

Manuel d'atelier

Groupe 30

A
2(0)

**D3-110i-A, D3-130i-A, D3-160i-A,
D3-130A-A, D3-160A-A**

Groupe 30 Système électrique

Moteurs diesel marins

**D3-110i-A • D3-130i-A • D3-160i-A
D3-130A-A • D3-160A-A**

Sommaire

Informations de sécurité	3	Alternateur	19
Introduction	3	Bouton d'arrêt supplémentaire	20
Important	3	Fusibles	20
Informations générales	6	Vanne VNT	20
À propos de ce manuel d'atelier	6	Conseils pratiques de réparation	21
Pièces de rechange	6	Conseils pratiques lors d'intervention sur les	
Moteurs certifiés	6	moteurs EVC	21
Instructions de réparation	7	Soudure électrique	21
Notre responsabilité commune	7	Recherche de pannes sur les câblages et les	
Couple de serrage	7	connecteurs	22
Outils spéciaux	8	Recherche de pannes sur le démarreur et les	
Construction et fonctionnement	9	câbles conducteurs	23
Description du système EDC 15	9	Échange de l'unité de commande moteur, (EDC15)	24
Système EVC	10	Programmation d'unité de commande	25
Emplacement des composants	11	Perturbations de fonctionnement	26
Description des composants	16	Informations données par les codes de défaut	26
HIU	16	Tableau FMI	26
Potentiomètre d'accélérateur	16	Instructions générales	27
Unité de commande moteur, EDC 15	16	Vue d'ensemble du système, EVC-MC	28
Injecteur	17	Fréquence de démarrage	28
Capteur, pression sur rampe commune		Réseau	29
(carburant)	17	Recherche de pannes manuelle sur les	
Vanne proportionnelle à commande		câbles du bus	29
électromagnétique (MPROP)	17	Recherche de pannes sur le système EVC-MC ...	30
Capteur, pression/température d'air de		Contrôle des instruments	30
suralimentation.	18	Affichage d'alarme	31
Témoin, pression d'huile moteur	18		
Capteur, température du liquide de			
refroidissement	18		
Capteur, régime moteur (volant moteur)	19		
Capteur, position de l'arbre à cames	19		
Démarreur	19		

Codes de défaut actifs et inactifs	32	MID 128, PSID 55	Tension Booster (« high bank 2 »)	83	
Codes de défaut	33	MID 128, PSID 56	Test de démarrage système pour shutoff path (chemin de coupure)	84	
MID 128, PID 21	Température ECU	33	MID 128, PSID 70	Surveillance de pression de carburant 1	85
MID 128, PID 43	Etat du contact de démarrage	34	MID 128, PSID 71	Surveillance de pression de carburant 2	88
MID 128, PID 91	Position de la commande de papillon des gaz	35	MID 140, PID 96	Niveau de carburant	89
MID 128, PID 97	Présence d'eau dans le carburant	39	MID 140, PPID 289	Interrupteur Powertrim	92
MID 128, PID 100	Pression d'huile (moteur)	41	MID 140, PPID 290	Signal Powertrim ou alimentation	94
MID 128, PID 102	Pression d'air de suralimentation	43	MID 140, PPID 395	Alimentation instrument	96
MID 128, PID 105	Température d'air de suralimentation	47	MID 140, PPID 396	Courant accessoire alimentation (synchro)	97
MID 128, PID 108	Pression atmosphérique	51	MID 140, PPID 410	Alarme profondeur	98
MID 128, PID 110	Température de liquide de refroidissement	52	MID 140, SID 231	Avertissement / défaut de communication J1939	99
MID 128, PID 158	Tension de batterie	56	MID 140, SID 253	Défaut de mémoire de calibrage	101
MID 128, PID 164	Pression d'alimentation	57	MID 140, SID 254	Défaut CPU interne	102
MID 128, PID 190	Régime moteur	61	MID 140, PSID 11	Contact de démarrage (démarrage à clé)	103
MID 128, SID 1-5	Injecteur 1-5	62	MID 140, PSID 30	Moteur Powertrim, relevage ..	105
MID 128, SID 21	Régime, arbre à cames	63	MID 140, PSID 31	Moteur Powertrim, abaissement	107
MID 128, SID 22	Régime, volant moteur	66		Perturbations de fonctionnement sans code de défaut	109
MID 128, SID 27	Vanne VNT	69		Schémas électriques	114
MID 128, SID 211	Tension d'alimentation, capteur 2	72		Moteur D3	114
MID 128, SID 212	Tension d'alimentation, capteur 1	73		Configuration de changement de mode, HIU	115
MID 128, SID 218	Relais principal ECM	74		Caractéristiques techniques	116
MID 128, SID 231	Défaut de communication J 1939	75		Références aux Bulletins de service	118
MID 128, SID 232	5 V DC Tension d'alimentation	76			
MID 128, SID 253	Mémoire de la base de données EEPROM	77			
MID 128, SID 254	Unité de commande moteur .	78			
MID 128, PSID 50	Surveillance de la pression d'alimentation MPROP	79			
MID 128, PSID 54	Tension Booster (« high bank 1 »)	82			

Informations de sécurité

Introduction

Le Manuel d'atelier contient des caractéristiques techniques, des descriptions et des conseils pratiques de réparation pour les produits ou les modèles de produits de Volvo Penta indiqués en titre. Assurez-vous que vous avez la documentation d'atelier qui correspond au produit.


Lisez attentivement les informations de sécurité ainsi que les « Informations générales » et les « Instructions de réparation » avant de commencer une opération quelle qu'elle soit.


Si une opération doit être effectuée à proximité d'un moteur en marche, un mouvement intempestif ou un outil qui tombe peuvent entraîner des accidents corporels.

Faites attention aux surfaces chaudes (tuyau d'échappement, turbocompresseur, tuyau d'air de suralimentation, élément de démarrage etc.) et aux liquides chauds dans les canalisations et les flexibles d'un moteur qui tourne ou qui vient juste d'être arrêté. Remontez toutes les protections déposées auparavant, avant de démarrer le moteur.

Important


Les signes d'avertissement spéciaux suivants sont utilisés dans le manuel d'atelier ainsi que sur le produit.


 **AVERTISSEMENT !** Risque de dommages corporels, dommages importants sur le produit ou dysfonctionnements sérieux si les instructions ne sont pas suivies.


 **IMPORTANT !** Utilisé pour attirer l'attention afin d'éviter tout dommage, corporel ou matériel, ou un défaut de fonctionnement du produit.


N.B. Ce terme attire l'attention sur une information importante dans le but de faciliter les méthodes de travail ou l'utilisation.


La liste ci-dessous donne une vue d'ensemble des risques et des interventions qui demandent une attention particulière.


 Assurez-vous qu'il est impossible de démarrer le moteur en coupant le système électrique avec le (ou les) interrupteurs principaux qui seront verrouillés en position d'arrêt avant de commencer tout travail. Placez une plaque d'avertissement sur le poste de conduite.


 En règle générale, tous les travaux de service doivent être effectués sur un moteur à l'arrêt. Par contre, pour certaines opérations de réglage par exemple, le moteur doit tourner. S'approcher d'un moteur qui tourne représente toujours un risque pour la sécurité. N'oubliez pas que des vêtements amples ou des cheveux longs peuvent se prendre dans les pièces en rotation et provoquer de graves accidents.













 Ne démarrez jamais le moteur, sans avoir mis le capot de protection. Outre le risque de projection d'huile, risque potentiel de dommages corporels. La tension aux injecteurs peut atteindre 80 V.












 Veillez à ce que tous les autocollants d'avertissement et d'information placés sur le produit soient toujours parfaitement lisibles. Remplacez tout autocollant endommagé ou recouvert de peinture.

 Ne démarrez jamais un moteur sans filtre à air. La roue de compresseur en rotation dans le turbocompresseur peut provoquer de graves accidents. Des corps étrangers dans le tuyau d'entrée peuvent également entraîner d'importants dégâts mécaniques.

 N'utilisez jamais un aérosol de démarrage ou d'autres produits similaires comme aide au démarrage. Une explosion peut se produire dans la tubulure d'admission. Risque d'accident et de dommages corporels.

 Évitez d'ouvrir le bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant risquent d'être éjectés et toute la pression formée est perdue. Ouvrez lentement le bouchon de remplissage et relâchez la surpression du système de refroidissement si le bouchon de refroidissement ou le robinet doivent être enlevés, ou encore si le bouchon ou un conduit de refroidissement doivent être démontés sur un moteur chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent jaillir dans une direction inattendue.

