method

RIVISTA HIAB SULLA MOVIMENTAZIONE DEI CARICHI 1.2008 Italiano

Il successo nasce dall'efficienza

HIAB **IN FOCUS:** La famiglia XS cresce – Ergonomia eccellente – Ridurre le emissioni

Vicini a voi!

Nella nostra strategia abbiano definito la nostra intenzione di essere vicini ai nostri clienti. Il Presidente della Hiab, Pekka Vartiainen, spiegherà questo ambizioso proposito ed illustrerà come la Hiab intenda implementarlo. Ma non basta: egli descriverà anche ciò che abbiamo fatto per realizzare nella pratica un altro importante obiettivo strategico, l'aumento dei servizi di installazione e di assistenza.

Ripensando al 2007, tutte le maggiori acquisizioni – filiali in Australia, Croazia, Slovacchia, Ungheria e nella Repubblica Ceca, uno stabilimento di componenti in Estonia e una società di servizi negli Stati Uniti – miravano allo stesso scopo, vale a dire all'implementazione della strategia Hiab.

Quest'anno continueremo ad avvicinarci a voi, i nostri clienti. A pagina 17 potete leggere come abbiamo realizzato questo obiettivo l'anno scorso nel settentrione della Finlandia dove uno dei nostri clienti, il Gruppo Havator, ha ricevuto il suo nuovo camion con gru allestita in appena poco più di due settimane.

Vi auguro un 2008 ricco di successi, con tante sfide nuove ed interessanti da affrontare nel campo della movimentazione dei carichi!

Taina Luoto
Redattore capo

DIETRO LA COPERTINA

Velocità nelle vene

*La squadra del campionato Mondiale Rally formata dal pilota e dal copilota con la più lunga esperienza alle spalle - i finlandesi due volte campioni del mondo **Marcus Grönholm,** pilota, e **Timo Rautiainen,** copilota – si è congedata dal mondo delle corse ai vertici della classifica, dopo aver conquistato il secondo posto nel campionato piloti di quest'anno. I due formano una squadra dal 1995 ed hanno raggiunto la zona podio per diverse scuderie. Le ultime due stagioni hanno corso per la casa vincente Ford.*

La competizione richiede abilità, nervi d'acciaio e, nelle situazioni più difficili, una buona dose d'umorismo. Nel 2003, quando in Argentina la squadra entrò nei box con soltanto tre ruote, Grönholm lasciò esterrefatto il giornalista che gli chiedeva spiegazioni rispondendo, con una faccia seria: "Ma come? Qualcuno ci ha rubato una ruota?"

*I due compatrioti **Mikko Hirvonen** ed il suo copilota **Jarmo Lehtinen** continuano a vincere nel team Ford. La coppia ha riportato successi nell'ultimo rally dell'anno svoltosi nel Galles e durante il WRC in Norvegia e Giappone. Con l'addio di Grönholm e Rautiainen ai circuiti, tutti gli occhi ora sono puntati su Hirvonen e Lehtinen. Dopo i loro successi nel 2007, ci si aspetta grandi risultati da questa squadra!*

Ford Focus RS WRC '07

Una gara di resistenza, per i piloti e per le vetture. La tecnologia non ha deluso i piloti.

Specifiche:
Lunghezza: 4,362 mm. Larghezza: 1,800 mm. Interasse: 2,630 mm. Peso minimo: 1,230 kg

- **Motore: Ford 1998 cc Pipo I4 Duratec WRC**
- **4 cilindri, 16 valvole**
- **Alesaggio: 85 mm, corsa: 85 mm**
- **Centralina di gestione del motore PI**
- **Turbocompressore: Garrett (con restrittore da 34 mm a norma FIA)**
- **Potenza: 300 CV a 6.000 giri/min**
- **Coppia: 550 Nm a 4.000giri/min**

Serbatoio: Serbatoio FT3 FIA

Continuate a leggere alle pagine 14–16 quello che avviene dietro le quinte per garantire la vittoria nei rally della squadra Ford.

FOTO IN COPERTINA: GRÖNHOLM E RAUTIAINEN A TUTTA VELOCITÀ NEL RALLY DELL'ARGENTINA 2007

Fiere

Venite a trovarci alle fiere. Per ulteriori informazioni visitate il sito **www.hiab.com**.

22

Autonomia ed efficienza con i MOFFETT

METHOD – RIVISTA HIAB SULLA MOVIMENTAZIONE DEI CARICHI
è la rivista per la clientela Hiab con una tiratura di circa 70.000 copie.

I marchi del gruppo Hiab sono le gru HIAB, gli scarrabili MULTILIFT, le gru forestali LOGLIFT e JONSERED, le sponde montacarichi ZEPRO, AMA, WALTCO e FOCOLIFT, e i muletti autotrasportati MOFFETT e PRINCETON PIGGY BACK®.

Le opinioni espresse dagli autori o dalle persone intervistate non riflettono necessariamente le opinioni della Hiab. È consentito riprodurre il contenuto della rivista (fatta eccezione per le fotografie) sempre che venga menzionata la fonte.

Indice

8 Cresce la famiglia delle XS

Settori

4 **COMPITI RISCHIOSI PER I VIGILI DEL FUOCO**
Una gru radiocomandata con una pinza demolitrice: ecco la soluzione per uno dei compiti più pericolosi che i vigili del fuoco devono affrontare.

9 **IN FRANCIA SIAMO FORTI**
La JONSERED contribuisce alla gestione dei rifiuti sulla costa atlantica.

Clienti

14 **UNA DINAMICA SCUDERIA RALLY**
La squadra della scuderia rally Ford ha alle spalle un'organizzazione composta da 120 persone, a ciascuna delle quali va il merito di contribuire alle vittorie.

17 **RAPIDO PASSAGGIO ALLA COOPERAZIONE**
La rapidità di risposta ha convinto il Gruppo Havator a scegliere un nuovo partner per le gru.

22 **AUTONOMIA ED EFFICIENZA**
I clienti della MOFFETT in Svezia e nel Regno Unito raccontano le loro esperienze con questo efficiente muletto autotrasportato.

24 **NORVEGIA: CHI BEN COMINCIA È A METÀ DELL'OPERA**
Ai piedi di una delle più lunghe catene montuose del mondo, la Bussbygg produce tutti i componenti per ogni esigenza nel campo della movimentazione dei carichi.

Tecnologia

12 **I VANTAGGI DI UNA BUONA ERGONOMIA**
Un turno di lavoro chiusi nella cabina di una gru forestale può stordire, ed una giornata caliginosa e piovosa rende le condizioni di lavoro ancora più sgradevoli. In queste circostanze gli accorgimenti ergonomici si rivelano utili.

18 **RIDURRE IL CONSUMO DI CARBURANTE E LE EMISSIONI**
Una novità benvenuta: un sistema di controllo che riduce l'impatto sull'ambiente, potenziando la capacità di sollevamento e l'efficienza dei costi della gru.

Prodotti

8 **CRESCE DI DUE TAGLIE LA FAMIGLIA DELLE XS**
Nel 2007 è avvenuto il lancio su vasta scala delle XS 211 e XS 1055, le ultime arrivate nella gamma XS delle gru HIAB.

Generale

6 **PIÙ VICINI AI NOSTRI CLIENTI**
Pekka Vartiainen, Presidente della Hiab, afferma che soltanto lavorando a fianco dei clienti nei diversi mercati si potranno ottenere informazioni di prima mano sulle loro reali esigenze nel campo della movimentazione dei carichi.

21 **NEWS**

EDITORE

HIAB

Hiab is part of Cargotec Corporation, the world leading provider of cargo handling solutions for ports, terminals, ships and local distribution.

Sede centrale Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki Finlandia. tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511

Redattore capo Taina Luoto **Coordinamento redazionale** Compositor Oy **Contributi** PR & Werbeagentur Zeitzen-Mathieu, Ulf C. Nilsson, Gerlach Fronemann **Coordinamento traduzioni** Duo Vertaalburo **Composizione grafica** Neutron Design **Stampa** Lönnberg Print **ISSN** 1459-9619 **Abbonamenti e cambi d'indirizzo** Sede centrale Hiab Oy, Central Marketing, Sörnäisten rantatie 23, P.O. Box 61, FIN-00501 Helsinki, Finlandia. tel. +358 204 55 4401, fax +358 204 55 4511, www.hiab.com/feedback

Una pinza demolitrice radiocomandata esegue per i vigili del fuoco i compiti gravosi e ad

ALTO RISC

Una gru radiocomandata con una pinza demolitrice. Ecco la soluzione per uno dei compiti più pericolosi che i vigili del fuoco devono affrontare nel loro lavoro. "Creare delle aperture nei tetti per consentire la fuoriuscita dei fumi che si generano all'interno di un edificio in fiamme è un'operazione difficile e pericolosa," sottolinea Sven-Olov Hansson, assistente capo agli interventi di emergenza dei servizi di soccorso di Sundsvall-Timrå, Svezia. "Adesso possiamo svolgere questi interventi in modo decisamente meno rischioso."

HIO

La soluzione attualmente disponibile è il risultato della collaborazione fra i servizi di soccorso di Sundsvall-Timrå ed il costruttore Hiab. "Siamo stati io e **Bo Elgenström** dei servizi di soccorso a fornire idee e a spiegare il nostro punto di vista nell'ambito di uno sforzo comune fra noi e la Hiab," ci racconta **Sven-Olov Hansson.** "Quindi Laxo Mekan ha realizzato la costruzione". Il frutto della cooperazione è una Hiab XS 477 con radiocomando, dotata di sei bracci idraulici ed un Jib 100 montato su una piattaforma smontabile.

"Possedevamo già tre scarrabili adatti per la nuova piattaforma, per cui non si è presentata la necessità di acquistare un nuovo automezzo," prosegue Hansson. "Così siamo riusciti a contenere i costi."

L'importanza di provvedere con la massima celerità alle perforazioni ed allo scarico dei fumi è stata resa ancora più evidente nella primavera del 2005, anno in cui un intero blocco di edifici nel centro di Sundsvall è stato distrutto dal fuoco. "Un caso in cui purtroppo non siamo riusciti a creare con sufficiente rapidità delle vie di scarico dei fumi, per cui le fiamme si sono estese, con conseguenze davvero disastrose."

In quella circostanza, le fiamme si sono diffuse con rapidità nei vecchi edifici, sfruttando le intercapedini delle pareti con isolamento supplementare ed i solai. Se già allora avessimo avuto a disposizione la nuova gru, non è da escludere che i danni sarebbero stati notevolmente inferiori".

In futuro creeremo i passaggi dei gas combusti direttamente nella fase iniziale del nostro intervento e come misura preventiva. "Anche se solo il pianterreno è in fiamme. Sappiamo per esperienza che il fuoco inizia a diffondersi con estrema rapidità non appena prende vigore. Una veloce fuoriuscita dei gas combusti migliora poi la visibilità all'interno dell'edificio in fiamme e agevola il compito di estinzione anche perché ci consente di localizzare più facilmente il focolaio. Di conseguenza combattere gli incendi è divenuta un'impresa più veloce e più facile."

