



E³

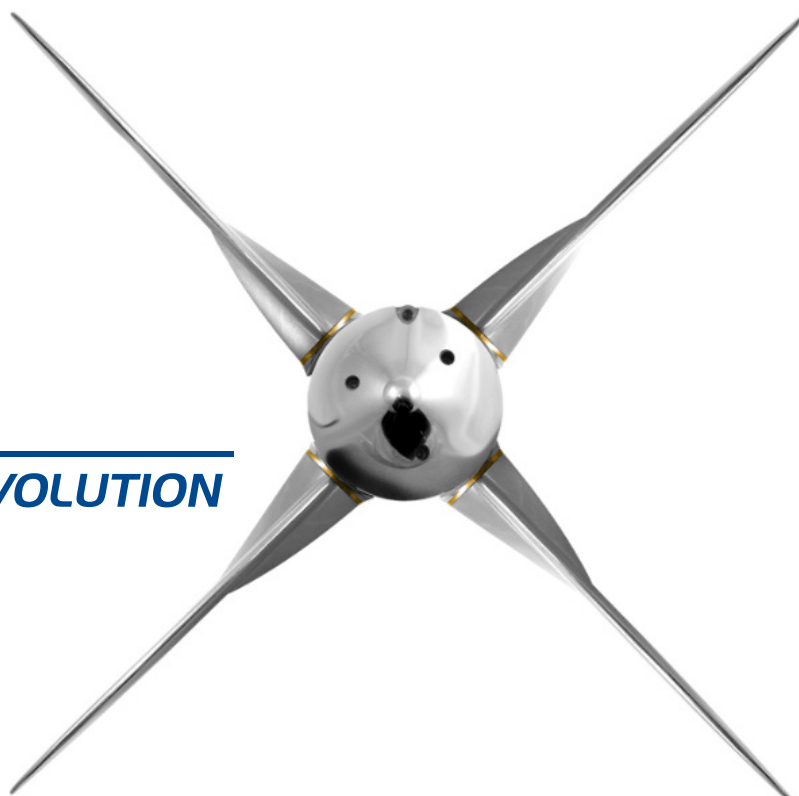
PROPELLER EVOLUTION

LIBRETTO DI ISTRUZIONI



E⁴

PROPELLER EVOLUTION





Le eliche EWOL E3 e E4 sono state progettate per essere facilmente installate, regolate e rimosse dall'asse porta-elica. Queste operazioni possono infatti essere effettuate sia con barca alata sia con barca in acqua in pochi minuti e senza la necessità di utilizzare alcun estrattore.

Seguire attentamente le istruzioni di montaggio, smontaggio e manutenzione standard qui riportate.

Nota: Il libretto riporta gli schemi dell'elica a tre pale, ma si riferisce indistintamente a tutte le versioni 3 e 4 pale.

INDICE

Montaggio elica	Pag. 3
• Montaggio per versioni Sail-Drive	Pag. 3
• Montaggio per versioni Linea d'Asse	Pag. 4
Coppie di serraggio	Pag. 5
Installazione dell'anodo sacrificale	Pag. 6
Regolazione del passo dell'elica	Pag. 6
• Procedura di regolazione del passo	Pag. 7
Funzionamento dell'elica	Pag. 8
Disposizione delle pale a bandiera	Pag. 8
Estrazione dell'elica	Pag. 9
Protezione catodica	Pag. 10
Installazione taglialenze (opzionale)	Pag. 10
Applicazione dell'antivegetativa	Pag. 11
Lubrificazione	Pag. 11
Avvertenze	Pag. 12
Manutenzione	Pag. 12

MONTAGGIO ELICA

Assicurarsi che l'asse porta-elica non possa ruotare innestando la marcia a motore spento o bloccando l'asse in altra maniera.

MONTAGGIO PER VERSIONI SAIL-DRIVE

- Se si dispone di un taglialenze per versioni Sail-Drive consultare le istruzioni di montaggio a pag. 10.
- Se il piede Sail-Drive è fornito dalla fabbrica di distanziale ad anello per l'elica, lasciarlo installato.
- Innestare il gruppo elica completo sull'alberino del piede Sail-Drive (**Fig. 1 e 2**) e tenerlo in posizione prima del fissaggio.
- Per evitare di curvare le pale dell'elica in fase di avvitamento, usare la precauzione di ruotare le pale in posizione di spinta (non in bandiera), e bloccare la rotazione con un cuneo di legno tra la pala e la carena. (**Fig. 3**).
- Avvitare il dado di serraggio **A** (**Fig. 4**) applicando una coppia di serraggio appropriata (in funzione del tipo di dado, come suggerito in TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO). Durante il serraggio avere cura di muovere le pale e serrare gradualmente il dado fino al raggiungimento della coppia di serraggio indicata.
- L'elica si deve calzare completamente sull'alberino del piede Sail-Drive.
- Viene fornito un bullone di sicurezza con rondella speciale antisvitamento **B** che deve essere avvitato dopo aver eseguito il serraggio del dado **A** (**Fig. 5**).
- Se l'installazione viene effettuata con barca alata, potete applicare del frena-filetti medio (es. Loctite® 243) sul filetto dell'asse, altrimenti se l'operazione viene effettuata in acqua potete tralasciare questa operazione in quanto il dado di serraggio **A** è comunque provvisto di sistemi di frenaggio autonomi.
- Qualora si sia proceduto al bloccaggio dell'asse porta-elica con un cuneo o altro, ricordarsi di sbloccarlo prima del riavviamento del motore.

