

SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT	3
UNITÉ DE FILTRATION ET RÉGÉNÉRATION	3
<i>Régénération passive</i>	3
<i>Régénération active</i>	3
<i>Régénération stationnaire</i>	3
<i>État d'obstruction du filtre à particules et séquence des témoins lumineux</i>	4
<i>Enclenchement d'une Régénération stationnaire</i>	5
<i>Interruption volontaire d'une Régénération stationnaire</i>	6
UNITÉ DE RÉDUCTION CATALYTIQUE SÉLECTIVE.....	6
<i>Fluide d'échappement diesel DEF</i>	6
<i>Consommation du fluide d'échappement diesel</i>	7
<i>Mesures incitatives du système de réduction catalytique</i>	7
MENUS DE L'ÉCRAN D'AFFICHAGE DU CONDUCTEUR (DID).....	11
INDICATEURS	12
DONNÉES DE CARBURANT	14
TEMPS-DISTANCE	14
CONFIGURATION DE L'AFFICHEUR.....	16
SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT.....	21
RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION.....	22
FREIN MOTEUR	23
SYSTÈME DE FREIN MOTEUR VOLVO (VEB)	23
RÉGULATEUR DE VITESSE ET FREIN MOTEUR	24
SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOCCAGE (ABS), DISPOSITIFS D'ANTIPATINAGE (TCS) ET DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC)	24
SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOCCAGE (ABS).....	24
DISPOSITIF D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS).....	25
DISPOSITIF DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC).....	25
VERROUILLAGE DU DIFFÉRENTIEL.....	26
UTILISATION	26
VERROUILLAGE	26
DÉVERROUILLAGE.....	26
SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE LA SUSPENSION AVANT SEULEMENT (FRONT KNEELING)	27
SYSTÈME DE RELÈVEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (HIGH BUOY).....	27
SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (LOW BUOY)	27
DÉLÉSTAGE DE LA CHARGE SUR L'ESSIEU AUXILIAIRE	28
ESSIEU AUXILIAIRE RELEVABLE.....	28
SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE EN GARE.....	28
PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	28
MISE EN FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR.....	29
MISE HORS FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR.....	29
MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.....	30

5-2 Autres caractéristiques

<i>Dépannage et maintenance</i>	34
SYSTÈME D'ÉLEVATION DE FAUTEUILS ROULANTS	34
ACCÈS À L'ÉLEVATEUR DE FAUTEUILS ROULANTS	34
FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME D'ÉLEVATION	35
RÉGLAGE DU SYSTÈME AVERTISSEUR DU SEUIL DE PORTE (TWS)	36
<i>Réglage de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques</i>	36
<i>Vérification de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques</i>	37
<i>Réglage du minutage des détecteurs acoustiques</i>	37
AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR	37
DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DE FAUTEUILS ROULANTS	38
SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE AU PLANCHER	38
FONCTIONNEMENT D'URGENCE	39
<i>Pour sortir la plate-forme de façon manuelle</i>	39
<i>Pour élever la plate-forme de façon manuelle</i>	40
<i>Pour abaisser la plate-forme de façon manuelle</i>	40
<i>Pour ranger la plate-forme de façon manuelle</i>	40
<i>Pour ranger la plate-forme de façon manuelle à partir du niveau du sol</i>	41
RETRAIT DU SYSTÈME D'ÉLEVATION AUX FINS D'ENTREPOSAGE	41
INSTALLATION DU SYSTÈME D'ÉLEVATION	42

SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Le système de post-traitement des gaz d'échappement est constitué de deux unités, soit l'unité de filtration et régénération et l'unité de réduction catalytique sélective SCR.

UNITÉ DE FILTRATION ET RÉGÉNÉRATION

La fonction principale du système de post-traitement est de capter et de brûler les particules de suie contenues dans les gaz d'échappement puis de réduire les NOx. Pour parvenir à ce résultat, le système de post-traitement des gaz d'échappement comprend deux parties principales : les gaz d'échappement entrent en premier dans l'ensemble **catalyseur d'oxydation (Diesel Oxidation Catalyst ou DOC)** et **Filtre À Particules (FAP) diesel** afin de capter les particules de suie et de les brûler par régénération active ou passive, puis les gaz d'échappement passent par le **convertisseur catalytique** pour réduire les NOx à un niveau minimal. Le système de gestion du moteur (EMS, Engine Management System) peut contrôler les processus de régénération en surveillant constamment la température des gaz d'échappement et la contre-pression du système.

Régénération passive

La régénération passive est le procédé par lequel les particules (suie) sont oxydées ou brûlées naturellement grâce à la chaleur générée par la combustion interne du moteur. Durant l'utilisation du véhicule sur autoroute, la température des gaz d'échappement est suffisamment élevée pour brûler les particules de suie accumulées. Lorsque la température ambiante est plus froide cependant, ou lorsque le moteur est peu sollicité comme en milieu urbain, le système a besoin d'aide pour que la régénération se fasse. Ce processus s'appelle la régénération active.

Régénération active








La régénération active est nécessaire lorsque la combustion interne du moteur ne génère pas à elle seule assez de chaleur. Un dispositif injecte une fine brume de carburant dans la ligne d'échappement afin d'augmenter et maintenir la température du système de post-traitement. La température des gaz d'échappement doit être supérieure à 572 °F (300 °C) pour que se fasse l'amorçage de la catalyse d'oxydation des molécules de carburant injectées. Les gaz d'échappement devraient atteindre une température proche des 1200 °F (650 °C) au filtre à particules. Ce processus de régénération active s'effectue durant l'utilisation normale du véhicule et n'entraîne aucun changement des performances ni ne requiert l'intervention du conducteur. Le moteur Volvo conforme à la réglementation EPA2010 produit moins de suies, ce qui signifie que le système aura moins souvent recours à la régénération active ou stationnaire.

Régénération stationnaire

Dans quelques types spécifiques d'utilisation du moteur, le module de commande électronique peut ne pas être capable de compléter une régénération active. Dans cette situation, le témoin lumineux DPF RÉGÉNÉRATION avise l'opérateur qu'une intervention de sa part est nécessaire pour enclencher une régénération stationnaire. Cette fonction accorde un délai à l'opérateur afin que celui-ci puisse activer la régénération stationnaire à un moment plus opportun. Le processus de régénération dure environ 45 minutes.

5-4 Autres caractéristiques

État d'obstruction du filtre à particules et séquence des témoins lumineux

<p>NIVEAU 1</p>	 continue	<p>RÉGÉNÉRATION REQUISE</p> <p>Le filtre à particules commence à s'obstruer</p> <p>Le témoin DPF REGENERATION s'allume pour aviser le conducteur qu'une régénération stationnaire sera bientôt nécessaire. La régénération stationnaire pourra être enclenchée au moment le plus opportun de la journée. LA RÉGÉNÉRATION N'EST PAS URGENTE À CE STADE-CI.</p>
<p>NIVEAU 2</p>	 clignotant	<p>RÉGÉNÉRATION REQUISE</p> <p>Le filtre à particules est obstrué. Une régénération stationnaire devrait être enclenchée aussitôt.</p> <p>Si aucune régénération n'est enclenchée suite à l'activation du témoin DPF REGENERATION, celui-ci se mettra à clignoter, indiquant qu'une régénération stationnaire devrait être enclenchée le plus tôt possible afin d'éviter le niveau 3.</p>
<p>NIVEAU 3</p>	 clignotant + 	<p>MAINTENANCE DU SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT REQUISE</p> <p>SÉQUENCE DE RÉDUCTION DE PUISSANCE</p> <p>Le filtre à particules est obstrué de façon excessive.</p> <p>Si aucune régénération n'est enclenchée, le témoin CHECK s'allumera. À ce moment, la puissance disponible du moteur sera réduite. Effectuer une régénération stationnaire IMMÉDIATEMENT afin d'éviter le niveau 4.</p>
<p>NIVEAU 4</p>	 clignotant +  + 	<p>MAINTENANCE DU SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT REQUISE</p> <p>SÉQUENCE D'ARRÊT D'URGENCE DU MOTEUR ACTIVE</p> <p>Un problème sérieux s'est produit au moteur. Le filtre à particules est obstrué à un niveau dépassant sa capacité maximale.</p> <p>Si une régénération n'est toujours pas enclenchée, la séquence de réduction de puissance et/ou d'arrêt d'urgence du moteur s'enclenchera. Tous les témoins lumineux suivants seront allumés:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Témoin DPF REGENERATION clignotant; • Témoin CHECK allumé; • Témoin STOP» allumé. <p>Suite à la réduction de puissance ou à l'arrêt du moteur par le processus d'arrêt d'urgence, une régénération doit être enclenchée pour pouvoir opérer le véhicule. Si aucune régénération n'est enclenchée, des mesures additionnelles, incluant l'arrêt du moteur, seront prises pour protéger le moteur et le système de post-traitement des gaz d'échappement. Une régénération stationnaire pourrait ne plus être possible.</p>

Enclenchement d'une Régénération stationnaire

REMARQUE

Au démarrage du véhicule, si une régénération stationnaire est requise, la température du liquide de refroidissement du moteur doit atteindre 140 °F (60 °C) avant que puisse être amorcée la régénération. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant quelque temps ou faire circuler le véhicule.

Si à la fin d'une journée de service, une régénération stationnaire est requise, il est préférable de l'enclencher sur le champ en utilisant la chaleur accumulée du moteur plutôt que de l'enclencher le lendemain, au démarrage, alors que le moteur est froid.



AVERTISSEMENT

Ne pas enclencher une régénération stationnaire dans un endroit fermé comme un garage par exemple. La régénération stationnaire doit être effectuée à l'extérieur seulement.



AVERTISSEMENT

Durant la régénération stationnaire, la température des gaz d'échappement peut atteindre 1200 °F (650 °C) au filtre à particules (FAP). Avant d'enclencher une régénération stationnaire, assurez-vous qu'aucun objet et qu'aucune personne ne se trouve près du diffuseur situé à la sortie du FAP.



AVERTISSEMENT

Risque de brûlures sévères. Méfiez-vous des surfaces chaudes du système de post-traitement, particulièrement durant et après une régénération active ou stationnaire.

REMARQUE

RÉGÉNÉRATION STATIONNAIRE

Cette opération requiert que le véhicule soit stationné pendant que l'opérateur ou un technicien enclenche le processus de régénération.

Lorsqu'une régénération stationnaire est nécessaire, le témoin lumineux DPF REGENERATION s'allume pour en aviser le conducteur.



Témoin lumineux DPF REGENERATION

Si une régénération stationnaire n'est pas enclenchée, le témoin se mettra à clignoter, indiquant qu'une régénération stationnaire est requise immédiatement. Le témoin lumineux réagit selon la séquence des niveaux 1 à 4. Si une régénération stationnaire n'est toujours pas enclenchée, la séquence d'arrêt d'urgence du moteur pourrait s'activer.

