

L'AUTISTA DI MEZZI DI SOCCORSO

procedure operative

INTRODUZIONE

In questo manuale, dedicato all'autista del mezzo di soccorso, sono inserite: linee guida e protocolli orientati al raggiungimento di un sempre più alto livello qualitativo nell'espletamento di un servizio d'istituto, urgente o non urgente che sia; procedure mirate soprattutto al raggiungimento del maggiore standard di sicurezza possibile per il trasportato nonché per la squadra sanitaria, per gli altri utenti della strada come per l'autista stesso.

Il rispetto del protocollo, come la considerazione delle linee guida, evitano errori di procedura che più volte si sono rivelati dannosi se non addirittura compromettenti per la sicurezza delle persone e per la salvaguardia del mezzo meccanico.

L'autista deve essere consapevole che la responsabilità civile e penale al riguardo del mezzo e della relativa condotta ricade sempre su di lui. Se per i danni che potranno essere provocati ad altri, l'assicurazione provvederà al risarcimento, nessuna polizza è possibile stipulare per i rischi penali che il comportamento più o meno prudente ed assennato può far correre.

“Giungere nel più breve tempo possibile” è una frase che echeggia spesso negli ambienti del soccorso: niente da eccepire ma ricordiamoci sempre che la condizione principe perché la frase sia universalmente riconosciuta corretta è:

NEL COMUNE RISPETTO DELLA DILIGENZA E PRUDENZA!

Il fatto accaduto, per cui siamo stati chiamati ad intervenire in qualità di soccorritori, deve servire da monito e far sì che la nostra condotta sia sempre ispirata al rispetto delle più comuni norme di sicurezza e di prudenza !

ALLERTAMENTO

**ACCERTAMENTO DEL LUOGO DELLA CHIAMATA
(SE NECESSARIO CON L'AUSILIO DI STRADARIO O CARTINA)**

**SALIRE SUL MEZZO DI SOCCORSO ED ALLACCIARSI LE CINTURE
ACCENDERE IL MOTORE, MANTENENDO IL MEZZO FRENATO
DURANTE LA SALITA DELLA SQUADRA DI SOCCORSO**

**DOPO LA CHIUSURA DELLE PORTE
CHIEDERE SE SI PUÒ PROCEDERE ALLA PARTENZA**

**SE TUTTO E' OK SI
PUO' PROCEDERE
ALLA PARTENZA!**

**SE SI TRATTA DI UN
SERVIZIO URGENTE
D'ISTITUTO,
PRIMA DI PARTIRE SI
PROCEDE A:**

**ACCENSIONE DEI
FARI
ANABBAGLIANTI**

**ACCENSIONE DEI
GIREVOLI O DEI
LAMPEGGIANTI**

**ACCENSIONE
DELLA SIRENA**

PARTENZA

N.B. ricordarsi sempre di comunicare " l'inizio missione" alla Centrale Operativa 118 che coordina il servizio di emergenza sanitaria.

PRIMA DI MUOVERSI

**ASSICURARSI CHE TUTTI GLI OCCUPANTI ABBIANO
REGOLARMENTE OCCUPATO IL PROPRIO POSTO E SOPRATTUTTO
ABBIANO PROVVEDUTO AD ALLACCIARE LA PROPRIA
CINTURA DI SICUREZZA**

**VERIFICARE LE CONDIZIONI CLIMATICHE ESTERNE E SOPRATTUTTO
QUELLE DEL FONDO STRADALE ADEGUANDOVICI, DI CONSEGUENZA,
LA CONDOTTA DI GUIDA ED
ECCEDENDO... SEMPRE E SOLO NELLA PRUDENZA!**

**METTERE IN MOVIMENTO IL VEICOLO
SENZA FAR MAI PERDERE ADERENZA ALLE RUOTE MOTRICI**

Nota

A MOTORE FREDDO

Evitare sempre un elevato numero di giri del motore, sfruttare il propulsore a pieno regime di giri solo dopo che ha raggiunto **la temperatura ottimale di lavoro**

INGRESSO IN TURNO

SQUADRA
SMONTANTE
PRESENTE IN SEDE

SQUADRA SMONTANTE IN
SERVIZIO
FUORI SEDE

presa in consegna
di:

Attendere il rientro
della squadra per
effettuare il cambio.

Raggiungere il luogo
delle operazioni per
effettuare il cambio sul
posto

disposizioni di
servizio per poi
procedere a:

automezzo per
poi procedere
a:

Al rientro in sede si
procederà a:

CHECK – LIST (di tipo giornaliero)

Non Ok!

Ok!

Se dal controllo emergesse
un'anomalia, contattare il
responsabile incaricato ed
attenersi alle sue disposizioni

Se dal controllo non emerge
alcun problema, si può
sottoscrivere il benessere sulla
scheda di verifica e procedere
regolarmente con l'operatività

In qualsiasi momento si verificasse un problema o si riscontrasse un'anomalia che a nostro parere può compromettere la sicurezza del veicolo di soccorso dobbiamo immediatamente chiedere la verifica di personale specializzato che ne valuti, con la dovuta perizia, l'effettiva gravità, interrompendo, se necessario, qualsiasi attività in corso e non dimenticando di avvertire immediatamente la centrale operativa 118 di competenza e il responsabile dell'Associazione di appartenenza

L'INCROCIO COPERTO

E' da considerarsi coperto quell'incrocio tra due o più strade dove, per ragioni oggettive, i conducenti dei veicoli che sopraggiungono da direzioni diverse, possono vedersi solo all'ultimo momento, praticamente dopo averlo già impegnato.

COMPORAMENTO DA TENERE IN EMERGENZA:

apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il **semaforo rosso**

apprestandoci ad affrontare un incrocio dalla direzione con segnale "dare precedenza"

si adegua la velocità all'incrocio e **alla linea di arresto ci fermiamo** per poi ripartire immediatamente, in prima marcia, solo dopo però avere avuto la certezza che chi ci incrocia ci abbia visto e sentito e di conseguenza ci ceda il passo

apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il segnale di **Stop!**

apprestandoci ad affrontare un incrocio dove, per mancanza di indicazioni, ha la precedenza chi proviene dalla nostra destra

INCROCIO SCOPERTO

Si classifica “ SCOPERTO” un incrocio dove, sufficientemente prima di giungere ad impegnarlo (a circa Mt.100) si ha la possibilità di vedere se da tutte le strade che si incrociano proviene qualcuno, disponendo pertanto di un’ampia visuale totalmente sgombra.

Approssimandosi all’incrocio si rallenta scalando di marcia fino ad arrivare a quella di seguito indicata, riportando costantemente i giri del motore alla effettiva velocità tramite una continua azione frenante

CON SEMAFORO ROSSO, CON IL SEGNALE DI STOP OPPURE SENZA DETENERE IL DIRITTO DI PRECEDENZA

(sia esso sancito sull’incrocio specifico da apposita segnaletica o più genericamente previsto a favore dei veicoli provenienti da destra)

si affronta un INCROCIO SCOPERTO, salvo che non vi sia l’assoluta certezza visiva che nessuno, da nessuna parte, stia sopraggiungendo:

con la seconda marcia innestata, ad un numero limitato di giri/motore e, sempre, con il piede sul freno!

