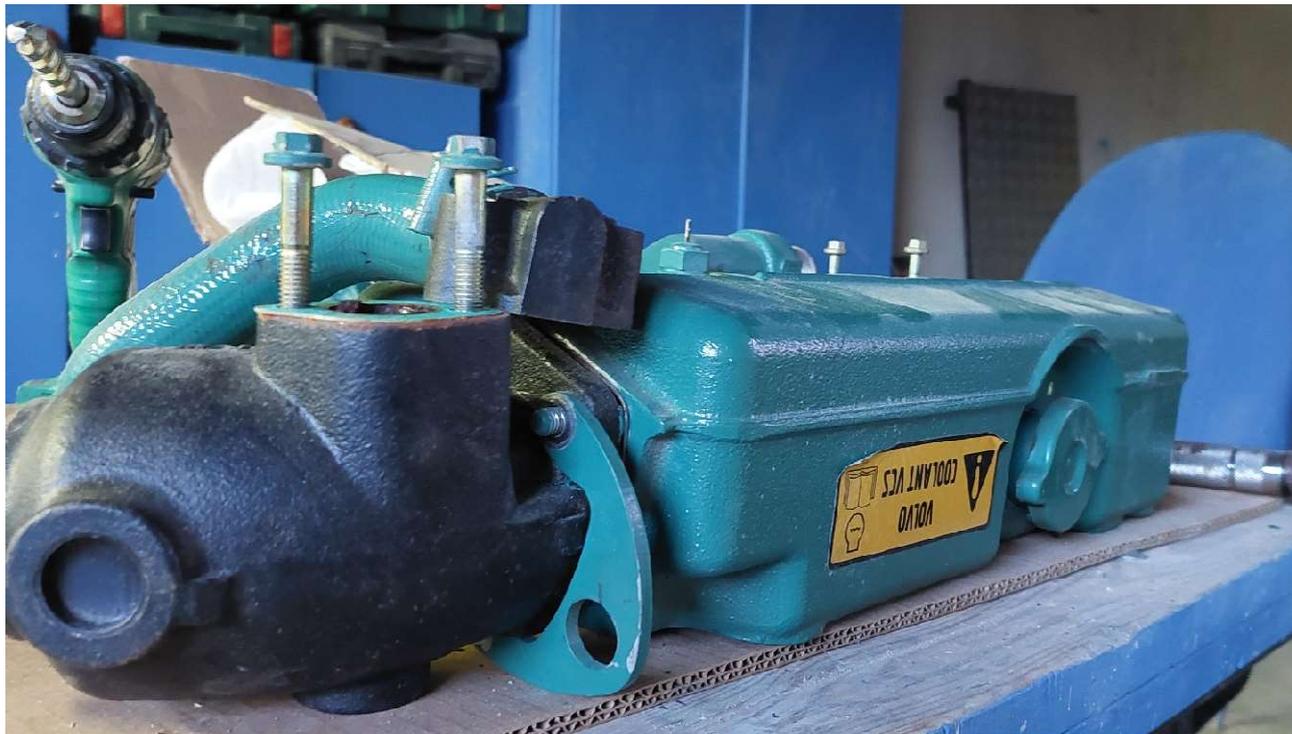


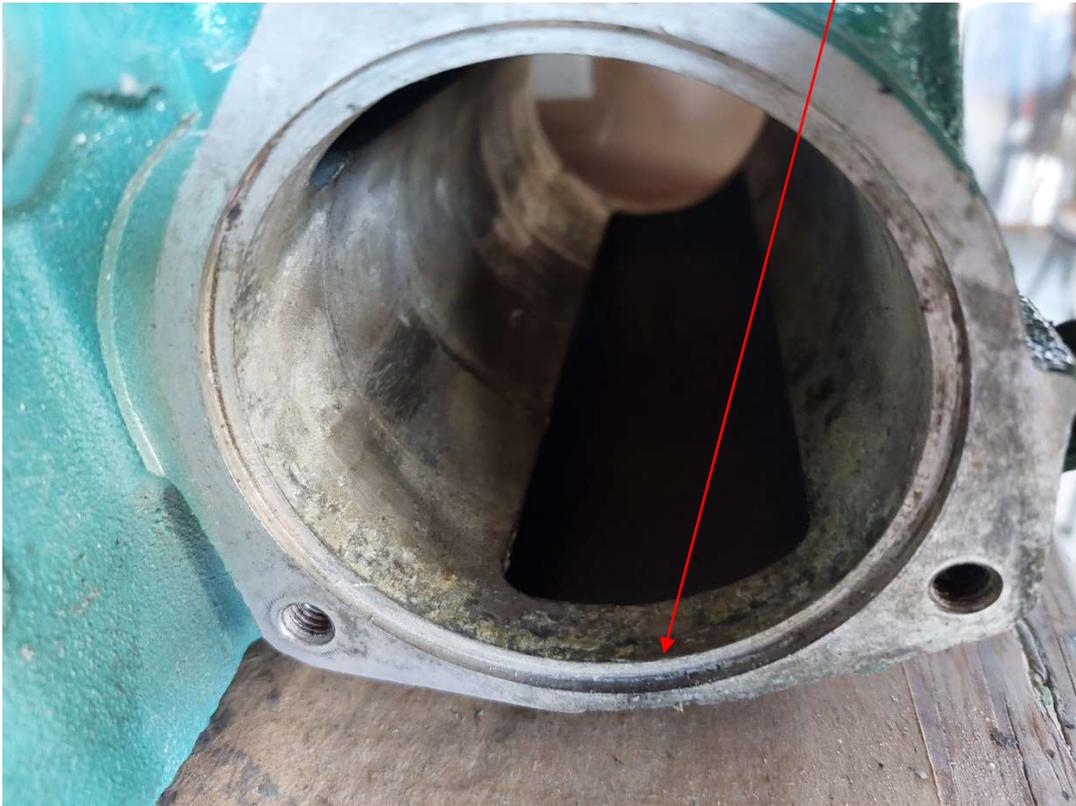
Pas de traces extérieures de dommages sur le bloc échangeur, coude échappement remplacé il y a deux ans



Joint Sail drive estampillé 05/2011, pas de signes extérieur de dommages



Les portées de coquilles sont en bon état, mais on constate une légère altération de l'aluminium en partie basse coté sortie échangeur. Très légères traces d'électrolyse à l'extérieur de la coquille avant ouverture



