



(22) Date de dépôt/Filing Date: 1999/12/17

(41) Mise à la disp. pub./Open to Public Insp.: 2000/06/17

(45) Date de délivrance/Issue Date: 2008/03/18

(30) Priorité/Priority: 1998/12/17 (FR98 15942)

(51) Cl.Int./Int.Cl. *F02K 1/40* (2006.01),
F01D 25/30 (2006.01), *F02K 1/44* (2006.01),
F02K 1/82 (2006.01)

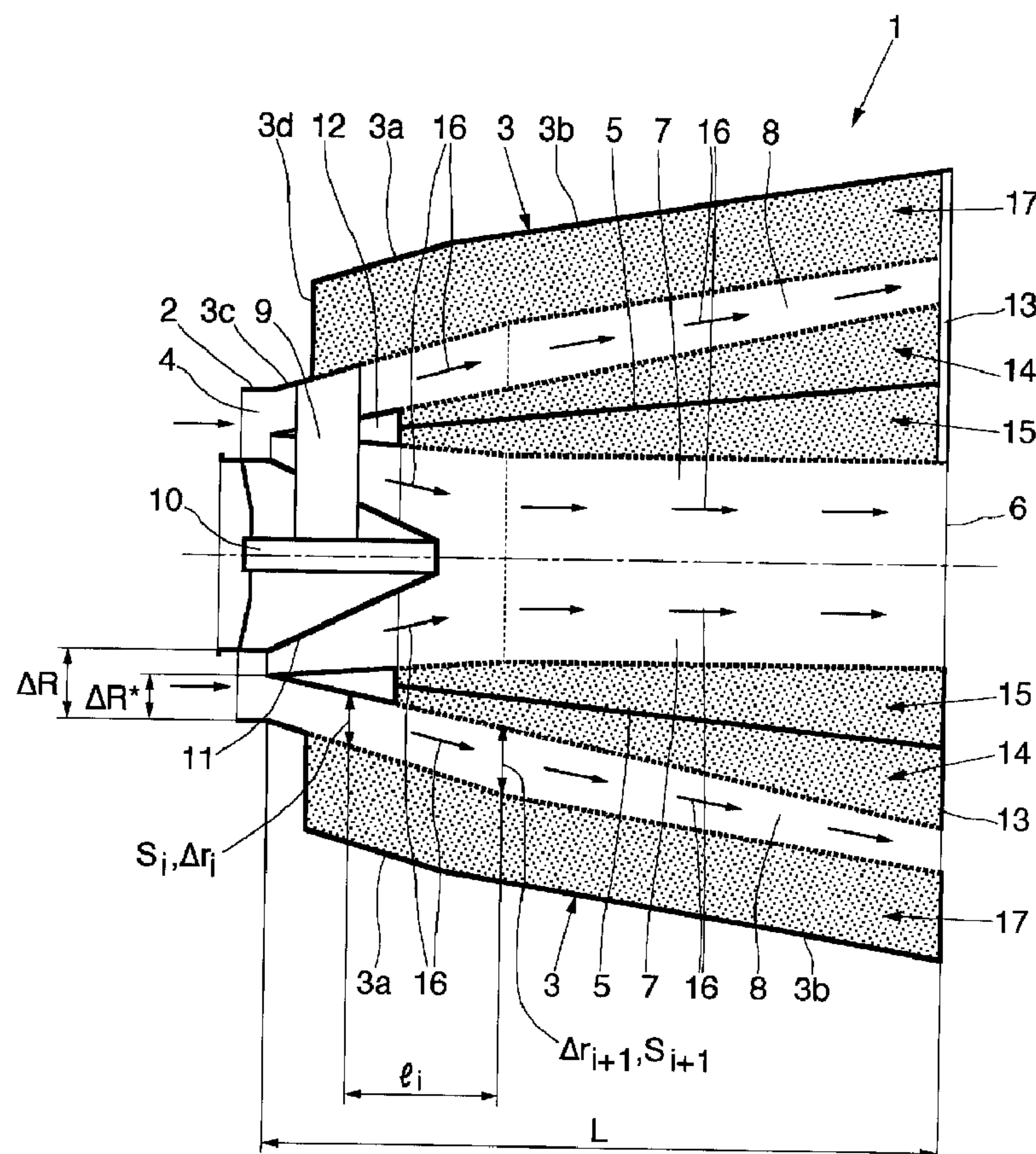
(72) Inventeurs/Inventors:
GADEFAIT, BENOIT DENIS RENE, FR;
VIGNAU, HUBERT HIPPOLYTE, FR;
ORTIZ, MARIE-LAURE OLGA SIMONE, FR

(73) Propriétaire/Owner:
TURBOMECA, FR

(74) Agent: OGILVY RENAULT LLP/S.E.N.C.R.L.,S.R.L.

(54) Titre : DISPOSITIF D'ECHAPPEMENT MULTICANAL DE TURBOMACHINE TRAITE ACOUSTIQUEMENT

(54) Title: ACOUSTICALLY ADJUSTED MULTI-CHANNEL TURBINE ENGINE EXHAUST DEVICE



(57) Abrégé/Abstract:

L'invention concerne un dispositif d'échappement multicanal de turbomachine, du type multicanal à entrée annulaire, comprenant une enveloppe extérieure de forme générale symétrique par rapport à un axe et au moins une séparation interne définissant

(57) Abrégé(suite)/Abstract(continued):

plusieurs canaux sensiblement concentriques pour l'écoulement du flux d'échappement, un revêtement absorbant capable d'absorber une partie de l'énergie acoustique générée par l'écoulement est prévu sur au moins une surface de la séparation interne et/ou sur une surface interne de l'enveloppe extérieure. L'épaisseur du revêtement absorbant est adaptée sur la longueur du dispositif d'échappement pour optimiser l'écoulement dans les différents canaux en maintenant la diffusion progressive et en évitant les décollements au voisinage des surfaces immobiles. Grâce à cette disposition, la signature acoustique de la turbomachine est grandement réduite puisqu'il devient possible de bénéficier de l'augmentation de surface traitée acoustiquement due à la présence des séparations internes.

DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT MULTICANAL DE TURBOMACHINE
TRAITÉ ACOUSTIQUEMENT

ABRÉGÉ

L'invention concerne un dispositif d'échappement multicanal de turbomachine, du type multicanal à entré annulaire, comprenant une enveloppe extérieure de forme générale symétrique par rapport à un axe et au moins une séparation interne définissant plusieurs canaux sensiblement concentriques pour l'écoulement du flux d'échappement, un revêtement absorbant capable d'absorber une partie de l'énergie acoustique générée par l'écoulement est prévu sur au moins une surface de la séparation interne et/ou sur une surface interne de l'enveloppe extérieure. L'épaisseur du revêtement absorbant est adaptée sur la longueur du dispositif d'échappement pour optimiser l'écoulement dans les différents canaux en maintenant la diffusion progressive et en évitant les décollements au voisinage des surfaces immobiles. Grâce à cette disposition, la signature acoustique de la turbomachine est grandement réduite puisqu'il devient possible de bénéficier de l'augmentation de surface traitée acoustiquement due à la présence des séparations internes.

