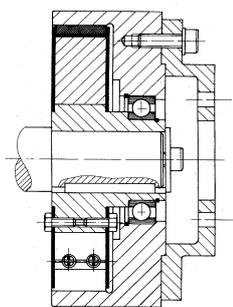


FREIN CENTRIFUGE DE SÉCURITÉ

Pour monte-charge, treuils, ascenseurs, élévateurs, portes automatiques, etc...

L'arbre de cet embrayage est solidaire de la poulie d'entraînement de la charge.

La cloche, montée à poste fixe, (sur le bâti par exemple) ne peut tourner, jouant donc le rôle d'un tambour de frein fixe.



Cloche

En marche normale, la vitesse est insuffisante pour décoller les patins. En cas d'incident et de chute accélérée, donc dangereuse, les patins sont appliqués énergiquement par force centrifuge sur la cloche, d'où freinage. Le réglage de la vitesse à partir de laquelle les patins doivent agir, s'effectue par le choix des ressorts qui retiennent ces patins.

Le système, strictement mécanique, est extrêmement fiable, instantané, automatique, indépendant de tout ordre extérieur ou d'une panne de courant.

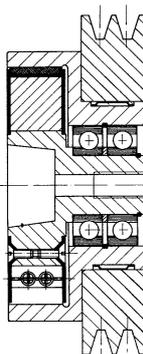
FONCTION DÉMARRAGE UNIQUEMENT

Certains matériels lourds, donc à forte inertie (gros alternateurs, ...) sont démarrés par un moteur auxiliaire, puis ensuite, pris en charge par un organe plus rapide (turbine par ex.). A ce moment précis, le moteur auxiliaire doit être stoppé et sa liaison mécanique avec l'organe entraîné mis hors jeu. Si le démarrage a été assuré par un moteur équipé d'un embrayage centrifuge, celui-ci se met automatiquement en repos dès l'arrêt.

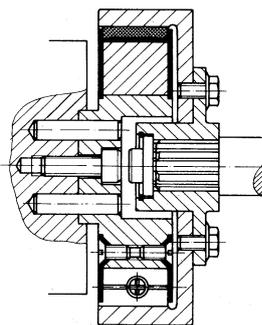
DOMAINES D'UTILISATION

- Groupes réfrigérants sur camions
- Balayeuses
- Groupes électrogènes de secours
- Machines agricoles
- Pompes
- Ventilateurs
- Compresseurs
- etc ...

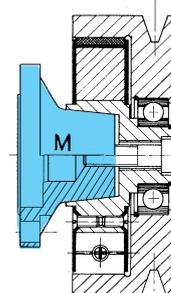
EXEMPLES D'ADAPTATION



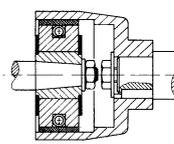
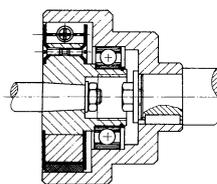
Poulie spéciale montée sur le moyeu par bague STAR



Commande d'une pompe hydraulique



MOYEU SPÉCIAL intermédiaire nécessaire pour certains moteurs.



Jonctions d'arbres avec ou sans roulement de centrage incorporé.

LE MONTAGE SUR LES MOTEURS

En général, le montage se fait directement sur l'arbre de sortie du moteur (toute une série d'embrayages sont fournis avec l'alésage nécessaire) mais dans certains cas, un moyeu intermédiaire spécial. (M sur le dessin ci-dessus) est indispensable.

NOTRE BUREAU TECHNIQUE EN POSSÈDE TRÈS SOUVENT LE DESSIN

de même qu'il possède des tableaux de correspondance très précis entre nos embrayages centrifuges et les moteurs les plus répandus, par exemple :

DEUTZ - HATZ - FARYMANN - LOMBARDINI - HONDA - YANMAR - PETTER - LISTER - ROBIN et bien d'autres.

NOUS VOUS RENOUVELONS NOTRE CONSEIL, CONSULTEZ NOTRE BUREAU TECHNIQUE.

EMBRAYAGE CENTRIFUGE AVEC TENDEUR DE COURROIE INCORPORÉ

Dans tout dispositif intégrant une courroie, il est indispensable de veiller à sa bonne tension soit par une vérification régulière, soit par l'emploi d'un tendeur automatique (voir p. 429)

Le nouvel embrayage-tendeur répond à cette préoccupation:

Un des flancs de la poulie est fixe (partie intégrante de la cloche). L'autre flanc est mobile axialement sous l'effet de la pression de la courroie (d'un côté) et de masselottes supplémentaires (de l'autre).

Lors de l'entraînement (à partir de la vitesse de début d'embrayage), ces masselottes entrent en fonction et exercent une poussée axiale en direction du flanc fixe.

Le diamètre de poulie augmente et la courroie se tend.

Cette tension automatique est assurée jusqu'à ce que le mouvement axial ne puisse compenser un allongement de courroie devenu trop important.

Les avantages d'un tel système sont évidents (encombrement plus réduit - patinage de courroie évité ce qui assure un allongement de la durée de vie - remplacement rapide des courroies, grâce au gain de temps occasionné par l'absence de réglage d'un tendeur).

