

La forza di inerzia agisce su un veicolo ogni volta che intervengano variazioni al suo movimento
A parità di forza frenante, lo spazio di frenatura è maggiore con l'aumentare dell'inerzia del veicolo
A parità di forza frenante, lo spazio di frenatura è maggiore con l'aumentare della massa del veicolo
La forza di inerzia è minore per un veicolo più leggero
La forza di inerzia aumenta con la massa del veicolo
La forza di inerzia si oppone alla variazione di velocità del veicolo
La forza di inerzia si oppone al rallentamento del veicolo
La forza motrice è la forza propulsiva generata dal motore
La forza motrice viene in parte assorbita dai componenti meccanici dei veicoli
La forza motrice in parte viene trasmessa a terra
La forza motrice è la forza propulsiva generata dal motore endotermico-elettrico
La forza motrice, grazie agli organi di trasmissione, consente il moto del veicolo
La forza peso è proporzionale alla sua massa
La forza peso si spiega tenendo presente che ogni corpo posto sulla superficie terrestre è attratto dalla terra
La forza peso è uguale al prodotto della sua massa per l'accelerazione di gravità
La forza peso non dipende dall'inclinazione della massa
La forza peso di un veicolo cambia se il veicolo è carico o scarico
La forza centripeta interviene quando un veicolo percorre una curva
La forza centripeta è connessa all'aderenza degli pneumatici
La forza centripeta è la forza che permette ad un corpo di percorrere una traiettoria circolare
La forza centripeta interviene quando il veicolo percorre una curva
La forza centripeta è connessa all'aderenza degli pneumatici al suolo stradale
La forza centripeta è proporzionale alla velocità e alla massa dell'oggetto
La forza centrifuga agisce su un corpo quando percorre una curva
La forza centrifuga deve essere bilanciata dalla forza centripeta
La forza centripeta opponendosi alla forza centrifuga consente di percorrere una traiettoria curvilinea
La forza centrifuga può fare sbandare un veicolo
La forza centrifuga può far ribaltare un veicolo
La forza centrifuga si modifica variando la traiettoria

La forza centrifuga si modifica variando la velocità
La forza centrifuga tende a proiettare un corpo verso l'esterno della curva
La forza centrifuga è maggiore quanto maggiore sono la velocità e la massa dei veicoli
La forza centrifuga è inversamente proporzionale al raggio della curva
Il rischio di ribaltamento del veicolo in curva aumenta quando la curva stessa è più stretta
Il rischio di ribaltamento del veicolo in curva aumenta quando il baricentro è più alto
Il rischio di ribaltamento del veicolo in curva aumenta quando aumenta la forza centrifuga
Il rischio di ribaltamento del veicolo in curva aumenta quando aumenta la velocità
L'angolo di deriva è l'angolo che si crea tra la traiettoria ideale e quella reale
La deriva è lo scostamento della traiettoria compiuta dal veicolo, rispetto a quella impostata dal conducente
L'angolo di deriva è causato da forze trasversali
L'angolo di deriva è legato alla flessibilità dello pneumatico
La deriva dipende dalla forza laterale che agisce sulle ruote
La deriva dipende dalla pressione degli pneumatici
La deriva dipende dal carico del veicolo
La deriva dipende dall'angolo di campanatura delle ruote
La deriva dipende dalla convergenza
In regime di sottosterzo il veicolo tende ad allargare la curva
In regime di sottosterzo, il veicolo curva meno di quanto voluto dal conducente
Il sottosterzo aumenta in caso di scarsa aderenza
Il sottosterzo è causato dalla maggior deriva delle ruote anteriori rispetto alle ruote posteriori
Le sospensioni scariche aumentano il comportamento sottosterzante del veicolo
Un veicolo si dice sottosterzante quando l'angolo di deriva dell'asse anteriore è superiore a quello dell'asse posteriore
La tecnica correttiva al sottosterzo consiste nell'intervenire sullo sterzo e sull'acceleratore per ridare la corretta direzionalità al veicolo
La tecnica correttiva al sottosterzo deve essere applicata quando il veicolo tende a curvare meno di quanto voluto dal conducente
La tecnica correttiva al sottosterzo comporta un momentaneo intervento sul volante verso l'interno della curva
In regime di sovrasterzo il veicolo curva più di quanto voluto dal conducente
In regime di sovrasterzo il veicolo tende a girare su se stesso facendo perno sulle ruote anteriori
In regime di sovrasterzo il veicolo tende a chiudere la traiettoria in curva per l'effetto della deriva delle ruote posteriori

In regime di sovrasterzo il veicolo tende a fare perno sulle ruote anteriori e ad andare in testacoda
Un veicolo si dice sovrasterzante quando l'angolo di deriva dell'asse posteriore è maggiore di quello dell'asse anteriore
Un veicolo si dice in sovrasterzo quando per motivi di carico o di potenza di motore le ruote posteriori non producono sufficiente aderenza
La tecnica correttiva al sovrasterzo consiste nell'applicare correttamente il controsterzo
La tecnica correttiva al sovrasterzo prevede di sterzare in senso opposto a quello della curva
La tecnica correttiva al sovrasterzo comporta una momentanea sterzata verso l'esterno della curva
La tecnica correttiva al sovrasterzo applicata ad un veicolo a trazione posteriore comporta che si dovrà rilasciare l'acceleratore per agevolare la ripresa di direzionalità del veicolo
L'efficienza delle sospensioni influisce sul comportamento in curva del veicolo
Il beccheggio è un movimento destabilizzante che può comportare un pericoloso spostamento del carico
Il beccheggio del veicolo è un movimento destabilizzante che può comportare un significativo disagio per i passeggeri
Il beccheggio è un moto oscillatorio attorno all'asse trasversale baricentrico del veicolo
Il beccheggio può dipendere dalla flessibilità e morbidezza delle sospensioni
Il rollio del veicolo può comportare il ribaltamento del veicolo
Il rollio del veicolo, detto anche coricamento, influisce negativamente sull'aderenza degli pneumatici
Il fenomeno del rollio di un veicolo cisterna può essere esaltato allorché si percorra due curve in rapida successione
L'entità del fenomeno del rollio dipende dallo stato delle sospensioni
Il baricentro è il punto nel quale, per convenzione, sono da considerarsi applicate le forze agenti sul veicolo
La posizione del baricentro varia in funzione sia del carico che del suo posizionamento sul veicolo
Il posizionamento del carico del veicolo influenza la posizione del baricentro
L'altezza baricentrica del veicolo scarico è costante
Il movimento del liquido all'interno di un'autocisterna ne modifica continuamente il baricentro
Lo spostamento del baricentro influenza la stabilità del veicolo
Le forze resistenti che agiscono su un veicolo sono quelle che si oppongono al suo avanzamento
La forza di attrito è una forza che si genera quando due superfici a contatto strisciano tra loro
La forza di attrito è la forza dissipativa
La forza di attrito contrasta lo scorrimento di superfici a contatto
La forza di attrito genera calore
Il coefficiente di aderenza fra pneumatico e asfalto aumenta se l'asfalto è rugoso.
Il coefficiente di aderenza fra pneumatico e asfalto diminuisce se l'asfalto è ghiacciato

Il coefficiente di aderenza varia fra zero e uno
La forza di resistenza aerodinamica all'avanzamento è la resistenza dell'aria all'avanzamento del veicolo
La forza di resistenza aerodinamica all'avanzamento è proporzionale al quadrato della velocità del veicolo
La forza di resistenza aerodinamica è direttamente proporzionale alla superficie frontale del veicolo
La forza di resistenza aerodinamica dipende dal coefficiente di resistenza aerodinamica (cx)
Il deflettore (spoiler) posto sopra la cabina di un autocarro diminuisce il coefficiente di resistenza aerodinamica(cx)
Aumentando poco la velocità aumenta molto la resistenza aerodinamica all'avanzamento
La resistenza aerodinamica all'avanzamento influisce sul consumo di carburante
Un veicolo in movimento è dotato di energia cinetica proporzionale alla sua massa
Un veicolo in movimento è dotato di energia cinetica tanto maggiore quanto maggiore è la sua velocità
In fase di frenatura l'energia cinetica viene dissipata in calore attraverso il sistema frenante
L'energia cinetica influisce sullo spazio di frenata del veicolo
Se aumenta la pendenza della strada, è opportuno ridurre la marcia
Nelle discese ripide bisogna impiegare le marce basse
Per avere una forza di trazione più elevata, occorre utilizzare una marcia più bassa
Per raggiungere velocità elevate occorre innestare una marcia più alta
Aumentando il peso del veicolo, aumenta lo sforzo di trazione e occorre innestare una marcia più bassa
Lo sbalzo posteriore di un veicolo a due assi è la distanza intercorrente tra l'asse posteriore e il limite della sagoma del veicolo
L'oscillazione della parte posteriore di un veicolo è tanto maggiore quanto maggiore è il suo sbalzo
Il rischio di sfregare posteriormente, al termine di una rampa percorsa in discesa, aumenta con la lunghezza dello sbalzo
Il rischio di sfregare sull'asfalto all'inizio di una rampa percorsa in salita aumenta con la lunghezza dello sbalzo
Si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei veicoli dei pedoni e degli animali
L'autostrada rientra nella classificazione delle strade
L'autostrada è una strada a carreggiate separate prive di intersezioni a raso
Le strade extraurbane principali sono prive di intersezione a raso
Le strade extraurbane principali sono percorribili solo da alcune categorie di veicoli
Le strade extraurbane principali hanno carreggiate indipendenti
Le strade extraurbane principali debbono essere attrezzate con apposite aree di servizio
Gli accessi alle proprietà laterali di una strada extraurbana principale, sono coordinati

Le strade extraurbane secondarie hanno almeno una corsia per senso di marcia
Le strade extraurbane secondarie sono munite di banchine
Le intersezioni a raso sono presenti sulle strade extraurbane secondarie
Le strade urbane di scorrimento sono dotate di intersezioni a raso regolamentate da semaforo
Dal punto di vista amministrativo le strade sono suddivise in statali, regionali provinciali comunali
Le strade statali possono congiungere fra loro capoluoghi di regione
Le strade statali possono congiungere la rete viabile principale dello stato con quelle degli stati limitrofi
Le strade regionali collegano i capoluoghi di provincia della stessa regione.
Le strade provinciali allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni di quella stessa provincia
Le strade comunali congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni
I veicoli a motore debbono, di norma, circolare in prossimità del margine destro della carreggiata
Su una carreggiata a tre corsie per senso di marcia si deve percorrere la corsia libera più a destra, salvo diversa segnalazione
Nelle strade extraurbane principali, le corsie diverse da quella di destra sono destinate al sorpasso
Nelle strade extraurbane principali, tutti i veicoli devono ordinariamente marciare sulla corsia di destra
Su un'autostrada con tre corsie per senso di marcia è vietato, ad un autocarro di 7,5 tonnellate di massa a pieno carico, circolare sulla corsia più a sinistra
Su un'autostrada con tre corsie per senso di marcia è consentito ad un autobus lungo 6,5 m e di massa a pieno carico di 7,5 t. di circolare sulla corsia più a sinistra
Nei centri abitati è consentito impegnare la corsia più opportuna in relazione alla direzione che i veicoli intendono prendere alla successiva intersezione
All'interno dei centri abitati, salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia libera più a destra
Quando una strada è divisa in due carreggiate separate, è obbligatorio circolare su quella di destra
La marcia per file parallele è vietata nelle carreggiate a due corsie a doppio senso di marcia
La marcia per file parallele può essere disposta dall'agente del traffico
La svolta dei veicoli alle intersezioni è condizionata dal loro passo e dagli sbalzi
Per svoltare a destra i conducenti devono porre particolare attenzione alla parte posteriore interna del veicolo
Per svoltare in corrispondenza di un'intersezione è opportuno che i conducenti di un autobus attendano che sia libera l'area dell'intersezione che l'autobus dovrà impegnare
Il conducente di un veicolo pesante, superando pedoni e ciclisti deve tenersi ad adeguata distanza laterale da essi
Il conducente la cui marcia è ostacolata da un cantiere, deve dare la precedenza ai veicoli che prevengono in senso opposto
Quando l'incrocio tra due veicoli non sia possibile per la presenza di un ostacolo, il conducente la cui marcia è ostacolata, deve dare la precedenza ai veicoli provenienti in senso
Su strade a forte pendenza, in caso di incrocio malagevole, il veicolo che procede in discesa, deve di regola arrestarsi e dare la precedenza
Su strade a forte pendenza, in caso di incrocio malagevole, il veicolo che procede in salita, se dispone di una piazzola di sosta, deve dare la precedenza

