



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

Documentazione 61.009 i

Conducenti di veicoli a motore

Stato al 01.07.2012



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

Documentazione 61.009 i

Conducenti di veicoli a motore

Stato al 01.07.2012

Distribuzione

Esemplare personale

- Militari che ottengono o che sono in possesso della licenza di condurre militare
- A tutti gli organi addetti al disciplinamento del traffico
- A tutti i militari che hanno seguito un'istruzione nel campo della segnalazione di percorsi o che sono in procinto di farlo
- Caposez log e sgtm U
- Presidenti dei tribunali militari e giudici istruttori militari
- Capi tecnici delle sezioni cantonali della Federazione Svizzera delle Truppe di Trasporto Militari

Esemplare dell'amministrazione

- A tutte le Formazioni d'Applicazione dell'Esercito svizzero
- «assortimento di materiale di segnalazione»
- BLEs
- Auditore capo
- DMF, servizio documentazione
- Federazione Svizzera delle Truppe di Trasporto Militare

Osservazioni

La documentazione è un ausilio didattico e di lavoro vincolante sul piano giuridico, di facile uso e che consente un'informazione rapida. Contiene estratti e raccolte di regolamenti relativi all'organizzazione, alle funzioni, ai temi, alle persone e ai contenuti oggettivi (finora anche sotto forma di opuscoli pieghevoli, vademecum e affissi).

Questa documentazione si rivolge direttamente al conducente di veicoli a motore e descrive compiti e doveri della sua attività.

Regolamento di servizio dell'Esercito svizzero (art. 3⁴)

Per ragioni pratiche, il presente regolamento usa le forme maschili, come «il militare», «il comandante», ecc.; esse comprendono però sia i militari donne che i militari uomini.

Indice

1	Norme generali	1
1.1	La sua missione come conducente di veicoli a motore	1
1.2	Responsabilità quale conducente di veicolo a motore	2
1.3	Forme militari e mantenimento del segreto	3
2	Veicolo	4
2.1	Presa in consegna del veicolo	4
2.2	Marcatura dei veicoli a motore e dei rimorchi	5
2.3	Assistenza e manutenzione	8
2.3.1	Servizi di parco	9
2.3.2	Manutenzione dopo un impiego particolare del veicolo	10
2.4	Servizio invernale	11
2.4.1	Antigelo	11
2.4.2	Trattamento particolare di parti del veicolo soggette ad avarie	12
2.4.3	Posteggiare all'aperto	12
2.4.4	Messa in moto del motore a basse temperature	13
2.4.5	Montaggio delle catene per la neve	14
2.5	Guasti	17
2.5.1	Comportamento in caso di guasti	17
2.5.2	Cause che determinano i guasti	19
2.5.3	Traino e traino per avviare il motore	19
2.5.4	Riparazioni di lieve entità	21
2.5.5	Spurgo dell'impianto d'alimentazione del motore diesel	22
2.5.6	Cambio della ruota	22
2.6	Restituzione del veicolo	24
2.6.1	RIDIMA per veicoli a motore (GSP)	25

3	Circolazione stradale militare	27
3.1	Norme fondamentali	27
3.2	Autorizzazione alla guida	29
3.3	Revoca dell'autorizzazione alla guida	30
3.4	Idoneità alla guida	31
3.5	Riposo e orario di lavoro	32
3.6	Velocità	35
3.7	Autostrade e semiautostrade	35
3.8	Provvedimenti di sicurezza	36
3.9	Veicoli e trasporti speciali	39
3.10	Posa di linee	40
3.11	Luci di pericolo gialle e uso di avvisatori speciali	41
4	Segnaletica	42
4.1	Segnali stradali	42
4.2	Segnalazione di percorsi	43
4.3	Assortimento di segnali stradali – Materiale	44
4.4	Apporre le scritte sui cartelli indicatori di direzione militari	44
4.5	Posa dei cartelli indicatori di direzione militari	45
5	Segnalatore di truppa	46
5.1	Impiego	46
5.2	Istruzione	46
5.3	Equipaggiamento	46
5.4	Piano cronologico	46
5.5	Norme per la posa dei cartelli indicatori di direzione	47
5.6	Ostacoli/Fine della segnalazione/Eccezioni	49
5.7	Segnalazione di percorsi in caso di spostamenti che interessano diverse formazioni	50
6	Disciplinamento della circolazione	51
6.1	Norme generali	51

6.2	Equipaggiamento	51
6.3	Segni distintivi dei piantoni	52
6.4	Speciale contrassegno d'identificazione	52
6.5	Utilizzo della torcia elettrica	53
6.6	Segni dei piantoni	54
6.6.1	Alt	54
6.6.2	Via libera	55
6.6.3	Svoltare a sinistra davanti al piantone	56
6.6.4	Riduzione della velocità	57
6.7	Segni per manovrare veicoli a motore dell'Esercito	58
6.7.1	Avanzare e retrocedere	58
6.7.2	Cambiamento di direzione	59
6.7.3	Fermarsi	60
6.8	Segni supplementari per la manovra con veicoli a motore cingolati	61
6.8.1	Segni manuali per preparare l'inversione di marcia sul posto	61
6.8.2	Inversione di marcia sul posto	62
6.9	Segnalazione con l'ausilio di torce elettriche	63
7	Tecnica di guida	64
7.1	Tecnica in generale	64
7.1.1	Fermarsi e assicurare	65
7.2	Guida con trazione integrale (senza inserire marce ridotte)	66
7.3	Guida su fondi nevosi e ghiacciati	66
7.4	Guida nel terreno	67
7.5	Guida con rimorchi e pezzi	71
7.6	Guida economica con i veicoli a motore	73
8	Trasporti	75
8.1	Trasporto di persone	75

8.2	Trasporto di cose/Caricare nel modo giusto	81
9	Comportamento tattico	83
9.1	Durante la guida	83
9.1.1	Disciplinamento della circolazione in colonna . . .	84
9.2	Durante le soste	84
9.2.1	Regola fondamentale	84
9.2.2	Mettersi al coperto	85
9.2.3	Misure di sicurezza nel coperto	85
9.2.4	Coperti accertati	86
9.2.5	Coperti improvvisati	87
9.2.6	Danni	88
9.3	Mascheramento	89
9.3.1	L'importanza del mascheramento	89
9.3.2	La tecnica del mascheramento, in generale	89
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	Apparecchio per la registrazione dei dati e odocronografo	95
10.2.1	Manipolazione	95
10.2.2	Smontaggio	95
10.3	Recupero di veicoli	96
10.4	Comportamento in caso d'incidente della circolazione	98
10.4.1	Annuncio d'incidente	98
11	Ambiente	100
11.1	L'impiego di carburanti	100
11.2	Misure protettive	100

11.3	Incendi	102
11.4	Protezione della salute	103
12	Carte topografiche	105
12.1	In generale	105
12.2	Classi delle strade	105
12.3	Modo di leggere la carta/memorizzare	106
13	Attività fuori servizio	108
14	Repetitorium CT	110

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	123
---	------------

51.020 Condotta tattica CT XXI	123
--------------------------------------	-----

Appendice 7

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

Appendice 8

Categorie d'autorizzazioni di condurre militari	127
---	-----

Appendice 9

Segnaletica stradale militare	128
-------------------------------------	-----

Appendice 10

Cedola d'iscrizione FSTTM	131
---------------------------------	-----

Indice alfabetico	132
--------------------------------	------------

Abbreviazioni	138
----------------------------	------------

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.

⁴**Con 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 fanciulli, gli infermi e i vecchi e parimente quando vi siano indizi per ritenere che un utente della strada non si comporti correttamente.

1.2 Responsabilità quale conducente di veicolo a motore

- 2 **¹Egli 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.

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.

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** (Allegato 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.

⁶CLEs e i suoi 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 è parte integrante del Repetitorium CT. La presa in consegna del veicolo avviene secondo le direttive del CLEs sul formulario 13.005/I d/f/i – **Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi** (Allegato 3). Sono anche possibili altre soluzioni specifiche da parte del CLEs.

²In caso di danni esistenti a veicoli a motore, il personale del CLEs deve essere informato e i danni devono essere scritti nel formulario 13.005/I d/f/i – **Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi** (Allegato 3).

³Controllare se sul veicolo a motore si trova il documento sulla manutenzione relativa ai gas di scarico.

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 75²).

- 5 In occasione del ritiro del veicolo, si apre il formulario 13.044 dfi – **Controllo delle corse**. Esso deve essere aggiornato quotidianamente (durante il servizio di parco giornaliero SPG).

Nella colonna 6 del formulario 13.044 dfi – **Controllo delle corse**, devono essere scritti in maniera leggibile: **cognome, nome e 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 sfera o una matita.

