



Acceleratore Bloccato e Non si Riesce a Fermare il Veicolo **Documento di consapevolezza**

22 marzo 2010

A causa dei recenti casi di accelerazione incontrollabile verificatisi in alcune marche e modelli di veicoli e la possibilità per gli occupanti di chiamare il 118/114 per chiedere aiuto, l'Academy ha rapidamente, senza però sacrificare l'accuratezza, sviluppato un nuovo protocollo per aiutare gli Operatori di Centrali a gestire tali chiamate, sia che provengano dal conducente che da un passeggero. Pur essendo consapevoli che l'occorrenza di tali casi dove gli occupanti possano chiamare la Centrale Operativa potrà essere rara, fino ad oggi siamo a conoscenza di due casi. Uno dei casi ha avuto un esito tragico.

Ovviamente, perché le Centrali Operative possano essere coinvolte ed aiutare il chiamante in questi casi dipende da diversi fattori: telefono disponibile, possibilità di chiamare, tempo per effettuare la chiamata, corsia lineare, presenza di traffico e velocità del veicolo.

Nota speciale per i non utenti del MPDS

*** Tutte le Centrali Operative, sia che siano utenti del MPDS o meno, potranno stampare ed utilizzare questo nuovo protocollo in virtù di una speciale licenza d'uso limitata in esso contenuta. Il protocollo non potrà essere integrato in nessun prodotto o CAD di terzi, non potrà essere modificato in alcun modo o ridistribuito per altri usi. L'utente si impegna a tenere il protocollo ed il relativo materiale aggiornati, controllando i post pubblicati su questo sito o contattando la IAED. Tutto il materiale è protetto da copyright con alcuni brevetti in corso di registrazione. L'utente dovrà leggere ed accettare la Licenza d'uso limitata a pagina 3 del presente documento prima di poter utilizzare il protocollo.**

Il nuovo protocollo è attualmente disponibile solo in formato cartaceo (con linguetta per estrarre la scheda). Siamo al lavoro per integrarlo nel software ProQA (come un pulsante con icona sempre accessibile) nel prossimo futuro.

L'utilizzo del presente Protocollo non dipende dalla versione o dal tipo di Priority Dispatch System in possesso dell'utente, tuttavia, per motivi di sicurezza e per correttezza dello standard di cura e pratica, l'Academy esorta gli utenti ad utilizzare la v12.1 delle schede cartacee e/o la versione del ProQA datata non prima di febbraio 2010.

Normalmente, con la distribuzione di un nuovo protocollo, l'Academy distribuisce contemporaneamente un Briefing per le Procedure Speciali per l'adeguato training degli operatori. Tuttavia, data l'urgenza di distribuire il nuovo protocollo in tempi rapidi alle migliaia di aziende, non è stato ancora preparato un Briefing, nel frattempo raccomandiamo i seguenti punti:

- 1) Tutti gli Operatori di Centrale devono leggere il presente documento. Devono anche leggere il Protocollo nella sua interezza almeno due volte e leggerlo una volta a voce alta ad un altro operatore. Questo dovrebbe essere richiesto tramite un documento ufficiale rilasciato da ciascuna azienda.
- 2) Il presente Protocollo non si riferisce ad una specifica marca o modello poiché diversi problemi riguardanti l'acceleratore si sono verificati sporadicamente negli anni coinvolgendo diverse marche e modelli. Mentre la consapevolezza del pubblico oggi è incentrata sui modelli della Toyota, questo protocollo è progettato per gestire tali situazioni sia per veicoli con trasmissione automatica che manuale; sia per veicoli equipaggiati con la tradizionale chiave per l'avviamento che per quelli equipaggiati con il pulsante Stop/Start. D'altra parte, è importante comprendere che il presente Protocollo potrebbe non coprire tutti i tipi di veicoli, di accensione, di cambio automatico o manuale; né potrà coprire tutte le situazioni di guida che potranno presentarsi.
- 3) Il Protocollo è costituito da pannelli in sequenza logica, la stessa metodologia utilizzata per le Istruzioni Pre-Arrivo del MPDS, rendendo il suo uso più semplice per gli operatori certificati dall'Academy che hanno già familiarità con le IPA.
- 4) Il presente Protocollo ha fundamentalmente quattro obiettivi:
 - a. Mettere il veicolo in folle o posizionare la leva di cambio su "N"—metodo preferito.
 - b. Spegnerne il motore (ma non l'intero sistema elettrico)—metodo "ultima risorsa".
 - c. Rallentare e fermare il veicolo.
 - d. Impartire le istruzioni di sicurezza
- 5) Le istruzioni di sicurezza servono a gestire la situazione una volta che si è riusciti a fermare il veicolo. Il veicolo potrebbe fermarsi sulla strada, parzialmente fuori dalla strada, del tutto fuori dalla strada, nella linea di mezzzeria/isola spartitraffico, in un luogo non stabile, ecc. Anche se il Protocollo non dice di uscire dal veicolo, gli occupanti potrebbero manifestare l'intento di farlo. Queste istruzioni si propongono di rendere il loro tentativo quanto più sicuro possibile.
- 6) Alcune raccomandazioni particolari per l'operatore sono contenute nell'area delle Informazioni critiche per l'EMD, alla fine delle istruzioni. Queste ricordano all'operatore alcune circostanze particolari e le loro implicazioni nell'applicazione di questo Protocollo. È particolarmente importante che l'operatore comprenda e