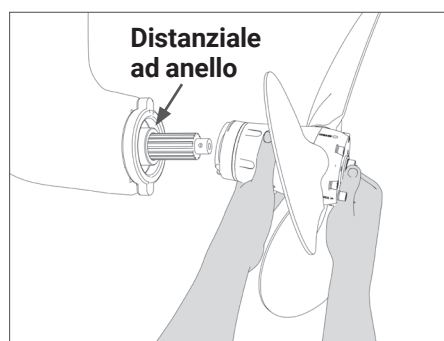


FIG. 1 Inserimento elica sull'asse Sail-Drive

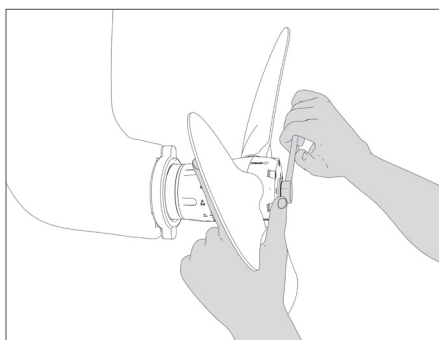


FIG. 2 Tenere l'elica sull'asse prima del fissaggio

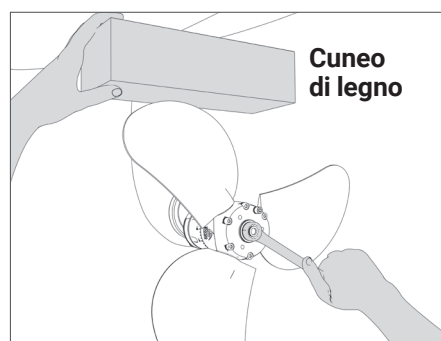


FIG. 3 Bloccaggio rotazione

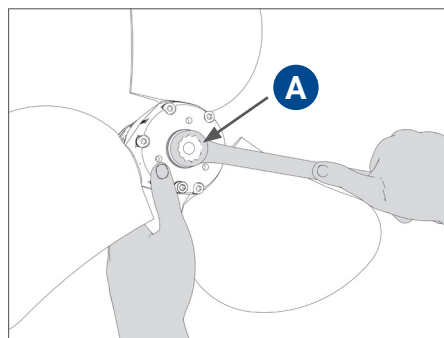


FIG. 4 Avvitamento dado di serraggio

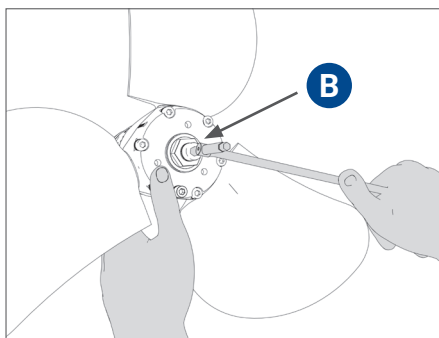


FIG. 5 Avvitare bullone di sicurezza (Sail-Drive)

MONTAGGIO PER VERSIONI LINEA D'ASSE

Se l'installazione avviene con barca alata, è possibile effettuare un pre-montaggio di verifica.

PRE-MONTAGGIO DI VERIFICA

- Al fine di verificare che la chiavetta non sia troppo alta e spinga l'elica fuori centro, fare una prima prova di montaggio senza la chiavetta:
 - Innestrare il gruppo elica sull'asse senza chiavetta (**Fig. 6 e 7**), tenerlo in posizione e avvitare il dado di serraggio **A** fino alla fine (**Fig. 8**).
 - Marcare con un pennarello il punto massimo di calzaggió sull'asse (**Fig. 9**).
 - Svitare il dado di serraggio **A** (**Fig. 10**) ed estrarre l'elica (**Fig. 11**).

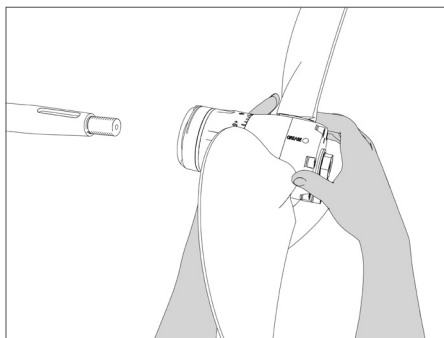


FIG. 6 | Inserimento elica sull'asse

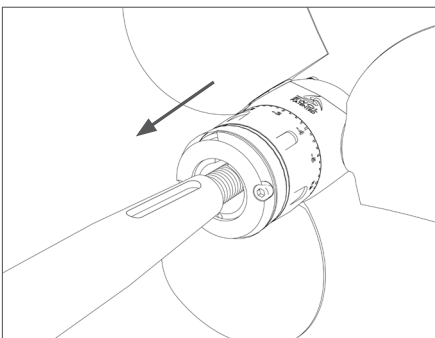


FIG. 7 | Inserimento elica sull'asse senza chiavetta

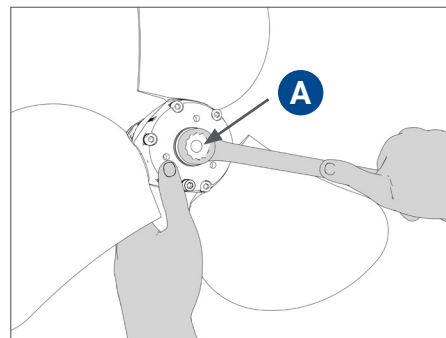


FIG. 8 | Avvitamento dado di serraggio

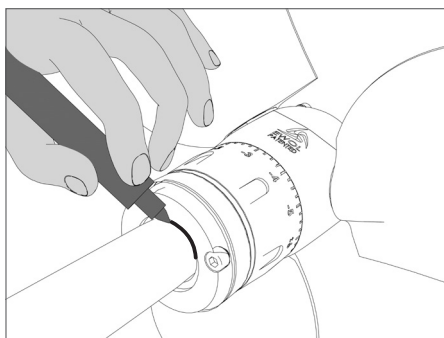


FIG. 9 | Segnare con pennarello qui sull'asse

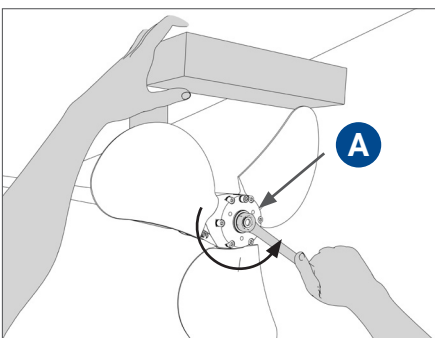


FIG. 10 | Svitare dado di serraggio

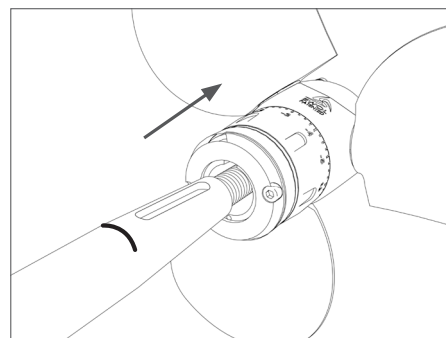


FIG. 11 | Estrarre l'elica dall'asse

MONTAGGIO DEFINITIVO

- Inserire la chiavetta sull'asse (**Fig. 12**).
- Innestrare il gruppo elica completo sull'asse porta-elica (**Fig. 13**) e tenerlo in posizione prima del fissaggio.
- Per evitare di curvare le pale dell'elica in fase di avvitamento, usare la precauzione di ruotare le pale in posizione di spinta (non in bandiera), e bloccare la rotazione con un cuneo di legno tra la pala e la carena. (**Fig. 14**).
- Avvitare il dado di serraggio **A** (**Fig. 14**) applicando una coppia di serraggio appropriata (in funzione del tipo di dado, come suggerito in TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO). Durante il serraggio avere cura di muovere le pale e serrare gradualmente il dado fino al raggiungimento della coppia di serraggio indicata.