-  L'huile chaude peut provoquer de graves brûlures. Evitez tout contact avec de l'huile chaude. Vérifiez que le circuit d'huile n'est pas sous pression avant toute intervention. Ne démarrez jamais, respectivement ne faites jamais tourner le moteur, sans le bouchon de remplissage d'huile, risque de rejets d'huile.
-  Arrêtez le moteur et fermez le robinet de fond avant toute intervention sur le système de refroidissement.
-  Démarrez seulement le moteur dans un espace bien aéré. Pour le fonctionnement dans un espace fermé, les gaz d'échappement et les gaz du moteur doivent être évacués du compartiment moteur ou de la zone de travail.
-  Utilisez toujours des lunettes de protection pour les travaux qui présentent des risques de projections, d'étincelles, de rejets d'acides ou d'autres produits chimiques. Les yeux sont particulièrement sensibles et la vue est fragile !
-  Evitez tout contact avec l'huile ! Un contact prolongé ou des contacts répétés avec l'huile peuvent provoquer le dessèchement de la peau. Des irritations, la peau sèche, de l'eczéma et autres maladies dermatiques en sont des conséquences directes.
- Au point de vue santé, l'huile usagée est plus dangereuse que l'huile neuve. Portez des gants de protection et évitez les vêtements et les chiffons imprégnés d'huile. Lavez-vous les mains régulièrement, surtout avant les repas. Utilisez une crème spéciale pour éviter le dessèchement et pour faciliter le nettoyage de la peau.
-  Plusieurs produits chimiques utilisés dans les moteurs (par exemple les huiles moteur et de transmission, le glycol, l'essence et le carburant diesel) ou les produits chimiques utilisés à l'atelier (par exemple les dégraissants, les peintures et les diluants) sont des produits nocifs. Lisez attentivement les prescriptions données sur l'emballage ! Suivez toujours les consignes de sécurité (par exemple l'utilisation d'un masque, de lunettes de protection, de gants, etc.). Vérifiez que le personnel n'est pas exposé involontairement à des substances dangereuses, par exemple par l'air respiré. Assurer une bonne ventilation. Les produits usés ou les restes de produits chimiques devront être déposés conformément à la législation en vigueur.
-  Faites extrêmement attention pour la recherche des fuites sur le système d'alimentation et pour le test des injecteurs. Utilisez des lunettes de protection. Le jet provenant d'un injecteur a une pression très élevée et une très forte capacité de pénétration. Le carburant peut pénétrer dans les tissus et provoquer de graves dommages. Risque d'empoisonnement du sang.
-  Tous les carburants et nombre de produits chimiques, sont inflammables. Assurez-vous qu'aucune flamme nue ou étincelle ne risque de les enflammer. L'essence, certains diluants et les gaz d'hydrogène provenant des batteries peuvent, au contact de l'air, former des mélanges facilement inflammables et explosifs. Interdiction de fumer ! Aérez bien et prenez les précautions de sécurité nécessaires par exemple avant d'entreprendre des travaux de soudage ou de meulage à proximité. Ayez toujours un extincteur facilement accessible au poste de travail.
-  Assurez-vous que les chiffons imbibés de carburant ainsi que les filtres à carburant et à huile, sont conservés dans un endroit sûr. Des chiffons imprégnés d'huile peuvent, dans certaines conditions, s'embraser spontanément.
-  Les filtres à carburant et à huile usagés sont des déchets nuisibles pour l'environnement et doivent être, tout comme les huiles usagées, les carburants souillés, les restes de peinture, les diluants, les dégraissants et les restes de produit de lavage, déposés dans des centres de collecte pour être éliminés.
-  Les batteries ne doivent jamais être exposées à une flamme nue ni à une étincelle électrique. Ne fumez jamais à proximité des batteries. Pendant la charge, les batteries dégagent du gaz hydrogène qui, mélangé à l'air, forme un gaz détonant. Ce gaz est facilement inflammable et très explosif. Une étincelle, pouvant se former par un mauvais branchement des batteries, suffit pour provoquer une explosion et de graves dégâts. Ne pas toucher aux connexions pendant la tentative de démarrage (risque d'étincelle) et ne pas se pencher au-dessus des batteries.
-  Ne permutez jamais les bornes positive et négative pour le montage des batteries. Une inversion de polarité peut provoquer de graves dégâts sur l'équipement électrique. Comparez avec le schéma de câblage.

-  Utilisez toujours des lunettes de protection pour la charge et la manipulation des batteries. L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique fortement corrosif. En cas de contact avec la peau, lavez avec du savon et beaucoup d'eau. En cas de contact avec les yeux, rincez abondamment avec de l'eau froide et consultez immédiatement un médecin.
-  Arrêtez le moteur et coupez le courant avec le (ou les) interrupteurs principaux avant toute intervention sur le système électrique.
-  Le réglage de l'accouplement doit se faire sur un moteur arrêté.
-  Utilisez les œillets de levage montés sur l'ensemble moteur/inverseur pour le levage du groupe propulseur. Vérifiez toujours que tous les équipements de levage sont en parfait état et qu'ils ont une capacité de levage suffisante (poids du moteur avec, éventuellement un inverseur et un équipement auxiliaire).
-  Pour une manutention sûre et pour éviter que les composants montés sur la face supérieure du moteur soient endommagés, le moteur devra être soulevé avec un palonnier réglable ou spécialement adapté au moteur. Toutes les chaînes et les câbles doivent se déplacer parallèlement les uns aux autres et aussi perpendiculairement que possible par rapport au dessus du moteur. Si un équipement auxiliaire monté sur le moteur modifie son centre de gravité, des dispositifs de levage spéciaux peuvent être nécessaires pour garder un bon équilibre et travailler en toute sécurité.
-  N'effectuez jamais un travail sur un moteur qui est seulement suspendu dans un dispositif de levage.
-  Ne travaillez jamais seul lorsque des composants lourds doivent être déposés, même si des dispositifs de levage fiables, par exemple des palans verrouillables, sont utilisés. Même si des dispositifs de levage sont utilisés, deux personnes sont généralement nécessaires, une pour s'occuper du dispositif de levage et l'autre pour s'assurer que les composants sont bien dégagés et ne peuvent pas être endommagés lors du levage. Pour les travaux à bord du bateau, assurez-vous toujours que l'espace est suffisant pour permettre le démontage sur place, sans risque de dégâts, corporels ou matériels.
-  Les composants du système électrique et du système d'alimentation équipant les produits Volvo Penta sont construits et fabriqués pour minimiser les risques d'explosion et d'incendie. Le moteur ne doit pas être en marche dans des milieux contenant des matières explosives.
-  **AVERTISSEMENT !** En aucune circonstance, les tuyaux de refoulement ne doivent être cintrés ou déformés. Un tuyau endommagé devra être remplacé.
-  Pour le nettoyage sous haute pression, respectez les points suivants : Ne dirigez jamais le jet d'eau vers les joints d'étanchéité, les flexibles en caoutchouc ou les composants électriques. N'utilisez jamais la fonction haute pression lors de nettoyage du moteur.
-  Utilisez toujours le carburant diesel recommandé par Volvo Penta. Référez-vous au manuel d'instructions. L'utilisation d'un carburant de moins bonne qualité risque d'endommager le moteur. Un carburant de moindre qualité peut également augmenter les coûts d'entretien.

Informations générales

À propos de ce manuel d'atelier

Ce manuel d'atelier contient les caractéristiques techniques, descriptions et conseils pratiques de réparation pour les moteurs diesel marins suivants : D3-110i-A, D3-130i-A, D3-160i-A, D3-130A-A, D3-160A-A

Le manuel d'atelier peut décrire des interventions effectuées sur l'un des modèles de moteur ci-dessus. C'est pourquoi les illustrations et vues des pièces peuvent, dans certains cas, ne pas correspondre entièrement aux autres modèles. Les méthodes de réparation sont toutefois les mêmes pour les travaux les plus importants. Dans le cas contraire, des indications seront données. Les différences importantes seront traitées séparément.

La désignation et le numéro du moteur sont indiqués sur les plaques signalétiques et les autocollants moteur. Il est important de toujours indiquer la désignation et le numéro du moteur pour toute correspondance relative à l'un de ces produits.

