FALLO DE LA BOCINA DE ALARMA DE YANMAR

Autor:
Data de publicació: 25-07-2024

DIAGNÓSTICO DE LA FALLO DE LA BOCINA DE ALARMA DE YANMAR

Saltar a la última versión

11K vistas10 respuestas 4participantesúltimo mensaje por S34 Feb 15, 2017

M

mbsl98 Iniciador de discusión

113 publicaciones · Se unió en 2010

#1 · Jul 26, 2012

Tengo un 3GMD con pocas horas, y todos los mazos de cables del motor Yanmar nuevos, el tacómetro nuevo y el nuevo panel Tipo B instalados el año pasado como mantenimiento preventivo después de 25 años. Reutilicé la bocina, el interruptor de llave, el interruptor de verificación y el botón de inicio. El fin de semana pasado, cuando puse la llave en ON, no había bocinas de advertencia. Lo normal es que la bocina de advertencia arranque inmediatamente y suene tan pronto como se encienda el motor. Luego, el motor funcionó perfectamente, parecía funcionar bien sin indicios de mala carga, bajo nivel de aceite o sobrecalentamiento. Cuando apagué el motor, después de cruzar los dedos y ponerlo en marcha durante un rato, la bocina tartamudeó un par de veces y luego se encendió constantemente hasta que puse la llave en OFF, como de costumbre, excepto por el tartamudeo antes de encender la bocina constantemente. Después de sentarme un rato, intenté arrancar de nuevo, y la rutina fue igual que la primera vez anterior: sin bocina cuando estaba encendido, o hasta después de apagar el motor, cuando tartamudeaba y volvía a encenderse a fondo. Para mayor claridad, este panel tiene tres alarmas: temperatura del agua, presión del aceite y carga. Solo la carga y la presión del aceite deben activar las alarmas cuando se enciende por primera vez, y ambas deben comenzar

instantáneamente cuando se enciende la llave.

Hice una breve revisión de todos los cables para ver si algo parecía suelto, no encontré nada. Todas las tierras, etcétera. se renovaron cuando reemplacé los 3 mazos de cables. A partir del diagrama de cableado, el único elemento común parece ser donde la potencia positiva va desde el interruptor de llave hasta la bocina (zumbador) en el panel. Cada una de las advertencias separadas se cablea por separado (positiva y a tierra) después de eso. Mi sensación inicial es que la bocina real (timbre en el diagrama) puede estar fallando, pero estaría interesado en escuchar si esto parece ser un problema familiar para alguien, o alguna pista para diagnosticar más en mi próximo viaje. Un punto común alternativo es el interruptor de llave, pero el mismo contacto del interruptor que tiene el cable a la bocina también tiene un cable al alternador que funciona perfectamente.

Gracias de antemano

Ver más

Mike sullivan
1985 Marshall 22 catboat

GuardarCompartir

Gustar

resumen de Tokio 2020: Éxito del oro en vela para el equipo de Gran Bretaña

Próximo

Quedar

ordenar porMás antiguo primero

jsaronson

1113 publicaciones · Se unió en 2011

#2 · Jul 26, 2012

Comprobaría el voltaje de la bocina. Si eso se verifica, omita el interruptor para ver si se enciende sin tartamudear.

Puede ser que al arrancar el motor el motor de arranque esté consumiendo tanta corriente que no suene la bocina. Eso podría ser tan simple como terminales o conexiones sucias.

Atlantis
Hylas 44
Annapolis

GuardarCompartir

Gustar

M

mbsl98 Iniciador de discusión

113 publicaciones · Se unió en 2010

#3 · Jul 26, 2012

Esa es una buena idea sobre cómo omitir el interruptor. No está relacionado con el sorteo del motor de arranque porque debería sonar tan pronto como se encienda la tecla, antes de presionar el botón de inicio para activar el motor de arranque. Ahora, no hay bocina en absoluto hasta después de que arranca, funciona y se apaga tirando del tope de

combustible. Luego, el tartamudeo seguido por la bocina constante hasta que apague la llave.