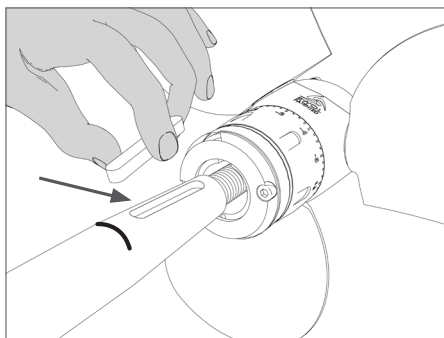


FIG. 12 | Inserimento della chiavetta sull'asse

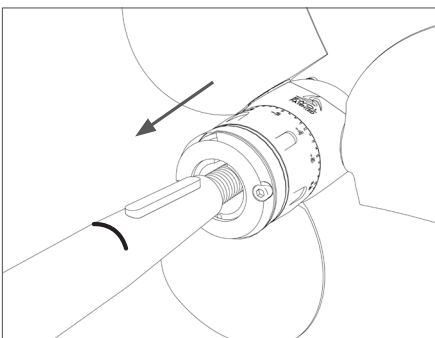


FIG. 13 | Innestare l'elica sull'asse con la chiavetta

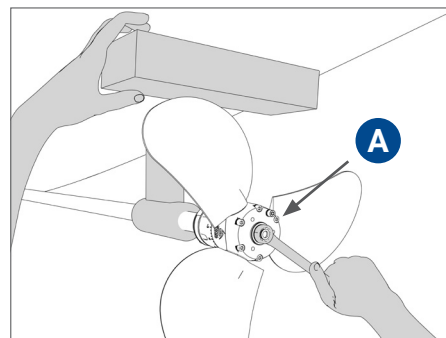


FIG. 14 | Bloccare la rotazione e avvitare il dado di serraggio

- L'elica si deve calzare sul cono dell'asse porta-elica fino ad arrivare al segno che avevate tracciato senza la chiavetta (**Fig. 15**), se così non fosse vuol dire che la chiavetta è troppo alta ed impedisce all'elica di calzarsi completamente. In questo caso dovrete ridurre lo spessore della chiavetta e poi reinstallare l'elica.
- Per le versioni linea d'asse è comunque prevista la fornitura del bullone di sicurezza **B**, infatti il dado di serraggio **A** è predisposto per l'impiego di tale dispositivo su scelta del cliente.
Se per maggiore sicurezza si volesse procedere con questa soluzione, bisognerà praticare un foro filettato nell'asse porta-elica con filettatura di dimensione adatta al bullone, facendo attenzione che questo sia centrato e perfettamente in asse (**Fig. 16**), per poter inserire il bullone di sicurezza **B** (**Fig. 17**).
- Se l'installazione viene effettuata con barca alata, potete applicare del frena-filetti medio (es. Loctite® 243) sul filetto dell'asse, altrimenti se l'operazione viene effettuata in acqua potete tralasciare questa operazione in quanto il dado di serraggio **A** è comunque provvisto di sistemi di frenaggio autonomi.
- Qualora si sia proceduto al bloccaggio dell'asse porta-elica con un cuneo o altro, ricordarsi di sbloccarlo prima del riavviamento del motore.

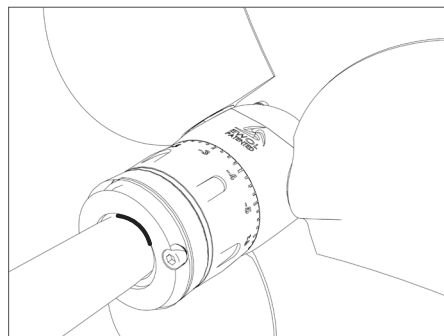


FIG. 15 Inserire l'elica fino al segno del pennarello

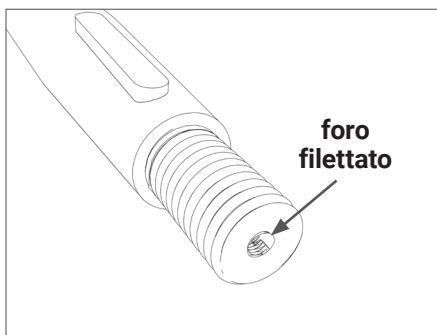


FIG. 16 Ricavare foro filettato sull'asse, deve essere perfettamente centrato e in asse

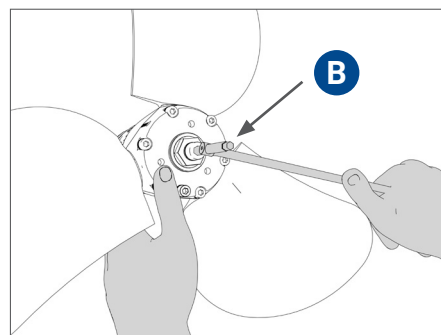


FIG. 17 Avvitare bullone di sicurezza

COPPIE DI SERRAGGIO

Stainless steel shafts AISI316 - A4-70 - WITHOUT lubrication / SANS lubrifiant / SENZA lubrificazione - coefficient 0.20								
Shaft / S-Drive	Thread	Nut (A) Metric		Nut (A) Imperial		Locking bolt (B)		
		Pre-load (kN)	Torque (Nm)	Pre-load (Lb)	Torque (Lb*ft)	Thread	Pre-load (kN)	Torque (Nm)
Sail-Drive SD20 - Volvo S-Drive	M16x2	10-12	60-70			M8x1.25	3-4	11-15
Sail-Drive SD40-SD50-SD60-SD15	M20x2	15-18	80-100			M8x1.25	3-4	11-15
ISO 22	M16x1,5	68	267			M8x1.25	11	23
ISO 25	M16x1,5	68	267			M8x1.25	11	23
ISO 30	M20x1,5	75	374			M8x1.25	11	23
ISO 35	M24x2	112	663			M8x1.25	11	23
ISO 40	M24x2	112	663			M8x1.25	11	23
ISO 45	M30x2	252	1855			M12x1.75	11	23
ISO 50	M36x3	253	2245			M12x1.75	26	77
ISO 55	M36x3	253	2245			M12x1.75	26	77
3/4" SAE	UNC 1/2" - 13			6072	65	M8x1.25	11	23
1" SAE	UNC 3/4" - 10			9884	157	M8x1.25	11	23
1-1/8" SAE	UNC 3/4" - 10			9884	157	M8x1.25	11	23
1-1/4" SAE	UNC 7/8" - 9			13637	252	M8x1.25	11	23
1-3/8" SAE	UNC 1" - 8			17886	381	M8x1.25	11	23
1-1/2" SAE	UNC 1-1/8" - 7			22542	540	M8x1.25	11	23
1-3/4" SAE	UNC 1-1/4" - 7			28587	755	M12x1.75	26	77
2" SAE	UNC 1-1/2" - 6			41441	1307	M12x1.75	26	77