Pronti ad un arresto immediato qualora non vi sia un tempestivo riscontro, concedendoci immediatamente strada libera, da parte degli altri utenti della strada.

La Sirena

La sirena deve essere di tipo omologato

Riportando impresso su di se il contrassegno Europeo di omologazione.

(Una "E" maiuscola seguita da un numero che rappresenta lo stato della Comunità Europea dove è stata effettuata l'omologazione, valida per l'intero territorio comunitario)

Quando vigono i presupposti del servizio urgente di istituto e viene quindi deciso l'uso dei sistemi di allarme, occorre, nel rispetto dell'art.177 del Codice della Strada, che vi sia un

uso congiunto continuo di sirena e di lampeggianti (o girevoli),

altrimenti, nel momento stesso che spegnendo la sirena o i lampeggianti interrompiamo appunto, l'uso congiunto dei sistemi di allarme, non possiamo più avvalerci della deroga alle norme e ai divieti.

L'USO DELL'IMPIANTO ACUSTICO DI ALLARME, ANCHE SE CONGIUNTO CON QUELLO VISIVO, NON ATTRIBUISCE UN DIRITTO DI PRECEDENZA MA SANCISCE LA NECESSITÀ DEL MEZZO DI SOCCORSO CHE LI HA IN USO DI DISPORRE PRIMA POSSIBILE DI "STRADA LIBERA", CHE GLI CONSENTA UN FACILE E SOPRATTUTTO CELERE TRANSITO FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO.

Quando si ha in funzione la sirena, attenzione a:

NON UIDENTI O SORDOMUTI	Sono normali frequentatori della strada, quali automobilisti, motociclisti, ciclisti o pedoni. Non udendo il segnale acustico di allarme potrebbero invadere la corsia o l'incrocio anche quando tutti gli altri sono ormai fermi.
DISTRATTI	Sono da considerare come i precedenti, solo non sono malati ma semplicemente e pericolosamente disattenti.
BAMBINI	Spesso ne vengono pericolosamente attratti fino al punto di scendere dal marciapiede fin sul piano stradale per avvicinarsi e dare così sfogo alla propria curiosità.
ANIMALI	Cani e, per chi nella propria città li ha, cavalli, salvo pochi casi, sono infastiditi, o addirittura esasperati, dal rumore tanto che talvolta è capitato che qualche cane si sia addirittura scagliato addosso al mezzo che lo produce oppure che un cavallo si sia imbizzarrito con conseguenze facilmente immaginabili.

velocità in emergenza

Al momento non è possibile concepire un protocollo riguardo la velocità di un qualsiasi mezzo di pronto intervento o di soccorso in quanto troppe e di diversa natura le variabili che possono influenzare la decisione al riguardo, ad esempio le condizioni meteo e di conseguenza le condizioni di visibilità, il tipo di fondo stradale, sia di asfalto, cemento o pietra, reso più o meno viscido da precipitazioni atmosferiche come pioggia, grandine o addirittura neve o gelo, la massima velocità imposta dal C.d.S. per quel preciso tratto, il traffico al momento del transito, la condizione di usura delle gomme, la dotazione o meno di A.B.S. e tanto altro ancora da farci desistere dall'elencare tutta un'altra serie di condizioni che potrebbero anch'esse incidere in maniera sostanziale nella stima, come ad esempio il tipo di patologia del paziente (traumatica, chirurgica o altro), criticità, distanza dal pronto soccorso più vicino e altro ancora. Come a questo punto si può facilmente intuire, la determinazione di una giusta velocità è impresa quanto meno ardua. Nemmeno il rispetto dei limiti massimi impartiti dal codice tramite la segnaletica verticale è da considerarsi tassativamente corretto: difatti trattandosi di limiti massimi si intendono in condizioni meteo ottimali, con il fondo stradale nelle migliori condizioni possibili, ecc. Basta pensare ad una strada dove normalmente vige il limite massimo di cinquanta chilometri orari che improvvisamente venga interessata da un'abbondante nevicata: ecco che il limite massimo di velocità si abbassa vertiginosamente senza che, ovviamente, nessuno sostituisca i cartelli esistenti con altri più idonei al momento (Art.141 C.d.S.). Anche se l'uso congiunto dei sistemi di allarme solleva il conducente del mezzo di soccorso dal rispetto delle norme del Codice della Strada, in caso di incidente la velocità con cui il mezzo di soccorso procedeva, in considerazione delle condizioni di traffico e soprattutto meteo, avrà un peso importante nella valutazione finale del giudice.

LA CURVA

le curve, durante un servizio urgente di istituto, si effettueranno disegnando una traiettoria che sfrutti tutta la larghezza della nostra corsia: larga in ingresso, chiudendo fino al punto più interno della curva, chiamato corda, allargando, di nuovo, in uscita.

In breve: CORDOLO – CORDA - CORDOLO

La curva in emergenza, come tutte le altre manovre “pericolose”, dovrà essere sempre improntata al rispetto della sicurezza e del comfort dei trasportati. Il personale medico o paramedico facente parte di una squadra di soccorso che durante il trasporto fosse turbato, se non addirittura scosso, da una guida poco ortodossa, inosservante delle più elementari norme di prudenza e dei fondamenti della sicurezza, potrebbe approssciare il paziente senza la dovuta calma, essendo stato sottoposto ad uno stato di agitazione, fattore che può rappresentare un problema ai fini di un’attenta ed appropriata valutazione del paziente.

Nota 1

E’ importante inoltre ricordare che:

le sospensioni che in curva, a causa dell’ eccessiva velocità, dovessero raggiungere il fine corsa, per espansione o compressione, non sono in grado di garantire l’elasticità sufficiente per mantenere il veicolo entro i limiti ragionevoli della sicurezza, costituendo in tal modo una situazione estremamente critica fino ad arrivare, in certi casi, al ribaltamento del veicolo stesso.

nota 2

E’ importante ricordare che:

la curva si affronta con la corretta traiettoria ma anche con un idoneo rapporto al cambio (marcia inserita) che consenta al motore, grazie ad un giusto numero di giri da stimare in circa la metà del limite massimo, sufficiente sensibilità, in modo che possa rispondere prontamente ed efficacemente ai comandi impartiti dal conducente tramite il pedale dell’acceleratore

GUIDA SOTTO SCORTA

SE NELLA SCORTA È PREVISTA UNA VETTURA APRIPISTA CHE SI POSIZIONI DAVANTI AL MEZZO DI SOCCORSO, L'AUTISTA DI QUEST'ULTIMO DOVRÀ FARE ATTENZIONE A DISTANZIARLA QUANTO BASTA PER POTER PREVEDERE OGNI MANOVRA REPENTINA O IMPREVISTA, PREOCCUPANDOSI DI MANTENERE SEMPRE UNA VELOCITÀ MODERATA E SOPRATTUTTO COSTANTE.