Pour enclencher une régénération stationnaire, procéder comme suit :

- Stationner le véhicule dans un endroit sécuritaire, la vitesse du véhicule doit être nulle.
- Le moteur doit tourner au ralenti normal et la température du liquide de refroidissement doit être d'au moins 140 °F (60 °C).
- Appliquer le frein de stationnement.
- Placer la transmission au point mort «N».
- Appuyer sur la touche ENTRÉE de l'écran d'affichage DID puis accéder au menu Aftertreatment/Sys De Dépollution. Sélectionner le sous-menu Request Parked REGEN et appuyer sur la touche ENTRÉE pour enclencher la régénération.

La régénération débute et le régime du moteur augmente jusqu'à 1600 tours minute. Il est nécessaire d'arrêter la climatisation afin de réduire la charge du moteur. Le témoin lumineux TEMPÉRATURE ÉLEVÉE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT va s'allumer éventuellement. Lorsque la régénération est complétée, le régime du moteur retourne à la vitesse normale de ralenti.



Témoin lumineux TEMPÉRATURE ÉLEVÉE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Si certaines conditions ne sont pas satisfaites, il sera impossible d'enclencher une régénération stationnaire. Le message « REGEN Failed Check Menu Status » s'affiche. Dans le menu « Aftertreatment/Sys De Dépollution », consulter le sous-menu « ATS Status » pour déterminer

5-6 Autres caractéristiques

quelle(s) condition(s) empêche(nt) la régénération.

Interruption volontaire d'une Régénération stationnaire

Il est possible de mettre fin à une régénération stationnaire à tout moment. Pour ce faire, mettre la clé de contact à la position OFF ou accéder au menu Aftertreatment/Sys De Dépollution, sélectionner la fonction Cancel REGEN et appuyer sur la touche ENTRÉE pour confirmer. Il est également possible d'arrêter une régénération simplement en relâchant le frein de stationnement. Utiliser cette fonction pour déplacer le véhicule dans un endroit sécuritaire seulement.

Si la régénération est interrompue, il est cependant très important de reprendre la régénération dès que possible.



ATTENTION

Si une régénération active est arrêtée à plusieurs reprises, le véhicule pourrait devoir être conduit dans un centre de service. Le centre de service utilisera un outil de service pour lancer manuellement la régénération. Par ailleurs, l'interruption de la régénération active n'est pas une pratique normale. Certaines composantes du système de post-traitement pourraient être endommagées à long terme.

UNITÉ DE RÉDUCTION CATALYTIQUE SÉLECTIVE

La réduction catalytique sélective SCR (Selective Catalytic Reduction) est une technologie qui utilise du fluide d'échappement diesel DEF (Diesel Exhaust Fluid) et un convertisseur catalytique pour réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx).

La réduction catalytique sélective est un post-traitement des gaz d'échappement se produisant après le passage des gaz d'échappement dans le filtre à particules (DPF). Des petites quantités de fluide d'échappement diesel sont injectées dans le flux d'échappement entre le DPF et le convertisseur catalytique de réduction, là où elles font l'objet d'une vaporisation et d'une décomposition qui donne lieu à la formation d'ammoniac et de gaz carbonique. L'ammoniac, conjointement avec le dispositif de réduction catalytique sélective (SCR), assure la

transformation des oxydes d'azote (NOx) en azote inoffensif et en vapeur d'eau.

Le système de réduction catalytique sélective comprend un réservoir de fluide d'échappement diesel de 60 litres muni d'une pompe et d'un système de chauffage, un injecteur de fluide d'échappement, un convertisseur catalytique et le système de commande et contrôle.

Fluide d'échappement diesel DEF

Le fluide d'échappement diesel est une solution non toxique composée d'eau (67.5 %) et d'urée (32.5 %).

Au moment de la manipulation du DEF ou lors du remplissage du réservoir de DEF, éviter d'éclabousser les connecteurs électriques à proximité. Si du DEF entre en contact et s'infiltre dans un connecteur, il en résulte une oxydation qui ne peut être enlevée. Un nettoyage à l'eau ou à l'air sous pression est sans effet, car l'oxydation se produit très rapidement.



ATTENTION


Le fluide d'échappement diesel est une solution d'urée et d'eau. L'urée est un composé d'azote qui se transforme en ammoniac lorsque chauffé. Le fluide d'échappement diesel est ininflammable et non dangereux lorsque manipulé adéquatement. Cependant, il est très corrosif pour le métal, particulièrement le cuivre et l'aluminium.

Si un connecteur est contaminé par du fluide d'échappement diesel, il doit être coupé et retiré le plus rapidement possible du câblage, car le DEF s'infiltre dans les fils et oxyde les conducteurs de cuivre en gagnant environ 6 centimètres par heure.

En cas de déversement de DEF :

- Si du DEF vient en contact avec la peau, rincer abondamment avec de l'eau et enlever les vêtements souillés.
- Si du DEF vient en contact avec les yeux, rincer pendant plusieurs minutes et appeler un médecin si nécessaire.
- Si respiré, prendre de grandes respirations d'air frais et appeler un médecin si nécessaire.

- Ne laisser pas le DEF entrer en contact avec d'autres substances chimiques.
- Le DEF est ininflammable. S'il est exposé à des températures élevées, il se décompose en ammoniac et en dioxyde de carbone.
- Le DEF est hautement corrosif pour certains métaux, dont l'aluminium et le cuivre.
- Si le véhicule est éclaboussé par du DEF, essuyer puis rincer la surface avec de l'eau. Les éclaboussures de DEF forment des cristaux blancs. Rincer ces cristaux à l'eau. Ne pas évacuer l'eau de rinçage dans les égouts.
- Blocage des conduites de DEF ou obstruction de la valve de l'injecteur.
- Débranchement de la valve de l'injecteur.
- Débranchement de la pompe de DEF.
- Débranchement des câblages du système SCR
- Débranchement des sondes d'oxyde d'azote
- Débranchement de la sonde de température des gaz d'échappement
- Débranchement de la sonde de température de DEF
- Débranchement de la sonde de qualité de DEF

	AVERTISSEMENT
Le fluide d'échappement diesel se vaporise rapidement en ammoniac s'il tombe sur une surface chaude. Éloignez aussitôt votre visage des vapeurs.	

Consommation du fluide d'échappement diesel

La consommation du fluide d'échappement diesel est proportionnelle à la consommation en carburant. Un remplissage du réservoir de DEF sera requis à tous les deux remplissages du réservoir de carburant.

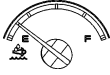




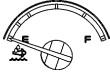




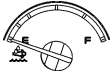




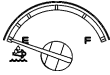



Mesures incitatives du système de réduction catalytique









Le système de réduction catalytique sélective doit se conformer à la réglementation de l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA). Les fabricants de véhicules et de moteurs ont l'obligation d'installer des dispositifs qui font en sorte qu'il soit impossible d'opérer le véhicule à long terme s'il y a atteinte à l'intégrité du système SCR, si le réservoir de DEF est vide ou si le DEF est de mauvaise qualité suite à une dilution avec de l'eau.

Pour protéger l'intégrité du système SCR, des mesures incitatives sont prévues si les actions suivantes sont posées :









- Débranchement de la sonde de niveau du réservoir de DEF.

5-8 Autres caractéristiques

NIVEAU DE FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (DEF)				
INDICATEURS VISUELS ET MESURES INCITATIVES POUR LE CONDUCTEUR				
Conditions / Déclencheurs		Témoin BAS NIVEAU DE DEF, message au DID et alarme sonore		Mesures incitatives
1	<p>Normal</p> <p>La sonde de niveau de fluide d'échappement diesel mesure une quantité comprise entre 100 % et 12 %.</p>	Aucun		Aucune
2	<p>Alerte de bas niveau de DEF</p> <p>La sonde de niveau de fluide d'échappement diesel mesure une quantité comprise entre 12 % et 0.1 %.</p> 	 allumé	<p>NIVEAU DEF BAS</p> <p>AJOUTER DEF POUR ÉVITER RÉDUCTION COUPLE MOTEUR</p> <p>   3 cycles de 2 bips</p>	Message d'alerte
3	<p>Réservoir de DEF Presque vide</p> <p>La sonde de niveau de fluide d'échappement diesel mesure une quantité inférieure à 0.1 %.</p> 	 clignote	<p>RES DEF VIDE</p> <p>AJOUTER DEF POUR ÉVITER LIMITATION 8KM/H</p> <p>RÉDUCTION COUPLE MOTEUR</p> <p>   3 cycles de 2 bips</p>	Réduction de 25 % du couple du moteur
4	<p>Réservoir de DEF vide et une (1) heure d'opération en mode de réduction du couple du moteur.</p> 	 clignote	<p>RES DEF VIDE</p> <p>VITESSE LIMITÉE À 8 km/h AU PROCHAIN ARRÊT DE 20MIN</p> <p>   3 cycles de 2 bips</p>	Réduction de 40 % du couple du moteur
5	<p>Réservoir de DEF vide et soit:</p> <ol style="list-style-type: none"> Un ravitaillement en carburant diesel a été effectué et la sonde de niveau de carburant mesure une augmentation d'au moins 15 % (environ 130 litres) du niveau. Le véhicule demeure stationnaire (vitesse=0) pendant 20 minutes, le moteur étant au ralenti ou à l'arrêt. 	 clignote	<p>AJOUTER DEF</p> <p>VITESSE LIMITÉE À 8 km/h</p> <p>  3 cycles de 2 bips en continu</p>	<p>La vitesse du véhicule est limitée à 8 km/h</p> <p>Remarque :</p> <p>Le véhicule doit être stationnaire pour que s'enclenche la limitation de vitesse</p>

QUALITÉ DU FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (DEF)				
INDICATEURS VISUELS ET MESURES INCITATIVES POUR LE CONDUCTEUR				
Conditions / Déclencheurs		Témoin CHECK, message au DID et alarme sonore		Mesures incitatives
1	Normal	Aucun		Aucune
2	Détection de DEF de mauvaise qualité.	 allumé	SCR RENDEMENT RÉDUIT VÉRIFIER LE SYSTÈME AU PROCHAIN ARRÊT  3 cycles de 2 bips	Message d'alerte Réduction de 25 % du couple du moteur dans 60 min.
3	Détection de DEF de mauvaise qualité et une (1) heure d'opération avec un code de diagnostic actif.	 allumé	SCR RENDEMENT RÉDUIT RÉDUCTION COUPLE MOTEUR LIMITATION À 8 km/h DANS < XXX MINS  3 cycles de 2 bips	Réduction de 25 % du couple du moteur Réduction de 40 % du couple du moteur dans 240 min.
4	Détection de DEF de mauvaise qualité et quatre (4) heures d'opération avec un code de diagnostic actif.	 allumé	RÉVISER LE SYSTÈME SCR LIMITATION À 8 km/h AU PROCHAIN ARRÊT DE 20MIN  3 cycles de 2 bips	Réduction de 40 % du couple du moteur La vitesse du véhicule sera limitée à 8 km/h après le prochain arrêt de 20 min
5	Détection de DEF de mauvaise Un ravitaillement en carburant diesel est effectué et la sonde de niveau de carburant mesure une augmentation d'au moins 15 % (environ 130 litres) du niveau ou Le véhicule demeure stationnaire (vitesse=0) pendant 20 minutes, le moteur étant au ralenti ou à l'arrêt ou Cycle de clé d'allumage (Marche / Arrêt)	 allumé	RÉVISER LE SYSTÈME SCR VITESSE LIMITÉE À 8 km/h  3 cycles de 2 bips en continu	RÉVISER LE SYSTÈME SCR La vitesse du véhicule est limitée à 8 km/h <i>Remarque : Le véhicule doit être stationnaire pour que s'enclenche la limitation de vitesse</i>

