

Régulateurs de vitesse : une maintenance pour assurer la performance du moteur

Nouvel acteur dans la propulsion marine, Normandy control group se spécialise dans la maintenance des régulateurs de vitesse pour moteurs marins.

Sans régulateur de vitesse parfaitement réglé, point de moteur performant. « C'est le cerveau du moteur, résume Rudy Cognard, responsable projets au sein de Normandy control group. C'est lui qui déterminera la vitesse de rotation de la ligne d'arbre pour la propulsion, ou celle d'une génératrice qui produira de l'électricité. »

Créée à Harfleur en 2014, cette nouvelle PME de neuf personnes réalise le tiers de ses activités dans la maintenance et la réparation des régulateurs de moteurs marins, qu'ils soient mécaniques ou électroniques.

Deux ans de garantie

Représentant officiel pour la France et l'Afrique francophone des régulateurs Heinzmann et Regulateurs Europa, la société a été certifiée en janvier comme agent par le leader mondial du secteur, l'américain Woodward. Celui-ci travaillait jusqu'ici exclusivement avec son seul représentant havrais AWF. Événement rare dans le secteur, il a choisi d'accorder sa confiance à un second opérateur. « Avec Woodward, ce sont désormais 90 % des régulateurs présents dans la marine dont nous pouvons à présent assurer la maintenance, pour des mo-

teurs allant de 200 kW de puissance jusqu'aux plus gros moteurs deux-temps. »

Réceptionnés dans l'atelier, les régulateurs sont passés au banc d'essais pour un diagnostic. Démontés pièce par pièce puis remontés, ils repassent au banc d'essais pour repartir avec une garantie de deux ans, soit environ 15 000 heures d'utilisation. « Sur notre site web, nos clients peuvent suivre en temps réel la maintenance de leur appareil à chaque étape. »

Les techniciens interviennent également pour des réparations ou des installations directement dans les chantiers navals. La demande est là. Alors que le prix des carburants remonte et que la réglementation environnementale ne cesse de gonfler, la surconsommation des navires est plus que jamais bannie.

« Sur un ferry à quatre moteurs fonctionnant par paires, c'est le régulateur qui assure que chacun des deux moteurs a exactement le même taux de charge. » Autre point sensible pour des ferries au port : les fumées noires au démarrage. « Nous avons ce type de demande que l'on peut aisément traiter puisqu'il s'agit de réguler un apport excessif de carburant à un moment précis. »

Frédéric AUVRAY



Toutes les pièces des régulateurs sont démontées, nettoyées, avant de repasser au banc d'essais.

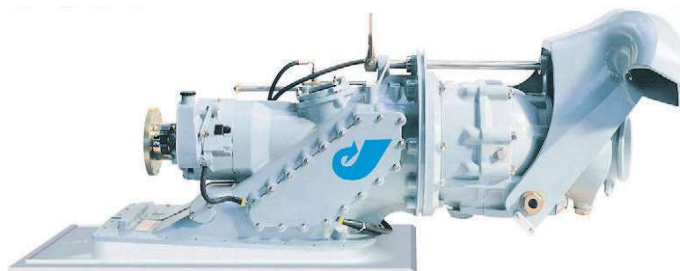
■ Filtres scrubbers : d'abord sur les navires neufs

Le marché d'installation des systèmes de traitement des gaz d'échappement pour piéger le soufre en retrofit sur les navires existants peine à décoller. Selon le courtier britannique Clarkson, seulement 0,3 % de la flotte mondiale de navires marchands est équipée de ces scrubbers. La proportion est bien plus importante pour les navires en construction. Les navires équipés (scrubbers fitted) ou pré-équipés (scrubbers ready) représentent même un cas sur deux dans les commandes de pétroliers passées depuis le début de l'année.

■ Le monitoring du CO2 en place en Europe

En avance sur le système prévu par l'Organisation maritime internationale à l'échelle mondiale, le monitoring obligatoire des émissions de CO2 de chaque navire escalant dans un port de l'Union européenne est entré en vigueur le 1^{er} janvier. L'étape suivante sera la transmission de l'ensemble des données enregistrées sur toute l'année 2018. À l'issue de sa vérification par un organisme certificateur indépendant, le navire se verra remettre, d'ici au 30 juin 2019, un nouveau certificat de conformité.

SEIMI votre équipementier et HamiltonJet spécialiste de la propulsion, une équipe à votre écoute pour vos futurs projets



HamiltonJet

Création + Innovation + Évolution

75, rue Amiral Troude, CS41809, 29218 BREST CEDEX 2, Tél : +33 (0)2 98 46 11 02 - Mail : info@seimi.com