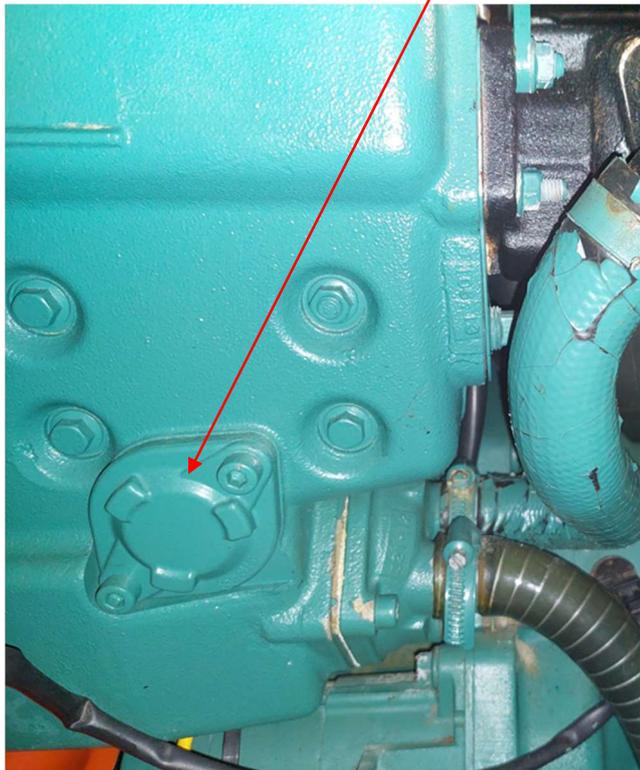
Manque un millimètre de matière mais la portée du joint torique reste en bon état . ouf 🙏



Parfait coté entrée



Démontage du calorstat derrière la trappe : le joint du clapet de soupape est cassé et coincé entre le couvercle et l'étrier du calorstat



Ce qui empêche une montée en température normale pour les démarrages à froid.