Un ventaglio infinito di possibilità

Grazie al radiocomando la nuova gru è agevolmente manovrabile da un solo operatore che la manovra dal cestello aereo. Da questa distanza di sicurezza la gru può essere manovrata con precisione per infrangere con la pinza demolitrice il materiale di copertura del tetto, creando fori attraverso cui è possibile evacuare i gas non combusti. La gru ha uno sbraccio di 30 metri in altezza e di 26 metri di lato. Grazie al braccio jib lungo ben otto metri è possibile raggiungere una notevole distanza sui tetti piatti degli appartamenti. "Con una gru di queste dimensioni, arrivare al tetto di un edificio di otto piani è quasi un gioco", prosegue Hansson.

In passato un'operazione del genere doveva essere fatta manualmente dai nostri vigili del fuoco. Oltre al pericolo connesso alla perforazione di un tetto sotto cui vi erano le fiamme, vi era la difficoltà di doversi spesso bilanciare su superfici coperte di neve o sugli spioventi scivolosi dei tetti, a grandi altezze dal suolo. Questi particolari ci fanno capire come questo lavoro fosse estremamente rischioso.

Ma la gru si presta ad una molteplicità di impieghi. "Il suo utilizzo non conosce limiti!" aggiunge Hansson. "Potremo usarla durante il maltempo per impedire che le coperture dei tetti volino via, per rimuovere grandi cartelloni stradali o alberi abbattuti dal vento, tanto per fare qualche esempio."

Anche adesso, mentre è in corso l'addestramento all'uso della gru con tre uomini per turno, si valuta già la possibilità di equipaggiamenti idraulici supplementari che accresceranno ulteriormente la versatilità della gru. È chiaro che il nuovo acquisto rappresenta un effettivo miglioramento della sicurezza e dell'efficienza per i servizi di soccorso di Sundsvall-Timrå. ■

Testo: Ulf C Nilsson
Fotografie: Per Tranè

Più vicini ai nostri clienti

Soltanto lavorando a fianco dei clienti nei diversi mercati si potranno ottenere informazioni di prima mano sulle loro reali esigenze nel campo della movimentazione dei carichi.

"La leadership sul mercato è strettamente connessa alla leadership tecnologica", sottolinea Vartiainen.

La strategia della Hiab è essere vicina ai suoi clienti. Il presidente della Hiab, **Pekka Vartiainen,** riconosce che molte altre società hanno espresso lo stesso obiettivo, eppure in molti casi queste parole rimangono un mero slogan.

Come si implementa, quindi, una decisione presa nella sede principale della Hiab ad Helsinki, in Finlandia, in azioni concrete, che i clienti della società noteranno tanto nella Repubblica Ceca quanto in Australia, in Canada e in tutti gli altri Paesi dove i prodotti Hiab si vedono per strada?

”A differenza dei nostri principali concorrenti, noi della Hiab miriamo a creare una struttura organizzativa per vendere prodotti e servizi direttamente attraverso le nostre filiali. Proprio questo ci consente di intrattenere rapporti più stretti con la nostra clientela”, spiega Vartiainen.

Egli continua dicendo che questa strategia è già stata messa in pratica ed ha dato risultati concreti in Australia, ad esempio, dove la Hiab ha acquisito la BG Crane Pty. Ltd, suo importatore da molto tempo. La nuova Hiab Australia detiene una solida posizione sul mercato australiano degli equipaggiamenti per la movimentazione dei carichi. La copertura geografica della società è buona e viene offerto l’intero assortimento di prodotti Hiab. Inoltre la società si occupa delle installazioni, della manutenzione e delle riparazioni degli equipaggiamenti che vende.

”Questo ottimo esempio pratico illustra il significato della vicinanza ai clienti. La società proprietà della Hiab ha una solida base per sviluppare ulteriormente le sue attività e la nostra clientela australiana vive questa evoluzione come un miglioramento del servizio.”

Nel corso di quest’anno, la Hiab ha preso iniziative simili anche in Croazia, nella Repubblica Ceca, in Ungheria ed in Slovacchia.

“L’acquisizione dei nostri importatori ci dà la possibilità di essere a contatto diretto con i clienti. In questo modo abbiamo anche l’opportunità di sviluppare le nostre attività nei rispettivi Paesi”, continua Vartiainen e fa notare che una presenza più forte sul posto contribuisce a rafforzare la strategia della Hiab che mira ad un significativo incremento dei servizi di installazione ed assistenza.

Soluzioni dettate da esigenze reali

Il contatto diretto aiuta a comprendere meglio le esigenze dei clienti, una questione di crescente importanza che va di pari passo con l’evoluzione della Hiab da organizzazione basata sulle linee di prodotto a fornitore di soluzioni.

”Anche questa nostra aspirazione non è originale; molte altre società hanno visioni che riprendono lo stesso tema”, fa notare Vartiainen ma, egli sottolinea, il cambiamento nella filosofia aziendale della Hiab è percepibile nelle sue attività pratiche.

”Le nostre quattro linee di prodotto offrono circa il 90 per cento delle soluzioni per la movimentazione dei carichi per i camion. Proprio questo ci offre l’opportunità di ascoltare prima il cliente, invece di proporgli una determinata soluzione, predefinita. Possiamo esaminare e decidere insieme al nostro cliente la soluzione per la movimentazione dei carichi più efficace per le sue esigenze.”

Vartiainen ammette che, sebbene il modello sembri semplice, la sua applicazione non lo è. Egli non sostiene nemmeno che la Hiab abbia già conseguito questo obiettivo e che sia già stato predisposto il modello operativo che lo supporta. Implementare un’idea attraverso l’intera organizzazione comporta una radicale trasformazione ed il lavoro da fare è ancora tanto.

”Abbiamo fatto dei progressi, ma i nostri sforzi non sono finiti. Vorrei sottolineare per i dipendenti Hiab che le persone hanno due orecchie, ma una bocca sola, quindi possono ascoltare meglio di quanto possano parlare. Anche noi dobbiamo ascoltare con maggiore attenzione la nostra clientela.”

Ascoltando la Hiab acquisirà informazioni di prima mano sulle esigenze dei suoi clienti nelle diverse aree geografiche e dei diversi gruppi di utilizzatori. Anche i mercati sono differenti; nell’Europa occidentale e nell’America settentrionale, ad esempio, la domanda di soluzioni per la movimentazione dei carichi differisce da quella dei mercati in crescita nel Medio Oriente o in Asia. È importante che le informazioni più attuali provenienti dal campo siano comunicate al reparto di sviluppo del prodotto della Hiab.

Questo punto è stato preso in considerazione anche nel resoconto annuale della società, in cui si afferma che la Hiab sta esaminando le opportunità di incrementare la sua presenza nei mercati in crescita espandendo il suo assortimento di prodotti con equipaggiamenti per la movimentazione dei carichi tecnologicamente più semplici.

”Adattare l’offerta alle condizioni del posto rappresenta una grande sfida per la Hiab, come per altre società occidentali. Da questo punto di vista, ’essere più vicini ai clienti’ costituisce un importante cambiamento di mentalità per lo sviluppo del prodotto. Ma è anche una sfida in termini di modalità e località di assemblaggio e fabbricazione dei prodotti, per riuscire a commercializzarli a prezzi accessibili per i mercati locali”, aggiunge Vartiainen.

Adattare l’offerta alle condizioni del posto rappresenta una grande sfida per la Hiab.

Maggiori investimenti nello sviluppo del prodotto

La Hiab è già leader del mercato globale nel proprio settore, con una quota di mercato che si aggira tra il 20 ed il 25 per cento, ma il traguardo che si pone è molto più ambizioso: essa aspira a diventare leader di mercato per tutti i suoi gruppi di prodotto scelti in tutte le regioni.

”Il nostro obiettivo è essere il principale fornitore nei mercati importanti, anche a livello locale. Un obiettivo ambizioso davvero, se si tiene conto del fatto che al mondo vi sono tantissimi mercati!”, continua sorridendo soddisfatto Vartiainen.

Egli sottolinea come la leadership sul mercato sia strettamente connessa alla leadership tecnologica nell’ambito del settore. Per questo la Hiab ha aumentato i suoi investimenti in Ricerca e Sviluppo del prodotto.

”Questi investimenti ci garantiranno di essere in testa nel campo di nuovi, importanti sviluppi tecnologici. Per quanto riguarda lo sviluppo del prodotto, oggigiorno è essenziale comprendere le necessità dei clienti, ma anche riuscire ad anticipare quelle che saranno le loro esigenze fra qualche anno. In futuro, lo sviluppo del prodotto sarà sempre più considerato sulla base delle specifiche aree geografiche. Anche qui, quindi, ci avvicineremo maggiormente ai nostri clienti.”

Testo: Compositor/Sami Laakso
Fotografia: Tomi Parkkonen

La XS 211 HIAB è una delle maggiori gru utilizzabili su autocarri a due assi senza impiego di stabilizzatori addizionali.

Cresce di due taglie la famiglia delle XS

Nel 2007 sono state lanciate su vasta scala le tanto attese HIAB XS 211 e XS 1055, le ultime arrivate nella gamma XS delle gru HIAB.

Le nuove gru HIAB hanno fatto la loro prima apparizione sui mercati interni nel mese di giugno a Saltsjöbaden, in Svezia. In concomitanza con il lancio vero e proprio, l'avvenimento ha fornito l'occasione per presentare e discutere i programmi ed i futuri sviluppi dell'azienda.

"Il messaggio principale che intendiamo trasmettere in occasione di questo evento è che la Hiab oggigiorno non è più soltanto un semplice fornitore di prodotti. Da questo momento infatti ci posizioneremo sul mercato con soluzioni "chiavi in mano" che vengono incontro a qualsiasi esigenza della clientela ed in cui la gru costituisce solo uno dei componenti dell'offerta" afferma **Harri Ahola,** Vicepresidente Senior, Divisione Gru.

Una novità attesa

Con l'aggiunta di due nuovi modelli alla famiglia dei caricatori Hiab, la gamma delle gru si è ulteriormente ampliata. "In questo segmento, i nostri clienti hanno atteso l'arrivo delle soluzioni Hiab, e finalmente siamo in grado di rispondere adeguatamente alle loro richieste" osserva **Eduardo Calejero,** Vicepresidente, Vendite & Marketing, Gru da autocarro.

L'applauso con il quale sono state accolte le nuove arrivate è stato scrosciante. Durante l'autunno sono state effettuate presentazioni nei mercati locali, mirate ad interessare la clientela del posto e ad illustrare l'impiego delle attrezzature in condizioni specifiche, tipiche dei vari mercati.

La gru più grande

Attualmente sono disponibili 28 formati di gru della gamma XS HIAB e svariati jib. Il nuovo modello XS 1055 è sino ad oggi la maggiore gru prodotta dalla Hiab. Abbinata ad un jib, può raggiungere un'altezza di quasi 32 metri e può essere dotata di ben 10 prolunghe idrauliche. Possiede uno sbraccio di circa 24 metri e può movimentare carichi fino a 2 tonnellate e mezzo a questa distanza.

