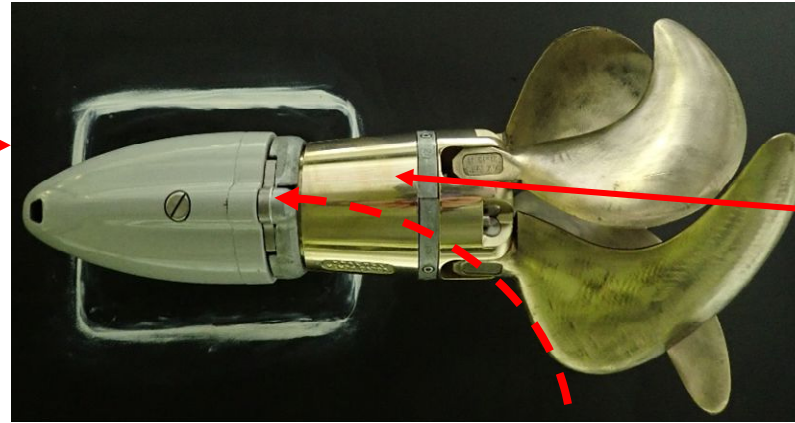




Changement de l'hélice de BOAVISTA
mise en place d'une hélice « **Prop** »
sur le Sail drive à la suite de la deuxième
casse du mandrin.

