Manutenzione dei mulinelli

Emanuele Velardita da Caltanissetta

Dieci minuti persi dopo ogni pescata,equivalgono a 1 anno di durata in più per la nostra cara,e non solo in senso affettivo,attrezzatura. questo vale non solo per le canne,la buffetteria,ecc...ma soprattutto per i mulinelli,che,se adeguatamente trattati durano e resistono tantissimi anni, prima di essere sostituiti più per piacere che per reale necessità.
Sostanzialmente possiamo dividere la manutenzione dei fissi in due categorie: la manutenzione ordinaria,dopo ogni pescata,e la manutenzione straordinaria,da fare attentamente in maniera periodica.
Analizziamole con cura.

MANUTENZIONE ORDINARIA:
E' quella che facciamo alla fine di ogni pescata,e alla quale dobbiamo sia la durata del filo in bobina e delle condizioni estetiche generali, che il corretto funzionamento di alcuni meccanismi esterni molto sollecitati
durante la battuta(come il rollino scorrifilo e la molla di tenuta dell'archetto). Riguardo al filo,è oramai consuetudine giunti a casa immergere le bobine nell'acqua dolce per ore, nella speranza che l'acqua sciolga il sale dal filo.Speranza che si rivela vana,perchè l'acqua dolce difficilmente riesce a penetrare in fondo e, seppure ci riuscisse a farlo non pulirebbe nulla stagnando negli interstizi.
Per questo motivo ho adottato un altro sistema, prendendolo in prestito dai collegi d'acqua dolce(che lo usano per garantirsi sempre l'affondabilità del filo per la pesca all'inglese); in pratica, finita la pescata, prima di smontare tutto faccio un ultimo lunghissimo lancio solo col piombo(cercando di fare uscire anche filo nuovo),dopo il quale incominciò un lento recupero serrando il filo con una spugnetta imbevuta di detergente al silicone(oppure
detergente per piatti,in questo caso poi a casa con tranquillità provvederemo a inumidire il filo con dell'olio di vasellina). In questo modo ottengo sia un'ottima e reale pulizia del filo in bobina,sia una corretta disposizione
delle spire nel recupero(con il rimessaggio di eventuali spire ribelli,o fuori fuso).
Riguardo al corpo,una volta giunti a casa,lo puliamo con un pannoasciuga inumidito con acqua e il solito detersivo per piatti. Evitiamo la solita doccia di acqua sotto il rubinetto;questo perchè,non essendo il mulinello a tenuta
stagna, l'acqua si insidia al suo interno,si emulsiona con la lubrificazione degli ingranaggi e crea quel particolare grasso nero(la murga)che non ha poteri lubrificanti e che serve solo a macchiare le mani,il filo e il mulinello
stesso. Riguardo al rollino e alla molla,basta aprire le sedi,oliare il rollino con la vasellina(dopo averlo eventualmente pulito da possibili sporcizie sedimentate)e pulire la sede della molla con un getto di aria compressa
e successivo velo di lubrificante.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA:
E' quella che facciamo periodicamente e da cui dipende la durata della parte meccanica del
mulinello(ingranaggi,cuscinetti,leveraggi,ecc....).
L'avverbio"periodicamente" non vuole indicare un periodo di tempo prefissato,ma che si deve effettuare quando necessita,ovvero quando il mulinello incomincia a dare sintomi di cattivo funzionamento(troppa velocità/poca fluidità rispetto alla norma,bloccaggi improvvisi,rumori inaspettati,fuoriuscita di murga dall'asse verticale ecc..)oppure quando ci cade in acqua o sulla sabbia.
Va effettuata con molta tranquillità e oculatezza,ricordandoci che le rondelle sono necessarie al corretto funzionamento e alla gestione delle tolleranze e dell'imbobbinamento,e che hanno funzione solo se montate correttamente e nelle rispettive sedi;Un buon sistema per rimontare tutto correttamente è quello di disegnare di proprio pugno un piccolo esploso (più semplice di quello stampato nel libretto del

Manutenzione dei mulinelli

Emanuele Velardita da Caltanissetta

mulinello),in cui descrivere e numerare i pezzi smontati e a loro volta numerati con un pennarello. Una volta smontato il tutto,bisogna pulire accuratamente sia gli ingranaggi che la loro sedi ed i carter. Per gli ingranaggi, possiamo spazzolarli con uno spazzolino imbevuto di solvente(petrolio bianco,nitro,benzina normale)evitiamo la nafta,perchè contiene olio e difficilmente ci da un metro della reale pulizia ottenuta. Per l'interno delle sedi e dei carter,useremo invece un sapone sgrassante molto forte,aria compressa fino a che tutto non ritorni pulito e liscio.
Una volta pulito e asciugato il tutto,passeremo alla lubrificazione della macchina da effettuare con oli ad alta densità,evitando l'uso di grassi(per via della loro capacità legante con la sabbia), consapevoli che comunque dovremo ripetere l'operazione con maggior frequenza,a causa della veloce perdita degli oli utilizzati(che per forza centrifuga schizzano verso le pareti). Non è detto che non si possa usare il grasso,ma questi,può aumentare le
possibilità di rotture dovute all'erosione della sabbia,a meno di non "tropicalizzare" il mulinello(vedi capitolo apposito).
Una volta completata la lubrificazione(da effettuare sempre con parsimonia,senza abbondare) possiamo chiudere il nostro fisso ricordandoci che le viti di chiusura non vanno serrate al massimo ma pretensionate al meglio(come
accade per le testate delle automobili),per evitare sia di comprimere gli ingranaggi interni(deviandone la dinamicità),sia per evitare di spannare le filettature sullo cassa.

