



Dokument | Document | Documento

Fahrzeuge auf Dringlichkeitsfahrten

Courses urgentes

Corse di servizio urgenti

International Police Association | Switzerland | 2005 – 3/6 **IPAREVUE**

Führen von Fahrzeugen auf Dringlichkeitsfahrten

Andrea Quattrini,
Redaktor italienische Sprache
Übersetzung:
Monika Slamanig

Das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist auf einer Dringlichkeitsfahrt acht mal grösser, als auf einer normalen Fahrt. Das Fahren mit Blaulicht und Sirene setzt den Fahrer unter Stress. Einerseits hervorgerufen durch die zu erwartende Situation am Einsatzort, aber auch durch die Verkehrsdichte und die nicht vorsehbaren Reaktionen der übrigen Verkehrsteilnehmer. Einfluss haben auch die herrschenden Witterungsbedingungen und möglicherweise auch die fehlende Routine mit dem Dienstfahrzeug, welches sich vom normalerweise gefahrenen Privatfahrzeug unterscheidet. Am meisten Verkehrsunfälle ereignen sich auf Kreuzungen und speziell, wenn die Ampel für die Spur des Einsatzfahrzeuges auf rot war.

Ausrüstung des Fahrzeuges

Die Sirene darf ohne Blaulicht nicht eingeschaltet sein. Eine Kontrollleuchte muss zwingend die Funktion der Sirene und der Blaulichter anzeigen. Das Gesetz schreibt vor, dass die Lichter auf einer Höhe von 1 – 2 Meter installiert sein müssen. Es dürfen max. 4 Blaulichter angebracht werden. Jedoch können zwei zusätzliche Lichter, welche nur nach vorne leuchten, montiert werden.

Die Weisungen

Bei einer Dringlichkeitsfahrt, unter Verwendung der Sirene und des Blaulichts, hat das Einsatzfahrzeug Vorrang gegenüber den übrigen Strassenbenützern. Es überquert mit der nötigen Vorsicht Kreuzungen, wo der Verkehr mit Ampeln geregelt wird. Der Lenker des Dienstfahrzeuges kann bei einer Dringlichkeitsfahrt, für die begangenen SVG-Widerhandlungen nicht zur Rechenschaft gezogen werden.

Der Gebrauch von Blaulicht und Sirene

Die Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen, ist nur gestattet, wenn eine Fahrt dringend ist und dabei die Verkehrsregeln nicht eingehalten werden können. Darunter fallen Fahrten, welche keine Zeitverzögerung erlauben, wie Rettung von Menschenleben, zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit, Schutz von Objekten mit einem erheblichen Wert oder zur Verfolgung von Flüchtigen. Das missbräuchliche Verwenden der besonderen Warnvorrichtung ist verboten und wird nach SVG bestraft.

Fahren auf einer Dringlichkeitsfahrt

Es lässt sich oft feststellen, dass sich die übrigen Verkehrsteilnehmer beim Auftauchen eines Fahrzeuges mit eingeschalteter Warnvorrichtung falsch verhalten. In solchen Fällen ist vorzugsweise auf den Vorrang zu verzichten. Auf einer Dringlichkeitsfahrt reicht es nicht, nur auf die Strasse zu achten. Zusätzlich erfordern Trottoire, Ausfahrten von Garagen oder privaten Plätzen und Einmündungen, erhöhte Aufmerksamkeit des Lenkers. Es ist zwingend, dass der Lenker den Augenkontakt mit den anderen Strassenbenützern sucht. Insbesondere mit denen, welche auf ihren Vorrang verzichten müssen. In unklaren Situationen ist die Bremsbereitschaft zu erstellen. Auf einer Dringlichkeitsfahrt dürfen geltende oder signalisierte Höchstgeschwindigkeiten überschritten und Vorrangregelungen missachtet werden. Voraussetzung ist jedoch immer die nötige Vorsicht. Für Fahrten an Einsatzorte mit einem Privatfahrzeug, gelten die Bestimmungen der Strassenverkehrsgesetzgebung.