Pour mémoire l'ancienne hélice de BOAVISTA

Sail drive + hélice
vue par dessous

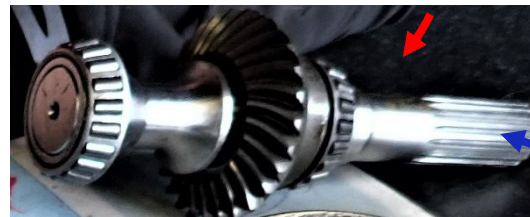


Quadripale repliable de 54 cm
de diamètre

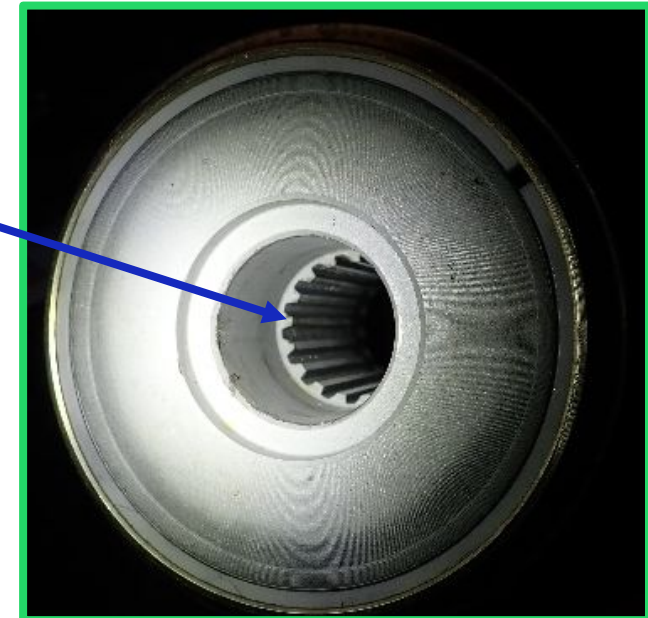
Mandrin de l'hélice avec ses 4 pales

Disparition des cannelures par
usinage accidentel suite à un
blocage de l'hélice

→ Entraînement impossible

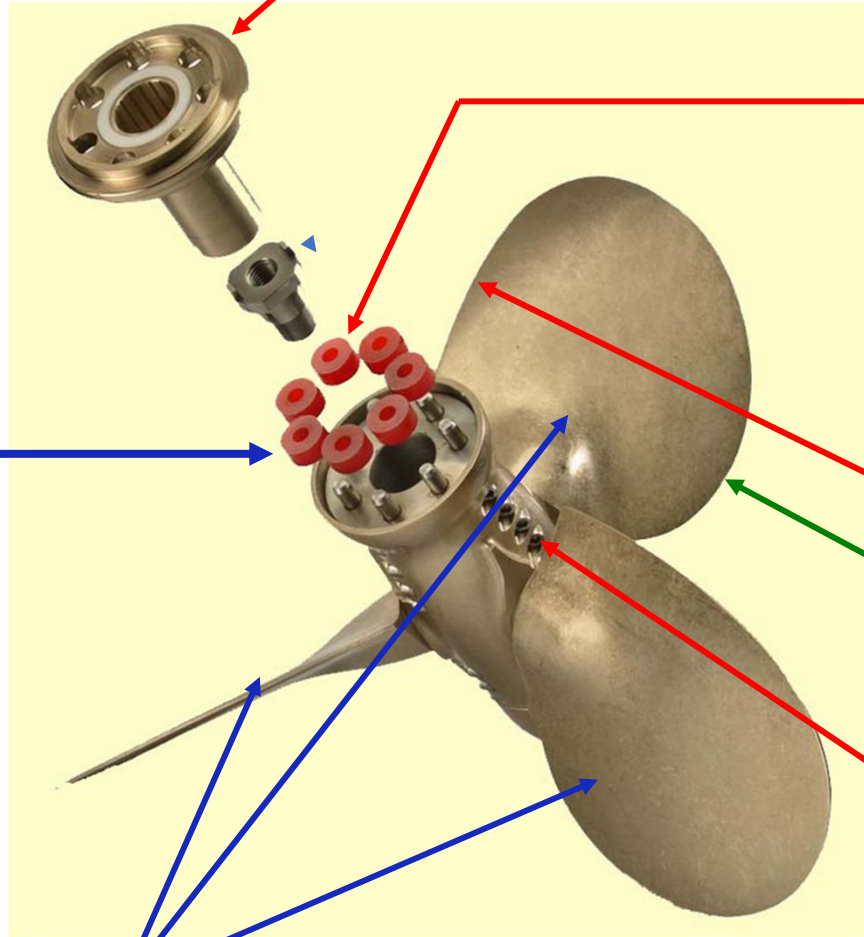


Arbre inférieur sortant du
Sail drive sur lequel était
fixé le mandrin de l'hélice



Mandrin HS → coût du changement sans les pales : 4000 €

• Nouvelle hélice «J Prop »



Partie d'entraînement placé sur l'axe moteur

7 Plots en élastomère haute densité entrainant l'hélice par friction et servant de fusible si l'hélice venait à être bloquée.

Il y a un jeu de 7 plots de rechange dans les pièces de BOAVISTA.

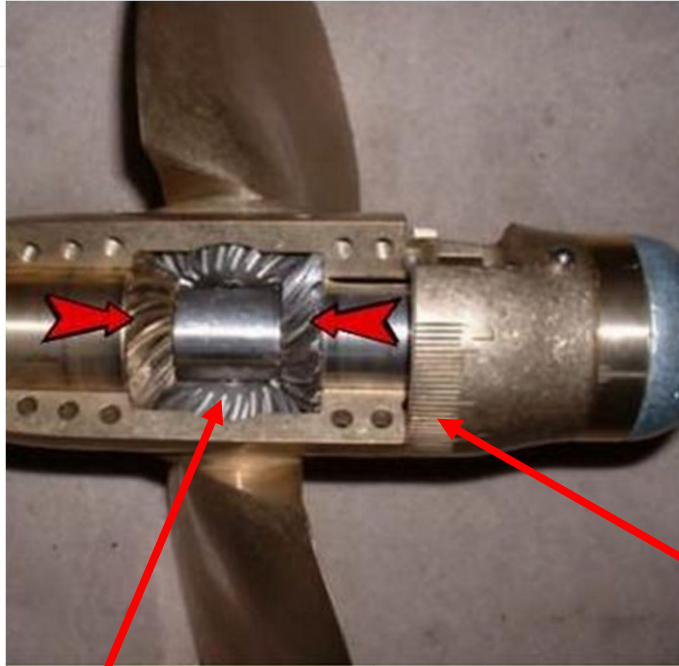
Bord de fuite de la pale

Bord d'attaque de la pale

Ouverture d'accès au réglage intérieur du mécanisme d'inversion des pales (*Intervention par un mécanicien professionnel*).