5-10 Autres caractéristiques

ATTEINTE À L'INTÉGRITÉ DU SYSTÈME SCR INDICATEURS VISUELS ET MESURES INCITATIVES POUR LE CONDUCTEUR				
Conditions / Déclencheurs		Témoin CHECK, message au DID et alarme sonore		Mesures incitatives
1	Normal Pas de code de diagnostic actif	Aucun		Aucune
2	Atteinte à l'intégrité détectée et émission d'un code de diagnostic.	 allumé	ANOMALIE SYSTÈME SCR VÉRIFIER LE SYSTÈME AU PROCHAIN ARRÊT  3 cycles de 2 bips en continu	Message d'alerte
3	Une (1) heure d'opération avec atteinte à l'intégrité détectée et code de diagnostic confirmé.	 allumé	ANOMALIE SYSTÈME SCR RÉDUCTION COUPLE MOTEUR LIMITATION À 8 km/h DANS < XXX MINS  3 cycles de 2 bips en continu	Réduction de 25 % du couple du moteur
4	Quatre (4) heures d'opération avec atteinte à l'intégrité détectée et code de diagnostic confirmé.	 allumé	ANOMALIE SYSTÈME SCR CORRIGER SYST SCR LIMITATION À 8 km/h AU PROCHAIN ARRÊT DE 20MIN  3 cycles de 2 bips en continu	Réduction de 40 % du couple du moteur
5	Un ravitaillement en carburant diesel est effectué et la sonde de niveau de carburant mesure une augmentation d'au moins 15 % (environ 130 litres) du niveau.	 allumé	ANOMALIE SYSTÈME SCR VITESSE LIMITÉE À 8 km/h  3 cycles de 2 bips en continu	La vitesse du véhicule est limitée à 8 km/h

MENUS DE L'ÉCRAN D'AFFICHAGE DU CONDUCTEUR (DID)

Les informations disponibles dépendent de la configuration et de l'état du véhicule, à savoir s'il

est en mouvement (Driving Menus) ou stationnaire (Non-Driving/Stationary Menus). Les menus du mode Non-Driving ne sont accessibles que lorsque le véhicule est stationnaire.

MODE « DRIVING »	MODE « NON-DRIVING/STATIONARY »
<p>Indicateurs (Gauges)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Position actuelle transmission I-Shift 2. Température extérieure 3. Température de l'huile du moteur 4. Température du fluide de la transmission 5. Boussole Prevost Liaison 6. Pression d'air des accessoires 7. Pression du compresseur A/C 8. Voltage batterie 9. Vie utile fluide de transmission Allison 10. État de charge des batteries 	<p>Configuration de l'Afficheur (Display Settings)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Langue 2. Unités 3. Heure/Date 4. Réglage d'affichage favori 5. Éclairage de l'afficheur 6. Changer le code d'accès
<p>Données de carburant (Fuel Data)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Débit carburant / ECO % 2. Consommation pour le trajet 3. Autonomie 	<p>Diagnostics</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voir les fautes actives 2. Voir les fautes inactives 3. Test du panneau des instruments 4. Numéro de référence d'ECU 5. Remise à zéro des fautes inactives 6. Tests du véhicule
<p>Temps-Distance (Time-Distance)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Heure et date 2. Alarme de l'horloge 3. Totalisateurs partiels 1 et 2 4. Vitesse moyenne du trajet 5. Heure d'arrivée prévue 	<p>Vérification d'avant Départ (Pre-Trip Assistant)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vérification des feux extérieurs 2. Vérification des fuites d'air
<p>Prevost Liaison</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lire Message 2. Envoyer Message 3. Autre Info 	<p>Journal des données (Datalog)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No de véhicule 2. Données cumulées 3. Données du trajet 4. Mise à zéro des données du trajet
<p>Messages Véhicule (Vehicle Messages)</p>	<p>Système de Post-Traitement (Aftertreatment)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Démarrer RÉGÉNÉRATION manuelle 2. État ATS (After Treatment System) 3. Annuler RÉGÉNÉRATION
<p>Mise À Zéro Des Données du Trajet (Reset Trip Data)</p>	<p>Code d'Accès (Password)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Entrée du mot de passe

5-12 Autres caractéristiques

INDICATEURS

Ce menu regroupe plusieurs instruments de mesure liés à des fonctions importantes du véhicule.

1. Position actuelle Transmission I-Shift

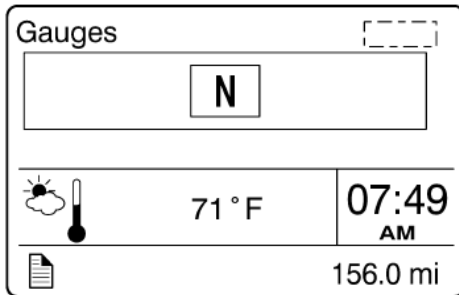
Indique la position sélectionnée sur la transmission I-Shift.

D= marche avant (drive)

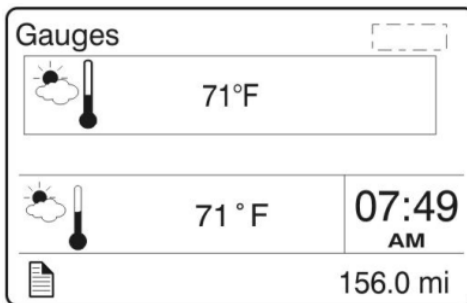
N=point mort (neutral)

R= marche arrière (reverse)

M= manuel (manual)

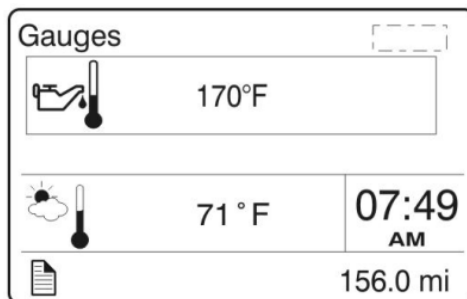


2. Température extérieure



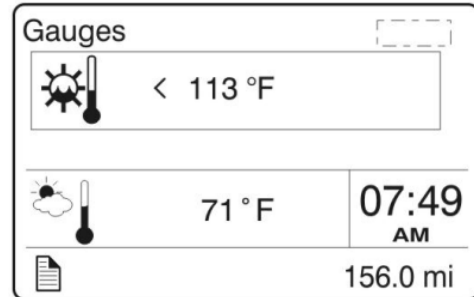
3. Température de l'huile du moteur

Affiche la température de l'huile du moteur.

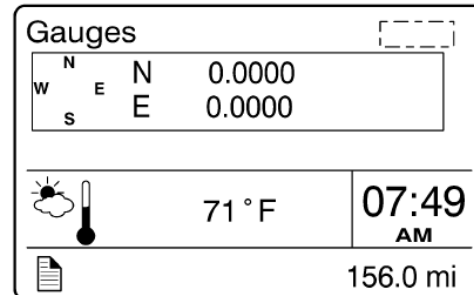


4. Température du fluide de la transmission

Affiche la température de l'huile de la transmission.

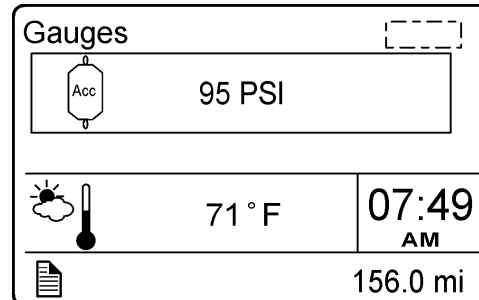


5. Boussole



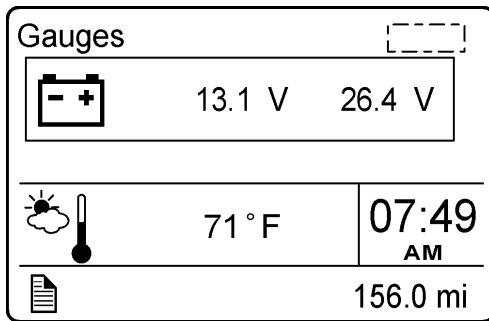
6. Pression d'air des accessoires

Affiche la pression d'air du système des accessoires.



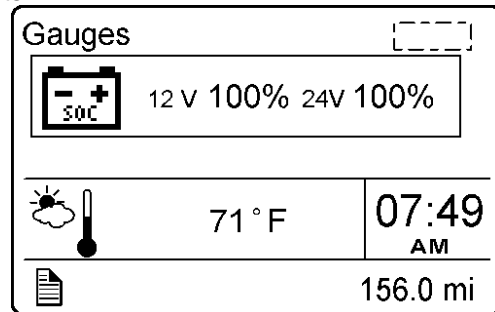
7. Tension des batteries

Affiche la tension actuelle des systèmes électriques 12-volts et 24-volts.



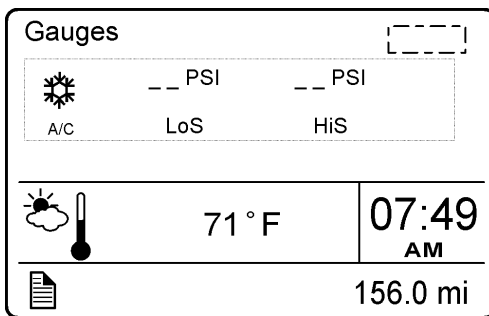
10. État de Charge des Batteries

Lorsqu'équipé du système PRIME, affiche l'état de charge des bancs de batteries 12-volts et 24-volts.



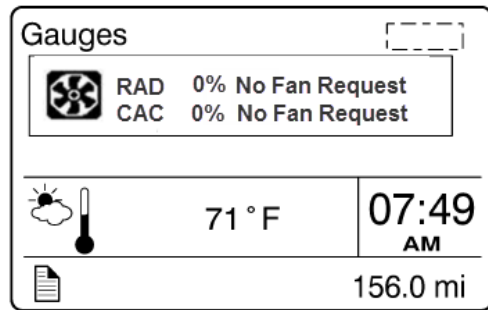
8. Pression du compresseur du système de climatisation

Cette fonction affiche la pression d'aspiration (LoS=low side) et de refoulement (HiS=high side) du compresseur du système de climatisation.