UNA VOLTA STABILITO IL RAPPORTO FIDUCIARIO TRA I DUE CONDUCENTI, L'APRIPISTA TENDERÀ AD ALLONTANARSI DAL MEZZO SCORTATO AL FINE DI GIUNGERE SU UN EVENTUALE INCROCIO CON IL TEMPO NECESSARIO PER BLOCCARLO. A QUESTO PUNTO, SE LA VELOCITÀ DEL MEZZO DI SOCCORSO SARÀ RIMASTA COSTANTE COME DOVREBBE, IL CONDUCENTE SI TROVERÀ AD AFFRONTARE UN INCROCIO PRATICAMENTE LIBERO. LA VELOCITÀ COSTANTE DEL MEZZO DI SOCCORSO, OLTRE A GARANTIRE UN ELEVATO COMFORT DI MARCIA AGLI OCCUPANTI, PAZIENTE COMPRESO, CONSENTE AL PERSONALE DELLA SCORTA DI ESEGUIRE IL PROPRIO LAVORO NEL MIGLIORE DEI MODI!

L'elastico				
Il mezzo scortato manterrà sempre costante la propria velocità	La scorta si avvantaggerà in prossimità degli incroci	La scorta, una volta giunta sull'incrocio, lo bloccherà concedendo "via libera" al mezzo scortato	Il mezzo scortato, nonostante l'incrocio bloccato, lo affronterà sempre con la massima prudenza	La scorta riguadagnerà velocità per ripetere la manovra sull'incrocio successivo
Il segreto per una buona riuscita dell'operazione è la velocità del mezzo scortato che dovrà essere costante e proporzionata alle condizioni di traffico e meteo. L'errore che di solito viene commesso e che compromette il buon risultato dell'operazione è quello di accelerare quando la scorta accelera, limitando il tempo che quest'ultima avrà a disposizione per bloccare l'incrocio successivo, obbligando quindi il mezzo di soccorso scortato ad importanti e poco consigliabili frenate che, sommate alle accelerazioni, oltre a limitare la sicurezza del mezzo stesso, saranno sicuramente deleterie per il paziente e per i soccorritori sotto il profilo del comfort				

ESSERE SCORTATI AIUTA MA NON GARANTISCE L'INCOLUMITA'.
PER STRADA S'INCONTRANO NON UDENTI, DISTRATTI, IMBRANATI
CHE POSSONO COMUNQUE CREARCI GROSSI PROBLEMI
NONOSTANTE IL BUON LAVORO DELLA SCORTA.

GUIDA IN TANDEM

nel caso che due o più mezzi di soccorso debbano raggiungere la stessa destinazione e' importante disporre il "convoglio" in maniera che i mezzi di minori dimensioni si posizionino davanti a quelli più grandi e così via. il primo, più piccolo, imposterà l'andatura, tenendo sempre presenti le caratteristiche tecniche e di ingombro dei mezzi che seguono

CONVOGLIO DI TRE VEICOLI DI SOCCORSO IN EMERGENZA (es. una volante della polizia, un 'ambulanza e un camion dei VV.F.)		
1	2	3
Volante della Polizia	Ambulanza	Camion dei VV.F.

IN CONSIDERAZIONE CHE LA GUIDA IN EMERGENZA HA COME CARATTERISTICA FONDAMENTALE L'IMPREVEDIBILITA', SE POSSIBILE E' MEGLIO EVITARE IL FORMARSI DEL CONVOGLIO.	MEZZI DI SOCCORSO SEPARATI TRA LORO PROCEDERANNO CON MAGGIORE SICUREZZA EVITANDO, TRA L'ALTRO IL RISCHIO DI TAMPONAMENTO, SEMPRE IN AGGUATO IN SIMILI CIRCOSTANZE
--	--

Se si dovesse verificare l'esigenza che il mezzo più piccolo si debba collocare dietro, anziché davanti, a quello più grande (ad es., automedica o macchina di scorta posizionate dietro l'ambulanza), sarà opportuno che chi segue si tenga a debita distanza (senza peraltro perdere di vista chi lo precede) evitando, a questo punto, il formarsi del convoglio, che nella fattispecie risulterebbe estremamente pericoloso in quanto il mezzo piccolo dietro al mezzo grosso non ha visuale e non viene normalmente né visto né udito.

ATTENZIONE ALLA DISTANZA RECIPROCA TRA I VEICOLI DI SOCCORSO	dovrà essere stimata in base alla velocità, condizioni meteo e di visibilità, tipo e condizioni del manto stradale, nonché caratteristiche tecniche e livello di efficienza del veicolo che si conduce
---	--

POSIZIONAMENTO SULLA CARREGGIATA PROCEDENDO IN EMERGENZA

In strada ad un unico senso di marcia	sempre in centro strada
In strada a doppio senso di marcia	preferire il più possibile la posizione a cavallo della linea di mezzzeria salvo che la vostra corsia di marcia sia completamente sgombra: in tal caso procedere alla immediata destra della linea di mezzzeria per poi riconquistarne la posizione a cavallo appena il traffico si dovesse fare, di nuovo, più intenso.
La corsia preferenziale cittadina	si percorre centralmente salvo in prossimità di intersezioni dove è consigliabile guadagnare una posizione più vicina alla linea di mezzzeria pur mantenendosi possibilmente alla destra della medesima.
Approssimandoci ad una intersezione dove la strada che incrociamo è ad un unico senso di marcia	prediligere l'approccio all'incrocio dal lato opposto a quello dal quale sopraggiunge chi incrocia (ad es., se chi ci incrocia, sopraggiunge da sinistra verso destra, approcceremo l'intersezione più a destra possibile aumentando così la visuale nei confronti di chi sopraggiunge)
Approssimandoci ad una intersezione dove la strada che incrociamo è a doppio senso di marcia	Prediligere una posizione di approccio all'incrocio più centrale possibile

ARRESTO SULLA SCENA DELL'EVENTO E POSIZIONAMENTO

REGOLA DELLE 3P	
PROTEGGERE	la scena dell'evento e i soccorritori interponendo il mezzo di soccorso tra il traffico veicolare e la scena stessa, formando un angolo di 45°
PREDISPORRE	L'arresto del veicolo in maniera che non ostacoli l'arrivo di altri mezzi di soccorso permettendo, se possibile, il defluire del traffico
PREVENIRE	situazioni di pericolo mettendosi in condizione di poter abbandonare velocemente il luogo dell'evento senza dover procedere a numerose manovre

La distanza alla quale deve essere arrestato il mezzo di soccorso
in merito alla scena da proteggere è subordinata a più fattori:
la velocità di percorrenza del tratto stradale in questione e di conseguenza il necessario spazio di arresto per chi sopraggiunge;
le condizioni meteo, di visuale e di visibilità; il tipo e le condizioni del manto stradale e quant'altro possa influire, per chi arriva, all'immediatezza della percezione del pericolo ed il conseguente tempo di reazione.

si deve sempre arrestare il mezzo di soccorso sulla scena dell'evento rispettando i principi fondamentali e l'ordine prioritario della suddetta regola	solo se il corretto posizionamento del veicolo e' fisicamente impossibile per cause di forza maggiore si e' sollevati da colpa per non aver ottemperato al protocollo
--	---

se a giudizio dell'autista o dell'addetto alla gestione dell'evento, vi sono pericoli evolutivi o immediati si deve :	provvedere a bloccare il traffico sia veicolare che pedonale intorno alla scena stessa di fatto non rispettando la seconda priorità a favore però della sicurezza della collettività
---	---

Appena giunti comunicare sempre l'arrivo "sul posto" alla C.O. e, oltre alle comunicazioni in merito alla situazione non dimenticare di trasmettere, sempre alla C.O., il momento della partenza verso il pronto soccorso assegnatovi.