Se un autotreno ed un autobus si incrociano su una strada in pendenza dove non sia possibile il loro transito contemporaneo, la manovra di retromarcia compete all'autobus
Se un autocarro o un autobus si incrociano su strade di montagna dove non sia possibile il loro transito contemporaneo, l'eventuale manovra di retromarcia compete
Se un'autovettura e un autotreno si incrociano su strade di montagna dove non sia possibile il loro transito contemporaneo, l'eventuale manovra di retromarcia compete
Se due autobus si incrociano su strade forte pendenza, dove non sia possibile il loro transito contemporaneo, la manovra di retromarcia, se necessaria, compete al veicolo che
Se sulle strade di montagna l'incrocio tra un veicolo di massa massima complessiva è inferiore al 3,5 t con altro di massa massima complessiva superiore a 3, 5 t .sia malagevole, la retromarcia deve essere effettuata dal veicolo più leggero
La frenatura del veicolo comporta la dissipazione di energia cinetica posseduta dal veicolo
Lo spazio di frenata è proporzionale al quadrato della velocità
Una brusca frenata potrebbe causare un pericoloso spostamento delle merci trasportate nel vano di carico
Entro i limiti di aderenza lo spazio di frenata non dipende dal peso del veicolo
Una brusca frenata potrebbe essere causa di lesioni per i passeggeri dell'autobus
La frenata agisce sia sul veicolo sia sui passeggeri
Per arrestare un veicolo nello spazio minimo il conducente deve evitare il bloccaggio delle ruote
In curva una brusca frenata, può causare perdita di aderenza allo pneumatico
La guida anticipata consente di prevedere condizioni di criticità
La guida anticipata consente di prevedere situazioni di rischio per consentire frenate graduali e non brusche
Le brusche frenate determinano un usura più rapida dei freni
Nei freni a disco la ventilazione delle parti in strisciamento è maggiore rispetto al freno a tamburo
Il surriscaldamento dei freni ne provoca una diminuzione di efficienza
A parità di forza frenante, i freni a disco si surriscaldano meno di quelli a tamburo
I freni a tamburo comprendono ganasce e ferodi
I freni a tamburo hanno una maggiore superficie di attrito dei freni a disco
Nell'impianto frenante oleopneumatico la pressione pneumatica è convertita in pressione idraulica
L'impianto frenante oleopneumatico utilizza aria compressa ed olio
L'impianto frenante oleopneumatico sfrutta la bassa comprimibilità dell'olio
L'impianto frenante oleopneumatico è dotato di una pompa pneumoidraulica
Il circuito frenante pneumo-idraulico prevede la contemporanea presenza di aria ed olio
Il circuito frenante pneumo-idraulico è dotato di deumidificatore
Il circuito frenante pneumo-idraulico è dotato di un regolatore di pressione

Il circuito frenante pneumo-idraulico è dotato di serbatoio dell'aria
I serbatoi dell'impianto frenante oleo-pneumatico sono muniti di valvola di protezione
L'impianto frenante oleo-pneumatico è munito di un distributore duplex
L'impianto frenante oleo-pneumatico è munito di distributore a mano
L'impianto frenante oleo-pneumatico è munito di modulatore di pressione in funzione del carico
L'impianto frenante oleo-pneumatico è munito di convertitore pneumo-idraulico
Il compressore dell'impianto frenante oleo-pneumatico è comandato dall'albero motore
Il manometro dell'impianto frenante indica la pressione nei serbatoi dell'aria dell'impianto frenante
Nel circuito frenante oleo-pneumatico l'olio è contenuto nel convertitore pneumo-idraulico
Il convertitore pneumo-idraulico utilizza la pressione dell'aria per comprimere l'olio
Il convertitore pneumo-idraulico amplifica la forza esercitata dal conducente sul pedale del freno
Il distributore duplex consente il passaggio dell'aria compressa contenuta nei serbatoi verso l'impianto frenante
Il distributore duplex consente di modulare l'intensità della frenata
Il convertitore pneumo-idraulico mette in pressione l'olio che agisce sugli elementi frenanti
Il compressore dell'impianto frenante riceve il movimento dall'albero motore
Il compressore dell'impianto frenante aspira e comprime aria
I serbatoi dell'impianto frenante accumulano aria destinata ai freni
Il convertitore pneumo-idraulico converte la pressione pneumatica in pressione idraulica
Il circuito frenante nei mezzi pesanti utilizza l'aria accumulata in appositi serbatoi
Nell'impianto frenante oleopneumatico il compressore aspira l'aria dall'esterno e la convoglia negli appositi serbatoi
Il gruppo di regolazione e controllo impedisce il ritorno dell'aria contenuta nei serbatoi
Il gruppo di regolazione e controllo dell'impianto frenante ha il compito di mantenere la pressione dell'aria nei serbatoi entro 2 valori limite, minimo e massimo
Il gruppo di regolazione e controllo dell'impianto frenante ha il compito di evitare pericolose sovrappressioni nei serbatoi
Il depuratore dell'impianto frenante elimina le impurità che si trovano in sospensione nell'aria compressa
L'anticongelatore dell'impianto frenante evita la formazione di ghiaccio all'interno del circuito
I serbatoi dell'impianto oleopneumatico sono uno per ogni sezione frenante, più uno per alimentare i servizi
La pressione dell'aria all'interno di ciascun serbatoio del circuito frenante è segnalata dall'apposito manometro
L'aria delle sospensioni pneumatiche proviene dal serbatoio destinato ai servizi
Talune anomalie dell'impianto frenante sono rilevabili attraverso il controllo del manometro

Dal controllo del manometro il conducente verifica che la pressione dell'aria sia compresa tra i valori minimo e massimo prescritti
Gli elementi frenanti possono essere del tipo a tamburo o a disco
L'insufficiente pressione dell'aria nei serbatoi o nel circuito frenante impedisce al veicolo munito di freno di stazionamento a molla di mettersi in movimento
L'inserimento del freno di stazionamento è segnalato da un' apposita spia
Il distributore a mano comanda il freno di stazionamento
Il distributore a mano viene attivato dal conducente per mezzo di un apposito comando manuale
Il distributore a mano dell'impianto frenante comanda il bielemento frenante
Il modulatore di pressione in funzione del carico regola l'intensità della forza frenante in funzione del carico del veicolo
Il modulatore di pressione in funzione del carico evita il bloccaggio delle ruote quando il veicolo è scarico
Il modulatore di pressione in funzione del carico interagisce funzionalmente con le sospensioni
Il convertitore pneumo-idraulico è un elemento del circuito frenante
Il convertitore pneumo-idraulico è basato sul fenomeno della ridotta comprimibilità dei liquidi
Gli elementi frenanti dissipano l'energia cinetica del veicolo
Gli elementi frenanti producono una azione di attrito
Nel freno idraulico la forza frenante è trasmessa da un liquido
La forza frenante è amplificata dal servofreno
Nel freno pneumatico la forza frenante è fornita dalla pressione di aria
Il freno pneumatico utilizza l'aria compressa preventivamente accumulata in serbatoi
L'impianto frenante oleopneumatico è dotato di un compressore
I freni a disco comprendono le pinze che agiscono sulle pastiglie
L'impiego del freno motore e/o del rallentatore limita l'usura degli elementi frenanti
L'uso combinato del rallentatore e freno comporta un minor usura delle ganasce
L'impiego del freno motore e/o del rallentatore limita il consumo delle guarnizioni d'attrito dell'impianto dei freni
L'impiego del freno motore e/o del rallentatore limita il surriscaldamento dei freni
Il freno motore è particolarmente efficiente a bassa velocità
Il rallentatore è particolarmente efficiente alle alte velocità
L'uso del solo rallentatore non garantisce un rapido arresto del veicolo
Il freno di servizio consente un rapido arresto del veicolo mentre i rallentatori e il freno motore ne consentono il solo rallentamento
L'intervento dell'ABS non è comandata dal conducente

L'uso prolungato del freno motore provoca un innalzamento della temperatura del motore
Il freno motore limita la fuoriuscita dei gas di scarico
Il freno motore annulla la mandata del gasolio
Il rallentatore è di tipo elettromagnetico o idraulico
L'azione del rallentatore è comandata dal conducente
E' opportuno utilizzare il rallentatore percorrendo lunghe discese
Il cambio è un componente della trasmissione
L'uso del cambio consente di adeguare la velocità alle variazioni di pendenza della strada
L'aumento di forza di trazione è necessario in salita
L'aumento di forza di trazione si ottiene inserendo le ridotte
E' necessario aumentare la forza di trazione con l'aumentare del carico
All'aumentare della pendenza in salita è necessario inserire una marcia più bassa al fine di aumentare lo sforzo di trazione
In salita, a parità di pendenza, all'aumentare del carico è necessario inserire una marcia più bassa per ottenere uno sforzo di trazione maggiore
Il funzionamento dei motori è descrivibile attraverso le curve caratteristiche di coppia e di potenza
L'andamento delle curve di coppia e di potenza è legato al numero di giri del motore
Il rendimento ottimale del motore si ha in corrispondenza della coppia massima
Il miglior compromesso tra velocità e consumo di carburante si ha in corrispondenza della coppia massima
L'inerzia è la forza che si oppone alla variazione del moto del veicolo
L'inerzia del veicolo può essere utilmente sfruttata per raggiungere il punto d'arresto
Il corretto utilizzo dell'inerzia del veicolo consente un minor consumo di carburante e freni
Marciare a velocità costante consente di risparmiare sul consumo di carburante
Prima della partenza va controllato che gli pneumatici non siano sgonfi
Prima della partenza vanno controllate le condizioni degli pneumatici
La pressione degli pneumatici va controllata periodicamente
La pressione degli pneumatici va controllata con pneumatici freddi
Nel periodo estivo è preferibile che gli pneumatici siano gonfiati a pressione leggermente superiore, piuttosto che inferiore, rispetto al dato indicato dal costruttore
Prima della partenza è opportuno controllare il corretto funzionamento dell'impianto di illuminazione
Prima della partenza il conducente deve controllare il funzionamento dell'apertura delle porte dell'autobus

Prima della partenza è opportuno verificare il funzionamento delle luci di corridoio degli autobus
Prima della partenza è opportuno verificare che le spie che indicano il malfunzionamento di un organo del veicolo siano spente
Prima della partenza è opportuno verificare il corretto serraggio dei morsetti dei due poli della batteria
E' opportuno verificare periodicamente le condizioni delle cinghie di trasmissione
L'alternatore genera corrente alternata ed il suo malfunzionamento impedisce che la batteria si ricarichi
Periodicamente deve essere controllato il livello dell'olio del motore per evitare gravi danni di quest'ultimo
Periodicamente deve essere controllato il livello del liquido dei freni per consentire il corretto funzionamento dell'impianto frenante
Periodicamente deve essere controllato il livello dell'olio del cambio di velocità per garantire il corretto funzionamento degli ingranaggi
Periodicamente deve essere controllato il livello dell'olio del differenziale per consentire il corretto funzionamento dei satelliti e dei planetari
E' opportuno controllare periodicamente il liquido di raffreddamento del motore per evitare il surriscaldamento del motore
Aggiungendo acqua al liquido antigelo aumenta il rischio di congelamento
Periodicamente deve essere controllato il livello del liquido detergente del parabrezza
Periodicamente deve essere controllato il livello dell'olio del servosterzo
Periodicamente deve essere controllato il livello dell'olio del servofreno
Periodicamente deve essere controllato che lo sterzo non abbia un gioco eccessivo
Le sterzate a veicolo fermo possono danneggiare lo sterzo
Le sterzate a veicolo fermo possono danneggiare gli pneumatici
Uno sterzo troppo duro può essere indice di malfunzionamento del servosterzo
Occorre mantenere pulito il filtro dell'aria per evitare che esso si intasi
Bisogna periodicamente controllare il filtro dell'aria del motore al fine di garantire una corretta combustione
Bisogna periodicamente controllare il filtro dell'olio al fine di trattenere le impurità dell'olio
L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata da un difettoso funzionamento del termometro
L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata dall'insufficiente quantità del liquido stesso
L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata dalla rottura della pompa dell'acqua
L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata dalla rottura della cinghia trapezoidale
L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata dal difettoso funzionamento del termostato.

