

ATELIER MOTEURS DIESEL

En sus de la présentation des différents circuits et de leurs équipements, voici ce que j'ai retenu du premier atelier « Moteurs Diésel ».

CIRCUIT EAU DE MER

- Autant que possible vérifier régulièrement que la sortie des gaz d'échappement et de l'eau de mer de réfrigération n'est pas trop chaude , supportable pour la main et surtout qu'elle ne crache pas de vapeur,
- crépine d'aspiration bouchée , moyens de secours : pompe de lavage, seau , par chapeau du filtre ,
- pompe eau de mer défectueuse , changement de rouet. Disposer d'un rouet de rechange et des clés ou du tournevis adaptés. Astuce de mise en place du rouet : ficelle!
- fuites sur tuyauterie , disposer de colliers type « serflex », et de rubans adhésifs adaptés,
- Vérifier l'arrivée d'eau sur la garniture d'étanchéité du passage d'arbre porte-hélice,
- Vérifier avant de démarrer que le robinet de prise d'eau de mer est bien ouvert
- Vérifier avant de démarrer que le filtre à eau de mer est propre
- Voir points autres, spécifiques à chaque type de moteur

CIRCUIT EAU DOUCE

- Vérifier avant chaque sortie que le niveau du liquide de réfrigération est convenable
- Dès que la température d'eau douce a tendance , soit à être trop élevée soit à être trop basse (particulièrement au ralenti) , nettoyer la soupape thermostatique du circuit eau douce, puis vérifier son début d'ouverture et son ouverture totale dans de l'eau aux températures données par le constructeur.
- Voir points autres, spécifiques à chaque type de moteur

CIRCUIT HUILE

- avant chaque sortie vérifier le niveau d'huile du moteur
- avant chaque sortie vérifier le niveau d'huile du réducteur
- Changer le filtre à huile en utilisant la clé adaptée (sans le déformer) lors de chaque vidange,
- Voir points autres ,spécifiques à chaque type de moteur

CIRCUIT AIR

- Si fuite importante sur le refoulement du compresseur d'air , réduire la vitesse du moteur jusqu'à ce que le moteur ne fume plus. On peu en principe rentrer sans problèmes à petite vitesse.

CIRCUIT GASOIL

- Précautions au remplissage du réservoir : pas d'eau, pas d'impureté (filtre sur l'entonnoir),
- Sécuriser la position ouverte du robinet d'aspiration à la caisse à gasoil, par un moyen facile à retirer en cas d'incendie,

- Vérifier avant chaque sortie s'il y a du dépôt dans le fond du filtre décanteur et purger au besoin. Si l'intérieur du filtre décanteur n'est pas visible, purger systématiquement quelques cm³ pour vérification, avant chaque mise en route.
- Bien identifier la position de la pompe d'amorçage (à main) du circuit gasoil. Si le levier « manœuvre dans le vide » donner un ou plusieurs petits coups de démarreur pour faire changer la came de commande de position et permettre ainsi de manoeuvrer la pompe par le levier de commande.
- Il existe une vis de purge d'air sur le corps de la pompe d'amorçage qui permet, après une forte purge du filtre décanteur, par exemple après une entrée d'eau dans le réservoir, un changement de filtre secondaire ou bien un désamorçage accidentel (fermeture intempestive du robinet d'aspiration ou un réservoir presque vide) ,de remplir le circuit par action sur le levier de la pompe. Si le moteur ne démarre pas, on peut alors purger l'air sur l'arrivée à chaque injecteur, en dévissant partiellement le raccord. Disposer des clés nécessaires pour vis sur corps de pompe et pour raccords sur injecteurs.
- Idéalement, il faudrait tous les ans vidanger complètement le réservoir à gasoil et le nettoyer, mais opération pas toujours aisée à réaliser,
- Pour réduire les risques de dépôts dans le gasoil, dus surtout à l'action de bactéries, dès qu'il y a combinaison d'eau et d'une température d'une vingtaine de degrés, il est possible d'ajouter au gasoil, un bactéricide.
- Voir points spécifiques à chaque type de moteur

COURROIE(S) EXTERIEURE (S)

- Bien identifier le système de réglage de tension de chaque courroie,
- Disposer des clés adaptées,
- Maintenir la boulonnerie en bon état par graissage / dégrippant
- Disposer d'1 jeu de courroies de rechange
- Savoir bien apprécier quelle doit être la tension de chaque courroie, méthode.
- Voir points spécifiques à chaque type de moteur

COMMANDES LOCALES

Bien identifier et savoir désaccoupler pour agir en manuel, sur le moteur en cas de non fonctionnement des commandes du poste de pilotage :

- Des pompes à combustible
- D'embrayage en avant et en arrière

BARRE HYDRAULIQUE

- En cas de barre hydraulique, assurer le robinet de by-pass de la barre en position fermée .Ce robinet permet la manœuvre du safran à l'aide de la barre de secours, Mais s'il est ouvert par inadvertance la barre à roue n'a plus d'effet.

ELECTRICITE

- Bien identifier le démarreur et les bornes permettant le court- circuit du tableau de démarrage en cas de problème sur celui-ci, à l'aide d'un fil électrique ou d'un tournevis.

OUTILLAGE

- Préférer les clés mites plates / polygonales . Oublier la clé à molette !
- Préférer les tournevis courts à poignée de fort diamètre.