

PREVOST

ENREGISTRÉ - REGISTERED
ISO 9001 & ISO 14001


INFORMATION DE MAINTENANCE

Im06-02



DATE : FÉVRIER 2006	SECTION : 05 - Refroidissement
SUJET : TEST D'ÉTANCHÉITÉ DU REFRIGÉREUR D'AIR DE SURALIMENTATION (CHARGE AIR COOLER - CAC)	

APPLICATION

Modèle	VIN	
	Série H3 Année modèle : depuis 2002	
	Série XLII Année modèle : depuis 2002	

DESCRIPTION

Certains clients peuvent noter une perte de puissance du moteur de leur véhicule ou des gaz d'échappement plus noirs qu'à l'habitude. Avant de faire entreprendre une série de tests dans un centre de service Detroit Diesel, il pourrait être plus économique de faire vérifier le refroidisseur d'air de suralimentation chez un atelier spécialisé dans les radiateurs, si ces symptômes sont présents.

Le refroidisseur d'air de suralimentation (Charge Air Cooler – CAC) n'est pas complètement étanche. Il est donc normal qu'il y ait une légère perte d'air. La procédure qui suit démontre la façon de tester les pertes d'air d'un refroidisseur d'air de suralimentation et spécifie les pertes admissibles.

Avant d'effectuer le test du refroidisseur d'air de suralimentation, l'appareil de détection de fuite doit être préalablement testé.

REMARQUE

Attention, ceci n'est pas un bulletin de garantie. Cette information de maintenance vise seulement à informer et donner des conseils d'ordre technique à notre clientèle.

MARCHE À SUIVRE

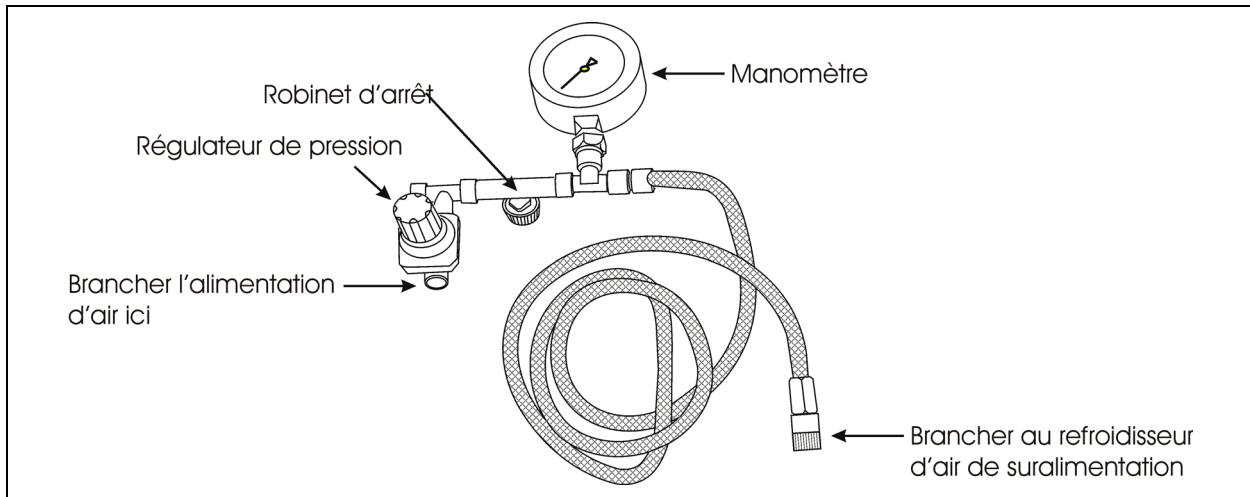
⚠ AVERTISSEMENT ⚠

Stationner le véhicule de façon sécuritaire, appliquer le frein de stationnement, arrêter le moteur, placer l'(es) interrupteur(s) principal(aux) à la position ARRÊT (OFF) avant de travailler sur le véhicule.

Vérification de l'appareil de détection de fuite

Avant d'effectuer le test du refroidisseur d'air de suralimentation, il est nécessaire de vérifier si l'appareil de détection de fuite fonctionne adéquatement. Sinon le test de fuite d'air pourrait ne pas être valable.

1. Obturer l'extrémité de l'appareil de détection de fuite. Brancher l'autre extrémité à l'alimentation d'air. À l'aide du régulateur de pression, ajuster la pression à 14 lb/po² (100 kPa).
2. Fermer le robinet d'arrêt. Après 2 minutes, vérifier le manomètre. Si la pression a baissé, l'appareil de détection de fuite n'est pas fiable. Éliminer les fuites d'air.



APPAREIL DE DÉTECTION DE FUITE

Vérification du refroidisseur de suralimentation

1. Enlever les boyaux aux raccords d'entrée et de sortie du refroidisseur d'air de suralimentation.
2. Obturer le raccord de sortie.
3. Au raccord d'entrée, placer un obturateur muni d'un raccord permettant la connexion de l'appareil de détection de fuite.
4. Sur chacun des obturateurs, placer une chaîne de sécurité.

⚠ ATTENTION ⚠

Se tenir éloigné des obturateurs lorsque le refroidisseur d'air de suralimentation est sous pression.

5. Brancher l'appareil de détection de fuite à l'obturateur d'entrée.

6. Fermer le robinet d'arrêt. Brancher l'appareil de détection de fuite sur l'alimentation d'air.
7. Ouvrir le robinet d'arrêt. À l'aide du régulateur de pression, ajuster la pression à 30 lb/po² (207 kPa).
8. Fermer le robinet d'arrêt.
9. Le refroidisseur d'air de suralimentation est jugé conforme si la perte de pression ne dépasse pas 5 lb/po² (34.5 kPa) après un délai de 15 secondes.
10. Si une fuite est détectée, refaire le test à quelques reprises. Aussi, vérifier avec de l'eau savonneuse si l'appareil de détection de fuite perd de l'air.
11. Avant de réinstaller les boyaux aux raccords d'entrée et de sortie du refroidisseur d'air, vérifier dans votre manuel de maintenance à la section 5 Cooling, le jeu prescrit entre les raccords et les tuyaux.

REMARQUE

Le refroidisseur d'air de suralimentation est une composante essentielle pour répondre aux normes concernant l'émission des polluants. De plus, il augmente la puissance, réduit la consommation de carburant et réduit les stresses thermiques du moteur en refroidissant l'air chaud turbochargé avant qu'elle n'entre dans les tubulures d'admission. Le système utilise l'air ambiante comme agent de refroidissement. L'air chaud turbochargé passe à travers les tubes du refroidisseur, où la chaleur est transférée à l'air ambiant par les ailettes de transfert de chaleur. L'air turbochargé peut être à une température aussi élevée que 392°F (40°C) et même plus lorsqu'elle entre dans le refroidisseur d'air de suralimentation et est refroidie à environ 104°F (40°C) lorsqu'elle en sort.

Disposition des déchets:

- Retourner à Prévost Car avec le formulaire A.F.A. pour un remboursement complet.