L'accensione della spia della temperatura del liquido di raffreddamento del motore può essere causata dal difettoso funzionamento della ventola
L'accensione della spia dell'alternatore può essere determinata da difettoso funzionamento della spia stessa
L'accensione della spia dell'alternatore può indicare che l'alternatore non carica più la batteria
L'accensione della spia dell'alternatore può essere determinata dalla rottura della cinghia trapezoidale
L'accensione della spia dell'alternatore può essere determinata da un guasto del raddrizzatore
L'accensione della spia dell'olio del motore può essere determinata dalla scarsa pressione dell'olio
L'accensione della spia dell'olio del motore può indicare il difettoso funzionamento della pompa ad ingranaggi
L'accensione della spia dell'olio del motore può essere determinata dall'insufficiente quantitativo di olio
In caso di accensione della spia dell'olio del motore si deve verificarne il livello mediante l'apposita astina
L'indicazione di un eccesso di pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante può essere causata da un difettoso funzionamento del gruppo di regolazione e controllo
L'indicazione di un eccesso di pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante può essere causata da difettoso funzionamento della valvola di protezione dei serbatoi
L'eccessiva pressione d'aria nei serbatoi dell'impianto frenante è indicata dal manometro presente sul cruscotto
La scarsa pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante può essere causata dal difettoso funzionamento del compressore
La scarsa pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante può essere causata dal difettoso funzionamento del sistema di trasmissione del movimento dall'albero motore al compressore
L'indicazione di una scarsa pressione dell'aria nei serbatoi dell'impianto frenante può essere causata da perdita d'aria nell'impianto frenante
La presenza di acqua nel serbatoio dell'aria dell'impianto frenante diminuisce il volume a disposizione dell'aria
La troppo rapida escursione dell'ago del manometro dell'aria durante la marcia può essere determinata dalla presenza di acqua nel serbatoio dell'aria dell'impianto frenante
Il freno di soccorso interviene in caso di guasto del freno di servizio
L'impianto frenante di un autocarro o di un autobus consente di realizzare la frenatura di servizio e quella di soccorso agendo sul solo pedale del freno
L'impianto frenante di un autocarro o di un autobus è realizzato con due distinti circuiti, al fine di garantire l'arresto del veicolo anche in caso di avaria di uno dei due circuiti.
L'improvvisa caduta di pressione dell'aria di un serbatoio dei freni, può essere causata dalla rottura della tubazione tra il serbatoio e il distributore duplex
La rottura della tubazione dell'aria compressa di una dei due circuiti dell'impianto frenante, non compromette l'efficienza dell'altra

Il conducente che verifica che vi sia un' avaria di uno dei due circuiti dell'impianto frenante, deve arrestarsi quanto prima in condizioni di sicurezza
L'intasamento del filtro dell'aria del motore provoca irregolarità nella combustione
L'intasamento del filtro dell'aria del motore provoca l'emissione di fumo nero allo scarico
L'intasamento del filtro dell'aria del motore provoca la riduzione dell'efficienza del motore
L'intasamento del filtro antipolline può deteriorare la salubrità dell'abitacolo
L'omessa sostituzione del filtro dell'olio ne provoca l'intasamento
L'intasamento del filtro dell'olio può provocare il danneggiamento dei cilindri del motore
L'intasamento del filtro dell'olio è causa di presenza di impurità nell'olio
Il filtro del carburante intercetta le impurità contenute nel carburante
L'intasamento del filtro del carburante può comportare un'irregolare afflusso di carburante alla pompa
L'intasamento del filtro del carburante comporta perdita di efficienza del motore
Sterzare a veicolo fermo provoca un' usura anomala dei pneumatici
Sterzare a veicolo fermo aumenta precocemente il gioco dello sterzo
L'eccessivo gioco dello sterzo provoca una difficoltà nel mantenere la traiettoria voluta
La non corretta convergenza delle ruote anteriori determina l'asimmetrico consumo dei pneumatici
L'eccessiva pressione di gonfiaggio degli pneumatici ne provoca un maggiore consumo della parte centrale
Un'insufficiente pressione di gonfiaggio degli pneumatici provoca un eccessivo consumo dei bordi del battistrada
La mancata equilibratura dello pneumatico ne provoca un anomalo consumo
Una perdita di convergenza delle ruote comporta che il veicolo tende a discostarsi dalla traiettoria rettilinea
La diversa pressione di gonfiaggio degli pneumatici di uno stesso asse comporta uno scostamento dalla traiettoria rettilinea
Lo sfarfallamento dello sterzo può essere causato dalla non corretta equilibratura delle ruote anteriori
Le ruote gemellate, se sgonfie, possono deteriorarsi a causa del loro reciproco sfregamento
L'avarìa dell'alternatore impedisce alla batteria di ricaricarsi
L'avarìa del raddrizzatore impedisce alla batteria di ricaricarsi
La mancata ricarica della batteria può essere determinata dalla rottura della cinghia trapezoidale che trascina l'alternatore
L'accensione della spia della batteria indica che la stessa non viene caricata correttamente
L'anomalo funzionamento dell'alternatore non compromette l'efficienza dell'impianto frenante pneumoidraulico
Il cambio di velocità serve a modificare il rapporto di trasmissione tra motore e ruote motrici

Il cambio di velocità consente di equilibrare sforzo di trazione e resistenza totale all'avanzamento
Il campo di stabilità del motore, se ampio, determina maggiore "elasticità del motore"
Il campo di stabilità del motore è l'intervallo tra il numero di giri corrispondente alla coppia massima e il numero di giri in corrispondenza della potenza massima
Il campo di stabilità del motore è la zona nella quale il motore è più elastico
La corretta scelta del rapporto del cambio consente di mantenere il motore nel campo di stabilità
Il campo di stabilità del motore è legato all'andamento delle curve di coppia e di potenza
Nelle salite percorse con il veicolo carico è opportuno mantenere il motore a un numero di giri compreso nell'intervallo ottimale indicato dal contagiri
Nelle salite percorse con il veicolo carico occorre una marcia bassa, che corrisponde a sforzi di trazione maggiori
Nelle salite percorse con il veicolo carico è opportuno variare la marcia quando l'indicatore del contagiri esce dal campo ottimale
Occorre inserire una marcia più bassa se il numero di giri del motore scende troppo sotto quello di coppia massima
Una marcia appropriata al carico del veicolo e alle condizioni planoaltimetriche della strada consente di diminuire il consumo di carburante
Occorre inserire una marcia che consenta di mantenere un numero di giri prossimo a quello di minor consumo specifico
In discesa, l'uso di una marcia bassa consente di sfruttare l'effetto frenante del motore
Con il motore, in regime di "fuori giri", si determina un consumo eccessivo di carburante
Lo sforzo di trazione alla periferia delle ruote deve aumentare se aumentano le resistenze che si oppongono al moto del veicolo
Lo sforzo di trazione alla periferia delle ruote è più alto quando sono inserite marce basse
Il sovraccarico del veicolo comporta un aumento delle emissioni inquinanti
In generale, il conducente deve scegliere la marcia più alta possibile per la velocità alla quale ha deciso di viaggiare
In generale, il conducente deve scegliere la marcia tale che mantenga il motore intorno al regime di minor consumo specifico
L'aumento dello sforzo di trazione si ottiene inserendo marce ridotte
In discesa l'uso di una marcia bassa (ridotta) consente di sfruttare l'effetto frenante del motore
In discesa l'uso di una marcia bassa (ridotta) consente di stabilizzare la velocità del veicolo
La coppia motrice è generata dalla forza applicata dal pistone sull'albero motore attraverso la manovella
La coppia di un motore endotermico è un prodotto tra una forza e una lunghezza
Nella curva di coppia il numero di giri corrispondenti alla coppia massima coincide con quello di massimo rendimento
Nelle curve di potenza e di coppia di un motore il numero di giri corrispondente alla coppia massima è inferiore a quello di potenza massima

La curva di coppia di un motore endotermico descrive il valore della coppia al variare del numero di giri
La curva di potenza di un motore endotermico descrive il valore della potenza al variare del numero di giri
In un motore endotermico, l'andamento della curva di coppia all'aumentare del numero di giri, è dapprima crescente, raggiunge un valore massimo e poi decresce
In un motore endotermico, l'andamento della curva di potenza all'aumentare del numero di giri, è dapprima crescente, raggiunge un valore massimo e poi decresce
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida nell'autotrasporto di merci, si applica, salve le eccezioni di legge, ai conducenti di veicoli di massa massima ammissibile superiore alle 3,5 tonnellate.
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida nell'autotrasporto di persone si applica, salve le eccezioni di legge, ai conducenti di autobus
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di autobus in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di veicoli la cui velocità massima autorizzata è di 40 km/h
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di veicoli delle forze armate
La normativa vigente in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di veicoli utilizzati in situazioni di emergenza o di operazioni di salvataggio
La normativa vigente in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di autoveicoli adibiti per il soccorso stradale che operano entro un raggio di 100 chilometri dalla propria base operativa
La normativa vigente in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di veicoli sottoposti a prova su strada di riparazione o di manutenzione
La normativa vigente in materia di durata massima di guida non si applica ai conducenti di veicoli di massa massima non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di cose per uso privato
La normativa vigente in materia di durata massima di guida, si applica per i trasporti su autobus o su veicoli di massa massima ammissibile superiore a 3, 5 tonnellate svolti tra Stati comunitari
La normativa vigente in materia di durata massima di guida, si applica per i trasporti su autobus o su veicoli di massa massima ammissibile superiore a 3, 5 tonnellate svolti tra Stati dell'Unione europea e la Svizzera
La normativa vigente in materia di durata massima di guida, si applica anche ai conducenti dei veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione europea se il trasporto avviene totalmente nell'ambito dell'unione stessa
Il conducente di un autobus immatricolato in Germania (Stato dell'Unione Europea) che si rechi in Russia (Stato della AETR), deve osservare i tempi massimi di guida previsti dall'accordo AETR

In tema di durata della guida dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose, trovano applicazione le norme dell'accordo AETR anziché quelle contenute nel regolamento 561/2006(C)EE quando il trasporto non si esaurisce all'interno del territorio dell'Unione Europea, della Svizzera o dello Spazio economico europeo, ma interessa il territorio di altri Stati
Il regolamento n. 561/2006(C)E in materia di durata massima di guida, si applica per i trasporti su autobus o su veicoli di massa massima ammissibile superiore a 3, 5 t. svolti tra l'Unione europea e Stati dello Spazio economico europeo
Il conducente di autobus privo di cronotachigrafo adibito al servizio regolare in ambito nazionale, deve esser munito di un estratto del registro di servizio e di una copia dell'orario di servizio
La determinazione, per legge, dei tempi massimi di guida e di riposo, ha lo scopo di tutelare il conducente obbligato ad utilizzare il cronotachigrafo, dai rischi che possono derivare da eccessivo affaticamento
La determinazione, per legge, dei tempi di guida e di riposo ha lo scopo di tutelare gli altri utenti della strada dal pericolo di incidenti causati da conducenti eccessivamente stanchi
La determinazione, per legge, dei tempi massimi di guida e di riposo, mira a migliorare le condizioni sociali dei conducenti obbligati ad utilizzare il cronotachigrafo
Ai fini dell'obbligatorietà dell'uso del cronotachigrafo, si definisce conducente chiunque sia addetto alla guida di veicolo, anche per un breve periodo
Ai fini dell'obbligatorietà dell'uso del cronotachigrafo, si definisce conducente chiunque si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo
La normativa sull'uso del cronotachigrafo definisce interruzione ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, il carico e lo scarico del veicolo sono considerate "altre mansioni"
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, il controllo della pressione degli pneumatici del veicolo è considerato "altra mansione"
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "riposo" ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, è considerata "altra mansione" ogni attività svolta per altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di riposo giornaliero regolare" ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di riposo giornaliero regolare" ogni tempo di riposo che può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione

Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di riposo giornaliero ridotto" ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di riposo settimanale regolare" ogni tempo di riposo di almeno 45 ore
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di riposo settimanale ridotto" ogni tempo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, a determinate condizioni, a una durata minima di 24 ore continuative
Ai fini della normativa sull'uso del cronotachigrafo, si definisce "periodo di guida giornaliero": il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo, prevede che il periodo massimo di guida non possa eccedere le 9 ore giornaliere aumentabili a 10 ore per non più di due giorni alla settimana
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo, prevede che il periodo massimo di guida non possa eccedere le 56 ore settimanali
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo, prevede che il periodo massimo di guida non possa eccedere le 90 ore bisettimanali
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo, prevede un'interruzione di 45 minuti dopo quattro ore e mezza di guida
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo, prevede un periodo di guida continuato non superiore a quattro ore e mezza
Il regolamento 561/2006(C)E in materia di tempi di guida e di riposo stabilisce che, durante l'interruzione periodica di 45 minuti, il conducente non può guidare né svolgere altre mansioni
Il regolamento 561/2006(C)E stabilisce che l'interruzione periodica di 45 minuti può essere frazionata in 2 periodi: la prima di almeno 15 minuti e la seconda di almeno 30 minuti
Il periodo di riposo giornaliero stabilito dal regolamento 561/2006(C)E è di almeno 11 ore
Il periodo di riposo giornaliero stabilito dal regolamento 561/2006(C)E può essere minimo di 11 ore riducibili a nove ore per tre giorni la settimana
Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006(C)E, il periodo di riposo giornaliero, deve essere effettuato entro 24 ore dal termine del precedente riposo.
Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006(C)E, è vietato guidare per più di 6 giorni consecutivi
Il conducente di un veicolo soggetto alla disciplina del regolamento 561/2006(C)E, mentre fruisce del periodo di interruzione di 45 minuti della guida, dopo aver guidato per 4 ore e mezza non può svolgere nessuna attività lavorativa

Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006(C)E, il conducente può superare le 4 ore e mezza di guida, per raggiungere il luogo di sosta appropriato per la sicurezza del veicolo, a condizione di non compromettere la sicurezza stradale
Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006(C)E la reperibilità non può essere considerata riposo
Secondo quanto stabilito dal regolamento 561/2006(C)E il periodo di riposo giornaliero può essere effettuato su veicolo se munito di cuccetta e in sosta
Chiunque circola con veicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui è esso è previsto, è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Chiunque circola con veicolo munito di cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate dalle norme vigenti è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Chiunque, avendo l'obbligo di registrare i periodi di guida ai sensi delle norme vigenti, conduce un autoveicolo munito di cronotachigrafo non funzionante, è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Chiunque, avendo l'obbligo di registrare i periodi di guida ai sensi delle norme vigenti, non inserisce il foglio di registrazione o la scheda del conducente, è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Chiunque, avendo l'obbligo di registrare i periodi di guida ai sensi delle norme vigenti, non inserisce il foglio di registrazione o la scheda del conducente, è soggetto a decurtazione dei punti della carta di qualificazione del conducente
Chiunque manometta i sigilli del cronotachigrafo è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Chiunque alteri il cronotachigrafo è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria e a sospensione della patente di guida
Il titolare della licenza per il trasporto di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo, nei casi in cui esso è previsto, è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria.
Il cronotachigrafo è lo strumento che registra i tempi di guida, di lavoro, di disponibilità, le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero di un conducente
Sul foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico sono registrate tutte le aperture del cronotachigrafo stesso.
Il cronotachigrafo deve essere montato e mantenuto solo da officine autorizzate
Il cronotachigrafo deve essere sottoposto al controllo di funzionalità ogni anno
In caso di cambio del veicolo, durante uno stesso periodo di guida, il conducente deve utilizzare il medesimo foglio di registrazione
Il cronotachigrafo non impedisce al veicolo di superare il limite massimo di velocità
I fogli di registrazione del cronotachigrafo analogico devono essere omologati secondo disposizioni comunitarie
I fogli di registrazione del cronotachigrafo analogico devono essere forniti dal datore di lavoro
Il foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico deve essere tolto al momento della riconsegna del veicolo oppure dopo 24 ore dal suo inserimento

Il foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico deve riportare la targa del veicolo o dei veicoli che il conducente ha guidato nella giornata lavorativa
Se un veicolo è dotato di cronotachigrafo analogico, il conducente, quando il veicolo è in sosta, deve azionare il dispositivo di commutazione
Il foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico è personale, e quindi, in caso di avvicendamento dell'autista, il foglio deve essere sostituito con quello del nuovo conducente
Prima dell'inizio del viaggio, nel foglio di registrazione di un cronotachigrafo analogico, il conducente deve scrivere i chilometri percorsi dal veicolo fino al momento della partenza
Prima dell'inizio del viaggio, nel foglio di registrazione di un cronotachigrafo analogico, il conducente deve scrivere la targa del veicolo
Prima dell'inizio del viaggio, nel foglio di registrazione di un cronotachigrafo analogico, il conducente deve scrivere il proprio nome e cognome
Prima dell'inizio del viaggio, nel foglio di registrazione di un cronotachigrafo analogico, il conducente deve scrivere il luogo di partenza
Prima dell'inizio del viaggio, nel foglio di registrazione di un cronotachigrafo analogico, il conducente deve scrivere la data di partenza
In caso di cambio del veicolo, durante una stessa giornata di servizio, il conducente deve utilizzare lo stesso foglio di registrazione, riportandovi le dovute annotazioni
Se il cronotachigrafo analogico si rompe durante un viaggio, il conducente deve annotare manualmente i dati relativi ai periodi di guida e di riposo utilizzando gli appositi spazi del foglio di registrazione
In caso di guasto del cronotachigrafo si deve procedere alla sua riparazione, al massimo entro sette giorni, se il veicolo non rientra prima in sede
In caso di guasto del cronotachigrafo, se il viaggio dura meno di sette giorni, si può procedere alla riparazione al ritorno del veicolo in sede
In caso di guasto del cronotachigrafo, il conducente deve provvedere alla registrazione manuale sul retro del disco
In caso di avaria del cronotachigrafo digitale, il conducente deve annotare manualmente i tempi ed i chilometri percorsi.
Il conducente di veicolo soggetto alla disciplina del regolamento 561/2006(C)E con cronotachigrafo analogico, deve conservare i fogli di registrazione della giornata in corso e quelli degli ultimi 28 giorni
I dischi del cronotachigrafo riportano i simboli che indicano anche i tempi di guida, di riposo e di disponibilità
Nella memoria di un cronotachigrafo digitale il conducente deve inserire manualmente i seguenti dati: luogo di inizio e termine del viaggio, tipo di attività svolta durante il periodo in cui non guida
Nella memoria di un cronotachigrafo digitale sono registrati i dati relativi all'inserimento e all'estrazione della carta del conducente
Nella memoria di un cronotachigrafo digitale sono registrati e memorizzati i dati relativi alla velocità
Nella memoria di un cronotachigrafo digitale sono registrati gli eventuali trasferimenti di dati ad unità esterne

Se un veicolo è dotato di cronotachigrafo digitale la carta tachigrafica del conducente deve essere utilizzata per ciascun giorno di guida a partire dal momento in cui il conducente prende in consegna un veicolo e fino a quando non lo riconsegna
La carta tachigrafica è rilasciata dalla Camera di Commercio
La carta tachigrafica è di quattro tipi
I quattro tipi di carta tachigrafica sono i seguenti: carta del conducente, carta dell'impresa, carta dell'officina e carta dell'autorità di controllo
La carta tachigrafica del conducente è personale
La carta tachigrafica del conducente deve essere inserita nell'apposito alloggiamento al momento della presa in consegna del veicolo
Quando due persone si alternano alla guida di un veicolo munito di cronotachigrafo digitale entrambe le carte tachigrafiche deve essere inserite negli appositi alloggiamenti (slot).
Nel cronotachigrafo digitale, l'apparecchio di controllo visualizza sul display l'erroneo inserimento della carta tachigrafica
Il display del cronotachigrafo digitale segnala il superamento dei limiti dei tempi massimi di guida
Al termine della giornata lavorativa, la carta tachigrafica deve essere estratta a veicolo fermo
In caso di smarrimento della sua carta tachigrafica, il conducente deve sporgere denuncia all'autorità di polizia.
In caso di smarrimento della carta tachigrafica, il conducente deve stampare il resoconto dell'attività di guida registrata nella memoria del cronotachigrafo, firmandolo e conservandolo per i successivi viaggi
In caso di smarrimento della carta tachigrafica, il conducente può guidare al massimo per 15 giorni lavorativi, ovvero per il periodo necessario a riportare in sede il veicolo, se il viaggio ha durata superiore a 15 giorni
La funzione out of scope (disattivazione del cronotachigrafo digitale) deve essere utilizzata quando il veicolo è impiegato in attività escluse dal regolamento 561/2006(C)E
Per la guida di veicoli di massa superiore a 3,5 adibiti ad uso di terzi il conducente deve essere in possesso della patente della categoria C o CE e della carta di qualificazione del conducente
Per la guida di autobus adibiti a servizio occasionale (noleggio con conducente) è necessaria la patente di categoria D e la carta di qualificazione del conducente
Per la guida di autobus adibiti a servizio regolare (servizio pubblico di linea) è necessaria la patente di categoria D e la carta di qualificazione del conducente
La carta di qualificazione del conducente è rilasciata dall'Ufficio Motorizzazione Civile
La carta di qualificazione del conducente non è richiesta per la guida di veicoli che effettuano trasporto merci a uso proprio qualora il conducente non sia stato assunto come autista
La carta di qualificazione del conducente ha validità 5 anni

La carta di qualificazione del conducente scaduta da oltre due anni si rinnova frequentando un corso di formazione periodica e sostenendo un esame
La carta di qualificazione del conducente si rinnova frequentando un corso di formazione periodica
La carta di qualificazione del conducente ha una dotazione di punti indipendente da quelli della patente di guida
La carta di qualificazione del conducente è obbligatoria per i conducenti professionali che svolgono la loro attività alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose avente sede in Italia
La carta di qualificazione del conducente è obbligatoria per i conducenti professionali cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo che svolgono la loro attività alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose avente sede in Italia
Ogni danneggiamento organico o funzionale del lavoratore conseguente all'attività lavorativa costituisce infortunio sul lavoro
Durante l'attività lavorativa la frattura riportata dal conducente che scivoli nel salire sulla cabina sull'autocarro costituisce infortunio sul lavoro
Una lesione fisica che si verifica durante la manutenzione del veicolo è un infortunio sul lavoro
E' considerato infortunio sul lavoro la lesione che subisce il conducente durante le operazioni di carico e scarico delle merci.
La lesione ad una mano subita dal conducente durante l'operazione di aggancio del rimorchio è considerata infortunio sul lavoro
Il danno fisico subito dal conducente che cade accidentalmente nella cisterna costituisce infortunio sul lavoro
La lesione subita dal conducente in conseguenza di cadute accidentali dal piano di carico dell'autocarro costituisce infortunio sul lavoro
Gli elementi che caratterizzano gli infortuni sul lavoro sono: l'occasione di lavoro, la causa violenta e la lesione invalidante
Il danneggiamento all'apparato muscolo scheletrico durante l'operazione di sostituzione di uno pneumatico costituisce infortunio sul lavoro
La lesione alla vista determinata dall'accidentale contatto con il materiale corrosivo trasportato costituisce infortunio sul lavoro
L'incidente stradale che ha provocato lesioni all'autista durante la sua attività professionale è considerato infortunio sul lavoro
La maggior parte degli incidenti stradali è attribuibile a comportamenti scorretti del conducente
Una velocità non adeguata è tra le cause più ricorrenti di incidenti stradali
Il mancato rispetto delle norme sulla precedenza è tra le cause più ricorrenti di incidenti stradali
La distrazione alla guida è tra le cause più ricorrenti di incidenti stradali
Il mancato rispetto della distanza di sicurezza è tra le cause più ricorrenti di incidenti stradali
La stanchezza del conducente aumenta il rischio di incidente stradale
Il malfunzionamento delle sospensioni è tra le cause di incidenti stradali
Gli pneumatici con battistrada usurato aumentano il rischio di incidenti stradali
Il malfunzionamento dei freni è tra le cause di incidenti stradali

I cittadini di Stati membri dell'Unione Europea hanno diritto di entrare, circolare e soggiornare in Italia per non più di tre mesi senza limitazioni purché possiedano una carta d'identità in corso di validità
I cittadini extracomunitari possono entrare in Italia se sono in possesso di passaporto e visto di ingresso validi
Gli stranieri in ingresso in Italia sono soggetti a controlli di frontiera, doganali, valutari e sanitari
Il visto è un'autorizzazione concessa allo straniero per l'ingresso nel territorio della Repubblica italiana
L'Italia e la Francia sono tra i Paesi europei maggiormente interessati dal fenomeno dell'immigrazione clandestina
L'immigrazione clandestina è l'ingresso illegale in altro Stato di persone che non sono cittadini o non hanno, in esso, titolo per soggiornarvi
L'immigrazione clandestina coinvolge anche il traffico di esseri umani e può alimentare il mercato del lavoro nero
All'Accordo di Schengen aderiscono anche Paesi extracomunitari
Nello spazio di Schengen le frontiere interne possono essere attraversate in qualunque luogo senza che venga effettuato il controllo delle persone
I vettori devono accertarsi che gli stranieri siano in possesso dei documenti di viaggio richiesti per l'ingresso nei Paesi dell'Accordo di Schengen
In caso di immigrazione clandestina, il mezzo di trasporto che ha portato lo straniero alla frontiera è obbligato a ricondurlo nello Stato di provenienza o in quello dove è stato rilasciato il biglietto
I cittadini UE possono entrare, circolare e soggiornare in Italia fino a 3 mesi solo con la carta di identità e dichiarazione di presenza
Chi è trovato senza permesso di soggiorno o con permesso scaduto viene espulso
Tra le tecnologie usate per i controlli alle frontiere ci sono anche rilevatori di battito cardiaco
Per evitare la salita sul veicolo di immigrati clandestini è opportuno parcheggiare in aree custodite e chiudere il veicolo a chiave
Per evitare la salita sul veicolo di immigrati clandestini il conducente di un autobus deve effettuare un controllo generale e approfondito del veicolo e del rimorchio
Per mancato accertamento della presenza a bordo di clandestini sono previste: sanzione amministrativa pecuniaria e sospensione o revoca dell'autorizzazione V
Per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina è prevista: la reclusione, la multa e la confisca del veicolo
L'accordo di Schengen comporta l'abolizione dei controlli sistematici delle persone alle frontiere interne al suo spazio (spazio Schengen)
L'accordo di Schengen comporta il rafforzamento dei controlli alle frontiere esterne al suo spazio (spazio Schengen)
Ogni stato sottoscrittore dell'accordo di Schengen può sospendere l'uso del trattato per un limitato periodo e per specifici motivi
Negli stati dello spazio Schengen si applicano regole e procedure comuni in materia di visti, soggiorni brevi, richieste d'asilo e controlli alle frontiere