Le manuel d'atelier est avant tout destiné aux ateliers de service Volvo Penta et à leur personnel qualifié. Les personnes qui utilisent ce manuel sont donc supposées être suffisamment qualifiées et avoir des connaissances de base sur les systèmes équipant les moteurs marins, pour effectuer les travaux de caractère mécanique/électrique qui font partie de leur profession.

Dans le cadre de sa politique de développement continu des produits, Volvo Penta se réserve le droit d'apporter des modifications sans avis préalable. Toutes les informations contenues dans ce manuel sont basées sur les caractéristiques disponibles au moment de son impression. Les éventuelles modifications qui peuvent avoir des répercussions importantes et qui sont introduites sur le produit ou les méthodes de service après cette date, sont décrites sous forme de notes dans des Service Bulletins.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des systèmes électriques et d'alimentation sont sujettes à différentes réglementations nationales, par exemple les « U.S. Coast Guard Safety Regulations ». Les pièces de rechange d'origine Volvo Penta sont conformes à ces exigences. Tout dommage résultant de l'utilisation de pièces de rechange non-d'origine Volvo Penta ne saurait en aucun cas être couvert par la garantie Volvo Penta.

Moteurs certifiés

ors de service et de réparation sur des moteurs certifiés, il est important de connaître les points suivants :

La désignation de moteur certifié signifie qu'un type de moteur donné est contrôlé et homologué par l'autorité compétente. Le motoriste garantit par la même que tous les moteurs de ce type qui ont été fabriqués correspondent à l'exemplaire certifié.

Ceci impose certaines exigences en matière d'opérations d'entretien et de réparation, selon ce qui suit :

- Veillez à observer les intervalles d'entretien et de maintenance recommandés par Volvo Penta.
- Seules des pièces de rechange d'origine Volvo Penta doivent être utilisées.
- La maintenance qui concerne les pompes d'injection, les calages de pompe et les injecteurs, doit toujours être réalisée par un atelier agréé Volvo Penta.
- Le moteur ne doit pas d'une aucune manière être reconstruit ou modifié, à l'exception des accessoires et des lots S.A.V. développés par Volvo Penta pour le moteur en question.
- Toute modification d'installation sur la ligne d'échappement et sur les tubulures d'admission d'air au moteur est interdite.
- Les plombages éventuels doivent uniquement être cassés par un personnel agréé.

Par ailleurs, les instructions générales du manuel concernant la conduite, l'entretien et la maintenance doivent être respectées.



IMPORTANT ! En cas de négligence quant à l'exécution des opérations d'entretien et de maintenance, et de l'utilisation de pièces de rechange non d'origine, AB Volvo Penta se dégage de toute responsabilité et ne pourra en aucun cas répondre de la conformité du moteur concerné avec le modèle certifié.

Volvo Penta ne saurait en aucun cas être tenu responsable pour les dommages et/ou préjudices personnels ou matériels résultant du non-respect des présentes instructions d'installation ou de l'intervention non autorisée de personnes non qualifiées.

Instructions de réparation

Les méthodes de travail décrites dans le manuel d'atelier s'appliquent à un milieu d'atelier. Le moteur a été déposé du bateau et a été fixé sur un bâti. Les travaux de rénovation qui ne nécessitent pas la dépose du moteur sont effectués sur place en suivant les mêmes méthodes de travail, sauf annotation contraire.

Les symboles d'avertissement utilisés dans ce manuel d'atelier (pour une explication complète des symboles, voir la section « Mesures de sécurité »)

 **AVERTISSEMENT !**

 **IMPORTANT !**

N.B.

ne sont en aucun cas exhaustifs du fait de l'impossibilité de prévoir toutes les circonstances dans lesquelles les interventions de service ou de remise en état peuvent être effectuées. C'est pourquoi nous pouvons seulement indiquer les risques pouvant se produire en cas d'une mauvaise manipulation lors des travaux réalisés dans un atelier bien équipé et en suivant les méthodes de travail et les outils que nous avons testés.

Dans ce manuel, toutes les opérations pour lesquelles des outils spéciaux Volvo Penta sont indiqués, sont réalisées à l'aide de ces derniers. Les outils spéciaux ont été mis au point pour assurer une méthode de travail aussi sûre et rationnelle que possible. La personne qui utilise d'autres outils ou d'autres méthodes de travail le fait sous sa propre responsabilité et doit s'assurer qu'elle ne génère aucun risque de dommages, corporels ou matériels, ni un risque de dysfonctionnement.

Dans certains cas, des prescriptions de sécurité spéciales et des instructions spécifiques peuvent s'appliquer aux outils ou aux produits chimiques indiqués dans ce manuel. Ces prescriptions doivent toujours être suivies et aucune autre indication particulière ne sera de nouveau donnée dans le manuel d'atelier.

En suivant ces recommandations de base et avec un peu de bon sens, la plupart des phases à risque peuvent être prévues et évitées. Un poste de travail propre et un moteur nettoyé éliminent déjà de nombreux risques, aussi bien au point de vue corporel que dysfonctionnement.

En particulier pour les travaux touchant le système d'alimentation, le système de lubrification, le système d'admission, le turbocompresseur, les assemblages de palier et d'étanchéité, il est primordial d'observer une propreté absolue pour éviter la pénétration d'impuretés ou de particules étrangères avec pour conséquence un dysfonctionnement ou une diminution de la durée de vie de la réparation.

Notre responsabilité commune

Chaque moteur se compose de plusieurs systèmes et composants qui travaillent ensembles. Si un composant se différencie des caractéristiques techniques, les répercussions sur l'environnement peuvent être considérables alors que le moteur fonctionne bien par ailleurs. Il est donc particulièrement important de respecter les tolérances d'usure indiquées, d'avoir des réglages exacts de tous les systèmes qui peuvent être ajustés et d'utiliser des pièces d'origine Volvo Penta pour le moteur concerné. Les intervalles de maintenance indiqués dans le schéma d'entretien doivent être observés.

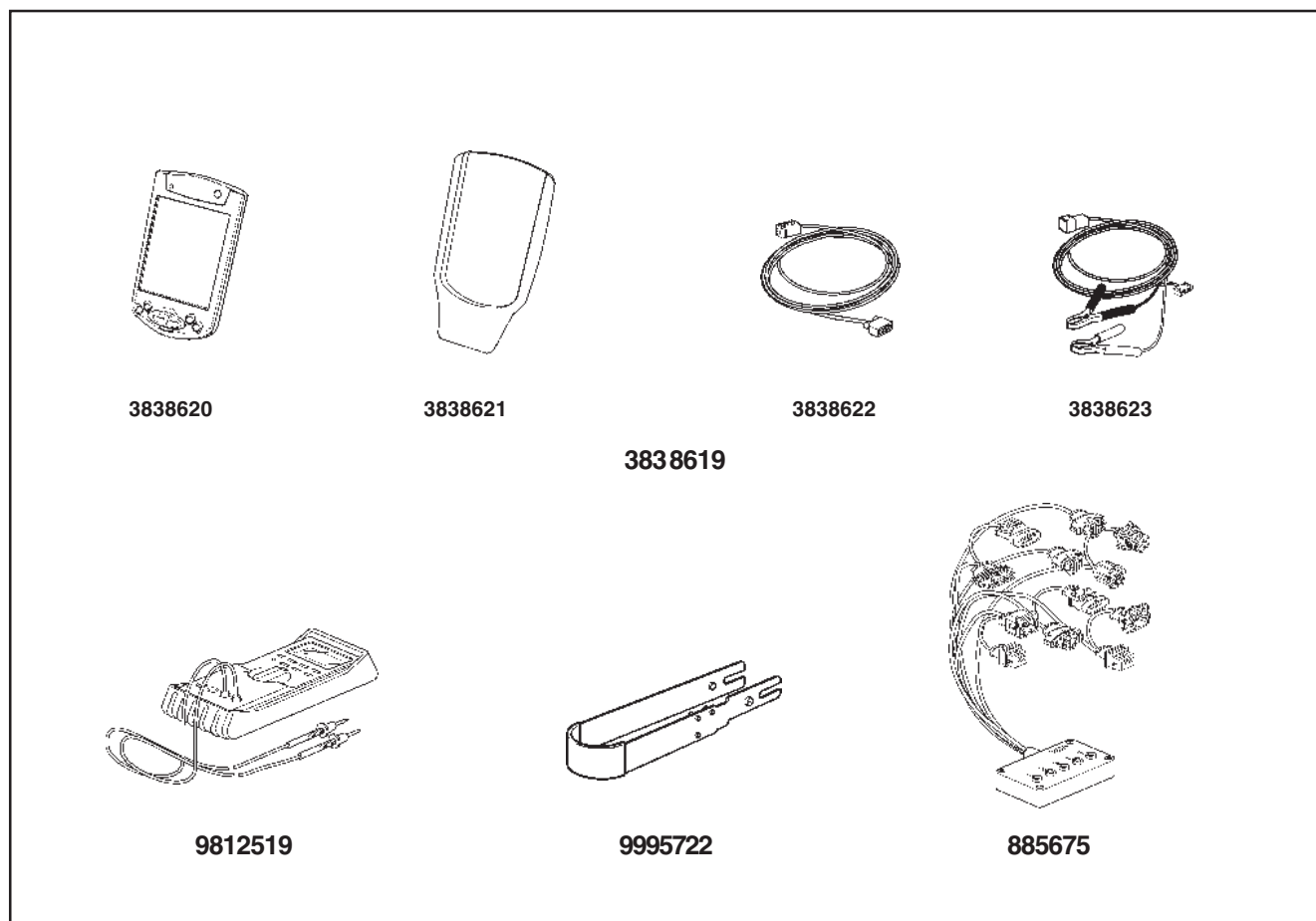
Certains systèmes, par exemple les composants dans le système d'alimentation, peuvent demander des compétences spéciales et des équipements d'essai spécifiques. Pour des raisons d'environnement, entre autres, certains composants sont plombés en usine. En aucun cas, vous ne devez essayer d'effectuer l'entretien ou la réparation d'un composant plombé à moins que le technicien chargé de l'entretien soit autorisé à le faire.

