

NO ALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

Dräger, fornitore ufficiale degli etilometri in dotazione alle Forze dell'Ordine italiane, ha avviato una campagna di sensibilizzazione sull'uso di dispositivi di rilevazione del tasso alcolemico (etilometri) che bloccano l'avviamento del motore nel caso in cui l'autista abbia superato un determinato limite (stabilito dal datore di lavoro).

Si tratta di una iniziativa di prevenzione degli incidenti stradali, specialmente importante in Italia dove non vi è ancora una legge che introduca l'obbligo di installazione di questi dispositivi, almeno per le categorie più a rischio quali gli autotrasportatori e gli autisti di autobus.

Ricordiamo che in Finlandia, tutti gli autobus che trasportano bambini devono obbligatoriamente essere equipaggiati con un alcohol-interlock e in Francia, dal 30 settembre di quest'anno, tutti gli autobus devono aver installato un Interlock. Inoltre, in molti paesi europei (Svezia, Finlandia, Danimarca, Paesi Bassi, Germania, Francia...) i dispositivi Dräger Interlock sono già installati sugli autobus.

Dräger ha quindi identificato come partner Bus Company, una delle principali realtà di trasporto persone del Piemonte, con cui ha concordato una partnership per l'operazione che vede due autobus di linea e otto autobus turistici equipaggiati con lo strumento "Dräger Interlock 7000". Gli autobus sono rivestiti di vetrofanie con il claim "i nostri autisti non sbuffano...soffiano!"

«Crediamo che investire in sicurezza costituisca un valore aggiunto», ha commentato Enrico Galleano, Amministratore della Bus Company. «Siamo un'azienda volta all'innovazione e l'applicazione della tecnologia Dräger



soddisfa questo fabbisogno, allineandosi perfettamente alla nostra filosofia di viaggio». Ma in cosa consiste e come funziona questo dispositivo? Il dispositivo è composto da due parti: un palmare che analizza il campione di aria espirata e l'unità di controllo che controlla l'avviamento del motore e immagazzina i dati. Ogni qualvolta si vuole avviare il veicolo, si deve soffiare nell'Interlock. Solo nel caso in cui il conducente non sia sotto l'effetto dell'alcool, il dispositivo segnala "Test ok" e si può iniziare la guida. Se il campione prelevato risulta superio-

re al limite consentito per lo strumento, sul display verrà visualizzato "Test non ok" e il motore non si avvia.

In questo caso vi possono essere diversi motivi. Se il test fallisce per aver soffiato erroneamente, l'autista può provare un numero infinito di volte senza alcuna conseguenza negativa.

Se invece il test fallisce perché l'autista ha un livello alcolico superiore al limite stabilito, viene bloccato. La durata del blocco viene stabilita dall'azienda di autotrasporti o autobus. Generalmente per 15 o 30 minuti.

Ma può anche accadere che il test fallisce perché Interlock intercetta dell'alcool nella bocca, ossia, l'autista non è ubriaco ma ha appena assunto una modesta quantità di alcool. Ad esempio, può aver utilizzato un collutorio o del cibo contenente alcool, oppure ha appena sorseggiato del vino o della birra.

In questo caso il periodo di blocco sarà ridotto a 30-60 secondi.

«Fondata oltre 125 anni fa, la multinazionale tedesca Dräger è sempre stata all'avanguardia nel campo della respirazione e della sicurezza», ha dichiarato Massimiliano Tarallo, amministratore delegato Draeger Italia. «Grazie alle tecnologie di cui disponiamo siamo quindi in grado di portare il nostro contributo per una circolazione più sicura sulle strade d'Europa e adesso anche d'Italia». ●

RICOSTRUITI BANDAG

Bridgestone lancia il nuovo Bandag U-AP 001, pneumatico ricostruito per tutte le posizioni. Progettato per gli autobus urbani e i veicoli per la raccolta rifiuti, Bandag U-AP 001 garantisce un lungo chilometraggio che permette risparmi sui costi operativi e di sostituzione dei pneumatici. Notevoli le prestazioni in termini di durata, sicurezza in tutte le stagioni (marcatura M+S) e resistenza all'usura irregolare. Bandag U-AP 001 offre inoltre un'eccezionale capacità di trazione sul bagnato e durante tutta stagione invernale, grazie alla marcatura M+S e riduce la possibilità di ritenzione del pietrisco nelle scanalature del battistrada minimizzando l'usura e la possibilità di taglio prolungando così la vita del pneumatico. I pneumatici ricostruiti Bandag U-AP 001 sono adatti per prolungare la vita utile del corrispondente Bridgestone U-AP 001, ma possono essere utilizzati anche per la ricostruzione di altri pattern nelle misure 245/70R19.5, 265/70R19.5, 305/70R19.5, 11R22.5, 12R22.5, 295/80R22.5, 275/70R22.5, e 305/70R22.5.



SERVIZI DIGITALI

Per gli operatori che gestiscono un parco mezzi il monitoraggio dei pneumatici è un aspetto importante. Che, di fatto, si traduce in minori costi di manutenzione e risparmi sul carburante. Tenendo presente tutto ciò, il gruppo Michelin ha messo sul mercato 'Michelin Tire care', offerta digitale di servizi connessi per i trasportatori finalizzata ad individuare

tutte le informazioni riguardanti i pneumatici di una flotta. Il tutto in modalità automatica, rapida e affidabile. Le informazioni sono accessibili su smartphone, computer o palmari, a seconda delle esigenze dei clienti. In Europa, Michelin offre tre soluzioni: TireLog, il libretto di manutenzione tascabile, digitale, semplice e pratico, indicato per la gestione di piccole flotte con manutenzione esternalizzata; iCheck, la diagnosi predittiva del pneumatico per flotte di oltre 100 veicoli più laboratorio di manutenzione e iManage, la gestione connessa di tutti i pneumatici per un parco di autobus urbani con circa 200 veicoli e officina interna.

L'applicazione TireLog è gratuita. Per le soluzioni iCheck e iManage, il canone mensile per veicolo va da 5 a 10 euro in base al numero di mezzi. Maggiori dettagli su <http://autocarro.michelin.it>.