INCROCIARE UN ALTRO MEZZO DI SOCCORSO IN EMERGENZA

se durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto, due mezzi di soccorso, avendo in funzione sirena e lampeggianti, si trovassero contemporaneamente ad incrociarsi, per capire chi dei due transiterà per primo dovranno attenersi alla segnaletica, facendo riferimento alla legge fisica delle due forze uguali e contrarie che si annullano,

ossia:

tra un mezzo di soccorso in emergenza che affronta un incrocio con il semaforo rosso e un altro sempre in emergenza, che lo affronta contemporaneamente dall'altra direzione, disponendo del verde, transiterà prima quest'ultimo, cioè quello con il verde e che, non considerando lo stato di emergenza, sarebbe normalmente transitato per primo. Stesso dicasi in caso di diritto di precedenza: nell'ipotesi che due mezzi che stiano entrambi azionando i sistemi di allarme si apprestino contemporaneamente ad impegnare un incrocio dove vige un diritto di precedenza, transiterà per primo colui che proviene dalla direzione che detiene tale diritto, solo successivamente transiterà l'altro

Nel nostro Paese, come in tutta la Comunità Europea, è obbligatorio usare una sola sirena (e non due contemporaneamente), e che, tale dispositivo, abbia ottenuto la regolare omologazione.

In base quindi alle attuali direttive Europee, l'unico tipo di sirena omologabile è quella di tipo bitonale, che, se omologata, riporterà su di se impresa in un cerchietto, una "E" maiuscola ed un numero indicante il Paese, facente parte l'Unione, dove l'apparato è stato omologato con i criteri Comunitari, quindi valida in tutto il territorio Comunitario.

Usandone più di una contemporaneamente, come alcuni sono abituati a fare, si preclude l'unica possibilità di percepire la presenza di un altro mezzo di soccorso in emergenza che incroci, grazie alla mescolanza dei toni che l'uso, corretto, di una sola sirena può offrire.

Tra l'altro, l'uso indiscriminato di due bitonali contemporaneamente, non consente ai normali utenti della strada di percepire il susseguirsi di note che caratterizzano un impianto di allarme, rendendolo spesso molto simile ad una sommatoria casuale di clacson, senza dubbio degna di minore attenzione.

Come vedete, sia incrociando o meno un altro mezzo di soccorso, l'uso di due sirene contemporaneamente (special modo due bitonali) comporta un vero e proprio pericolo, inoltre denota, da parte di chi le usa, poca professionalità e soprattutto scarsa competenza in materia

TRANSITARE CONTROMANO IN EMERGENZA

Si transita contromano solo se strettamente necessario se non addirittura indispensabile. Salvo che non si tratti di un tratto di strada senza intersezioni e con eccellente visuale e visibilità, dove possiamo considerare accettabile una velocità di pochi chilometri l'ora, in tutte le altre circostanze si procede a **PASSO D'UOMO**

nel caso che la carreggiata sia stretta, limitata a due uniche corsie, oppure in tutte quelle situazioni dove non si possa procedere con sufficienti garanzie di sicurezza,

approssimandosi ad un'intersezione contromano e' consigliabile far scendere un componente la squadra il quale si prendera' cura di segnalarci eventuali pericoli incumbenti sull'incrocio o in tutte le altre situazioni critiche

TRANSITO CONTROSENDO IN EMERGENZA

si affronta una strada in controsenso solo se strettamente indispensabile o espressamente richiesto dalla C.O. per ragioni di viabilità

Può essere ragionevole di conseguenza accettabile percorrere un tratto di strada controsenso se:

La larghezza della carreggiata, per l'intero tragitto, consenta lo scambio di due mezzi ingombranti come il nostro e che il tratto da percorrere non sia abitualmente percorso a velocità elevata

Che la richiesta di aiuto o la patologia indichino veramente la necessità di un risparmio di tempo pur con i conseguenti rischi

Che la manovra consenta indiscutibilmente un notevole risparmio di tempo o che debba essere eseguita, dietro consiglio della C.O., a causa di un intasamento delle vie normali

Altrimenti è molto meglio non rischiare assolutamente compiendo una manovra tra le più pericolose

PERCORRENDO UNA STRADA CONTROSENDO SI PROCEDE SEMPRE A PASSO D'UOMO E NEL CASO DI INCROCI COPERTI E' SEMPRE BENE FAR SCENDERE UN COMPONENTE LA SQUADRA CHE SI PREOCCUPI DI SEGNALARCI EVENTUALI PERICOLI

RICHIESTA DI AIUTO DURANTE LO SVOLGIMENTO DI UNA MISSIONE PRECEDENTEMENTE ASSEGNATA

DURANTE L'ESPLETAMENTO DI UN SERVIZIO, CI TROVIAMO A TRANSITARE DOVE, DA POCO E' ACCADUTO UN INCIDENTE OPPURE, DOVE, PER UNA QUALSIASI RAGIONE CI VIENE RICHIESTO DI INTERVENIRE CI DOBBIAMO COMPORTARE COME SEGUE

SE IL SERVIZIO CHE STAVAMO ESPLETANDO E' DI CARATTERE ORDINARIO NON URGENTE	SE INVECE IL SERVIZIO CHE STAVAMO ESPLETANDO E' UN SERVIZIO URGENTE D'ISTITUTO O UN'EMERGENZA
Ci fermiamo prontamente e mentre si effettua una rapida valutazione della situazione e se necessario si procede con i protocolli sanitari d'emergenza, si contatta immediatamente la c.o. 118 di zona riferendo l'accaduto ed attendendo eventuali disposizioni in merito.	Soffermandoci sul luogo dell'accaduto ci mettiamo immediatamente in contatto con la c.o.118 di zona, riferendogli la situazione (es facendo presente che mentre ci stavamo recando su di un paziente ritenuto critico oppure che lo abbiamo a bordo, abbiamo trovato un incidente) possibilmente specificando la quantita' delle persone ferite e le apparenti condizioni; dopodiche' ci mettiamo a disposizione della c.o. la quale ci impartira' le istruzioni del caso, cui ci atterremo scrupolosamente

**ESPLETANDO UN SERVIZIO URGENTE D'ISTITUTO,
(SIA CHE A BORDO DEL NOSTRO MEZZO DI SOCCORSO SI TROVI IL PAZIENTE SIA CHE INVECE CI SI STIA DIRIGENDO A SOCCORRERLO)
E' POSSIBILE INCORRERE NEL REATO DI OMISSIONE DI SOCCORSO NEI CONFRONTI DI UN OCCASIONALE INFORTUNATO CHE POSSIAMO TROVARE DURANTE IL PERCORSO, NON FERMANDOCI PRONTAMENTE PER PRESTARE SOCCORSO.
POSSIAMO PERO' INCORRERE NELLO STESSO REATO, QUESTA VOLTA NEI CONFRONTI DEL PRIMO PAZIENTE, RIPETO, CHE SIA A BORDO O NO, FERMANDOCI E DI CONSEGUENZA RITARDANDONE L'INTERVENTO O L'OSPEDALIZZAZIONE.**