Stainless steel shafts AISI316 - A4-70 - WITH lubrication / AVEC lubrifiant / CON lubrificazione - coefficient 0.13								
Shaft / S-Drive	Thread	Nut (A) Metric		Nut (A) Imperial		Locking bolt (B)		
		Pre-load (kN)	Torque (Nm)	Pre-load (Lb)	Torque (Lb*ft)	Thread	Pre-load (kN)	Torque (Nm)
Sail-Drive SD20 - Volvo S-Drive	M16x2	10-12	60-70			M8x1.25	3-4	11-15
Sail-Drive SD40-SD50-SD60-SD15	M20x2	15-18	80-100			M8x1.25	3-4	11-15
ISO 22	M16x1,5	49	129			M8x1.25	11	16
ISO 25	M16x1,5	49	129			M8x1.25	11	16
ISO 30	M20x1,5	75	251			M8x1.25	11	16
ISO 35	M24x2	112	443			M8x1.25	11	16
ISO 40	M24x2	112	443			M8x1.25	11	16
ISO 45	M30x2	182	891			M12x1.75	26	53
ISO 50	M36x3	253	1501			M12x1.75	26	53
ISO 55	M36x3	253	1501			M12x1.75	26	53
3/4" SAE	UNC 1/2" - 13			6072	43	M8x1.25	11	16
1" SAE	UNC 3/4" - 10			9884	103	M8x1.25	11	16
1-1/8" SAE	UNC 3/4" - 10			9884	103	M8x1.25	11	16
1-1/4" SAE	UNC 7/8" - 9			13637	165	M8x1.25	11	16
1-3/8" SAE	UNC 1" - 8			17886	250	M8x1.25	11	16
1-1/2" SAE	UNC 1-1/8" - 7			22542	355	M8x1.25	11	16
1-3/4" SAE	UNC 1-1/4" - 7			28587	494	M12x1.75	26	53
2" SAE	UNC 1-1/2" - 6			41441	853	M12x1.75	26	53

INSTALLAZIONE DELL'ANODO SACRIFICIALE

- Innestare l'anodo **C** e fissarlo con le apposite 3 viti inox **D** (Fig. 18 - 19 - 20).
- **Importante:** se l'installazione viene effettuata con barca alata, applicare del frena-filetti medio (es. Loctite® 243) sul filetto delle viti.

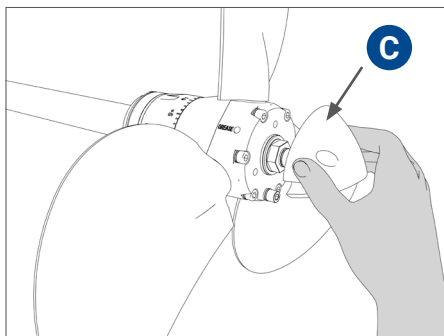


FIG. 18 | Innestare anodo "C"

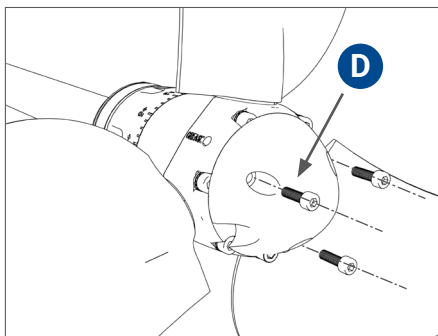


FIG. 19 | Innesto viti anodo "D"

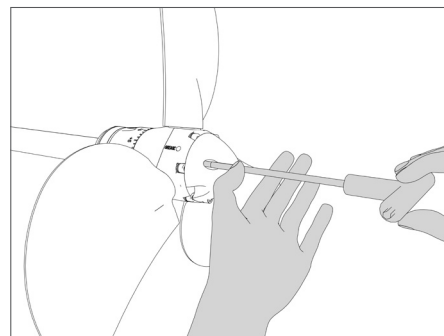


FIG. 20 | Fissaggio anodo tramite viti

REGOLAZIONE DEL PASSO DELL'ELICA

Il passo dell'elica EWOL è direttamente proporzionale all'angolo di incidenza delle pale.

Tutte le eliche EWOL sono accuratamente calcolate in accordo ai dati forniti dal cliente.

Salvo accordi specifici con il cliente, l'elica viene regolata di fabbrica sulla mezzeria del campo di regolazione. Pertanto il simbolo "○" posto sulla ghiera e l'altro simbolo "○" posto sul corpo saranno allineati (Fig. 21).

Una volta montata la vostra elica ed effettuato il primo test di propulsione, potrete modificare a piacimento il passo al fine di ottimizzare le prestazioni di propulsione dell'imbarcazione.

Per determinare il giusto passo, EWOL consiglia di seguire le indicazioni della casa produttrice del motore in merito al massimo regime di giri che il motore dovrà prendere a tutto gas.

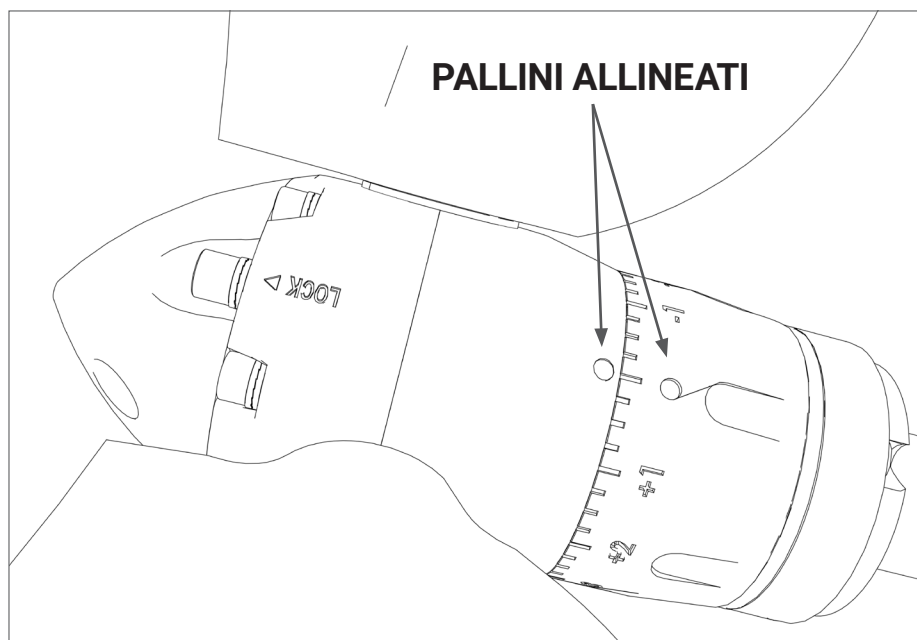


FIG. 21 | Regolazione standard di fabbrica

PROCEDURA DI REGOLAZIONE DEL PASSO:

- Portare le pale nella posizione di bandiera (**Fig. 22 - 23**).
- Svitare la vite di fermo (indicata con **F** in **Fig. 24**) per 5-6 giri, questo permetterà di regolare il passo senza rischio di perdere la vite in acqua (n.b. a 10 giri la vite si estrae completamente dall'elica con rischio di perderla).
- Per ottenere la variazione di passo desiderata, ruotare la ghiera allineando in maniera precisa la tacca selezionata con il simbolo "O" posto sul corpo elica (**Fig. 25**).
- Ogni tacca di regolazione corrisponde alla variazione dell'angolo delle pale di $0,25^\circ$ e causa un incremento o decremento di circa 40-50 giri/min del motore a parità di velocità dell'imbarcazione (questo valore è puramente indicativo e dipende dalle specifiche del motore installato). Il campo di regolazione standard va da minimo 14° a massimo 26° (**Fig. 26**). Sono disponibili per applicazioni particolari anche regolazioni del passo con campo da minimo 20° a massimo 32° .
- Riavvitare la vite di fermo **F** (**Fig. 27**) facendo attenzione che la vite entri correttamente nel suo alloggiamento senza fatica (se la vite dovesse fare fatica a riavvitarsi giocare con la ghiera ed avvitarla lentamente affinché essa entri correttamente nel proprio alloggiamento). La vite di fermo è dotata di rondella anti-svitamento in due metà, fare attenzione a non perderla, inoltre si raccomanda di non stringere troppo forte la vite di fermo, max 7 Nm (0,7 Kgm).

