

LA REALTÀ DI UN CENTRO GOMME PER VEICOLI INDUSTRIALI

Il medico del pneumatico



Circolare in sicurezza significa anche montare pneumatici perfettamente funzionanti; un problema che si fa sentire particolarmente se i mezzi in questione trasportano persone o cose e sono di grosse dimensioni. Siamo andati a curiosare in casa di un gommista in provincia di Milano per scoprire come lavora sui camion che entrano nel Centro

«Disponibilità, cortesia e competenza - esordisce Sergio Frigeni - sono i punti principali del nostro lavoro. A questi, spesso, bisogna aggiungere anche la velocità di intervento: non è possibile pretendere che uno di questi mezzi rimanga fermo per più di 3 ore...»

I pneumatici sono uno degli elementi più importanti per la sicurezza dei mezzi che circolano sulle nostre strade; proprio per questo, vengono costruiti facendo uso di tutte le tecnologie tali da garantire larghi margini di sicurezza anche nelle condizioni di utilizzo più estreme. Nonostante questo, però, è fondamentale trattarli con la massima cura: addetti ai lavori e autotrasportatori sono i principali responsabili della propria incolumità e di quella degli altri e devono porsi al di sopra delle parti e cercare di non abusare troppo dei margini di sicurezza.

Un'eccessiva usura o una scarsa pressione, due tipiche anomalie che regolarmente si registrano quando si controllano le gomme, possono pregiudicare le caratteristiche del pneumatico. Per un mezzo di grosse dimensioni, che a vuoto pesa almeno 4 tonnellate, appoggiarsi su solide basi significa non solo consumare meno, ma garantire un'elevata stabilità e quindi di una guida più confortevole. An-

che a livello meccanico, inoltre, avere i pneumatici in perfette condizioni significa far lavorare al meglio sospensioni, balestre e altro, che in termini pratici vuol dire prolungare la vita del mezzo di lavoro.

Smontare e montare un pneumatico comporta precise applicazioni e regole e, proprio per questo, la redazione de "L'Officina del Veicolo Industriale" è andata a far visita a un centro gomme di Opera, alla periferia sud di Milano, per chiedere consigli sugli interventi da effettuare quando un mezzo pesante si reca in officina.

La disponibilità di Sergio Frigeni, direttore dell'impianto, è stata eccezionale: nonostante la notevole movimentazione di mezzi (era sabato, uno dei giorni preferiti dagli autotrasportatori per i vari controlli) è riuscito a mostrarci, con estrema cura, tutte le operazioni che i suoi dipendenti eseguono dall'arrivo del mezzo all'uscita dall'officina.

«Sembra facile - esordisce Frigeni - smontare una gomma, ma



All'arrivo nel piazzale, il camion viene registrato. Durante la fase di accettazione il gommista verifica lo stato dei pneumatici, riportando su un foglio tutte le annotazioni



Gianluca, uno dei tecnici, sta posizionando il sollevatore per iniziare lo smontaggio del pneumatico. Questi sollevatori, alimentati con aria compressa ad alta pressione di circa 8-12 bar, sono in grado di sollevare qualche decina di tonnellate



Utilizzando un altro sistema sollevatore il gommista ha la certezza di lavorare con il camion perfettamente stabile



Dopo aver registrato il mezzo Teo, in questo caso, allenta i dodici dadi che serrano il cerchio al mozzo. Si tratta di un'operazione non semplice in quanto, essendo un mezzo da cava, può presentare ruggine o depositi di terra



Marco si appresta a stallonare il vecchio pneumatico con l'unità della Corghi. Montato e bloccato il pneumatico sull'autocentrante universale, il gommista inizia lo smontaggio



Agendo sulla stazione, il tecnico muove il braccio stallonatore; l'uso della soluzione saponosa permette di ridurre l'attrito tra pneumatico e cerchio