Grazie al sistema di controllo originale della Hiab, abbinato ad una pompa a portata variabile, i consumi di carburante sono contenuti: un risparmio che non giova solo all'economia dei costi ma anche all'ambiente. Ovviamente l'XS 1055 adotta il più avanzato sistema di controllo HiPro. I sistemi elettronici garantiscono la massima fluidità e rapidità di movimento ed inoltre forniscono capacità di sollevamento addizionale nei momenti di bisogno.

Ma c'è di più, in un prossimo futuro sarà disponibile su tutti i modelli con sistemi elettronici una nuova funzione elettronica. Si tratta del cosiddetto sistema BDA (Boom Deployment Assistant), che monitorizza tutti i movimenti compiuti dalla gru quando è messa in stazionamento o riattivata, in modo da evitare il rischio di dispendiose manovre errate.

Il modello XS 1055 è sino ad oggi la maggiore gru prodotta dalla Hiab.

Una gru versatile con 8 prolunghe idrauliche

L'altro nuovo modello HIAB è la XS 211 ed è attualmente una delle maggiori gru utilizzabili su autocarri a due assi senza impiego di stabilizzatori addizionali. Si tratta di una gru versatile e multiuso, che può essere equipaggiata con un massimo di otto prolunghe idrauliche e con dotazione a richiesta dei sistemi di comando manuale Duo o Pro o, in alternativa, dei radiocomandi HiDuo o HiPro.

I due ultimi arrivi nella famiglia Hiab portano ovviamente tutti i tratti distintivi della serie XS: sono particolarmente compatti e leggeri in rapporto alle prestazioni che erogano. ■

Testo: Ulf C Nilsson
Fotografie: Boman Communication

In Francia siamo forti:

la JONSERED contribuisce alla gestione dei rifiuti sulla costa atlantica

In molti luoghi di villeggiatura la popolazione aumenta nei mesi estivi raggiungendo un numero fino a 10 volte maggiore rispetto alle presenze dei mesi invernali. Un fenomeno del genere si verifica anche in una circoscrizione territoriale composta da cinque paesini sulla costa atlantica francese. Method è stato ospite alla presentazione del nuovo veicolo per la raccolta dei rifiuti equipaggiato con un caricatore JONSERED, ora a disposizione delle locali amministrazioni comunali.

La Côte de Lumière è situata a sud di Nantes, nella regione della Vendea. Ed è qui che i cinque comuni di Brem-Sur-Mer, Brétignolles-Sur-Mer, Le Fenouiller, Sainte-Croix-de-Vie e Saint-Hilaire-de-Riez hanno unito le forze in un'alleanza nota con il nome di "Communauté de Communes Côte de Lumière", allo scopo di organizzare più efficientemente ed economicamente i servizi offerti ai loro abitanti.

Il problema riscontrato in questi, ed in altri luoghi balneari, è la notevole differenza fra il numero degli abitanti presenti nella stagione estiva e quello fuori stagione. **Jacques Fraisse,** presidente della Commissione Ambiente dei consigli comunali: "Tutti i comuni devono fornire servizi pubblici e provvedere allo smaltimento dei rifiuti per un numero di residenti che raggiunge complessivamente le 270.000 unità, mentre nei mesi invernali abbiamo solo 27.000 abitanti, dieci volte meno quindi. Ciò significa che per poter fronteggiare i picchi di lavoro estivi ogni acquisto finisce per costarci molto di più." I veicoli per la raccolta della spazzatura escono generalmente anche la domenica mattina e pomeriggio e nei giorni festivi durante l'alta stagione.

La gestione dei rifiuti domestici costituisce già una sfida notevole per i cinque comuni. Significa che occorre disporre di adeguate strutture e risorse per smaltire opportunamente i rifiuti urbani, per impedire che gli abitanti gettino la spazzatura nelle campagne o la abbandonino accanto a cassonetti straripanti. Inoltre anche la raccolta differenziata va resa effettivamente funzionante, soprattutto per quel che riguarda l'utilizzo degli appositi contenitori assegnati a ciascuna abitazione. Per raggiungere questo scopo, l'amministrazione comunale diffonde una rivista con argomenti di carattere generale e specifico. Inoltre i comuni stampano dei volantini contenenti precise informazioni sulla frequenza di uscita e sui percorsi dei veicoli della nettezza urbana che operano nei cinque paesi.

Ma non è tutto. **Marc Bonnion,** dirigente del Dipartimento per l'ambiente spiega: "I nostri addetti compiono delle perlustrazioni lungo le strade per ispezionare i contenitori, prima del passaggio dei mezzi di svuotamento. Se in un contenitore si trovano rifiuti di un tipo che non dovrebbe esservi, esso viene munito di un'etichetta e non viene svuotato. Nel pomeriggio, il nostro personale si reca a casa degli utenti per spiegare loro perché il contenitore non è stato svuotato e per fornire loro consigli ed istruzioni. In questo modo la percentuale ►

Il conducente accede alla piattaforma utilizzando un sollevatore realizzato in piena conformità agli standard europei: da questa postazione è in grado di manovrare il caricatore JONSERED 1620 Z godendo di una visuale perfetta.

di utilizzi erronei è divenuta relativamente bassa, intorno al 20%." I rifiuti raccolti vengono riciclati per quanto possibile. Marc Bonnion continua: "Il ricavato ci aiuta a compensare alcune delle nostre spese ed a fornire agli abitanti un servizio a costi inferiori."

I punti di raccolta differenziata per le quattro categorie di rifiuti (carta/cartone, plastica/imballaggi, vetro e rifiuti organici) sono stati ubicati in zone facilmente accessibili in tutte e cinque le aree urbane. Mentre alcuni di essi sono ancora in corrispondenza di incroci stradali, protetti da transenne tubolari, in altre zone, per esempio lungo le spiagge, gli argini dei fiumi o nei centri dei villaggi, si è preferito utilizzare contenitori interrati, visibili solo grazie ai tubi d'acciaio che fuoriescono in superficie ed in cui si depositano i rifiuti.

Il parco automezzi per la raccolta dei rifiuti dei cinque paesini è composto da 13 veicoli. Complessivamente, il servizio provvede allo svuotamento di 900 container per la raccolta della spazzatura. Agli inizi di maggio, la flotta è stata ampliata con l'aggiunta di un nuovo veicolo per la raccolta dei rifiuti. In rapporto al modesto numero degli abitanti fissi, le sue dimensioni sono impressionanti. Si tratta di un camion Mercedes-Benz Actros 2541 (8x2) Euro 5 con assi sterzanti non motrici.

Attraverso cinque regioni

L'iniziativa è nata grazie al contributo di un influente costruttore di automezzi locale, la Blanchard SAS (www.groupe-blanchard.com), che ha la sede centrale a Changé, vicino a Le Mans, e le sue due maggiori filiali a Nantes ed a Cholet. Da un trentennio la Blanchard SAS è uno dei partner principali della Hiab in Francia, si occupa infatti della distribuzione e dell'assemblaggio delle gru HIAB e JONSERED, degli scarrabili a gancio MULTILIFT e dei muletti autotrasportati MOFFETT nelle regioni di Mayenne, Maine et Loire, Sarthe, Vendea e Deux-Sèvres. Non è quindi un caso che la 'Communauté des Communes' abbia chiesto che il nuovo veicolo fosse equipaggiato con un caricatore JONSERED 1620 tipo Z per il riciclaggio. Infatti fin dagli inizi del 1989, la Blanchard è stata agente esclusivo della Hiab France, con circa 200 unità vendute nel suo territorio da quel periodo fino al marzo del 2007 (gru HIAB e JONSERED e scarrabili a gancio MULTILIFT). Sebbene la Blanchard Carrosserie Industrielle SAS nel 2006 avesse venduto complessivamente 185 gru JONSERED nelle sue 3 sedi, a maggio 2007 c'erano già ordini per 120 prodotti HIAB.

In complesso il marchio JONSERED gode di un'eccellente posizione sul mercato francese. Secondo il Direttore Vendite Michel Poirson, responsabile per la gamma di prodotti JONSERED della Hiab France, il 45% delle gru trova impiego nel settore forestale/lavorazione del legno ed il 55% nel riciclaggio dei rifiuti. La Hiab France si avvale di 20 agenti esclusivi dislocati nel Paese, in grado di garantire un servizio di assistenza rapido nelle varie regioni grazie ad una rete di filiali e centri di assistenza autorizzati. Nel territorio di Parigi, la Hiab France offre questi servizi tramite i propri centri di assistenza.

Una posizione di ferro nella Vendea

Il partner della Hiab France, la Blanchard SAS, è specializzato nella costruzione di

"La gru JONSERED è molto pratica e funziona con estrema precisione.

"Sono particolarmente soddisfatto della risposta immediata dei comandi idraulici", afferma l'operatore Denis Leroy (a sinistra). A destra nella foto Michel Poirson della Hiab.

multibenna, camion con cassone ribaltabile e veicoli per la raccolta dei rifiuti. La società ha anche un proprio impianto di verniciatura nella sua sede centrale di Le Mans. Il gruppo di imprese è diretto da Jean-Philippe Galand ed ha in totale 30 dipendenti, tutti di grande competenza professionale. La forte posizione occupata dalla Blanchard nella regione e Ie moderne officine di cui dispone hanno avuto un peso decisivo nel consentire all'azienda di aggiudicarsi la gara di appalto per la fornitura del veicolo per la raccolta dei rifiuti, bandita dalle amministrazioni comunali associate. A ciò si aggiunge il fatto che l'azienda è in grado di curare allestimenti sui telai di tutti i costruttori di automezzi e che, come specialista di impianti oleodinamici, provvede all'assistenza ed alla manutenzione di qualsiasi tipo e marca di gru, caricatore e veicolo a cassone ribaltabile direttamente presso la clientela.

Il nuovo automezzo è stato assemblato nell'officina Blanchard di Cholet, dove il direttore Didier Briand, che è anche il responsabile delle vendite, ha conquistato la fiducia di un nutrito gruppo di acquirenti nel proprio territorio.

Il camion Mercedes-Benz Actros 3541 (8x2) pronto per l'uso rappresenta un investimento di 192.320 euro. La costruzione a doppio cassone (suddiviso in 2/3 - 1/3) è sollevabile dal retro ed ha due coperture che possono essere ripiegate a lato fino 270 gradi grazie ad un sistema idraulico. Il conducente accede alla piattaforma utilizzando un sollevatore realizzato in piena conformità agli standard europei: da questa postazione è in grado di manovrare il caricatore JONSERED 1620 Z godendo di una visuale perfetta. Il modello JONSERED 1620 Z è stato progettato appositamente per lo smaltimento dei rifiuti. Il caricatore è equipaggiato con un sistema Kinshofer KM 921 per sollevare, aprire e chiudere i contenitori dell'immondizia.

Dimostrazione del veicolo

Didier Briand (per la Blanchard SAS) e Michel Poirson (per la Hiab France) hanno presenziato alla cerimonia di consegna del nuovo veicolo. In rappresentanza delle amministrazioni comunali committenti vi erano inoltre **Patrick Nayl,** sindaco di St. Hilaire, Jacques Fraisse, vicesindaco e assessore all'ambiente, Marc Bonnion, vicedirettore degli impianti di smaltimento dei rifiuti, oltre a vari operatori della locale azienda di nettezza urbana.