Esempio:

1 Datum Date Data	2 Fahrtstrecke Parcours Percorso	3 km Stand nach der Fahrt Relève 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 Unterschrift des Fahrers Signature du conducteur Firma del conducente
2011					
				Treibstoff Carburant Carburante Mot Oil Huile mot Olio mot	
07.01.	Thun–Interlaken–Thun	26345	65	—	Gamma Pius <i>P. Gamma</i>
09.01.	WEMA/Fz Rückgabe ALC Thun	26345	2697	469	Suter Martin <i>M. Suter</i>
	Dienstfahrt Log Betrieb	26360	15	—	
07.03.	VTS 47/Fahrzeugübernahme	26360	—	—	Lehmann Walter <i>W. Lehmann</i>
08.03.	Thun–Bern–Wangen a. A.	26455	95	12	Suter Barbara <i>B. Suter</i>

- 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.

⁴I contrassegni vengono dipinti per mezzo di sagome. Bisogna procurarsi le sagome necessarie per la scrittura e la vernice speciale negli assortimenti di materiale di segnalazione della truppa. Se questo non fosse possibile, i CLEs mettono a disposizione il materiale per apporre le scritte.

Alla fine del servizio o dell'impiego, i contrassegni devono essere eliminati grazie a un 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. In tal caso, 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.

⁷L'utilizzo di altri emblemi (contrassegni della truppa / simboli / segni di combattimento (numeri a 3 cifre su veicoli non blindati)) è vietato sui veicoli a motore militari.

Veicoli a motore militari non hanno bisogno della vignetta autostradale.

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

Significato per le truppe nelle brigate e nelle regioni territoriali

  			
Contrassegni	H	Brigata, regione territoriale, formazioni d'impiego	Criteri BLEs
	R	Battaglione/gruppo	
	2	Unità 0 = unità di stato maggiore/batteria di fuoco 1-8 = unità secondo numerazione 9 = unità di servizio risp. logistica compagnia tecnica	
	3	Eventualmente sezione o distaccamento	Criteri truppa

Significato per gli stati maggiori di condotta e le truppe in seno a formazioni d'addestramento

  			
Contrassegni	B	Stati maggiori di condotta, differenziazione tra formazioni d'addestramento delle FT e delle FA	Criteri BLEs
	Q	Formazione d'addestramento, comando d'aerodromo, centro di competenza, servizi/truppe subordinati agli stati maggiori di condotta	
	H	Scuola, corso di formazione, battaglione/gruppo, comando, centro di competenza, unità indipendente, fanfara, tribunale, laboratorio	
	3	Unità 0 = unità di stato maggiore/batteria di fuoco 1-8 = unità secondo numerazione 9 = unità di servizio risp. logistica compagnia tecnica	Criteri truppa
	1	Eventualmente sezione o distaccamento	

Esempio –



2.3 Assistenza e manutenzione

- 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, i veicoli devono essere riparati 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 Cambio dell'olio, manutenzione dei filtri/sistema antinquinamento

¹Il cambio dell'olio e il servizio al filtro devono essere eseguiti negli intervalli prescritti dal manuale d'uso del veicolo a motore dalla truppa o dalla BLEs.

²Il documento sulla manutenzione relativa ai gas di scarico deve sempre essere nel veicolo a motore militare.

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** (Allegato 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:

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 conficcatisi nelle ruote;
- accertare eventuali guasti di motore, trasmissione, serbatoio, assi, ruote e freni;
- annunciare altri danni al veicolo.

2.4 Servizio invernale

- 13 ¹Il freddo e la neve creano 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'avviamento. 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!

Guidare con vetri gelati e/o appannati è vietato.

³Se fosse necessario l'aggiunta di petrolio nel carburante diesel, essa è di competenza del CLEs.

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.

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 Prima 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

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

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

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

Punti 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 sdrucciolevoli e ghiacciate saranno invece completamente tese;
- **Per ogni genere di montaggio effettuato, controllare e tendere nuovamente le catene per la neve dopo 100 m;**
- 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:

Avvolgimento mediante corda

Stendere la catena per la neve davanti o dietro la ruota come dovrà trovarsi in seguito sulla stessa. Fissare con una corda l'estremità della catena per la neve vicina alla ruota, muovere il veicolo a motore di $\frac{1}{4}$ di giro di ruota, controllare se la catena per la neve viene ben tirata/posizionata sulla ruota, rimuovere il veicolo a motore fino a che la catena per la neve possa essere chiusa.

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.



Montaggio con cric

Sollevare il veicolo a motore come per il cambio di una ruota, stendere la catena per la neve accanto alla ruota, chiusura rivolta all'esterno; con le due mani mettere la catena per la neve sul pneumatico passando lateralmente; chiuderla e tenderla.



2.5 Guasti

2.5.1 Comportamento in caso di guasti

- 22 ¹Agire secondo la documentazione 61.027 dfi – **Comportamento in caso d'incidenti della circolazione.** In caso di trasporto di merci pericolose, seguire le indicazioni delle «Istruzioni scritte».

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 semi-autostrade, bisogna sempre contattare la polizia militare al numero di telefono 0800 552 333.

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

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 rimorchiatura 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 e traino per avviare il motore

24 Norma fondamentale

Prima di trainare un veicolo a motore o di eseguire l'avviamento per tramite del traino, occorre osservare le direttive date dal costruttore del veicolo (manuale d'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, le motociclette non vanno trainate ma spinte o lasciate 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 semiasse 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 ben 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'imballaggio, 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 cambio ruota a veicoli pesanti su autostrada e semi-autostrada la polizia militare o la polizia civile dev'essere contattata.

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;
- 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) depositare la ruota difettata sul ponte di carico e assicurarla;
- l) pulire, controllare e sistemare il materiale;
- m) sistemare i cunei e il triangolo d'emergenza;
- n) dopo aver percorso alcune centinaia di metri (area di sosta), serrare di nuovo i dadi/viti;
- o) 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;
- p) cambiare o far riparare il più rapidamente possibile la ruota;
- q) 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 rimettere la ruota riparata il più presto possibile.

ATTENZIONE

Sul veicolo a motore VTTP 11PI/2t 6x6 GL DURO IIIP (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 sono da inserire nel form 13.005 d/f/i - **Rapporto sullo stato dei veicoli ruotati e sovrastrutture intercambiabili** (Allegato 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 tecnico

- Il servizio di parco tecnico si svolge 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.

Lampade tascabili/scatole sanitarie/carte topografiche stradali

- Lampade tascabili con batteria inserita; scatole sanitarie e cartine geografiche stradali devono pure essere ritornate all'organo di riconsegna.

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 **LCS** 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.

La presente ordinanza si applica a veicoli, veicoli a motore, conducenti di veicoli a motore e pedoni impiegati in servizio militare con diritto al soldo, per l'adempimento di compiti della truppa oppure per attività militari fuori del servizio (incluso animali da sella, da tiro e da soma impiegati per scopi militari/OCSM Art. 2¹).

²Le 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 allorché 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 non può guidare alcun veicolo a motore nemmeno in servizio militare. I conducenti di veicoli a motore devono annunciare immediatamente 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, 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).

⁴In caso di danni causati intenzionalmente o per grave negligenza, la Confederazione ha diritto di regresso sull'autore del danno.

Impiego di veicoli a motore militari

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

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

- a) partecipano ad un'esercitazione militare, ad un'attività di servizio della truppa o a manifestazioni militari fuori servizio;
- b) devono essere trasportati come visitatori di esercitazioni militari, come ospiti in occasione di giornate dei genitori, di giornate delle porte aperte oppure come ospiti durante manifestazioni militari fuori servizio;
- c) partecipano a visite militari organizzate;
- d) devono essere trasportati per altre ragioni di servizio o d'ordine militare;

³I civili possono inoltre essere trasportati su veicoli a motore militari in caso d'urgenza o per prestare soccorso (OCSM art. 47).

Uso privato di veicoli a motore civili

- 33 ¹L'uso privato di veicoli a motore 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 singoli 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 alla guida

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

²Non necessitano di un'autorizzazione a condurre:

- a) il personale professionista dell'esercito se conduce veicoli a motore militari con una licenza di condurre civile della stessa categoria;
- b) i membri della polizia e i pompieri quando, durante un'attività militare fuori del servizio, conducono veicoli a motore militari con la stessa licenza di condurre civile.

³I conducenti di veicoli a motore possono condurre veicoli a motore militari soltanto quando ne sono stati espressamente autorizzati o le circostanze lo giustificano (e se serve per uno scopo di servizio).

⁴L'autorizzazione a condurre autorizza ad effettuare trasporti di persone e di merci (OCSM art. 18).