Das Überholen

Der Lenker führt keine Überholmanöver auf Kreuzungen und vor Kurven mit fehlender Sicht aus. Er verzichtet auch darauf im Bereich von und auf Bahnübergängen ohne Schranken. Fehlende Sicht vor Kuppen lässt ihm ebenso kein Überholmanöver zu, wie er auch keine vor einem Fussgängerstreifen wartenden Fahrzeuge überholt. In zweispurigen Tunnels dürfen Fahrzeuge, welche in gleicher Richtung wie das Einsatzfahrzeug fahren, nicht überholt werden. In diesem Falle müssen bei dichtem Verkehr die besonderen Warnvorrichtungen ausgeschaltet werden, damit vermieden werden kann, die übrigen Verkehrsteilnehmer zu gefährlichen Reaktionen zu verleiten. Es ist nicht gestattet, bei Einbahnstrassen in die verbotene Fahrtrichtung zu fahren. Auf Autobahnen darf der Pannestreifen nur benützt werden, wenn die übrige Fahrbahn durch Fahrzeuge, welche an einem Verkehrsunfall beteiligt sind, blockiert ist. Für Dringlichkeitsfahrten sieht das Gesetz die Notfallspur, das heisst, die Gasse zwischen der Überhol- und der Normalspur vor.

Tragen von Sicherheitsgurten

Die Besatzung eines Fahrzeuges auf einer Dringlichkeitsfahrt ist von der Gurtentragpflicht befreit. Es wird aber empfohlen, sich anzuschnallen und die Gurten zu tragen. Für Lenker von Dienstfahrzeugen, welche möglicherweise Dringlichkeitsfahrten durchführen müssen, besteht 6 Stunden vor Dienstantritt und während des Dienstes, ein striktes Alkoholverbot.

Zukunftsansichten / Simulator

Verkehrsunfälle, Brände oder Verbrechen, verlangen eine rasche Intervention. Die Lenker von Einsatzfahrzeugen, müssen rasch und sicher intervenieren. Die Trainingsmöglichkeiten setzen realitätsnahe Bedingungen voraus.

Der EiSim Pol, Einsatzsimulator Polizei, ist das erste Instruktionsmittel, welches realitätsbezogene Dringlichkeitsfahrten im Simulator erlaubt. Das System, angepasst an Schweizer Verhältnisse, wurde von Oerlikon-Contrares in enger Zusammenarbeit mit den Polizeikörpern von Bern und Zürich entwickelt.



Courses urgentes

La conduite des véhicules avec gyrophares bleus et sirène en fonction

Le risque d'être impliqué dans un accident en effectuant une course de service urgente est huit fois plus probable par rapport à une course normale. Conduire avec les gyrophares bleus et sirène comporte pour le conducteur un certain stress, provoqué aussi par l'imminence de l'intervention sur le lieu du sinistre, du trafic éventuellement intense et de possibles réactions erronées des autres conducteurs de la route, des mauvaises conditions atmosphériques et du manque de connaissance du véhicule qu'on est en train de conduire par rapport à son véhicule privé. Les lieux où les accidents surviennent le plus souvent sont les carrefours et en particulier lorsque la phase pour le véhicule en urgence est au rouge.

Equipped des véhicules

La sirène ne peut pas fonctionner sans «les bleus» en fonction. Une lumière de contrôle doit obligatoirement signaler que les avertisseurs sonore et lumineux fonctionnent.

La loi demande que les gyrophares doivent être montés à une hauteur comprise entre 1m et 2m. Il est possible d'installer plusieurs gyrophares, mais seulement jusqu'à un maximum de quatre. En plus il est possible de monter aussi deux projecteurs de lumières bleues à l'avant.

La réglementation

Lors des déplacements officiels urgents, les véhicules qui s'annoncent avec les gyrophares bleus et la sirène demandent la priorité sur tous les autres conducteurs de la route aussi dans les carrefours réglés par des feux, pour autant qu'ils les traversent avec prudence. Les conducteurs de ces véhicules ne sont pas punis pour avoir violé les normes et les mesures spéciales concernant la circulation.

L'emploi des lumières bleues et sirène

Les gyrophares et sirène peuvent être utilisés seulement quand la course de service est urgente et quand les règles de la circulation routière ne peuvent être respectées. Les courses revêtent un caractère d'urgence dans le cas où l'intervention doit avoir lieu le plus tôt possible avec le but de sauver des vies humaines, de préserver la sûreté publique et l'ordre, mettre à l'abri des objets d'une certaine valeur ou poursuivre les fugitifs. L'emploi abusif des gyrophares et des sirènes constitue une infraction des règles du trafic prévues par la relative ordonnance et est punissable.