Method, presente alla consegna delle chiavi, ha avuto l'opportunità di accompagnare il veicolo durante il suo primo viaggio. Il conducente **Denis Leroy** (34 anni) si è mostrato entusiasta del nuovo automezzo: "Facilissimo da manovrare grazie agli assi sterzanti ed alla forma compatta, è un piacere lavorare con questo mezzo." Ha apprezzato il design della Blanchard e la piattaforma della gru per la sua accessibilità: "Finalmente non devo più arrampicarmi e posso raggiungere la piattaforma agevolmente e senza rischi con il sollevatore. Da questa posizione ho un'ottima visibilità." E riguardo alla gru JONSERED: "La strumentazione ed i comandi sono logici e chiari. Sono particolarmente soddisfatto della risposta immediata dei comandi idraulici."

L'accesso ai punti di raccolta richiede notevole attenzione: "L'ingresso alle aree è spesso ostacolato dalla presenza di automobili. È questo il momento in cui la notevole capacità di sollevamento della gru si rivela preziosa: essa può infatti sollevare fino a 2.100 kg ad una distanza massima di 8 metri. Queste caratteristiche mi permettono perfino di alzare i contenitori dislocati al di là della cabina di guida. La gru JONSERED è molto pratica e funziona con estrema precisione." Il tipo 1620 Z è ad estensione idraulica. I pratici accorgimenti integrati nella sua nuova postazione di lavoro si sono rivelati davvero utili per il nostro coordinatore del riciclaggio, visto che ha potuto raggiungere uno dei punti di raccolta solo percorrendo una strada in divieto di accesso e che un'automobile gli aveva bloccato l'ingresso al punto di raccolta successivo. ■

Testo e fotografie: Gerlach Fronemann

I vantaggi di una buona ergonomia

Caricare legname non è certo facile: trascorrere un turno di lavoro chiusi nella cabina di una gru forestale può stordire, proprio come qualsiasi lavoro sedentario, ed una giornata caliginosa e piovosa rende le condizioni di lavoro ancora più sgradevoli. Proprio in queste circostanze gli accorgimenti ergonomici si rivelano utili.

Le esperienze con i caricatori forestali alla fabbrica della Loglift Jonsered di Salo, nella Finlandia occidentale, risalgono al 1965. Già allora si studiava l'applicazione dell'ergonomia.

"Abbiamo un nostro centro di ricerca e di sviluppo, ma in campo ergonomico gli sviluppi nascono da suggerimenti che chiunque può fare – in primo luogo i clienti con i loro desideri ed esigenze specifiche", osserva **Kalevi Sjöholm,** OEM, Direttore Sviluppo delle Attività presso la Loglift Jonsered.

Circa l'80 per cento delle gru forestali LOGLIFT e JONSERED montate su autocarri sono dotate di un sedile all'aperto per l'operatore, posto dietro il braccio della gru o accanto ad esso. Tuttavia un numero sempre maggiore di gru forestali viene equipaggiato con una cabina.

"Le gru cabinate sono un fenomeno prettamente scandinavo, ma la loro popolarità è in aumento anche negli Stati Uniti e nell'Europa centrale, e generalmente ovunque sia necessario proteggersi dal freddo e dalla pioggia", aggiunge Sjöholm che subito inizia ad illustrare con entusiasmo le applicazioni dell'ergonomia sui caricatori forestali LOGLIFT e JONSERED.

Adattamenti per il comfort dell'operatore

"Se iniziamo dal basso, la prima cosa da osservare è la scaletta: studiata per agevolare la salita o la discesa dell'operatore al o dal sedile. Si tratta di una scala con gradini più larghi, a rampa corta e con una superficie ruvida, per evitare l'accumulo di ghiaccio e neve" ci spiega Sjöholm.

Nelle gru cabinate, le leve dei comandi possono essere spostate a lato per agevolare l'accesso o la discesa dell'operatore. E con due porte a disposizione, una davanti ed una seconda laterale, l'operatore può scegliere la via di uscita o di accesso più pratica in quel momento.

Circa l'80 per cento degli infortuni sul lavoro, in cui sono coinvolti i caricatori forestali, si verificano quando l'operatore scivola mentre cerca di salire al posto di comando o scendere da esso. I gradini antiscivolo e le robuste maniglie fissate alla gru aiutano a ridurre questo rischio, sostengono l'operatore quando sale a bordo ed aumentano la sicurezza durante il carico del legname. Infatti, se un tronco preso nelle pinze dovesse erroneamente oscillare verso il sedile, le barre proteggeranno le gambe dell'operatore.

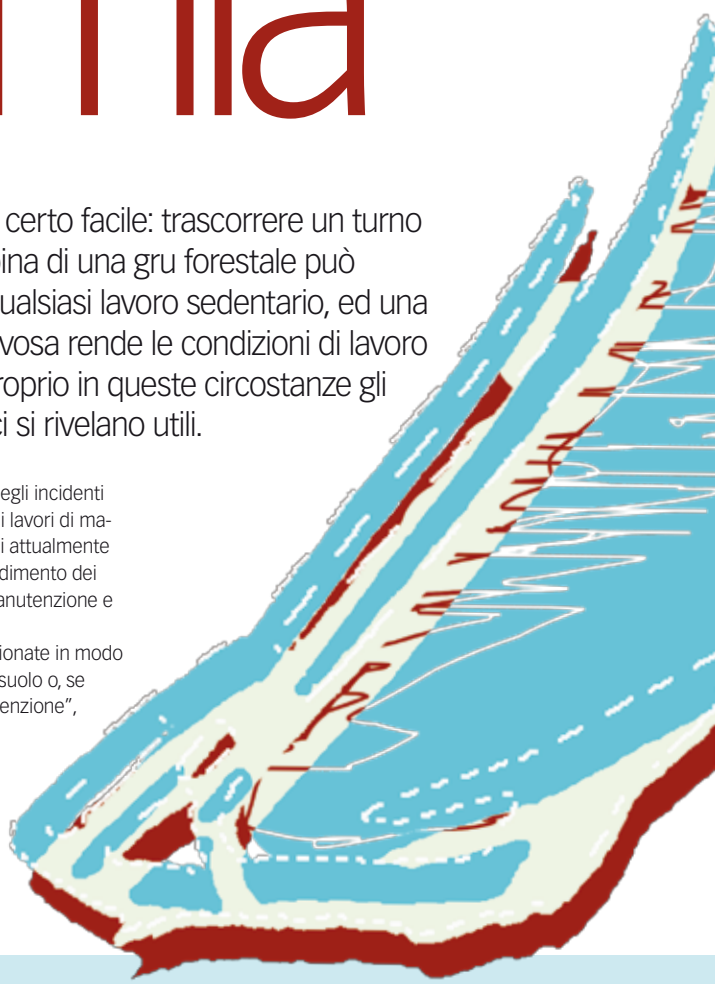
Al secondo posto nella classifica degli incidenti ci sono quelli che avvengono durante i lavori di manutenzione alle gru. Queste operazioni attualmente sono meno pericolose, grazie all'irruvidimento dei piani delle piattaforme usate per la manutenzione e all'aumento della loro superficie utile.

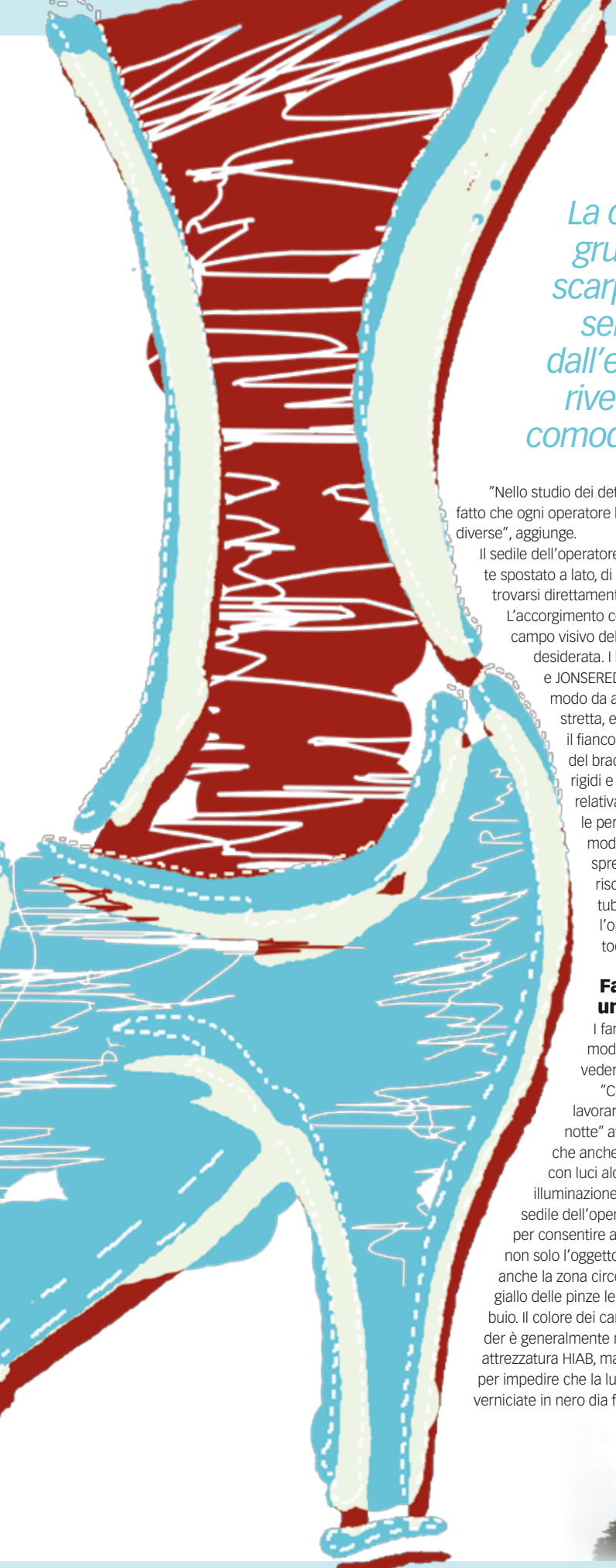
"Inoltre le valvole sono state posizionate in modo da potervi accedere direttamente dal suolo o, se opportuno, dalla piattaforma di manutenzione", prosegue Sjöholm.

Un sedile speciale brevettato

Il seggiolino delle gru forestali è un capitolo a parte nelle applicazioni ergonomiche: in entrambe le versioni di gru, quella aperta e quella cabinata, il sedile è stato progettato per sorreggere la regione lombare della schiena. Ma il sedile è anche riscaldato, una peculiarità di grande importanza quando si lavora a basse temperature. Così rimarrà sempre caldo e si bagnerà meno.