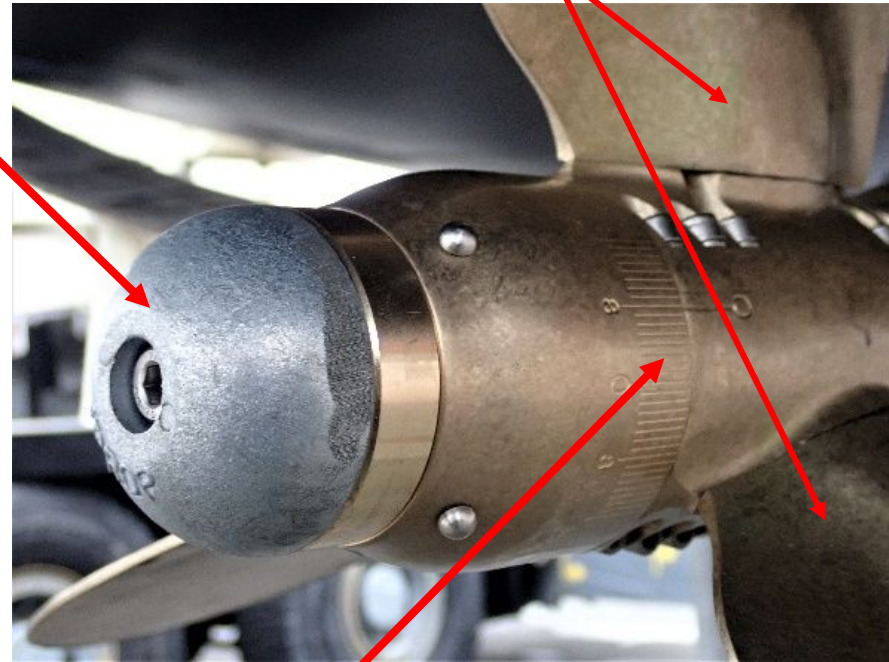
Pales réversibles

Anode sacrificielle de l'hélice



Mécanisme interne
d'inversion de
l'orientation des pales

Pale en drapeau pour minimiser la traînée



Graduation permettant le réglage de l'angle d'attaque des
pales → **l'angle d'attaque sera le même en marche AV ou AR**

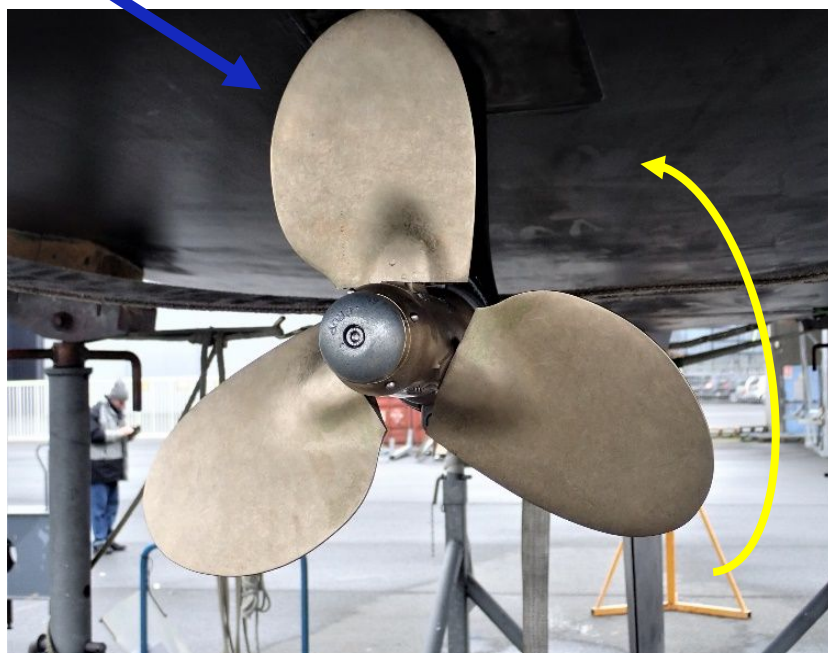
Le réglage de l'angle d'attaque est fait au montage de l'hélice
par le mécanicien.

Positions possibles de l'hélice

Inversion de l'orientation des pales



En marche AR



En marche AR



Sous voile, mise en drapeau →
trainée minimale

Le Sail drive de BOAVISTA

Jauge de niveau d'huile

Tube de vidange

Arbre de liaison avec le moteur

Bloc réducteur / inverseur

Arbre de transmission de la puissance moteur, dont la partie supérieure est mobile verticalement pour passer de marche AV en marche AR

Joint passe coque supérieur du Sail-drive

Hélice « Bec de canard » repliée ; (BOAVISTA dispose d'une tripale à mise en drapeau)