Grazie al sistema di regolazione micrometrica del passo (**MPS**), l'elica EWOL permette un'ottimizzazione dei regimi del motore, dei consumi e della velocità della barca.

Un'appropriata regolazione del passo permette al motore di raggiungere il numero di giri massimo dichiarato dal costruttore. Nel caso in cui il numero di giri effettivo fosse differente da quello massimo dichiarato dal costruttore, sarà necessario correggere l'angolazione delle pale. Un'errata inclinazione delle pale determina infatti un passo inappropriato che potrebbe causare consumi eccessivi di carburante, surriscaldamenti oppure velocità insufficienti.

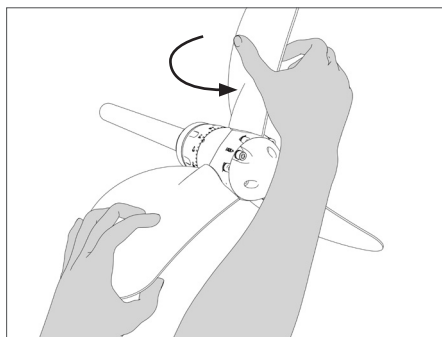


FIG. 22 | Portare le pale in posizione di bandiera

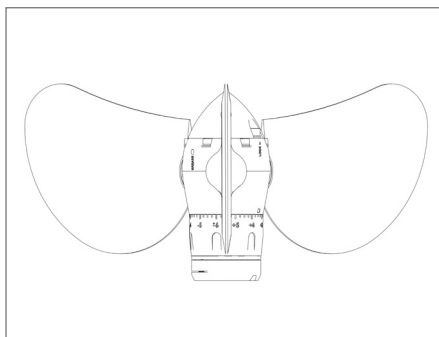


FIG. 23 | Pale in posizione di bandiera

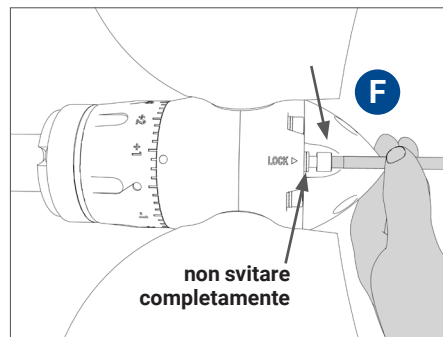


FIG. 24 | Allentamento vite di fermo

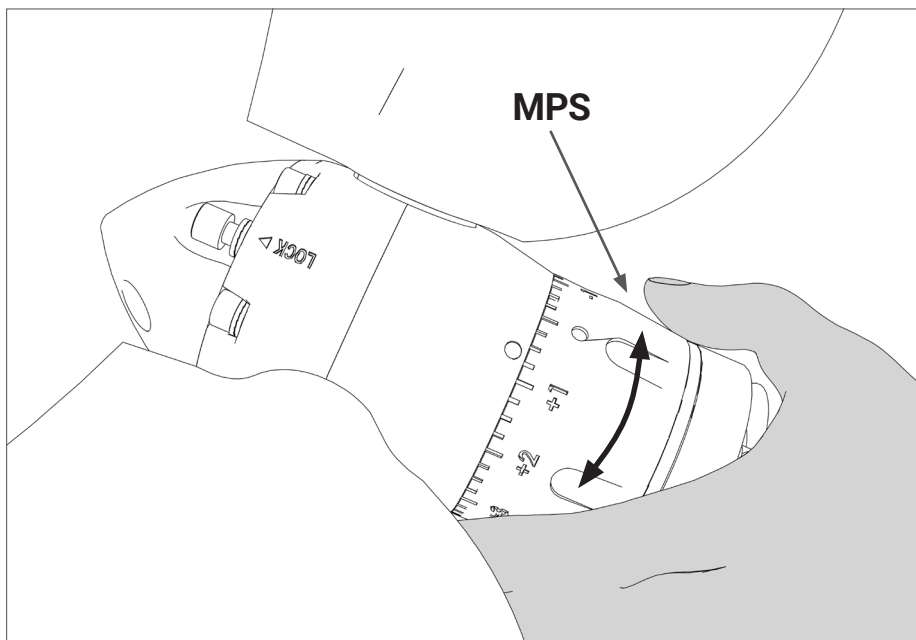


FIG. 25 | Regolazione del passo

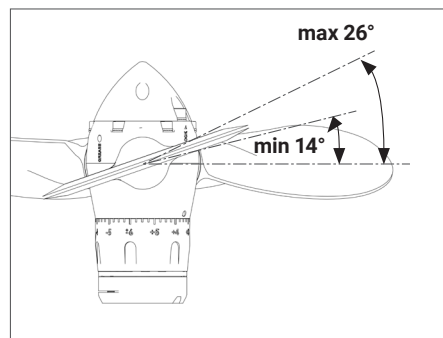


FIG. 26 | Campo di regolazione standard

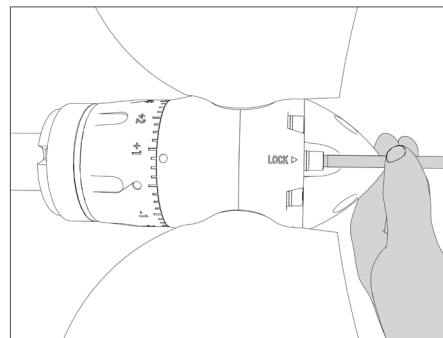


FIG. 27 | Serrare la vite di fermo

FUNZIONAMENTO DELL'ELICA

Una volta regolato il passo, l'elica EWOL funziona in maniera completamente automatica: le pale prendono il passo rispettando l'angolazione impostata a marcia avanti e si dispongono con passo ad angolazione fissa a marcia indietro.

Si raccomanda di evitare inversioni di marcia a regimi del motore elevati per non danneggiare i componenti interni e l'invertitore.

DISPOSIZIONE DELLE PALE A BANDIERA

INVERTITORE MECCANICO

Per procedere al posizionamento dell'elica in bandiera è necessario, durante la crociera, bloccare la rotazione dell'asse. Normalmente è sufficiente applicare la seguente procedura:

- Portare l'imbarcazione ad almeno 3-4 nodi in marcia avanti.
- Spegner il motore senza disinserire la marcia oppure, nel caso in cui il motore sia già spento, inserire la marcia.
- Le pale si disporranno a questo punto automaticamente a bandiera offrendo la minima resistenza all'avanzamento (**Fig. 28**).
- Nel caso in cui l'elica non si fosse disposta a bandiera tramite la procedura sopraindicata, lasciare il motore spento ed inserire la marcia indietro.