- 35 Una ricapitolazione di tutte le autorizzazioni a condurre con le rispettive categorie si possono trovare nell'allegato 8. Chi possiede la categoria 930 può guidare torpedoni, solo dopo aver assolto la **formazione complementare «Introduzione autobus»**. **Se durante il servizio vengono trasportate persone che non si trovano in servizio con diritto al soldo, l'autista dev'essere in possesso della licenza di condurre civile della categoria D.**
- 36 ¹Fino al momento in cui un autista non è in grado d'affrontare l'esame pratico di guida, egli non è autorizzato a eseguire trasporti di persone durante la scuola guida e l'istruzione alla guida. Al momento del raggiungimento della maturità necessaria ad affrontare l'esame di guida, un esperto militare della circolazione della rispettiva categoria può autorizzare il trasporto di persone o cose compilando la carta del controllo dell'istruzione.

²Invece di una licenza per allievo conducente di veicoli a motore, i conducenti di veicoli a motore militari sono titolari, sino al rilascio dell'autorizzazione a condurre, di un **controllo dell'istruzione per conducenti di veicoli a motore** (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 alla guida

- 37 ¹L'UCNEs revoca ai militari l'autorizzazione a condurre quando:
- a) la loro licenza di condurre è stata ripetutamente o definitivamente revocata¹;

¹ incluso quando la licenza di condurre in prova viene annullata per la seconda volta nel periodo di prova.

- b) non soddisfano più le esigenze poste ai conducenti di veicoli a motore militari²;
- 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 o dell'autorizzazione a condurre;
- e) non soddisfano più le esigenze mediche. In tal caso l'UCNEs può revocare l'autorizzazione a condurre per alcune o per tutte le categorie di autorizzazione a condurre.

²L'autorizzazione a condurre è revocata definitivamente. La restituzione è esclusa.

³Contro la decisione di revoca dell'autorizzazione a condurre può essere inoltrato ricorso (OCM art. 38).

3.4 Idoneità alla guida

- 38 ¹La persona che conduce un veicolo a motore dev'essere atto alla guida. Essa è tenuta a comunicare al suo superiore le ragioni che la rendono parzialmente o totalmente inabile alla guida (OCSM art. 60).

Pianificare soste di pausa regolari.

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 d'ingerire bevande alcoliche.

² p.es: in caso di gravi errori della norma della circolazione.

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° Il conducente di veicoli a motore che sa o, secondo le circostanze, che deve presumere di dover guidare un veicolo a motore in relazione con un'esercitazione militare o un'attività di servizio della truppa deve astenersi dal consumo di bevande alcoliche nelle sei ore che precedono la corsa.**

²Il conducente non può guidare un veicolo a motore se presenta un tasso alcolemico pari o superiore allo 0,10 per mille oppure se ha nell'organismo una quantità di alcol che determina una tale concentrazione.

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

⁴Il conducente di veicoli a motore 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 a motore (OSCM art. 63).

3.5 Riposo e orario di lavoro

- 41 **Tempo di riposo e di guida**

¹Il conducente di veicoli a motore osserva in ogni momento della sua attività un tempo di riposo di 6 ore consecutive nelle 24 ore che precedono.

²Durante le esercitazioni il tempo di riposo può essere frazionato. In tal caso deve ammontare ad almeno 8 ore. È possibile una suddivisione in blocchi di una volta 4 ore più due volte 2 ore, di una volta 5 ore più una volta 3 ore oppure di due volte 4 ore.

³È considerato tempo di riposo:

- a) il tempo in cui il conducente di veicoli a motore 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 10 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 (**Organizzazione dei servizi d'istruzione** 51.024/art. 23⁴).

43 **Controllo delle ore d'impiego**

Il conducente in servizio militare con diritto al soldo tiene un controllo delle ore d'impiego relativo alle 24 ore precedenti alla corsa, che porta sempre con sè (OCSM art. 62).

Esempio

Datum Date		Ruhezeit Repos Riposo		Lenkzeit Temps au volant Tempo al volante	Die Kontrollkarte ist bei Dienstende dem VT Of oder Kp Kdt abzugeben A la fin du service, ce contrôle doit être remis à l'of CT ou au cdt cp Al termine del servizio, la carta di controllo deve essere consegnata all'uff CT o al cdt cp																					
Di/Ma/ Ma 31.5.11																										
Mi/Ma/ Me 1.6.11																										
Do/ Je/Gi 2.6.11																										
Fr/Ve/ Ve 3.6.11																										
Sa/Sa/ Sa 4.6.11																										
So/Di/ Do 5.6.11																										
Mo/ Lu/Lu 6.6.11																										

Tempi minori di 15 minuti saranno arrotondati in alto e marcati con il simbolo «/»

3.6 Velocità

44 Norma fondamentale (LCStr, art 32)

La velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità 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.

²I veicoli a motore dell'esercito la cui velocità massima è stata limitata per motivi tecnici, d'esercizio o militari, devono possedere una pertinente indicazione nella licenza di circolazione (p.es. Puch max. 100 km/h). Tutti i rimorchi militari sono perciò provvisti, sul frontale o sul timone, di una targhetta che indica i veicoli a motore trattori ammessi e la velocità massima.

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 autostrade e semiautostrade soltanto con l'autorizzazione dell'UCNEs:

- a) le formazioni di oltre 20 veicoli a motore nonché parti di formazioni che si susseguono nello spazio di un'ora e che comprendono complessivamente più di 20 veicoli a motore;
- b) i veicoli a motore speciali e i trasporti speciali;
- c) i veicoli a motore blindati cingolati

(Istanza d'autorizzazione: Sicurezza militare,
Ufficio spostamento di blindati, Papiermühlestrasse 14,
3003 Bern, Telefono 031 323 28 79);

- d) i veicoli a motore blindati ruotati che oltrepassano i limiti di peso o delle dimensioni ammessi dalle prescrizioni in vigore;
- e) i veicoli a motore larghi più di 2,55 m, eccettuati i veicoli frigoriferi a parete spessa larghi al massimo 2,6 m.

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 bisogna sempre togliere la chiave di contatto e, se possibile, chiudere a chiave le porte. Se un veicolo a motore non dispone di protezione contro i furti e che esso dev'essere posteggiato in un luogo isolato o all'aperto di notte, bisogna prevedere ulteriori misure di sicurezza (p.es. levare la chiave dell'interruttore principale della batteria).

Le soste e il posteggio volontario di un veicolo a motore con merci pericolose su strade pubbliche sono vietati qualora non lo richieda il trasporto stesso (carico, scarico, controllo del veicolo o del carico, pause prescritte dalla legge, cattive condizioni meteorologiche). Se è necessario sostare e posteggiare, dev'essere assicurata la sorveglianza o la guardia del veicolo e del suo carico. Nel caso delle merci della classe 1 deve sempre essere assicurata la guardia da parte di almeno due persone (OCSM Allegato 2).

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

⁴I militari che eseguono lavori sulla strada sono equipaggiati almeno di un giubbotto riflettente e due gambali alti riflettenti; gli organi addetti al disciplinamento della circolazione sono inoltre equipaggiati di guanti bianchi con maniche o di soprammaniche e, di notte, con torce elettriche (OCSM art. 73²).

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 i veicoli militari circolano con i fari a luce anabbagliante o le luci di circolazione diurna.

²Di notte i 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 ¹Sulle motociclette, i militari, siano essi conducenti o passeggeri, portano il casco integrale militare e l'equipaggiamento di protezione per motociclisti (OCSM art. 50⁶).

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

²A bordo di veicoli a motore, il conducente di veicoli a motore non porta il casco.

³Quando si utilizza una bicicletta occorre sempre indossare il casco (OSI art 347⁶).

- 51 Le cinture di sicurezza, se disponibili, devono essere allacciate in tutti gli autoveicoli (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 compiere 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 Documentazione **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.

- 53 Durante la corsa, le antenne dei veicoli devono essere abbassate fino ad un'altezza massima di 4 m dal suolo.

- 54 La 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 (durante l'istruzione). La truppa assicura, mediante un'apposita segnaletica e piantoni della circolazione, che i veicoli civili e le persone di condizione civile non abbiano accesso al terreno (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 militari speciali e trasporti speciali fuori dai perimetri delle caserme, delle piazze d'esercitazione e simili possono essere effettuate 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) una sporgenza del carico da ambo i lati di 15 cm;
- e) un'altezza di 4 m;
- f) un peso effettivo di 40 t;
- g) un carico di 12 t per asse semplice e di 20 t per doppio asse.

²Se sono oltrepassati i pesi e le misure di cui al capoverso 1 (a–g), 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. 54).

³Per veicoli a motore blindati e cingolati vale la cifra 47^{1c} di questa documentazione.

3.10 Posa di linee

58 ¹Spostamenti sul rimorchio o sulla pedana, sono consentiti unicamente nell'ambito dell'impiego (costruzione di linee militari), tuttavia non per lo spostamento nel settore d'impiego. Se viene utilizzato un rimorchio è vietato montare una pedana sul veicolo trattore.

²Devono essere equipaggiati secondo cifra 48⁴.

