

2.- CARACTERÍSTICAS

2.1.- CONSTRUCTIVAS

Carcasas: Fundición nodular GGG-50 y 60.

Hélices: CuAl10Ni

Sistema de dirección: Tipo piñón/corona (a excepción del modelo 900 que se efectúa mediante doble tornillo sinfín), accionado por motoreductores eléctricos con freno negativo y variador de frecuencia. En buques que no dispongan a bordo de generadores de electricidad, se instalarían motores hidráulicos.

Sistema estanqueidad timón: Cierre hidráulico bidireccional que roza sobre pista rectificadora de acero inox duplex (1.4517).

Eje de cola: Acero AISI 316L

Sistema de estanqueidad en el eje de cola: Cierre mecánico.

Rodamientos: Timken (rodillos cónicos) e Ina (rodillos cilíndricos).

Bomba de engrase forzado: Motor eléctrico externo y bomba de inmersión atornillados a la parte superior del sistema azimutal (1000 rpm / 50 Hz, 1200 rpm / 60 Hz).

Indicador posicionamiento timón mecánico (sala de máquinas): Atornillado a la cola propulsora, tratándose de una esfera grabada con 360° y un cursor que indica la posición del timón. A dicho indicador y por la parte posterior se le acoplarán tres encoders magnéticos absolutos que suministrarán información a la Pantalla de Visualización, mando Morse y piloto automático.

2.2.- MANTENIMIENTO

Sustitución bianual del aceite de engrase y sus filtros correspondientes (filtros de cartucho roscados y desechables).

Cada 10.000 horas ó 10 años (lo que antes suceda) y aprovechando las varadas de mantenimiento del casco, se deberá verificar la estanqueidad del eje de cola así como la general del sistema.

2.3.- FACTOR DE SERVICIO

Continuo (Heavy Duty), sin límite de horas de funcionamiento.