SI EVITA IL RISCHIO DEL REATO E SOPRATTUTTO DI LASCIARE UNO DEI DUE PAZIENTI SENZA UN TEMPESTIVO INTERVENTO DI SOCCORSO INFORMANDO IMMEDIATAMENTE DELLA SITUAZIONE LA C.O. 118 ED ESEGUENDO ESATTAMENTE LE ISTRUZIONI CHE DI CONSEGUENZA CI VERRANNO IMPARTITE

COMPORTAMENTO IN CASO DI INCIDENTE DEL MEZZO DI SOCCORSO (I)

Se l'incidente non accade durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto ma durante un servizio differibile o ordinario

SI DEVE:

A	accertare immediatamente se ci sono feriti e eventualmente provvedere prontamente al loro soccorso, collocando e mantenendo poi la scena in sicurezza.
B	allertare la c.o.118 al fine di mettere in moto la "macchina" dei soccorsi (sanitari, tecnici e di polizia) provvedendo, se possibile, a identificare eventuali testimoni del sinistro
C	adoperarsi al fine che venga attivato un altro mezzo di soccorso che ultimi il servizio rimasto incompiuto a causa dell'incidente, attendendo sul posto, con eventuali testimoni dell'accaduto, le forze dell'ordine preposte ai rilievi di routine.
D	evitare discussioni o addirittura liti con la controparte. La ragione non si conquista con la prepotenza o alzando la voce ma solo a seguito di un corretto comportamento stradale tenuto!

Il conducente di un mezzo di soccorso che non stia espletando un servizio urgente di istituto, quindi non abbia in funzione lampeggianti e sirena congiuntamente tra loro, in caso di incidente, ha le stesse responsabilità, gli stessi obblighi e di conseguenza gli stessi doveri civici e morali di un qualsiasi altro cittadino che si trovi alla guida della propria auto.
L'unica differenza sta nel fatto che da chi conduce un mezzo di soccorso, normalmente, la cittadinanza si aspetta, quanto meno, correttezza e gentilezza oltre che ad educazione e professionalità.

Diamo sempre il buon esempio !

Quando un mezzo di soccorso subisce un sinistro è buona norma far intervenire sempre, anche se non ci sono feriti, le forze dell'ordine per effettuare i rilievi del caso!

Ma,

nel caso che non vi siano feriti, che i danni siano di poco conto e che le responsabilità, ai fini del definitivo risarcimento, sia concordata in maniera indiscutibile, si può procedere alla compilazione del modulo riservato alla **CONSTATAZIONE AMICHEVOLE DEL DANNO**, facendo molta attenzione non tralasciare nulla, né dati né disegno esplicativo dell'accaduto, e ricordandosi sempre di far apporre le firme di coinvolti e di testimoni.

COMPORTAMENTO IN CASO DI INCIDENTE DEL MEZZO DI SOCCORSO (II)

se l'incidente accade durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto o durante un servizio di emergenza

SI DEVE:

A	tutto questo nel più breve tempo possibile!	Accertamento immediato se il sinistro ha provocato feriti
B		se sì valutarne istantaneamente la gravità
C		nel contempo l'autista si preoccuperà di valutare l'integrità meccanica del mezzo e di collocare la scena in sicurezza
D		Nel mentre si contatta la C.O.118 informandola dell'accaduto
E		Comunicare: la presenza di feriti, quanti e, da una sommaria valutazione, di che gravità; le condizioni del mezzo meccanico, se può muoversi o meno, attendendo istruzioni in merito ed eseguendole senza perdere tempo in inutili discussioni.

nel caso in cui ci trovassimo, in urgenza, ad urtare in maniera lieve, un altro veicolo in transito, un veicolo in sosta oppure, in manovra, a provocare la caduta di un motorino dal cavalletto, dove:
IN OGNI CIRCOSTANZA SI SIA APPURATO E DI CONSEGUENZA BEN CERTI DI NON AVER PRODOTTO DANNI O LESIONI A PERSONE
si può procedere come segue:

<p>Se trattasi di incidente dove è presente qualcuno della controparte coinvolta</p>	<p>Se trattasi di danno materiale ad autoveicolo o motoveicolo in sosta</p>
<p>facendo presente che lo stato di emergenza in cui ci troviamo ci impedisce di fatto di fermarci, se non per qualche attimo, possiamo invitare l'altro coinvolto ad attenderci sul luogo dell'evento dove, appena terminato il servizio, avremo cura di tornare per espletare le formalità del caso. E' indispensabile, adottando questa formula, in quanto fornire alla controparte i nostri dati identificativi è obbligatorio e previsto dal C.d.S.; e che tramite il 118 siamo comunque rintracciabili. Se il numero dei soccorritori presenti sul mezzo di soccorso al momento lo consentisse, potremmo farne scendere uno lasciandolo sul posto. Nell'attesa del nostro ritorno a servizio ultimato, il soccorritore potrà eseguire la ricerca di eventuali testimoni ed iniziare ad assolvere alle consuete formalità.</p>	<p>Sarà nostra cura, dopo aver annotato su un foglio: il tipo di veicolo ed il numero di targa del mezzo danneggiato, far avvisare dalla C.O. 118 la Polizia Municipale, la Polstrada o i Carabinieri dell'accaduto, giustificando il mancato rispetto dell'obbligo di fermarsi con l'emergenza in corso. Appena ultimato il servizio urgente in essere ritorneremo sul luogo dell'accaduto ed espletteremo le formalità di legge, apponendo un biglietto riportante le nostre generalità sul vetro anteriore, impegnandosi, nei tempi e nei modi di legge, a far denuncia alla nostra Compagnia Assicurativa al fine che si preoccupi di rifondere i danni da noi arrecati. E' evidente che se il tipo di urgenza lo consente, è bene apporre sul parabrezza del veicolo da noi danneggiato, subito al momento dell'urto, un biglietto che riporti almeno la nostra targa, completandolo poi successivamente con gli altri dati, al nostro ritorno sul luogo del sinistro.</p>

AUTOSTRADA

I GIREVOLI O LAMPEGGIANTI, IN AUTOSTRADA, SI TENGONO ACCESI SOLO DURANTE L'ESPLETAMENTO DI UN SERVIZIO URGENTE DI ISTITUTO E NELLE CIRCOSTANZE DI SEGUITO EVIDENZIATE

E' reso obbligatorio l'uso del lampeggiante in autostrada
(Art.176 c.12-14 C.d.S.)

quando si effettuano le seguenti manovre, anche se non si stia espletando un servizio urgente d'istituto.