INVERTITORE IDRAULICO

- Nel caso in cui l'invertitore non fosse meccanico ma idraulico, con velocità di almeno 3-4 nodi portare il numero di giri al minimo e spegnere il motore con marcia avanti inserita in modo che l'olio in pressione nel circuito riesca a bloccare l'asse anche solo per 1 secondo.
- Nel caso la suddetta procedura non fosse sufficiente, occorrerà quindi a motore acceso dare un piccolo colpo di marcia indietro (sempre mentre si avanza a vela ad almeno 3-4 nodi) e poi spegnere il motore. Se anche questa procedura non dovesse funzionare occorrerà installare un dispositivo atto a frenare l'asse portaelica (ad esempio un freno d'asse).

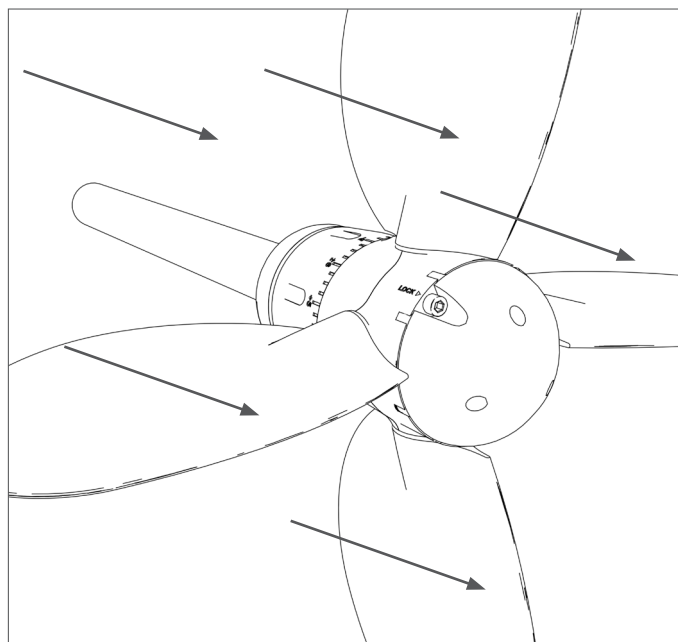
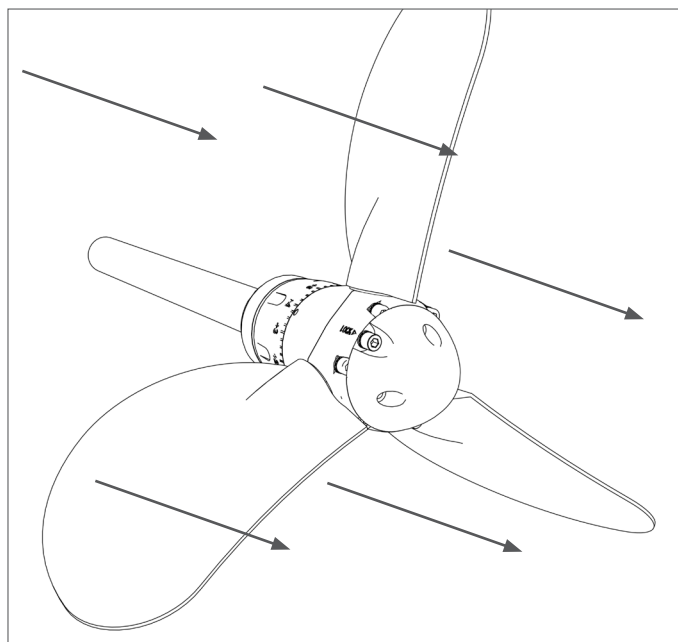


FIG. 28 | Flusso dell'acqua

ESTRAZIONE DELL'ELICA

Lo smontaggio del gruppo elica dall'asse porta-elica può essere effettuato rapidamente senza l'ausilio di estrattori. Procedere come segue:

IMPORTANTE!

NON DISASSEMBLARE L'ELICA PER NESSUNA RAGIONE, PERTANTO NON SVITARE MAI LA VITE "H" (Fig. 29) E NON SVITARE MAI LE VITI DI TESTA DELL'ELICA INDICATE CON LA LETTERA "T" (Fig. 30).

QUALORA FOSSE NECESSARIO DISASSEMBLARE IL CORPO ELICA CONSULTARE IL SERVICE EWOL PRIMA DI PROCEDERE.

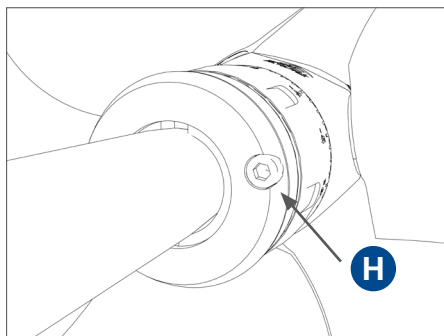


FIG. 29 | Vite pinza elastica "H"

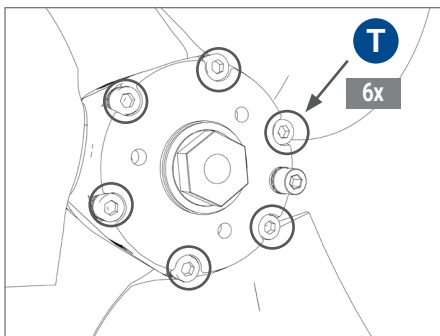


FIG. 30 | Viti testa elica "T"

- Rimuovere la punta **C** svitando le viti inox **D** (Fig. 31 - 32 - 33).
- Assicurarsi che l'asse porta-elica non possa ruotare innestando la marcia a motore spento o bloccando l'asse in altra maniera. Per evitare di curvare le pale dell'elica in fase di svitamento, usare la precauzione di ruotare le pale in posizione di spinta (non in bandiera), e bloccare la rotazione con un cuneo di legno tra la pala e la carena. (Fig. 35).
- Allentare il bullone di sicurezza **B** (se presente) in senso antiorario (Fig. 34).
- Svitare il dado di serraggio **A** in senso antiorario (Fig. 35); durante lo svitamento l'elica si estrarrà automaticamente dal cono dell'asse porta-elica o dall'asse Sail-Drive.

