



JOINTS TOURNANTS 'VRM'® INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Vous avez choisi les joints tournants VRM, nous vous félicitons pour ce choix
Suivez les instructions et vous naviguerez sans souci.

Le système d'étanchéité se compose de 2 pièces : Le soufflet à lèvres (L), La butée (e)
en caoutchouc avec son disque inox 18/12 adhésivé. 4 colliers en inox et un raccord
pour l'injecteur d'eau diamètre 10 mm.

A- INSTALLATION :

Marquer le tube d'étambot à une distance de (A) de
l'extrémité.

Enfiler le soufflet jusqu'à la marque et serrer les colliers sans excès pour ne pas
déformer le manchon.

Mouillez l'arbre pour faire glisser la butée en caoutchouc sur celui-ci. Amener le
disque en inox en contact avec la lèvre du soufflet. Marquer l'arbre avec une bande
adhésive derrière la butée (coté moteur).

ne pas utiliser de graisse pour engager la butée sur l'arbre.

Avancer la butée par rapport a la bande adhésive de 7 à 10 mm contre le soufflet
qui sera comprimé de cette valeur.

Une fois déterminé position du soufflet (injecteur vers le haut). Percer le tube
d'étambot en passant la mèche de la perceuse à travers l'injecteur. Démontez pour
enlever les copeaux. Monter le raccord de l'injecteur et serrer son collier. Le tuyau
sera monté en suivant les instructions ci-dessous.

Serrer les colliers de la butée en prenant soin de les opposer pour réaliser un
équilibrage de masse en rotation. Serrer sans excès au risque de déformer la pièce.

B- INJECTION :

Le Joint VRM ne fonctionne que si il y a de l'eau à son niveau. Celle-ci assure la lubrification de la lèvre,
ainsi que l'étanchéité. Sans eau le disque chauffe et le joint sera rapidement détruit.

Le joint peut se trouver sans eau pour 2 raisons : D'une part une bulle d'air peut se former lors de la
Première mise à l'eau ou un échouage à marée. D'autre part une baisse du niveau d'eau dans le tube
provoquée par l'effet de succion à une certaine vitesse.

De manière générale sur les bateaux, l'injection se fera par l'intermédiaire d'une prise d'eau sous coque
orientée pour faire monter l'eau, ou en dérivation sur le retour d'eau de refroidissement du moteur avant
rejet dans l'échappement.

Sur les voiliers, l'injecteur sera raccordé à un tuyau élevant bien au dessus du niveau de flottaison et
servira à éliminer l'air et à amortir la succion. Vérifier à la première sortie que le tube est assez haut,
même en marche arrière .

TYPE	∅	L	d2	d3	A	e
	22-25-30	118	46	88	93	50
VRM 30/65	30	129	65	110	94	51
VRM 35/40	35/40	129	65	110	94	51

NOTA : Constructeurs et installateurs. Veuillez laisser cette notice à bord à disposition de
l'utilisateur

ATMB Marine 8 bis rue de la source – 92000 NANTERRE - FRANCE
☎ : 33 1 41 18 75 18 – 📠 : 33 1 41 18 75 73
email : atmbmarine@atmbmarine.com Web : www.atmbmarine.com



JOINTS TOURNANTS 'VRM'® INSTRUCTIONS DE MONTAGE

C- RECOMMANDATIONS

1/ L'arbre doit être centré par rapport au tube. Si la distance du tube au moteur est supérieure à 40cm ou si le moteur est monté rigide. On peut installer une bague dans le tube d'étambot coté moteur, ainsi l'arbre sera automatiquement centré.

2/ A la première mise à l'eau, vérifier la présence d'eau au niveau du soufflet en repoussant les spires pour faire sortir un peu d'eau entre la lèvre et la butée. Cela permet d'amorcer le système.

Nota : Cette manipulation est inutile si un tuyau de mise à l'air est installé.

3/ Le respect de la cote (A) est très important, car si (A) est plus grand qu'indiqué, le caoutchouc est pincé entre tube et la butée. Il ne fonctionnera pas correctement même si il ne fuit pas.

4/ Respecter également le diamètre d2 car un diamètre plus fort créera une friction au niveau des spires et va altérer leurs élasticités.

D- DEFAUTS DE FONCTIONNEMENT :

	Cause	Remède
Fuite entre la butée et l'arbre	La butée a été endommagée à la mise en place par une aspérité de l'arbre	Changer la butée ou utiliser un produit d'étanchéité
Fuite entre la butée et la lèvre	- la pression est insuffisante - le disque ou la lèvre du joint sont rayés ou fendus - la butée a reculé sur l'arbre	- Rapprocher la butée - Changer l'un ou l'autre - Vérifier et rapprocher la butée
Fuite uniquement au changement de marche ou en marche avant	- Par suite de la poussée d'hélice, le moteur recule sur ses silent blocs souples provoquant un déplacement longitudinal de l'arbre et de la butée qui s'éloigne du soufflet de plus de 7 mm	- Idem - Rapprocher la butée de quelques millimètres (ne pas dépasser 12mm de compression totale)
Le joint ne fuit pas mais chauffe ou s'use	- Il n'y a pas d'eau dans le tube - La distance (A) est dépassée - Le soufflet est excessivement comprimé	- s'informer et remédier - Refaire la réglage du soufflet et de la butée - Reculer la butée et régler Dans ces 3 derniers cas, examiner l'état du soufflet et remplacer s'il est détérioré et fuit.

E – AVARIE DU JOINT :

Le joint est robuste, la chute d'un objet ne peut le détériorer, Le mélange caoutchouc/élastomère résiste aux hydrocarbures. Il peut fonctionné même usé tant qu'il y a du caoutchouc et de la pression mais un accident peut arriver : brûlure, coupure...

si la zone de fuite se situe sur la partie du soufflet recouvrant le tube, un collier fera l'affaire et la butée réglée en conséquence. Une étanchéité rotative provisoire pourra être réalisée.

Si la zone endommagée se situe entre le tube et la butée, une étanchéité provisoire non rotative peut être pratiquée en enroulant un chiffon torsadé ou un cordage de 5 à 6 mm (De préférence tissé plutôt que toroné) Par-dessus la lèvre entre la butée et le tube. Arrêter par un nœud ou une ligature.

TYPE	Ø	L	d2	d3	A	e
VRM/I	22-25-30	118	46	88	93	50
VRM 30/65	30	129	65	110	94	51
VRM 35/40	35/40	129	65	110	94	51

ATMB Marine 8 bis rue de la source – 92000 NANTERRE - FRANCE

☎ : 33 1 41 18 75 18 – ☎ : 33 1 41 18 75 73

email : atmbmarine@atmbmarine.com Web : www.atmbmarine.com