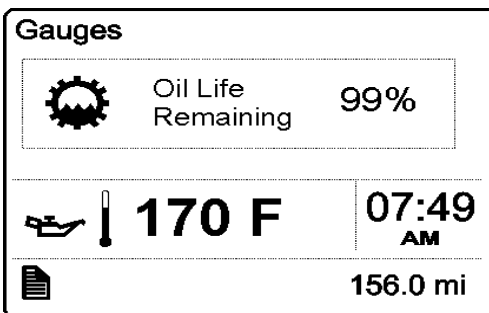
11. État des ventilateurs de refroidissement électriques

Affiche la vitesse (exprimée par un pourcentage entre 0 et 100 %) et l'état des ventilateurs des systèmes A/C et de refroidissement.



9. Vie utile du fluide de transmission Allison

Cette fonction affiche sous forme de pourcentage, la vie utile résiduelle calculée de l'huile de la transmission. Une huile neuve affiche 99 %. Consulter l'Annexe C pour plus de détail.



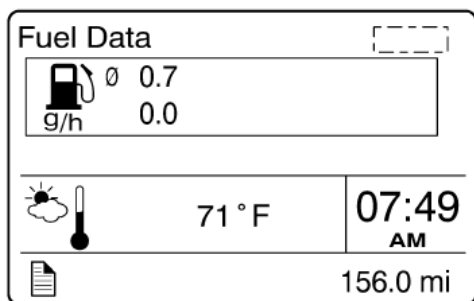
5-14 Autres caractéristiques

DONNÉES DE CARBURANT

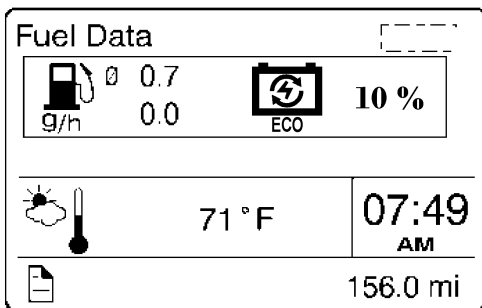
Ce menu fournit différentes informations concernant la consommation en carburant.

1. Débit carburant

Indique la consommation instantanée en carburant du moteur.



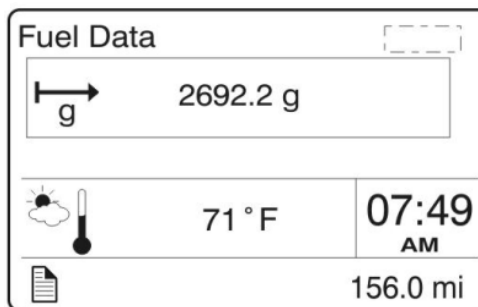
Lorsqu'équipé du système PRIME, le pourcentage du trajet réalisé avec de l'électricité régénérée est aussi affiché.



2. Consommation pour le trajet

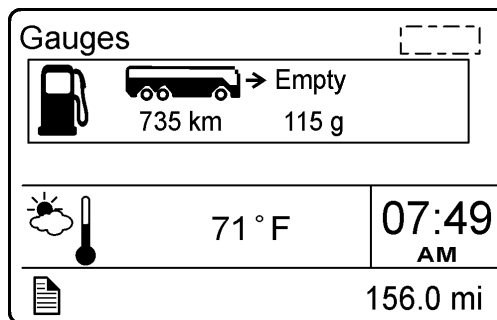
Indique la quantité totale de carburant consommé depuis la dernière mise à zéro.

Note : Utiliser la fonction **Mise à zéro des données du trajet** pour remettre à zéro la valeur affichée avant chaque nouveau trajet.



3. Autonomie

Indique la distance pouvant être parcourue avec la quantité de carburant restant dans le réservoir.

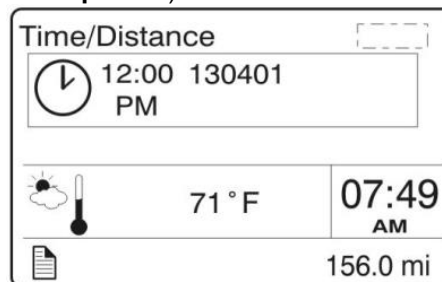


TEMPS-DISTANCE

Ajustez l'heure, la date et programmez une alarme à l'aide de ce menu. La fonction **Distance à parcourir avant destination** permet au conducteur de voir la distance à parcourir avant d'arriver à destination. La vitesse moyenne du trajet peut aussi être affichée. En spécifiant la distance à parcourir pour un trajet donné, on peut connaître l'heure d'arrivée estimée (**Heure d'arrivée prévue**).

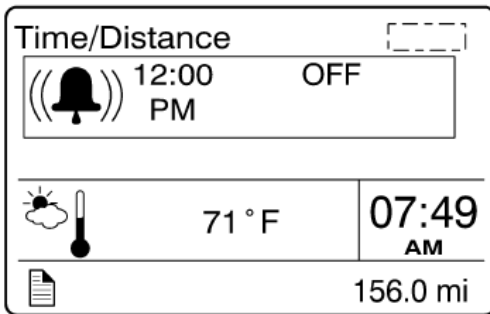
1. Heure et date

Ajuster l'heure et la date du panneau des instruments dans ce menu. Le panneau des instruments comporte une batterie interne permettant de garder en mémoire l'heure et la date si les batteries du véhicule sont déconnectées.

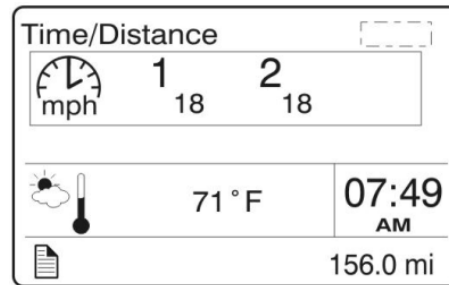


2. Alarme de l'horloge

Utiliser cette fonction pour programmer l'alarme de l'horloge du panneau des instruments.

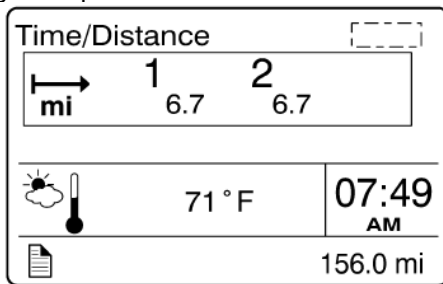


zéro). La vitesse moyenne de deux trajets peut être affichée. Utiliser la fonction **Mise à zéro des données du trajet/Reset** pour remettre à zéro la valeur affichée avant tout nouveau trajet.



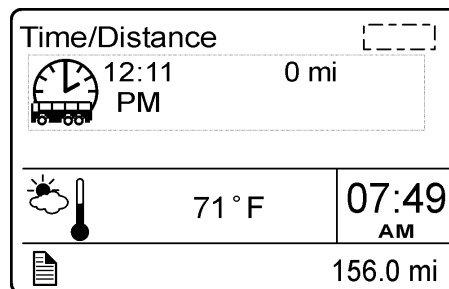
3. Distance à parcourir avant destination

Si la distance totale à parcourir pour se rendre à destination a été entrée au menu **Heure d'arrivée prévue**, cette fonction affiche la distance qu'il reste à parcourir avant d'arriver à destination. Il est possible d'entrer la distance de deux parcours indépendants. Par exemple, la distance 1 pourrait être celle d'une étape du voyage et la distance 2 pourrait être celle du voyage complet.



5. Heure d'arrivée prévue

Cette fonction permet de connaître l'heure d'arrivée prévue à destination. Dans ce menu, entrer d'abord la distance à parcourir pour le trajet à faire à l'aide de la touche ENTRÉE.



4. Vitesse moyenne du trajet

Affiche la vitesse moyenne du trajet en cours. La vitesse moyenne est calculée en divisant la distance parcourue pour le trajet par le temps de marche du moteur (depuis la dernière mise à

MESSAGES VÉHICULE

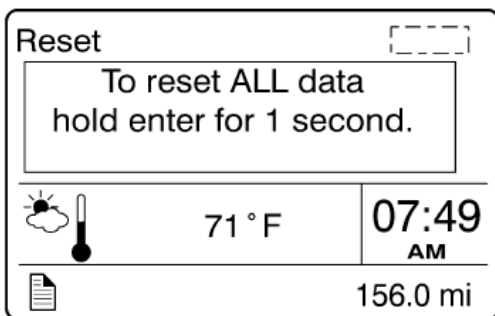
Cette fonction permet de consulter les messages d'information actifs ayant été présentés auparavant sous forme de messages contextuels (pop-up). Il est possible de parcourir les différents messages sauvegardés. Lorsque l'un de ces messages est consulté, le témoin lumineux (STOP, CHECK, INFORMATION) s'y rapportant s'illumine.

MISE À ZÉRO DES DONNÉES DU TRAJET

Lorsque ce menu est sélectionné, appuyer et maintenir la touche ENTRÉE pendant 1 seconde pour remettre à zéro les fonctions listées plus bas. Cette fonction permet au système de remettre à zéro les résultats des calculs.

- Consommation pour le trajet;
- Distance parcourue pour le trajet;

5-16 Autres caractéristiques

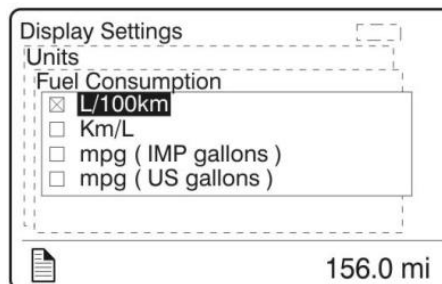
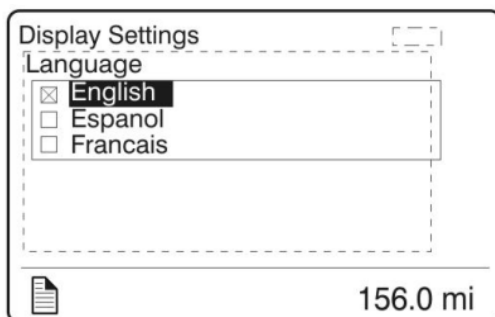


MENUS DU MODE « NON-DRIVING /STATIONARY »

CONFIGURATION DE L’AFFICHEUR

Ce menu permet de choisir la langue d’affichage, le type d’unité, le format d’heure et de date et d’ajuster l’éclairage de l’écran. L’heure, la date et le mot de passe sont aussi changés à l’aide de ce menu. La fonction **Affichage favori** permet au conducteur de sélectionner et d’afficher jusqu’à trois fonctions favorites.

