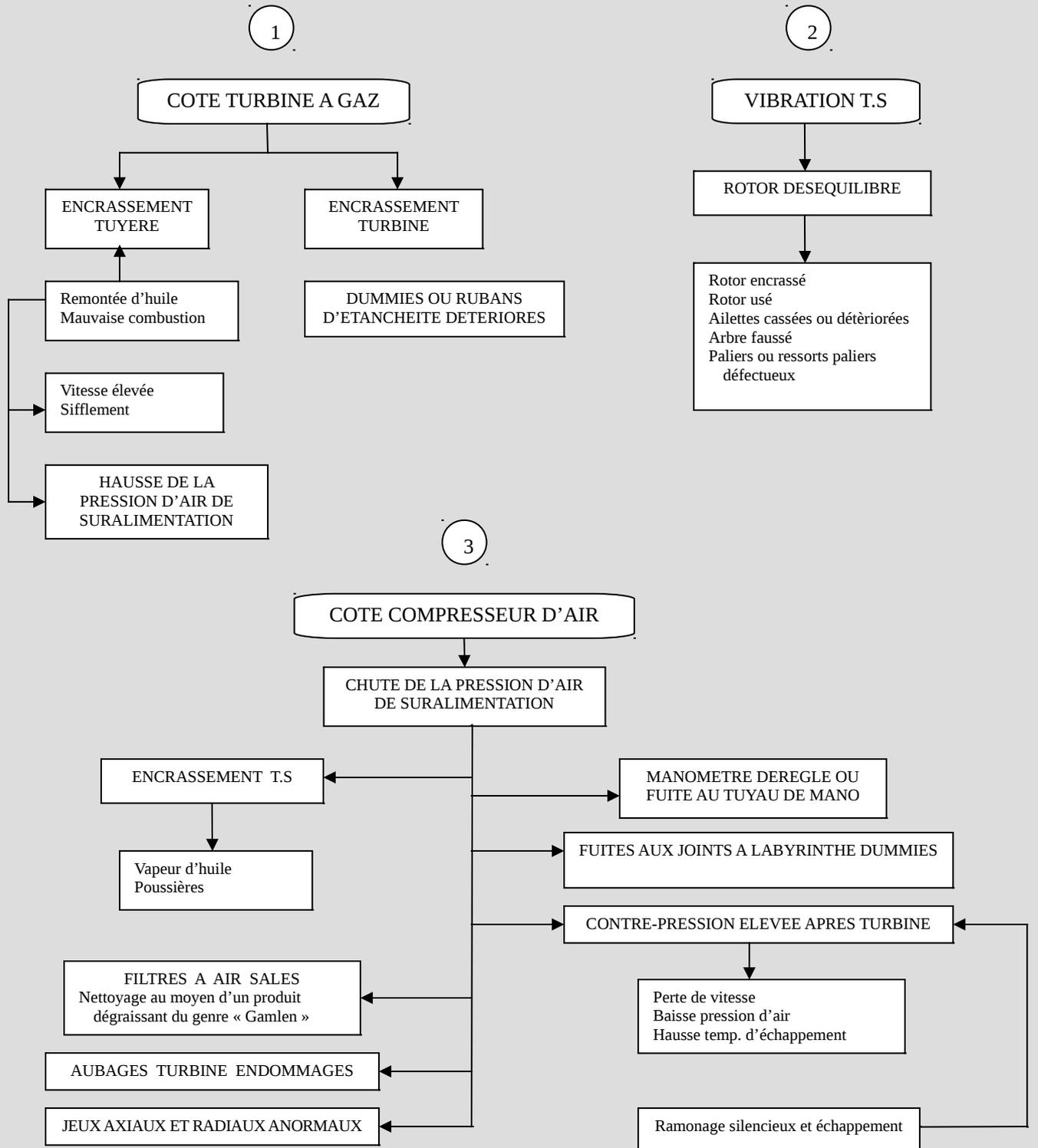


# - Principaux incidents de fonctionnement -

## AVARIES DE TURBO-SOUFFLANTE



5

4

6

L'HUILE DE GRAISSAGE NOIRCIT RAPIDEMENT  
Les gaz d'échappement pénètrent dans la chambre des paliers

GARNITURES D'ETANCHEITE COTE TURBINE ENDOMMAGEES

JEUX EXCESSIFS DOUILLE ARBRE COTE PALIER

CANAL D'AIR DE BARRAGE DU JOINT A LABYRINTHES BOUCHE

BRUIT LORS DU RALENTISSEMENT OU LORS DE MANŒUVRES TROP RAPIDES

Paliers endommagés  
Frottement du rotor  
T.S encrassée  
Corps étrangers dans T.S

CORPS DE T.S FISSURE  
Corrosions  
Erosion  
Contraintes thermique anormales

Si fuite eau côté gaz, apparition fumée blanche

NETTOYAGE A EFFECTUER ENTRE 250 ET 1000 HEURES

NETTOYAGE T.S COTE TURBINE  
Réduire l'allure du moteur pour que la vitesse se situe entre 3000 et 6 000 t/min  
Injecter de l'eau douce sans détergent par l'orifice calibré prévu à cet effet (injecteur)

LAVAGE A EFFECTUER TOUTES LES 48 h ET 1 h AVANT L'ARRET DU MOTEUR

NETTOYAGE T.S COTE COMPRESSEUR D'AIR  
Le nettoyage est effectué par injection d'eau lors du fonctionnement du moteur au ¾ de sa charge, c'est-à-dire à vitesse élevée. L'eau est introduite dans la T.S au moyen d'un récipient doseur et grâce à la pression d'air de suralimentation

Une baisse (ou une hausse) de la pression d'air de suralimentation peut également provenir d'une anomalie dans le système d'injection

En cas d'avarie grave nécessitant le blocage du rotor, il faut utiliser le matériel prévu à cet effet. Se rappeler que la réfrigération doit se poursuivre (sauf si fuite importante). L'air aspiré doit également refroidir le rouet centrifuge du compresseur. Ralentir la vitesse du moteur. Contrôler les températures d'échappement.