Dispositif d'échappement multicanal de turbomachine traité acoustiquement.

La présente invention a pour objet un dispositif d'échappement pour une turbomachine tel qu'un groupe auxiliaire de puissance, un turbogénérateur, un ventilateur, un compresseur de charge, un turbopropulseur ou encore un turbomoteur capable d'entraîner par
5 exemple un arbre de rotor d'hélicoptère, le dispositif d'échappement étant traité de façon que sa signature acoustique soit réduite.

On sait que les turbomachines sont équipées d'un dispositif d'échappement jouant le rôle d'un diffuseur capable de ralentir le flux d'échappement. Un tel dispositif d'échappement comprend généralement
10 une enveloppe extérieure de forme symétrique par rapport à un axe. La forme exacte du dispositif d'échappement ainsi que sa longueur selon l'axe du flux d'échappement peuvent être déterminées de façon à assurer des performances données en tenant compte en particulier de la pression statique à l'entrée et à la sortie du dispositif d'échappement.

On a déjà prévu, dans des dispositifs d'échappement pour turbomachines, de disposer à l'intérieur de l'enveloppe une ou plusieurs séparations internes définissant plusieurs canaux sensiblement concentriques pour l'écoulement du flux d'échappement. Le dispositif d'échappement multicanal ainsi réalisé présente, à performances égales,
15 20 un encombrement axial réduit.

On sait par ailleurs qu'il convient dans de nombreuses applications, de réduire au maximum le bruit généré par les turbomachines. A cet effet, un traitement acoustique du dispositif d'échappement a pu être envisagé. Jusqu'à présent cependant, la
25 diminution de la signature acoustique était considérée comme

insuffisante. Le document US-A-4 109 750 décrit un dispositif d'atténuation du son pour turbomachine au moyen de l'utilisation d'un matériau acoustique qui peut être appliqué sur les parois d'une séparation interne. Mais cette application se fait au détriment des performances
5 aérodynamiques.

La présente invention a pour objet d'améliorer la réduction de la signature acoustique d'une turbomachine tout en autorisant l'obtention de performances aérodynamiques données d'un dispositif d'échappement. De manière plus précise, la présente invention permet d'améliorer à la fois les
10 performances aérodynamiques et les performances acoustiques d'un dispositif d'échappement d'une turbomachine, et en particulier d'un turbomoteur d'entraînement de rotor d'hélicoptère.

A cet effet, le dispositif d'échappement de diffusion de turbomachine selon l'invention, qui est du type multicanal à entrée annulaire, comprend une enveloppe extérieure de forme générale
15 symétrique par rapport à un axe et une ou plusieurs séparations internes définissant plusieurs canaux sensiblement concentriques pour l'écoulement du flux d'échappement. Conformément à la présente invention, un revêtement absorbant capable d'absorber une partie de l'énergie acoustique générée par l'écoulement, est prévu sur au moins une
20 surface d'une séparation interne et/ou sur la surface interne de l'enveloppe extérieure. L'épaisseur du revêtement absorbant est adaptée sur la longueur du dispositif d'échappement pour optimiser l'écoulement dans les différents canaux, en maintenant la diffusion progressive et en évitant les décollements au voisinage des surfaces immobiles.
25

Grace à cette disposition, la signature acoustique de la turbomachine est grandement réduite puisqu'il devient possible de bénéficier de l'augmentation de surface traitée acoustiquement due à la présence des séparations internes.

30 Le revêtement absorbant est choisi non seulement en fonction de son pouvoir absorbant propre, caractérisé par son coefficient d'absorption en fonction de la fréquence, mais également en fonction des caractéristiques de l'écoulement aérodynamique (température des gaz dans l'échappement et vitesse d'écoulement).

35 Afin d'optimiser les performances aérodynamiques, l'aire des

différents canaux peut avantageusement varier sur la longueur de l'axe afin d'optimiser simultanément la vitesse d'écoulement et l'épaisseur du revêtement absorbant, c'est-à-dire les performances acoustiques.

5 Le revêtement absorbant est disposé sur la surface de la séparation interne et/ou de l'enveloppe extérieure faisant face à l'écoulement.

Le revêtement absorbant comprend un matériau acoustique qui peut être du type poreux ou du type résonateur en simple ou en multicouches.

10 Dans le cas d'un matériau poreux, celui-ci peut être constitué de fibres agglomérées (feutre, laine de verre ou de roche) ou d'un réseau intersticiel réalisé par assemblage de microsphères creuses. Dans le cas d'un tel matériau poreux, le revêtement absorbant comprend en outre une paroi acoustiquement transparente ayant un rôle de retenue mécanique du
15 matériau poreux. Cette paroi peut être solidaire ou non du matériau poreux.

Lorsqu'un corps central est prévu dans l'axe du dispositif sur une majeure partie de sa longueur, ledit corps central peut également présenter sur sa surface un revêtement absorbant tel que défini
20 précédemment, ce qui augmente encore la surface traitée acoustiquement.

De la même manière, si la sortie du flux d'échappement se fait par une partie de déviation du flux par rapport à l'axe d'entrée, ladite partie de déviation, de forme quelconque, peut comporter sur sa surface interne un revêtement absorbant.

25 La présente invention sera mieux comprise à l'étude de quelques modes de réalisation particuliers pris à titre d'exemples nullement limitatifs et illustrés par les dessins annexés, sur lesquels :

la figure 1 est une vue en coupe schématique prise selon l'axe de l'écoulement, d'un mode de réalisation d'un dispositif d'échappement de
30 turbomachine selon l'invention;

La figure 2 est une vue avec arrachement en coupe montrant à plus grande échelle une première variante de revêtement absorbant installé dans le mode de réalisation illustré sur la figure 1;

la figure 3 est une vue en coupe avec arrachement analogue à la
35 figure 2, d'une variante de revêtement absorbant;

la figure 4 est une vue analogue aux figures 2 et 3, montrant une autre variante de revêtement absorbant;

la figure 5 est une vue en coupe selon V-V de la figure 4;

la figure 6 est une vue en coupe partielle avec arrachement d'une modification de la variante illustrée sur la figure 4;

la figure 7 est une vue en coupe schématique analogue à la figure 1 d'un autre mode de réalisation de l'invention; et

la figure 8 est un schéma illustrant les performances aérodynamiques d'un dispositif d'échappement.