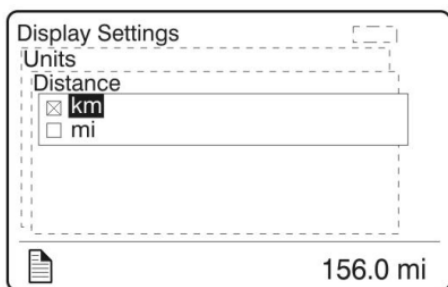
1. Langue



2. Unités

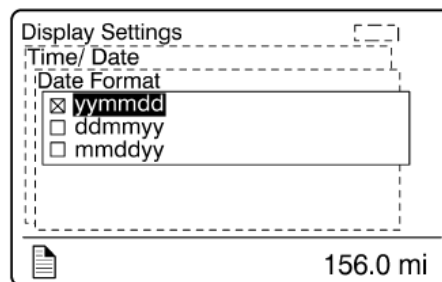
Utiliser cette fonction pour sélectionner le format pour les unités de mesure suivantes :

- Distance (km ou mille);
- Consommation de carburant (L/100km, km/L, mi/gal US, mi/gal Imp);
- Température (°C ou °F).



3. Heure/Date

Sélectionner le format d’heure (AM/PM, 24h) et de date à l’aide de ce menu.



4. Réglage d’affichage favori

Utiliser ce menu pour remplacer les indicateurs (Gauge 1, 2, 3) affichés par défaut par vos indicateurs favoris. Sur les véhicules munis de la transmission I-Shift, l’indicateur 3 (Gauge 3) ne

peut être modifié, car il est réservé à l'affichage du rapport sélectionné.



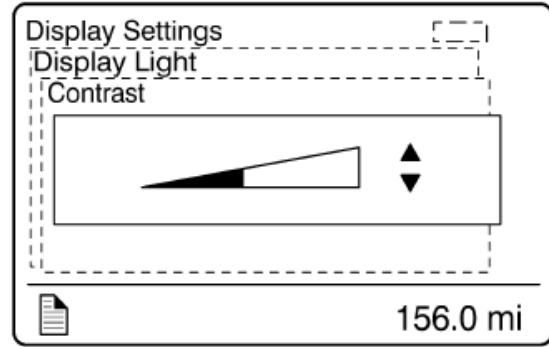
Exemple : Vous voulez que soit affichée la température de l'huile du moteur à la position de l'indicateur 1 (Gauge 1).

1. Utiliser la touche HAUT/BAS jusqu'à ce que la position de l'indicateur 1 (Gauge 1) soit sélectionnée.
2. Appuyer sur la touche ENTRÉE pour confirmer la sélection.
3. Utiliser la touche HAUT/BAS pour faire défiler les indicateurs disponibles. Lorsque l'indicateur de la température de l'huile du moteur s'affiche, appuyer sur la touche ENTRÉE pour confirmer (répéter les étapes 1 à 3 pour changer les indicateurs 2 et 3 si désiré).

5. Éclairage de l'afficheur

Permet d'ajuster :

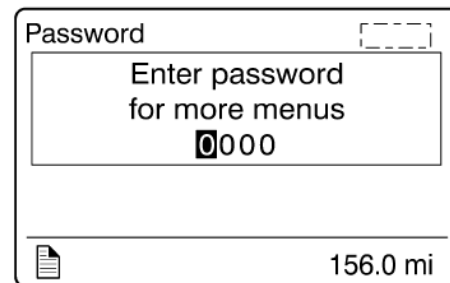
- Le contraste;
- L'intensité du rétroéclairage;
- L'arrière-plan foncé ou clair.



6. Changer le mot de passe

Ce menu est accessible en entrant le mot de passe courant. Le mot de passe pré-réglé en usine est 0000. Utiliser cette fonction pour changer le mot de passe actuel par un nouveau mot de passe.

1. Sélectionner le mot de passe à changer avec la touche HAUT/BAS;
2. Confirmer avec la touche ENTRÉE;
3. Changer le premier caractère avec la touche HAUT/BAS;
4. Passer au second caractère avec la touche ENTRÉE.
5. Revenir à la position précédente avec la touche ÉCHAP.

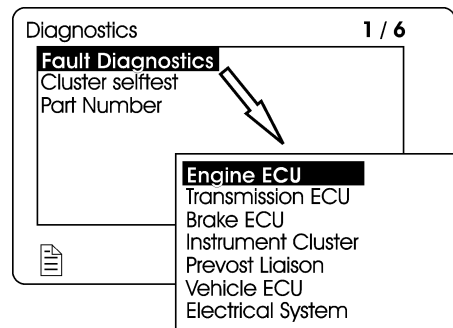


DIAGNOSTICS

Ce menu permet de consulter les différents codes de diagnostics enregistrés par les différents modules de commande électronique (ECM). Il est possible de vérifier le bon fonctionnement des témoins lumineux, des instruments de mesure et de l'affichage. Il est aussi possible d'afficher le numéro de pièce d'un module de commande électronique en particulier.

1. Voir les codes d'anomalies actifs

Vérifiez si des codes de diagnostic sont enregistrés pour les différents modules électroniques de la liste. Il est possible de consulter les codes de diagnostic actifs et inactifs.



5-18 Autres caractéristiques

2. Voir les codes d'anomalies inactifs

À l'aide de ce menu, consulter les codes de diagnostic inactifs.

3. Test du panneau des instruments

Utiliser ce menu pour vérifier le bon fonctionnement des composants suivants:

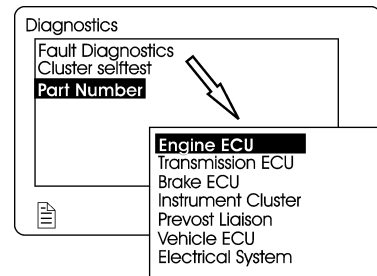
- Témoins lumineux;
- Instruments de mesure;
- Affichage;
- Haut-parleurs.

Description des tests (pour annuler un test, appuyer sur la touche ÉCHAP (ESC))

Témoins lumineux	Les témoins lumineux s'allument pendant environ 5 secondes. Appuyer sur la touche ÉCHAP pour mettre fin au test.
Instruments de mesure	Les aiguilles des instruments se déplacent sur toute la course et reviennent à la position initiale. Ceci vérifie le fonctionnement des aiguilles et non pas l'exactitude de la valeur indiquée. Appuyer sur la touche ÉCHAP pour mettre fin au test.
Vérification de l'affichage	L'affichage s'allume. Appuyer sur la touche ÉCHAP pour mettre fin au test.
Vérification des haut-parleurs	Un son est émis par les haut-parleurs. Appuyer sur la touche ÉCHAP pour mettre fin au test.

4. Numéro de référence des ECU

Affiche le numéro de pièce des modules de commande électronique.



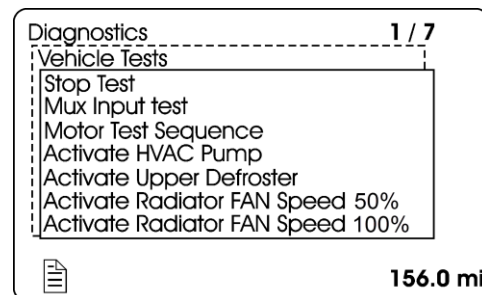
5. Remise à zéro des codes d'anomalies inactifs

Ce menu permet d'effacer les codes de diagnostics inactifs d'un système en particulier en le choisissant dans la liste. Noter qu'il n'est pas possible d'effacer ceux du moteur (Engine ECU).

6. Test Du Véhicule

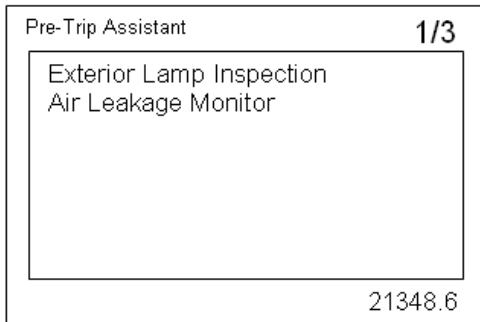
Ce menu permet de lancer le mode de vérification de certains équipements comme les interrupteurs du tableau de bord. Ce menu permet aussi de vérifier les équipements électriques (moteurs, contacteurs, etc.). Vous trouverez plus d'informations concernant cette fonction dans le manuel d'entretien, à la section 06 : Electrical, voir le paragraphe « Test mode for electric motors ».

En cas de surchauffe du moteur dû à un fonctionnement défectueux des ventilateurs, vous pouvez forcer l'activation de ceux-ci avec les options du menu ACTIVATE RADIATOR FAN SPEED 50 % ou SPEED 100 %.



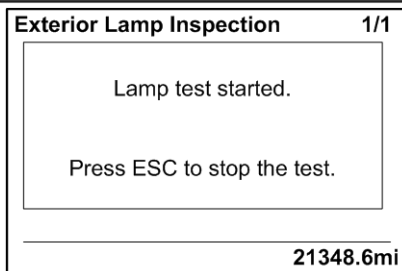
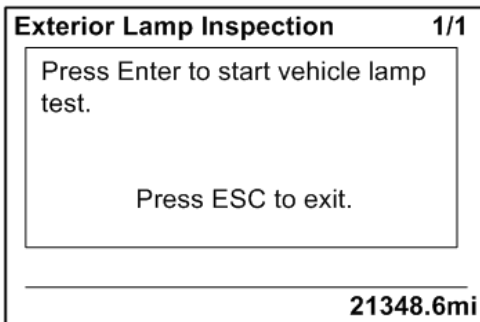
VÉRIFICATION D'AVANT DÉPART

Cette fonction assiste l'opérateur dans son inspection quotidienne avant chaque voyage. Noter que cette fonction est un complément à l'inspection quotidienne et ne doit pas se substituer à celle-ci. L'inspection avant voyage inclut la vérification des feux extérieurs et la vérification de fuites d'air du système pneumatique.



1. Vérification des feux extérieurs

Cette fonction permet de faire la vérification des feux extérieurs. Une fois le test initié, le conducteur peut sortir à l'extérieur du véhicule et procéder à l'inspection visuelle des feux qui s'allument et s'éteignent de façon séquentielle.

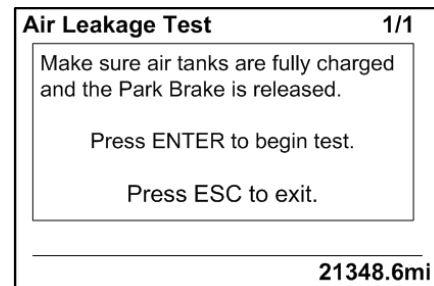


2. Vérification des fuites d'air

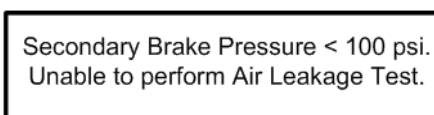
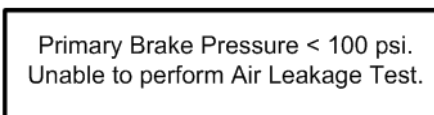
Cette fonction permet de mesurer la baisse de pression des systèmes de freinage avant et arrière (secondaire et primaire). Après avoir sélectionné ce test, le conducteur est invité à appliquer les freins de service pendant 60 secondes. Après avoir appliqué et maintenu les freins de service pendant 60 secondes, l'écran affiche la perte de pression du système.