N'oubliez pas que la plupart des produits chimiques, incorrectement utilisés, sont dangereux pour l'environnement. Volvo Penta recommande l'utilisation de produits de dégraissage biodégradables pour tout nettoyage des composants du moteur, sauf annotation contraire dans le manuel d'atelier. Lors d'intervention sur le bateau, veillez particulièrement à bien récupérer les huiles, les restes de lavage, etc. pour les déposer dans des stations de recyclage.

Couple de serrage

Le couple de serrage pour les assemblages vitaux qui doivent être serrés à la clé dynamométrique est indiqué dans les « Caractéristiques techniques : Couples de serrage spéciaux » ainsi que dans les descriptions de travail du manuel d'atelier. Tous les couples s'appliquent à des filets, des têtes de vis et des surfaces de contact parfaitement propres. Les couples de serrage s'appliquent à des filets légèrement huilés ou secs. Si des lubrifiants, des liquides de blocage ou produits d'étanchéité sont nécessaires pour certains joints vissés, cette information sera contenue dans la description du travail et dans la section « Couples de serrage ». Si aucun couple de serrage n'est mentionné pour un assemblage, consultez Caractéristiques techniques : Couples de serrage généraux. Les couples de serrage généraux donnent des valeurs indicatives et l'assemblage n'a pas besoin d'être serré avec une clé dynamométrique.

Outils spéciaux



3838619	VODIA, complet avec câblage*. Parties intégrantes :	885675	Câble adaptateur pour test de capteur
3838620	VODIA – ordinateur de poche (PDA) avec carte SD.	9812519	Multimètre
3838621	VODIA – poste d'accueil. Utilisé avec VODIA PDA (3838620).	9995722	Extracteur, unité de commande moteur
3838622	VODIA – câble avec connecteur. Utilisé avec la station d'accueil (3838621) sur la prise de communication du moteur.		
3838623	VODIA – Adaptateur EDC avec alimentation externe. Utilisé avec la station d'accueil 3838621 et le câble 3838622 branché à la prise à deux broches du moteur.		

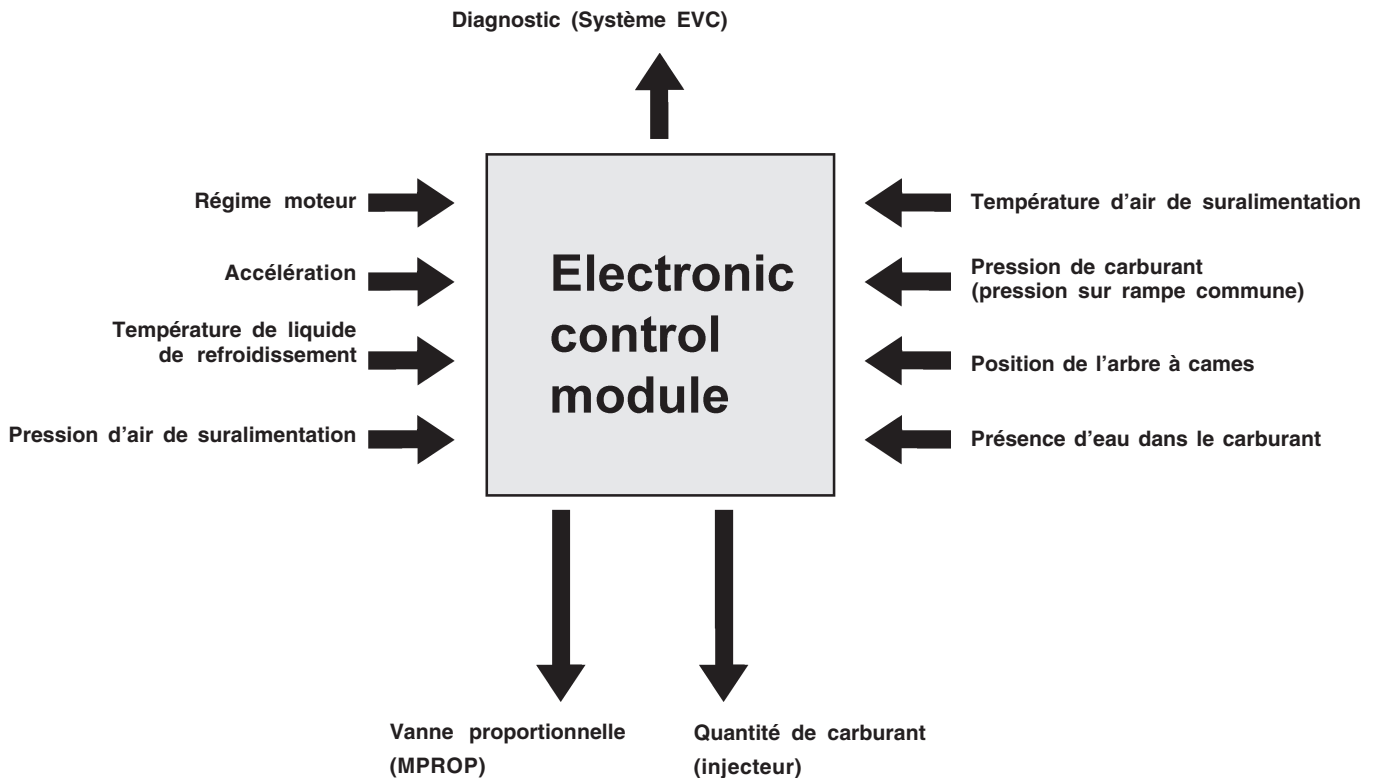
* **Remarque** Des informations détaillées sur l'utilisation de l'outil VODIA se trouvent dans le manuel d'instructions de l'instrument.

Construction et fonctionnement

Description du système EDC15

EDC* est un système électronique pour la commande des moteurs diesel. Le système est développé par Volvo Penta et intègre notamment la commande du système d'alimentation et la fonction de diagnostic.

* EDC = « Electronic Diesel Control ».



Unité de commande moteur

Le processeur du système EDC est placé dans l'unité de commande, à l'abri de l'humidité et des vibrations.

Le processeur reçoit des informations en continu concernant :

- Le régime moteur
- l'accélération
- La pression/température d'air de suralimentation
- La pression de carburant (pression sur rampe commune)
- La position de l'arbre à cames
- La température du liquide de refroidissement

Ces informations donnent une indication sur les conditions d'utilisation réelles et permettent au processeur de calculer la quantité correcte de mélange ainsi que de surveiller le fonctionnement du moteur.

Commande d'alimentation

La quantité de mélange injectée et le point de calage d'injection sont entièrement gérés par les soupapes d'injection à commande électronique intégrées aux injecteurs, après que l'unité de commande ait analysé le besoin en combustible.