Tel qu'il est illustré sur la figure 1, le dispositif d'échappement de turbomachine selon la présente invention, référencé 1 dans son ensemble, est monté sur l'extrémité de sortie 2 d'un turbomoteur non représenté sur la figure. Le dispositif d'échappement 1 comprend d'une manière générale une enveloppe extérieure 3 qui présente, dans l'exemple illustré, une forme générale tronconique divergente. A l'intérieur de l'enveloppe 3, se trouve montée une séparation 5, laquelle présente, dans l'exemple illustré, également une forme générale tronconique divergente. L'enveloppe 3 présente une première partie 3a du côté de l'entrée 4, correspondant à la sortie du turbomoteur, avec un premier angle de cône et une deuxième partie 3b du côté de la sortie 6 avec un autre angle de cône plus fermé.

La séparation 5 définit un premier canal central 7 pour l'écoulement du flux d'échappement et un deuxième canal annulaire 8 entre la séparation 5 et l'enveloppe extérieure 3, le canal annulaire 8 étant concentrique au canal central 7.

Le maintien de la séparation 5 à l'intérieur de l'enveloppe 3 est réalisé au voisinage de l'entrée 4 par trois bras-support radiaux 9 avantageusement disposés à 120° les uns des autres, lesdits bras-support 9 étant fixés, d'une part sur un tube interne 10 du cône intérieur 11 et, d'autre part sur un retour 3c de l'enveloppe extérieure 3. La séparation 5 est prolongée du côté de l'entrée 4 par une pièce de liaison conique 12, laquelle est fixée sur les bras-support 9. Le sommet du cône de la pièce de liaison qui constitue le bord d'attaque de la séparation 5, est dans le plan de l'entrée 4, correspondant à la sortie du turbomoteur.

Du côté de la sortie 6, la séparation 5 est maintenue au moyen de

bras-support 13 fixés à la fois sur la séparation 5 et sur l'enveloppe extérieure 3 et également disposés à 120° les uns des autres.

Conformément à la présente invention, un revêtement absorbant 14 est prévu sur la surface de la séparation interne 5.

5 Dans le mode de réalisation illustré sur la figure 1, le revêtement absorbant 14 est disposé sur la surface externe de la séparation 5, tandis qu'un revêtement absorbant analogue 15 est prévu sur la surface interne de la séparation 5. Ce revêtement absorbant est capable d'absorber une partie de l'énergie acoustique générée par l'écoulement symbolisé sur la figure 1
10 par les flèches 16. L'épaisseur des revêtements 14 et 15 va en croissant depuis la pièce de liaison 12 jusqu'à la sortie 6.

Dans le mode de réalisation illustré sur la figure 1, la surface interne de l'enveloppe extérieure 3 présente également un revêtement absorbant 17 de structure analogue à celle des revêtements absorbants 14
15 et 15. Le revêtement absorbant 17 définit la surface externe du canal annulaire 8. L'enveloppe 3 présente donc un décrochement 3d, correspondant à l'épaisseur du revêtement 17 au voisinage de l'entrée 4 et dirigé vers l'extérieur.

Les différents revêtements absorbants 14, 15 et 17 peuvent
20 présenter des caractéristiques d'absorption différentes sur la longueur du dispositif d'échappement 1. De même, l'épaisseur de chacun des revêtements absorbants 14, 15 et 17 peut évoluer sur la longueur du dispositif d'échappement. C'est ainsi que l'épaisseur des revêtements absorbants 14 et 15 va en augmentant depuis le côté de l'entrée 4 jusqu'au
25 côté de la sortie 6. L'épaisseur du revêtement absorbant 17 est sensiblement constante sur toute la longueur du dispositif d'échappement 1 dans le mode de réalisation illustré sur la figure 1. Il en résulte que la section de passage utile pour l'écoulement du flux gazeux d'échappement qui s'écoule par le canal annulaire 8 d'une part et le canal central 7 d'autre
30 part, peut être adaptée de façon à optimiser l'écoulement dont la diffusion reste avantageusement progressive et ne décolle pas au voisinage des surfaces immobiles.

Dans la variante illustrée sur la figure 1, la section de passage du canal central 7 est sensiblement constante, tandis que la section de
35 passage du canal annulaire 8 va en croissant depuis l'entrée jusqu'à la

sortie 6 grâce à l'augmentation de diamètre du canal 8.

Dans tous les cas, la forme géométrique de la séparation interne devra être adaptée à l'épaisseur des revêtements absorbants 14, 15 et 17 afin que la section de passage utile du flux gazeux permette la meilleure
5 récupération possible d'énergie en maintenant la pression la plus basse possible à l'entrée de l'échappement, c'est-à-dire à la sortie du turbomoteur par un effet de ralentissement approprié du flux gazeux dans le dispositif d'échappement.

La figure 8 illustre les performances aérodynamiques d'un
10 dispositif d'échappement tel que celui illustré sur la figure 1. Le graphe de la figure 8 comporte en ordonnée le rapport $\Delta S = S_s / S_e$ entre la surface utile S_s pour le passage du flux gazeux à la sortie d'une section du dispositif d'échappement et la surface de passage utile S_e de l'entrée d'une autre section. En abscisses, on porte les valeurs $\ell / \Delta r$ où ℓ est la longueur axiale
15 entre les deux sections considérées du dispositif d'échappement et Δr la différence entre le rayon externe et le rayon interne de la section annulaire d'entrée. La longueur totale de l'échappement illustré à la figure 1 est L, la hauteur de veine à l'entrée étant ΔR .

On a également représenté sur la figure 8 une pluralité de
20 courbes 30 représentatives du coefficient de récupération de pression statique C_p où :

$$C_p = - \frac{\text{pression statique de sortie} - \text{pression statique d'entrée}}{(\text{pression totale} - \text{pression statique})_{\text{entrée}}}$$

25

Pour une vitesse donnée de l'écoulement du flux gazeux, il est alors possible de définir une ligne de performance optimale joignant les différents minimas des courbes représentatives du coefficient de
30 récupération de pression statique C_p . Cette ligne est référencée 31 sur la figure 8. Elle permet de déterminer pour un dispositif d'échappement de longueur L et de hauteur de veine à l'entrée ΔR , la section de sortie fournissant les performances maximales de l'échappement.

L'optimisation de ce dispositif d'échappement est effectuée itérativement sur des sections intermédiaires. La section S_{i+1} indiquée sur
35 la figure 1 est déterminée en fonction de la section S_i , de la distance ℓ_i

entre les sections d'entrée i et de sortie $i+1$ et de la valeur Δr_i .

Par ailleurs, la présence de la séparation 5, d'épaisseur initiale nulle et d'épaisseur évolutive sur la longueur de l'échappement, permet de diviser la hauteur de veine à l'entrée (ΔR devient ΔR^*), et donc
5 conformément à la courbe 31 (point P^*), d'augmenter la section de sortie (ΔS devient ΔS^*) avec tous les autres paramètres inchangés.