"Il sedile è facilmente regolabile in quattro direzioni: in avanti ed all'indietro, in alto ed in basso. Questo meccanismo è stato brevettato dalla Loglift Jonsered. Ma anche la posizione e l'angolazione dei pedali e delle leve sono regolabili, e grazie al fatto che la capacità di movimento delle leve e la forza di azionamento delle valvole sono state ottimizzate, è possibile adoperare manualmente più leve nello stesso tempo con facilità. Le cabine delle gru vengono dotate dei nostri dispositivi di controllo meccanici brevettati, mentre i controlli elettronici digitali sono disponibili su richiesta. La forza necessaria per gestire la gru è così ridotta che basta solo uno sforzo minimo, e persino la velocità di spostamento può essere regolata per venire incontro alle preferenze dell'operatore" afferma Sjöholm.





La cabina di una gru è come una scarpa da donna: sembra piccola dall'esterno ma si rivela spaziosa e comoda all'interno.

"Nello studio dei dettagli si è tenuto conto del fatto che ogni operatore ha corporatura ed altezza diverse", aggiunge.

Il sedile dell'operatore può essere parzialmente spostato a lato, di modo che non venga a trovarsi direttamente dietro il braccio della gru. L'accorgimento consente di aumentare il campo visivo dell'operatore nella direzione desiderata. I bracci delle gru LOGLIFT e JONSERED sono stati progettati in modo da avere una sezione molto stretta, ed i tubi sono collocati lungo il fianco del braccio. A differenza del braccio, il diametro dei tubi rigidi e flessibili è stato mantenuto relativamente ampio per ridurre le perdite di pressione. In questo modo si evita non solo uno spreco di energia, ma anche il riscaldamento eccessivo dei tubi, riducendo il rischio che l'operatore possa ustionarsi toccandoli accidentalmente.

Fari allo xenon per una migliore visibilità

I fari opzionali allo xenon: un modo completamente nuovo di vedere le cose

"Con le luci allo xenon pare di lavorare in pieno giorno, anche di notte" afferma Sjöholm e aggiunge che anche l'equipaggiamento di serie con luci alogene fornisce una buona illuminazione. I fari sono situati sopra il sedile dell'operatore e sul braccio della gru per consentire al fascio luminoso di colpire non solo l'oggetto che si sta caricando ma anche la zona circostante. Per di più il colore giallo delle pinze le rende meglio visibili nel buio. Il colore dei caricatori montati sui forwarder è generalmente nero, come quello di molta attrezzatura HIAB, ma con una finitura opaca per impedire che la luce riflessa nelle parti verniciate in nero dia fastidio agli occhi.

Un altro accorgimento che agevola il lavoro dell'operatore è la possibilità di controllare con l'attrezzatura LOGLIFT e JONSERED gli stabilizzatori direttamente dal sedile. Un impianto idraulico che funziona bene è un altro requisito importante: i movimenti fluidi e precisi rendono le manovre meno impegnative ed alleggeriscono il carico di lavoro, sia per la gru sia per l'operatore.

Una cabina che è come una scarpa da donna

Un caricatore forestale con un sedile scoperto può essere equipaggiato, su richiesta, con una protezione contro il maltempo: una cappotta che si solleva da dietro le spalle dell'operatore e che gli copre la testa, proteggendolo dalle intemperie. Ovviamente le condizioni atmosferiche non costituiscono un problema per le gru dotate di cabina.

"Le cabine hanno in dotazione standard il riscaldamento ed il ventilatore, mentre un impianto di climatizzazione per affrontare le estati torride è disponibile come optional", prosegue Sjöholm.

Egli paragona la cabina ad una scarpa di donna: sembra piccola dall'esterno ma si rivela spaziosa e comoda all'interno.

"Nelle gru dotate di cabina, le valvole sono state posizionate all'esterno della cabina stessa per cui cattivi odori, rumore e calore non penetrano all'interno. In aggiunta, per le pareti e per il tetto della cabina abbiamo adottato materiali per l'isolamento acustico. Per il materiale di ricopertura del pavimento ci siamo fatti guidare da un unico criterio: la facilità di pulitura", osserva Sjöholm.

L'enumerazione prosegue: "Leve e pulsanti sono stati situati strategicamente per poterli azionare facilmente da seduti. Un cilindro idraulico solleva e abbassa trasversalmente tutta la cabina; nella posizione trasversale all'indietro, il rullio causato dal gioco diminuisce, cosa che riduce l'impatto percepito dall'operatore."

E, come si fa con le scarpe, anche nel nostro caso si è tenuto conto del design. Per esempio, il parabrezza della cabina è convesso, ma non solo per motivi estetici.

"La curvatura della lastra di policarbonato annulla i riflessi, aggiunge spazio, migliora la visibilità ed è a prova d'urto", conclude Sjöholm. ■

Testo: Compositor/Tiia Teronen
Illustrazioni: Topi Saari

John Millington, manager della logistica, spiega: "La cosa più importante nella logistica è anticipare e comprendere i requisiti delle operazioni nel loro complesso. Quando tutto va come previsto è una bella soddisfazione ."

John Godber, responsabile dei ricambi, afferma: "È fantastico vedere come i tuoi sforzi contribuiscano al funzionamento dell'intera squadra. Sono orgoglioso di avere la responsabilità dei ricambi."

Un'occhiata dietro le quinte della

scuderia rally più dinamica

La squadra della scuderia rally Ford ha alle spalle un'organizzazione composta da 120 persone, a ciascuna delle quali va il merito di contribuire alle vittorie

Avevano vinto il titolo costruttori nel World Rally Championship l'ultima volta nel 1979 – ma anche il 2006 e 2007 sono stati anni di successo, perché la squadra si è aggiudicata lo stesso titolo costruttori. Il team aveva quasi vinto anche il premio piloti 2007, sfuggitogli dopo un'agguerrita lotta.

Le doti di competenza e professionalità del team Ford, sempre messe alla prova in ciascuna competizione, si riassumono nella semplice domanda se tutto funzionerà come una macchina ben oleata durante tutta la gara. I piloti ce la mettono tutta, ma la loro abilità è solo una parte degli elementi in gioco, il resto dipende dal lavoro svolto dietro le quinte e dall'accuratezza dei preparativi fatti. La vittoria viene a coronare l'impegno di un intero anno oltre che la guida durante il rally.

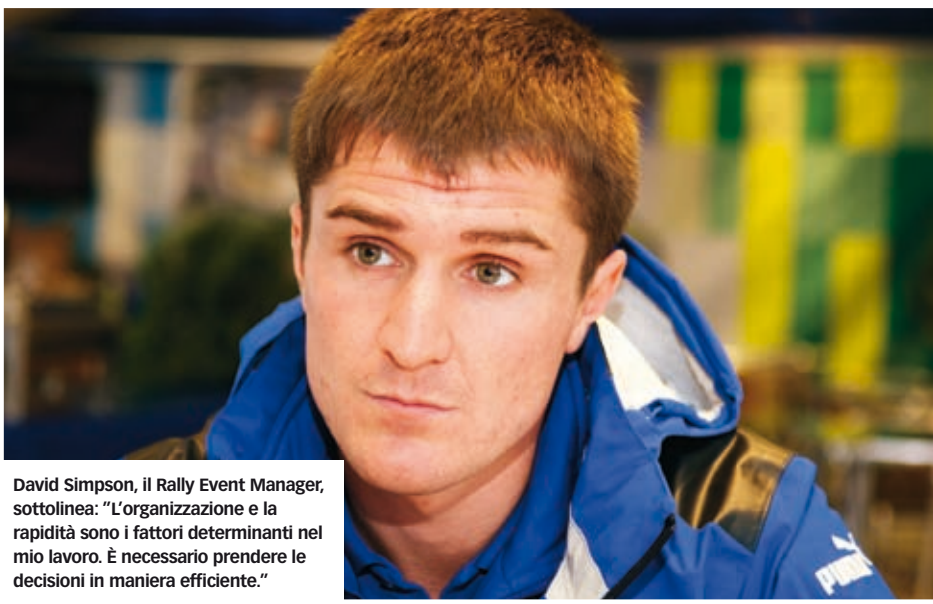
Tutti i membri del team svolgono il loro lavoro con massima serietà ed impegno. Ciascuno di loro ha un suo compito ben definito, ma si è sempre disponibili a dare una mano in un altro settore, se necessario. Un team di rally necessita di specialisti in diverse aree, perciò è utile avere nella squadra persone con conoscenze diverse.

Quando un rally si è concluso, arriva il momento di spostarsi altrove, nel luogo in cui si terrà la gara successiva. Ma che cosa avviene nei periodi fra due corse? Che cosa fa un team giorno per giorno per contribuire al successo della propria scuderia?

David Simpson, il Rally Event Manager della M-Sport Ltd è il responsabile delle attività del Rally team Ford, un compito che lo assorbe 24 ore al giorno, sette giorni la settimana e da una gara all'altra. Il suo raggio di competenze non investe solo l'equipaggiamento ed il personale, ma ricadono sulle sue spalle anche la responsabilità del catering e dell'arredamento dell'area in cui opera il team. È compito di Simpson fare in modo che la persona giusta faccia quello che deve fare, al momento giusto, e che il team sia

Alex Mottram, meccanico: "Una comunicazione diretta e chiara è l'elemento fondamentale del lavoro di un meccanico e dell'intera squadra. Le informazioni devono essere trasmesse rapidamente."

La M-Sport ha acquistato il suo primo muletto autotrasportato MOFFETT qualche anno fa.



David Simpson, il Rally Event Manager, sottolinea: "L'organizzazione e la rapidità sono i fattori determinanti nel mio lavoro. È necessario prendere le decisioni in maniera efficiente."

Millicent, George ed Eugene viaggiano in tutto il mondo con la squadra della Ford.

ben preparato per affrontare anche le situazioni più problematiche.

Sebbene il lavoro conosca momenti caotici, Simpson afferma che non può immaginarsi un lavoro migliore.

"È un lavoro ideale per chi ama fare ogni giorno qualcosa di diverso ed impegnarsi al cento per cento. È l'unico modo per sentirsi pienamente e costantemente motivati, non soltanto perché si tratta di un'attività che per sua natura è a lungo termine ma anche perché presenta situazioni che cambiano di continuo."

Simpson arriva sul posto in cui si tiene il rally un paio di giorni prima dell'evento per verificare che tutto sia conforme al programma.

"Tutto dipende da una buona pianificazione di base; un'agenda ed una lista di controllo diventano così strumenti di cui non si può fare a meno perché il lavoro prosegue tutto l'anno", sottolinea Simpson.

Il più efficiente membro della squadra

Con tante merci da trasportare, molte delle quali piuttosto pesanti, il team spende un mucchio di energia nel movimentare e trasferire quanto necessario da un punto all'altro. In precedenza i semirimorchi venivano caricati e scaricati a mano e con l'ausilio di attrezzatura noleggiata, poi la M-Sport ha finalmente deciso qualche anno fa di acquistare il suo primo muletto autotrasportato MOFFETT.

A parere di Simpson, il muletto autotrasportato facilita e velocizza il lavoro del team. Gli uomini hanno così più tempo per concentrarsi sui loro compiti. Quest'anno il team ha in dotazione il nuovissimo modello M5 25.3LT.