Fermata in corsia d'emergenza	Marcia in corsia d'emergenza	Retromarcia in corsia d'emergenza	Inversione del senso di marcia
-------------------------------	------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Il C.d.S. prevede difatti che, oltre al traino dei veicoli in avaria (circostanza a noi praticamente estranea), l'autista di un mezzo di soccorso possa effettuare le manovre citate nella tabella precedente a condizione che tenga in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luci lampeggianti blu.

SI RACCOMANDA VIVAMENTE DI EFFETTUARE LE SUDETTE MANOVRE

(soprattutto quella di inversione del senso di marcia)

SOLO ED ESCLUSIVAMENTE

SE RITENUTO INDISPENSABILE AI FINI DELLA VITA ALTRUI.

DETTE MANOVRE SONO DA CONSIDERARSI

PERICOLOSISSIME

QUINDI AD ALTISSIMO RISCHIO PER LA NOSTRA INCOLUMITA' E PER QUELLA DI COLORO CHE SI TROVINO A TRANSITARE IN QUEL MOMENTO!

Dovendo intervenire in autostrada, informare sempre la C.O.A. (centrale operativa autostradale), la quale provvederà a facilitarci il transito al casello e sarà pronta a prestarci la successiva assistenza se necessaria

La tecnica per effettuare l'inversione del senso di marcia in autostrada è la seguente:

GIREVOLI O LAMPEGGIANTI IN STAZIONAMENTO

Se il mezzo di soccorso, durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto, è stato correttamente parcheggiato in una zona di norma dedicata alla sosta degli autoveicoli in genere, non necessita, anche se è comunque consigliabile, dell'uso del sistema visivo di allarme durante lo stazionamento.

Stesso dicasi, ad esempio, anche per i casolari di campagna, piazzali interni di fabbricati, scuole o impianti sportivi; anche se, lasciare accesi i lampeggianti, ed è per questo che è sempre auspicabile, garantisce, in caso di bisogno, una migliore individuazione, facilitandone e sveltendone l'intervento, special modo di notte, ad eventuali altri soccorritori, chiamati a raggiungerci nello stesso luogo
(V.V.F. – Medicalizzata – Polizia ed altro)

Se invece il mezzo di soccorso non si trova regolarmente parcheggiato (è sufficiente che venga arrestato in un'area dove normalmente vige il divieto di sosta) oppure è addirittura posizionato a protezione della scena di un incidente stradale o altro,

SI DEVONO SEMPRE

LA SCIARE ACCESI I LAMPEGGIANTI

In primo luogo per una questione di sicurezza, rendendo la scena dell'evento più facilmente visibile, sia di giorno che di notte, quindi più facilmente e da maggior distanza individuabile.

In secondo luogo, devono rimanere accesi, nel rispetto della legge, che, altrimenti, non consentirebbe l'omissione alle norme del C.d.S. come appunto il divieto di sosta. (Art.177 C.d.S.)*

Attenzione quindi, per garantire la massima sicurezza nelle operazioni, GIREVOLI o LAMPEGGIANTI, DEVONO RIMANERE ACCESI SEMPRE DURANTE TUTTO IL TEMPO DELLA SOSTA.

(*) L'articolo 177 c. 2 del Codice della Strada prevede la possibilità dell'omissione alle leggi ed il consenso al non rispetto delle norme solo per l'uso congiunto di sirena e lampeggianti. Nel caso della sosta, per ragioni di buon senso, viene demandato all' uso del solo impianto visivo di allarme il dovere di assolvere alla funzione legislativa dell'uso congiunto di lampeggianti e sirena.

DISPOSIZIONE DEGLI OCCUPANTI SU UN MEZZO DI SOCCORSO E SISTEMI DI RITENUTA

Per ogni veicolo esiste un numero massimo consentito di occupanti e una preordinata disposizione degli stessi (distribuzione tra i posti anteriori e quelli posteriori). Questa indicazione si trova sul libretto di circolazione. Vuol dire che il veicolo è stato concepito per ospitare quel preciso numero di persone ed in tal modo disposte, e che per ogni occupante è disponibile un sistema di ritenuta come prescrive la legge.

Esempio:

Numero posti anteriori	Numero posti posteriori	Numero totale
3	3+1 barellato	7

L'ambulanza presa ad esempio non potrà trasportare in totale un numero maggiore di 7 persone, ma non potrà neanche ospitare più di tre persone davanti o più di quattro dietro; in nessun caso anche se comunque il numero totale degli occupanti fosse 7 o meno di 7. Ad esempio, ipotizziamo che in cabina guida vi sia solo l'autista e 5 persone, paziente compreso, trovino posto dietro. La disposizione è errata, anche se il totale fa 6, uno dei cinque occupanti il vano sanitario è di troppo, pertanto, in caso di sinistro potrebbe non godere della copertura assicurativa; circostanza gravissima le quali responsabilità, civili e penali, ricadranno sull'autista responsabile del mezzo.

RICORDA SEMPRE:

OGNI OCCUPANTE, PAZIENTE COMPRESO, DEVE DISPORRE DI UNA CINTURA DI SICUREZZA O DI UN SISTEMA DI RITENUTA REGOLAMENTARE

Se rispetterai sempre questa regola sarai certo di non aver ecceduto nel numero degli occupanti e nella loro disposizione.

ACCOMPAGNATORI SÌ! ACCOMPAGNATORI NO!

E' importante precisare che chiunque si trovi sul mezzo di soccorso, nei termini e nei modi previsti dall'omologazione come appena specificato, è regolarmente coperto da assicurazione (assicurazione sui terzi trasportati appunto, obbligatoria in Italia) pertanto,

a discrezione del medico e soprattutto dell'autista, che del mezzo ne è responsabile, in merito alla gravità del paziente o alla delicatezza della situazione e sempre nel rispetto delle indicazioni che l'Associazione proprietaria del mezzo avrà fornito in materia; chiunque potrà accedere al mezzo di soccorso e salirvi senza infrangere alcuna legge (salvo appunto quell'Associativa o di Buonsenso), siano essi soccorritori o no, sempre rispettando i dettami omologativi in fatto di posti disponibili

Attenzione: in base alle leggi che tutelano i minori, è indispensabile soddisfare la richiesta di un genitore, o comunque di un adulto che in quel momento ne faccia le veci, che voglia accompagnare il minore in ambulanza, nel caso che, per ragioni di gravità del piccolo, il responsabile sanitario decida di non far stazionare l'accompagnatore nella cellula sanitaria, lo si farà accomodare in cabina di guida.

CINTURE DI SICUREZZA

Anche se il C.d.S. (art.172 c. 3 L. b) esenta dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza i conducenti ed addetti dei veicoli in servizio sanitario in casi di interventi di emergenza,

E' BUONA ABITUDINE

usufruire, soprattutto in emergenza, della sicurezza offerta dai sistemi di ritenuta.

Non diviene più per buona abitudine ma per buonsenso

l'uso indiscriminato tra emergenza o meno delle cinture di sicurezza quando il veicolo è dotato di Air bag. Sono devastanti e spesso mortali gli esiti dell'esplosione del pallone su un corpo che non trattenuto dalle cinture viene proiettato in avanti, assorbendo per intero tutta la forza della carica detonante.

