

Ludwig Ketzer è il direttore OTR Product e il responsabile del Technical Service International di Rema Tip Top. Nel corso dell'intervista parla di Autopromotec, del nuovo sistema di riparazione RemaVulc per i pneumatici OTR, dei “cimiteri” dei pneumatici in Sud America ed infine delle certificazioni per i gommisti e le officine.

Il vostro REMAVulc ha fatto il suo debutto quest'anno all'Autopromotec. Quali sono le caratteristiche di questo sistema?

Il nostro REMAVulc è un vulcanizzatore che permette di riparare in modo semplice gli pneumatici OTR. La sua peculiarità consiste nell'effettuare la vulcanizzazione in una sola operazione. La tramoggia piena di gomma e il patch di riparazione vengono riscaldati in un'unica fase, con un notevole risparmio di tempo rispetto ai sistemi a due fasi. Inoltre il REMAVulc offre un ampio e variegato campo d'utilizzo, dai pneumatici OTR di piccole dimensioni a partire da 17.5R25 fino ai grandi pneumatici di 59/80 R63, che vengono usati nelle grandi miniere. A seconda delle dimensioni e della tipologia degli pneumatici, il cliente può richiederci un pacchetto personalizzato, che soddisfi le sue esigenze.

Come avviene a grandi linee la riparazione di uno pneumatico OTR?



Ludwig Ketzer, direttore OTR Product e a capo del Technical Service International

Innanzitutto occorre misurare il danno ed accertare se è riparabile. Una volta accertato che può essere riparato, il punto danneggiato viene aperto per rimuovere con attrezzi speciali il

materiale sciolto o separato presente, in modo da predisporre l'applicazione del patch, compreso il riempimento con la gomma riparatrice. Il passo successivo è la vulcanizzazione con il nostro REMAVulc. Il grande vantaggio della riparazione mono fase consiste nel fatto che la tramoggia piena e il patch possono essere riscaldati in un'unica operazione. Con uno spessore di 200 millimetri ed un'estensione del danno di 400 millimetri, il tempo di riscaldamento è ad esempio di circa 14 ore. Successivamente lo pneumatico deve raffreddarsi, occorrono solitamente tre - quattro ore; alla fine è di nuovo utilizzabile a pieno carico.

Dove avviene abitualmente la riparazione?

Il nostro sistema REMAVulc è portatile. Le grandi miniere o cave non sono proprio dietro la porta del gommista più vicino. In Sud America, ad esempio, avviene in questo modo: il cliente chiama l'officina e gli comunica di avere uno pneumatico con una rottura grande come una mano. Il gommista deve allora recarsi alla miniera per riparare lo pneumatico, facendosi 3-4 ore di viaggio. Per casi di questo genere un sistema portatile risulta molto vantaggioso.

Al fine della riparazione è importante in quale punto dello pneumatico è presente il danno?

Un pneumatico è suddiviso in determinate zone, in linea generale possiamo riparare danni in qualsiasi punto del pneumatico. Battistrada, fianco o spalla sono punti non complicati, il punto più critico per la riparazione dei pneumatici è il tallone. Dipende dal tipo di danneggiamento: i danni alla sola gomma non sono un problema, mentre se si tratta di danneggiamenti strutturali, il pneumatico è probabilmente danneggiato in maniera irreparabile. Bisogna poi fare attenzione alle dimensioni del pneumatico. Per ogni range d'utilizzo e di pneumatico predisponiamo delle tabelle sulla base delle quali è possibile determinare se il danno è riparabile oppure no.