Tom Lindsay, caposquadra degli allestimenti tecnici, sostiene che il MOFFETT è di grande utilità, perché può caricare e scaricare il semirimorchio anche di lato, mentre le forche allungabili consentono di caricare l'attrezzatura da una parete all'altra. ►

Keith Adlard, il responsabile della vettura di Mikko Hirvonen, dichiara: "L'onestà e l'intraprendenza, nei confronti dei piloti e dei colleghi, sono fondamentali nel lavoro di squadra."

► M-Sport utilizza un vecchio modello per i lunghi viaggi ed il nuovo modello per le destinazioni europee, quando occorre trasportare più attrezzatura.

"Il muletto autotrasportato è davvero molto pratico per questo tipo di attività. E siccome lo si può caricare alla svelta è utilizzabile in qualsiasi momento."

Il lavoro del team di Lindsay inizia circa una settimana prima di ogni rally, con la delimitazione dell'area di paddock e con lo scarico delle merci. Le prime ad essere messe in opera sono le strutture essenziali, come le tende ed i rimorchi per i servizi. Dopo di che si iniziano a scaricare le attrezzature ed i generi più importanti. Il team è anche responsabile del corretto collocamento sul posto delle componenti strutturali e della loro sicurezza.

John Godber è responsabile dei ricambi e della meticolosa sistemazione e reperibilità degli stessi. Un semirimorchio speciale, solo per i ricambi, è stato attrezzato con scaffali fitti di cassetti che occupano tutte le pareti sino al soffitto. Il lavoro di Godber inizia non appena il semirimorchio arriva in città, e va avanti sino a quando tutto è stato riposto esattamente nello stesso posto, ogni volta di nuovo.

"Dobbiamo poter localizzare ogni ricambio immediatamente. Non ci è possibile perdere tempo, specialmente durante la corsa; perciò teniamo sempre tutti i ricambi nello stesso posto."

L'importanza dei ricambi si nota anche dal fatto che di ogni singola parte vi è almeno un doppione, anche di quelle più grosse. Se uno dei ricambi viene utilizzato ce n'è sempre un secondo pezzo di scorta – non si sa mai.

Conoscenze essenziali

Prima dell'inizio di una corsa e durante la gara, ci sono 12 meccanici che lavorano sulle auto. Uno di loro, **Alex Mottram,** ha iniziato come praticante subito dopo essersi diplomato, e questo è il suo sesto anno al team della Ford.

"Il miglior modo per diventare un vero professionista è quello di iniziare come apprendista, perché con le tecnologie in continua evoluzione l'unica maniera per rimanere al passo con i tempi è quello di essere costantemente coinvolto nella pratica del lavoro".

Mottram dice che la maggiore sfida è la rapida evoluzione degli aspetti tecnici. Ma una sfida è fatta per essere vinta ed il nostro aggiunge che ama il lavoro quotidiano con le automobili. All'inizio di un rally, Mottram si trova nell'area del paddock solo per provvedere ai veicoli in gara. Ma anche nei periodi morti è sempre alle prese con le macchine perché c'è sempre qualcosa da riparare o da ritoccare.

Keith Adlard, il responsabile della vettura di Mikko Hirvonen, lavora a stretto giro di gomito con altri tecnici e piloti. La sua responsabilità principale è quella di prendersi cura della macchina di Hirvonen e dei relativi interventi tecnici. Adlard conosce qualsiasi dettaglio dell'automobile di Mikko come il fondo delle proprie tasche.

"Ho la responsabilità di predisporre tutto quello che occorre prima che i meccanici arrivino. Così si infilano le tute rapidamente e iniziano subito a lavorare. In questa attività, come anche in qualsiasi altro lavoro svolto in una scuderia rally, non abbiamo tempo da perdere."

I dettagli che contano

Gli sforzi compiuti dall'organizzazione durante la gara non conoscono soste. **John Millington,** manager della logistica della squadra, afferma che prenota le camere d'albergo e l'area di paddock per l'anno seguente non appena terminata la gara in corso.

"Non possiamo perdere tempo perché tutto deve essere predisposto per i rally dell'anno prossimo. Dopo tutto un anno non è molto se si considera che la squadra partecipa a 16 gare di World Rally Championship in cinque continenti diversi".

Dal punto di vista logistico, ogni paese è diverso. A parere di Millington, lavorare nei paesi nordici è meno problematico in confronto ad altri paesi europei dove è più sentita la necessità di una maggiore comunicazione e di verifiche.

È compito di Millington armonizzare ed integrare tutti i minimi dettagli in un assieme logistico funzionante, con la collaborazione di altri quattro membri del team. Fra le attività da svolgere vi sono il pagamento dei conti, l'approvvigionamento del carburante per i veicoli e la comunicazione con i partner locali. La scuderia si serve di propri meteorologi che analizzano e comunicano le previsioni del tempo per il giorno della gara ai piloti ed ai tecnici. Il lavoro è ininterrotto e va avanti 12 mesi all'anno.

"Non finisce mai, ma mi piace. Mi tiene in forma." ■

Testo: Compositor/Kirsi Paloheimo
Fotografie: Jyrki Vesa

NEL 2007 NELL'AMBITO DEL CAMPIONATO MONDIALE DI RALLY FIA

si sono svolti ben 16 rally in cinque continenti, lungo un arco di 12 mesi. Ogni rally della durata di 3 giorni si è articolato su percorsi fino a 1.200 km, con 350 km di guida ininterrotta su fondi stradali di vario tipo: asfalto scorrevole, ma anche strade innevate e ghiacciate fino a vere e proprie piste campestri con solchi e ciottoli.

Con la scuderia BP-Ford World Rally Team, il marchio Ford ha partecipato a tutte e 16 le gare di campionato con due Focus RS World Rally Cars, condotte da Marcus Grönholm e Timo Rautiainen, due volte campioni del mondo, e dai compatrioti finlandesi Mikko Hirvonen e Jarmo Lehtinen. Ford ha affidato l'organizzazione delle attività alla M-Sport, partner di lunga data e casa che cura la partecipazione ai rally internazionali per il marchio Blue Oval. La scuderia BP-Ford World Rally Team ha la propria sede nella Dovenby Hall della M-Sport, nella regione nord occidentale dell'Inghilterra, e lavora per la Ford Motor Company dal 1997.

www.ford.co.uk/ie/wrc
www.m-sport.co.uk

Tom Lindsay, caposquadra degli allestimenti tecnici, sostiene: "Ciò che apprezzo nel lavoro di squadra è potermi fidare di ogni singolo membro del gruppo e sapere che ogni anello della catena è altrettanto forte. Nel mio lavoro è molto importante tenere i piedi per terra."

Rapido passaggio alla collaborazione

La rapidità di risposta ha convinto il Gruppo Havator a scegliere un nuovo partner per le gru.

Il presidente del Gruppo Havator, **Erkki Hanhirova,** spiega come la sua società si sia trovata ad affrontare una situazione inaspettata, a causa della mancanza di una gru. La consegna della nuova gru, già concordata, non era avvenuta, ma l'equipaggiamento era già stato programmato per un lavoro.

Una situazione difficile, ma l'aiuto era a portata di mano. "Fortunatamente ci hanno consigliato di rivolgerci alla Hiab. Ed infatti, soltanto due settimane più tardi, ci è stato consegnato un camion equipaggiato con gru."

La rapida consegna della gru ha segnato l'inizio della collaborazione tra la Havator e la Hiab. La reputazione della Hiab come rapido fornitore di gru ha portato alla decisione di acquistare l'equipaggiamento. Hanhirova sottolinea l'importanza della trasparenza; anche il prezzo, naturalmente, è determinante, però il fattore decisivo è costituito dalla fiducia nell'impresa con cui si collabora.

La collaborazione muove ora i primi passi e le aspettative sono elevate. La Havator intende investire nella cooperazione a lungo termine con la Hiab partecipando al lavoro di sviluppo. "La nostra attività è in continua evoluzione. È quindi utile parlare di questi cambiamenti con la Hiab, che può tenerne conto nel proprio lavoro di sviluppo del prodotto. In questo modo creeremo una situazione vantaggiosa per entrambe le società."

La gru Hiab costituisce una benvenuta aggiunta alla flotta della Havator ed al suo raggio d'attività. L'equipaggiamento è usato principalmente per la movimentazione delle sezioni a traliccio dei bracci della gru e come contrappeso per i macchinari del Gruppo. Circa metà dei lavori è eseguita per conto terzi, ad esempio per impianti mobili di frantumazione.

"Abbiamo la gru solo da qualche mese ed il suo tasso di utilizzazione è dell'80 per cento, ma sappiamo già di aver compiuto la scelta giusta nell'acquistarla", continua Hanhirova.

Egli è convinto che la collaborazione si approfondirà in futuro, perchè essa si basa su un elemento fondamentale, l'affidabilità. Questo è il segreto di ogni cooperazione riuscita. ■

Testo: Compositor/Kirsi Paloheimo
Fotografie: Jyrki Vesa

Numero uno per i servizi di issaggio

Il Gruppo Havator, con sede a Tornio, un comune nella Lapponia finlandese, è uno dei maggiori fornitori di servizi di sollevamento, di trasporti speciali e di gru portuali nei paesi nordici. Il Gruppo conta 400 dipendenti ed è attivo in Scandinavia, nei Paesi baltici ed in Russia. La flotta di gru di Havator comprende gru per l'assemblaggio ad impiego industriale, gru idrauliche autotrasportate per l'industria e per le aree urbane, gru idrauliche per terreni accidentati, oltre a gru a traliccio autotrasportate o cingolate e gru mobili portuali.

L'operatore Hannu Hyvärinen del Gruppo Havator loda la nuova gru HIAB XS 800. L'equipaggiamento è facile da manovrare e la disponibilità di assistenza 24 ore al giorno garantisce tempi di fermo ridotti. Jussi Sukuvaara è d'accordo.

I cambiamenti climatici e il consumo di carburante sono ormai problemi all'ordine del giorno, l'uno legato all'altro. Infatti, il minor consumo di carburante non è soltanto economico dal punto di vista dei costi, ma determina anche una riduzione delle emissioni di anidride carbonica e contribuisce alla tutela del nostro ambiente. Così, un sistema di controllo per gru che riduce l'impatto sull'ambiente incrementando la capacità di sollevamento e l'efficienza in termini di costi costituisce una novità benvenuta.

Ridurre il consumo di carburate e LE EMISSIONI

L'ultima generazione di sistemi di controllo per gru della Hiab crea nuovi standard di settore incrementando la capacità di sollevamento e l'efficienza e nel contempo riducendo il consumo di carburante per diminuire l'impatto di questi equipaggiamenti sull'ambiente.

Durante la progettazione di una gru, il carico massimo valutato viene calcolato sulla base del peso, della geometria della gru e della vita utile stimata delle strutture in acciaio. La leggerezza può essere ottenuta con accorgimenti propri del design, usando acciai ad alta resistenza e sistemi di controllo per sfruttare al cento per cento le capacità strutturali. La Hiab è da decenni uno dei pionieri nel campo del design e dell'impiego di acciai ad alta resistenza. Lo sviluppo continuo dei sistemi di controllo costituisce le fondamenta su cui poggia il successo della società nella realizzazione di gru produttive ed efficienti.

