

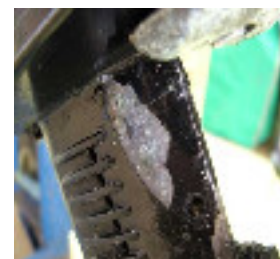
Guida su come ripristinare la verniciatura erosa del piede di un motore fuoribordo.

Smontaggio e verniciatura piede motore fuoribordo.

Motore Parsum 4 tempi 4 cavalli passo lungo utilizzato come motore ausiliare.



Sceso dalla barca per il rimessaggio mi accorgo che la verniciatura del piede è praticamente erosa e piena di rigonfiamenti, le "lesioni" si estendono a tutto il piede, questo può dipendere da diversi fattori, si sa il mare non va d'accordo con tutto ciò che è metallico... ma a volte un



errato ciclo di verniciatura, l'impiego di vernici non di alta qualità, inefficacia dello zinco con una conseguenziale esposizione alle correnti galvaniche, una non efficace pulizia del pezzo grezzo prima della verniciatura fanno senz'altro la differenza sulla durata. Dalla mia piccola esperienza associo l'evento ad una non efficace pulizia del piede prima della verniciatura e le correnti galvaniche han fatto il resto, evento possibile in una industria che prepara motori in serie. La verniciatura del gambo risulta perfettamente integra .

Fase 1 - Smontaggio del piede

Molti motori fuoribordo hanno l'asta del differenziale raccordata tramite una piccola morsa a vite



quindi è necessario allentare questa morsa affinché il piede una volta smontato possa essere estratto senza difficoltà, la morsa può essere subito visibile appena si smontano le viti che tengono il piede al gambo, il piede appena si stacca dal gambo, viene subito visualizzata la morsa che unisce le due leve del differenziale, altri come in questo caso, dispongono di un accesso direttamente dal gambo del motore

come un piccolo coperchio fissato da bulloni ho una tappo in gomma.



Il nostro Parsum dispone di un tappo in gomma quindi con un cacciavite piatto provvediamo alla rimozione, ecco la nostra morsa da allentare.



Con una chiave da dieci si allenta la morsa (non svitatela tutta), a questo punto smontare le viti che tengono il piede, con la giusta forza sfilare il piede dal gambo avendo cura nel caso si incontrino delle resistenze di capirne l'origine .



Il piede è libero per poterci lavorare comodamente, un piccolo ma fondamentale consiglio per quando si eseguono questi lavori è di munirsi sempre di alcuni contenitori dove posizionare tutte le viti, se si smontano più settori classificare i contenitori a seconda delle viti della zona su cui state operando, io sto usando un unico contenitore visto che smonterò soltanto la sezione del piede (contenitore indicato dalla freccia rossa).

Una buona norma quando si smonta tutto ciò che sta a contatto diretto con l'acqua di mare è verificare sempre possibili parti usurate e considerare la possibile sostituzione o manutenzione.



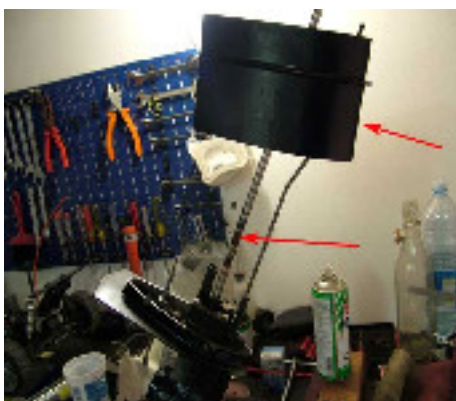
Ciò che si evidenzia immediatamente è una ricca formazione di ruggine nel albero di trasmissione, prepariamoci a mascherina e carta abrasiva perche va rimossa, c'è chi penserebbe di mettere prodotti che trasformano la ruggine tipo il Ferox ma applicando questi prodotti si farebbe spessore che complicherebbe la rimozione delle boccole di stabilizzazione o la girante in caso si dovesse procedere alla sua sostituzione in un evento futuro per cui la mia scelta primaria è sulla rimozione meccanica della ruggine e di una buona lubrificazione con grasso al litio su tutto l'albero di trasmissione. Per la rimozione della ruggine ho utilizzato un una striscia di carta vetrata fine cercando di rimuoverne quanta più possibile.



Essendo un motore a passo lungo è presente una boccia stabilizzante con funzioni antivibranti sulla sezione di prolungamento posta sopra il piede bloccata da un anello seeger. (foto la sx freccia in basso).



Una volta pulito l'albero di trasmissione si procede alla rimozione della sezione di prolungamento del gambo dal piede, il bullone di fissaggio lo trovate all' interno della sezione sul angolo opposto dell'elica.



Togliendo la sezione di prolungamento del piede si potrà continuare con la pulizia dell' albero di trasmissione. Verificare sempre che tutto sia in ordine , controllare eventuali presenza di zone usurate, e che non manchi nulla viti, bulloni ecc.

Finalmente disponiamo del piede su cui possiamo lavorare senza difficoltà, verosimilmente sarebbe stato possibile svolgere il ripristino della verniciatura lasciando il piede montato, il che avrebbe significato lavorare sempre piegato, non avrei potuto eseguire un ispezione accurata e non avrei individuato tutta le condizioni del albero di trasmissione. A questo punto non ci rimane che smontare l'elica per lavora in assoluta liberta di movimenti.



Togliere la coppiglia di protezione e svitare la boccola, ciò ci consentirà di eseguire anche sull'elica un buon lavoro di verniciatura.



Approfittiamo di togliere l'olio del piede, in ogni caso va sicuramente cambiato; svitare la vite del livello dell'olio e successivamente quella dello scarico posta sotto il bulbo del piede, organizzatevi subito un contenitore affinché non cadi dell'olio per terra sarebbe un'ottima condizione per farvi fare una visita in Pronto Soccorso...