Autrement dit, le moteur reçoit toujours la quantité de combustible optimale, quelles que soient les conditions d'exploitation, ce qui contribue notamment à réduire la consommation et les émissions d'échappement.

L'unité de commande contrôle et analyse les injecteurs, de manière que la quantité de mélange exacte soit injectée dans chaque cylindre, et calcule et règle l'angle d'injection. Le réglage s'effectue principalement à l'aide des capteurs de régime et du capteur combiné de pression / de température de l'air de suralimentation.

L'unité de commande agit sur les injecteurs par un signal électronique transmis aux soupapes d'injection à commande électromagnétique intégrées aux injecteurs.

Lorsque la soupape d'injection est ouverte, le carburant est pulvérisé dans le cylindre par la buse de l'injecteur. La phase d'injection se termine quand la soupape d'injection se ferme.

L'ouverture et la fermeture de la soupape d'injection sont pilotées par des signaux et des impulsions transmis à l'unité de commande, par des capteurs implantés sur le moteur.

Calcul de la quantité de carburant

La quantité de mélange injectée dans un cylindre est calculée par l'unité de commande. Le calcul donne la durée pendant laquelle la soupape d'injection est ouverte (le carburant est pulvérisé dans le cylindre quand la soupape est ouverte).

Les paramètres qui pilotent la quantité de carburant injecté sont :

- Le régime demandé
- Les fonctions de protection du moteur
- La température
- La pression d'air de suralimentation
- La pression du combustible

Fonction de diagnostic

Le système EDC intègre une fonction de diagnostic qui permet de détecter les dysfonctionnements sur le moteur et les capteurs.

La tâche de la fonction de diagnostic est de détecter et de localiser les anomalies dans le système EDC, pour protéger le moteur et garantir son fonctionnement, dans le cas où un dysfonctionnement grave survient.

En cas de dysfonctionnement, un message de défaut s'affiche sur l'écran du compte-tours.

Ralenti (ralenti bas)

Le régime de ralenti est de 700 tr/min (± 10 tr/min).

Système EVC-MC

Le système EVC-MC est de type distribué.

EVC-MC comporte un noeud au poste de commande, une unité de commande du poste de commande HIU (Helm Interface Unit) qui communique avec l'unité de commande du moteur. En cas d'installation double, deux unités HIU sont utilisées.

L'unité de commande du poste de commande est placée à proximité du poste de commande et branchée aux composants proches, comme les capteurs, les commandes et l'instrument.

Un autocollant avec le numéro de châssis du moteur est situé sur le côté gauche du capot de protection du moteur. Ce numéro de châssis est unique pour chaque moteur.

A la livraison, chaque unité HIU reçoit un numéro de châssis par défaut qui ne correspond pas au numéro de châssis du moteur, c'est pourquoi un conflit va se produire dans Vodia entre ces deux numéros de châssis.

Pour éviter un avertissement dans Vodia, HIU devra être programmée pour que les numéros de châssis coïncident. Le fonctionnement n'est pas modifié si HIU n'est pas programmée.

Une liaison de données (bus CAN) relie entre-eux les différents noeuds. Ensemble, ils forment un réseau dans lequel les noeuds communiquent et s'échangent des données. Le principe d'un réseau de noeuds où tous les composants sont raccordés permet de réduire sensiblement la longueur de câblage.

Un système distribué contribue à l'évolution de son architecture par l'ajout d'équipement supplémentaire. On obtient des fonctionnalités plus efficaces du fait que les noeuds coopèrent et combinent leurs ressources, ce qui contribue à un produit plus sûr et plus performant.

Fonctions

Instrument

L'instrument utilise un bus de communication série appelé Easy Link . Easy Link combiné au reste du système EVC réduit de manière radicale le besoin de câblage et simplifie l'installation.

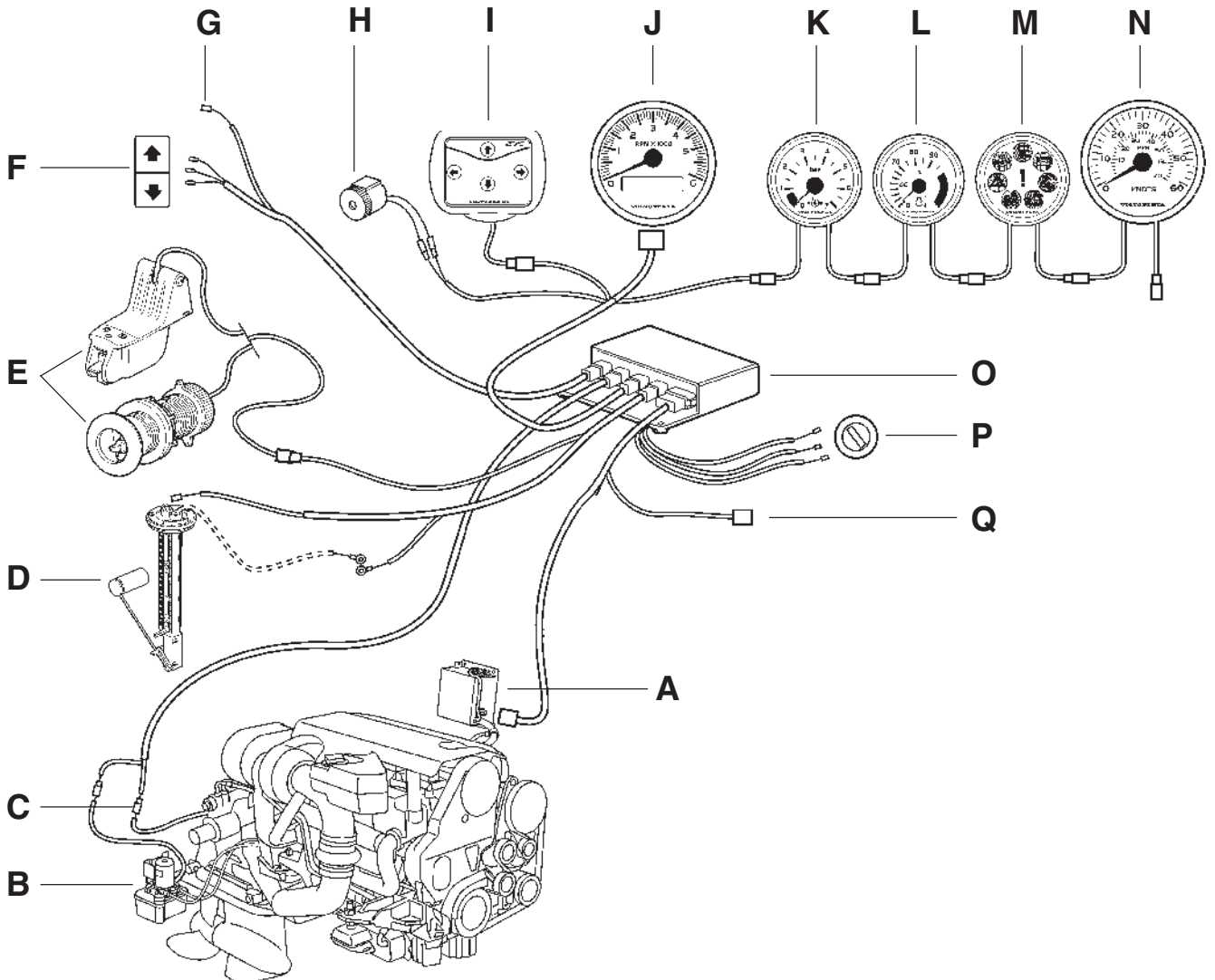
Niveau de carburant

L'EVC autorise un montage simple du témoin de niveau de carburant. Il suffit d'implanter une sonde de niveau de carburant dans le réservoir et une jauge de carburant ou un afficheur sur le tableau de bord. Si une jauge de carburant est utilisée, elle devra être branchée au bus Easy Link dans HIU.

