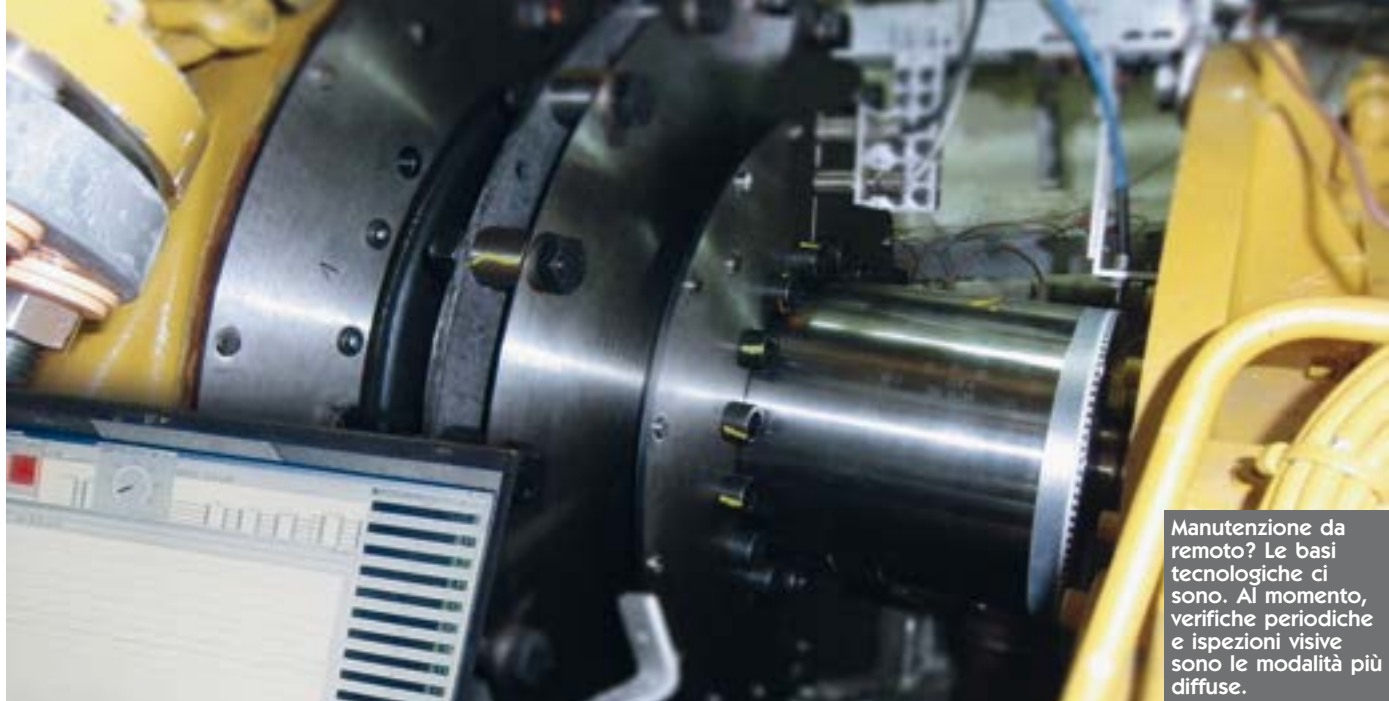




Manutenzione da remoto? Le basi tecnologiche ci sono. Al momento, verifiche periodiche e ispezioni visive sono le modalità più diffuse.

Vulkan Italia e il service proattivo

PREVENIRE È MOLTO MEGLIO

Una sorta di tagliando programmato per giunti e supporti antivibranti, la cui usura influisce notevolmente sulle prestazioni. Puntando a coinvolgere un'ampia rete di officine a livello nazionale, Vulkan Italia promuove una concezione diversa di service

Perché non monitorare lo stato di salute e l'usura dei giunti o dei supporti antivibranti e prevenire l'insorgere di malfunzionamenti, anziché intervenire solo in caso di rotture?

Vi sentireste tranquilli a non sostituire con regolarità gli pneumatici della vostra auto, intervenendo solo in caso di necessità?

Partendo da queste domande, Vulkan Italia ha ideato un progetto di ampio respiro finalizzato alla promozione della manutenzione preventiva nel diporto. Giulio Alberti, che in Vulkan ricopre il ruolo di After Sales Service Manager, è il perno attorno al quale gira il progetto.

«Siamo partiti dal rapporto che Vulkan Italia ha sempre avuto con le officine specializzate per la gestione del service. Pensiamo sia importante per l'armatore avere una rete di riferimento con professionisti formati sui nostri prodotti e sviluppare un programma di manutenzione preventiva costante che permetta di avere sotto controllo lo stato di usura dei componenti, che può influenzare significativamente la loro resa. Una sorta di tagliando, insomma».

Più nel concreto, in cosa consiste l'intervento? «L'ispezione periodica ha lo scopo di verificare le condizioni degli elementi elastici e la loro rispondenza ad alcuni parametri limite. Non necessariamente l'intervento porta a una sostituzione del componente. Per le parti in gomma i limiti di età sono in funzione del numero di anni o delle ore di esercizio, con differenze importanti a

seconda dello stress a cui sono sottoposte».

Formazione

Il progetto di manutenzione preventiva che ha una portata nazionale si basa fortemente sulla formazione. «Inizialmente con una serie di webinar e, in un prossimo futuro auspicabilmente con sessioni dal vivo, abbiamo previsto un ciclo di eventi di formazione specifica sulle problematiche vibro-acustiche, di prodotto, applicative: un vero e proprio supporto sul trattamento dei nostri prodotti.

Siamo partiti a luglio con il primo ciclo focalizzato sulla tematica più cara agli armatori, il comfort a bordo: anche con piccoli interventi di refit che non stravolgano i layout esistenti, il livello di comfort può aumentare in maniera sensibile, con soddisfazione dell'armatore.

Il confronto continuo con le officine, poi, è importante anche

per consentirci di raccogliere dati di flotta che, nel tempo, entreranno a far parte del database globale. Questo ci darà la possibilità di avere ancora più informazioni sullo stato di usura dei prodotti e quindi di programmare ancora meglio la nostra attività di service. Agire proattivamente, insomma, senza aspettare la rottura, con un team di esperti vicini ai nostri clienti, capaci di risolvere le problematiche degli armatori, con il supporto attivo del team Vulkan per i progetti più complessi e di retrofit», spiega Alberti.

Non solo diporto?

Il progetto dovrebbe partire entro la fine di quest'anno e sarà inizialmente limitato alle imbarcazioni da diporto. Non è da escludere, tuttavia, una possibile estensione in futuro alle applicazioni professionali leggere, che potrebbe dare un impulso a uno scenario ad oggi futuribile

ma, da un punto di vista strettamente tecnologico, non certo proibitivo: la manutenzione da remoto. Ancora Alberti: «Oggi esistono già degli strumenti per il monitoraggio torsionale in continuo: si parla di centrali di potenza o cogenerazione e grandi unità, dove la disponibilità dei motori è un requisito fondamentale per l'utilizzatore e l'eventuale rottura può incidere significativamente sulle ore di funzionamento annue e, quindi, sulla redditività dell'impianto. Al momento, per quanto riguarda le parti elastiche dei prodotti sulle unità da diporto, la manutenzione viene fatta con un'ispezione visiva periodica – alla ricerca di problematiche come fessurazione o distacco gomma-metallo, per esempio – oppure con verifiche vibro-lineari o torsionali. Specialmente sui giunti, non è certo impensabile un'evoluzione verso la manutenzione preventiva da remoto».