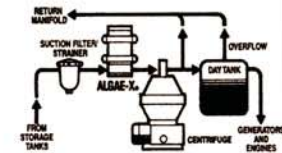
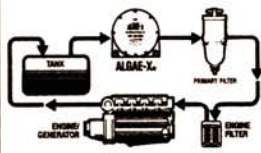


## Filtres colmatés ou réservoirs sales : Algae-X traite le circuit carburant



**D**E conception américaine et commercialisé en France par les Same, VDM et Seimi (les trois sociétés du groupe Alliance Marine), le système Algae-X part du constat que les changements fréquents des filtres et le nettoyage des réservoirs de carburant se sont banalisés au lieu d'être considérés comme un signal d'avertissement de panne de moteur. Instables par nature, huiles et carburants sont en effet, comme toutes les matières organiques, susceptibles d'une détérioration naturelle. L'oxydation, les incompatibilités chimiques, l'eau et les microbes contribuent tous au processus de polymérisation. Il en résulte une qualité médiocre du carburant, des réservoirs encrassés, des biofilms et des acides, autant de résidus qui obstruent les filtres (qui devraient durer 1 000 heures ou plus), corrodent les injecteurs (prévus pour 15 000 heures de fonctionnement), les pompes d'injection et les réservoirs, entraînent une mauvaise combustion, des fumées et une perte de puissance qui risquent bien au final d'aboutir à une panne.

Certes, filtres et centrifugeurs retirent les particules et libèrent l'eau. Certes également, des biocides sont utilisés pour contrôler l'activité microbienne. « Mais cela n'élimine cependant ni l'instabilité du carburant, ni la formation des dépôts, soulignent les concepteurs d'Algae-X en glissant au passage qu'un traitement fréquent par additif aggrave les problèmes de filtration ». Aucun doute pour le fabricant : « La solution c'est Algae-X, une technologie de traitement du carburant qui renverse le processus de décomposition du carburant, restaure sa capacité de filtration, accroît sa combustibilité et empêche l'obstruction des filtres et l'encrassement du réservoir. »

La technologie d'Algae-X fonctionne en fait d'après le principe de l'induction, c'est-à-dire qu'elle combine les énergies cinétique et magnétique pour influencer le comportement des électrons. Plus concrètement, le système provoque un champ magnétique

puissant et le flux de carburant fournit l'énergie cinétique. « Lors de la détérioration du carburant, expliquent plus en détail les concepteurs, des amas de composants de carburant et autres résidus de décomposition s'accumulent. Il en résulte un carburant sombre, de faible combustibilité. L'augmentation en taille et quantité de ces produits de décomposition conduit à l'obstruction des filtres et à la formation de dépôts dans les réservoirs (algues). Algae-X a justement pour but de dissoudre les amas, de stabiliser le carburant et d'éliminer les dépôts du réservoir. Les résultats en sont un carburant brillant et clair, une amélioration de la filtration, une combustion optimale et la propreté des circuits. » Bref, la gestion intégrale du circuit de carburant.

Fabriquée en aluminium anodisé de qualité marine, Algae-X existe en plusieurs modèles qui vont du petit conditionneur de 450 grammes débitant 98 litres/heure prévu pour des moteurs développant 200 ch, au gros calibre de près de 16 kg débitant près 10 000 litres/heure conçu pour des moteurs de 3 000 ch et plus.

Alain LE DUFF

Seimi, ZIP Moulin Blanc  
29200 Brest  
Tél. 02 98 46 11 02

VDM  
ZI Toulon est  
83130 La Garde  
Tél. 04 94 08 68 20

Same  
ZI Les Champarts  
77820 Le Chatelet-en-Brie  
Tél. 01 60 60 66 57



## L'interface utilisateur Argos : développement en trois phases

Les nouveaux systèmes de gestion et de traitement sont progressivement mis en place dans les centres de traitement Argos, explique la responsable américaine Debbie Shaw. Ils constituent un système ouvert qui permettra aux utilisateurs d'accéder aux caractéristiques de leurs rammes ou de leurs plates-formes et de les afficher tout en offrant un accès à leurs résultats via une nouvelle interface utilisateur améliorée. Les utilisateurs pourront ainsi récupérer leurs données sous forme de tableaux ou de cartes de traçage de leurs plates-formes. Ils disposeront également d'une nouvelle interface qui permettra d'envoyer des messages par liaison descendante sur plates-formes et ils auront de plus, d'ici peu, la possibilité de créer, de modifier ou d'élargir en ligne l'accord d'utilisation Argos (Argos System Use Agreement ou SUA). Tous ces changements s'effectuent en trois phases. La première a consisté à créer les bases du futur système Argos. En 2000, une nouvelle structure de traitement des informations a été introduite dans le système de gestion de la base de données Oracle. La deuxième phase consiste à améliorer les services à valeur ajoutée comme le service de distribution automatique (ADS), la surveillance des bouées ancrées et des mouillages marins. Porteuse de nouveaux services (surveillance par exemple des capteurs pour informer les utilisateurs de l'apparition de valeurs anormales), cette deuxième phase devrait se terminer début 2002. Prévue pour commencer début 2002, la troisième phase prévoit la refonte d'applications critiques comme le sous-système GTS (Global communications System). Elle devrait être achevée d'ici la fin 2003.