La couronne de maintien du joint est un peu oxydée au niveau de la visserie, surtout du côté de l'échangeur ou l'eau de mer peut couler lors des démontages. Pas de gros dommages, il sera poncé et repeint

Et puis c'est beau 😊



Sail drive 130S

L'aspect général extérieur est satisfaisant, la partie entretoise au contact de l'eau de mer semble en assez bon état.

C'est parfois elle qui gonfle par électrolyse et abîme le joint SD

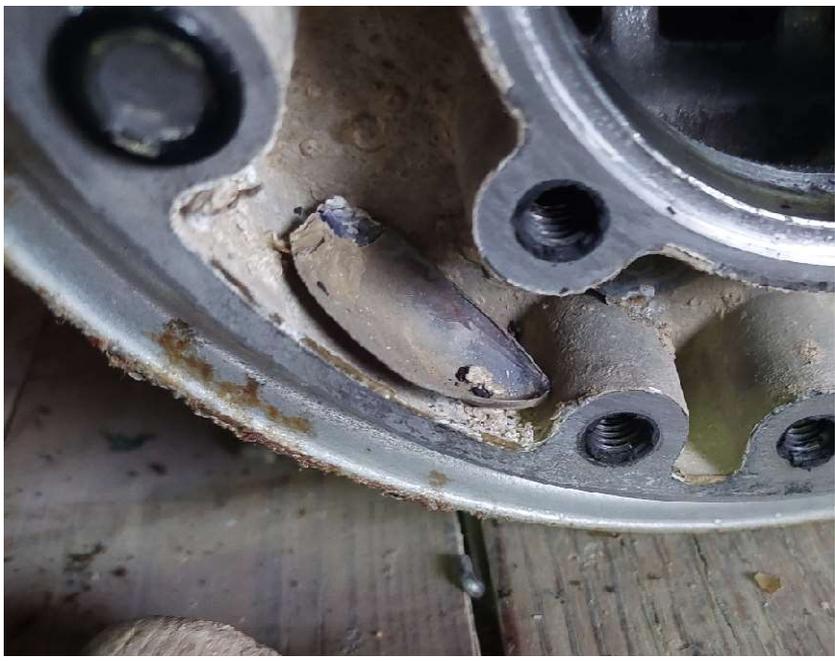
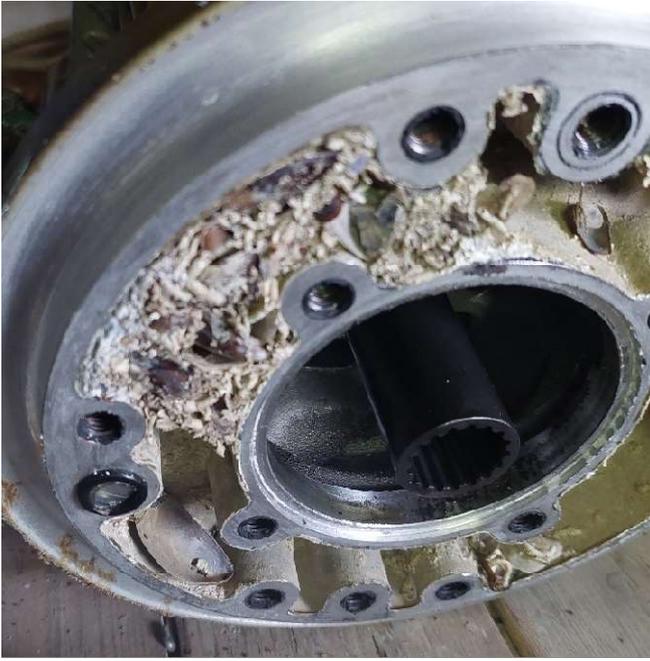


Rien à signaler après avoir retiré le pied de sail drive.