Cuando apaga el motor, antes de apagar la llave, la bocina tartamudea una o dos veces, tnen se enciende de manera constante. Esto sugiere que está recibiendo una señal del transmisor de presión de aceite (y no del alternador) y el tartamudeo es justo cuando la presión está cayendo, luego constante a medida que la presión baja. Eso significaría que el sensor infractor sería alternador, pero solo si lo hiciera tanto en el arranque como en la parada. Al no tener ninguna bocina en el arranque, parece ser algo más común tanto en el alternador como en la presión del aceite, por lo tanto, concéntrese en la llave o en la bocina en sí.

Solo para confirmar, ¿estoy en lo cierto al pensar que la bocina debería sonar si conecto a tierra el cable en el transmisor de presión de aceite al bloque? Eso sería bastante fácil de hacer con la llave puesta pero el motor no arrancado, para ver si la bocina se enciende al pasar por alto ese emisor.

Mike sullivan
1985 Marshall 22 catboat

GuardarCompartir

Gustar

Casey1999

3548 mensajes · Se unió en 2010

#5 · Jul 26, 2012 (Editado)

mbsl98 dijo:

Solo para confirmar, ¿estoy en lo cierto al pensar que la bocina debería sonar si conecto a tierra el cable en el transmisor de presión de aceite al bloque? Eso sería bastante fácil de hacer con la llave puesta pero el motor no arrancado, para ver si la bocina se enciende al pasar por alto ese emisor.

Sí, debería poder conectar a tierra el interruptor emisor de aceite para confirmar el funcionamiento de la bocina. Si alguna luz de alarma está encendida, la misma energía que la lámpara debe ir a la bocina. Puede conectar la temperatura del agua para verificarlo.

Al principio, solo había agua...

GuardarCompartir

Gustar

Casey1999

3548 mensajes · Se unió en 2010

#4 · Jul 26, 2012 (Editado)

Tengo el mismo motor Yanmar 3gmd.

Cuando compré mi barco hace 2 años, faltaba la bocina de advertencia. El reemplazo de yanmar era caro, así que hice el mío propio. Tengo un zumbador de 12 voltios y dos diodos (uno para cada uno de los puntos de alarma: prensa de aceite y temperatura, la lámpara de carga no está conectada al zumbador).

El zumbador yanmar original tiene los diodos integrados en la unidad. Pero si lo reemplaza con un zumbador del mercado de accesorios, debe instalar un diodo en las entradas del zumbador.

Sospecho que uno de los diodos internos de los zumbadores ha fallado. La razón por la que necesita los diodos es que un zumbador se usa para dos puntos de alarma. Los diodos están en la alimentación negativa de 12 voltios al zumbador. Sin los diodos, si tuviera una alarma (por ejemplo, baja presión de aceite), el zumbador sonaría y le enviaría otro punto de alarma (temperatura del agua). Ahora tendrías un timbre con todas las luces encendidas, no sabrías cuál de las dos luces de alarma es válida.

Si las luces de alarma funcionan, estoy 99% seguro de que el zumbador y/o sus diodos son un fallo.

Al principio, solo había agua...

GuardarCompartir

Gustar

Casey1999

3548 mensajes · Se unió en 2010

#6 · Jul 26, 2012

Acabo de revisar el diagrama de cableado del panel Yanmar B. Solo el transmisor de presión de aceite y temperatura del agua va al timbre (la carga de la batería no va al timbre). Por lo tanto, al conectarlos a tierra uno a la vez, debería poder probar su zumbador. Puede hacerlo con el motor apagado y la llave en la posición de marcha.

Háganos saber lo que encuentre.
Saludos

Al principio, solo había agua...

GuardarCompartir

Gustar

M

mbsl98 Iniciador de discusión

113 publicaciones · Se unió en 2010

#7 · Jul 26, 2012

Gracias por todas las sugerencias. No volveré al barco hasta dentro de una semana más o menos, pero actualizaré mi solución. Recuerdo que no compré una bocina nueva cuando compré el nuevo panel porque parecía bastante caro para el mantenimiento preventivo, demasiado para un año de diferencia de actitud.