³Se il veicolo per la posa di linee militari non oltrepassa la velocità di 30 km/h, si applica quanto segue:

- a) l'aiuto conducente e i passeggeri sul rimorchio possono restare in piedi, devono tuttavia potersi tenere;
- b) sul rimorchio del veicolo per la costruzione di linee militari possono prendere posto al massimo quattro persone;
- c) la luce gialla di pericolo (luce girevole) deve essere accesa.

⁴Se il veicolo per la posa di linee militari avanza a passo d'uomo, si applica quanto segue:

- a) è permesso spostarsi su di un'apposita pedana montata posteriormente al veicolo o al rimorchio per la posa di linee militari e i passeggeri possono salire e scendere dalla pedana in ogni momento prestando la dovuta attenzione;
- b) è permesso usare anche il lato sinistro della carreggiata;
- c) il traffico civile deve essere avvertito mediante la luce gialla di pericolo (luce girevole), se la situazione lo richiede bisogna regolare la circolazione.

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, accompagnamento, 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.

²E' 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

4.1 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.

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'SDR/ADR (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 pagare 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 a motore militari (OCSM art. 13²).

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

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

4.2 Segnalazione di percorsi

- 64 **I cartelli indicatori di direzione militari non costituiscono un'alternativa alla carta stradale, bensì sono unicamente dei mezzi di supporto. Una chiara 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'obiettivo prescritto.

4.3 Assortimento di segnali stradali – Materiale

- 50 cartelli indicatori di direzione militari e 50 supporti;
- assortimento di attrezzi (martello, tenaglia, scalpello, filo di ferro, pennello, vernice, set di sagome);
- 10 placchette rosse riflettenti;
- 5 paia di gambali riflettenti;
- 5 paia di bracciali riflettenti;
- 5 giubbotti riflettenti.

Si possono inoltre ordinare:

- torce con cono rosso da innestare (controllare le batterie);
- triopan (segnale pieghevole tipo 90, riflettente) con luce lampeggiante.

4.4 Apporre le scritte sui cartelli indicatori di direzione militari

- 65 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.

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



4.5 Posa dei cartelli indicatori di direzione militari

- 66 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 dei ponti è vietato.

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

Prima del passaggio di veicoli a motore, è opportuno ricontrrollare 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 Segnalatore di truppa

5.1 Impiego

- 67 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

- 68 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

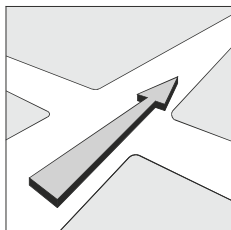
- 69 Vedi cifra 48⁴

5.4 Piano cronologico

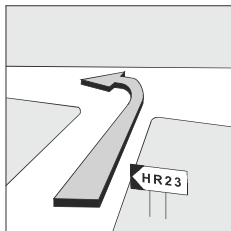
- 70 Segnalatori di truppa allenati e ben istruiti fabbisognano, per la preparazione dell'itinerario per la truppa che segue, di regola un vantaggio di 20 minuti (sul piano orario d'itinerario della formazione) più 1 minuto per ogni km da segnalare. Nei terreni difficili, con condizioni stradali pessime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

5.5 Norme per la posa dei cartelli indicatori di direzione

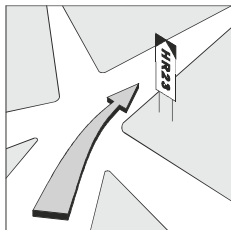
- 71 *L'assenza di cartelli indicatori di direzione militari prima, presso o dopo il crocevia significa che si deve procedere nella stessa direzione o sulla strada della medesima classe.*



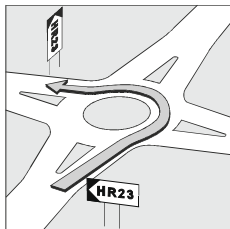
I cambiamenti di direzione sono segnalati circa 10–20 m prima dell'intersezione; su strade a traffico veloce fino a 100 m prima dell'intersezione o della corsia di preselezione. Al conducente di veicoli a motore dev'essere lasciato il tempo necessario per effettuare la manovra entro i limiti di sicurezza.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



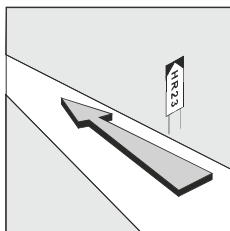
I crocevia possono essere segnalati analogamente ai cambiamenti di direzione, oppure mediante la posa di un cartello indicatore di direzione militare di conferma circa 5 m dopo l'incrocio.



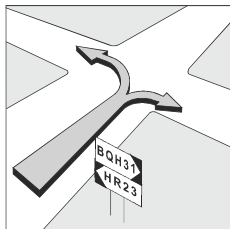
*Prima di un crocevia a **percorso rotatorio obbligato (rotonda)**, è opportuno indicare la direzione di marcia con la massima precisione possibile. La strada da imboccare va contrassegnata con un cartello indicatore di direzione militare di conferma posato presso l'uscita o immediatamente dopo.*



*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.



5.6 Ostacoli / Fine della segnalazione / Eccezioni

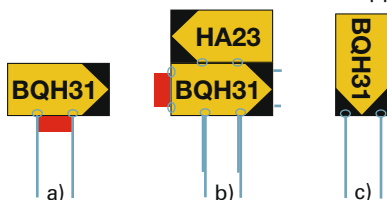
- 72 ¹Eventuali ostacoli presenti sulla carreggiata, quali tetti sporgenti, cantieri, sbarramenti anticarro, ecc... vanno contrassegnati con placchette rosse riflettenti.

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.

5.7 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.

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.

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 ¹Il soldato della circolazione adempie i propri compiti sulla strada (equipaggiamento vedi cifra 48⁴).

²Se necessario, il pacchetto di base del vestiario da combattimento 90 può essere portato sotto il giubbotto riflettente.

³Durante il disciplinamento della circolazione, il fucile d'assalto 90 può 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 Regolando la circolazione, gli organi addetti al disciplinamento della circolazione portano:

- un basco, un berretto o un casco;
- un giubbotto riflettente;
- due guanti bianchi con soprammaniche o guanti bianchi riflettenti;
- due gambali riflettenti;
- di notte una torcia elettrica (rossa).

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 (p.es. piantone).

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 Utilizzo della torcia elettrica

79 La torcia elettrica sarà utilizzata come segue

- di notte o quando le condizioni atmosferiche lo richiedono;
- equipaggiamento dell'organo addetto al disciplinamento della circolazione (1 torcia elettrica con cono rosso);
- segni (Alt/eccezionalmente può anche servire a dare via libera ai veicoli fermi).

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:**

Mano destra altezza fianchi
mossa a destra e a sinistra.

**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; alt per la circola-
zione proveniente da tergo e dal
davanti.

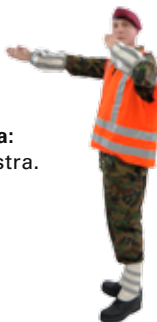
6.6.3 Svoltare a sinistra davanti al piantone

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 diritto:

via libera diritto 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, risp.
tirare la leva di guida radiale destra,
finché il braccio è stato abbassato.



Braccio destro teso lateralmente:
girare il volante verso sinistra,
risp. tirare la leva di guida radiale
sinistra, finché il braccio è stato
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 manuali 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.

6.9 Segnalazione con l'ausilio di torce elettriche

- 89 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.

7 Tecnica di guida

7.1 Tecnica in generale

- 90 ¹Il detentore di una licenza di condurre militare è autorizzato a guidare tutte le categorie o i tipi di veicoli a motore menzionati (vedi allegato 8). 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, tuttavia, non è ancora sufficiente per garantire una perfetta padronanza del veicolo a motore. A tale scopo, è inoltre necessaria una pratica di guida abbastanza 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 è istruito e non conosce, deve, prima di mettersi alla guida, assolvere un corso d'introduzione pratico e tecnico sul veicolo.

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 ³Le 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 a i 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 ¹L'adattamento della velocità alle particolarità del fondo stradale coperto di neve o ghiacciato è la condizione più difficile da adempiere, 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 guardingo 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 ²Tenere 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 ³Su veicoli a motore senza sistema antibloccaggio dei freni (ABS), quando che 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 interrimento 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.

²Dapprima bisogna procedere ad una ricognizione e ad un apprezzamento minuzioso 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 confacente 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 per il terreno e se necessario il bloccaggio del differenziale (osservare attentamente il manuale d'uso). Eventualmente si dovrà pure far uso delle catene. Il loro impiego si rivela efficace quando il fondo è bagnato o paludoso. Tuttavia, esse vanno montate in un luogo asciutto allorché le ruote sono pulite, poiché detta operazione risulterebbe difficile qualora il veicolo a motore si trovasse già immobilizzato nel pantano.

Indicazione di sicurezza: tenere il volante con le mani ben chiuse (incl. i pollici), in quanto terreni accidentati cagionano forti contraccolpi al volante che possono portare a contusioni o addirittura a fratture alla mano.