La séparation 5 munie de ses revêtements 14 et 15 permet donc, à même encombrement axial, d'améliorer les performances aéro-
dynamiques du dispositif d'échappement. Cette optimisation est
10 indépendante de l'évolution d'épaisseur de la séparation 5 munie des revêtements 14 et 15 librement choisie pour l'optimisation acoustique.

La séparation 5 munie de ses revêtements 14 et 15, permet donc une amélioration combinée des performances aérodynamique et
acoustique.

15 En se reportant à la figure 2, il apparaît que dans une première variante, le revêtement absorbant 14, 15, 17 utilisé dans la présente invention comprend chaque fois une couche d'absorption acoustique 14a, 15a ou 17a et une paroi 14b, 15b ou 17b acoustiquement transparente. La
paroi acoustiquement transparente peut être par exemple une paroi
20 métallique munie d'une pluralité d'orifices traversants, schématiquement représentée sur la figure sous la forme d'un trait en pointillés. La couche d'absorption acoustique 14a, 15a ou 17a est constituée dans la variante représentée sur la figure 2 sous la forme d'un matériau fibreux qui dissipe
l'énergie des ondes sonores par frottement visqueux des gaz dans les pores
25 du matériau. Dans chacun des revêtements absorbants 14, 15 et 17, le matériau fibreux se trouve ainsi maintenu en sandwich entre une paroi pleine rigide telle que la paroi de la séparation interne 5 ou la paroi de l'enveloppe extérieure 3 d'une part, et la paroi acoustiquement
transparente 14b, 15b ou 17b. La paroi acoustiquement transparente 14b,
30 15b ou 17b est disposée du côté de l'écoulement symbolisé par les flèches 16 sur la figure. Le matériau fibreux 14a, 15a ou 17a peut être avantageusement constitué de laine de roche, laine de verre, fibres
céramiques ou d'un produit analogue capable de résister aux températures
élevées régnant dans le flux d'échappement.

35 Lors du fonctionnement de la turbomachine, le flux

d'échappement s'écoule dans les canaux 7 et 8. Le traitement acoustique obtenu est efficace sur une large plage de fréquences en raison de la nature même de la couche d'absorption acoustique 14a, 15a ou 17a constituée par le matériau fibreux.

5 Dans le mode de réalisation illustré sur la figure 3, sur laquelle les parties analogues portent les mêmes références, les couches d'absorption acoustiques 14a, 15a et 17a sont constituées par un lit de sphères 19 perforées réalisées en matériau réfractaire et accumulées en vrac ou selon plusieurs couches superposées délimitant le revêtement
10 absorbant, c'est-à-dire en particulier entre la paroi extérieure 3 et la paroi acoustiquement transparente 17b, la paroi de la séparation interne 5 et les deux parois acoustiquement transparentes 14b et 15b.

Dans le mode de réalisation illustré sur les figures 4 et 5, le revêtement absorbant 14, 15 et 17 est constitué de panneaux 14a, 15a, 17a
15 ayant une structure de résonateurs représentée ici sous la forme de résonateurs d'Helmholtz. Les cavités ou cellules ouvertes 20 ont la forme de cylindres de base hexagonale comme on peut le voir sur la coupe de la figure 5, formant ainsi une structure en nid d'abeille. L'axe des cellules 20 est, dans cet exemple et à titre illustratif, sensiblement perpendiculaire à la direction de l'écoulement. D'un côté, cette structure est soudée à une
20 paroi pleine rigide telle que celle de l'enveloppe extérieure 3 ou la séparation interne 5, définissant ainsi un fond fermé pour les différentes cavités ou cellules 20. De l'autre côté, est disposée une paroi poreuse acoustiquement résistive 14c, 15c ou 17c.

25 La paroi 14c, 15c ou 17c comprend généralement une couche relativement mince d'un matériau capable de dissiper l'énergie des ondes sonores par frottement visqueux des gaz dans les pores du matériau.

En variante, on peut remplacer au moins l'une des parois 14c, 15c ou 17c par une simple tôle perforée.

30 De cette manière, comme précédemment, le revêtement absorbant 14, 15 ou 17 permet, lors de l'écoulement du flux d'échappement, la création d'un mouvement des gaz à travers les pores de la paroi 14c, 15c ou 17c engendrant un amortissement résistif par dissipation de l'énergie sonore. On peut renforcer cet amortissement en
35 prenant judicieusement une profondeur pour les cavités ou cellules 20

multiple du quart de la longueur d'onde.

Il est ainsi possible d'obtenir un amortissement acoustique à une fréquence déterminée dépendant de la profondeur des cavités ou cellules 20. L'amortissement acoustique dépend également d'autres paramètres tels que la température des gaz de l'écoulement ainsi que la vitesse de l'écoulement. On comprendra que la structure du revêtement absorbant et en particulier l'épaisseur des couches d'absorption acoustiques 14a, 15a ou 17a, c'est-à-dire la profondeur des cavités ou cellules 20 de la structure cellulaire illustrée sur les figures 4 et 5, puissent être aisément adaptées en fonction des paramètres de fonctionnement de la turbomachine.

La figure 6 illustre un exemple de modification de la structure cellulaire illustrée sur la figure 4, pour le revêtement absorbant 17.

Dans cet exemple, on utilise un double résonateur constitués de deux résonateurs superposés représentés ici sous la forme de résonateurs d'Helmholtz. Une paroi poreuse 23 est insérée entre deux couches 21 et 22 et cavités ou cellules ouvertes 20. Dans l'exemple illustré, la profondeur des cavités ou cellules des deux couches 21 et 22 est identique, mais il serait possible au contraire de prévoir des profondeurs différentes. Le double résonateur d'Helmholtz est associé, du côté de l'écoulement, à une paroi poreuse 17c acoustiquement résistive identique à celle du mode de réalisation précédent.

Les parois poreuses 17c et 23 peuvent être identiques et constituer les parois résistives des deux résonateurs. Les ondes sonores pénètrent alors dans le premier résonateur comprenant la paroi poreuse 17c et les cavités de la couche 22, puis dans le second résonateur comprenant la paroi poreuse 23 et les cavités de la couche 21.

En variante, la paroi 23 peut être constituée simplement d'un matériau poreux acoustiquement peu ou pas résistif. La paroi 23 peut également être constituée d'une simple tôle perforée.

Un tel revêtement absorbant à double résonateur d'Helmholtz présente l'avantage d'étendre l'accord en fréquence sur une bande plus large que dans le cas d'une seule rangée de résonateurs.

Le mode de réalisation illustré sur la figure 7 illustre schématiquement le cas d'un échappement 1 comportant un corps central 24 s'étendant essentiellement sur toute la longueur de l'échappement 1. Le

corps central présente du côté de l'entrée 4 une forme conique 24a dont la section va en diminuant dans le sens de l'écoulement. Une séparation de forme sensiblement conique 5 puis cylindrique est montée à l'intérieur de l'échappement 1 entre le corps central 24 et la paroi extérieure 3. Deux canaux d'écoulement sensiblement annulaires et concentriques 25 et 26 se trouvent ainsi définis à l'intérieur de l'échappement 1 dont la forme générale est tout d'abord conique puis approximativement cylindrique.

