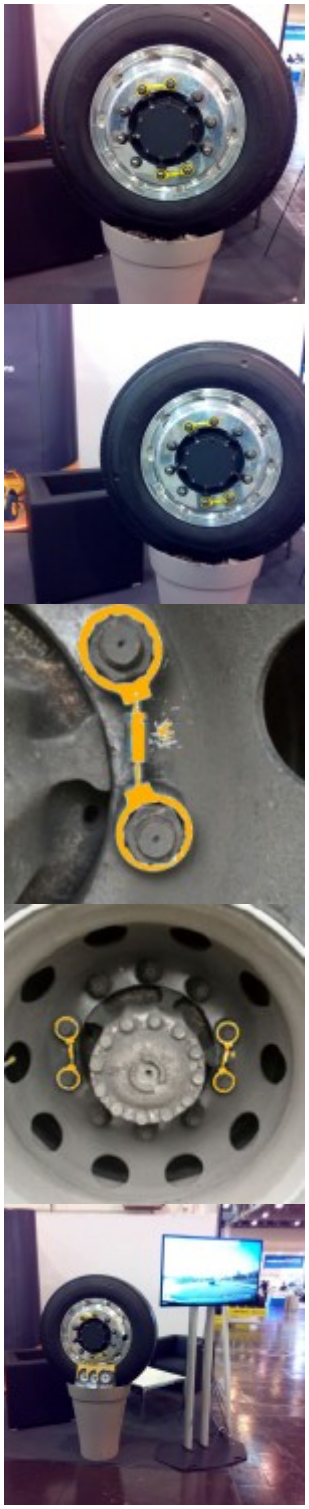
L'invenzione del blocca-ruote per autobus e camion è di Giuseppe Zecchi, un fiorentino che per anni ha lavorato nella gestione di parchi veicoli di grandi dimensioni, come ad esempio quello della municipalizzata di Torino, e che per anni aveva osservato il fenomeno pericoloso del distacco delle ruote dai mezzi.

"Non è un evento che accade frequentemente, ma una o due volte all'anno capita ad ogni flotta, soprattutto con le ruote posteriori gemellate e in particolare nelle applicazioni autobus urbani ed extra-urbani, che hanno una notevole frequenza di fermate e ripartenze", spiega Danilo Pasotti, vice presidente esecutivo dell'azienda slovena GFS Telematika d.o.o., dove GFS è acronimo di Global Fleet Solution, spiegando come tutto il progetto abbia come focus primario proprio la sicurezza.

Danilo Pasotti, vice presidente esecutivo
di GFS Telematika

Secondo Pasotti, anche quando vengono seguite scrupolosamente le procedure di serraggio dei bulloni, il rischio c'è. Chiudere i cerchi prima con la pistola automatica e poi con la chiave dinamometrica con il corretto numero di Newton metro e riserrare i bulloni dopo un certo numero di chilometri o giorni, potrebbe dunque non essere sufficiente a evitare l'allentamento del serraggio e il conseguente pericolosissimo, per sé e per gli altri, distacco della ruota.

Le cause di questo problema analizzate da GFS sono diverse e spesso ci si trova davanti a una combinazione di più fattori. Giù in fase di montaggio dei cerchi, per velocizzare le operazioni, si lavora spesso con il mozzo ancora caldo, a cui viene associato un cerchio freddo. Quando il mozzo si raffredda si crea un lasco nel dado, che è sì di pochi micron, ma che può dare il via ad un processo di allentamento e successivo distacco della ruota. Un altro motivo può essere la caduta di frammenti di terra dal parafango durante l'operazione di avvitamento con la pistola automatica. La terra, rimasta incastrata fra i due bulloni, con il movimento della ruota, si trasforma in polvere e cade a terra, lasciando, anche in questo caso, un lasco tra i bulloni.



“La difficoltà per trovare una soluzione efficace a questo problema – continua Pasotti – risiedeva nel fatto che, quando si serrano i dadi con la chiave, non è possibile sapere in quale posizione si fermerà il dado. Era quindi necessario trovare **un sistema automatico**, in grado di connettere due coppie di bulloni adiacenti, impedendo loro di svitarsi. Il sistema Wheel Locker, che ha un **brevetto mondiale**, si adatta automaticamente alla posizione dei bulloni serrati e impedisce al dado di tiraggio di allentarsi. Due Wheel Locker per posizione ruota sono quindi sufficienti ad evitare la perdita della ruota stessa”.

Il sistema Wheel Locker è in acciaio e funziona a qualsiasi temperatura. E’ sufficiente adeguare la lunghezza del sistema alla distanza dei bulloni da serrare, inserire i due occhielli e stringere il Wheel Locker con il dado più lungo, assicurando la chiusura con il controdado di sicurezza.

“Oltre al brevetto, il sistema Wheel Locker ha recentemente ottenuto anche un **certificato dal prestigioso laboratorio tedesco GTÜ**”, dice Pasotti. “Questa certificazione ci è stata richiesta, come garanzia, da diverse flotte, soprattutto pubbliche, nonostante il sistema venisse già utilizzato con soddisfazione da molte flotte in Canada, Sudafrica, Turchia e Italia. I prodotti sono stati testati a gennaio dal TÜV e dal GTÜ e adesso possiamo vantare anche questa importante certificazione, che dimostra che il prodotto offre effettivamente ed efficacemente le prestazioni dichiarate”.

Wheel Locker ha debuttato a Reifen ad Essen lo scorso maggio, dove è stato presentato nello stand di EDP (Electronic Data Process), partner francese di GFS, riscuotendo molto interesse da parte degli operatori professionali.

“Abbiamo intenzione di trovare una rete di distributori nazionali che si prendano cura della commercializzazione di questo prodotto innovativo, che in fiera ha avuto molto successo. In Italia, invece, probabilmente **distribuiremo il prodotto direttamente, vendendolo ai gommisti** interessati, perché per noi il rivenditore è una figura fondamentale per l’assistenza alle flotte”, ha concluso Pasotti.

Per trovare i riferimenti dell'azienda **GFS Telematika**, consulta **la pagina Aziende -> categoria Accessori**