Secondo i principi dell'accordo di Schengen, le frontiere interne possono essere attraversate in qualunque luogo senza che venga effettuato il controllo delle persone
La Polonia è uno stato membro UE ed è interno allo spazio Schengen
La Slovenia è uno stato membro UE ed è interno allo spazio Schengen
La Lettonia è uno stato membro UE ed è interno allo spazio Schengen
Il Regno Unito è membro UE ma non è interno allo spazio Schengen
L'Irlanda è uno stato membro UE ma non è interno allo spazio Schengen
L'immigrato clandestino è il cittadino di Paese extracomunitario entrato in Italia senza rispettare le norme in materia di ingresso
L'immigrazione clandestina comporta il traffico di esseri umani che spesso vengono sfruttati dalle organizzazioni criminali per compiere attività illecite (prostituzione, lavoro nero, traffico di stupefacenti ecc.)
L'immigrazione clandestina è un reato ed è punito con una pesante sanzione pecuniaria
Alle frontiere con Paesi UE aderenti alla convenzione di Schengen, non si applica, in generale, alcun tipo di controllo, né di tipo doganale, né relativo alle persone ai fini della sicurezza
L'attraversamento delle frontiere con Paesi aderenti alla convenzione di Schengen ma non alla UE, comporta controlli doganali e limitazioni all'importazione ed esportazione di denaro e beni, ma non comporta controlli sull'identità delle persone
L'attraversamento delle frontiere con Paesi aderenti alla UE ma non alla convenzione di Schengen, comporta controlli sull'identità delle persone ma non comporta controlli doganali
L'attraversamento delle frontiere con Paesi non appartenenti alla UE e non aderenti alla convenzione di Schengen, comporta sempre controlli doganali con limitazioni di esportazione e importazione di beni e di valuta
L'attraversamento delle frontiere con Paesi non appartenenti alla UE e non aderenti alla convenzione di Schengen, comporta sempre controlli sull'identità delle persone
L'ingresso in Italia di cittadini comunitari non è soggetto a particolari limitazioni
Il soggiorno di cittadini comunitari in altro stato membro per un periodo inferiore a tre mesi è subordinato al possesso di un valido documento d'identità
Il cittadino di uno stato membro che soggiorna in un altro stato membro può essere allontanato solo per motivi di ordine pubblico, di pubblica sicurezza o di sanità
I cittadini dell'Unione europea non hanno bisogno di permesso per soggiornare in Italia
Ai cittadini dell'Unione Europea, è riconosciuto il diritto di circolare liberamente nell'Unione Europea senza bisogno di richiedere alcun visto
Ai cittadini dell'Unione Europea, è riconosciuto il diritto di circolare liberamente nel territorio dello Stato membro, salve eccezioni
L'ingresso in Italia di cittadini comunitari può essere soggetta a limitazioni per motivi di ordine pubblico

L'ingresso nel territorio italiano è consentito agli stranieri extracomunitari che si presentano attraverso un valico di frontiera e siano in possesso di un passaporto o di altro documento di viaggio equivalente riconosciuto valido per l'attraversamento delle frontiere
L'ingresso nel territorio italiano è consentito agli stranieri extracomunitari che abbiano un visto di ingresso o di transito, nei casi in cui è richiesto
Lo straniero extracomunitario che entra legalmente in Italia, entro otto giorni lavorativi, dovrà richiedere il permesso di soggiorno
L'ingresso nel territorio italiano è consentito agli stranieri extracomunitari che non siano considerati pericolosi per l'ordine pubblico, la sicurezza nazionale, la salute pubblica o le relazioni internazionali
L'ingresso nel territorio italiano è consentito agli stranieri extracomunitari che dimostrino di avere mezzi finanziari per il loro sostentamento e abbiano a disposizione la somma necessaria al rimpatrio, eventualmente dimostrabile con l'esibizione del biglietto di ritorno
Tutti i cittadini che non appartengono ai Paesi dell'Unione Europea, possono entrare in Italia presentando il passaporto e, nei casi in cui è richiesto, il visto rilasciato nel loro Paese di provenienza
Il visto è l'autorizzazione concessa allo straniero extracomunitario per l'ingresso nel territorio della Repubblica italiana, è stampato su carta adesiva e si applica sul passaporto o altro documento di viaggio del richiedente
Il visto è rilasciato dalle ambasciate e dai consolati italiani nello stato di origine o della stabile residenza dello straniero
I cittadini di alcuni Paesi non sono obbligati a richiedere il visto d'ingresso per soggiorni per turismo, missione, affari, invito e gara sportiva purchè non superiori a 90 giorni
Non è possibile il rilascio del visto (né la proroga) allo straniero che già si trovi in Italia
Il passaporto può essere individuale o collettivo
Una delle aree maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina come punto di ingresso in Italia è la costa siciliana, in particolare le isole di Lampedusa e Pantelleria
Una delle aree maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina come punto di ingresso in Italia è la costa adriatica pugliese
Una delle aree maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina come punto di ingresso in Italia sono le frontiere terrestri di Trieste e Tarvisio
Una delle aree maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina come punto di ingresso in Italia è la costa ionica calabrese
Una delle aree maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione clandestina come punto di ingresso in Italia è la città di Gorizia
Tra le misure adottate per scongiurare l'ingresso illegittimo di cittadini stranieri vi è l'uso di sistemi ad onde passive che consentono di rilevare immagini/sagome di persone all'interno dei veicoli
Tra le misure adottate per scongiurare l'ingresso illegittimo di cittadini stranieri vi è l'uso di rilevatori di battito cardiaco (heartbeat) che consentono di rilevare la presenza di persone all'interno dei veicoli

Tra le tecnologie utilizzate dalle autorità di frontiera per contrastare il fenomeno dell'immigrazione clandestina a bordo di veicoli vi sono i rilevatori di anidride carbonica
Tra le tecnologie utilizzate dalle autorità di frontiera per contrastare il fenomeno dell'immigrazione clandestina a bordo di veicoli si utilizzano sistemi a raggi gamma
Per il controllo dei veicoli, al fine di scongiurare l'ingresso illegittimo di cittadini stranieri si utilizzano, tra l'altro, unità cinofile
In mancanza di prove inconfutabili che dimostrino che è stato fatto tutto il possibile per non agevolare il trasporto di clandestini, il conducente, può essere sanzionato in maniera estremamente pesante, sia penalmente che amministrativamente
In mancanza di prove inconfutabili che dimostrino che è stato fatto tutto il possibile per non agevolare il trasporto di clandestini, l'impresa, può essere sanzionata in maniera estremamente pesante, sia penalmente che amministrativamente
Le imprese di autotrasporto ed i loro conducenti devono predisporre ed attuare un piano di controllo adeguato al fine di evitare, nella massima misura possibile, che i controlli effettuati dalle forze dell'ordine possano dare riscontri positivi in ordine alla presenza a bordo di clandestini
Il vettore deve accertarsi che gli stranieri trasportati siano in possesso dei documenti richiesti per l'ingresso nell'area Schengen
Il vettore è obbligato a riprendere a bordo gli stranieri rifiutati dall'area Schengen ed a ricondurli nel Paese di provenienza
Per evitare di favorire l'immigrazione di clandestini è necessaria la custodia continua del veicolo, in particolare nelle zone a rischio
Per evitare di favorire l'immigrazione di clandestini è necessario esaminare attentamente le parti del veicolo a rischio ed in caso di sospetto dare immediata denuncia alle autorità competenti
Per evitare di trasportare clandestini in modo inconsapevole, in particolare nel trasporto merci, è necessario controllare anche sul tetto, all'interno del veicolo, dietro la cabina e tra gli assi delle ruote
Per evitare di trasportare clandestini in modo inconsapevole, in particolare nel trasporto persone, è necessario controllare anche all'interno del veicolo per verificare eventuali infiltrati tra i passeggeri regolari
Possono essere indicativi della presenza di clandestini a bordo del veicolo segni di effrazione e danni al veicolo anche se lievi
Può essere indicativo della presenza di clandestini a bordo del veicolo la rottura delle serrature del vano di carico.
Gli agenti di pubblica sicurezza possono procedere ai controlli dei mezzi e delle cose trasportate anche se soggetti a speciale regime doganale se sussistono fondati motivi o sospetti che i veicoli possano essere utilizzati per compiere trasporti illegali di merci o persone
Anche i vettori sono ritenuti responsabili del reato di immigrazione clandestina se ritenuti corresponsabili perché hanno organizzato, permesso o anche semplicemente se erano a
In caso di reiterate o gravi infrazioni, inerenti il trasporto illegale di persone (clandestini), può essere disposta la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a svolgere attività di
Le norme italiane puniscono severamente tutti coloro che compiono attività dirette a favorire l'ingresso illegale degli stranieri nel territorio italiano
Oltre alle sanzioni personali (fino a 15 anni di reclusione), a carico di coloro che, in qualche modo, agevolano l'ingresso illegale di stranieri in Italia, viene disposta anche la confisca del mezzo di trasporto utilizzato per compiere il fatto
Il posto di guida è ergonomico se spazi e comandi sono adattabili alle differenti corporature dei conducenti
Il posto di guida è ergonomico se gli apparati muscolare e scheletrico del conducente non sono sottoposti ad affaticamento eccessivo

Il posto di guida è ergonomico se la permanenza prolungata alla guida non provoca affaticamento eccessivo
Il posto di guida è ergonomico se i movimenti necessari per la guida non comportano sforzo eccessivo
Il posto di guida è ergonomico se spazi, comandi e strumentazioni sono facilmente raggiungibili ed azionabili
L'ergonomia garantisce sicurezza e comfort di chi esegue un lavoro
L'ergonomia mira alla progettazione di strumenti e dispositivi che consentano al lavoratore di mantenere una corretta postura durante l'attività professionale
La postura è la posizione che assume il conducente durante la guida
La corretta postura al posto di guida consente la prevenzione di alcune malattie professionali
Una corretta postura comporta che il busto resti eretto durante la guida
Una postura non corretta alla guida può comportare uno sforzo eccessivo delle articolazioni, dei tendini e dei muscoli
Una postura non corretta alla guida può comportare danni a carico della colonna vertebrale
Una postura corretta consente al conducente di ridurre l'affaticamento alla guida
Il conducente ha assunto una corretta postura quando la schiena è appoggiata allo schienale del sedile
La corretta postura consente al conducente di azionare i pedali senza distendere completamente la gamba
Il poggiatesta è adeguatamente posizionato se la sommità del capo del conducente, correttamente seduto, si trova all'altezza del bordo superiore del poggiatesta stesso
La corretta postura consente al conducente di avere una buona visuale attraverso gli specchi retrovisori esterni, senza spostarsi sul sedile
La corretta postura di guida del conducente si ottiene regolando la posizione del sedile
Il sedile è regolato correttamente se il piede destro, appoggiato al pianale, può ruotare agevolmente sul tallone per azionare i pedali dell'acceleratore e del freno
Il sedile è regolato correttamente se il piede sinistro può appoggiare a sinistra della pedaliera quando è a riposo
Il soprappeso comporta carichi dannosi per la colonna vertebrale del conducente
Gli inconvenienti fisici dovuti alle scosse e sobbalzi del veicolo, aumentano se il conducente è in soprappeso
Lo stress comporta tensione muscolare che influisce sulla corretta postura del conducente
Il rischio di incidenti aumenta nel caso di maggior stanchezza del conducente
Una laboriosa digestione dopo un pasto abbondante, può provocare sonnolenza al conducente
Lo stress del conducente aumenta il rischio di incidenti stradali
Guidare in una situazione di traffico intenso può essere fonte di stress e quindi aumentare il rischio di incidenti stradali.
Guidare sistematicamente oltre gli orari prescritti, può essere fonte di stress del conducente, e quindi aumentare il rischio di incidenti stradali.
Quando si è stanchi il tempo di reazione è più lungo
Quando si è stanchi può essere difficile concentrarsi
Rispettare i tempi di guida prescritti contribuisce a prevenire le malattie professionali