Un revêtement acoustiquement absorbant est prévu sur toutes les surfaces internes de l'échappement 1, en contact avec le flux d'écoulement gazeux. Ce revêtement peut être identique à celui décrit en référence à l'un quelconque des modes de réalisation précédents. C'est ainsi qu'un revêtement 17 est prévu à l'intérieur de la paroi extérieure 3. De même, un revêtement acoustiquement absorbant 14, 15 est prévu de chaque côté de la paroi pleine de la séparation interne 5. Enfin, un revêtement acoustiquement absorbant 27 est prévu tout autour du corps central 24.

L'échappement multicanal de turbomachine selon la présente invention est ainsi traité acoustiquement et ce quelle que soit sa géométrie, l'entrée étant généralement symétrique par rapport à l'axe de l'écoulement, les canaux concentriques d'écoulement pouvant évoluer vers une forme de sortie quelconque, soit dans l'axe moteur, soit en dehors de cet axe en exerçant ainsi une fonction de déviation du jet.

La séparation prévue à l'intérieur du dispositif d'échappement délimitant les canaux d'écoulement, peut comporter un revêtement acoustiquement absorbant d'épaisseur évolutive ou uniforme selon les caractéristiques acoustiques que l'on souhaite obtenir. Les hauteurs de veine des différents canaux d'écoulement peuvent être optimisées afin que les vitesses d'écoulement dans chaque canal soient adaptées à la surface acoustiquement traitée et que les performances acoustiques soient les meilleures possibles.

Bien que dans les exemples illustrés, l'enveloppe extérieure comme la séparation interne aient été munies d'un revêtement acoustiquement absorbant, on comprendra que l'invention s'applique également au cas où seule la séparation interne serait munie d'un tel revêtement acoustiquement absorbant. L'invention s'appliquerait également dans les mêmes conditions à une structure dans laquelle la

séparation interne ne serait pas revêtue d'un revêtement acoustiquement absorbant, mais où ce revêtement serait prévu uniquement à l'intérieur de l'enveloppe externe de l'échappement.

5 Par ailleurs, bien que dans les modes de réalisation illustrés, les revêtements acoustiquement absorbants aient été de même structure dans un mode de réalisation déterminé, on comprendra qu'il serait possible pour obtenir des caractéristiques différentes, de prévoir dans le même échappement des structures différentes de revêtement acoustiquement absorbant en des endroits différents, de façon à répondre à des conditions
10 de traitement acoustique spécifiques.

Grâce à la présente invention, il devient possible de réduire de manière très significative la signature acoustique de l'échappement et donc de la turbomachine.

15 Grâce à l'existence de la séparation interne, la surface de traitement acoustique peut être considérablement accrue en gardant le même encombrement et des performances aérodynamiques égales ou supérieures. On peut également améliorer la compacité de l'ensemble en réalisant un échappement de moindre longueur tout en conservant une surface de traitement acoustique optimale.

REVENDICATIONS :

1. Dispositif d'échappement de diffusion multicanal de turbomachine, du type à entrée annulaire, comprenant une enveloppe extérieure de forme générale symétrique par rapport à un axe et au moins une séparation interne définissant plusieurs canaux sensiblement concentriques pour l'écoulement du flux d'échappement, un revêtement absorbant capable d'absorber une partie de l'énergie acoustique générée par l'écoulement étant prévu sur au moins une surface de la séparation interne et/ou sur une surface interne de l'enveloppe extérieure, caractérisé par le fait que l'épaisseur du revêtement absorbant est adaptée sur la longueur du dispositif d'échappement de façon que la section de passage utile pour l'écoulement du flux gazeux d'échappement aille en croissant depuis l'entrée jusqu'à la sortie pour optimiser l'écoulement dans les différents canaux en maintenant la diffusion progressive et en évitant les décollements au voisinage des surface immobiles.
2. Dispositif d'échappement selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant présente des caractéristiques d'absorption différentes selon la nature de l'écoulement en regard.
3. Dispositif d'échappement selon la revendication 1 ou 2, caractérisé par le fait que l'aire des canaux varie sur la longueur de l'axe de façon à optimiser simultanément la vitesse d'écoulement et l'épaisseur du revêtement absorbant.
4. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant est disposé sur au moins une des surfaces de la séparation interne.
5. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant est disposé sur la surface interne de l'enveloppe extérieure.
6. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant est disposé sur au moins une des surfaces de la séparation interne et sur la surface interne de l'enveloppe extérieure.

7. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant comprend un matériau acoustique du type poreux ou du type résonateur.
8. Dispositif d'échappement selon la revendication 7, caractérisé par le fait que le matériau acoustique est un matériau fibreux.
9. Dispositif d'échappement selon la revendication 8, caractérisé par le fait que le matériau fibreux est choisi dans le groupe constitué par la laine de verre, la laine de roche et les fibres céramiques.
10. Dispositif d'échappement selon la revendication 7, caractérisé par le fait que le matériau acoustique comprend une pluralité de microsphères creuses disposées en au moins une couche ou en vrac.
11. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 8 à 10, caractérisé par le fait que le revêtement absorbant comprend une paroi acoustiquement transparente capable de retenir le matériau acoustique.
12. Dispositif d'échappement selon la revendication 7, caractérisé par le fait que le matériau acoustique est du type résonateur avec une structure de cellules ouvertes associée à une paroi poreuse acoustiquement résistive et fermée de l'autre côté par une paroi de fond rigide.
13. Dispositif d'échappement selon la revendication 12, caractérisé par le fait que le matériau acoustique comprend plusieurs couches de résonateurs superposées d'épaisseurs différentes ou identiques, une paroi poreuse étant insérée entre deux couches adjacentes.
14. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1, 2 et 4 à 13, caractérisé par le fait qu'un corps central est prévu dans l'axe du dispositif, sur une majeure partie de sa longueur, ledit corps central présentant sur sa surface le revêtement absorbant.

15. Dispositif d'échappement selon l'une quelconque des revendications 1, 2 et 4 à 13, caractérisé par le fait que la sortie du flux d'échappement se fait par une partie de déviation du flux par rapport à l'axe d'entrée.

16. Dispositif d'échappement selon la revendication 15, caractérisé par le fait que ladite partie de déviation comporte sur sa surface interne le revêtement absorbant.