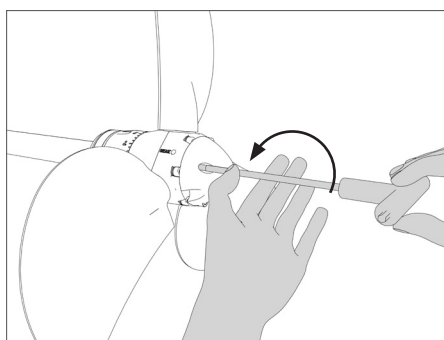


FIG. 31 | Svitamento viti punta

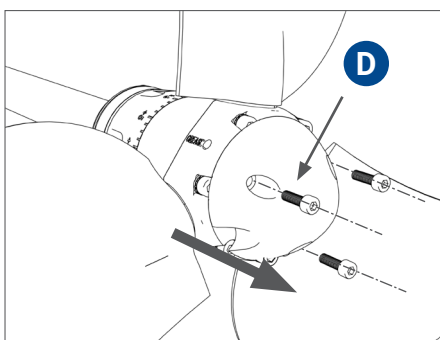


FIG. 32 | Estrazione viti punta "D"

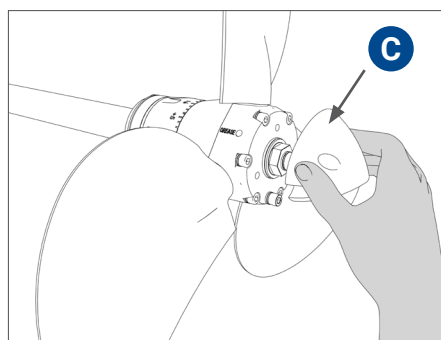


FIG. 33 | Rimozione della punta "C"

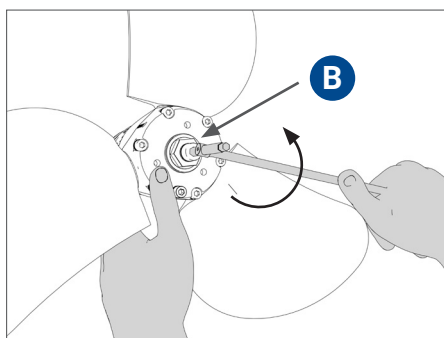


FIG. 34 | Svitare il bullone di sicurezza "B"

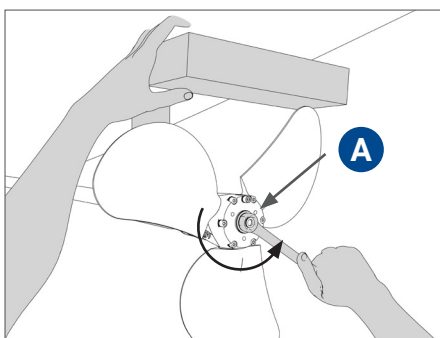


FIG. 35 | Svitare dado di serraggio "A"

PROTEZIONE CATODICA

L'elica EWOL è interamente realizzata con acciai inossidabili speciali e quindi anche molto resistente alla corrosione galvanica. Tuttavia l'elica è provvista di un anodo sacrificale (punta di zinco o alluminio) di serie che deve essere sostituita regolarmente in accordo al consumo (normalmente una volta all'anno).

Si raccomanda l'utilizzo di anodi sacrificali originali EWOL (**Fig. 36**), ordinabili sul sito www.ewoltech.com oppure www.ewol-propellers.com (dagli USA).

In aggiunta all'anodo sacrificale di serie, si consiglia di installare un anodo a collare sull'asse porta-elica o anodo piede Sail-Drive in grado di offrire un'ulteriore garanzia contro processi di corrosione indirizzati ad altri componenti dell'imbarcazione (**Fig. 37**).

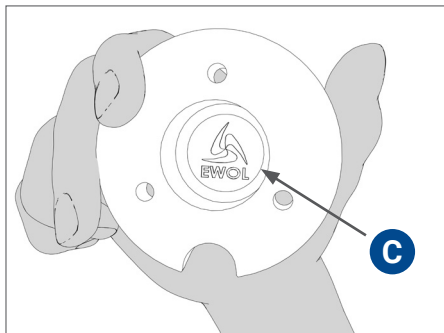


FIG. 36 | Anodo sacrificale originale EWOL

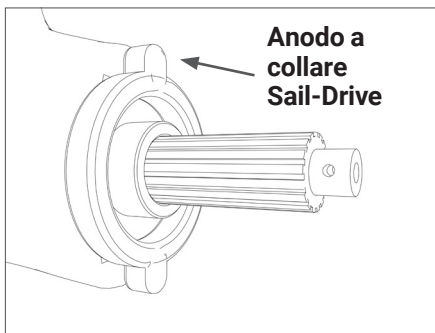


FIG. 37 | Anodo a collare Sail-Drive

INSTALLAZIONE TAGLIALENZE (OPZIONALE)

Il taglialenze EWOL è un disco lama realizzato in acciaio inox Superduplex provvisto di un aggancio centrale compatibile con la parte posteriore dell'elica (**Fig. 38**). Questa realizzazione è estremamente semplice e robusta e, grazie alla sagoma, permette ulteriori affilature anche senza dover re-inviare in fabbrica lo stesso.

Per l'installazione del taglialenze munirsi possibilmente di guanti o maneggiare con estrema cura, onde evitare di ferirsi accidentalmente.

Innestare il foro centrale del taglialenze sagomato con i quattro peduncoli (**Fig. 40**), nella parte maschio corrispondente sull'estremità dell'elica dove è ricavato il millerighe per il calettamento sull'alberino Sail-Drive (**Fig. 39**).

A questo punto innestare l'elica sull'alberino Sail-Drive e fissarla come descritto a pag. 3 "Montaggio per versioni Sail-Drive".

Il taglialenze verrà compresso tra l'elica e la battuta metallica di fine corsa dell'alberino Sail-Drive (**Fig. 41**).

È da notare che questo tipo di taglialenze è specificatamente studiato per la versione Sail-Drive e non può essere impiegato sulle eliche EWOL per linea d'asse.

Esistono anche versioni di taglialenze per linee d'asse, ordinabili sul sito www.ewoltech.com oppure www.ewol-propellers.com.