Comment conduire lors d'une course de service urgente

Lors des courses d'urgence, il est souvent constaté que les autres conducteurs de la route ne se comportent pas correctement envers le véhicule prioritaire. Dans des situations de ce type, si nécessaire, il faut renoncer au droit de priorité.

En cas de course d'intervention il ne faut pas se limiter seulement à observer la route, mais il faut aussi avoir beaucoup d'attention aux trottoirs, aux sorties des garages ou places privées, les routes secondaires. Il est indispensable de chercher le contact visuel avec les autres conducteurs de la route à qui l'on enlève la priorité et d'être toujours prêts à actionner les freins lors de situations qui sont peu claires.

Le conducteur d'une voiture ayant le droit de priorité peut violer aussi les prescriptions concernant la vitesse, pour autant qu'il le fasse avec prudence.

En l'occasion de courses avec sa propre voiture privée vers le lieu de travail ou vers le lieu de l'intervention, il n'est pas accepté de dépasser les limites de vitesse indiquées.

Le dépassement

Il n'est pas consenti d'effectuer de manoeuvres de dépassement aux carrefours ou dans les virages avec peu de visibilité, sur les passages à niveaux sans barrières ou à proximité de ces derniers. Interdiction également de dépasser sur les dos d'âne sans visibilité. Il faut éviter de dépasser des véhicules arrêtés devant les passages à piétons.

Dans les tunnels à une seule voie il est interdit de dépasser les autres véhicules circulant dans la même direction de course, en cas de trafic intense, désactionner les signaux d'alarmes spéciaux, évitant de rendre incertains les autres conducteurs de la route.

Il n'est pas permis de parcourir les routes à sens unique dans la direction interdite.

En autoroute, la bande d'urgence peut être seulement employée dans le cas où la voie normale est bloquée par d'autres voitures impliquées dans un accident. Le passage avec la voiture de service en urgence doit s'effectuer entre la voie de roulement et celle de dépassement.

Les ceintures de sécurité

Les conducteurs et les passagers présents dans des véhicules de la police lors d'une intervention d'urgence ne doivent pas obligatoirement porter la ceinture de sécurité (Il est conseillé de faire fi de cette possibilité et de fixer sa ceinture).

Pour celui qui effectue une course d'urgence, il est interdit de consommer des boissons alcooliques lors de l'horaire de travail et dans la période de 6 heures avant le début du travail.

Perspectives pour le futur / Simulateur

Les accidents, les incendies, les crimes, les cas urgents demandent une prompt réaction. Les conducteurs qui effectuent des courses de service urgentes doivent procéder de manière rapide et dans le même temps sûre. Pourtant, les interventions à caractère urgent ne peuvent s'entraîner qu'en créant des situations proches de la réalité.

L'EISim Pol – simulateur d'intervention de la police – est le premier moyen d'instructions pour effectuer des exercices proches de la réalité concernant les courses urgentes. Le système, adapté aux conditions en vigueur en Suisse, a été développé par l'entreprise Oerlikon Contraves en collaboration avec les Corps de police de Berne et de Zurich.



Corse di servizio urgenti

la guida di veicoli con lampeggiatori a luce blu e sirena inseriti

Il rischio di essere coinvolti in incidenti effettuando corse di servizio urgenti è otto volte più probabile rispetto a quello durante le corse normali. Guidare con i lampeggiatori a luce blu e la sirena inseriti comporta, per chi è al volante, un certo stress, provocato dall'imminenza dell'intervento sul luogo del sinistro, dall'inconsueta guida con i lampeggiatori a luce blu e la sirena inseriti, dal traffico eventualmente intenso e da possibili reazioni errate degli altri utenti della strada, dalle condizioni atmosferiche avverse e dalla minore dimestichezza con il veicolo che egli sta guidando rispetto a quella che invece ha con il proprio automezzo. I luoghi in cui gli incidenti avvengono più frequentemente sono gli incroci e in particolare gli incroci con semafori indicanti la luce rossa per il conducente dell'automezzo d'emergenza.

Equipaggiamento degli automezzi

La sirena non può funzionare senza i lampeggiatori blu accesi. Una spia di controllo deve necessariamente segnalare al conducente della vettura che il lampeggiatore è in funzione.