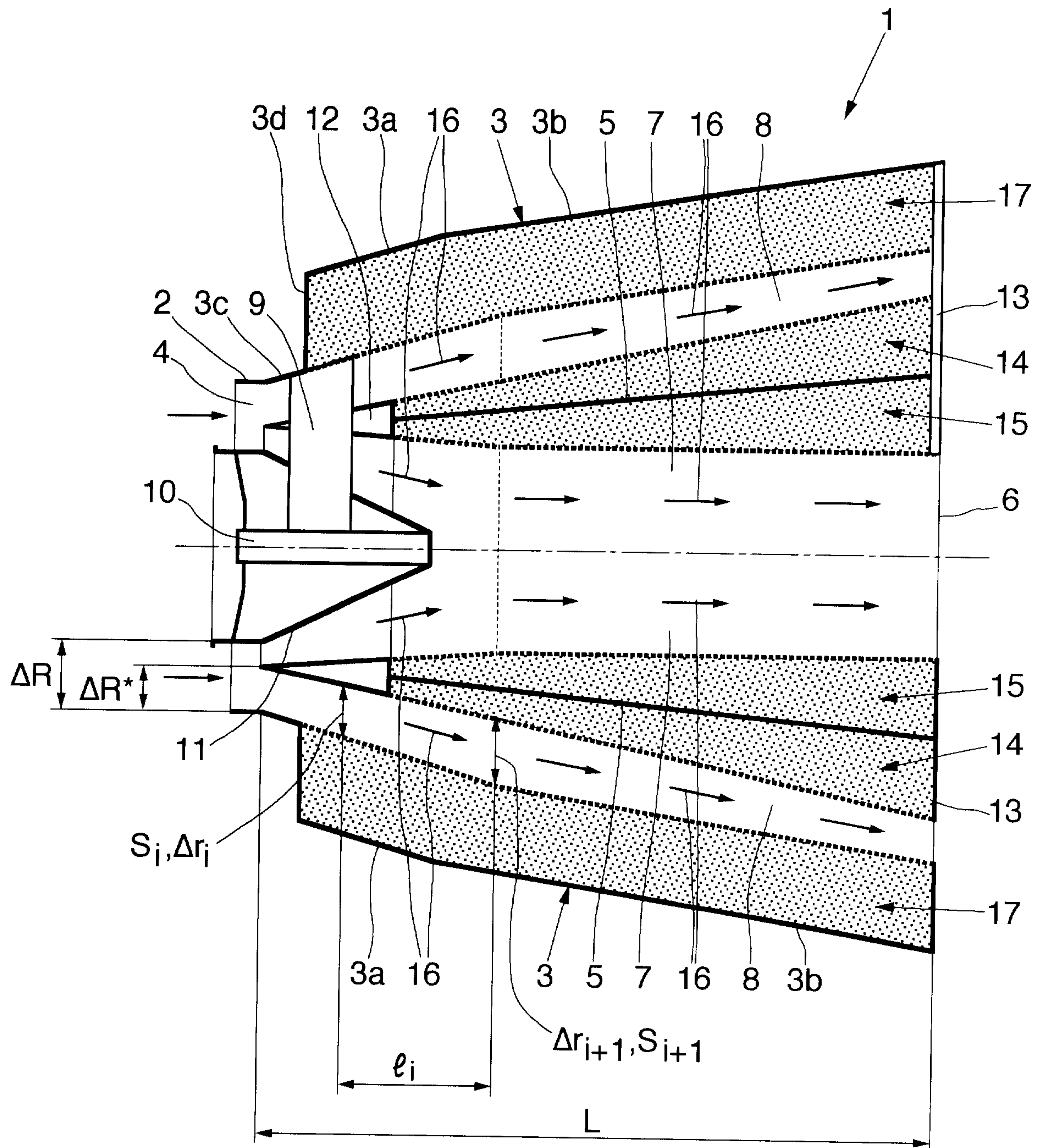
FIG.1

FIG.2

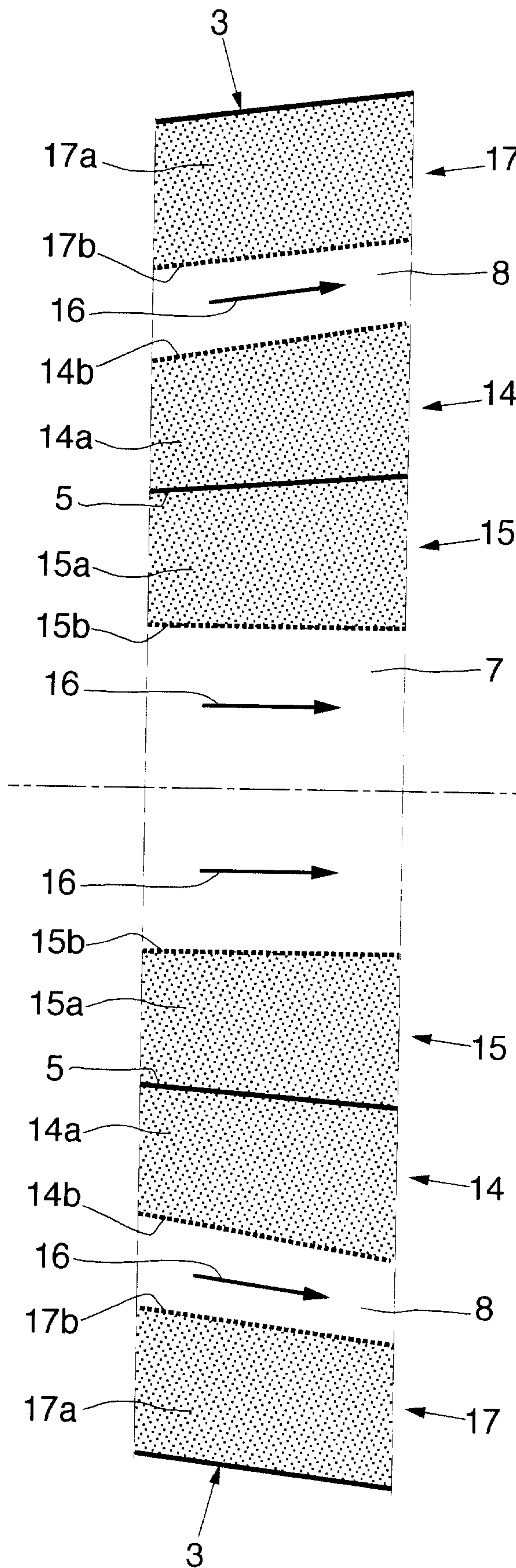