Vitesse du bateau

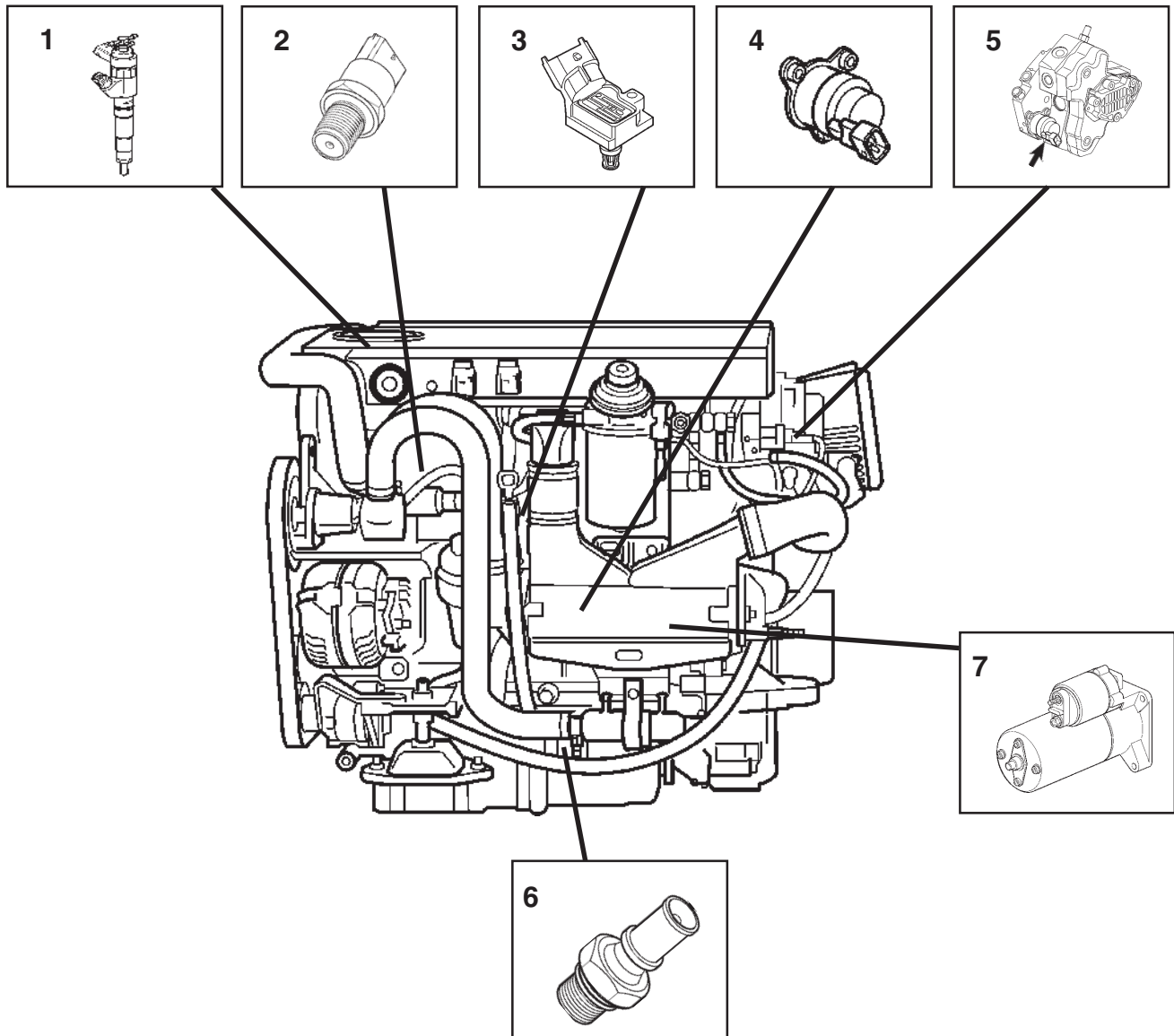
EVC peut indiquer la vitesse du bateau si un capteur multiple est branché par le bus Multi-link. La vitesse du bateau peut être affichée sur l'écran ou dans un journal relié au bus Easy Link.

Emplacement des composants

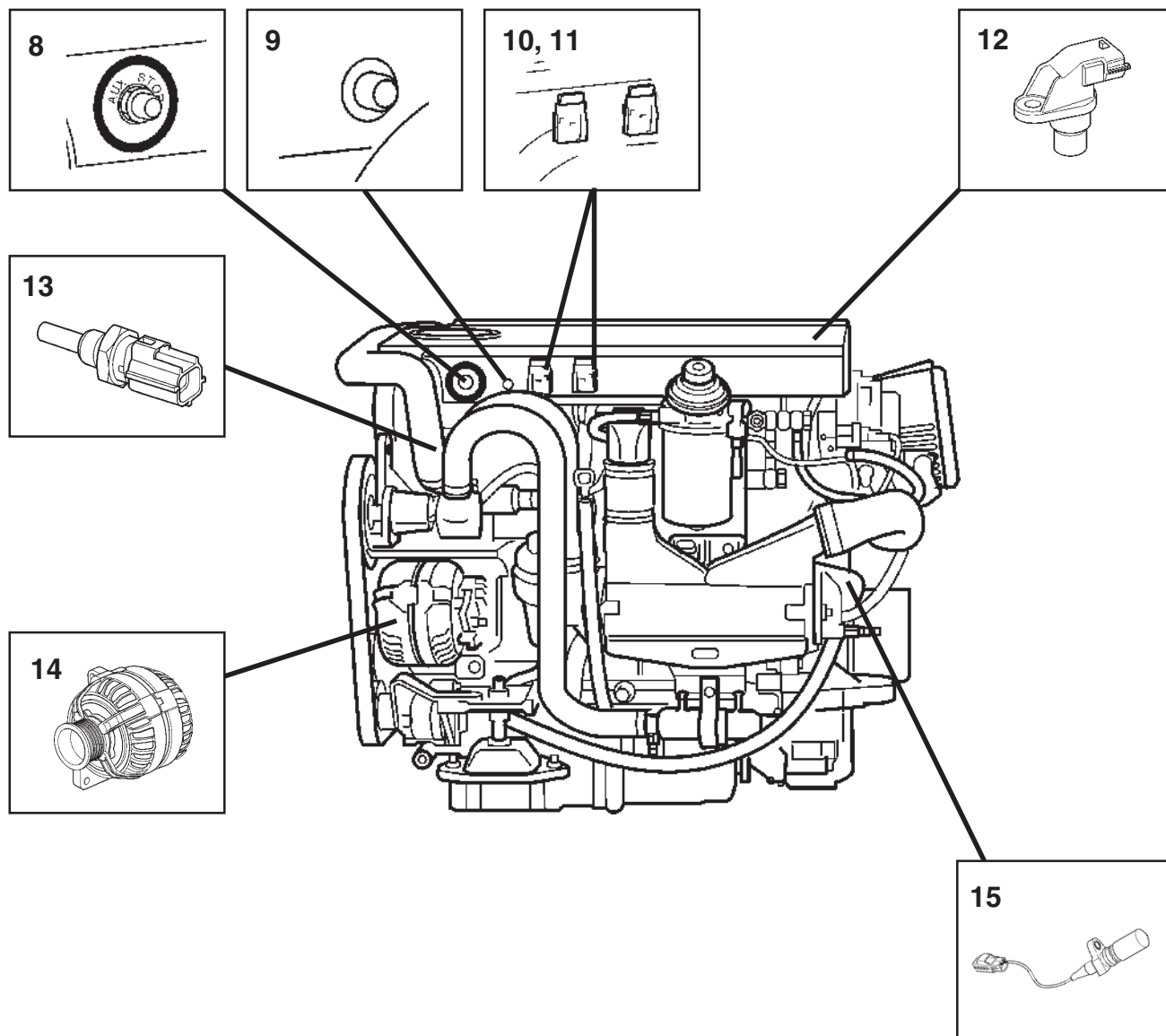


- A. Unité de commande moteur EDC15 avec capteur de pression atmosphérique
- B. Pompe Trim
- C. Câble de signal à l'émetteur Trim
- D. Sonde de niveau de carburant
- E. Multicapteur (vitesse, profondeur et température)
- F. Régulation de pompe Trim
- G. Interrupteur pour l'éclairage d'instrument
- H. Bruiteur
- I. Panneau de touches EVC