"È ovvio che i clienti traggono maggior vantaggio da una gru che sia più leggera possibile, ma abbia la maggiore capacità di sollevamento. Con una gru leggera, il pianale del camion può trasportare un carico utile più grande. Ma non è tutto, il trasporto del peso della gru richiede meno carburante", fa notare **Lars Andersson,** Direttore della Ricerca e Sviluppo delle strutture meccaniche per le gru alla Hiab.

Frenare i cambiamenti climatici

I sistemi di controllo Pro ed HiPro della Hiab sono stati progettati per soddisfare le richieste della clientela relative a gru leggere, ma capaci di fornire la massima capacità di sollevamento possibile. Il carico utile trasportato può essere

maggiorato fino al 20 per cento, mentre il consumo di carburante può essere ridotto fino al 40 per cento.

"Degno di nota è il fatto che vantaggi quali la maggiore capacità e il risparmio di carburante non accrescono soltanto i profitti dell'utilizzatore ma contribuiscono anche effettivamente a tenere a freno i cambiamenti del clima", sostiene Andersson.

Una gru ha bisogno di energia per muoversi e per sollevare carichi. La maggior parte delle gru è dotata di una pompa che fornisce una portata fissa di olio. In molti casi, gran parte dell'olio rifluisce immediatamente nel serbatoio.

Quando un cliente sceglie una pompa a portata fissa per una gru 166 HiPro, il flusso di olio nell'impianto idraulico sarà di 70-90 litri al minuto. Con un tale flusso d'olio, il motore diesel del camion consumerà tre litri di carburante l'ora. Tuttavia, molto spesso la gru non viene usata alla sua massima capacità. Ad esempio, può essere ruotata soltanto a 90 gradi, dal punto di carico al pianale del camion e viceversa, con una velocità pari al 60 per cento della sua velocità massima.

"Per questo tipo di operazione bastano 25 litri di olio al minuto, quindi almeno 50 litri circolano nell'impianto idraulico inutilmente. ►

Le emissioni effetto serra di una gru 800 HiPro HIAB dotata di pompa a portata variabile sono dieci tonnellate in meno l'anno rispetto a quella della stessa gru con pompa a portata fissa. Dieci tonnellate corrispondono alla quantità di anidride carbonica emessa in un anno da quattro autovetture.

L'energia eccessiva usata è convertita in calore nel sistema di controllo e, considerato che la temperatura dell'olio deve essere mantenuta sotto i 70 gradi, è necessario un refrigeratore dell'olio", continua Andersson.

I sistemi di controllo Pro e HiPro della Hiab consentono l'uso di pompe a portata variabile al posto delle convenzionali pompe a portata fissa. Una pompa a portata variabile regola il flusso d'olio necessario nell'impianto idraulico in base all'operazione di sollevamento/abbassamento o alla velocità di movimento richiesta in un determinato momento.

Andersson spiega che la sostituzione di una pompa a portata fissa con una a portata variabile in un camion equipaggiato con una gru XS 288 HiPro HIAB, che consuma di norma circa 7.000 litri di gasolio, porta ad un risparmio di carburante del 32 per cento, pari a 2.200 litri. Il risparmio può raggiungere i 4.000 litri con una gru 800 HiPro, che consuma 10.000 litri l'anno.

"Le emissioni effetto serra di una gru 800 HiPro dotata di pompa a portata variabile sono dieci tonnellate in meno l'anno rispetto a quelle della stessa gru con pompa a portata fissa. Dieci tonnellate corrispondono alla quantità di anidride carbonica emessa in un anno da quattro autovetture," continua Andersson.

Un investimento che si ripaga, e rapidamente

Sebbene tutte le serie di gru della Hiab con il sistema HiPro dispongano dei prerequisiti tecnici necessari, soltanto il 15-20 per cento è attualmente equipaggiato con una pompa a portata variabile. Andersson ritiene che il motivo risieda nella maggiore familiarità che i clienti hanno con le pompe a portata fissa. Inoltre, molti di loro non sono consapevoli dei risparmi che una pompa a portata variabile può far realizzare.

L'installazione di una pompa a portata variabile in una nuova gru Hiab o in una gru vecchia comporta una spesa di 1.000-2.000 euro. Andersson spiega che questo investimento si ripagherà da sé, e rapidamente.

Più grande è la gru e più ingenti sono i risparmi di carburante e di emissioni di CO_2 che una pompa a portata variabile permette di realizzare.

"Se il prezzo di un litro di gasolio si aggira attorno ad un euro, in una gru 288 HiPro la pompa a portata variabile si ripagherà in meno di 18 mesi ed una pompa montata su una gru 800 HiPro in appena sei mesi. Dopo di ciò, i risparmi annuali ammonteranno a 2.200 euro per le gru più piccole e a 4.000 euro per le gru più grandi," continua Andersson.

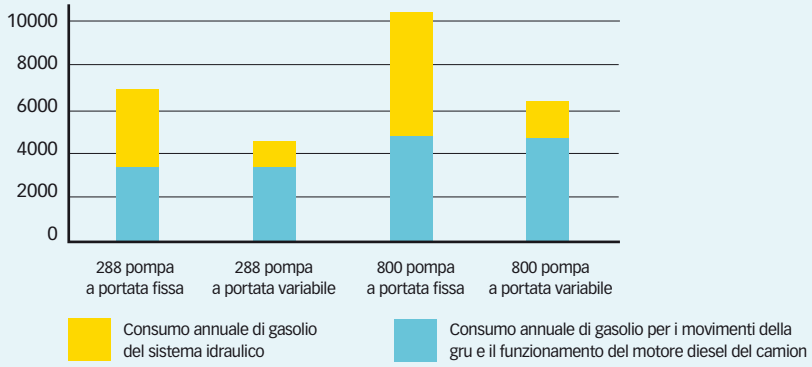
Vi sono anche altri importanti vantaggi derivanti dalla capacità della pompa a portata variabile di mantenere la temperatura dell'olio molto più bassa: l'impianto idraulico avrà una temperatura di almeno 20 gradi inferiore.

"Nella maggior parte dei casi, non vi è nemmeno la necessità di installare un refrigeratore dell'olio e le guarnizioni, i tubi flessibili e le altre parti dureranno più a lungo grazie alla temperatura inferiore", aggiunge Andersson.

"Oltre ai risparmi realizzati con il consumo inferiore di carburante, il carico stimato di una gru HiPro può essere aumentato fino al 25 per cento, o più con uno sbraccio lungo, ottenendo una produttività potenziata grazie all'innovativo ed intelligente sistema di controllo", fa notare Andersson.

Andersson conclude aggiungendo: "L'attuale sistema di controllo delle gru XS HIAB, nato dopo più di due decenni di ricerca e di sviluppo dedicati e continui, gestisce automaticamente la capacità di sollevamento delle gru fornendo maggiori prestazioni, sicurezza e comfort per l'operatore. Il nostro sistema di controllo di nuova generazione alza notevolmente il tiro incrementando non solo la capacità di sollevamento e l'efficienza in termini di costi ma anche riducendo l'impatto sull'ambiente grazie alla diminuzione del consumo di carburante." ■

Consumo annuale di gasolio di una 288 HiPro HIAB di uso medio e di una 800 HiPro HIAB con pompa a portata fissa o a portata variabile dotata di distributore idraulico LS



Testo: Compositor/Tiia Teronen
Illustrazioni: Topi Saari

LA HIAB UNISCE LE SUE LINEE DI PRODOTTO GRU

Per sostenere la crescita futura ed aumentare la redditività, dal gennaio 2008 la Hiab ha unificato le sue linee per gru da autocarro e per caricatori forestali in un'unica linea di prodotto. Questo cambiamento organizzativo migliorerà e rafforzerà l'impiego di risorse comuni per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione delle gru.

La nuova linea di prodotto Gru svilupperà e produrrà su scala globale gru da autocarro, caricatori forestali e per il riciclaggio in cinque stabilimenti di produzione, rispettivamente in Svezia, nei Paesi Bassi, in Spagna, in Finlandia, ed in Corea. Alla sua guida vi sarà **Harri Ahola,** Vicepresidente senior, linea di prodotto Gru, che precedentemente era responsabile della linea Gru per autocarro.

La Hiab acquisisce una nuova società di servizi negli Stati Uniti

La Hiab ha firmato un contratto per acquisire un'impresa a Tampa, in Florida. La Bay Equipment Repairs Inc. offre servizi di manutenzione presso la propria officina e presso i clienti e collabora già dal 1991 con la Hiab. La maggior parte della sua clientela è composta da clienti Hiab dello stesso stato, la Florida.

La Bay Equipment Repairs sarà integrata nell'organizzazione Hiab per l'assistenza negli Stati Uniti, rafforzando l'offerta Hiab di servizi di manutenzione nell'importante area di mercato della Florida. L'assistenza fornita dalla società riguarda principalmente i muletti autotrasportati MOFFETT e le gru HIAB.

La Hiab acquisisce ordini dalla Danimarca e dalla Germania di equipaggiamenti per la movimentazione dei carichi

La Hiab e la SAWO – l'importatore Hiab in Danimarca – hanno ricevuto un grande ordine per 133 scarrabili a gancio e 22 gru dalla MAN. Gli equipaggiamenti saranno allestiti dalla SAWO sui camion MAN e sono destinati all'esercito danese. La consegna degli scarrabili a gancio e delle gru è già iniziata nel 2007 e continuerà nel 2008.

La Hiab ha anche ricevuto dalla MAN Nutzfahrzeuge AG un ingente ordine per 157 scarrabili a gancio che saranno installati su camion MAN e forniti alle forze armate tedesche. La consegna degli scarrabili inizierà immediatamente e continuerà fin nel 2012.

I camion ad alta mobilità sono progettati per impieghi militari in condizioni estreme e, equipaggiati con gli scarrabili a gancio MULTILIFT, sono in grado di caricare, trasportare e scaricare sia container sia pianali scoperti militari del tipo Flat-rack. Le gru HIAB destinate all'esercito danese possono essere smontate e rimontate su un altro camion nel giro di un'ora. Gli scarrabili che saranno consegnati alle truppe tedesche potranno anche essere utilizzati per il trasporto di moduli corazzati, progettati per la sicurezza dei militari durante gli spostamenti in regioni a rischio.

I nuovi siti Hiab sono stati pubblicati!

Le nuove pagine Internet della Hiab sono state lanciate. I siti presentano nuove caratteristiche, come un motore di ricerca per trovare il rivenditore o il partner Hiab più vicino, il prodotto più idoneo e per fare confronti tra vari prodotti, oltre ad una banca immagini e molte altre informazioni. I siti web illustrano anche la molteplicità dei servizi che offriamo a livello internazionale e spiegano come i nostri clienti abbiano ottenuto ottimi risultati nelle loro attività anche grazie ai nostri prodotti.