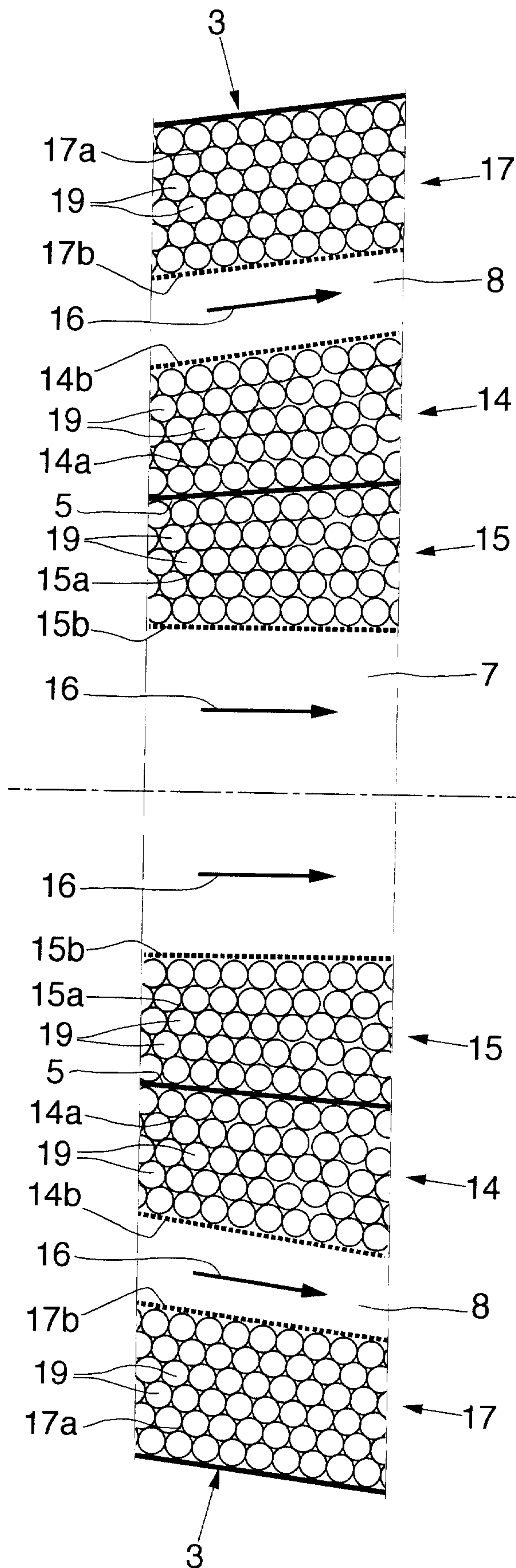
FIG.3

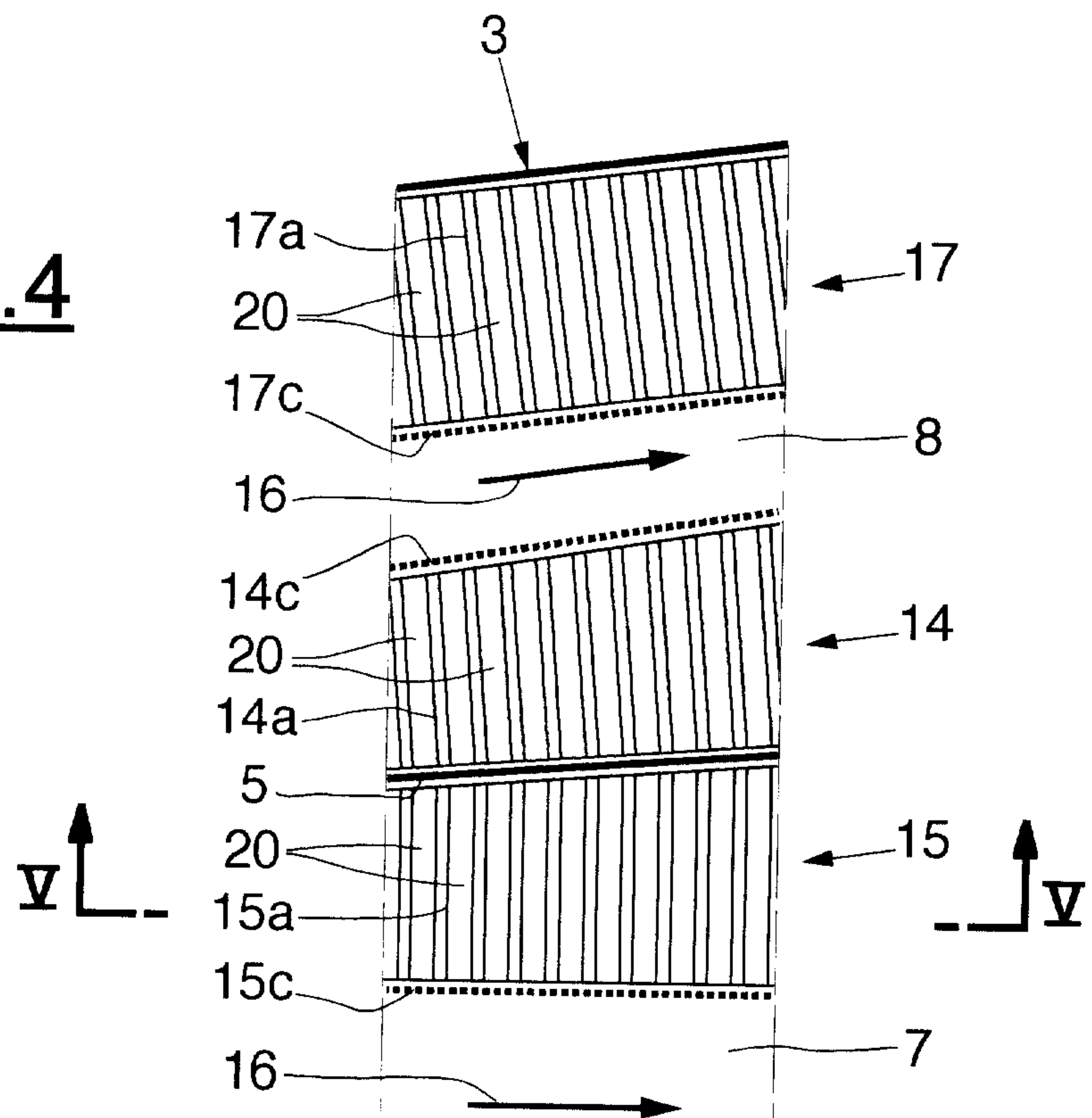