Di regola i lampeggiatori a luce blu devono essere montati ad un'altezza compresa fra 1 m e 2 m. È consentito montare più lampeggiatori a luce blu, ma solo fino a un massimo di quattro. Oltre a questi è possibile montare anche due proiettori di luce blu orientati in avanti.

La regolamentazione riguardante la precedenza

Nei viaggi ufficiali urgenti, i veicoli che si annunciano con lampeggiatori a luce blu e sirena, hanno la precedenza su tutti gli altri utenti della strada, anche in caso di incroci regolati da semafori, purché lo facciano con la dovuta cautela. I conducenti di questi veicoli non sono punibili per avere violato le norme e le misure speciali concernenti la circolazione.

L'impiego dei lampeggiatori a luce blu e della sirena

I lampeggiatori a luce blu e la sirena possono essere utilizzati soltanto quando la corsa di servizio è urgente e quando non possono essere rispettate le norme della circolazione stradale. Vengono considerate corse urgenti le corse effettuate in caso d'emergenza, in cui l'intervento deve avvenire al più presto allo scopo di salvare vite umane, preservare la sicurezza pubblica o l'ordine, mettere in salvo cose di un certo valore o inseguire dei fuggitivi. L'uso abusivo dei lampeggiatori a luce blu e delle sirene costituisce un'infrazione delle regole del traffico previste dalla corrispondente ordinanza e viene punito.

Come guidare in caso di corse di servizio urgenti

In occasione di corse d'emergenza spesso constatiamo che altri utenti della strada non si comportano correttamente nei confronti del veicolo d'emergenza. In situazioni di questo tipo, se necessario, bisogna sapere rinunciare al diritto di precedenza.

In caso di corse d'intervento non basta limitarsi ad osservare la strada, ma occorre tener d'occhio anche i marciapiedi, le uscite da autorimesse o cortili, le strade laterali. Occorre cercare il contatto visivo con gli altri utenti della strada ai quali togliamo la precedenza ed essere pronti ad azionare i freni in caso di situazioni poco chiare. Il conducente di una vettura avente il diritto di preceden-

za può violare anche le prescrizioni concernenti la velocità, purché lo faccia con la dovuta cautela.

In occasione di corse da effettuare con la propria vettura privata verso il luogo di lavoro o verso il luogo dell'intervento non è consentito superare i limiti di velocità prescritti.

I sorpassi

Compiendo una corsa di servizio urgente è consentito superare altri veicoli, anche se per effettuare il sorpasso si passa oltre la linea di sicurezza.

Non è consentito effettuare manovre di sorpasso agli incroci o nelle curve con scarsa visuale, su passaggi a livello senza barriere o in prossimità degli stessi come pure prima di superare dossi senza visuale. Evitare di sorpassare veicoli fermi davanti alle strisce pedonali.

Nei tunnel a più corsie con una sola striscia il sorpasso di veicoli a motore nella direzione della corsa, in caso di traffico nel senso contrario è vietato (disinserire i segnali d'allarme speciali, evitando così di rendere insicuri gli altri utenti della strada).

Non è permesso percorrere strade a senso unico nel senso vietato, anche durante le corse di servizio urgenti.

In autostrada la corsia d'emergenza può essere utilizzata soltanto nel caso in cui la normale corsia è bloccata da autovetture coinvolte in un incidente.

Le cinture di sicurezza

I conducenti e i passeggeri di veicoli della polizia impegnati in un intervento d'emergenza sono esonerati dall'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza (da evitare per la propria sicurezza).

Per chi effettua corse di servizio urgenti, vige il divieto di consumare bevande alcoliche durante l'orario di lavoro e nel periodo di 6 ore che precede l'inizio del lavoro.

Prospettive per il futuro /Simulatore

Gli incidenti, gli incendi, i reati, i casi d'emergenza richiedono una pronta reazione. I conducenti che effettuano corse di servizio urgenti devono poter procedere in modo spedito e nel contempo sicuro. Tuttavia gli interventi con lampeggiatori a luce blu non si possono esercitare creando situazioni vicine alla realtà.

L'EiSim Pol – simulatore d'intervento della polizia – è il primo mezzo d'istruzione per eseguire esercitazioni vicine alla realtà concernenti le corse d'intervento urgenti. Il sistema, adattato alle condizioni vigenti in Svizzera, è stato sviluppato dalla ditta Oerlikon Contraves in collaborazione con i Corpi di polizia di Berna e di Zurigo.