La pagina web **www.hiab.com** fungerà ora da portale per accedere ai siti internet dei vari paesi, che sono raggiungibili anche tramite i domini dei rispettivi Stati (ad esempio **www.hiab.de**). Visitate **www.hiab.com** o il sito Hiab del vostro paese per visualizzare i nuovi contenuti e le nuove caratteristiche.

Saremo lieti di ricevere i vostri commenti sui nuovi siti web. Inviateli tramite il modulo di contatto che troverete a **www.hiab.com/feedback**.

Autonomia

ed efficienza con i muletti autotrasportati

Lars Lindblom, autotrasportatore per conto terzi, è al suo secondo muletto autotrasportato. E non apprezza solo l'autonomia che il muletto gli offre sul lavoro, sa che è anche un acquisto vantaggioso dal punto di vista economico.

"Persino nei lavori in cui non è incluso un compenso extra per il carico e lo scarico della merce, il muletto si rivela una risorsa davvero conveniente. Gestendo tutto solo, senza dover attendere l'arrivo di altri, risparmio tantissimo tempo. Inoltre non sono più condizionato dalla disponibilità o meno della manodopera sul posto," afferma Lindblom.

In precedenza possedeva un KOOI costruito nel 2002. Quando l'ha cambiato non era ancora assolutamente da rottamare per cui è passato nelle mani di un collega. Attualmente il nuovo acquisto della ditta Lars Lindbloms Åkeri AB è un MOFFETT M4.

"È un modello con il carrello portaforche largo. Inoltra possiede forche telescopiche, particolare che mancava nel muletto precedente. È una caratteristica che apprezzo particolarmente, visto che riesco a scaricare molto più facilmente di prima.

"Quest'estate ho caricato notevoli quantità di combustibili in pellet, imballati in sacchi sistemati su bancali: è stata una gran cosa essere riuscito a stivare i sacchi sulla piattaforma di carico" racconta Lindblom.

Si aspetta un maggior beneficio dall'uso delle forche telescopiche soprattutto in primavera, quando gran parte del suo lavoro consisterà nel portare a destinazione rotoli di erba, prelevati dai grandi vivai Weibull di Österlen.

"Durante i picchi stagionali trasportiamo giornalmente circa 7000 metri quadrati di erba in rotoli. In questi periodi ci sono sei autotrasportatori al lavoro. Caricare il camion è un'impresa spesso difficile, perché durante la movimentazione l'erba perde la sua forma e si srotola: per fortuna con le forche telescopiche del muletto riusciamo a spingere i rotoli indietro e a rimetterli a posto" osserva Lindblom.

Lars Lindblom, autotrasportatore per conto terzi, è al suo secondo muletto autotrasportato. E non apprezza solo l'autonomia che il muletto gli offre sul lavoro, sa che è anche un acquisto vantaggioso dal punto di vista economico.

Nei quartieri residenziali di recente costruzione lo spazio è generalmente ridotto e le vie di accesso anguste. È quindi difficile addentrarvisi con un semirimorchio. Il muletto diventa uno strumento prezioso per consegnare le partite di erba esattamente dove sono state richieste.

Maggiore autonomia

Il resto dell'anno svolgiamo parecchi lavori per conto dell'Unione Agricoltori, lavori che sono commissionati dalla GKF Frakt AB, di proprietà della DSV Miljö A/S. Oltre ai trasporti ordinari di grano e mangime, Lindblom viaggia con carichi di sementi, fertilizzanti ed altre merci per rifornire gran parte della Svezia meridionale.

"Complessivamente, faccio dalle dieci alle trenta fermate al giorno per consegnare le merci, per cui il muletto è usato intensamente. È un gran vantaggio avere un muletto che mi rende meno dipendente da altri. Infatti posso fare quasi tutto da solo. E, se è necessario, posso allungare la mia giornata lavorativa per finire tutto in una volta, senza dover trascorrere la notte nel camion" conclude Lindblom. ■

Testo e fotografia: Ulf C Nilsson

Ritorno alle origini

Negli anni ottanta, la Coverworld è stata una delle prime aziende ad usare in Gran Bretagna i muletti autotrasportati costruiti dalla MOFFETT. Attualmente, ben 20 anni dopo, la stessa azienda è ritornata alle origini ed ha acquistato sei nuovi muletti MOFFETT M8.

"Perché i MOFFETT sono semplicemente i migliori sul mercato."

La ragione a monte della rinnovata preferenza concessa dall'azienda ai MOFFETT non risiede solo nell'implicito riconoscimento delle doti di prestazioni ed affidabilità del marchio. Anche gli alti livelli di servizio e di assistenza tecnica giocano un ruolo chiave nella scelta fatta.

Quando la Coverworld comprò il suo primo muletto, la società si occupava principalmente di forniture di prodotti agricoli, ed il marchio MOFFETT offriva allora la migliore soluzione in termini di risposta alle esigenze del cliente. La soluzione MOFFETT costituiva infatti una risorsa ideale per la movimentazione di merci su terreni fangosi ed in spazi angusti.

Oggigiorno la Coverworld è leader di mercato in Gran Bretagna nella produzione e fornitura di pannelli metallici rifiniti per tetti e facciate. In questo settore, il MOFFETT M8 costituisce una soluzione perfetta.

Avvalendosi di una moderna flotta di veicoli, la società spedisce i propri prodotti in tutto il paese, con carichi che normalmente sono composti da lastre metalliche lunghe fino a sei metri. Componenti tanto voluminosi pongono ovviamente seri problemi di scarico e consegna nei cantieri edili, in cui notoriamente lo spazio è sempre poco. Ma, nonostante ciò, i nuovi muletti svolgono il loro lavoro con notevole efficienza.

"Abbiamo ritrovato tutte le qualità che apprezzavamo nei precedenti muletti ed più un numero di nuove ed eccellenti doti, non per ultimo il corto raggio di sterzata, che consente ai conducenti di operare con sicurezza anche in spazi molto stretti. " afferma **Ian Hawkins,** responsabile della produzione alla Coverworld.

"I modelli M8 possono trasportare carichi anche di 2,5 tonnellate e perciò gli operatori sono in grado di gestire da soli le operazioni di scarico senza dover ricorrere all'aiuto di altri operai. Così il lavoro è più rapido e si può effettuare un maggior numero di consegne giornaliere. La capacità di spostamento laterale dei muletti significa che questi mezzi sono capaci di movimentare i carichi più voluminosi in aree ristrette, cosa che è un enorme vantaggio nel nostro lavoro."

"I muletti autotrasportati MOFFETT sono sempre state macchine eccezionali. Ci avevano convinto già venti anni fa, ma oggi possiamo vedere quali passi avanti abbia fatto la tecnologia sin da allora. Sono certo che il nostro investimento si tradurrà in significativi vantaggi in termini di numero di consegne e di profitti, con maggiore soddisfazione della nostra clientela," aggiunge Hawkins.

Testo: Ulf C Nilsson
Fotografia: Chris Bailey

LARS LINDBLOM DI TOMELILLA, Svezia, è stato il primo in Svezia ad acquistare un MOFFETT M4. Il suo muletto è un modello completamente nuovo, progettato in partnership da due aziende Hiab: la Moffett in Irlanda e la KooiAap nei Paesi Bassi.

Le caratteristiche innovative del modello comprendono:

- Pompa idraulica ad accoppiamento diretto senza cinghie di trasmissione
- Tutti i punti di manutenzione sono di facile accesso, per un'agevole sostituzione dei tubi
- Serbatoio idraulico amovibile per facilitare la pulitura
- Serbatoio del carburante e cofano del motore realizzati in plastica anziché in metallo
- Gabbia di sicurezza con griglia protettiva omologata ISO
- Riposizionamento del levismo di comando mirato a migliorare l'ergonomia
- Riduzione della rumorosità
- Protezione antipioggia migliorata e su richiesta cabina chiusa

Chi ben comincia è a metà dell'opera

Ai piedi di una delle più lunghe catene montuose del mondo, la Bussbygg produce tutti i componenti per ogni esigenza nel campo della movimentazione dei carichi

Oggi la Bussbygg è la più importante impresa in Norvegia nel comparto dei cassoni per camion.

Il fiordo di Geiranger è una delle principali attrazioni turistiche della Norvegia. Ogni anno, i suoi splendidi panorami attirano da tutto il mondo migliaia di turisti e di passeggeri sulle navi da crociera. Meno noto invece è il fatto che la costa intorno al fiordo ospita molte imprese di successo. La maggior parte di loro opera nei tradizionali settori della pesca e delle costruzioni navali, ma vi sono anche fabbricanti di mobili e di cassoni per camion.

La società Bussbygg A/S è situata a nord di Geiranger ed è attiva dal 1947. Inizialmente essa costruiva autobus, ma con il passare del tempo le sue attività si sono indirizzate verso la costruzione di cassoni per camion e di rimorchi. L'ultimo autobus è stato consegnato dalla società negli anni Settanta, dopo di che la Bussbygg A/S si è dedicata interamente ai cassoni dei camion. Il trasporto del pesce, che da sempre è una delle attività più importanti in Norvegia, richiedeva infatti soluzioni personalizzate.

"I clienti ci chiedevano soprattutto una grande flessibilità nelle operazioni di carico. In Finnmark, la provincia più a settentrione della Norvegia, un autista deve spesso guidare per 500 chilometri per arrivare a vari piccoli porti e riempire il camion, per dirigersi poi verso Oslo o continuare il suo viaggio verso il continente europeo," spiega il responsabile del marketing, **Roar Berg**.

La Bussbygg A/S ha fornito soluzioni su misura ed è divenuta così uno dei fornitori preferiti da questo settore. I cassoni di sua fabbricazione possono essere aperti sia di lato sia dal retro. Oggi, con i suoi 170 dipendenti, è l'impresa più importante in Norvegia nel comparto dei cassoni per camion.

"Siamo l'unico fornitore che costruisce interamente tutti i componenti, partendo da zero, nel nostro stabilimento di produzione," afferma Berg.

Personalizzazione sulla base delle esigenze del cliente

L'accento sulla puntualità delle consegne e soprattutto sulla qualità significa fedeltà da parte dei clienti. Poiché la società costruisce tutti i componenti, essa è anche in grado di offrire soluzioni flessibili per i cassoni, che rispondono esattamente ai bisogni degli acquirenti.

Le sponde montacarichi sono un equipaggiamento molto richiesto e perciò la Bussbygg è divenuta la maggiore acquirente norvegese di sponde montacarichi ZEPRO.

La sponda ZEPRO garantisce una movimentazione dei carichi sicura, anche in un clima umido e rigido, perchè è stata testata per funzionare correttamente nelle condizioni atmosferiche più diverse.

Ogni anno, la Hiab fornisce più di 200 sponde montacarichi alla Bussbygg A/S in Norvegia. Oltre a soddisfare gli standard di qualità della Bussbygg, i pezzi di ricambio per queste sponde sono rapidamente e facilmente disponibili in ogni parte del Paese. ■

Testo: Ulf C Nilsson
Fotografie: Crestock & Bussbygg