Avant de commencer le test, effectuer la séquence qui suit :

- a. démarrer le moteur et assurez-vous que la pression des circuits dépasse 100 psi.
- b. Arrêter le moteur.
- c. Relâcher les freins de service ainsi que le frein de stationnement et laisser le système se stabiliser (les aiguilles des manomètres des systèmes primaire et secondaire se stabilisent).
- d. Appuyer sur la touche ENTRÉE pour débiter le test.

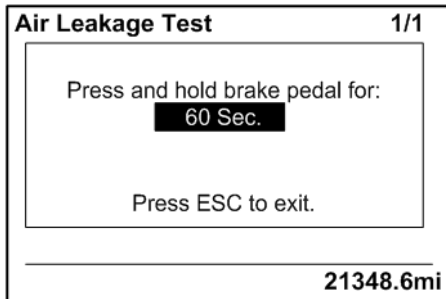


- e. Si la pression est insuffisante pour effectuer le test (la pression doit être supérieure à 100 psi), un des messages suivants va s'afficher.



5-20 Autres caractéristiques

- f. Appliquer et maintenir les freins de service pendant 60 secondes. L'écran suivant s'affiche.

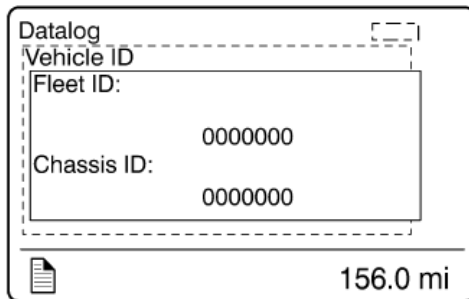


- g. Après le délai prescrit, l'écran affiche le résultat du test.

Tank	Before	After	Drop
F	127	127	0
R	129	129	0

JOURNAL DES DONNÉES

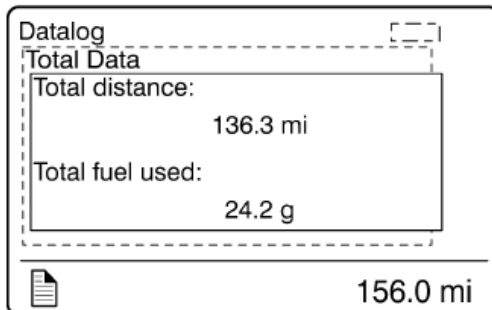
1. Numéro de véhicule



2. Données cumulées

Cette fonction affiche des données cumulées, relatives à l'utilisation du moteur depuis le début de sa mise en service. Données disponibles :

- Distance totale parcourue par le véhicule
- Consommation totale de carburant
- Nombre d'heures totales de marche du moteur (horomètre)
- Nombre d'heures totales en régime de ralenti
- Temps total de prise de force (PTO)
- Nombre total de révolutions du moteur

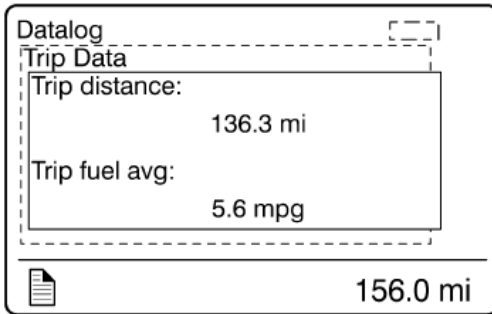


3. Données du trajet

Cette fonction affiche des données pertinentes d'un trajet. Elle doit être mise à zéro avant d'effectuer le trajet à l'aide de la fonction Mise à zéro des données du trajet /Reset Trip Data. Informations disponibles pour le trajet :

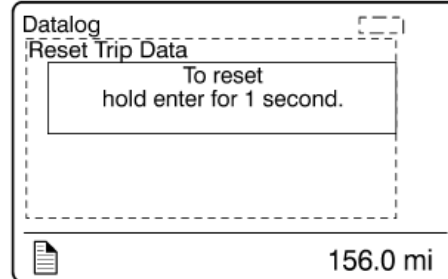
- Distance parcourue pendant le trajet (km)
- Consommation moyenne du trajet (litre/100km; km/litre, mpg, ...)
- Consommation (carburant) du trajet (litre)
- Durée du trajet sur régulateur de vitesse (heure)
- Durée du trajet en condition de régime moteur supérieur au régime économique (heure)
- Durée du trajet en condition de régime moteur supérieur au régime rpm limite du sous-menu fleet limits (heure)
- Quantité de carburant consommée en condition moteur supérieur au régime économique (litre)
- Vitesse moyenne du trajet (km/h)
- Durée du trajet à une vitesse supérieure à la vitesse maximale désirée tel que programmée dans le sous-menu fleet limits (heures)
- Temps de marche du moteur (heure) pour le trajet
- Durée totale en mode de régime ralenti (heure) pour le trajet

- Quantité de carburant consommé en mode ralenti (litre)



4. Mise à zéro des données du trajet

Cette fonction est protégée par mot de passe. Utiliser cette fonction au début d'un nouveau trajet pour remettre à zéro les informations du menu **Données du trajet**.

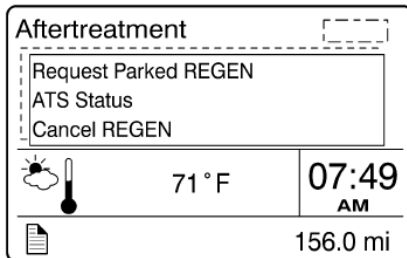


SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT

Ce menu permet à l'opérateur d'enclencher une régénération stationnaire, de vérifier l'état du système de post-traitement des gaz d'échappement et d'interrompre une régénération en cours.

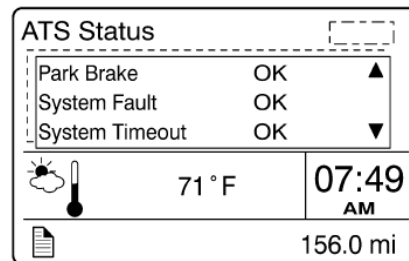
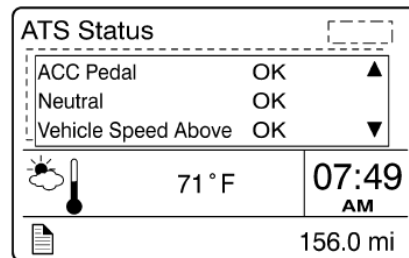
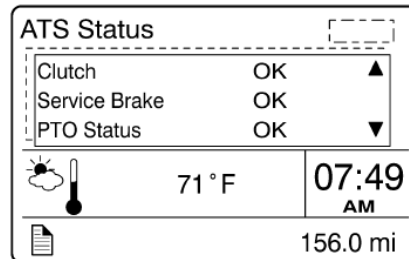
1. Démarrer régénération stationnaire

Utiliser cette fonction pour enclencher une régénération stationnaire.

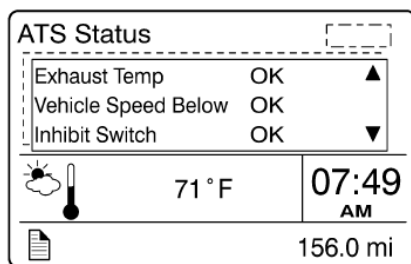
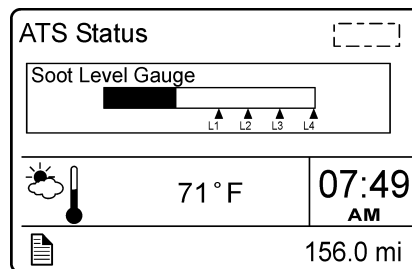
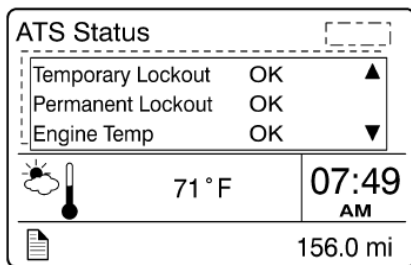


2. État ATS (Aftertreatment System)

Cette fonction fournit de l'information sur les conditions requises pour enclencher une régénération stationnaire. Les conditions peuvent être OK (régénération permise), CHECK (régénération non permise) et N/A (non applicable). Consulter ce menu pour déterminer pourquoi l'enclenchement d'une régénération n'a pas fonctionné.



5-22 Autres caractéristiques



3. Annuler la régénération

Utiliser cette fonction pour interrompre une régénération en cours.



Niveau d'obstruction par la suie

Indique le niveau d'obstruction du filtre à particules par de la suie. Lorsque le niveau est élevé, une régénération est nécessaire. Les chiffres de l'échelle correspondent aux niveaux 1 à 4 (Level1, Level2,...) de l'état d'obstruction du filtre à particules. Voir à ce sujet le paragraphe « Régénération stationnaire » dans cette section.

MOT DE PASSE

Certaines fonctions sont protégées par mot de passe afin de prévenir tout accès non autorisé à ces menus. Le mot de passe pré réglé en usine est 0000.

1. Entrée du mot de passe

L'entrée du mot de passe permet d'accéder aux menus protégés par mot de passe. Les menus suivants sont protégés par mot de passe et identifiés par une icône représentant une clé :

- Changer le mot de passe;
- Mise à 0 données trajet;
- Codes de diagnostics;
- Codes d'anomalies inactifs.

RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION

Le ralentisseur n'est pas un frein, mais un dispositif optionnel qui aide à ralentir l'autocar, permettant ainsi une meilleure maîtrise de l'autocar, une conduite plus sécuritaire et un fonctionnement plus économique. Le ralentisseur diminue la vitesse du véhicule lors de descentes en régions montagneuses ou de conduite en circulation dense.

Le ralentisseur s'actionne à l'aide des boutons de commande situés sur le volant et d'un levier

sur la colonne de direction. Voir le chapitre «COMMANDES ET INSTRUMENTS».

REMARQUE

L'utilisation prolongée du ralentisseur augmente la température de l'huile de la transmission.

Le ralentisseur aide à réduire la vitesse de l'autocar dans les pentes et minimise l'utilisation des freins de service. Il aide à prévenir la surchauffe des freins et réduit les risques d'une perte de maîtrise de l'autocar. Le ralentisseur augmente considérablement la durée de vie des garnitures et des disques des freins, diminuant ainsi les frais d'entretien.

REMARQUE

Les feux de freinage s'allument automatiquement dès que le véhicule subit une décélération suite à l'application du ralentisseur.

REMARQUE

Dès que les roues d'un véhicule muni d'un système de freinage antiblocage (ABS) commencent à bloquer, le ralentisseur est automatiquement désengagé, et ce, jusqu'à ce que les roues recommencent à tourner librement.

