

CORRECCION DE SUPERFICIES

Introducción

La publicación de este artículo surgió luego de una charla con un miembro del grupo. No quiero con esto invadir u ocupar el espacio que quizás le corresponde a quien pueda dar sugerencias más acertadas al respecto.

Como a mí me dio resultado, y no es la primera vez que realizo esta corrección, sé que es efectiva, aunque no en todos los casos. El método puede aplicarse para rectificar superficies de apoyo de material blando tal como el aluminio; por ejemplo, la brida de la bomba de gasolina, la base del carburador o dos partes de un elemento que deben apoyar perfectamente.

Desarrollo

En la Figura anexa se puede observar como determinar si una superficie se encuentra deformada. Para ello se coloca sobre un vidrio grueso las partes y se observa a trasluz si existe o no tal alabeo. También se puede determinar, presionando en distintos puntos la pieza contra el vidrio. De existir alguna deformación vamos a notar un pequeño movimiento.

En caso de que el defecto no supere algunas décimas de milímetros, como máxima deformación, se procede a colocar entre el vidrio y la pieza, una lija al agua de grano fino o N° 1.500.

Con movimientos suaves, y apretando parejo la pieza contra el vidrio, se comienza a frotar, levantando la misma, observando si la misma se va “emparejando” y como se va desbastando. Esta tarea es con el solo hecho de mantener un control de cómo vamos corrigiendo el error. Se notará que la parte de la superficie que se está desgastando se vuelve más brillante.

Obsérvese que cuando se realiza el “vaivén” al lijar, normalmente al ir, se aprieta más que al volver y se corre el riesgo de aumentar la deformación o introducir una nueva. La presión sobre la pieza debe ser uniforme tanto a la ida como al regreso. Es un trabajo de paciencia.

Luego, si consideramos que dicha pieza esta “lista” porque observamos que toda la superficie luce brillante y como nueva, volvemos a colocarla sobre el vidrio y observamos si existen todavía “pequeños movimientos”. En caso de no notarlos, colocar la otra pieza, de manera “solidaria” o “hermanada” y ver a trasluz si existen defectos en la que no fue corregida. En caso de que exista, realizar el mismo procedimiento con la segunda pieza, de la manera que se explicó anteriormente.

Considerando que ambas “están corregidas” se las vuelve a colocar tal cual se va a armar y ver nuevamente a trasluz, si existe alguna entrada de luz. En caso de ser así, se determinara cual es la pieza que se debe retocar y realizar el procedimiento.

No olvidar, que al armar, al menos así lo realizo, al apretar los tornillos sigo un *ORDEN* es decir, si se tratan de seis tornillos, “arrimo” primero tres, es decir saltando uno. Luego, arrimo con un poco mas de fuerza los otros tres y así sucesivamente hasta dar por completada, a mi manera, la reparación.

No se olviden colocar la empaquetadura, si es que la pieza la lleva; ésta sirve para sellar la junta y puede corregir alguna muy pequeña imperfección que pueda aún quedar.

Lic. Pablo Bortolotti
Tucumán