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 dicasi per i carichi mal ripartiti o non assicurati. Si consideri 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 sul pedale del gas poiché i pneumatici trovano aderenza e si riesce nuovamente a controllare in parte la vettura.

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 selettore 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 insudiciare 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 «Gottwald»;
- veicoli a motore cingolati;
- veicoli a motore da trasporto cingolati;
- veicoli a motore ruotati blindati.

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, 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 (Documentazione 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.

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

³Sui camion, è vietato trasportare persone nelle sovrastrutture 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 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;
- 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 posteriormente);
- **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 gallerie lunghe).



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** (passeggero).

Compiti del capo veicolo:

- Militare che, in qualità di passeggero, è responsabile del 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;
- garantire il servizio d'avvistamento aereo, di mantenere la strada libera quando il veicolo a motore si arresta;

- 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. Per la messa in pratica è responsabile il capo veicolo (Documentazione sugli stupefacenti 51.029 dfi art. 3.4).

³Mangiare e bere sui veicoli a motore militari è permesso. Il capo veicolo regola i dettagli. Per i conducenti di veicoli a motore vale la cifra 52 di questa documentazione.

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 di veicoli a motore e il suo aiuto 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/OCSM art. 51). anche per l'impiego d'apparecchi di trasmissione speciali o apparecchi simili;

- è permesso trasportare pazienti sui piani di carico di veicoli a motore militari e di rimorchi (OCSM art. 50⁴).

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 può sporgere lateralmente dal veicolo. Carichi indivisibili possono sporgere da ambo i lati fino a 15 cm senza necessitare di un'autorizzazione speciale (vedi cifra 57). Lo stesso dicasi 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 dallo snodo degli assi posteriori. Oggetti che sporgono di oltre 1 m a tergo del veicolo devono essere contrassegnati (piramide, ecc..), la superficie di tali contrassegni deve essere di almeno 1000 cm² e avere delle strisce retroriflettenti di colore rosso-bianco larghe almeno 10 cm. Di notte quando le condizioni di visibilità/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 la Documentazione 61.009.01 d/f/i – **Trasporto di merci pericolose.**

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.

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 a motore militari devono tenere fra di loro una distanza minima di 50 m (OCSM art. 67¹).

Durante la guida, la distanza tra i veicoli cingolati deve essere di almeno 50 metri, tranne durante le esercitazioni tattiche sul terreno (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, sempreché non siano stati impartiti ordini contrari.

9.1.1 Disciplinamento della circolazione in colonna

108 ¹Una formazione di veicoli a motore in marcia non può 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 possibilità di sosta e di mettere al coperto il veicolo.

²Tuttavia, il conducente non dovrà distrarre la sua attenzione dalle condizioni stradali, dal traffico e dagli strumenti di bordo.

9.2 Durante le soste

9.2.1 Regola fondamentale

110 ¹La regola fondamentale è: liberare la strada! I veicoli a motore in fase d'arresto devono immediatamente abbandonare la carreggiata e scomparire nel coperto più vicino. Le luci vanno subito spente. Se una colonna deve eccezionalmente fermarsi sulla strada, si dovrà regolare la circolazione. Nell'oscurità, 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 ¹Nei coperti i veicoli a motore devono avere fra di loro una distanza sufficiente (50 m) poiché gli assembramenti 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.

²Le manovre con il veicolo a motore richiedono di regola la collaborazione di un ausiliario. Quest'ultimo deve scegliere il suo stazionamento in modo da non perdere la vista d'insieme su tutta la zona di manovra e avere il contatto visivo con il conducente del veicolo a motore. Le segnalazioni vanno fatte in modo chiaro e preciso, conformemente alle cifre 84–88. Il conducente di veicoli a motore non deve agire di propria

iniziativa, ma prestare tutta la sua attenzione alle indicazioni dell'aiuto. Le persone che non sono state istruite a tale compito, possono soltanto essere impiegate per sorvegliare il settore di manovra e avvertire il conducente di veicoli a motore qualora il veicolo a motore si avvicinasse troppo ad un ostacolo.

¹I veicoli a motore di trasmissione che manovrano per mettersi al coperto, devono sciogliere le corde di fissaggio delle antenne.

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'assembra-menti.

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 rimediarvi 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.

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.

⁵Per rendere più difficile l'esplorazione esistono diversi tipi di mascheramento:

- mascheramento delle tracce;
- mascheramento dei rumori;
- mascheramento del calore;
- mascheramento contro l'osservazione visuale (più frequente).

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. Inoltre la polizia militare della circolazione (PMC) collabora attivamente in tal senso mediante conferenze, istruzioni e controlli.

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 capovolgersi 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, nè persone, nè materiale, si trovino nella zona pericolosa.

10.2 Apparecchio per la registrazione dei dati e odocronografo

125 ¹In caso d'incidente soggetto all'obbligo d'annuncio, il supporto di dati o il foglio dell'odocronografo devono, se il veicolo a motore ne è provvisto, essere smontati sul luogo dell'incidente e messi al sicuro prima del recupero o dello spostamento del veicolo a motore (OCSM Art. 79¹).

²Essi sono inviati senza indugio al Centro danni DDPS per la valutazione (OCSM Art. 79²).

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. 79³).

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

10.2.1 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.

10.2.2 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 al Centro danni DDPS per la valutazione.

La presente regolamentazione si applica per analogia alle etichette degli odocronografi



10.3 Recupero di veicoli

126 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 ove non si presentano difficoltà particolari, la buona riuscita dell'impresa dipende dall'osservanza dei seguenti accorgimenti:

- a) retrocedere seguendo possibilmente le stesse tracce;

- b) 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;
- c) 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 insudiciata 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, abbigliamento, ecc... Se ciò non fosse possibile s'informerà immediatamente la polizia o l'autorità comunale.

10.4 Comportamento in caso d'incidente della circolazione

- 127 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 documentazione 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 militare.

10.4.1 Annuncio d'incidente

- 128 ¹Se il veicolo a motore coinvolto è equipaggiato con un registratore di fine percorso o con un odocronografo, occorre procedere giusta la cifra 125.

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).

³Non dichiarare mai la propria colpevolezza (nè a voce, nè per iscritto).

⁴Sono soggetti all'obbligo d'annuncio gli incidenti della circolazione e i casi di danno con o a veicolo a motore militari e veicolo a motore privati utilizzati per ragioni di servizio, quando l'ammontare del danno è stimato a oltre 1000.– franchi nel caso di veicolo a motore ruotati o a oltre 2000.– franchi nel caso di veicolo a motore cingolati (OCSM Art. 83²).

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.

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 veicolo 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 ruotati, contenitori di carburante così come il riempimento di serbatoi di veicoli a motore sono sempre, nel limite del possibile, da manipolare 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 non devono essere riempiti al massimo (max. 90% – se troppo pieni, pericolo con temperature elevate). 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 un'ingente quantità di liquido sparso al suolo, dovrà immediatamente informare il posto di polizia più vicino o i pompieri (numero di telefono 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 Documentazione 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 infiammabile (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);
- mai utilizzare una fiamma libera per preriscaldare i motori o per sbrinare parti gelate dei veicoli a motore;
- le riparazioni ai contenitori di carburante (inclusa la riverniciatura) possono essere disposte unicamente attraverso i 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 1:25'000 a 1:100'000 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. 2,5 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 1:200 000 e nelle carte stradali 1:200 000 la larghezza delle strade è marcata come segue: 6 m, 4 m oder 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 allegato 10/www.fsttm.ch).

14 Repetitorium CT

142 Il sistema di lavoro in un Repetitorium CT si basa sulla Documentazione 61.006 d/f/i – **Documentazione del cdt FOA log concernente il corso d'istruzione continua (Repetitorium CT).**

143 Obiettivi:

Garantire una guida sicura dei veicoli a motore e/o dei rimorchi prima del primo impiego.

Per il conducente di veicoli a motore ciò significa:

- prendere in consegna il veicolo a motore e/o il rimorchio assegnato con la dovuta attenzione; prendere confidenza con le relative particolarità;
- familiarizzare con il veicolo a motore e/o il rimorchio;
- creare le premesse in modo che le prescrizioni militari in materia di circolazione stradale vengano osservate;
- creare i presupposti per il comportamento di guida economica.

(61.006 art. capitolo 1)

144 Militari esonerati dal corso d'istruzione continua:

- i quadri;
- coloro che hanno svolto un corso d'istruzione continua negli ultimi 6 mesi, non devono compilare il questionario OCSM. Sono comunque tenuti a prendere confidenza con il veicolo a motore.

(61.006 art. capitolo 3)

145 All'inizio di ogni servizio militare, i conducenti di veicoli a motore (quadri esclusi) assolvono un corso d'istruzione continua specifico per la funzione, comprendente:

- la verifica dell'autorizzazione di condurre;
- riempire il questionario CT, formulario 13.015 d/f/i;
- l'esecuzione del controllo delle ore d'impiego personale (formulario 13.042 d/f/i);
- la presa in consegna del veicolo a motore e/o del rimorchio e la famigliarizzazione con le particolarità;
- la presa di confidenza con il veicolo a motore e con il rimorchio;
- una ripetizione delle conoscenze in fatto di prescrizioni militari sulla circolazione stradale (questionario OCSM).

