
Servizi di parco	9, 127
Servizio invernale	13, 59
Soldato della circolazione	64, 75–77
Spurgo dell'impianto d'alimentazione	27
Sistema antinquinamento	4,10
Sistema di trasporto con sovrastrutture	appendice 7
Sistemi di comunicazione	52, 131
Stupefacenti	37–40
Trazione integrale	20, 28, 93, 94, 97, 99, 128
Tempo d'impiego	38, 41, 43
Tempo di guida	41, 43, 38
Tempo di riposo	41, 42, 43
Termini	appendice 1
Torcia elettrica	48, 89
Trasmissione	12, 23, 25, 28, 97, 132
Trasporto di cose	106
Trasporto di persone	36, 101–105
Trasporto di merci pericolose	22, 106, 130
Uso privato di veicoli a motore civili	32, 33
Velocità	20, 25, 44–46, 94, 99, 107, 124
Vignetta autostradale	7
Veicoli speciali	47, 57
Veicoli cingolati	45, 47, 57, 59, 87, 88, 98, 107, 126, 127

Veicoli a ruote	2, 11, 30, 47, 98
Verbale di presa in consegna	4, appendice 3

Abbreviazioni

CLEs	Centro logistico dell'Esercito
UCNEs	Ufficio della circolazione e della navigazione dell'Esercito (-G Grolley/-T Thun/-O Othmarsingen/-H Hinwil/ -M Monte Ceneri)
OCSM	Ordinanza sulla circolazione stradale militare
OSI	Organizzazione dei servizi d'istruzione
BLEs	Base logistica dell'Esercito
CT	circolazione e trasporto
mil	militare
LCStr	Legge federale sulla circolazione stradale
ONC	Ordinanza sulle norme della circolazione stradale

Appunti

Appunti

Appunti

Appunti

Appunti

Appunti

Impressum

Editore	Esercito svizzero
Autore	Cdo istr, FOA log
Premedia	Centro dei media digitali dell'esercito MDE
Distribuzione	Ufficio federale delle costruzioni e della logistica UFCL
Copyright	VBS/DDPS
Tiratura	2000 12.2022
Internet	https://www.lmsvbs.ch
Regolamento	61.009 i
SAP	2530.2148

Contenuto stampato su carta riciclata al 100%, proveniente da materie prime certificate FSC