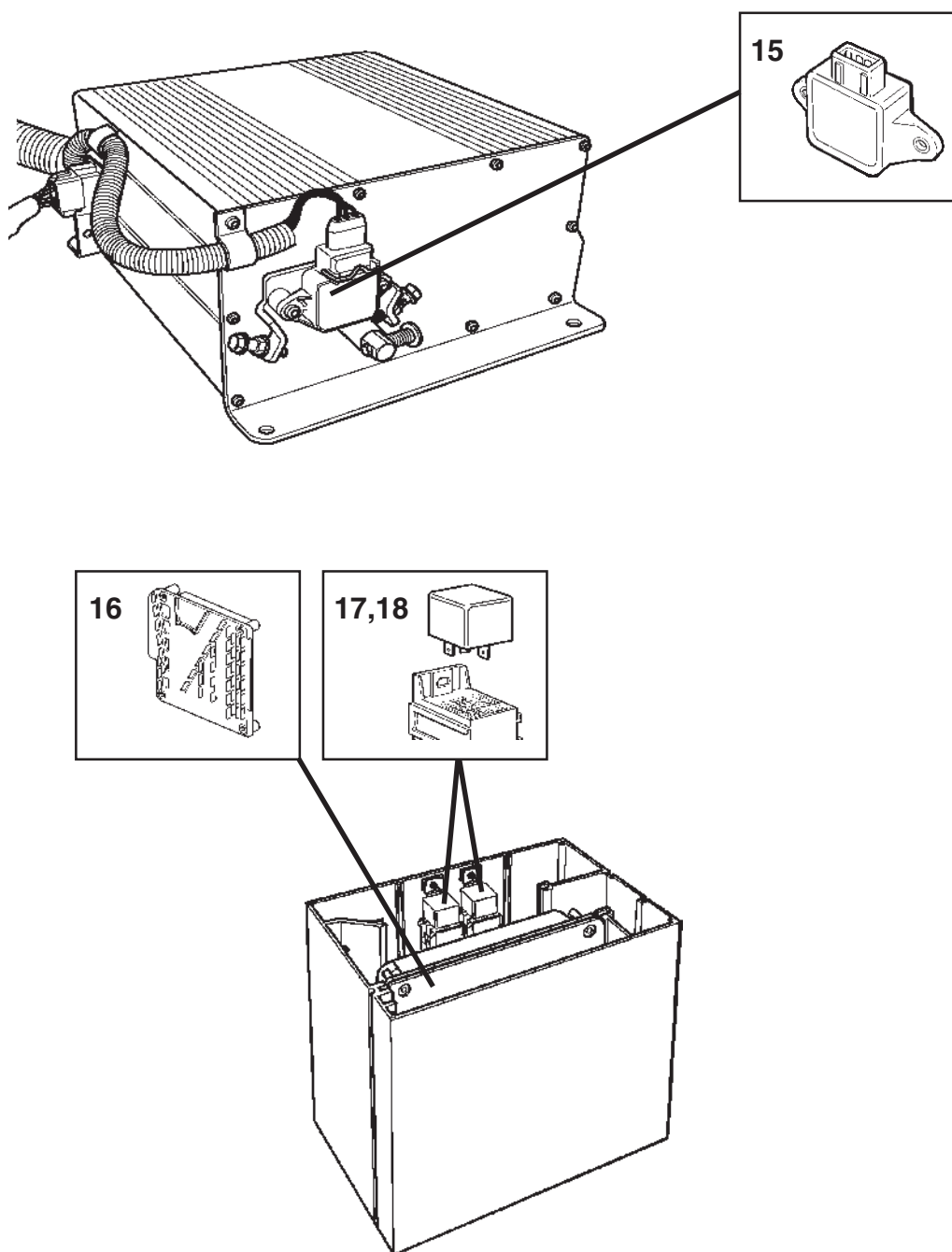
- J. Compte-tours
- K. Manomètre d'huile
- L. Indicateur de température de liquide de refroidissement
- M. Afficheur d'alarmes
- N. Compteur de vitesse
- O. Module HIU
- P. Contact d'allumage
- Q. Connecteur pour outil de diagnostic

**D3**

1. Injecteur
2. Capteur, pression sur rampe commune (carburant)
3. Capteur, pression / température d'air de suralimentation
4. Vanne VNT
5. Vanne proportionnelle à commande électromagnétique, pompe haute pression – carburant (MPROP)
6. Témoin de pression d'huile
7. Démarreur (avec solénoïde de démarreur)

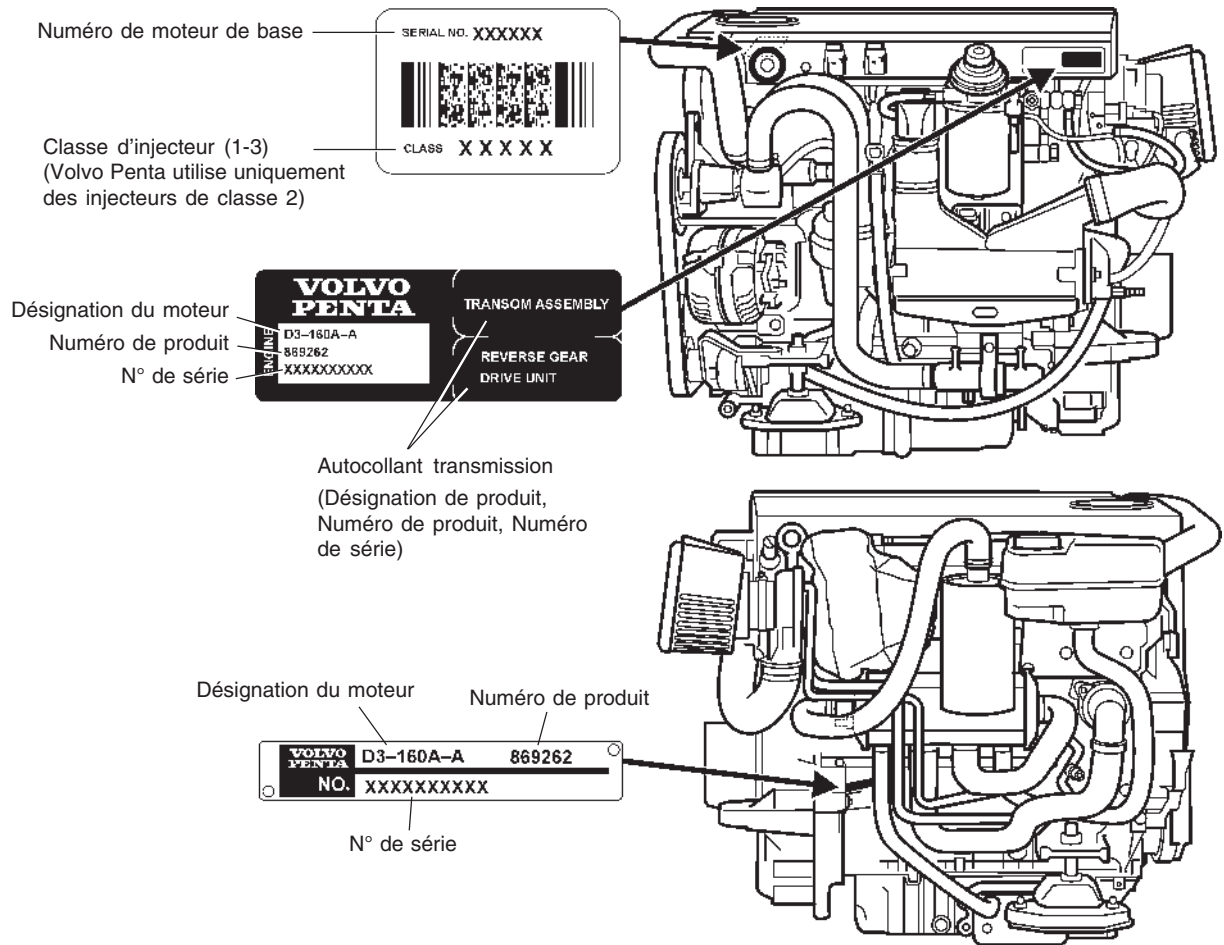
**D3**

- 8. Bouton d'arrêt supplémentaire
- 9. Fusible, pompe Trim (50 A)
- 10. Fusible, unité de commande moteur (20 A)
- 11. Fusible, EVC-MC (20 A)
- 12. Capteur, position de l'arbre à cames
- 13. Capteur, température du liquide de refroidissement
- 14. Alternateur
- 15. Capteur de régime – volant moteur

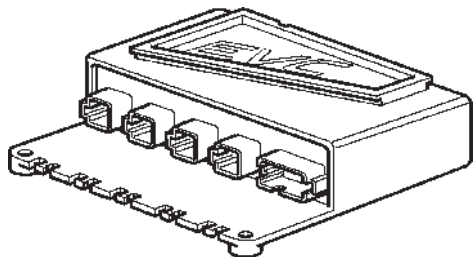
**D3**

- 15. Potentiomètre d'accélérateur
- 16. Unité de commande moteur EDC 15
- 17,18. Relais

Emplacement des plaques signalétiques



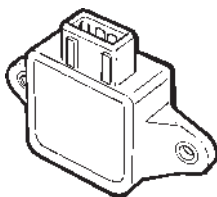
Description des composants



HIU* (A)

Le noeud est placé à proximité du poste de commande et de ses composants. Il communique avec l'unité de commande moteur par le bus standard.