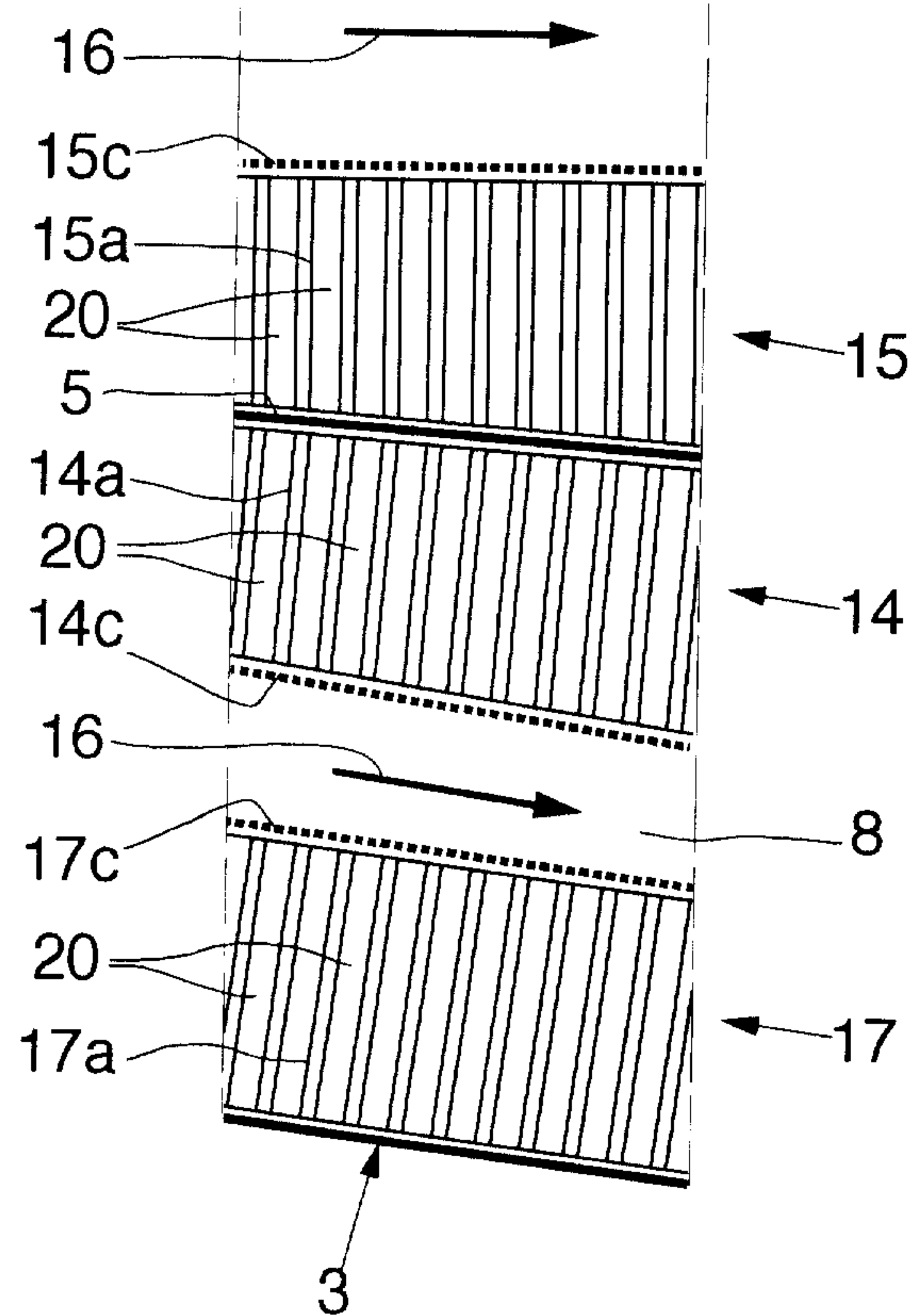
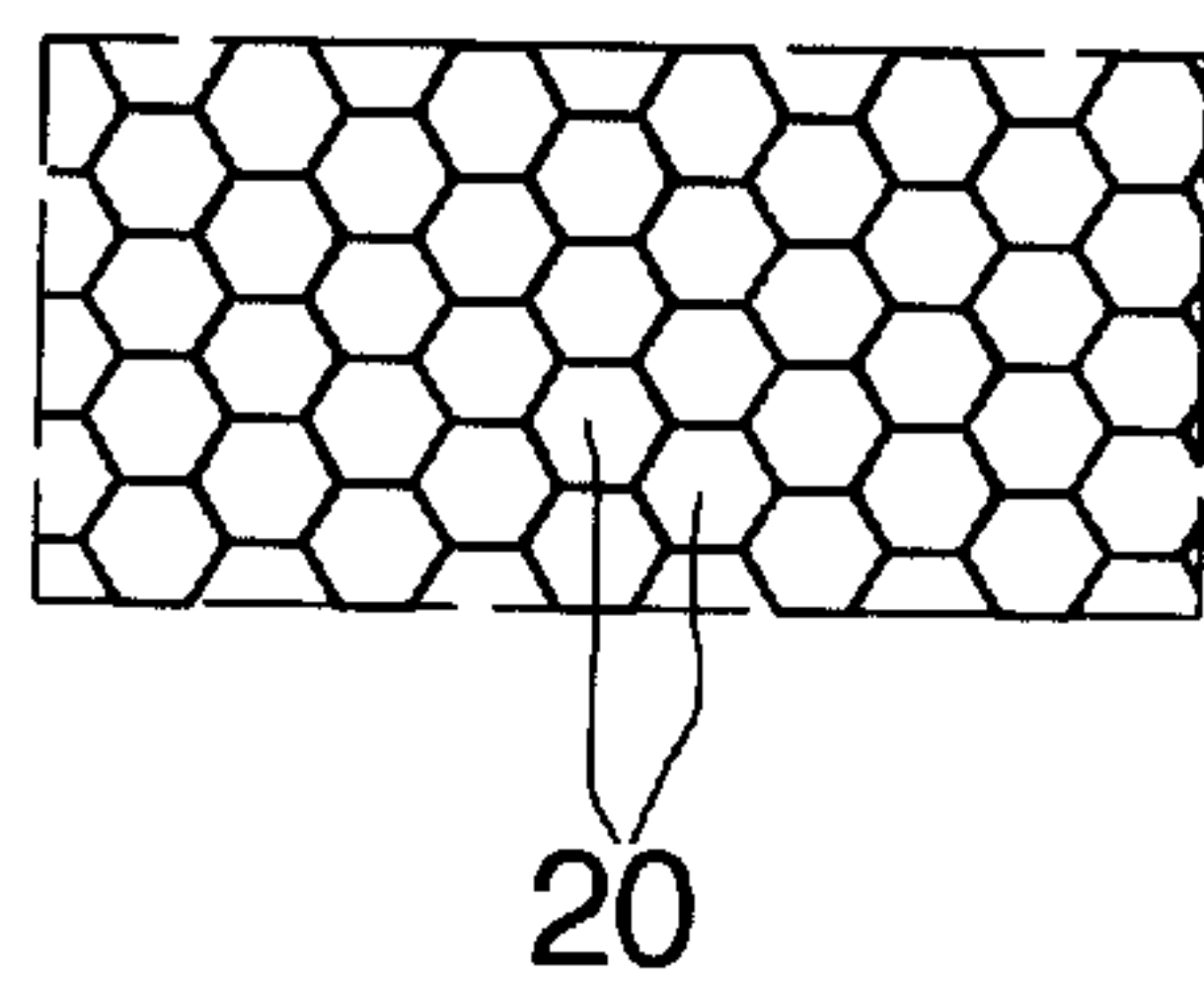
FIG.4**FIG.5**

FIG.8