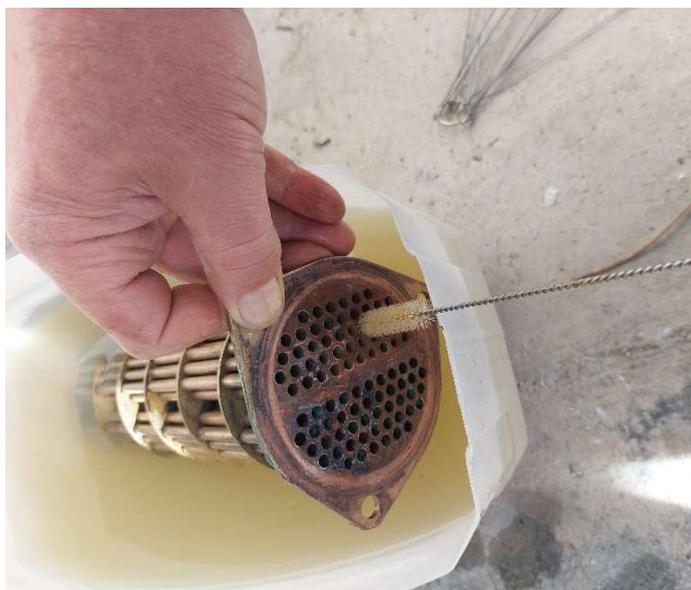
La partie eau de mer une fois l'entretoise retirée est en partie obturée par des concrétions, moules, et autre organismes tout juste devant la vanne d'aspiration eau de mer... 🤔





La partie qui gonfle si electrolyse et peut sectionner le joint SD. Ici, elle est en bonne condition.





Nettoyage en douceur de toute les pièces. Et remontage .

Etat du joint SD

Bonne souplesse comparée au nouveau, pas de fissure, impossible à déchirer ou casser à la main.



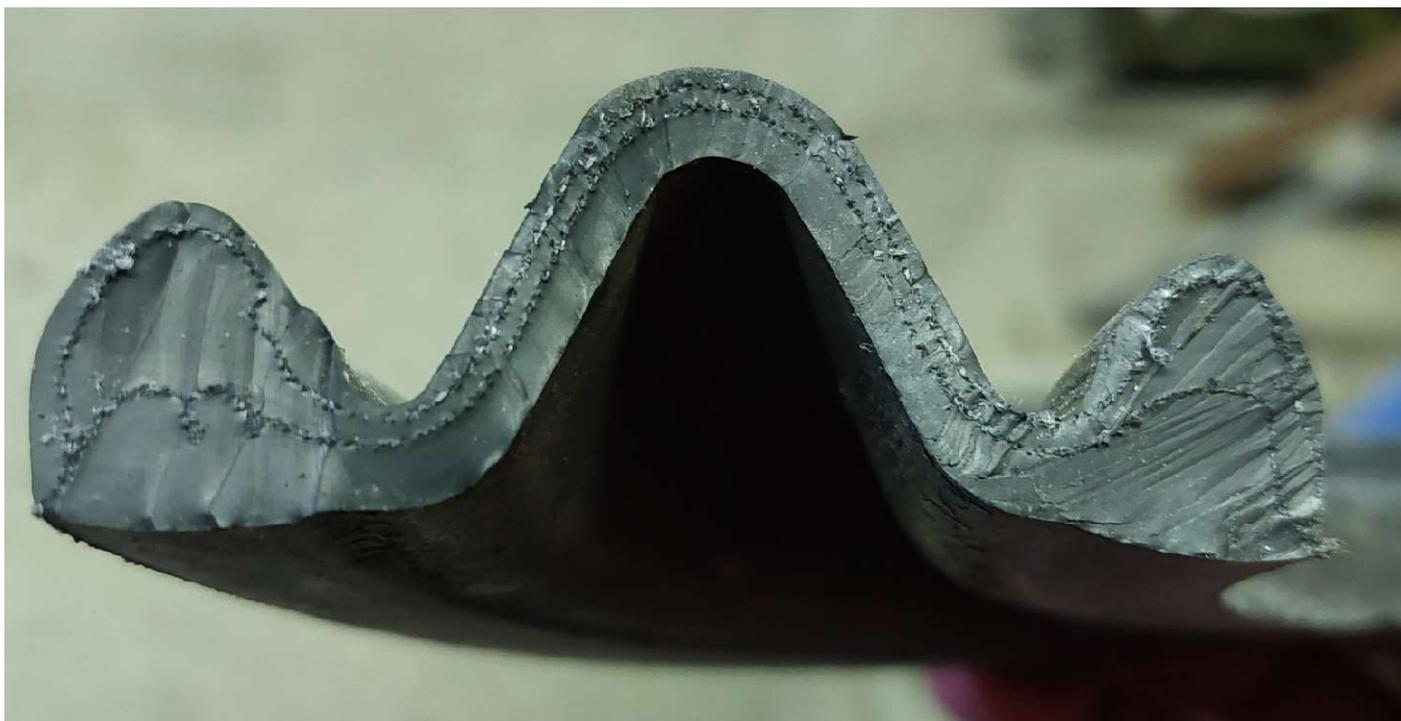
Semblant de faillencage en surface sur la partie en contact avec l' eau de mer mais s'efface en grattant : antifouling