FREIN MOTEUR**AVERTISSEMENT**

Un dispositif de ralentissement de la vitesse (tel que le frein moteur) n'est pas conçu pour remplacer les freins de service d'un véhicule ni n'est conçu pour amener un véhicule à l'arrêt complet. Un dispositif de ralentissement est seulement conçu pour réduire la vitesse du véhicule selon certaines conditions.

Plusieurs types de frein de moteur peuvent être installés ou sont standard sur certains moteurs. Tous sont utilisés pour réduire l'usure des garnitures de frein du véhicule.

**AVERTISSEMENT**

Lors de la descente de pentes raides, utiliser les freins de service le moins possible. Si le moteur ne parvient pas à ralentir l'autocar à une vitesse sécuritaire, appliquer les freins de service et passer à un rapport inférieur. Laisser le moteur (et le frein moteur) ralentir l'autocar. Ceci évite l'échauffement des freins de service et les gardes prêts en cas d'un arrêt d'urgence.

SYSTÈME DE FREIN MOTEUR VOLVO (VEB)

Sur les véhicules munis du système de frein moteur Volvo (VEB), le frein moteur est par défaut activé en mode automatique (A) lors du démarrage du véhicule.

Avec le mode automatique activé, le frein moteur est graduellement appliqué jusqu'à 100 % de sa puissance lorsque le conducteur appuie sur la pédale de frein. Le mode automatique (A) n'a pas d'impact sur la consommation de carburant du véhicule, car il ne ralentit pas celui-ci s'il n'y a pas application des freins.

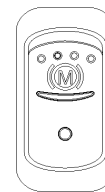
Le conducteur peut aussi utiliser deux autres modes à partir des commandes situées à droite du volant; mode basse puissance (1) et mode haute puissance (2).

Lorsque le frein moteur est utilisé en mode basse puissance (1), 50 % de la puissance totale disponible est appliquée lorsque le conducteur relâche la pédale d'accélérateur. Le mode haute puissance (2) fonctionne de manière similaire, mais utilise 100 % de la puissance disponible.

Il doit être noté que les modes basse (1) et haute (2) puissance du frein moteur réduisent la vitesse du véhicule lors de chaque relâchement de l'accélérateur. Conséquemment, ils auront un effet négatif sur la consommation de carburant si utilisés de manière prolongée.









Certains véhicules sont équipés en option d'un interrupteur de frein moteur (OFF mode) situé à gauche du tableau de bord. Appuyer sur cet interrupteur désactive complètement le frein moteur.

Pour réactiver le mode automatique (A), l'interrupteur doit être pressé à nouveau (cyclé l'interrupteur d'allumage produira le même résultat). Le conducteur peut aussi passer directement au mode basse puissance (1) ou haute puissance (2) en utilisant les commandes à droite du volant.



Interrupteur de frein moteur

5-24 Autres caractéristiques

PÉDALE DU VÉHICULE	MODE DU FREIN MOTEUR	PUISSANCE DU FREIN MOTEUR
TOUTE POSITION		0 %
RELÂCHEMENT DE LA PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR 		0 %
APPLICATION DES FREINS 		100 %
RELÂCHEMENT DE LA PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR 		50 %
		100 %

PUISSANCE APPLIQUÉE PAR LE FREIN MOTEUR SELON LE MODE CHOISI ET LA POSITION DE LA PÉDALE.






NOTE

Lors de l'utilisation du mode basse puissance ① ou du mode haute puissance ② activer l'interrupteur OFF situé sur le volant ramène le frein moteur au mode automatique (A).

RÉGULATEUR DE VITESSE ET FREIN MOTEUR

Lorsque le régulateur de vitesse est activé par le conducteur, le frein moteur est forcé en mode automatique (A) et s'engagera progressivement jusqu'à 100 % si la vitesse du véhicule excède d'environ 2 km/h (1.25 mph) la vitesse de croisière sélectionnée. L'activation manuelle du mode basse puissance ① ou du mode haute

puissance ② à l'aide des commandes au volant désactivera le régulateur de vitesse.

RÉGULATEUR ET VITESSE	MODE DU FREIN MOTEUR	PUISSANCE DU FREIN MOTEUR
 + VITESSE SÉLECTIONNÉE + 2 km/h		0 %
		Jusqu'à 100 %
		N/A
		N/A

PUISSANCE DU FREIN MOTEUR APPLIQUÉE AVEC LE RÉGULATEUR DE VITESSE

NOTE

Le frein moteur peut être utilisé de manière sécuritaire, peu importe les conditions routières.

NOTE

Sur les véhicules munis d'une transmission Allison, lorsque le régulateur de vitesse est activé, le mode en cours du frein moteur est enregistré dans la mémoire de l'ordinateur du véhicule (MCM) et le frein moteur est forcé en mode automatique (A). Lorsque le régulateur de vitesse est désactivé, le frein moteur est automatiquement réactivé selon le mode enregistré dans la mémoire du MCM.

SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOPAGE (ABS), DISPOSITIFS D'ANTIPATINAGE (TCS) ET DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC)

SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOPAGE (ABS)

Le système de freinage antiblopage a été conçu pour assurer la stabilité et la maniabilité de

l'autocar lors du freinage et réduire la distance d'arrêt, indépendamment des conditions de la chaussée.

Sur une chaussée glissante et plus généralement en situation d'urgence, un freinage excessif entraîne souvent le blocage des roues. Ce blocage hausse la distance nécessaire au freinage et, sur des surfaces irrégulières, cause une usure irrégulière des pneus.

Le système antiblocage assure un freinage optimal, tout en maintenant une bonne maniabilité de l'autocar sur une chaussée glissante. De plus, ce système surveille et contrôle constamment le comportement des roues lors du freinage. Des capteurs placés sur chaque roue des essieux avant et moteur mesurent continuellement la vitesse des roues lors du freinage et transmettent les renseignements à un processeur qui détecte la roue sur le point de se bloquer. Des soupapes modulatrices règlent rapidement la pression de freinage (jusqu'à 5 fois par seconde), de façon à empêcher le blocage des roues. La surveillance de chaque roue est effectuée en fonction de l'adhérence entre le pneu et la chaussée.

Grâce au système de freinage antiblocage, l'autocar s'arrête sur la plus courte distance possible tout en demeurant stable et sous la maîtrise du conducteur.



AVERTISSEMENT

Sur une chaussée glissante, il est conseillé aux conducteurs de véhicules munis de freins ABS d'appliquer légèrement les freins à quelques reprises avant de freiner. Ceci dans le but de prévenir les automobilistes derrière vous de l'état de la chaussée et de réduire les risques d'accident.

DISPOSITIF D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS)

Le système TCS contrôle le patinage de la roue durant l'accélération afin d'améliorer la traction.

- Le système TCS intervient automatiquement et exerce une pression de freinage sur une roue qui patine en transférant la puissance du moteur sur l'autre roue motrice présentant une meilleure traction. La fonction de freinage est active uniquement à une vitesse inférieure à 40 km/h.
- Si toutes les roues motrices se mettent à patiner, le système TCS fera décélérer le

véhicule pour améliorer la traction de toutes les roues motrices.

Si les roues motrices perdent leur traction durant l'accélération, le système TCS sera automatiquement activé pour aider le conducteur durant l'accélération du véhicule. Le témoin lumineux TCS/ESC clignotera rapidement pour vous informer du fonctionnement actif du système TCS.

DISPOSITIF DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC)

Le dispositif de contrôle de la stabilité (ESC) est un système de stabilité électronique basé sur le système ABS qui réduit le risque de tonneau et de toute autre perte de maîtrise. Les fonctions du dispositif ESC comprennent le dispositif antiroulis RSP et le contrôle de lacet.

Le dispositif RSP neutralise la tendance d'un véhicule d'effectuer un tonneau au moment de changer de direction (généralement durant un virage).

Pour réduire le risque de tonneau, le dispositif RSP détecte les conditions possibles de tonneau et ralentit le véhicule tant en le décélérant (et donc en réduisant le couple moteur) qu'en actionnant les freins de service au besoin sur les roues pertinentes.



AVERTISSEMENT

Lorsque le dispositif RSP intervient, le véhicule **décélère automatiquement**. Le dispositif RSP peut ralentir le véhicule que vous **enfoncez ou non la pédale de freinage et même lorsque vous appliquez les gaz**.

Lorsqu'un dispositif RSP intervient, vous pouvez toujours utiliser la pédale de freinage de service pour accroître la pression de freinage exercée. Cependant, si vous appliquez une pression de freinage insuffisante, ou même si vous relâchez entièrement la pédale de freinage durant une intervention, le dispositif RSP continuera d'exercer la pression de freinage nécessaire automatiquement aux roues pertinentes pour atténuer le risque de tonneau.

Le contrôle de lacet réduit le risque de perte de maîtrise. Si les pneus d'un véhicule se mettent à glisser durant un virage, le contrôle de lacet neutralise la tendance du véhicule au lacet, donc

5-26 Autres caractéristiques

réduit le risque de perte de maîtrise. Bon nombre de facteurs, notamment les conditions routières, la distribution de la charge et le comportement au volant, peuvent contribuer au lacet.



AVERTISSEMENT

Dans le cas où un véhicule équipé du dispositif de contrôle de la stabilité électronique (ESC) tire une remorque, celle-ci doit être munie de freins ABS.



ATTENTION

Même si le véhicule est équipé du dispositif de contrôle de la stabilité électronique (ESC), la stabilité du véhicule en marche demeure sous la responsabilité du conducteur.

REMARQUE

Pour plus de détails, consultez le « Guide d'utilisation du système ABS Bendix ».

VERROUILLAGE DU DIFFÉRENTIEL

REMARQUE

Ce système n'est pas disponible sur les véhicules équipés d'un essieu moteur ZF A-132.

Appuyer sur l'interrupteur DIFF LOCK du tableau de bord pour verrouiller ou déverrouiller l'action du différentiel.

Le verrouillage du différentiel (Driver Controlled Differential Lock, DCDL) est utile pour maximiser la traction et le contrôle du véhicule lorsque les conditions de la route sont mauvaises.

Dès l'actionnement de cette commande, une bague d'embrayage verrouille le boîtier du différentiel, les engrenages et les arbres de roue. Ceci permet de transmettre la force motrice aux quatre roues et ainsi maximiser la traction.

Le verrouillage du différentiel doit être utilisé qu'en cas de nécessité et non lorsque les conditions de la route sont bonnes.

UTILISATION

1. Le différentiel peut être verrouillé ou déverrouillé lorsque le véhicule est arrêté ou en mouvement à basse vitesse. Ne pas verrouiller ou déverrouiller lorsqu'une ou

plusieurs roues glissent, patinent ou sont en perte de traction. Ceci pourrait endommager le différentiel.

