

Sicurezza del trasporto aereo, in sei casi su sette un velivolo atterra con pneumatici ricostruiti

A riferirlo è l'Airp, l'associazione italiana ricostruttori di ruote degli aeromobili. Vale lo stesso per i mezzi militari

In sei casi su sette un aereo tocca il suolo con pneumatici ricostruiti. E un pneumatico per aerei viene ricostruito in media per sei volte. A riferirlo è l'Airp, l'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, sottolineando che "anche gli aerei militari e gli aerei utilizzati dalle scuole di volo, oltre a quelli appartenenti a compagnie aeree commerciali usano pneumatici ricostruiti". Un tassello di sostenibilità a tutela dell'ambiente per l'Airp visto che, secondo Skytreads, l'azienda americana specializzata nei pneumatici per aerei, "per costruire un pneumatico nuovo per aereo sono necessari 22 galloni di petrolio, mentre per ricostruire il battistrada dello stesso pneumatico, ne occorrono solo sette". "Si tratta -spiega l'associazione- di un dato poco noto ai non addetti ai lavori, ma perfettamente coerente con il fatto che i pneumatici ricostruiti sono assolutamente sicuri, tanto che, nonostante le rigidissime norme di sicurezza sul trasporto aereo, un pneumatico per aereo viene ricostruito mediamente 6 volte, come testimoniano i dati forniti dal Trib, il Tire Retread & Repair Information Bureau".

"Un pneumatico per aereo -

spiega ancora l'Airp- deve possedere qualità particolari ed è caratterizzato da un processo di produzione piuttosto complesso, data la particolare funzione a cui è destinato. Il suo peso può arrivare ad essere 17 volte superiore rispetto a quello di un normale pneumatico per auto e la quantità di lavoro che la sua produzione comporta può essere di ben 45 volte maggiore". E non solo. "I pneumatici per aereo, poi, -continua l'Airp- devono essere comunque leggeri, a dispetto delle loro dimensioni, e sufficientemente forti da resistere a grandi sollecitazioni, soprattutto nella fase di atterraggio. Il modo peculiare in cui sono utilizzati porta ad un veloce consumo del battistrada, ma la struttura portante resta integra anche quando l'usura ha portato la profondità del battistrada vicino al margine di sicurezza".

E così, grazie alla ricostruzione, prosegue l'Airp, è possibile dotare "le strutture portanti usate di un nuovo battistrada, naturalmente dopo aver eseguito rigorosi controlli per verificare che siano ancora perfettamente integre le loro caratteristiche di sicurezza e la loro funzionalità". L'uso dei ricostruiti, inoltre, consente alle compagnie aeree anche notevoli risparmi, se si considera che, secondo Skytreads,

l'azienda americana specializzata nei pneumatici per aerei, il costo dei pneumatici è per importanza la terza voce di spesa, dopo il personale e il carburante, per le compagnie aeree.

"Grazie all'uso dei ricostruiti - spiega ancora l'Airp- possono essere ottenuti ulteriori risparmi nell'ottimizzazione dei consumi di materie prime, un'esigenza diventata prioritaria con l'affacciarsi sulla scena mondiale di nuovi formidabili utilizzatori come Cina, India, Brasile, Russia ed altri Paesi emergenti". Sempre secondo Skytreads, infatti, "per costruire un pneumatico nuovo per

aereo sono necessari 22 galloni di petrolio, mentre per ricostruire il battistrada dello stesso pneumatico, ne occorrono solo sette".

"Oltre a consentire risparmi in piena sicurezza alle compagnie aeree -sottolinea l'Airp- la ricostruzione ha una notevole importanza sul piano ambientale. Anche nel trasporto aereo, infatti, come in tutti i settori del trasporto su gomma, pneumatici che avrebbero raggiunto la fine del loro ciclo di vita, grazie al processo di ricostruzione, possono essere riutilizzati diverse volte prima di essere smaltiti". "In questo modo -conclude- il loro processo di trasfor-

mazione da prodotti a rifiuti può essere notevolmente rallentato, con grande beneficio per l'ambiente".

Info:www.asso-airp.it

Il consiglio di amministrazione dell'Enac discuterà, in una delle prossime sedute, il rapporto 'Moebius' sulla fatica operativa del personale

navigante. Ad annunciarlo è il presidente dell'ente per l'aviazione civile, Vito Riggio, che ha chiesto di acquisire il rapporto dopo l'iniziativa che si è tenuta ieri in numerosi aeroporti comunitari organizzata dalle associazioni di categoria dei piloti e degli assistenti di volo.

Riggio sottolinea "la costante attenzione che l'Enac ha sempre riposto nei confronti dei temi relativi ai limiti di lavoro e di riposo del personale navigante".

Riggio assicura, inoltre, "la costante volontà di dialogo con tutte le organizzazioni sindacali e professionali al fine di avere la piena collaborazione nell'applicazione rigorosa dei regolamenti comunitari e dell'Enac, nonché per ogni suggerimento e approfondimento che garantiscano l'integrità fisica e mentale degli equipaggi di volo, al fine di assicurare sempre maggiore sicurezza, nell'interesse primario dei passeggeri".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.