Nonostante le svariate possibilità di riparazione dei pneumatici, tanti pneumatici danneggiati vengono semplicemente rottamati; per i pneumatici AS, fino all'80% dei danni che insorgono potrebbero essere riparati. Questa percentuale è valida anche per i pneumatici OTR. Per i pneumatici OTR occorre fare delle distinzioni a seconda del campo d'impiego. Per i pneumatici OTR più piccoli, ad esempio nell'edilizia, stimerai una percentuale molto simile. Per gli pneumatici molto grandi nel settore minerario i danneggiamenti sono spesso troppo grandi. Sono stato di recente in Colombia dove ho incontrato il responsabile pneumatici di una grande miniera. Insieme abbiamo dato un'occhiata al “cimitero degli pneumatici” (in inglese “scrap yard”, ndr) della cava dove

vengono stoccati temporaneamente i pneumatici danneggiati ed usurati. Parte dei pneumatici erano talmente danneggiati da non poter garantire una riparazione sicura. Ciò nonostante, stimerai la percentuale dei danni riparabili nel range OTR pesante a circa il 40 per cento.

Quali sono le difficoltà particolari per la riparazione degli pneumatici nel settore estrattivo?

I pneumatici OTR sono soggetti ai carichi più pesanti nel settore estrattivo, il carico supera tranquillamente le 300 tonnellate. I camion non si muovano su strade ben asfaltate, e devono uscire dalla cava completamente carichi. Sul pneumatico possono formarsi temperature fino a 80 gradi Celsius. Se il pneumatico deve superare una grossa roccia, il pneumatico è soggetto ad una grossa rottura da impatto, che comporta una lenta e continua perdita dell'aria che non viene notata subito. Anche quando la rottura è di soli 300-400 mm, lo pneumatico e la carcassa possono danneggiarsi in tal modo che nessun patch del mondo può ripararli.

Cosa differenzia il REMAVulc rispetto ai prodotti della concorrenza?

Ritengo che siano tre i vantaggi decisivi: innanzitutto tutti i componenti del REMAVulc sono di nostra produzione, per cui noi controlliamo tutte le diverse fasi produttive. Il secondo vantaggio è la durata e la vita che ne risulta: invece di ridurre ulteriormente il peso delle nostre resistenze, che comunque non è molto elevato, abbiamo optato per una costruzione molto robusta. Questo è il risultato della nostra lunga esperienza sul mercato e dei tanti contatti con i clienti a cui si è rotto l'airbag o bruciato il tappetino.

Per fare in modo che i nostri prodotti possano raggiungere lunghi tempi di impiego (durate) in un ambiente molto gravoso, utilizziamo una miscela molto resistente al calore e un involucro esterno dell'airbag a cuciture multiple. E per finire, come terzo vantaggio, noi offriamo ai gestori dei veicoli la sicurezza con le nostre certificazioni delle officine.

Cosa sono le certificazioni per le officine?

Da alcuni anni abbiamo introdotto un sistema di certificazione con il quale possiamo misurare la qualità delle officine, che offrono le riparazioni dei pneumatici nel settore OTR. Il motivo è semplice. Molti gestori di cave hanno esigenze molto elevate in fatto di sicurezza all'interno della cava, che noi vogliamo rispettare proprio con il certificato.

Come avviene questa certificazione?

L'elemento chiave della certificazione è una ispezione che si basa su un sistema a punti messo a punto da noi. L'ispezione prevede circa 100 domande su 14 diversi settori, con le quali viene verificato tra l'altro la dotazione dell'officina, i dispositivi di sicurezza presenti oppure la lavorazione del nostro materiale. Se l'officina supera questo test basato sui diversi punti, le viene rilasciato un attestato per dodici mesi che comprova la qualità del lavoro svolto. Nel mondo abbiamo attualmente 32 aziende con certificazione OTR, entro la fine dell'anno dovrebbero essere circa 40.

Cosa succede se una officina non soddisfa i punti previsti?

Se una officina non soddisfa gli standard di qualità oppure non può ancora offrire questi servizi, noi offriamo diversi corsi di formazione in loco oppure presso uno dei nostri centri di formazione. In questo modo noi creiamo con i nostri programmi di formazione e certificazione un valore aggiunto sia per gli operatori delle cave sia per i riparatori dei pneumatici e non lasciamo da soli i clienti con i nostri prodotti.

© riproduzione riservata
pubblicato il 5 / 06 / 2019