TROPICALIZZAZIONE:
E' un processo che trova largo uso riguardo a quelle apparecchiature elettroniche o meccaniche(macchine e obiettivi fotografici,vidoecamere,orologi,ecc..) che devono operare in condizioni estreme(alto tasso di umidità,sbalzi termici notevoli,sabbia e polvere in sospensione,ecc..ecc...)che ne potrebbero compromettere
l'uso in pochissimo tempo.
E' ovvio che in questo caso parliamo di qualcosa di molto più semplice e meno professionale,ma comunque il termine rende bene il concetto,ovvero: rendere il nostro mulinello il più possibile protetto dall'esterno.
quello che ci serve per raggiungere lo scopo lo troviamo facilmente in qualsiasi negozio di ricambistica,essendo rappresentato da un tubetto di pasta autovulcanizzante(quella usata dai meccanici in sostituzione delle guarnizioni)e da un tubetto di grasso sintetico.Procedere è molto semplice. Una volta pulito per bene l'interno del mulinello stendiamo un velo sottile ed uniforme di grasso in prossimità della chiusura lungo tutto il perimetro,quindi
montiamo gli ingranaggi al loro posto,li lubrifichiamo con una punta di grasso;con la pasta vulcanizzante invece stediamo un altro sottile velo sul bordo del carter di chiusura,aspettiamo che si secchi un poco e chiudiamo
il mulinello.In questo modo lo rendiamo abbastanza stagno da non permettere all'umidità e alla sabbia di pentrarvi,e e se qualche granello di sabbia dovesse entrare verrà sicuramente bloccato dal grasso spalmato sulla parete interna. Per aumentare ancora di più l'effetto,veleremo di grasso anche le parti che hanno,a vario titolo,un contatto con l'interno(come la manovella,da ingrassare all'interno delle boccole di chiusura,e il rotore,da ingrassare all'interno della campana). Fatto questo no ci resta che montare il tutto e portarci il mulinello a
pescare...

CASO PRATICO: Shimano Symetre 8000FE
Il mulinello che si è prestato da cavia per le foto esplicative è uno Shimano Symetre 8000FE,l'ultimo entrato a far parte della mia scuderia e acquistato usato ad un prezzo,tutto sommato,abbastanza abordabile.
Se già a prima vista il mulinello sembrava abbastanza curato (qualche traccia di sale sul tappo,e qualche graffio sul corpo,a dare un'idea di un utilizzo quasi esclusivamente marino),una volta aperto sembrava praticamente uscito
dalla scatola(sintomo che il vecchio proprietario ci teneva a tenerlo in perfetto ordine). Comunque,pur non smontadolo completamente,ho rinfrescato la lubrificazione ed invertito la posizione del cuscinetto a sfera sul pignone dalla sede di sx,dove tipicamente è piazzata la manovella,a quella di dx,dove io piazzo la manovella in quanto mancino;questa operazione,ha migliorato la

Manutenzione dei mulinelli

Emanuele Velardita da Caltanissetta

scorrevolezza nel recupero(ancora perfettibile sostituendo la boccola in teflon con un altro cuscinetto.) Ho evitato di smontare la sede dell'antiritorno infinito,visto che non presentava segni di sporcizia e di usura che potessero far immaginare una cattiva lubrificazione,ma anzi si presentava praticamente nuova. Quello che ha necessitato di un'azione più profonda,invece,è stato il gruppo frizione inserito nella bobina,che già a occhio si presentava tracimante di olio e grasso sull'ultimo disco di pressione,mentre la regolazione sul tappo scattava male. Smontata la frizione,i dischi in feltro si presentavano perfetti(bianchi e non consumati/bruciati),mentre gli infradischi in acciaio erano troppo ingrassati. Ho pressato con un poco di carta assorbente i dischi in feltro,per eliminare l'eccedenza,e ho sgrassato con la nitro quelli in acciaio e la sede della frizione. Ho poi rimontato il tutto come era predisposto,aggiungendo un paio di goccie di olio di vasellina per ogni disco(l'olio di vasellina è molto leggero,e si perde con molta facilità,lasciando comunque il disco umido). Queste oprazioni hanno reso la frizione molto più scorrevole,modulabile,e soprattutto sicura(una volta chiusa non c'è pericolo che la bobina slitti durante il lancio) Smontato il tappo,l'ho semplicemente pulito con una pezzuola imbevuta di petrolio bianco e ingrassato leggermente sulla sferetta dello scatto e sulla molla. L'ultima occhiata l'ho data al complesso archetto/rollino;anche qui ho trovato tutto in perfetto ordine,ma ho comunque pulito con il petrolio bianco e rifatto la lubrificazione.

Poche operazioni(in questo caso),che comunque mi hanno dato la possibilità di vedere l'interno del mulinello e di levare i pochi difetti di funzionamento che presentava.

Questo articolo consta di 1500 parole e 4 foto
Rispetta l’ambiente: non stampare questo documento se non ti è necessario

Manutenzione dei mulinelli

Emanuele Velardita da Caltanissetta

Manutenzione dei mulinelli

Emanuele Velardita da Caltanissetta