Osservare le pause prescritte dalla normativa contribuisce a prevenire le malattie professionali
Dormire un sufficiente numero di ore consente di ridurre i rischi connessi all'attività di guida.
Per limitare i rischi alla propria salute il conducente deve limitare al massimo il numero di guide notturne
Per limitare i rischi alla propria salute il conducente deve rispettare il più possibile i ritmi di sonno-veglia abituali
Le vibrazioni trasmesse dal veicolo aumentano il rischio per la salute del conducente professionale
Sbalzi termici e correnti d'aria aumentano il rischio per la salute del conducente professionale
L'esposizione a polveri e sostanze nocive aumenta il rischio per la salute del conducente professionale
Il permanere nella stessa postura per un tempo prolungato durante la guida aumenta il rischio per la salute del conducente professionale
L'affaticamento visivo, in particolare in caso di guida notturna, aumenta il rischio per la salute del conducente professionale
Durante l'attività professionale, il conducente è esposto a traumi conseguenti a incidente stradale
Durante l'attività professionale, il conducente è esposto a lesioni conseguenti a incendio
Durante l'attività professionale il conducente può essere esposto a intossicazione per inquinamento ambientale
Durante l'attività professionale il conducente è esposto a distorsioni degli arti dovute alla salita o discesa dalla cabina
Durante l'attività professionale il conducente è esposto a patologie all'apparato muscolo-scheletrico a causa di posture scorrette
Per ridurre lo stress alla guida è consigliabile utilizzare tecniche di rilassamento
L'esposizione continuata alle vibrazioni espone il conducente a sofferenze a carico della colonna vertebrale
Per ridurre i danni provocati dall'esposizione continuata alle vibrazioni, è utile fare esercizio fisico per rinforzare i muscoli del collo
Per ridurre i danni provocati dall'esposizione continuata alle vibrazioni, è utile fare esercizio fisico per rinforzare il tratto lombare
La guida in condizioni di traffico eccessivo, può essere causa di stress psicofisico per il conducente professionale
Svolgere attività lavorative durante i periodi di riposo obbligatorio può essere causa di stress psicofisico per il conducente professionale
La variazione continua di orari dei pasti e del sonno può essere causa di stress psicofisico per il conducente professionale
L'eccessivo rumore dell'ambiente può essere causa di stress psicofisico per il conducente professionale
Il colpo di sonno coglie, di solito, chi non ha dormito abbastanza
Il colpo di sonno è un fattore di rischio per la sicurezza stradale
Il colpo di sonno colpisce soprattutto i conducenti stanchi o affaticati
L'insonorizzazione della cabina di guida migliora viaggiando con i finestrini chiusi
Un eccessivo rumore all'interno della cabina di guida incide sul benessere del conducente
La cattiva ossigenazione dell'abitacolo riduce il benessere del conducente
Il fumo stagnante di sigaretta nell'abitacolo riduce l'efficienza del conducente

I dispositivi di protezione individuale sono strumenti che consentono di salvaguardare l'incolumità dei conducenti
I guanti consentono la protezioni delle mani da rischi meccanici, elettrici e chimici
Occhiali, maschere e visiere proteggono gli occhi da schegge e materie corrosive
La corretta alimentazione di un conducente è costituita di pasti facilmente digeribili
La corretta alimentazione di un conducente è costituita di alimenti leggeri ed energetici
E' buona norma per il conducente bere acqua con frequenza
L'equilibrata alimentazione di un conducente prevede l'assunzione di frutta ,verdura e acqua
Il conducente professionale deve limitare l'assunzione di cibi fritti, e ricchi di grassi
Il conducente professionale deve limitare l'assunzione di cibi che provocano sonnolenza
Il conducente professionale deve evitare di fare pasti abbondanti e difficilmente digeribili
Alcuni farmaci inducono sonnolenza
Taluni farmaci possono interagire con l'alcool con conseguenze negative per l'attività di guida
Taluni farmaci possono avere effetti collaterali che incidono negativamente nella guida
Taluni farmaci possono allungare il tempo di reazione
Taluni farmaci possono determinare una diminuzione dell'attenzione
Quando si assume un farmaco, sedativo o tranquillante, non bisogna bere alcool perché ne potenzia il loro effetto calmante
L'assunzione contemporanea di antibiotici e di alcool può produrre effetti negativi alla guida
Alcool e sostanze stupefacenti non devono essere assunti durante la guida perché possono causare aggressività e sottovalutazione del pericolo
Alcool e sostanze stupefacenti non devono essere assunti durante la guida perché possono causare sopravvalutazione delle proprie capacità
Alcool e sostanze stupefacenti non devono essere assunti durante la guida perché possono causare sopravvalutazione delle prestazioni del proprio veicolo
L'assunzione di alcool può determinare un senso iniziale di euforia
L'assunzione di alcool può determinare dipendenza fisica
L'assunzione di alcool può determinare supervalutazione delle proprie capacità
L'assunzione di alcool può determinare stordimento
L'assunzione di alcool può determinare la sottovalutazione delle situazioni di pericolo
L'assunzione di alcool può determinare la riduzione del campo visivo
L'assunzione di alcool può aumentare la sensibilità all'abbagliamento nella guida notturna
L'assunzione di alcool può determinare il rallentamento dei tempi di reazione
L'assunzione di alcool può determinare l'alterazione del senso di valutazione delle distanze e delle velocità

L'alcolemia è la concentrazione di alcool nel sangue
L'alcolemia è espressa di solito in grammi di etanolo per litro di sangue
L'alcolemia può essere misurata anche tramite l'aria espirata
L'alcolemia è misurata attraverso le analisi del sangue
Alcool, farmaci e molte sostanze che inducono stati di alterazione possono sviluppare nel tempo un fenomeno di dipendenza
L'assunzione continua di alcool provoca disturbi e malattie degli organi vitali
L'assunzione continua di alcool provoca gastrite e ulcera allo stomaco
L'assunzione continua di alcool provoca danni al sistema nervoso
L'uso di alcol da parte dei conducenti professionali è sanzionato dal codice della strada
L'abuso di alcol può essere causa di licenziamento dei conducenti professionali
L'assunzione di alcol può essere soggetto a controllo da parte delle forze dell'ordine
Il conducente è considerato sotto l'effetto di sostanze stupefacenti se le analisi del sangue rilevano tracce di tali sostanze
Il conducente è considerato sotto l'effetto di sostanze stupefacenti solo dopo essersi sottoposto ad analisi presso strutture sanitarie accreditate
Il conducente è considerato sotto l'effetto di sostanze stupefacenti solo se le analisi di laboratorio lo attestano
Tra le sostanze stupefacenti o psicotrope rientrano cannabis, anfetamine, eroina
Tra le sostanze stupefacenti o psicotrope rientra la marijuana
Tra le sostanze stupefacenti o psicotrope rientra l'ecstasy
Tra le sostanze stupefacenti o psicotrope rientra LSD
Tra le sostanze stupefacenti o psicotrope rientra la cocaina
L'uso di sostanze stupefacenti crea dei danni irreversibili alle cellule cerebrali
L'uso di sostanze stupefacenti provoca dipendenza
L'ecstasy è una droga sintetica
L'ecstasy si presenta sotto forma di pasticche o tavolette
L'ecstasy è una droga che causa dipendenza
L'ecstasy è una droga che può provocare anche la morte
L'assunzione di ecstasy può comportare rischio di disidratazione
L'assunzione di ecstasy può comportare, inizialmente, un stato di euforia
L'assunzione di ecstasy può comportare nausea, tachicardia, confusione mentale
L'assunzione di marijuana porta a perdita di memoria

L'assunzione di marijuana allunga il tempo di reazione
L'uso di sostanze stupefacenti è sempre vietato per i conducenti professionali
L'uso di sostanze stupefacenti può essere causa di licenziamento dei conducenti professionali
Per poter guidare occorre essere riconosciuti idonei per requisiti fisici e psichici
Deve astenersi dalla guida chi accusa segni di stanchezza
Deve astenersi dalla guida chi si trova in stato di forte emotività
Deve astenersi dalla guida chi è soggetto ad un malore temporaneo
Deve astenersi dalla guida chi ha assunto farmaci che possono compromettere le capacità di guida
Deve astenersi dalla guida chi ha mangiato cibi molto pesanti da digerire
Una buona condizione psicofisica è importante perché permette buoni tempi di reazione
Nel caso di incidente stradale il conducente deve prima di tutto assicurarsi della propria incolumità
Nel caso di incidente stradale il conducente deve verificare che non vi siano fumo o fiamme dai veicoli coinvolti
Nel caso di incidente stradale bisogna proteggere un ferito che non si può spostare dalla carreggiata
Nel caso di incidente stradale occorre segnalare il pericolo ai veicoli che sopraggiungono
Nel caso di incidente stradale si deve prestare soccorso ai feriti
Nel caso di infortunio o malore è opportuno richiedere l'intervento di un medico o di una autoambulanza
Nel caso di infortunio o malore si deve cercare di mantenere la calma
Nel caso di infortunio o malore si deve restare ad assistere l'infortunato, tranquillizzandolo e rassicurandolo
Nel caso di infortunio o malore non si debbono somministrare bevande al soggetto in stato di incoscienza
Nel caso di incidente stradale non bisogna spostare i feriti che non sono in grado di muoversi, a meno che non siano in grave e imminente pericolo
Nel caso di incidente stradale bisogna attendere il personale sanitario per lo spostamento dei feriti a meno che non siano in grave ed imminente pericolo
Il primo soccorso è l'aiuto che chiunque può prestare alla vittima
Il primo soccorso è l'aiuto che chiunque può prestare all'infortunato
Il primo soccorso è l'aiuto immediato ed urgente prestato all'infortunato
Il primo soccorso è l'attuare semplici ed immediate misure sanitarie nei riguardi di una persona ferita
Il primo soccorso deve comunque evitare di causare peggioramenti all'infortunato
Nel primo soccorso, tra i controlli prioritari vi è quello delle funzioni vitali dell'infortunato
Nel primo soccorso, tra i controlli prioritari vi è quello delle vie aeree, del respiro e del battito cardiaco
In caso di incidente, non bisogna spostare il ferito a meno che la posizione non sia pericolosa per la sua incolumità

In caso di incidente, non bisogna spostare il ferito se si sospettano lesioni alla colonna vertebrale
Chi effettua il primo soccorso non deve rimuovere il corpo estraneo dall'occhio dell'infortunato
Se la vittima presenta un corpo estraneo in un occhio è opportuno che la vittima non si tocchi l'occhio ferito
Se la vittima presenta un corpo estraneo in un occhio bisogna coprirlo con materiale possibilmente sterile
Se la vittima presenta un corpo estraneo in un occhio bisogna coprirlo ed aspettare l'intervento dello specialista
Per valutare se l'infortunato respira si deve guardare il torace per vedere se si solleva e si abbassa
Per valutare se l'infortunato respira il soccorritore deve porre la mano sul suo torace per vedere se si solleva e si abbassa
Per valutare se l'infortunato respira bisogna ascoltare il rumore prodotto dall'aria che passa dalla gola e esce dalla bocca e dal naso
Per valutare se l'infortunato respira il soccorritore deve porre la mano sotto il suo naso per sentire il respiro sulla propria pelle
La respirazione artificiale consiste nell'inspirare e poi espirare nella bocca dell'infortunato
La respirazione artificiale serve ad inalare ossigeno nei polmoni dell'infortunato
La respirazione artificiale è necessaria se l'infortunato non respira più autonomamente
La respirazione artificiale deve essere effettuata il più tempestivamente possibile se l'infortunato non respira più autonomamente
La respirazione artificiale consiste nel fare delle insufflazioni
Per accertare se il cuore dell'infortunato batte, bisogna individuare la carotide all'altezza del collo
Per verificare se il cuore dell'infortunato batte, bisogna accertare la presenza delle pulsazioni della carotide mantenendo il collo in estensione
Il massaggio cardiaco effettuato nel primo soccorso consiste in una serie di compressioni dello sterno
Il massaggio cardiaco effettuato nel primo soccorso stimola la circolazione sanguigna
Il massaggio cardiaco effettuato nel primo soccorso deve essere alternato alla respirazione artificiale
Se l'infortunato è cosciente risponde alle domande
Se l'infortunato è cosciente ha delle reazioni a sollecitazioni verbali
Se l'infortunato è cosciente il suo cuore batte e può respirare
Se l'infortunato è cosciente mantiene tutte le funzioni vitali primarie
Chi presta soccorso ad un infortunato incosciente deve immediatamente accertare se respira
Se l'infortunato è incosciente e non respira, bisogna liberare il naso e la bocca da eventuali ostruzioni
Chi presta soccorso all'infortunato incosciente deve immediatamente verificare se il cuore batte
Se l'infortunato è incosciente e non respira, bisogna attuare la respirazione artificiale
Chi soccorre l'infortunato con arresto del battito cardiaco e dell'attività respiratoria, deve effettuare la respirazione artificiale e il massaggio cardiaco
Se l'infortunato è incosciente bisogna far intervenire quanto prima l'ambulanza telefonando al 118