Casey, gracias por revisar el cableado. claramente tienes razón ahora que vuelvo a mirar. Sin embargo, eso cambia las posibles fuentes de problemas. Supongo que la temperatura del agua no activará la bocina en el primer arranque, ya que todo está frío. Por lo tanto, solo el transmisor de presión de aceite debe activar la bocina cuando se enciende la llave por primera vez. Eso significa que podría ser un emisor de presión que falla, así como una bocina que falla. Eso podría ayudar a explicar por qué hay ese pequeño tartamudeo cuando la bocina se enciende al apagarse (antes, la bocina se encendía por completo, casi de inmediato, cuando el motor se apagaba con el apagado del combustible). Una vez que se pone en marcha, la bocina suena perfectamente normal (lo que sucede solo cuando el motor se apaga después de una carrera, no en el arranque en frío). Si es el transmisor de presión de aceite, debería haber una falla similar con la luz de advertencia, por lo que también tendré que verificarlo. La forma en que está instalado mi panel, es casi imposible ver las luces de advertencia, excepto a cuatro patas en la cabina. Es por eso que el cuerno es muy importante para mí. En cualquier caso, puedo ponerme a cuatro patas para la comprobación

¡Gracias de nuevo

Mike sullivan
1985 Marshall 22 catboat

GuardarCompartir

Gustar

Casey1999

3548 mensajes · Se unió en 2010

#9 · Jul 26, 2012

mbsl98 dijo:

La forma en que está instalado mi panel, es casi imposible ver las luces de advertencia, excepto a cuatro patas en la cabina. Es por eso que el cuerno es muy importante para mí. En cualquier caso, puedo ponerme a cuatro patas para la comprobación

¡Gracias de nuevo

Sí, mi panel está realmente dentro del barco. También necesito el timbre. Lucky PO no apagó el motor sin timbre. Como digo, instalé un zumbador del mercado de accesorios, pero tuve que instalar diodos, lo que requirió bastante cableado. Al final, probablemente debería comprar el zumbador yanmar con diodos incorporados.

Buena suerte, creo que tienes razón, ya sea interruptor de presión o timbre. De hecho, compré una prensa de repuesto y un interruptor de temperatura, bastante baratos, por lo que es posible que desee cambiarlo, ya que pueden ser terapéuticos. Tenía uno en mi camión que a veces funcionaba y otras veces no, se instaló nuevo y ese pronto falló.

Al principio, solo había agua...

GuardarCompartir

Gustar

Casey1999

3548 mensajes · Se unió en 2010

#8 · Jul 26, 2012

Solo una nota. No estoy seguro de si tiene un manual de mantenimiento (o diagrama de cableado) para el motor, pero si mira el diagrama de cableado del Panel "B", mostrará el zumbador (alarma). Mostrará 4 cables que van al zumbador. Uno para la fuga de la vela (no se usa a menos que tenga una vela motriz), uno para el interruptor de presión de aceite (-) y otro para el interruptor de temperatura del agua (-). El cuarto cable es para la conexión 12 +. Puede tirar del timbre y probar conectándolo a una batería de 12 voltios para ver si funciona. Tenga en cuenta que el diagrama de yanmar muestra el zumbador, pero no los diodos que se incluyen dentro de la carcasa del zumbador. Por lo tanto, si agrega un zumbador del mercado secundario, debe instalar un diodo (y en la dirección correcta) en cada uno de los cables negativos.

El código de color debe ser el siguiente para los cables que van al zumbador:
rojo/negro: 12 voltios +
Blanco/negro: Alarma de temperatura del agua (12 voltios neg -)
Amarillo/blanco: Presión del aceite (12 voltios neg -)
Blanco/Rojo: Sail Drive (12 voltios neg-) NO UTILIZADO

Al principio, solo había agua...

GuardarCompartir

Gustar

M

mbsl98 Iniciador de discusión

113 publicaciones · Se unió en 2010

#10 · 6 de agosto de 2012

Solo para cerrar este hilo, la respuesta final fue un interruptor de presión de aceite que fallaba lentamente. Con solo conectar a tierra el contacto del emisor para bloquear, suena la bocina, como debería ser cuando la presión es muy baja. La clave fue recordar que solo la presión del aceite debe encender la bocina cuando se arranca por primera vez, ya que las únicas señales que hacen sonar la bocina son el aceite y la temperatura, y la temperatura solo se activa cuando está caliente, no en el arranque en frío. Gracias a Casey y a todos los demás.

Mike sullivan
1985 Marshall 22 catboat

Reacciones:casey1999

GuardarCompartir

Gustar

S

S34

25 Publicaciones · Se unió en 2010

#11 · 15 de febrero de 2017

Mi zumbador suena en 3GM30 si el alternador pierde su correa.
¿No es normal?