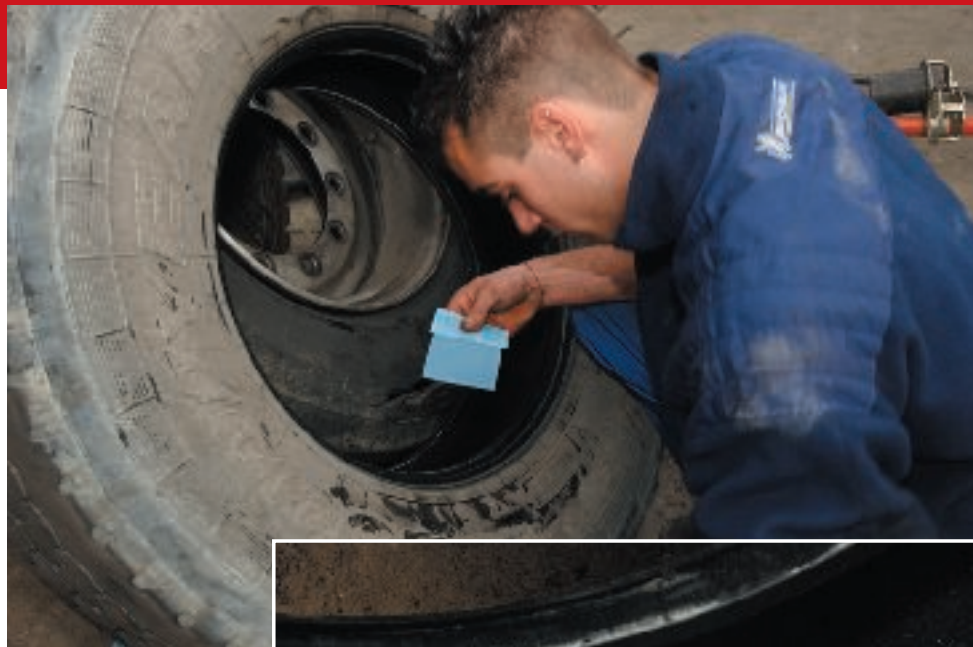


La parte finale dello smontaggio del pneumatico: il disco stallonatore sta spingendo la ruota usata fuori dal cerchio

Il medico del pneumatico



Ai più sfortunati, soprattutto a coloro che lavorano in cava (dove si possono trovare oggetti contundenti di qualsiasi dimensione e tipologia), può capitare di bucare. In questo caso, Marco sta togliendo il chiodo (nel particolare) dal battistrada



Dopo qualche minuto di attesa per l'indurimento del mastice, Marco installa il rattoppo dotato di una speciale membrana in grado di resistere alle pressioni in gioco



Dopo avere pulito con aria compressa la superficie interna del pneumatico, l'operatore utilizza un flessibile per abrader la zona coinvolta dal chiodo. Ripulita l'area, il tecnico utilizza uno speciale collante (particolare) sul quale appoggiare l'opportuno rattoppo



Le conseguenze di un pessimo montaggio del cerchio: i filetti corrosi dal gioco che si è generato a seguito dell'installazione di un cerchio in lega serrato con dadi utilizzati per cerchi in ferro



Una fase dell'installazione di un pneumatico tassellato su un veicolo industriale Renault. Ricordiamo che per il mercato italiano il pneumatico ricoperto interessa circa il 70 per cento del venduto

non è così; bisogna fare molta attenzione durante le varie operazioni di montaggio e smontaggio, soprattutto ora che molti camion montano pneumatici in lega. Basta poco per mettere a rischio l'incolumità delle persone».

Caliamoci in questa realtà e scopriamo come il personale del Centro si comporta all'arrivo del camion sul piazzale. Alle 7,30 del mattino arriva il primo mezzo; si tratta di un camion Iveco da cava.

Qualche giorno prima, il camionista aveva fissato un appuntamento per la sostituzione dell'intero treno di gomme, richiedendo pneumatici ricostruiti e tassellati.

«Il cliente - continua Frigeni - sceglie la marca dei pneumatici che preferisce, anche se noi gli consigliamo quella che più si adatta alla sua tipologia di lavoro. Può capitare, inoltre, che l'autotrasportatore

A questo punto, il mezzo può entrare in officina. Sollevato il camion, facendo uso di appositi sollevatori oleopneumatici capaci di mantenere in sospensione masse di diverse tonnellate (in alcuni casi anche 60), Teo, uno dei 22

operatori del Centro, inizia lo smontaggio del treno di pneumatici. Utilizzando una speciale pistola ad aria svita la dozzina di viti che serrano il primo cerchio al mozzo dell'asse. Smontato il pneumatico, la ruota viene posizionata sull'asse

dello smontagomme della Corghi. «È una delle aziende a cui bisogna togliersi tanto di cappello - sottolinea Frigeni - perché è un'unità davvero versatile».

Si tratta del modello AG 52 L dotato di un sistema satellite che

permette all'operatore di muovere con facilità, una volta bloccato il cerchio sull'autocentrante, il braccio e di azionare il disco stallonatore che, automaticamente e senza rovinare il cerchio, entra tra quest'ultimo e il pneumatico, con una

«Michelin - sottolinea Frigeni - è il pneumatico di maggior impiego sul mercato dei mezzi pesanti, anche se devo dire che, per quanto riguarda il ricoperto, le ruote della Marangoni sono considerate equivalenti»

porti i suoi pneumatici da montare acquistati da un'altra parte».

Fissare un appuntamento non deve essere la regola anche perché, durante un viaggio, si può avere la sfortuna di bucare o rompere un pneumatico per motivi diversi, e questo non può essere preventivato.

«È consigliabile - ci dice Frigeni - fissare una data per il check, anche perché l'autotrasportatore è sempre di corsa e non può tenere fermo il camion per oltre 2/3 ore. In alcuni casi il camionista, scherzando - ma non so fino a quanto - ci chiede di sostituire le gomme con il camion in movimento!».