La posizione laterale di sicurezza è la posizione più appropriata per un infortunato incosciente che respira
La posizione laterale di sicurezza facilita la respirazione e la fuoriuscita di eventuali liquidi presenti in bocca
In presenza di infortunato con trauma cranico occorre tener conto che possono essere presenti lesioni molto gravi con danni cerebrali
In caso di trauma cranico, il soccorritore deve chiamare l'ambulanza anche se l'infortunato non lo ritiene necessario
Un infortunato è in stato di shock quando c'è una caduta della pressione arteriosa
Un'abbondante perdita di sangue può provocare lo stato di shock
Un infortunato è in stato di shock quando il sangue arriva poco al cervello e al cuore
Se l'infortunato è in stato di shock occorre tamponare la fronte con bendaggi di acqua fredda
Un sintomo dello stato di shock è la condizione di confusione mentale
Se l'infortunato è in stato di shock è pallido, presenta brividi e manifesta sudorazione fredda
Se l'infortunato è in stato di shock presenta battiti del cuore deboli ma frequenti
Se l'infortunato è in stato di shock occorre porlo supino a terra e alzarli le gambe
Un sintomo dello stato di shock è la condizione di confusione mentale
Se l'infortunato è in stato di shock è pallido, presenta brividi e manifesta sudorazione fredda
Se l'infortunato è in stato di shock presenta battiti del cuore deboli ma frequenti
Se l'infortunato è in stato di shock occorre porlo supino a terra e alzarli le gambe
L'emorragia esterna arteriosa è caratterizzata dal fatto che il sangue esce zampillando a schizzi intermittenti
L'emorragia esterna venosa è caratterizzata dal fatto che il sangue esce senza zampillare
Per ridurre una emorragia esterna venosa sono utili impacchi di acqua fredda o ghiaccio
Per ridurre una emorragia esterna venosa, è utile tamponare a pressione la ferita con materiale possibilmente sterile
E' opportuno che il soccorritore si protegga dal contatto con il sangue dell'infortunato utilizzando guanti o altri mezzi.
Cinture o cravatte sono utilizzabili come laccio emostatico da porre a monte della ferita per ridurre una emorragia arteriosa
Nel caso di una emorragia esterna arteriosa si determina il rischio di una rapida morte per dissanguamento
Nel caso di una emorragia esterna arteriosa bisogna arrestare la fuoriuscita del sangue il prima possibile
Nel caso di una emorragia esterna arteriosa occorre comprimere con forza l'arteria principale interessata
Se la vittima di un incidente presenta una abbondante emorragia bisogna chiamare al più presto l'ambulanza
Se la vittima di un incidente presenta una ferita sanguinante occorre tener conto del rischio di infezione
Se la ferita ha tracce di terra, occorre lavarla con acqua
Se la vittima di un incidente stradale presenta una ferita sanguinante bisogna intervenire con materiale quanto più possibile pulita

Se nella ferita è penetrato un corpo estraneo bisogna evitare di rimuoverlo
Se l'infortunato non respira, bisogna porlo in posizione supina mantenendo il suo collo in estensione
Se l'infortunato non respira, bisogna liberarlo da tutto ciò che potrebbe ostacolare il respiro (ad esempio cravatta, cintura)
Se l'infortunato non respira, bisogna aprirgli la bocca per controllare se la lingua o un oggetto estraneo ostacolano le vie respiratorie
Se l'infortunato non respira, bisogna portargli la testa all'indietro per facilitare il passaggio dell'aria
In caso di frattura delle costole l'infortunato deve essere tenuto in posizione semiseduta
In caso di frattura delle costole bisogna evitare il più possibile che l'infortunato si muova
In caso di frattura delle costole la vittima proverà dolore nella respirazione
Il soccorritore deve spegnere le fiamme che avvolgono la vittima soffocandole con una coperta
In caso di incendio, il soccorritore deve coprire la vittima ustionata con materiale possibilmente sterile per evitare infezioni
In caso di incendio, il soccorritore deve bagnare le ustioni con acqua fredda
In caso di incendio, il soccorritore deve evitare di staccare residui di tessuto aderenti alle parti ustionate della vittima
Le fratture sono lesioni delle ossa e possono essere composte o scomposte
Le fratture devono essere coperte con panni sterili, solo se esposte
In presenza di frattura non esposta di un arto, bisogna impedire la mobilità dell'arto infortunato
Se la vittima presenta fratture di un arto si devono utilizzare oggetti rigidi per effettuare la steccatura
In un incidente stradale senza feriti si deve cercare di sgomberare la carreggiata per non arrecare pericolo per sé o per gli altri
In un incidente stradale, se non si può spostare il veicolo, bisogna immediatamente segnalare il pericolo
In un incidente stradale senza feriti si deve cercare di non intralciare la circolazione
In un incidente stradale, in caso di versamento di sostanze viscidie sulla carreggiata, si deve segnalare il pericolo ai veicoli che sopraggiungono
La segnalazione di pericolo può consistere nella collocazione del segnale di veicolo fermo
La segnalazione di pericolo ha lo scopo di rallentare il transito sulla zona pericolosa
La segnalazione di pericolo si rivolge ai conducenti che sopraggiungono sul luogo dell'incidente
La segnalazione di pericolo serve ad allertare i conducenti dei veicoli che sopraggiungono
Se non si riesce a liberare la carreggiata dal veicolo incidentato, bisogna chiamare il soccorso stradale
Se non si riesce a liberare la carreggiata dal veicolo incidentato, bisogna attendere sul posto segnalando il pericolo
In caso di incidente, se non si riesce a liberare la carreggiata dai veicoli, si può chiamare la Polizia stradale
In caso di incidente, i conducenti dei veicoli coinvolti devono constatare i danni dopo aver liberato la carreggiata
In caso di incidente, i conducenti dei veicoli coinvolti devono cercare di mantenere la calma

In caso di incidente i conducenti dei veicoli coinvolti devono rilevare tutti gli elementi utili per ricostruirne la dinamica
In caso di incidente i conducenti dei veicoli coinvolti devono rilevare i danni visibili
Nel settore dell'autotrasporto sono frequenti le rapine a danno del conducente
Nel settore dell'autotrasporto sono frequenti i furti di veicoli e di merci
Nel settore dell'autotrasporto, le rapine sono più frequenti nelle aree poco frequentate e illuminate
Per ridurre il rischio di furto dei veicoli e delle merci è opportuno parcheggiare il veicolo in luoghi non isolati
Per ridurre il rischio di rapina ai danni di un conducente, è opportuno sostare in luoghi non isolati
Per ridurre i furti dei veicoli è opportuno dotarli di antifurto
Per ridurre il rischio di furti del carico del veicolo è opportuno accertarsi della chiusura del vano di carico
Per evitare i furti di veicoli è opportuno togliere sempre la chiave di avviamento
Il conducente non deve reagire con violenza alle aggressioni verbali
Il conducente non deve reagire a comportamenti aggressivi per non mettere a rischio l'integrità fisica dei passeggeri
Per prevenire le aggressioni è opportuno evitare, se possibile, di transitare in aree isolate
Per prevenire le aggressioni è opportuno parcheggiare in luoghi ben illuminati
Per prevenire le aggressioni è opportuno parcheggiare in aree custodite
Per prevenire le aggressioni è bene programmare un itinerario opportunamente studiato
Per prevenire le aggressioni è bene conoscere l'ubicazione dei luoghi malsicuri dell'itinerario
In caso di aggressioni, furti, rapine occorre chiamare le forze dell'ordine
In caso di aggressioni, furti, rapine occorre fornire alle forze dell'ordine tutti i particolari rilevanti
La mancanza di copertura assicurativa (RCA) comporta una sanzione a carico del proprietario e dell'utilizzatore del veicolo
Il contratto di assicurazione per la responsabilità civile è stipulato tra la compagnia di assicurazione e l'assicurato
Il contratto di assicurazione per la responsabilità civile copre la responsabilità per danni causati a terzi
I soggetti non trasportati che subiscono un danno dalla circolazione del veicolo sono risarcibili dall'assicurazione RCA
I danni derivanti alle cose dall'incidente stradale sono risarcibili dall'assicurazione RCA
Il conducente che provoca danni solo materiali in un incidente si libera dall'obbligo del risarcimento rimborsando direttamente il danneggiato
Il conducente che provoca danni solo materiali in un incidente si può fare assistere da un consulente d'infortunistica stradale
Il conducente che provoca danni solo materiali in un incidente può risarcire il danneggiato attraverso l'assicurazione RCA obbligatoria per legge
Il conducente che provoca danni solo materiali in un incidente ha una responsabilità civile verso il danneggiato
Il Codice delle assicurazioni private prevede il risarcimento da parte dell'assicurazione della controparte con azione diretta

Il Codice delle assicurazioni private prevede il risarcimento da parte della propria compagnia assicuratrice con risarcimento diretto
In caso di incidente senza feriti, i conducenti devono compilare la constatazione amichevole di incidente e, se possibile, farla sottoscrivere dalla controparte
In caso di incidente senza feriti, i conducenti devono prendere nota degli estremi di patente, veicolo e assicurazione dell'altro conducente coinvolto
In caso di incidente senza feriti, i conducenti devono annotare nome della compagnia assicurativa e numero dell'assicurazione degli altri conducenti coinvolti
In caso di incidente senza feriti, i conducenti devono annotare numero di patente con data e luogo di rilascio degli altro conducenti coinvolti
In caso di incidente senza feriti in Italia, se è coinvolto un veicolo immatricolato in Stato non comunitario, i conducenti devono annotare anche il numero della carta verde, le
Quando si verifica un incidente stradale deve essere esibita, tra l'altro, la patente di guida, per l'identificazione del conducente
Quando si verifica un incidente stradale deve essere esibita, tra l'altro, la carta di circolazione, per identificare l'intestatario del veicolo
Quando si verifica un incidente stradale devono essere esibiti, tra gli altri, la patente e la carta di circolazione, per identificare,rispettivamente, il conducente e l'intestatario del
Quando si verifica un incidente stradale deve essere esibito, tra gli altri, il certificato di assicurazione
In un incidente i passeggeri trasportati possono fare da testimoni per mezzo di una dichiarazione scritta
La Convenzione indennizzo diretto (CID) può essere attivata nel caso di un sinistro con soli due veicoli coinvolti
La Convenzione indennizzo diretto (CID) può essere attivata quando i veicoli sono regolarmente immatricolati e assicurati
Per compilare il modulo di constatazione amichevole correttamente, è necessario riportare i nomi degli assicurati
Per compilare il modulo di constatazione amichevole correttamente, è necessario riportare i nomi dei conducenti, se diversi dagli assicurati
Per compilare il modulo di constatazione amichevole correttamente, è necessario riportare i numeri di polizza delle assicurazioni
Per compilare il modulo di constatazione amichevole correttamente, è necessario riportare una descrizione accurata dell'incidente
Per compilare il modulo di constatazione amichevole correttamente, è necessario riportare il nome delle rispettive compagnie di assicurazione
E' sempre necessario soccorrere un infortunato della strada
E' sempre necessario provare a sgomberare la strada da materiale caduto, potendolo fare in condizioni di sicurezza
In caso di grosse perdite di materie pericolose occorre avvisare l'autorità fornendo tutte le indicazioni possibili sulla materia fuoriuscita
Quando si entra in un tunnel occorre aver preso nota delle disposizioni particolari previste dall'Ente proprietario
Una situazione può essere di emergenza anche se non vi sono feriti
Una delle cose da fare in situazioni di emergenza e di cercare di evitare che altri conducenti vengano coinvolti
L'unica eccezione all'obbligo di soccorrere un infortunato è costituita dalle cause di forza maggiore
In caso di incidente occorre sempre fornire le proprie generalità agli altri conducenti coinvolti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto è determinata anche dai giudizi dei dipendenti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto condiziona le opinioni dei clienti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto incide sul suo fatturato

