

ACCOUPLLEMENTS “ MARINE ”



Une application importante des accouplements CENTA se trouve dans la MARINE (commande de la propulsion des navires et commandes auxiliaires).

- Les accouplements décrits dans les pages précédentes sont utilisés à la fois dans le domaine industriel et dans la MARINE.
- Dans les pages suivantes nous faisons une description des accouplements dont l'utilisation est pratiquement réservée au domaine de la propulsion de bateaux (accouplements placés entre réducteur et arbre d'hélice tels que CF-M, CF-AM et CF-AGM, ou placés entre moteurs et inverseur, tels que le nouveau CF-RS dont la réputation est déjà mondiale).

La mise en place de tels accouplements est aujourd'hui rendue nécessaire par l'exigence de confort de la clientèle (absence de bruits et de vibrations).

Naturellement la plupart des chantiers navals ont un savoir faire qui leur permet de mettre à l'eau des bateaux dont les lignes de propulsion sont parfaitement alignées.

Mais très souvent, cet alignement se dégrade lors de la 1ère mise à l'eau ou tout simplement après quelques mois ou années de navigation du fait du vieillissement des pièces (usure de pièces mécaniques, affaissement des plots élastiques placés sous les moteurs...)

Les descriptions faites de ces accouplements ne peuvent être naturellement que succinctes. Il ne saurait être question de choisir un accouplement à la seule lecture des tableaux. De nombreux facteurs non spécifiés entrent en ligne de compte.

IL EST DONC INDISPENSABLE DE CONTACTER NOS INGÉNIEURS POUR LEUR SOUMETTRE LE PROBLÈME À RÉSOUDRE

COMMANDES PRINCIPALES DE NAVIRES

ENTRE MOTEUR ET RÉDUCTEUR

Les moteurs Diesel engendrent des vibrations importantes qui se répercutent dans les réducteurs. Au «ralenti», en particulier, les chocs entre dents des engrenages du réducteur sont dévastateurs pour ce dernier.

Le nouvel accouplement CF-RS à double étage répond à cette préoccupation et est à choisir en priorité si ses conditions propres d'utilisation sont réunies.

DIVERS TYPES UTILISÉS

	Page
• Centaflex DS	398
• Centaflex RS, RV	399
• Centax SEC pour couples élevés	390
• Arbres élastiques GAE/Z	380
• Centax V + transmission à cardan	385
• Arbres Centalink ou Fibre Carbone	403

ENTRE RÉDUCTEUR ET ARBRE D'HÉLICE

Lorsque l'on installe un accouplement rigide entre réducteur et arbre d'hélice, une grande partie du bruit et des vibrations est transmise à la coque du navire en passant par le réducteur.

L'installation d'un accouplement très élastique CENTA, en lieu et place d'un accouplement rigide, a pour effet de diminuer considérablement bruit et vibrations et de transmettre dans certains cas les poussées axiales provenant de l'arbre d'hélice.

DIVERS TYPES UTILISÉS

	Page
• Centaflex CF-M	404
• Centaflex CF-AM	405
• Centaflex CF-AGM, ACV	406
• Centax DP	401
• Centalink ou Fibre Carbone	403

COMMANDES AUXILIAIRES

Tout navire ou bateau de moyenne importance est pourvu d'équipements annexes (générateurs, pompes, compresseurs...) dont l'entraînement est assuré par un moteur auxiliaire ou par la prise avant (PTO) du moteur principal.

Différents accouplements CENTA permettent la liaison entre ces organes selon que les montages souples ou rigides sont flasqués, rapprochés ou à distance.

DIVERS TYPES UTILISÉS

	Page
• Centaflex A	364
• Arbres élastiques GAE/Z	380
• Centax TT	402
• Centax V	385
• Centalink	403
• Centaflex D	384