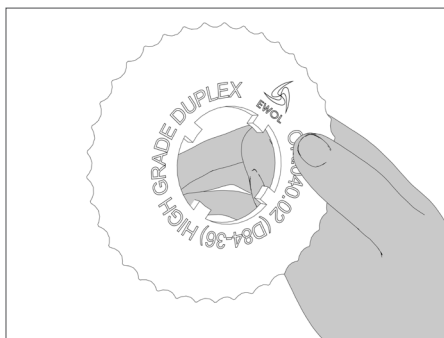


FIG. 38 | Taglialenze Sail-Drive

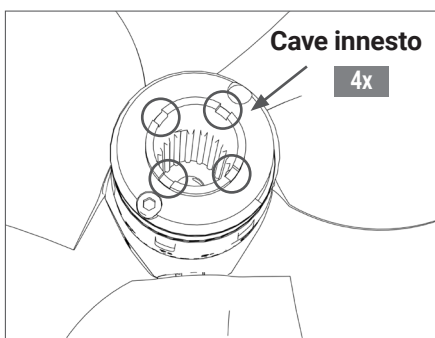


FIG. 39 | Cave di innesto

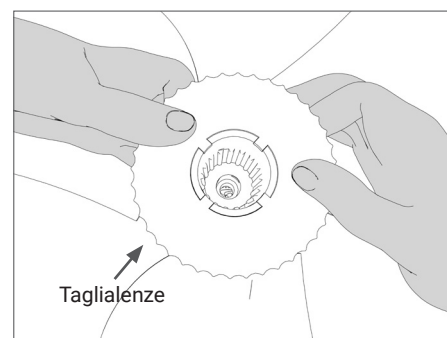


FIG. 40 | Innesto taglialenze Sail-Drive

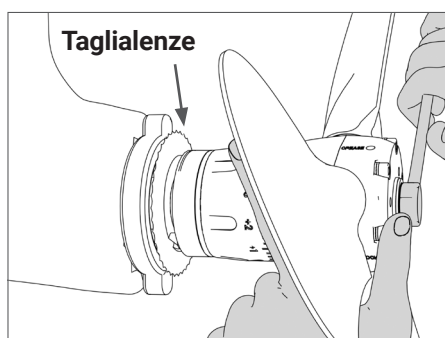


FIG. 41 | Taglialenze installato Sail-Drive

APPLICAZIONE DELL'ANTIVEGETATIVA

Le eliche EWOL vengono fornite con superficie esterna sabbiata per migliorare l'adesione della vernice antivegetativa.

Il varo della imbarcazione con elica non verniciata provocherebbe la crescita di incrostazioni marine nel tempo con conseguente riduzione dell'efficienza dell'elica stessa.

Si consiglia quindi di applicare una antivegetativa specifica per eliche ordinabile sul sito www.ewoltech.com oppure www.ewol-propellers.com per impedire l'adesione di incrostazioni e mantenere l'elica in buona efficienza. La verniciatura va effettuata su tutta l'elica ad eccezione dell'anodo sacrificale e della superficie di contatto tra l'elica e l'anodo.

LUBRIFICAZIONE

L'elica EWOL viene fornita già riempita di grasso, quindi per il primo anno di utilizzo non è necessario aggiungere grasso; si consiglia di verificarne l'opportuno riempimento una volta all'anno, allo scopo di preservare gli scorrimenti e ridurre l'usura dei componenti interni durante il funzionamento.

L'operazione di ingrassaggio deve essere eseguita come segue:

- Svitare il tappo del foro di ingrassaggio utilizzando una chiave a brugola (Fig. 42).
- Avvitare nel foro stesso l'ingrassatore **G** fornito in dotazione con l'elica (Fig. 43).
- Innestare l'ugello del tubo di ingrassaggio sull'ingrassatore (Fig. 44).
- Immettere del grasso EWOL ordinabile sul sito www.ewoltech.com oppure www.ewol-propellers.com (dagli USA) tramite una pompa ingrassatrice (Fig. 45), fino al trafilamento dalle sedi delle pale o dalla ghiera MPS.
- A fine operazione, svitare l'ingrassatore e riavvitare il tappo.

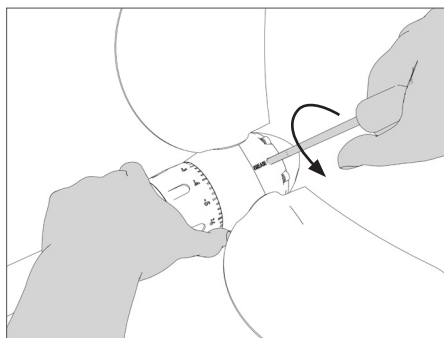


FIG. 42 | Svitamento tappo ingrassaggio

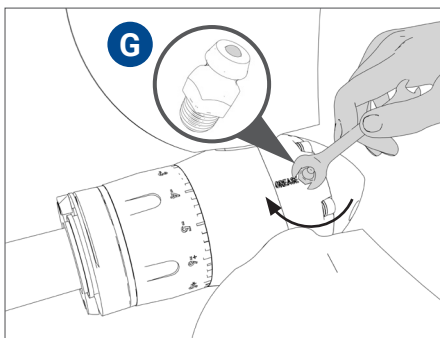


FIG. 43 | Avvitamento dell'ingrassatore "G"

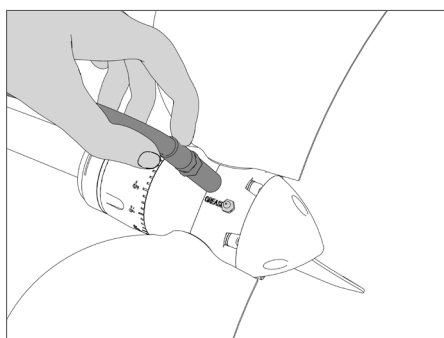


FIG. 44 | Innesto del tubo di ingrassaggio

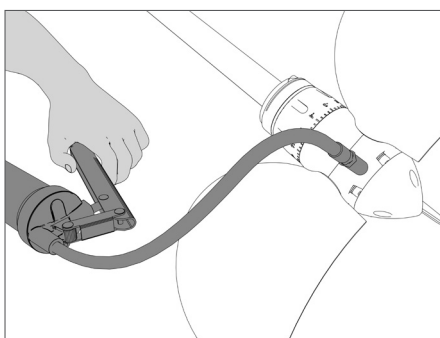


FIG. 45 | Pompaggio del grasso

AVVERTENZE

- Non effettuare mai interventi sull'elica con motore avviato.
- Tenersi ben lontano dall'elica quando questa è in rotazione.
- Gli interventi in acqua debbono essere effettuati in condizioni di mare calmo, onde evitare beccheggi dell'imbarcazione pericolosi per l'operatore.
- Controllare che il dado di serraggio ed il bullone di sicurezza siano ben serrati prima di procedere all'avviamento del motore.
- Qualora si sia proceduto al bloccaggio dell'asse porta-elica, ricordarsi di sbloccarlo prima del riavviamento del motore.
- Procedere all'inversione di marcia a basso numero di giri, onde evitare danneggiamenti ai componenti interni dell'elica e dell'invertitore.
- Nel caso sia installato un taglialenze che è molto affilato, fare molta attenzione a non tagliarsi durante le operazioni di cambio passo, pulizia dell'elica, ecc. Si raccomanda vivamente di ricoprire il taglialenze con uno straccio arrotolato più volte al fine di evitare ferite anche gravi in caso di contatto accidentale.

MANUTENZIONE

L'elica EWOL è interamente realizzata con acciai inossidabili di grado Duplex, Superduplex e AISI316.

Questa speciale costruzione fornisce all'elica una longevità ineguagliata, grazie all'altissima resistenza alla corrosione marina unitamente all'eccezionale resistenza meccanica dei componenti statici e dinamici.

L'elica EWOL è inoltre progettata con parti di usura intercambiabili che permettono il ripristino dei giochi dopo anni di lavoro.

Raccomandiamo pertanto di prevedere interventi di manutenzione regolari attenendosi agli intervalli indicati e le istruzioni service fornite sul nostro www.ewoltech.com oppure www.ewol-propellers.com (dagli Stati Uniti).



EWOL S.r.l.

Milano - Italy

Tel. +39 02 86.46.39.11 - Mobile +39 338 22.93.304

info@ewoltech.com

www.ewoltech.com - www.ewol-propellers.com