ATTENZIONE:

Il C.d.S. esonera, nella circostanza specifica dell'emergenza, solamente il conducente e gli addetti sanitari dall'osservanza dell'obbligo di indossare le cinture di sicurezza,

QUINDI,

chiunque si trovi sul mezzo e non appartenga alle figure citate

DEVE INDOSSARE SEMPRE LE CINTURE DI SICUREZZA.

Stesso dicasi per il paziente che deve essere assicurato alla barella tramite sistema di ritenuta previsto (cinture di sicurezza speciali poste sulla barella)

Chi e quando è obbligato ad indossare le cinture di sicurezza in ambulanza

Tipo di servizio	Autista	Addetti Sanitari	Medico	paziente	Accompagnatori
ordinario	si	si	si	si	si
urgente	si	si	si	si*	si
in emergenza	possibile esonero vedi C.d.S.			si	si

(*) Salvo che per motivi contingenti alla patologia o alla terapia non sia indispensabile omettere la norma. In questo caso l'autista dovrà essere informato e procederà con maggiore cautela

Chi e quando è obbligato ad indossare le cinture di sicurezza in Pulmino cat. M1*

Tutti gli occupanti autista compreso

(*) Categoria internazionale M1: Veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 9 posti

CENNI SULLE COMUNICAZIONI RADIO

la radiofonia o la telefonia mobile sono alla base di un'operazione di emergenza pari agli strumenti salvavita di uso più ricorrente quindi è indispensabile saperli usare correttamente.

Quando si usa un apparato radio in fonìa è di regola, una volta premuto il "Mike" del microfono attendere almeno uno/due secondi prima di parlare, altrimenti l'inizio della conversazione andrà irrimediabilmente perso.

Quando dobbiamo chiamare qualcuno in fonìa e non semplicemente inviando una "selettiva" occorre, dopo aver appurato che il canale sia libero e disponibile, sempre iniziare la chiamata nominando colui che vogliamo contattare e solo dopo dire chi siamo.

Esempio di chiamata corretta:

Pegaso 1; Pegaso 1 da Pistoia soccorso

Esempio di chiamata errata o non corretta:

Pistoia soccorso per Pegaso 1

Quando si comunica tramite radio si deve parlare lentamente e scandire bene le parole; il dialogo deve essere essenziale e mirato, senza vocaboli inutili. Se ad esempio, condividiamo l'informazione che ci è stata fornita diremo: **AFFERMATIVO!** altrimenti risponderemo: **NEGATIVO!** Non si risponde mai con un **NO!** o con un **SI!** sono esclamazioni troppo brevi di conseguenza difficili da percepire.

Se ci viene comunicato un indirizzo o una precisa procedura o protocollo da seguire o altre informazioni di carattere rilevante, oltre a dare il **RICEVUTO**, si ripete la comunicazione per conferma. Esempio:

(dalla centrale) Via Roma n°5

(chi riceve) RICEVUTO, CONFERMO via Roma n°5

Questo sistema di controllo (Mirror) permetterà alla centrale, riascoltandoti, di correggere eventuali errori di ricezione tipo:

Via Marucelli anziché via Maroncelli; via Strozzi anziché Viale Strozzi;

evitando un errore di destinazione con la perdita di tempo che ne consegue.

a fine dialogo diremo: FINE!

Quando si vuol passare la parola all'interlocutore si dice: PASSO!

Il "PASSO E CHIUDO" si dice solo quando si spegne definitivamente l'apparato radio o nei films!

RICORDA

**SII CHIARO E CONCISO E NON DIRE SCIOCCHESSE
LASCIA IL CANALE LIBERO PRIMA POSSIBILE!**

**SE E' OCCUPATO DA ALTRI NON TI SOVRAPPORRE, RITARDERESTI LA
CONCLUSIONE DELLA TRASMISSIONE CON IL CONSEGUENTE RITARDO PER
TE.**

L'apparato radio in dotazione ai mezzi di soccorso deve essere usato solo ed esclusivamente per comunicazioni urgenti o di servizio. C'è sempre il rischio che qualcuno stia attendendo il canale libero per una comunicazione di vitale importanza. Usare le radio in modo improprio e' da incoscienti mettendo di fatto in difficoltà, nel momento del bisogno, l'operatore serio e responsabile.

PROGRAMMA DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DI UN MEZZO DI SOCCORSO

Creazione di un diario di bordo

La prima cosa da fare una volta acquistato un nuovo veicolo, o al momento che si decide di far proprio il seguente sistema di osservazione tecnica del mezzo, è la creazione di una sorta di diario di bordo, dove verranno annotate tutte le notizie riguardanti il veicolo stesso. Trarre dal libretto di uso e manutenzione tutte quelle informazioni specifiche e procedurali riguardanti il veicolo e trascriverle sul diario di bordo. Rispettare scrupolosamente il programma dei tagliandi previsto dalla casa madre e trascrivere ogni lavoro o riparazione eseguita, sia essa avvenuta durante il periodo di garanzia o meno. Registrare sul diario di bordo ogni tipo di anomalia che col tempo venga rilevata, ogni intervento meccanico, elettrico o di carrozzeria venga effettuato, e così via senza temere di esagerare in quanto, più notizie vi saranno riportate, più sarà semplice per chi seguirà il parco macchine individuare problemi e porvi prontamente rimedio.

Schede di controllo del Veicolo

Di seguito vengono dati dei consigli su come costituire uno o più tipi di scheda di controllo tecnico dell'automezzo (l'ideale sarebbe di poter contare su una scheda giornaliera più essenziale ed una scheda settimanale più approfondita) in modo che possa essere effettivamente funzionale ed efficace. Non dimenticate che è di vitale importanza che alla massima precisione nella compilazione da parte di chi effettua la verifica, venga associata la massima attenzione da parte di chi controllerà le schede. Alcuni tipi di controllo che ad una prima valutazione possono sembrare superflui, tendono invece a rilevare dati importantissimi. Particolare attenzione dovrà essere riposta nei confronti di tutte quelle anomalie che tendono a ripetersi, ad esempio, se un mezzo di soccorso, ogni due controlli settimanali, è scarso di liquido refrigerante, si può presumere una perdita oppure un problema alla guarnizione di testa o altro ancora; se invece si dovesse "fulminare" spesso la stessa lampadina del solito girevole, può darsi che qualcosa nell'impianto o nel girevole stesso non sia a posto, e così via. Non sottovalutate mai un pur piccolo difetto che si ripresenti con una certa frequenza, potrebbe voler annunciare un problema ben più grave che costringa il mezzo all'immobilità (un mezzo di soccorso fermo potrebbe voler dire la vita di qualcuno), quindi, rivolgetevi sempre e soprattutto tempestivamente al vostro autoriparatore di fiducia, con il quale, sarebbe saggio aver pianificato la scheda, o le schede, di controllo. Non scordate di far sempre indicare in scheda la scadenza della revisione meccanica del mezzo e la scadenza della patente di guida di chi effettua il controllo (**guidare con la patente scaduta o circolare con la revisione non in regola può compromettere la copertura assicurativa**), la scadenza dell'assicurazione stessa, la presenza e soprattutto l'efficienza degli estintori di bordo, la scorta di acqua (per chi ha il lavandino), la presenza degli attrezzi da scasso, degli arnesi normalmente in dotazione con il veicolo e del martinetto di sollevamento e, sempre, la presenza a bordo delle catene da neve che potrebbero trarre d'impaccio, oltre che dalla neve, anche dal fango o dalla sabbia. La scheda riporterà ovviamente tutti i livelli dei liquidi e se è stato effettuato qualche rabbocco; riporterà inoltre l'avvenuto controllo che nessuna spia del cruscotto rimanga accesa segnalando qualche anomalia. Saranno sempre apposte sulla scheda, la data, l'ora ed i chilometri al controllo, il corretto funzionamento di tutti gli apparati elettrici del veicolo (fari, indicatori di direzione, luce della retromarcia e dello stop, nonché lampeggianti e sirene) la presenza della ruota di scorta ed il corretto gonfiaggio; la corretta pressione delle gomme ed il livello di usura da esprimere in millimetri misurando sempre la profondità degli intagli principali (quelli larghi situati centralmente) che per normativa ma soprattutto per la sicurezza non dovrà mai essere inferiore a mm.1.6. È importante segnalare sulla scheda di controllo, che potrà avere cadenza settimanale, anche le anomalie di carrozzeria riscontrate: piccoli urti, graffi o peggio la presenza di ruggine. Meglio sempre un controllo in più che uno in meno!

NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO

Quando si procede alla messa in moto di un qualsiasi autoveicolo è buona norma premere a fondo il pedale della frizione evitando in tal modo un inutile affaticamento del motorino di avviamento che altrimenti sarebbe costretto a muovere, oltre al motore, anche gli ingranaggi del cambio.

Appena messo in moto il motore, special modo a "freddo", prima di mettersi in movimento, è bene farlo girare al minimo per qualche secondo (se a causa di una partenza urgente non si può di più)

Evitare nella maniera più assoluta che le ruote motrici perdano aderenza in partenza (la classica sgommata)
Induce ad una perdita di tempo e non serve ad altro che a mettere a repentaglio la vita dei giunti meccanici, può portare ad un precoce deterioramento dei semiassi oltre ad aumentare il consumo delle gomme.

Al momento dell'arresto del mezzo di soccorso, qualche decimo di secondo prima che le ruote si fermino definitivamente (circa a mezzo giro di ruota), alleggerendo la pressione sul pedale del freno si attenuerà notevolmente, fino anche alla totale scomparsa, l'effetto "ritorno" della frenata. Ossia, la brusca spinta all'indietro che il corpo umano riceve nel momento che, al termine dell'azione frenante che lo vede proteso in avanti, bruscamente ritorna nella posizione primitiva.
Limitare questo movimento repentino è, oltre che da veri "maestri della guida", è anche utilissimo nella prevenzione del mal d'auto.

Raggiungere il luogo della chiamata nel più breve tempo possibile, ma sempre e comunque senza esagerare, nel rispetto della comune diligenza e prudenza ricordando che quest'ultima non è mai troppa.

Spesso si trascura la tempestività nelle procedure che precedono la partenza, cerchiamo di velocizzare al massimo le operazioni preliminari, come l'accesso al garage ed il conseguente imbarco sul mezzo di soccorso, ottimizzando le manovre con cura fin dal momento della ricezione della telefonata e vedrete che, alle volte, si guadagna già qualche minuto preziosissimo e soprattutto senza aver rischiato in strada!

Le ambulanze dovrebbero essere sempre pulite, disinfettate e soprattutto in ordine. Purtroppo non sempre ciò è possibile, alle volte il continuo avvicinarsi di servizi non consente un'accurata pulizia del mezzo. Nel caso, con la formula

"ALMENO LAVA QUI!"

potrai velocemente pulire e disinfettare tutti quei punti (precedentemente pianificati) dove i soccorritori, autista compreso, possono aver toccato con i guanti sporchi durante il servizio: oltre ovviamente alle attrezzature sanitarie si dovranno pulire anche: maniglie delle porte, pomello del cambio e volante (se l'autista ha partecipato al soccorso), pulsanti o interruttori, maniglie alza vetro, maniglie posteriori dei vetri scorrevoli, microtelefono della radio, telefono cellulare, penna e porta blocco e quant'altro possa essere interessato dall'azione consueta.

L'autore CASSIGOLI Maurizio

- Dal 1997 addestratore dei formatori degli autisti per l'**A.N.P.As.**
 - Nel 1999 scrive il manuale " **Guidare un Mezzo di soccorso** " edito da A.N.P.As.
 - Da anni Istruttore di comportamento e sicurezza nella guida in emergenza presso numerose **Centrali Operative 118**
 - Collaboratore della rivista **N&A MENSILE ITALIANO DEL SOCCORSO** per questioni inerenti la guida dei mezzi di soccorso
 - Nel 2001 riceve incarico dal **D.I.A.F. dell' Università degli studi di Firenze** di collaborare alla docenza del corso " Sicurezza nelle condizioni critiche di guida su strada e fuori strada".
 - Relatore per la **Sicurezza nella gestione dell' emergenza territoriale'** al 4° Congresso Nazionale EMERGENZA URGENZA tenutosi a Lucca nel maggio 2001.
 - Ha fornito il materiale didattico al **Comando Prov. dei Vigili del Fuoco di Firenze** per l'istruzione alla guida in emergenza del personale operativo
- Ad oggi ha addestrato in Italia circa cinquecento formatori di autisti di mezzi di soccorso collaborando con oltre cento Associazioni di Volontariato ed ha istruito approssimativamente duecento Infermieri professionali e Medici alla conduzione e sicurezza dell'automedica.

L'autore BOANINI Alberto

Vigile del Fuoco, in servizio operativo permanente, qualificato in tecniche di soccorso di derivazione speleologica, alpinistica e fluviale (S.A.F.)

- Istruttore sezionale di Alpinismo presso le scuole del **Club Alpino Italiano** dal 1983 al 1987
- Istruttore di soccorso sanitario di base in zone impervie. Istruttore S.V.T. per l'**azienda sanitaria 10 di Firenze.**
- Istruttore di B.L.S. e primo soccorso sanitario a vittime di eventi traumatici incidentali in acqua, per le scuole centrali antincendio del **Ministero dell'Interno.**
- Docente al corso sperimentale S.A.F. livello 2° fase A e Fluviale per l'istruzione alle tecniche di Primo soccorso.
- Collaboratore della Rivista " **Antincendio**" edita da EPC Roma

Esecutore di numerosi salvataggi in zone impervie anche con l'utilizzo di aeromobile AB 412 e 206 del nucleo di Arezzo, collabora con la Centrale Operativa 118 di Firenze per le problematiche relative alla sicurezza , autoprotezione e gestione della scena dell'evento nonché sulle tecniche di disincarcerazione e di estricazione da luoghi confinati.

Un ringraziamento particolare alla dr.ssa **Angela Bini** , senza la quale questo testo non sarebbe probabilmente mai stato.