(61.006 art. capitolo 2)

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	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.
Segnalatore della 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, o eccezionalmente mediante organi della circolazione militari, piloti o mezzi di fortuna.
Spostamento (sposta)	Cambiamento di posto di forze e beni, senza misure tattiche.

Termine**Definizioni termini militari**

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.
Posto di smistamento (po smis)	– 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.
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

Termine	Definizioni termini militari
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.
Carico sugli assi	Peso che grava sulla carreggiata tramite le ruote di un asse singolo, di un asse doppio o di un asse triplo.
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 agganciamento 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 dei veicoli con un sugli assi 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.

Appendice 2

Dati tecnici

Tipo di veicolo	Peso a vuoto kg	Peso totale kg	Carico utile		Pa	Volume m³	Bidoni	
			kg	uomini 1)	8)		per strato	max. 2)
Moto								
Moto BMW F650 GS	220	425	205	2	-	-	-	-

Veicoli a motore								
Autovett combi 9 po VW	1300	2235	-	3+6	-	-	-	-
Autovett 8 po fstr Puch	2200	3000	800	8	1	1	22	36
Frg 11 po 4x4 Sprinter 313	2580	3500	920	11 7)	-	-	-	-
Autoc LSI 2.3t fstr Sprinter 413	2250	4600	2350 9)	3	9)	9)	9)	9)
Frg 10 po 4x4 Sprinter 316	2750	3500	750	10	-	-	-	-
Autoc L2.2 t fstr 4x4 Duro	3700	5900	2200	2+18	6*	7	96	100
Autoc SI 4x4 IVECO	9)	18000	9)	3+44**	9)	9)	-	-
Autoc SS/GA pes 6x6 IVECO	9)	26000	9)	3	9)	9)	-	-
Autoc 6t fstr 4x4 Saurer 6DM	10000	16000	6000	2+36	10	19	182	280
Autoc 5.6t fstr 4x4 Steyr	10400	16000	5600	3+36	10	19	182	280
Autoc 10t fstr 6x6 Saurer 10DM	12000	22000	10000	2+44	12	23	220	440
Autoc 9.6t fstr 6x6 Steyr	12400	22000	9600	3+44	12	23	220	440
Autoc 14 t gl 8x8 WABRA/HA	17900	32000	14100	2	-	-	-	-

Rimorchi								
0.5t 1 asse	280	750	470	-	-	0.8	25	23
1t 1 asse 87	700	1700	1000	-	1	0.7	36	48
5.7t 2 assi	2300	8000	5700	-	10	8	156	271
Rim SI 9.6t 2 assi	2900	12500	9600	-	9)	9)	-	-
Rem SI slitta 14.5t 2 assi	3700	18000	14300	-	9)	9)	-	-

Altri veicoli								
C arm gran 938x8 PIRANHA	11500	13500	-	10	-	-	-	-
Caccia c TOW 6x6 PIRANHA	10200	11000	-	1+5	-	-	-	-
Veic esp 193/97	4700	5800	-	1+4	-	-	-	-
VTT 6x6 IIP	10500	13000	2500	2+12	-	-	-	-
Obbl 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	26100	28700		3+8	-	-	-	-

- 1) contenuta cbt 90 ca. 25% in meno
- 2) numero max di bidoni con diesel
- 3) con/senza tubo del cannone
- 4) altezza del veic/aste delle antenne

- 5) con bidoni sul veicolo
- 6) senza passeggeri
- 7) verificare nella licenza di circolazione

Misure d'ingombro max.			Piano di carico		Contenuto		Consumo l/100 km +/- 25%	Auto- nomia km 5)
lung m	larg m	altezza m	lung m	larg m	carb (litri)	gen		
2.25	0.91	1.37	-	-	17.3	Be	4.5 6)	380 6)

4.42	1.77	2.22	-	-	60	Be	18	350
4.63	1.70	2.08	1.60	1.00	94	Be	18	500
5.66	1.93	2.40	-	-	76	Di	15	500
5.84	2.00	9)	-	-	100	Di	15	650
5.91	1.99	2.43	-	-	100	Di	15	650
6.03	1.96	2.65	3.72	1.75	120	Di	25	400
9)	2.50	9)	6.10**	2.44**	300	Di	32	900
9)	2.50	9)	9)	9)	300	Di	32	900
7.70	2.50	3.47	5.00	2.35	300	Di	45	650
7.90	2.50	3.52	5.00	2.35	320	Di	35	900
8.90	2.50	3.47	6.20	2.35	300	Di	55	550
9.12	2.50	3.52	6.20	2.35	320	Di	45	700
9.45	2.55	3.62	6.20	2.35	400	Di	45	850

3.06	1.53	1.50	1.78	1.04	-	-	-	-
3.83	1.78	2.30	2.10	1.10	-	-	-	-
7.40	2.30	3.02	5.00	2.23	-	-	-	-
8.47-9.10	9)	9)	9)	9)	-	-	-	-
8.40-9.00	9)	9)	9)	9)	-	-	-	-

6.98	2.63	2.88	-	-	190	Di	59	320
6.23	2.50	3.00	-	-	180	Di	40	450
4.90	2.28	2.35	-	-	95	Di	-	400
6.82	2.18	2.75	3.90	1.15	180	Di	20	900
9.05	3.18	3,18/3,50 4)	-	-	500	Di	145	340
8,70/7,75 3)	3.72	2,80/3,35 4)	-	-	1160	Di	220	340
5.90	2.69	3,30/3,81 4)	-	-	360	Di	70	500
6.79	3.17	2.85	-	-	940	Di	150	600

- 8) valore indicativo per palette
 9) secondo la sovrastruttura
 * senza ribaltare le panchine: DURO = 3 pa
 ** ponte di carico C 625 trp o C 625 H

Appendice 3 – 13.005.01 (Fronte)

SYM 015 - 00. 908

Verbale di presa in consegna dei veicoli a motore e dei rimorchi
(va compilato dal conducente del veicolo nel luogo di presa in consegna)

Esercizio svizzero

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Luogo	Data	km sul contachilometri	h sul contatore degli ai
Presi in consegna	CLEs Mte. Generi	87419	

Bollo della truppa:

Targhe:

M 26180

SR CT 47/3, cp circo1 4

Marca, tipo: Autoc ST 4x4 IVECO

ELenco DI CONTROLLO	Specificazioni	IO	Eventuali guasti accertati	Riservato alla man
Impianto elettrico Luo di posizione, di marcia, abatigiani, anabaglianti, luci stop, segnalibri, indicatori di direzione, giori, calandringanti ant, post, lat	- Controllo del funzionamento; nessun vetro fessurato o difettoso - Controllo del registratore di fine percorso (RAG) / tachigrafo, secondo le istruzioni per l'uso - Controllo dei circuiti per i veicoli speciali controllo dei lampeggianti a luce robante e della sirena a 2 suoni	☒		1* 2* 3* h
Terminazioni, lavavetri	- Controllo del funzionamento, compreso il lavavetri - Stato della spazzina del tergicristallo	☒	Leva tergicristalli su intervallo difettoso	☐
Controlli dei livelli Carburante	- Serbatoio riempito al 90% circa (evitare il troppo pieno); emicella del tappo del serbatoio	☒		☐
Liquido di raffreddamento	- Controllo del livello, all'occorrenza rabboccare (miscela antigelo nel limite del possibile)	☒		☐
Olio per motori	- Controllo del livello, all'occorrenza rabboccare	☒		☐
Telaio, carrozzeria Controllo visivo del vano motore e sotto il veicolo	- Controllo visivo: perdite (non deve sgocciolare) - Controllo visivo: eventuale perdita di liquido per freni - Cavi sfilacciati o allentati o altri difetti visibili	☒		☐
Sovrastuttura, teloni, finestre, retrovvisori	- Piccole ammaccature sono tollerabili se non presentano pericolo di fermento - Regolare il retrovisore	☒		☐
Controllo del fissaggio degli oggetti d'equipaggiamento	- Puleggia, cing, ruota di scorta, cuneo per ruota, attrezzi da pioniere, ecc - Controllare lo stato e la tensione delle cinghie di cuoio	☒		☐
Aggiornamento dell'inchio, prese elettriche, teste d'accoppiamento dell'aria compressa	- Gancio di rancio: il fissaggio dev'essere ginevole - Perno, catenella e gancio di sicurezza - Le prese del rimorchio non devono presentare contatti danneggiati od ossidati	☒		☐
Pneumatici e ruote Stato e pressione dei pneumatici Dadi delle ruote	- Profilo del solco principale min 4 mm al ritiro del veicolo incl. la ruota di scorta (min 3 mm motociclistica) - Serraggio dei dadi delle ruote - Niesun danno ai pneumatici (fianchi e battistrada) - Misurare la pressione dei pneumatici (incl. la ruota di scorta)	☒		☐
Freni Efficacia dei freni	- Provare il funzionamento del freno nel luogo di presa in consegna del veicolo - Freno a mano e bloccaggio della leva	☒		☐
Diversi	- Verificare l'inventario secondo elenco di dettaglio, controllare il funzionamento (cioè sotto carico, catene da neve, manici degli attrezzi, ecc) - Targa d'identificazione della truppa: - Libretto di controllo delle cose: annotazioni necessarie - Contrassegno del veicolo	☐	Cric sotto tensione difettoso	☐