Coupe du joint (le vieux 🤔)

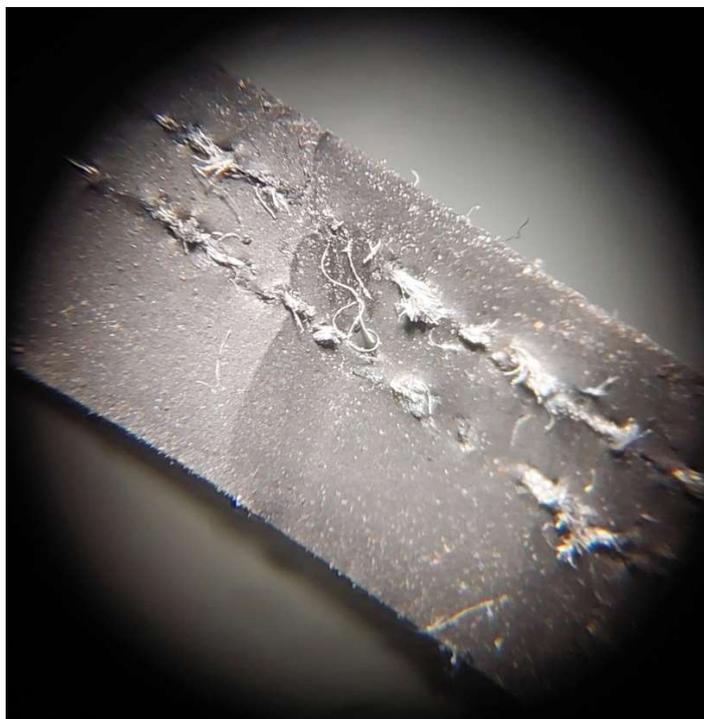
Aucune altération visible, d'épaisseur ou de texture. On constate qu'il est toilé en double, c'est vraiment du costaud

