



Addestramento integrale

LE FORZE DELL'ORDINE PARTECIPANO A CORSI DI FORMAZIONE PER MIGLIORARE LA GUIDA IN FUORISTRADA

di ROBERTO CROCI

Mentre noi ci divertiamo ad "elaborare", c'è tutto un mondo di 4x4 che "faticano" silenziosamente al servizio dei corpi militari, paramilitari, volontari e professionisti di vari campi. Tralasciando i comparti militare, dove il veicolo tattico ha preso tutt'altra piega con l'avvento dell'HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle, veicolo multiruolo su ruote ad elevata mobilità, noto come Humvee o Hummer H1 della AM General), il 4x4 è diffusamente impiegato da vari enti con compiti di soccorso, controllo del territorio e di impianti vari. Gli utilizzatori sono i corpi militari o paramilitari, gli enti pubblici e le aziende private come i tecnici delle reti idriche, telefoniche, degli impianti energetici, etc. Al contrario di quanto si possa credere, per questi utenti è prioritaria una "mobilità sicura" piuttosto che una estrema. Dove "sicura" significa innanzitutto la salvaguardia delle vite umane a bordo, il raggiungimento del compito assegnato e l'integrità del mezzo. Questo fa sì che i 4x4 "utility" operino normalmente nelle condizioni previste da progetto (e anche con buoni margini di sicurezza) e le eventuali "elaborazioni" siano applicate solo dove necessario. In Italia, in questo segmento, il leader indiscusso di mercato dei 4x4 leggeri è Land Rover Defender, anche se non mancano pick up e modelli giapponesi e la mitica Fiat Panda 4x4. Per compiti più gravosi naturalmente si passa ai giganti Iveco e Unimog, specie nel settore antincendio. In genere viene applicato "d'ufficio" il sistema di lampeggianti (in Italia la Sirena di Torino è leader mondiale), fari supplementari girevoli e la radio di servizio. Nei pneumatici non si va oltre il tassellato misto (AT All Terrain M&S), ganci traino ULPIO NATO o classico a sfera. A macchia di leopardo è presente il verricello elettrico anteriore. Con questi allestimenti bisogna portare a termini i compiti operativi, prevalentemente su asfalto e sterrati. Come in molti altri campi, si vede che l'anello debole non è tanto la tecnologia, ma l'uomo stesso, la sua formazione (o meglio addestramento). Se osserviamo da vicino il "back stage" di questi 4x4 utility scopriamo una marea di micro compiti operativi, di grandi limitazioni di risorse economiche condite ovviamente con la creatività italiana! E così può capitare, a questi driver sovra impegnati, di dimenticare come e dove inserire le 4x4 e le ridotte, a cosa serve un blocco del differenziale centrale, come operare con un verricello ereditato, ma mai usato. Come tutte le attività a "rischio calcolato" occorre quindi un po' di addestramento. I corsi specifici professionali hanno caratteristiche diverse e si fondano sulla guida sicura, l'uso degli accessori in dotazione e l'addestramento a riconoscere il pericolo in anticipo (sicurezza passiva). Una buona parte del tempo è dedicata all'uso dei comandi e alla conoscenza del concetto "4x4" perché, spesso, si viene "iniziati" dal collega "anziano", in 10 minuti, con tutti gli errori e i pregiudizi del caso. Le tecniche di addestramento si sono evolute con i tempi e ora si impiegano aule professionali attrezzate con audiovisivi che rendono immediati i concetti complessi di trasmissione part time e integrale o del, sempre complicato, differenziale! Irriunciabile comunque l'addestramento sul campo, anche se artificiale e il coinvolgimento degli allievi a "terra". Le richieste più gettonate sono il comportamento da tenere su strada sdruciolevole, il blocco del "centrale" (specie su Defender) e l'uso del verricello se previsto. Manovre più specialistiche, come superare twist etc., se pur interessanti per aumentare la sensibilità al mezzo, sono davvero raramente impiegate e possono mettere a repentaglio l'incolumità del mezzo.



per le quali si è utilizzato un assetto Seven dell'appositamente preper l'utilizzo speci

Protezione Civile. stata rinforzata l cinematica post l'installazione d automatico/bl infine è stato porta verro m con verricello Winch e sot In prevision stagione in di adottare porta ruo realizzare fissaggio E per fir dotato adegu Wrang

L'elaborazione e i costi

Elaborazione	Costo
After Market	50,00
After Market	70,00
Herero 4x4	3.879,50
Herero 4x4	560,00
Herero 4x4	442,98
Herero 4x4	120,00
Herero 4x4	890,40
Herero 4x4	1.000,00
Herero 4x4	450,00
Herero 4x4	399,00
Herero 4x4	580,00
Herero 4x4	2.000,00
Herero 4x4	23.941,98



Piccole modifiche anche per il propulsore, con l'eliminazione della valvola EGR e la sostituzione della sezione centrale dello scarico. Praticamente originali gli interni, dove si nota l'indispensabile impianto radio.