Il sottoscritto conferma d'aver controllato i punti summenzionati

Firma del conducente del veicolo

Auto Widmer

Simon

Stato al 13.10.2011

Form 13.005.01 / NE/ES 2052405 / SAP 294102 Q

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	Riservato alla man.			
					1*	2*	3*	n
Batteria								
Elementi della batteria e livello dell'acido		- Fissaggio dei morsetti, dei cavi di massa del telaio, ossidazione degli elettroliti - Livello dell'liquido: da 1 cm sopra le placche degli elementi (aggiungere solo acqua distillata)	☒			☐	☐	☐
Vano motore, cabina								
Cinghie trapezoidali, cinghie trapezoidali costole		- Tensione - vedi le istruzioni per l'uso - Stato - controllare se sono stappate, sregolate o imbrattate di olio	☒			☐	☐	☐
Corsa a vuoto pedale della frizione, pedale del freno, freno a mano, sterzo		- 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 disinnesto, secondo le istruzioni per l'uso - Gioco dello sterzo con ruote dritte, gioco minimo dello sterzo e folle - Manutenibilità, nessuno scricchiolio pericoloso; per veicoli con servosterzo verificare la reazione con motore acceso	☒			☐	☐	☐
Parte inferiore del veicolo								
Perdite di olio, motore, scabbia dei cambi, cambio frizione, assi, sistemi idraulici		- Intervenire solo in caso di sgocciolamento visibile (pulire dapprima i punti non stagni ed esaminarli dopo una corsa di prova)	☒			☐	☐	☐
Impianto di scarico		- Controllare l'ermeticità, lo stato, il fissaggio, la sospensione	☒			☐	☐	☐
Durante la corsa								
Motore, cambio, trasmissione		- Non tollerare nessuna emissione eccessiva di fumo a bassi giri e sotto carico (emissione momentanea di fumo all'avviamento si può trascurare) - Rumori eccessivi, vibrazioni insolite, alla partenza eccessive, ai balzi, alle manovre accensioni, ecc.	☒			☐	☐	☐
Frizione		- Disinnesto con gioco della frizione: nessun rumore anormale - Innesto e punto di presa della frizione, possibilmente senza strappi	☒			☐	☐	☐
Servosterzo, comportamento dello sterzo		- Traccia regolare, marcia rettilinea, gioco a vuoto: nessun bloccaggio o inceppamento durante la corsa	☒			☐	☐	☐
Efficacia dei freni		- Funzionamento del freno: provare l'effetto frenante possibilmente su strada - Freno motore, calcolatore, controllo di funzionamento durante la corsa e funzionamento dell'arresto del motore	☒			☐	☐	☐
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	☒			☐	☐	☐
* Legenda: ☐ 1: ripresa in efficienza completa ☐ 2: ripresa in efficienza parzialmente ☐ 3: non ripresa in efficienza		Eliminare eventuali guasti. Le ore di lavoro vanno registrate nella rubrica "n". I lavori non eseguiti vanno iscritti nel rapporto sullo stato (modulo 13.005) alla restituzione del veicolo. Il modulo debbono essere compilato e consegnato con il veicolo al momento di una RIDMA.						

Il sottoscritto conferma di aver controllato i punti summenzionati		In caso di manutenzione	
Firma del conducente del veicolo	Auto Häberli, Jürg	Data	17.01.2012
	Firma del mec:		Visto dell'uff. 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					Sovrastruttura nr		
Utilizzatore / unità			Luogo	Data	Chilometraggio		
SR CT 47/3, cp circol 4	Restituzione		CLEs Thun	20.04.2012	87419		
Cognome / nome: Telefono: Auto Aebersold Mario	Presenza in consegna		CLEs Thun	14.01.2012	92007		
A fine l: Contatore ore / valori misurati / chilometri alla restituzione (concernente i veicoli e i sistemi speciali)				Totale km	4588		
X	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
RAP Pz 8X8							
PIRANHA IIIC							
Veic odt 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							
Telone posteriore a sinistra strappato							
Il livello dell'olio è stato controllato e rabboccato secondo i lavori RIDIMA							
I lavori RIDIMA sono stati eseguiti ?							
Il veicolo è stato utilizzato per attraversare fango o corsi d'acqua ?							
Il veicolo ha subito incidenti durante il servizio ?							
L'incidente è stato annunciato al Centro danni del DDPS ?							
Grado, cognome, nome: Sdt Aebersold Mario				Firma: M. Aebersold			

Appendice 4 – 13.005 (Retro)

(Da compilare dal personale BLEs)

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

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

[illegible]

Appendice 5 – Etichetta riparazione (ER)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Reparatur-Etikette (RE)
Etiquette de réparation (ER)
Etichetta riparazione (ER)

Stab/Einheit EM/unité SR CT 47/3, cp circol 4 EM/Unità	Zug Sct 5 Sez	Nr No No
Objekt Objet Autoc SI 4x4 IVECO Objetto	Datum Date 14.02.12 Data	Zeit Heure Ora
Gehört zu / Typ Fait partie de / Type Fa parte di / Tipo		
Objekt-Nr No d'objet No dell'oggetto	ALN NSA NDEs	
M+	km	
Betriebsstände Etat d'utilisation Stato d'esercizio		
Gehört zu Fait partie de Fa parte di		
Defekt Défectuosité Difetto	Leva tergicristalli difettosa	
Anlass / Circonstance / Constatato in occasione di		
☒ Ausbildung Instruction Istruzione	☐ Verschiebung Déplacement Spostamento	☐ Wartung Maintenance Manutenzione
☐ Feldeinsatz En campagne Impiego in campagna	☐ Schiessen Tire Tiro	☐
Name/Vorname Nom/Prénom Cognome / Nome	Mario Aebersold	
Grad Grade Sdt Grado	Matr-Nr No matr No matr	
Postadresse Adresse Indirizzo		

Form 28.018 d/fi ALN 293-2953 / SAP 2526.1501

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

Appendice 6 – Gradi di prontezza di marcia

51.020 Condotta tattica CT XXI

Grado di prontezza	Prontezza con un termine fissato	Pronto a mettersi in marcia entro	Posti di comando e collegamenti	Attività/ utilizzo/ carico		Sussistenza e condotta
				truppa	veicoli a motore	
I	Prontezza con un termine fissato	un termine ordinato da un comandante superiore	PC occupato	Attività possibile al di fuori dell'ubicazione	Come trp Utilizzo per trsp possibile	Secondo ordine del cdt U
II	Prontezza normale	1,5 ore	PC occupato	Presso l'ubicazione	Presso l'ubicazione In genere non carichi	Secondo ordine del cdt U
III	Grado di prontezza incrementato	0,5 ore	Minimo 1 uff in ogni PC Inoltre nel PC bat/gr 1 uff colg per ogni unità	Può riposare	Cariche articolate per la partenza	Su ordine del cdt bat/gr
IV	Prontezza d'allarme	pochi minuti	Minimo 1 uff in ogni PC Inoltre nel PC bat/gr 1 uff colg per ogni unità Radio secondo ordine particolare	Completamente equipaggiati e pronti (per i trsp mot, pronti ad effettuare il carico)	Cariche articolate per la partenza In caso di tempe- rature molto basse, mot riscaldati	Su ordine del cdt bat/gr

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.

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		Autoc SS/GA pes 6x6 IVECO	
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 istruzioni d'uso 6x6/8x8 WABRA/HA – 61.050.