Vanne eau de mer

Trous d'entrée de l'eau de mer servant au refroidissement du moteur

Mandrin de l'hélice

Anode sacrificielle du Sail drive

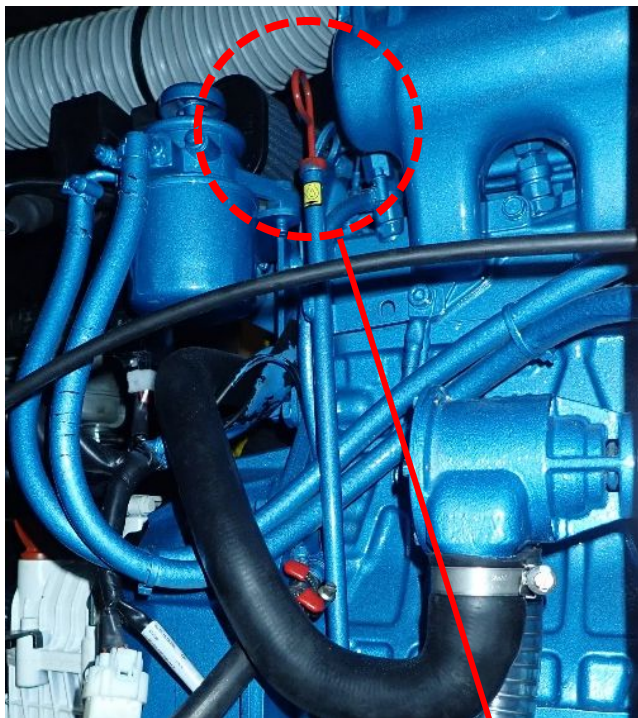
Arbre inférieur sur lequel est fixé le mandrin de l'hélice

Arbre d'entraînement inférieur, comportant des engrenages coniques, sur lequel est fixée l'hélice

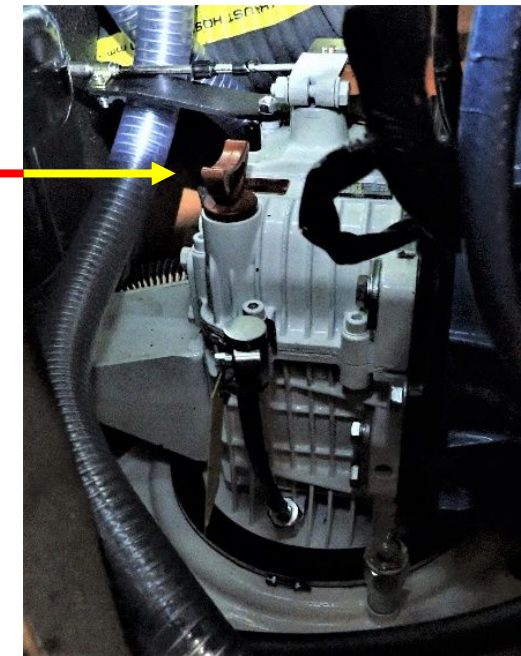


Le Sail drive de BOAVISTA

- La puissance d'arrêt du bateau dans sa progression en avant quand on passe en marche AR est plus importante qu'avec une hélice classique, et la vitesse en marche arrière plus grande ; **ATTENTION !**
- Le phénomène du « **Pas d'hélice** » lorsque l'on fait un demi-tour n'existe quasiment plus du fait de cette hélice et de la distance par rapport au point de pivotement du bateau ; **cette manœuvre qui « ébranle » beaucoup les engrenages du Sail drive, surtout quand on ne marque pas assez le passage au point mort et que l'inversion n'est pas faite avec douceur, sera donc à éviter afin d'assurer la pérennité du Sail drive.**
- Il est donc souhaitable de lui préférer une marche arrière en douceur pour ressortir, puis un demi-tour en eau libre, suivie d'une marche AR pour rejoindre la place, si cela est nécessaire.

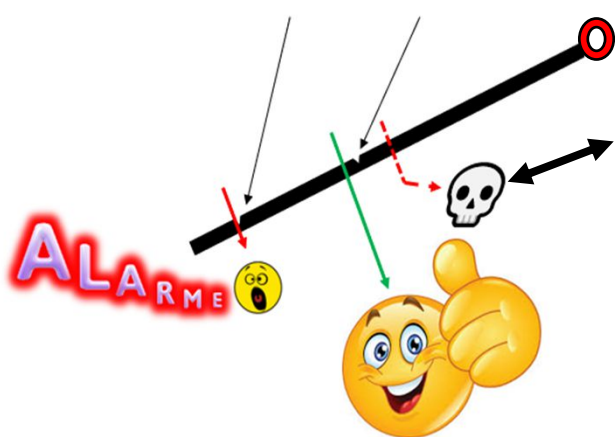


Rappels importants



Pour mesurer le niveau d'huile dans le S.D. la jauge doit être juste posée sur l'ouverture.

Niveau
Minimum Maximum Jauge d'huile



Niveau > au maximum → « Danger », risque de casse moteur
=> niveau toujours < à 5 ou 10 mm au maximum de la jauge.

Le complément d'huile est réalisé pour le moteur et le Sail-drive avec de l'huile « 15 W 40 minérale » et TOUJOURS A FROID, donc le matin avant le départ, mesurer le volume ajouté et le noter sur le LdB et de passation.