* HIU = « Helm Interface Unit » - unité de commande du poste.
Un autocollant avec le numéro de série et le numéro CHASSI-ID est situé sur l'unité de commande HIU. Le numéro CHASSI-ID doit correspondre au numéro CHASSI-ID des autocollants sur le moteur.

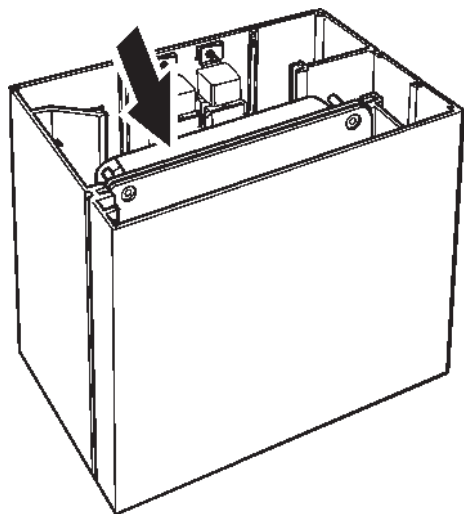


Potentiomètre d'accélérateur (15)

Le potentiomètre enregistre les déplacements du levier de commande et transmet ces informations à l'unité de commande concernant le régime moteur demandé. Le potentiomètre est situé sur le boîtier de l'unité de commande moteur.

Contrôle de fonctionnement :

voir les mesures sous le code de défaut MID 128, PID 91.



Unité de commande moteur, EDC15 (A/16)

L'unité de commande moteur est montée dans un boîtier de protection, elle contrôle et commande les injecteurs pour que la quantité de mélange exacte soit injectée dans chaque cylindre au moment voulu. Elle commande aussi la pompe haute pression par la vanne proportionnelle (MPROP), pour que la pression de carburant (dans la rampe commune) soit correcte.

L'unité de commande calcule et règle également l'angle d'avance à l'injection. Le réglage s'effectue principalement à l'aide des capteurs de régime et du capteur combiné de pression/de température de l'air de suralimentation.

Le processeur du système EDC est logé dans l'unité de commande, à l'abri de l'humidité et des vibrations.

Le processeur reçoit des informations en continu concernant :

- Le régime moteur
- l'accélération
- La pression/température d'air de suralimentation
- La pression de carburant (pression sur rampe commune)
- L'alarme carburant, « présence d'eau dans carburant »
- La position de l'arbre à cames
- La température du liquide de refroidissement

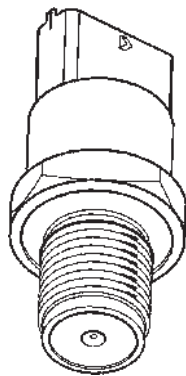
Ces informations donnent une indication sur les conditions d'utilisation réelles et permettent au processeur de calculer la quantité correcte de mélange ainsi que de surveiller le fonctionnement du moteur.



Injecteur (1)

Les injecteurs sont montés dans la culasse, sous le capot de protection.

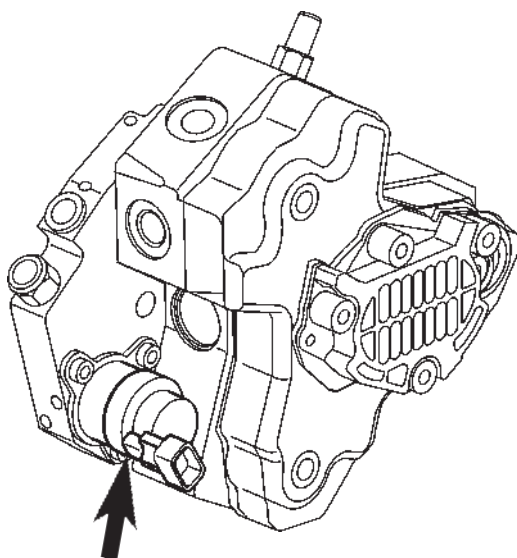
La quantité de carburant injectée et la durée d'injection exacts sont déterminées par l'unité de commande, laquelle transmet des signaux à des électrovannes intégrées aux injecteurs. Autrement dit, le moteur reçoit toujours la quantité de combustible optimale, quelles que soient les conditions d'exploitation, ce qui contribue notamment à réduire la consommation et les émissions d'échappement.



Capteur, pression sur rampe commune (carburant) (2)

Le capteur est monté sur le côté gauche du moteur et à l'extrémité avant de la rampe commune, laquelle distribue le carburant aux injecteurs.

Le capteur de pression sur la rampe commune détecte la pression du carburant et la convertit en une tension enregistrée par l'unité de commande du moteur (EDC 15).



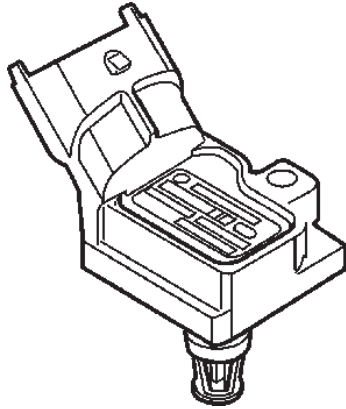
Vanne proportionnelle à commande électromagnétique (MPROP) (5)

Une vanne proportionnelle à commande électromagnétique (MPROP) commande la pompe haute pression pour garder une pression de carburant (dans la rampe commune) exacte lorsque le régime et la charge varient.

Cette vanne est implantée dans la pompe haute pression, à l'arrière du moteur, côté gauche.

Le signal d'entrée transmis à la vanne est un signal PWM dont la largeur est déterminée par l'unité de commande du moteur (EDC 15).

La variation du courant traversant la vanne influe sur le débit de carburant, ce qui se traduit par un changement de la pression de carburant (pression dans la rampe).



Capteur, pression / température d'air de suralimentation (3)

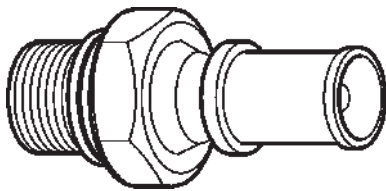
La pression et la température de l'air de suralimentation sont enregistrées par un capteur combiné, placé sous la tubulure d'admission, sur le côté gauche du moteur.

L'unité de commande moteur transmet une tension de référence de 5 V au capteur.

Le capteur de pression d'air de suralimentation mesure la pression d'air absolue, laquelle correspond à la somme de la pression d'air de suralimentation et de la pression atmosphérique (300 kPa correspond donc à une pression d'air de suralimentation de 200 kPa quand la pression atmosphérique est de 100 kPa).

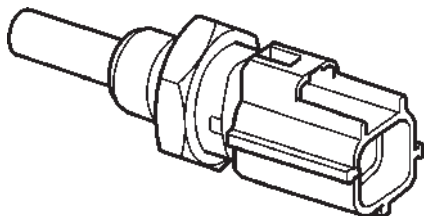
Le signal de pression est un signal de tension proportionnel à la pression d'air absolue.

Le capteur de température d'air de suralimentation se compose d'une résistance non linéaire qui est fonction de la température de l'air de suralimentation. La résistance diminue lorsque la température augmente.



Témoin, pression d'huile moteur (6)

La pression d'huile est surveillée par un témoin situé dans la partie intermédiaire du bloc-cylindres, sur le côté gauche du moteur. Le témoin est « normalement ouvert » en fonctionnement normal. Si la pression d'huile est insuffisante, le témoin est activé.



Capteur, température de liquide de refroidissement (13)

Le capteur est monté sur la culasse, sur le côté gauche du moteur.

Le capteur enregistre la température de liquide de refroidissement du moteur et transmet l'information à l'unité de commande du moteur. Le capteur se compose d'une résistance non linéaire qui est fonction de la température du liquide de refroidissement. La résistance diminue avec l'augmentation de la température du liquide de refroidissement.