● **ROLLAND SOUS PRESSION.** - Basée en région bretonne, la société Rolland vient de se doter d'un robot totalement automatisé pour des décapages à l'eau THP (très haute pression) et UHP (ultra haute pression) susceptibles d'être faits sur des coques de navires. Lors d'une récente démonstration au quai de réparation n°4 (QR4) du port de Brest, ce robot a développé des pressions de 3 000 bars à 40 litres/minute. « Assurant des rendements de 50 à 100 m<sup>2</sup>/heure, cette technique a pour avantages la rapidité de mise en œuvre et un souci réel de l'environnement puisque l'ensemble des effluents est collecté par système d'aspiration sous vide et est filtré ultérieurement », souligne Patrice Guillet, responsable du département UHP chez Rolland.



Rolland, ZI du Buis  
29820 Guillevin  
Tél. 02 98 01 11 02  
Fax : 02 98 01 13 20  
Site web : www.rolland-environnement.com

● **GEONET CHEZ EBS.** -



Mis au point il y a quelques années par Thomson Marconi Sonar, Geonet est désormais distribué par la société EBS (Électronique Bretagne Sud) de Loctudy. Conçu pour des pêcheurs artisanaux, Geonet est un système de géométrie et de positionnement acoustique de chalut qui a pour objectif d'optimiser les captures tout en diminuant les risques de croche. Le système est composé d'une gamme de balises acoustiques robustes qui permettent toutes les mesures sur le chalut. Un logiciel visualise la géométrie du chalut tandis que le positionnement des panneaux est affiché sur les logiciels de navigation déjà installés à bord. À partir de l'installation standard, seulement deux balises de positionnement (installées sur les panneaux) et une antenne acoustique (positionnées sous le bateau), Geonet donne la distance de chacune des balises par rapport au bateau, le positionnement, l'écartement et le débordement des panneaux ainsi que la profondeur et la température de l'eau au niveau des balises.

EBS  
Terre-plein du Port  
BP 14 - 29750 Loctudy  
Tél. 02 98 87 91 33  
E-mail :  
Ebs.Loctudy@wanadoo.fr

## Magellan et Navigation : solutions dans le giron de Thales

ANNONCÉE le 23 mai par Thales et Orbital Sciences, l'acquisition des sociétés Magellan Navigation et Navigation Solutions Corporation est une effective suite à l'approbation donnée par les autorités américaines. « Cette acquisition renforce notre position dans le domaine des équipements et services basés sur la technologie GPS et le groupe dispose déjà du leadership européen avec sa filiale Thales Navigation SA, comme l'a-t-on chez Thales en soulignant que ce dossier est d'un intérêt stratégique pour le groupe Thales notamment de la croissance élevée des marchés visés et de son potentiel d'application à toutes les activités du groupe. » De plus, cette acquisition renforce la position de Thales en tant que leader de Galileo, le futur système européen de navigation par satellite. Thales Navigation Inc. (ex Allian Inc.) et Thales Navigation SA constituent désormais un nouvel ensemble qui, baptisé Thales Navigation, est placé sous un management opérationnel unique basé à Santa Clara en Californie. Par la suite, Thales Navigation se positionne d'emblée comme le numéro 3 mondial dans le domaine de la navigation par satellite avec un effectif de près de 600 personnes et un chiffre d'affaires de 150 millions d'euros (près d'un milliard de francs) pour 2001. « Nous disposons de tous les outils majeurs pour nous affirmer comme un leader global du domaine », affirme-t-on chez Thales Navigation. Et d'en citer trois : la couverture mondiale des trois principaux segments du marché ; les notables acquisitions au plan international des marques Magellan, DSNP et MLR et, enfin, la complémentarité géographique des réseaux de distribution au service de différents marchés. Fort de ces atouts, Thales Navigation se propose en avant une stratégie de développement qui vise d'une part à élargir la gamme de produits et de services et d'autre part à participer activement à la mise en œuvre de la technologie GPS et Galileo dans de nouvelles applications.