

SEPTEMBRE 2013

**Dans ce numéro :**

- [Pourquoi faire l'analyse des carburants](#)
  - [WEBINAR - Vendredi, 27 septembre 2013 : Gérez votre programme d'analyse d'huile sur le site web Tribologik®](#)
- 

### **Pourquoi faire l'analyse des carburants**

L'eau dans l'essence ou dans le carburant diesel, tout le monde sait ce que ça ralentit et que ça peut étouffer le moteur. Et pour cause, l'eau ne brûle pas, elle n'est pas inflammable et non combustible. Or un liquide non combustible dans un moteur à combustion, c'est la panne assurée, sans compter que l'eau, source de corrosion, endommage aussi les pompes, les injecteurs, les tuyaux.

À la sortie de la raffinerie, le carburant est propre. Cependant, vous ne faites jamais le plein à la raffinerie. De la raffinerie, le carburant est transféré dans un wagon ou un camion citerne, transvidé d'un réservoir à l'autre par des tuyaux plus ou moins propres, mélangé consciemment ou non avec les restes de fonds de citernes. Transport, entreposage, transvidage, c'est lors de ces opérations intermédiaires que les contaminants se fauillent dans votre carburant. Les joints d'étanchéité et bouchons endommagés sont aussi des portes grandes ouvertes aux contaminants.

En tant qu'utilisateur ultime et opérateur de machinerie, vous devez prendre pour acquis que chaque fois que vous faites le plein, vous faites le plein avec du carburant contaminé.

C'est le rôle du filtre de bloquer ces contaminants avant qu'ils n'arrivent dans le système de carburation. Mais à force de capturer tous ces contaminants, le filtre finit par s'obstruer, réduisant le débit de carburant et par conséquent la performance du moteur.

C'est pourquoi les filtres doivent être nettoyés et/ou changés à intervalles. Si le filtre dure moins longtemps que prévu ou spécifié par le fabricant, méfiez-vous: ou bien ce n'est pas le bon type de filtre, ou bien la qualité laisse à désirer.

#### **Les contaminants**

C'est la responsabilité de l'utilisateur de voir à ce que son carburant soit propre car si le moteur flanche ou s'il se détériore à cause de ça il se peut que la garantie du fabricant ne s'applique pas.



# TRIBOLOGIK®

## INFOLETTRE

ISO 17025:2005

[www.tribologik.com](http://www.tribologik.com)

---

Les contaminants les plus fréquents sont les suivants:

**L'eau:** c'est le plus sournois et le plus fréquent de tous les contaminants. L'eau se forme souvent en faisant le plein, lorsque l'air chaud se condense au contact du métal froid du réservoir. Ne laissez pas vos réservoirs presque vides: l'été, il se forme de la condensation à cause de la chaleur. Par temps froid, ce sont les cristaux de glace et de cire qui colmatent les filtres et causent l'immobilisation des véhicules. De plus l'eau cause la corrosion de la pompe et des injecteurs, réduit la lubricité du carburant, ce qui peut entraîner le blocage des tiges des injecteurs dans les systèmes modernes d'injection à pression élevée et rayer le métal.

**Fongus et bactéries :** ce sont des micro-organismes qui vivent en présence d'eau. Ces bactéries se multiplient et augmentent leurs teneurs par dégradation de l'oxygène, de l'hydrogène et des chaînes des hydrocarbures. Ils appauvrissent les qualités énergétiques du carburant, et génèrent différents produits de dégradation dont le sulfure d'hydrogène (acide sulfurique pouvant provoquer grippage, boucher les injecteurs et par conséquent bloquer le filtre à carburant). Il ne suffit pas de changer l'huile pour éliminer ces microbes mais il faut utiliser un biocide.

**Sédiments et autres solides** - Ces contaminants se fauillent souvent dans le réservoir de carburant lors du remplissage. Il est possible de les éliminer par sédimentation ou filtration.

D'autres contaminants comme la cire et les asphaltes, contenus dans le carburant diesel, peuvent aussi obstruer le filtre, abaisser la performance, causer des pannes et endommager vos moteurs.

Pour toutes ces raisons, il est fondamental de vous approvisionner en carburant de haute qualité auprès d'un fournisseur réputé et de faire analyser vos carburants après chaque nouvelle livraison. Dans le prochain numéro, nous expliquerons quels sont les tests à effectuer.

Pour de plus amples informations, communiquez avec votre représentant technique.

---

# **TRIBOLOGIK®**

## INFOLETTRE

ISO 17025:2005

[www.tribologik.com](http://www.tribologik.com)

---

### WEBINAR – Comment gérer votre programme d'analyse d'huile sur le site web Tribologik®

**Date:** vendredi **27 septembre**, 2013,

**Heure:** 10H00 AM avec **François Gendron**

**Durée :** 30 minutes

**Réservez auprès de François :** [francois@tribologik.com](mailto:francois@tribologik.com)

---

Global **Meet**

**You're invited.**

You've been invited to a web meeting starting lundi 9 juillet 2012 at 11:35 Canada, Québec.

**Have the meeting call you.**  
Click the Connect Me link below. No need to dial-in.

[Connect Me](#)

**Not at your computer?**  
You can join by dialing one of the access numbers below:  
BlackBerry® +1-719-457-6209x7025895745#  
iPhone®: +1-719-457-6209,7025895745  
Web Meeting: [Join](#)

[info@tribologik.com](mailto:info@tribologik.com)

**Le meilleur allié de vos équipements!**