A breve la seconda parte Sverniciatura e lavaggio accurato del piede la fase più importante del ciclo di verniciatura.

Pippo.

Sverniciatura



Valutando meglio le incrostazioni presenti tra la vernice e la parte metallica giungo alla conclusione che la cosa più giusta da fare è portare a metallo vivo tutto il piede al fine di non rischiare un lavoro che dura una sola stagione. Vi consiglio sempre di valutare questo particolare, se la patina si presenta molto spessa ed è particolarmente estesa vi sono forti possibilità che nelle zone dove la vernice sembra integra al di sotto di essa si estende la patina sicuramente di spessore più fine ma che nel giro di poco tempo vanificherà il lavoro svolto, quindi appena finirà la nuova stagione saremo al punto di partenza.



Dopo aver proceduto alla rimozione di tutti i componenti del piede (gruppo girante, albero trasmissione ingranaggi del piede) passo diverse mani di sverniciatore rimuovendo la vernice staccata tra una mano e l'altra, importante precauzione da usare con lo sverniciatore è di usare sempre i guanti e di aprire la confezione con cautela, spesso il recipiente va in pressione per i gas che si formano dal prodotto, se aprendo un recipiente e la pressione vi

“spara” del prodotto negli occhi, sciacquate immediatamente ed abbondantemente con acqua corrente e recatevi al pronto soccorso possibilmente portando con voi il prodotto che avete usato.



Come vedete dalla foto accanto in corrispondenza delle alette vi è presenza di una patina grigia, quella deve sparire ! quindi con una spazzola metallica o similari e del gran olio di gomito datevi da fare l'alluminio deve risultare del colore normale come se il pezzo fosse appena uscito dalla fusione, mi raccomando gli occhiali di protezione!!



Munitevi adesso di una bella latta di diluente alla nitro per un lavaggio accurato del piede se disponete di una idrolancia fate un bel lavaggio al piede a pressione con acqua seguita da un bel soffiaggio con aria compressa prima di procedere alla detersione chimica con il diluente.



Procediamo ad una accurata sgrassatura, con del diluente alla nitro tramite una pistola a spruzzo, mi raccomando di non avere fiamme libere in zona, di indossare la mascherina di protezione e soprattutto di ventilare per bene l'ambiente dopo aver eseguito la pulizia. Questa e una fase molto importante, la rimanenza di eventuali residui oleosi e o sporchie comprometteranno il lavoro svolto. E' fondamentale soffermarsi un pò in questa fase detergendo per bene tutte le

zone del componente fate attenzione ad eventuali componenti in plastica potrebbero danneggiarsi con l'utilizzo di diluenti alla nitro.



Finita la pulizia con il abbondante soffiatura di oltre che alla rimozione residui anche dello stesso

Accertatevi che non vi pezzo deve risultare zone opacizzate vanno



diluente procediamo con una aria compressa, permetterà meccanica di rimanenze di diluente.

siano rimasti dei residui , il brillante alla luce eventuali controllate con cura.

Prima di prendere il pezzo vi consiglio di usare dei guanti o quanto meno di usare della carta per



evitare di risporcarlo con le mani, vi ricordo che basta avere le mani unte per compromettere il lavoro.



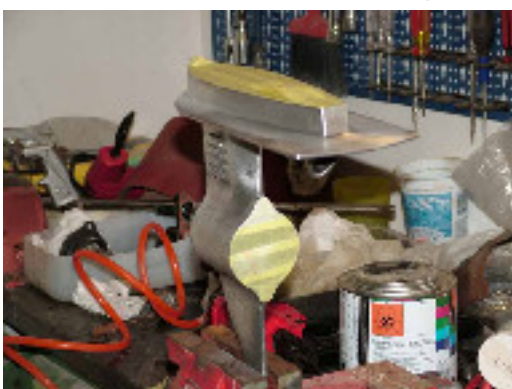
Procediamo a chiudere tutte le zone che non devono essere verniciate o che abbiamo un contatto diretto con zone meccaniche, nella foto a sinistra viene chiusa la zona dove si inserirà l'albero e il gruppo girante per il raffreddamento.

Aiutatevi
lana per
contorni,
a non
sporcare il



con una
rifinire i
attenzione
sporcavi e
pezzo con
lavori

sostanze oleose, ricordiamoci che quando si eseguono questi



siamo quasi sempre in un luogo dove grasso e olio sono spesso presenti.

Chiudere con cura l'alloggiamento dei granaggi del piede, e rifinite con cura i contorni.



Il ciclo di verniciatura è fondamentale ricordiamoci che abbiamo a che fare con l'acqua di mare quindi mai e poi mai mettere direttamente lo smalto sul metallo non durerebbe ... inoltre utilizzare prodotti specifici quindi fondo ancorante o primers con ossido di zinco, è meglio aspettare di reperire il prodotto non fatevi prendere dalla fretta di montare il tutto, utilizzate sempre una mascherina e non fate la stupidaggine che sto facendo... rischiereste di verniciare tutto quello che ce attorno compresi gli utensili della vostra mini

officina...



Ecco... diciamo che così va un po' meglio.... L'utilizzo di vecchio cartone intorno al pezzo evita di creare dei murali...

In genere il fondo ancorante è asciutto al tatto dopo pochi minuti



Quindi cambiate posizione al pezzo e uniformate il colore, date almeno 3 4 mani, state lontano dal pezzo almeno 10 cm anche 15 quando spruzzate la vernice e non rimanete mai fermi nello stesso punto, ma verniciate sempre in movimento.

Fate asciugare almeno 24 ore prima di passare allo smalto ci vediamo domani! ☺