Il ne m'a pas été possible de l'abimer sans outil



A la binoculaire

x23 tranche coté mer en bas



x23 surface coté eau de mer

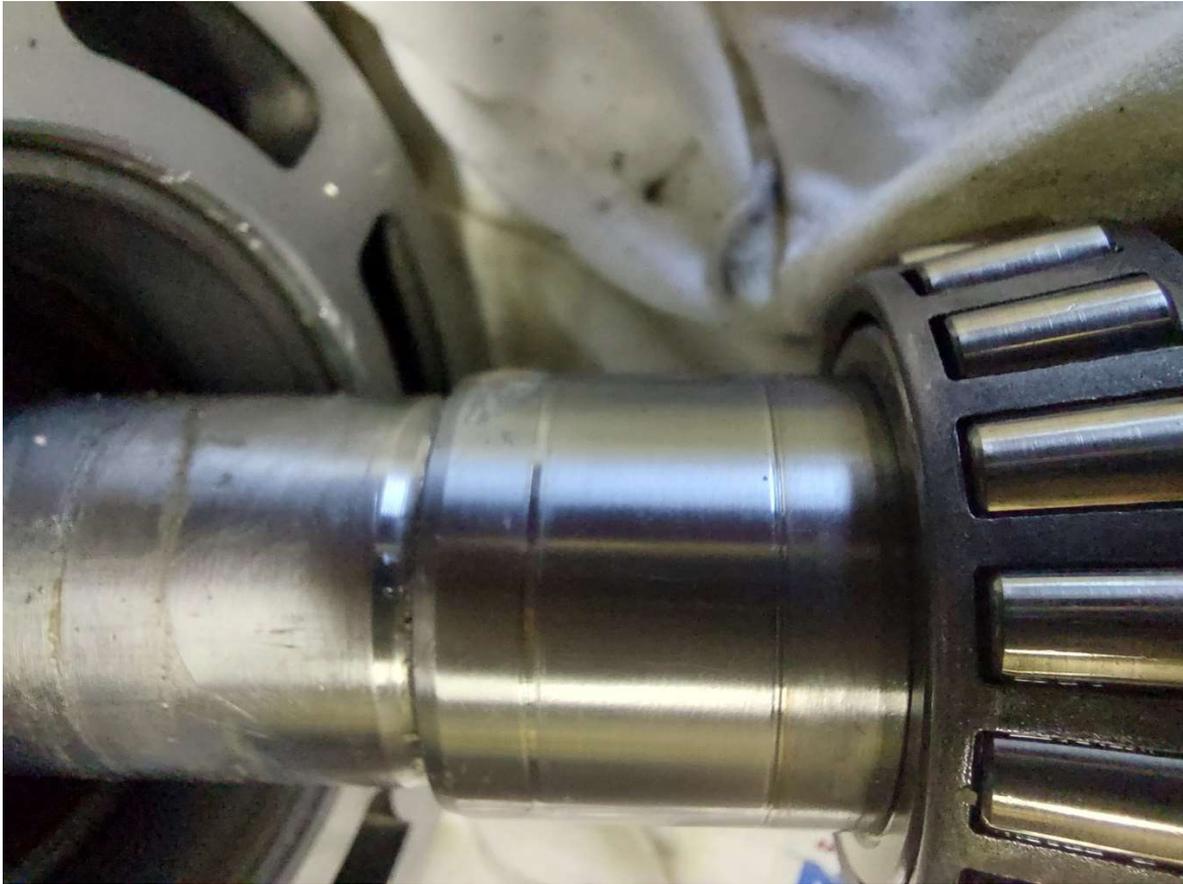


Absolument aucune altération, d'aspect ou de souplesse

Pour finir arbre hélice marqué, pas trop profond mais je vais vérifier si les nouveaux joints à lèvres ont le racleur placés au même endroit ou décalé par rapport à la rainure, puis soit je cale les nouveaux pour être dans la zone propre, soit je changerais de modèle pour décaler la lèvre. A 1300 € l'arbre... 😞

ou alors le speedi sleeve de chez SKF en dernier ressort mais je vais éviter.