L'immagine di un'impresa di autotrasporto è rappresentata dall'insieme delle opinioni e dalla visione che i clienti hanno di essa
L'immagine di un'impresa di autotrasporto è determinata anche dai comportamenti dei conducenti che hanno un contatto diretto con i clienti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto dipende anche dalla qualità della prestazione lavorativa dei conducenti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto è influenzata anche da come i conducenti si presentano ai clienti
L'immagine di un'impresa di autotrasporto è anche influenzata dalla manutenzione e dalla pulizia dei mezzi di trasporto
L'immagine di un'impresa di autotrasporto dipende anche dalla capacità del conducente di interagire con i viaggiatori
L'immagine di un'impresa di autotrasporto dipende anche dalla capacità del conducente di interagire con i committenti
L'immagine di un'azienda di autotrasporto è determinata anche dalla qualità del servizio
L'immagine di un'azienda di autotrasporto è determinata anche dalla puntualità nelle consegne
L'immagine di un'azienda di autotrasporto è determinata dal continuo miglioramento e rinnovamento del servizio
L'immagine di un'azienda di autotrasporto è determinata dalla sensibilità ecologica e l'attenzione alla tutela dell'ambiente
L'immagine di un'azienda di autotrasporto è determinata dalla modernità dei mezzi di trasporto
Il conducente ha un ruolo importante all'interno dell'impresa di autotrasporto perché ha contatti con numerosi interlocutori tra cui i clienti
Il conducente ha un ruolo importante all'interno dell'impresa di autotrasporto perché ha contatti con numerosi interlocutori tra cui gli spedizionieri o gli agenti di viaggio
Il conducente ha un ruolo importante all'interno dell'impresa di autotrasporto perché ha contatti con numerosi interlocutori tra cui le autorità doganali
Al conducente viene richiesta diligenza
Al conducente viene richiesta obbedienza
Al conducente viene richiesta fedeltà
Il conducente ha l'obbligo di presentarsi al lavoro in orario
Il conducente ha l'obbligo di avvisare per tempo, nel caso in cui non possa recarsi al lavoro, al fine di consentire all'azienda di prendere provvedimenti e garantire il servizio
Il conducente ha l'obbligo di vestirsi in maniera consona e professionale
Il conducente ha l'obbligo di collaborare con i colleghi
Il conducente, per contribuire alla qualità del servizio, deve tenere comportamenti cordiali e rispettosi nei confronti dei clienti
Il conducente, per contribuire alla qualità del servizio, deve svolgere il servizio di trasporto garantendo la massima sicurezza
Il conducente, per contribuire alla qualità del servizio, deve comunicare in azienda eventuali problemi che possono insorgere durante l'esecuzione del servizio
Il conducente, per contribuire alla qualità del servizio, deve affrontare gli imprevisti, secondo le indicazioni dell'azienda, al fine di assolvere agli obblighi contrattuali
In caso di disaccordo tra il vettore e il cliente per questioni inerenti al prezzo di trasporto, il conducente non deve intervenire perché non è parte in causa
In caso di disaccordo tra il vettore e il cliente per questioni inerenti al prezzo di trasporto, il conducente non è tenuto a prendere posizione a favore di una o dell'altra parte
In caso di disaccordo tra il vettore e il cliente per questioni inerenti al prezzo di trasporto, il conducente deve mantenere un comportamento corretto e professionale anche se il

L'elemento distintivo del piccolo imprenditore è il lavoro che deve essere personale o familiare e prevalente rispetto a quello di eventuali collaboratori salariati
Coloro che esercitano impresa di autotrasporto sono soggetti all'iscrizione nel registro delle imprese
è importante tenere sempre in efficienza i veicoli durante la circolazione per garantire che il trasporto si svolga in condizioni di sicurezza
è importante tenere sempre in efficienza i veicoli durante la circolazione per contenere l'inquinamento
è importante tenere sempre in efficienza i veicoli durante la circolazione per contenere la rumorosità
Il conducente, tramite controllo "a vista", può accertare lacerazioni dei pneumatici
Il conducente, tramite controllo "a vista", può accertare perdite d'olio
Il conducente, tramite controllo "a vista", può accertare il mancato funzionamento dei dispositivi di illuminazione
L'individuazione di un guasto da parte di un conducente può evitare di aggravare la situazione
Il conducente deve capire quando è il caso di ricorrere a personale specializzato per riparare l'avaria
Il conducente deve segnalare tempestivamente all'Impresa eventuali malfunzionamenti del veicolo
Il conducente deve conoscere approfonditamente il funzionamento della strumentazione di bordo
Il conducente deve conoscere il significato delle spie
Il conducente deve conoscere e saper consultare il libretto d'uso e manutenzione del veicolo
Il conducente deve verificare che sia in regola con la revisione periodica del veicolo
Il conducente deve verificare che sia stata effettuata la revisione periodica del cronotachigrafo
Il conducente deve verificare che sia stata effettuata la revisione periodica dell'estintore
L'equilibratura non corretta dei freni può dipendere dal diverso consumo dei ferodi di uno stesso asse
L'equilibratura non corretta dei freni può dipendere da differente pressione di gonfiaggio dei pneumatici sullo stesso asse
La frenatura squilibrata è causata dalla diversa forza frenate esercitata dai freni di uno stesso asse
Una frenatura poco efficiente può dipendere da tamburi o dischi imbrattati d'olio
Una frenatura poco efficiente può dipendere da un consumo irregolare del tamburo o dei dischi
Una frenatura poco efficiente può dipendere dal bloccaggio degli elementi frenanti di un solo lato, con conseguente squilibrio del veicolo
Gli elementi frenanti si controllano verificando lo stato di usura delle pastiglie dei freni
Gli elementi frenanti si controllano verificando lo stato di usura delle ganasce
Se lo sterzo si presenta più duro del normale, ciò può dipendere dai pneumatici anteriori sgonfi
Se lo sterzo si presenta più duro del normale, ciò può dipendere dal sovraccarico dell'asse anteriore
Se lo sterzo si presenta più duro del normale, ciò può dipendere dall'errata regolazione degli angoli di assetto
La vibrazione dello sterzo può dipendere da eccessivi giochi ai comandi dello sterzo

La vibrazione dello sterzo può dipendere dalla mancanza di equilibratura delle ruote direttrici
La vibrazione dello sterzo può dipendere da avarie dello sterzo
Il non corretto orientamento del fascio di luce del proiettore può dipendere dalla lampada montata non correttamente
Il non corretto orientamento del fascio di luce del proiettore può dipendere dalla mancata registrazione del proiettore
Il non corretto orientamento del fascio di luce del proiettore può dipendere dalla dispositivo di regolazione del proiettore danneggiato
L'avaria dei proiettori, normalmente è segnalata da spie sul cruscotto
L'avaria dei proiettori, normalmente può dipendere da un fusibile danneggiato
Gli pneumatici devono essere controllati perché soggetti ad avaria ed usura
Gli pneumatici devono essere controllati perché possono essere stati danneggiati dopo aver percorso una strada in cattive condizioni o dissestata
Gli pneumatici devono essere controllati per accertare che il battistrada non abbia uno spessore inferiore a 1,6 mm
La pressione degli pneumatici deve essere verificata frequentemente perché se gonfiati non correttamente, si usurano precocemente
La pressione degli pneumatici deve essere verificata frequentemente perché se gonfiati non correttamente possono rendere instabile la marcia del veicolo
La instabilità di marcia del veicolo può dipendere dagli ammortizzatori scarichi
La instabilità di marcia del veicolo può dipendere dalle balestre o dalle molle elicoidali danneggiate
La instabilità di marcia del veicolo può dipendere dal sistema di regolazione delle sospensioni pneumatiche danneggiato
Gli ammortizzatori scarichi provocano anomale oscillazioni del veicolo
Gli ammortizzatori scarichi provocano maggiore rumorosità del veicolo
Un anomalo aumento delle emissioni inquinanti può dipendere da iniettori mal regolati o danneggiati
Un anomalo aumento delle emissioni inquinanti può dipendere dal filtro dell'aria
Un anomalo aumento delle emissioni inquinanti può dipendere dalla pompa di iniezione non correttamente tarata
L'emissione di fumo bianco, altamente inquinante, allo scarico può dipendere da fasce di tenuta usurate
L'emissione di fumo nero, altamente inquinante, allo scarico può dipendere da filtro dell'aria intasato
L'emissione di fumo bianco, altamente inquinante, allo scarico può dipendere dalla ovalizzazione del cilindro
L'emissione di fumo bianco, altamente inquinante, allo scarico può dipendere da presenza di olio combusto
L'emissione di fumo bianco, altamente inquinante, allo scarico può dipendere dalle fasce elastiche usurate
L'emissione di fumo bianco, altamente inquinante, allo scarico può dipendere da fasce raschia olio usurate
Per ridurre il rumore emesso dai veicoli a motore è necessario che il dispositivo silenziatore applicato all'autoveicolo sia efficiente e di tipo approvato
Per ridurre il rumore emesso dai veicoli a motore è necessario verificare se il silenziatore di scarico è danneggiato
Per ridurre il rumore emesso dai veicoli a motore è necessario intervenire sugli elementi frenanti che stridono

Lo slittamento della frizione può essere dovuto al disco della frizione usurato
Lo slittamento della frizione può essere dovuto allo spingidisco danneggiato
Lo slittamento della frizione può essere dovuto al disco della frizione imbrattato d'olio
L'anomalo funzionamento del motore può essere evidenziato dal surriscaldamento del liquido refrigerante
L'anomalo funzionamento del motore può essere evidenziato dal "minimo" irregolare
L'anomalo funzionamento del motore può essere evidenziato da detonazione del carburante
I vetri e il parabrezza devono essere integri
I vetri e il parabrezza devono essere di tipo omologati
I vetri e il parabrezza devono essere tenuti costantemente puliti
La visuale ottimale si ottiene anche mantenendo il tergicristallo in perfetta efficienza
La visuale ottimale deve essere tale in ogni condizione meteorologica
La visuale ottimale si ottiene verificando periodicamente il serbatoio del liquido lavavetri
Per garantire l'efficienza del veicolo è necessario effettuare la periodica manutenzione preventiva
Per garantire l'efficienza del veicolo è necessario effettuare il ripristino di dispositivi meccanici logori anche se ancora funzionanti
Per garantire l'efficienza del veicolo è necessario effettuare la sostituzione periodica delle cinghie e di trasmissione
Rientrano tra le operazioni di manutenzione ordinaria il controllo periodico delle parti meccaniche
Rientrano tra le operazioni di manutenzione ordinaria la sostituzione dell'olio motore
Rientrano tra le operazioni di manutenzione ordinaria la sostituzione dell'olio della trasmissione
Rientrano tra le operazioni di manutenzione ordinaria la sostituzione del filtro dell'aria
Per verificare l'efficienza dell'impianto di frenatura pneumo-idraulico, periodicamente è necessario controllare il livello dell'olio del serbatoio dei freni
Se il manometro dell'impianto dei freni segnala un abbassamento di pressione, si deve controllare l'integrità delle tubazioni dell'aria dei freni
Per verificare l'efficienza dell'impianto di frenatura pneumo-idraulico, periodicamente è necessario controllare lo stato di usura delle guarnizioni dei freni
Per verificare l'efficienza dell'impianto di frenatura pneumatico, si deve verificare la tenuta delle tubazioni dell'aria dei freni
Per verificare l'efficienza dell'impianto di frenatura pneumatico, periodicamente è necessario controllare lo stato di usura delle guarnizioni degli elementi frenanti
Per verificare l'efficienza dell'impianto di frenatura pneumatico, periodicamente è necessario controllare l'integrità dei serbatoi dell'aria compressa
Per verificare l'efficienza della frizione, periodicamente è necessario controllare lo stato d'usura del disco
Per verificare l'efficienza della frizione, periodicamente è necessario controllare il gioco della corsa del pedale della frizione
Per verificare l'efficienza del cambio, periodicamente è necessario controllare il livello dell'olio della scatola del cambio
Per verificare l'efficienza del cambio, periodicamente è necessario porre attenzione alla rumorosità degli innesti del cambio

Per verificare l'efficienza degli organi di distribuzione, periodicamente è necessario controllare la cinghia di distribuzione
Per verificare l'efficienza degli organi di distribuzione, periodicamente è necessario accertarsi che l'albero ad eccentrici sia correttamente lubrificato
Per verificare l'efficienza dell'impianto di raffreddamento, periodicamente è necessario controllare il livello del liquido di raffreddamento
Per verificare l'efficienza dell'impianto di raffreddamento, periodicamente è necessario controllare il corretto funzionamento dell'elettroventola
Per verificare l'efficienza dell'impianto di lubrificazione, periodicamente è necessario fare riferimento al chilometraggio al quale è avvenuto il precedente cambio dell'olio
Per verificare l'efficienza dell'impianto di lubrificazione, periodicamente è necessario controllare il livello del lubrificante tramite astina graduata
Per verificare l'efficienza dell'impianto di alimentazione, periodicamente è necessario controllare la pompa di iniezione
Per verificare l'efficienza dell'impianto di alimentazione, periodicamente è necessario controllare il filtro dell'aria
Per verificare l'efficienza dell'impianto di avviamento, periodicamente è necessario controllare le spazzole del motorino di avviamento
Per verificare l'efficienza dell'impianto di avviamento, periodicamente è necessario controllare il corretto serraggio dei morsetti della batteria
Per verificare l'efficienza dell'impianto elettrico, periodicamente è necessario controllare la carica della batteria
Per verificare l'efficienza dell'impianto elettrico, periodicamente è necessario controllare l'efficienza dell'alternatore
Il guasto di un fusibile è un'avaria dell'impianto elettrico
Il guasto di un fusibile si ripara, di norma, sostituendo il fusibile stesso
Per verificare l'efficienza dello scarico, periodicamente è necessario controllare il catalizzatore
Per verificare l'efficienza dello scarico, periodicamente è necessario controllare l'integrità della tubazione