All'arrivo del mezzo, quindi, il responsabile dell'intervento attiva il fascicolo registrando i dati del camion (chilometri, nome della società e dell'autista) e la tipologia di intervento (può avvenire su 1, 2 o 3 assi). In alcune situazioni il tecnico si appunta delle osservazioni sul consumo del battistrada evidenziando, se ci sono, consumi irregolari dello stesso o eventuali tagli, abrasioni, bolle d'aria o altro.

Il Lupo cambia il pelo...



...V.Orlandi cambia il Lupo.

EH45



V.Orlandi ritira il tuo vecchio gancio Lupo manuale e ti offre il nuovo gancio automatico EH45.

Ecco i vantaggi:

- Valutiamo € 50 il tuo vecchio Lupo fino al 31-12-02
- Non devi cambiare l'occhione del tuo rimorchio
- Più facilità di manovra
- Aggancio automatico
- Possibilità di montaggio kits che facilitano la manovra

Mira

V.ORLANDI S.p.A.
Via Quinzano, 3 - 25020 Flero (BS) Italy
Tel. +39.030.358.27.22 - Fax +39.030.358.22.62
E-mail: orlandi@orlandi.it - www.orlandi.it


V.ORLANDI
SISTEMI DI TRAINO

Telefona allo 030.358.27.22 per conoscere i distributori V.Orlandi, oppure visita il sito www.orlandi.it



Il gonfiaggio del pneumatico: le pressioni in gioco ruotano attorno a un range di opportunità variabile dagli 8 agli 8,5 bar



Utilizzando la bilanciatrice elettronica (ET 66 della Corghi), il gommista registra la necessità di inserire un peso da 50 grammi. Il lancio successivo dimostra che il bilanciamento è avvenuto



L'ufficio registrazione e contabilità; qui sono raccolti tutti i dati relativi agli interventi sui camion



velocità di rotazione del mandrino di qualche giro/min. Il tecnico aziona, infatti, il braccio della macchina verso l'interno di questa applicando, in questo modo, una forza sul tallone del copertone ottenendo la stallonatura. Liberato il vecchio pneumatico, l'operatore può procedere con l'installazione di quello rigenerato; lubrificando con del grasso la parte relativa al tallone si facilita la salita del tallone della gomma nel canale del cerchio, riducendo eventuali attriti durante il montaggio.

Si inserisce anche il secondo tallone e il pneumatico è montato. Prima di montare la ruota sul camion non rimane che gonfiarlo. In questo caso la pressione in gioco è di circa 8 - 8,5 bar. Le operazioni che abbiamo descritto vengono ripetute, ovviamente, per tutto il treno di gomme. Ci apprestiamo ora all'operazione di bilanciatura. Il bilanciamento del pneumatico avviene seguendo due strade: una utilizzando il banco e una di tipo elettronica. In questo secondo caso, il gommista utilizza uno strumento Hofmann.

Per eseguire una corretta bilanciatura è necessario togliere il grasso utilizzato per inserire la ruota nel cerchio. «Si tratta di un accorgimento - ci dice Frigeni - che consente al sensore della bilanciatrice di sentire il peso totale che il tecnico installa sul cerchio. Un'operazione che, se non esegui-

ta correttamente, rischia di compromettere il comfort di marcia».

Il test si esegue facendo ruotare il pneumatico installato a circa 400/500 giri/min e inserendo, se necessario, i pesi per la bilanciatura del sistema (il gommista utilizza unità da 50/100 grammi fino a blocchi anche di 250 grammi).

Un'installazione eccessiva di pesi o una calibrazione non regolare può pregiudicare il corretto rotolamento del pneumatico e compromettere, quindi, il comfort di marcia; in questi casi, si preferisce ruotare la ruota di 180°.

L'equilibratura elettronica, invece, viene eseguita utilizzando ancora strumenti della Corghi; anche in questo caso, dopo aver inserito alcuni dati (come il tipo di pneumatico o le misure di interno esterno del cerchio), il gommista esegue il "lancio" e verifica lo stato del pneumatico. Con queste unità, i tecnici del Centro Gomme sono in grado di eseguire l'equilibratura anche di qualsiasi pneumatico montato su cerchi in lega.

L'operazione di allineamento e convergenza sono state eseguite da Gianluca utilizzando l'unità FMC modello SIPAV 7900 CX.

Inseriti i dati del veicolo, lo strumento indica all'operatore le operazioni da eseguire passo dopo passo. Installati i sensori sui pneumatici anteriori, il gommista attiva la macchina assecondando tutte le informazioni che essa riporta. Si tratta di un intervento della durata di una decina di minuti. Una volta verificato che tutte le informazioni sono corrette, l'autotrasportatore può uscire con il proprio mezzo... senza dimenticarsi di pagare il conto.

Una zona interna del Centro gomme adibita a magazzino. Questo è suddiviso in due aree: in una si raccolgono pneumatici nuovi, nell'altra quelli ricoperti

di Giuseppe Polari