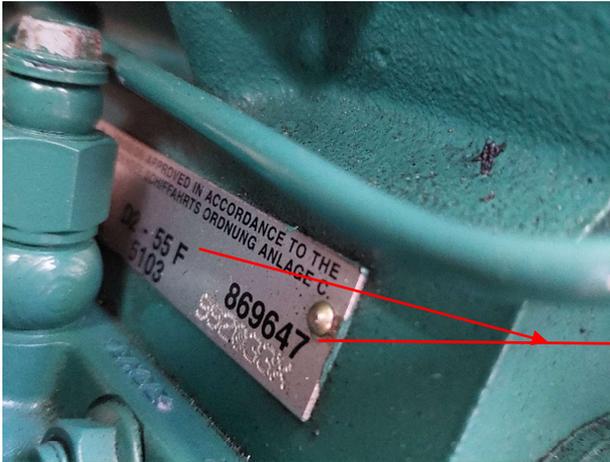
<https://www.skf.com/fr/products/industrial-seals/power-transmission-seals/wear-sleeves/skf-speedi-sleeve>



Pièces et references pour la refection échangeur et saildrive 130S

Commandé chez DAM marine environs 700€ l'ensemble

Mon Volvo D2 55 est une version « F ». avant commande, vérifiez la version sur la plaque signalétique située au niveau de la pompe à injection. Au moins, pas d'ambiguïté pour la commande.



MODÈLES / NUMÉROS DE SPÉCIFICATIONS

D2-55 A : 868952	D2-55 B : 868970	D2-55 C : 868971
D2-55 D : 868987	D2-55 E : 869615	D2-55 F : 869647
D2-55 A : 868952	D2-55 B : 868970	D2-55 C : 868971
D2-55 D : 868987	D2-55 E : 869615	D2-55 F : 869647

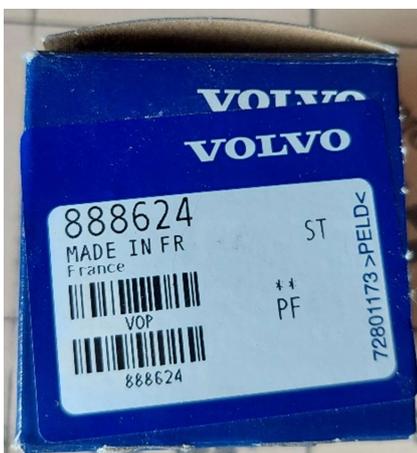
Ref 3583781 pour joint échappement



Ref 23012 pour kit joint échangeur version avec joints calorstat



Ref 888624 Calorstat

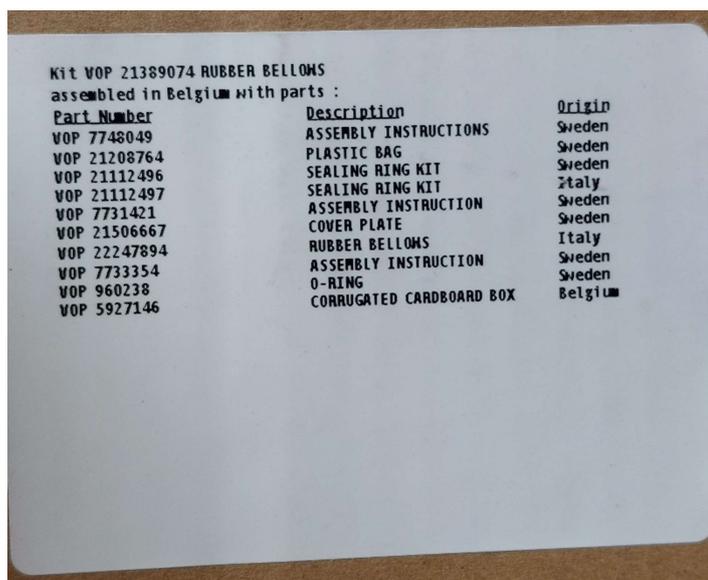


Ref 23033 kit joint arbre helice



Et le plus cher, le kit complet Joint sail drive/toriques/joint papier/ joint deflecteur de coque ,doc incluse

Ref 21389074



Conclusion : pas de regrets, même si le joint de sail drive peut tenir encore très longtemps, une bonne vérification de temps en temps, c'est toujours profitable, surtout quand on viens d'acheter le bateau et qu'on a pas tout l'historique..

Ya plus qu'a se prendre la tête 🤔



Zoom84 22/02/2024