

## La **revisione** dei veicoli antincendio

*Le competenze  
del Corpo Nazionale  
sui veicoli  
in dotazione*

**L**e condizioni di sicurezza per la circolazione dei veicoli vengono garantite da norme che fissano rigorosamente modalità e tempi per l'esecuzione delle attività di omologazione e di revisione periodica.

Proprio in tema di revisione periodica si riscontrano le più evidenti manchevolezze, come sembrano confermare i risultati di un incisivo programma di controlli messo a punto dal ministero dei Trasporti che, per l'anno 2004, ha registrato irregolarità tecniche per il 46% dei veicoli controllati e insufficienze gravi per il 27%.

Il tema è di assoluta rilevanza anche per il CNVVF il quale, ai sensi degli artt. 93 e 138 del codice della strada, può provvedere direttamente, per i veicoli in dotazione, agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione, al rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe di riconoscimento; di conseguenza potrebbe farsi carico anche delle revisioni periodiche sui veicoli antincendio, attualmente svolte dai tecnici del dipartimento trasporti terrestri del ministero dei Trasporti.

Se tali revisioni risultano di facile esecuzione per i veicoli antincendio in sagoma, non altrettanto è possibile dire per le verifiche che riguardano i veicoli aeroportuali che, essendo fuori sagoma, hanno, in primo luogo, difficoltà di circolazione ed inoltre carreggiate incompatibili con le apparecchiature di prova di cui dispongono i comuni centri di revisione.



## La revisione dei veicoli antincendio

*un mezzo  
aeroportuale  
nelle zone prove  
del centro  
mobile  
di revisione*



*Un centro  
di revisione "ad hoc"  
per veicoli ordinari  
ed aeroportuali*

Per questi motivi, l'area soccorso aeroportuale della direzione centrale per l'emergenza ed il soccorso tecnico ha inserito tra i propri obiettivi la realizzazione di un centro di revisione "ad hoc" per veicoli con massa totale a terra (MTT) superiore a 3,5 tonnellate, ai fini del mantenimento in efficienza dei veicoli antincendio ordinari ed aeroportuali, presupposto indispensabile per il perseguimento dei compiti istituzionali del servizio.

Per le modalità di esecuzione delle prove è stato fatto riferimento alla specifica normativa emessa dal ministero dei Trasporti.

Le caratteristiche del centro di revisione sono state elaborate per soddisfare le esigenze di affidabilità, semplicità di utilizzo e mobilità. L'idea di far spostare le attrezzature, invece dei veicoli da sottoporre a prova, è stato l'elemento caratterizzante del centro di revisione che, in tal senso, è divenuto "mobile". Con tale sistema i comandi saranno svincolati dalla schiavitù di inviare i propri veicoli nei vari centri prova od officine autorizzate, risparmiando personale, tempo e fondi, che potranno essere impiegati altrimenti ed in maniera più proficua.

La parte di ingegneria dei sistemi, è stata sviluppata dalla società Sirmac di Latina, che ha anche realizzato materialmente il centro mobile, concretizzando al meglio le specifiche richieste dall'area soccorso aeroportuale.

Il risultato finale è un veicolo in grado di spostarsi su strada come un normale autoarticolato, con una motrice, Scania R143, che traina un semirimorchio compatto ed essenziale quasi a nascondere il suo notevole contenuto tecnologico che, però, emerge quando in condizione statica assume la configurazione "aperta", per la fase operativa delle prove di revisione.

La movimentazione idraulica dei freni a rulli, che rende il centro mobile idoneo anche per la revisione dei mezzi stradali in sagoma, è il completamento della configurazione del veicolo, primo ed al momento unico nel suo genere, in grado di fornire un valido supporto alle attività di istituto del Corpo, garantendo la sicurezza e l'efficienza dei mezzi e delle attrezzature in dotazione.

*Un veicolo  
unico nel suo  
genere*

## com'è diviso il semirimorchio

- la sezione posteriore: **Zona officina/generatore** dove trovano posto il gruppo elettrogeno da 50 KVA; il banco di lavoro per interventi meccanici; il compressore con il relativo serbatoio per il gonfiaggio dei pneumatici; la centralina oleoidraulica per il banco prova organi di sterzo; il prova fari; gli armadi per i ricambi e la minuteria varia. Inoltre, è installata la sponda caricatrice per la movimentazione delle attrezzature e la ruota di scorta;
- la sezione centrale: **Zona prove** dove alloggia il banco prova freni; il banco prova organi di sterzo; le colonne idrauliche di sollevamento della copertura rigida; le serrande di copertura laterale; i gruppi di illuminazione della zona freno; le segnalazioni di inizio e fine prova; le pedane caricatrici per la movimentazione del mezzo in prova ed il traslatore del banco prova freno per ridurre l'interasse dei mezzi non fuori sagoma;
- la sezione anteriore: **Zona ufficio**, confortevolmente arredata, dove si trova il sistema computerizzato di comando e controllo del banco prova freni, la stampante laser, l'impianto di amplificazione, il quadro di comando e controllo del gruppo elettrogeno, il quadro di comando e protezione degli utilizzatori elettrici (illuminatori, condizionamento aria, impianto di ricarica delle batterie ausiliarie), la scala di accesso con comando e funzionamento idraulico, la porta interna scorrevole. Sono alloggiati, infine, gli armadi metallici per il contenimento della documentazione dei mezzi sottoposti a prova, gli accessori quali l'opacimetro e relative sonde, l'analizzatore gas di scarico, l'aspiratore gas di scarico, il misuratore di sforzo al pedale.

