

fig. 51

Pompe à engrenage.

1-Aspiration. 2-Pignon moteur. 3-Refoulement. 4-Pignon « fou » récepteur.

### Les pompes à rotor

Ce type de pompe se compose de deux rotors excentrés tournant dans un carter muni d'orifices d'aspiration et de refoulement (fig. 52). Le rotor inférieur est entraîné par le moteur. Ses dentures entraînent en rotation le pignon extérieur qui tourne sur lui-même dans le corps de la pompe. Au cours de la rotation, l'espace situé entre deux dents consécutives augmente tout au long de l'orifice d'aspiration, puis décroît vers l'orifice de refoulement. Ce type de pompe simple et robuste est actuellement le plus répandu, sur les moteurs Diesel marins.

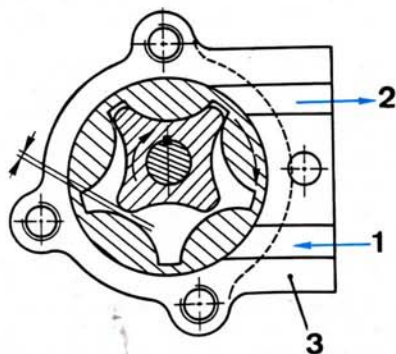


fig. 52

Pompe à huile à rotor.

1-Aspiration. 2-Refoulement. 3-Plan de joint.

### Les pompes à croissant

Le fonctionnement de ce type de pompe est en tout point comparable à celui de la pompe à rotor. Une demi-lune ou croissant sépare les deux pignons (fig. 53). L'huile amenée entre les dents des pignons le long des parties supérieures et inférieures du croissant est refoulée lorsque les pignons s'engrènent à nouveau.

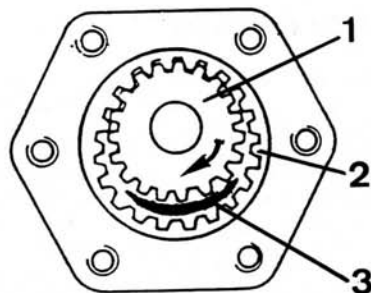


fig. 53

Pompe à croissant.

1-Pignon moteur. 2-Pignon « fou » ou récepteur. 3-Croissant.

### Le clapet de décharge

Le clapet de décharge, appelé aussi limiteur de pression, est constitué soit par une bille soit par un piston, maintenu sur son siège par un ressort soigneusement taré (fig. 54). Le rôle du clapet est de réguler la pression d'huile dans le circuit à la valeur maximale indiquée par le constructeur, quels que soient le régime du moteur et la température du lubrifiant.

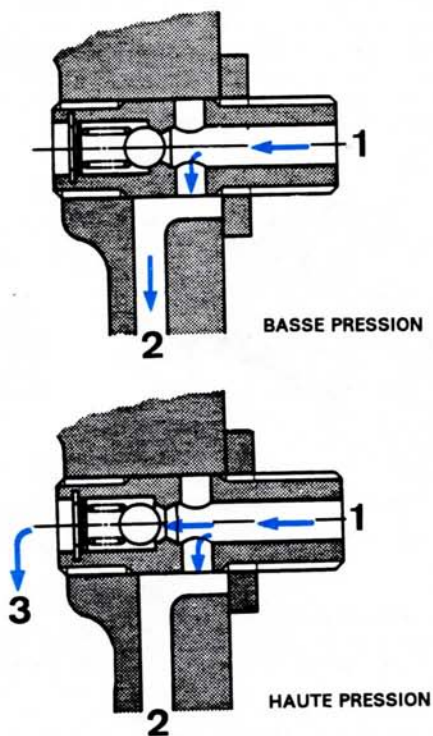


fig. 54 Clapet de décharge.

1-Filtre à huile. 2-Palier. 3-Vers Doc. Yanmar