- 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

Categorie d'autorizzazioni di condurre militari

13.019 Formulario di richiesta rapporto d'esame

Categorie d'autorizzazioni di condurre militari

Codice per LS e PISA	Denominazione	Autorizzato a guidare le seguenti categorie	Iscrizione nella licenza di condurre civile LCC	Riceve di licenza di condurre civile per la cat
910	Motociclette	910	910	A
920	Autoveicoli leggeri, fuoristrada	920/921	920	
921	Autoveicoli leggeri	921	921	
930	Autoveicoli pesanti	930/931/920/921	930/920	
931	Autoveicoli pesanti fino a 7,5 t	931/920/921	931/920	C1
941	Veicoli ruotati fino a 45 km/h	941	940	F
942	Veicoli cingolati fino a 45 km/h	942	940	F
943	Veicoli da neve	943	940	F
944	Carrelli elevatori	944	940	F
945	Carrelli di movimentazione fuoristrada FUG	945	940	F
951	Carri armati 87 LEO	951/920/921	951/920	
952	Carri armati del genio e di sminamento LEO	952/920/921	952/920	
953	Carri armati di recupero	953/920/921	953/920	
954	Obici blindati M 109	954/920/921	954/920	
955	Carri armati granatieri M113	955/920/921	955/920	
956	Carri armati posa ponti	956/920/921	956/920	
957	Carri armati granatieri 2000	957/920/921	957/920	
961	Veicoli ruotati blindati fino a un peso totale di 7,5 t	961/920/921	961/920	
962	Cacciacarri (PIRANHA 6x6)	962/920/921	960/920	
963	Carri armati granatieri ruotati (PIRANHA 8x8)	963/962/920/921	960/920	
964	Carri armati granatieri ruotati (PIRANHA IIIC)	964/963/962/920/921	960/920	
971	Veicoli per il trasporto di materiale lungo	971/930/931/920/921	970/930/920	
972	Veicoli articolati per ponte galleggiante 95	972/930/931/920/921	970/930/920	
973	Autogrù FAUN	973/930/931/920/921	970/930/920	
974	Autogrù GOTT WALD	974/930/931/920/921	970/930/920	
975	Autogrù CIVILI	975/921	970/921	
Rimorchi				
920E	Rimorchi superiori a 750 kg, fino al carico rimorchiabile permesso	920E 921E	920E	BE
921E		921E	921E	BE
930E		930E 931E 920E 921E	930E 920E	CE BE
931E		931E 920E 921E	931E 920E	C1E BE

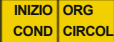
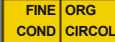
Appendice 9

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

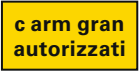
Segnali d'indicazione

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

Cartelli indicatori di direzione militari

	Cartello indicatore di direzione		Veicoli cingolati (incl. i veicoli cingolati blindati)
	Autoveicoli pesanti		Piazzola
	Punto di attraversamento		

Tavole complementari

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

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 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	☐ 910	☐ 920	☐ 930	☐ 931	☐ E
Corso per giovani conducenti	☐ partecipato				
Corso per giovani conducenti	☐ 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
Aggiunta di petrolio	13
Alcol	37–40, 42
Antenne	53, 112, Allegato 2
Apparecchio per la registrazione/RAG	125, 128
Apporre le scritte	7, 65
Assicurare	28, 48, 92, 105, 106, 110
Assistenza	8–12, 97
Attenzione	52, 109, 112
Attività fuori servizio	31, 32, 34, 141, Allegato 10
Autobus	35
Autorizzazione	33, 47, 57, 98, 106
Autorizzazione a condurre/categorie	24, 34–37, 90, 141, 145, Allegato 8
Autostrada/semi-autostrada	22, 25, 28, 46, 47, 62, 66, 75
Batterie	13, 15, 24, 48, 131
BBC container-cisterna	97
Bere	40, 103, 132
Bidone	130
Bloccaggio del differenziale	97, 126
Bloccasterzo	25
Capo veicolo	103
Cambio dell'olio	10
Cambio della ruota	28
Carburante	12–14, 25, 27, 30, 129, 130
Carico	101, 104, 106
Carta topografica	30, 64, 133–140
Casco/casco integrale/bicicletta	50

Catene per la neve	4, 20, 21, 28, 30, 95, 126
Cinture di sicurezza	51
Codice penale militare	31
Colonna	107, 108
Condizioni della strada	70, 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, 66, 105
Danni alle colture	122, 126
Dati tecnici	6, 125, 128, Allegato 2, Allegato 7
Detersivo di sicurezza	7, 65
Distanze	91, 107, 110, 112, 124
Divieto di fumare	103
Divieto di carico in comune	130
Droghe	37–40
Economica	100, 126, 129, 130, 143
Emblemi	7
Equipaggiamento	52
Equipaggiamento di protezione	50, 130
Fermarsi	22, 48, 64, 86, 92, 99, 100, 108, 110, 127
Formazione	22, 47, 48, 70, 74, 75, 107, 110
Freni ad inerzia	98, 99
Freni/Impianto frenante	12, 16, 98, 30
FSTTM	141, Allegato 10
Fughe	66
Fuoco	15, 34, 60, 130, 131
Furto	48
Fusibili	23, 26
Gambale luminoso	48
Giri del motore	19, 97

Guasti	22–25, 28, 126, 127, 131
Guida nel terreno	12, 20, 93, 97, 107, 111, 124, 126
Idoneità alla guida	38, 40
Incendio	131, 132
Incidenti	22, 28, 30, 75, 123, 124, 126–128, 131
Impiego di veicoli a motore militari	32
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	6, 7
Maschera di protezione	54, 55
Mascherare	110, 111, 113, 116, 117, 122
Materiale mancante	4
Medicamenti	40
Memorizzare	138
Messa in moto del motore	19, 100
Mettersi in moto	48
Mezzi di comunicazione	52, 131
Missione	1, 2, 31, 111, 113, 127, Allegato 7
Misure protettive	130
Motociclette	24, 30, 52, 98, 108
NBC	55
Norma fondamentale LCStr	1
Oli usati	132
OCSM Campo d'applicazione	31

Organismi addetti al disciplinamento

del traffico 38, 75, 77, 78

Ostacoli 18, 66, 72, 97

Paludi 11, 97

Passaggi a guado 11, 97

Persone civili 32

Peso 6, 47, 57, 99, 105, 106, Allegato 7

Piantone 54, 64, 77, 78

Polizia militare 22, 28, 123, 126, 127

Ponti 56, 66

Posa di linee 58, 59, 105

Posteggiare 18, 48

Presenza in consegna del veicolo 4, 7

Prodotti d'esercizio 100, 126, 130-132

Prontezza di marcia 9, Allegato 6

Protezione della salute 2, 38, 102, 130, 132

Provvedimenti di sicurezza 48

RAG/Apparecchio per la registrazione 125, 128

Rapporto sullo stato dei veicoli 2, 11, 30, Allegato 4

Recupero di veicoli 125, 126, 141

Regole importanti per una guida sicura 91

Repetitorium 4, 90, 142-145

Responsabilità 2, 20

Revoca dell'autorizzazione di condurre 31, 37

Revoca della licenza di condurre 31

RIDIMA 13

Rimorchiare 22, 24, 25

Rimorchio 1, 2, 4, 7, 8, 11, 13, 20, 25, 30, 45, 46, 58, 92, 96,
98-100, 105, 124, 131, 143, 145, Allegato 7

Riparazioni 9, 26, 28, 31, Allegato 5

Rumori 19

Salita	20, 25, 92, 93, 97, 99
Scendere	104
Segnalazione di percorsi	47, 64–74
Segnalatore di truppa	64, 67–79
Segnale di veicolo fermo	22, 25, 28, 126
Segnaletica stradale	61–63, Allegato 9
Segnaletica stradale, eccezioni	62, 72
Segni	24, 79, 89, 103, 108, 112
Segni per manovrare	84–89
Servizi di parco	9, 127
Servizio invernale	13
Soldato della circolazione	67, 75, 76
Spurgo dell'impianto d'alimentazione	27
Sistema antinquinamento	4, 10
Sistema di trasporto con sovrastrutture	Allegato 7
Sistemi di comunicazione	52, 131
Stupefacenti	37–40
Trazione integrale	20, 28, 93, 94, 97, 99, 126
Tempo d'impiego	38, 41, 43, 145
Tempo di guida	41, 43
Tempo di riposo	41, 42, 43
Termini	Allegato 1
Torcia elettrica	48, 64, 77, 79, 89
Trasmissione	12, 23, 25, 28, 97, 132
Trasporto di cose	34, 106
Trasporto di persone	35, 98, 101–105
Trasporto di merci pericolose	22, 106, 130
Uso privato di veicoli a motore civili	33
Velocità	20, 25, 44–46, 94, 99, 107, 124
Vignetta autostradale	7
Veicoli speciali	57, 47
Veicoli cingolati	47, 57, 59, 87, 88, 98, 107, 125, 126

Veicoli a ruote	2, 11, 29, 30, 47, 98, 128
Verbale di presa in consegna	4, Allegato 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

Appunti

Appunti

Appunti

Appunti

Appunti

Impressum

Editore	Esercito svizzero
Autore	Forze terrestri, FOA log
Premedia	Centro dei media elettronici CME
Distribuzione	Ufficio federale delle costruzioni e della logistica UFCL
Copyright	Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport
Tiratura	1000
Internet	https://www.lmsvbs.admin.ch
Documentazione	61.009 i
NDEs	293-0221
SAP	2530.2148