comunichi la differenza tra mettere il motore in posizione ACC (raccomandato) e spegnerlo completamente e/o rimuovere la chiave (non raccomandato).

- 7) Si prega di segnalare eventuali chiamate relative ai casi di acceleratore bloccato ricevute dalla vostra centrale, anche se non è stato usato il Protocollo, contattando l'Academy all'indirizzo: standards@emergencydispatch.org. Ciò aiuterà l'Academy nello sviluppo di questo Protocollo.
- 8) L'uso e l'aggiornamento del presente Protocollo è regolato dalla Licenza d'uso limitata riportata di seguito, che deve essere letta ed accettata dagli utenti prima dell'utilizzo del Protocollo.

J. Clawson
Research & Standards
22 marzo 2010

Licenza d'uso limitata

Con l'utilizzo del presente materiale, l'utente acconsente di attenersi ai seguenti termini e condizioni. All'utente è concessa una licenza d'uso non trasferibile, non esclusiva, revocabile e limitata. L'utente riconosce di essere il solo responsabile per l'utilizzo del materiale. L'utente utilizzerà solo la versione più recente di questo materiale regolarmente distribuito dalla International Academies of Emergency Dispatch (IAED). L'utente comprende che sarà sua sola responsabilità accertarsi di usare la versione più recente. L'utente riconosce e comprende che la International Academies of Emergency Dispatch è la sola ed unica proprietaria dei copyright e degli altri diritti di proprietà intellettuale associati con il presente materiale. Il presente materiale è protetto dalle normative vigenti sul copyright statunitensi ed internazionali. Tutti i diritti riservati. L'utente si impegna a non alterare o modificare il materiale in alcun modo e si impegna ad usarlo "così com'è". L'utente non userà detto materiale per fini commerciali o per guadagno monetario. Il materiale non potrà essere integrato in alcun prodotto, computer o CAD di terzi. L'utente comprende e concorda che il presente Protocollo potrebbe non coprire tutti i tipi di veicoli, di accensione, di cambio automatico o manuale; né potrà coprire tutte le situazioni di guida che potranno presentarsi. La IAED (e i suoi partner) non sarà in alcun modo ritenuta responsabile per eventuali danni associati all'uso del presente materiale. Non vi è alcun obbligo di utilizzare questo Protocollo. La decisione di utilizzare il Protocollo è ad esclusiva discrezione dell'azienda dell'utente. I diritti non espressamente concessi all'utente sono riservati.

Policy HiRISC della International Academies of Emergency Dispatch

La International Academies of Emergency Dispatch considera tutte le situazioni che necessitano l'impartitura di queste istruzioni come casi con alto rischio inerente alla situazione (HiRISC - High Risk-Inherent Situation Case) e ritiene che né gli operatori di centrale operativa né le aziende, fornendo queste istruzioni in buona fede, dovrebbero

essere ritenuti responsabili per eventuali esiti negativi. Questa non va considerata come un'interpretazione giuridica, ma rappresenta l'opinione ufficiale del Consiglio degli Standard e del Consiglio di Amministrazione dell'IAED.