2. Lorsque le différentiel est verrouillé, circuler à basse vitesse. Le verrouillage du différentiel se désactive lorsque la vitesse dépasse 8 km/h. De plus, il n'est pas possible d'engager le verrouillage lorsque la vitesse est supérieure à 8 km/h.
3. Un véhicule dont le différentiel est verrouillé a un plus grand rayon de braquage et dans un virage, il a tendance à s'échapper vers l'extérieur de la courbe. Le conducteur doit donc être plus prudent lorsqu'il conduit un véhicule dont le différentiel est verrouillé.
4. Désactiver le verrouillage du différentiel dès que le besoin de traction supplémentaire n'est plus nécessaire et que les conditions de la route sont bonnes.
5. Ne pas verrouiller le différentiel lorsque le véhicule descend une pente raide, une perte de stabilité du véhicule pourrait en résulter.

VERROUILLAGE

Lorsque les conditions de la route sont mauvaises et qu'un besoin de traction supplémentaire est nécessaire, effectuer les étapes qui suivent:

1. Tout en maintenant une vitesse constante, basculer l'interrupteur DIFF LOCK situé sur le tableau de bord.
2. Relâcher l'accélérateur légèrement afin de réduire le couple appliqué aux engrenages du différentiel pour permettre le verrouillage.
3. Lorsque le verrouillage est complété, le véhicule a un comportement "sous-vireur" en virage. Soyez plus prudent lors de la conduite lorsque les conditions de la route sont mauvaises.

DÉVERROUILLAGE

Lorsque les conditions de la route sont meilleures et que le véhicule est stable, déverrouiller le différentiel en effectuant les étapes qui suivent:

1. Désactiver l'interrupteur DIFF LOCK lorsque le véhicule est arrêté ou en mouvement à basse vitesse. Ne pas déverrouiller lorsqu'une ou plusieurs roues glissent, patinent ou sont en perte de traction. Ceci pourrait endommager le différentiel.

2. Relâcher l'accélérateur légèrement afin de réduire le couple appliqué aux engrenages du différentiel pour permettre le déverrouillage.

SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE LA SUSPENSION AVANT SEULEMENT (Front Kneeling)

Ce système permet d'abaisser l'avant de l'autocar de manière à ce que les passagers puissent monter ou descendre sans difficulté. Le fonctionnement de ce système est très rapide. Seulement 5 secondes sont nécessaires pour abaisser l'avant de l'autocar et 9 secondes pour le relever.

REMARQUE

L'autocar est équipé d'un système de verrouillage qui applique automatiquement le frein de stationnement lorsque le système d'abaissement est actionné.

Pour procéder à l'abaissement de l'avant de l'autocar :

- Arrêter l'autocar ;
- Placer la transmission au point mort ;
- Basculer vers l'arrière l'interrupteur du système d'abaissement situé sur le tableau de bord. (Voir le chapitre : Commandes et instruments au paragraphe : Interrupteurs de commande).

Le frein de stationnement s'applique automatiquement et un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur pour indiquer l'abaissement de la suspension avant de l'autocar.

Pour relever l'avant de l'autocar à sa hauteur normale :

- Basculer l'interrupteur vers l'avant (l'avant se relève rapidement) ;
- Relâcher le frein de stationnement ;
- Sélectionner le rapport désiré sur le sélecteur de vitesse.



ATTENTION

Éviter de stationner l'autocar trop près d'un trottoir ou d'autres obstacles qui pourraient endommager le véhicule lors de l'abaissement de celui-ci. Laisser suffisamment d'espace à côté de l'autocar pour permettre l'ouverture de la porte d'entrée et l'abaissement de l'autocar.

REMARQUE

Le système d'abaissement ne fonctionne pas lorsque la vitesse de l'autocar est supérieure à 8 km/h (5 mi/h), ainsi le conducteur ne peut actionner le système par mégarde à plus haute vitesse.

REMARQUE

Le système d'abaissement ne fonctionne pas lorsque la porte d'entrée de l'autocar est ouverte.

SYSTÈME DE RELÈVEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (High Buoy)

L'autocar peut être équipé d'un système de relèvement de la suspension avant ou de toute la suspension.

Le système de relèvement de la suspension avant «FRONT HIGH BUOY» a les mêmes fonctions que le système d'abaissement «FRONT KNEELING». Il permet d'élever l'avant de l'autocar de manière à ce que les passagers puissent monter ou descendre sans difficulté. Le système de relèvement est combiné avec le système d'abaissement pour augmenter la flexibilité du système. Consulter la section : Interrupteurs de commande du chapitre : Commandes et instruments.

Le système de relèvement de toute la suspension de l'autocar, «FULL HIGH BUOY», relève l'autocar d'environ 100 mm (4 po). Il peut être utilisé pour permettre aux passagers de monter ou de descendre de l'autocar plus facilement, et pour franchir des obstacles de façon plus sécuritaire.

REMARQUE

Le système de relèvement ne fonctionne pas lorsque la vitesse de l'autocar est supérieure à 8 km/h (5 mi/h). Ainsi le conducteur ne peut actionner le système par mégarde à plus haute vitesse.

SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (Low Buoy)

Ce système permet l'abaissement de toute la suspension de l'autocar d'environ 100 mm (4 po). Il permet de traverser sous un passage dont la hauteur est inférieure à 3.7 mètres (12 pieds).

Le système est commandé par un levier situé sur le tableau de commande latéral gauche. Le

5-28 Autres caractéristiques

levier peut être placé à la position «NORMAL» ou à la position «LOW BUOY». L'autocar est automatiquement abaissé. Un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur pour indiquer que la suspension de l'autocar est abaissée. Consulter la section : Interrupteurs de commande du chapitre : Commandes et instruments.



ATTENTION

Éviter de stationner l'autocar trop près d'un trottoir ou autres obstacles qui pourraient endommager l'autocar, lors de son abaissement.

REMARQUE

Le système d'abaissement ne fonctionne pas lorsque la vitesse de l'autocar est supérieure à 8 km/h (5 mi/h). Ainsi le conducteur ne peut actionner le système par mégarde à plus haute vitesse.

DÉLESTAGE DE LA CHARGE SUR L'ESSIEU AUXILIAIRE

De façon à réduire le rayon de braquage, la pression d'air dans les ressorts pneumatiques (ballons) sera automatiquement réduite de 75 % lorsque :

- Vitesse de l'autocar inférieure à 8 km/h ;
- Rotation du volant de 1½ tour.

ESSIEU AUXILIAIRE RELEVABLE

Le système standard de relèvement de l'essieu auxiliaire est commandé par un levier situé sur le tableau de commande latéral gauche. L'essieu auxiliaire est relevé ou abaissé de façon pneumatique selon la position du levier. Consulter le paragraphe : «Tableau de commande latéral gauche» du chapitre : Commandes et instruments.

Les freins de service et le frein de stationnement de l'essieu auxiliaire fonctionnent seulement lorsque l'essieu auxiliaire est abaissé. Lorsque l'essieu auxiliaire est relevé, un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur et un signal sonore se fait entendre lorsque la vitesse du véhicule dépasse 20 km/h avec l'essieu auxiliaire relevé. Le relèvement de l'essieu auxiliaire diminue l'empattement du véhicule et permet des virages

plus serrés. Il permet également un transfert de poids sur les roues motrices améliorant ainsi la traction de l'autocar.



ATTENTION

Ne pas utiliser l'essieu auxiliaire en position relevée de façon prolongée, car cela entraîne une surcharge de l'essieu moteur, de la suspension et des pneus.

Ne pas dépasser la vitesse de 20 km/h avec l'essieu auxiliaire relevé.

Relever l'essieu auxiliaire avant de soulever l'autocar afin d'éviter d'endommager la suspension.

SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE EN GARE

Le système d'éclairage en gare est connecté au chargeur de batteries optionnel. Lorsque le chargeur est connecté à une source d'alimentation externe, le système d'éclairage en gare peut être alimenté sans décharger les batteries.

La prise du chargeur de batteries est située sur la porte d'accès au côté droit du moteur.

PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le système optionnel de chauffage auxiliaire sert à préchauffer et à conserver la chaleur des moteurs refroidis à l'eau. Il peut être utilisé :

- Avant la mise en marche du moteur pour :
 1. Faciliter le démarrage du véhicule ;
 2. Obtenir de la chaleur plus rapidement lors de la mise en marche du système de chauffage.
- Après la mise en marche du moteur pour :
 1. Conserver la chaleur du liquide de refroidissement ;
 2. Maintenir une température confortable à l'intérieur de l'autocar.

Le système de préchauffage fonctionne indépendamment du moteur de l'autocar. Il est relié au système de refroidissement, aux circuits de chauffage, au système d'alimentation en carburant et au système électrique de l'autocar.



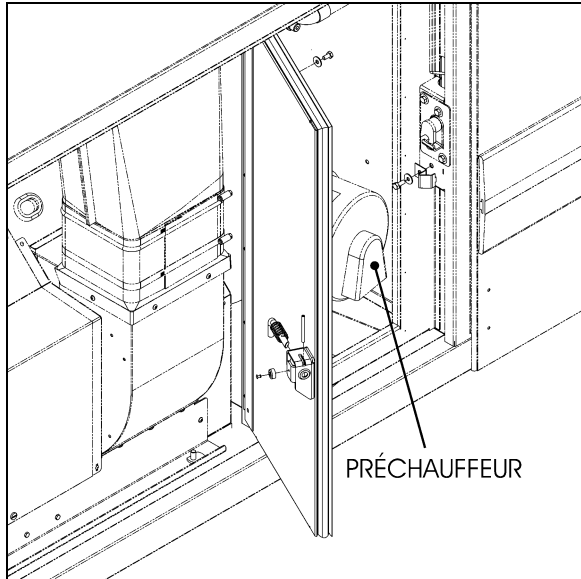
Le système de chauffage du liquide de refroidissement utilise le même carburant que le moteur. Ne pas faire fonctionner dans un endroit fermé et non ventilé.

MISE EN FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR

Un témoin s'allume lors de la mise en fonction du préchauffeur. De l'air comburant vient balayer la chambre de combustion du préchauffeur et la pompe de circulation d'eau se met en marche. La pompe doseuse de carburant injecte une quantité précise de carburant dans la chambre de combustion, le carburant et l'air comburant forment un mélange combustible que le dispositif d'allumage permet d'enflammer.

Dès que le détecteur de flamme informe l'unité de commande que la combustion est en cours, le dispositif d'allumage est désactivé.

Les gaz de combustion chauds sont acheminés à l'extrémité du tube à flamme où ils parcourent les surfaces chauffantes indirectes de l'échangeur de chaleur, transmettant ainsi la chaleur au liquide de refroidissement.



EMPLACEMENT DU PRÉCHAUFFEUR

Le préchauffeur est contrôlé de façon thermostatique et fonctionne en régime intermittent, c'est-à-dire que le brûleur fonctionne pendant des laps de temps plus ou moins longs suivant les besoins calorifiques. La température de l'eau dépend du régulateur thermostatique.

La pompe de circulation d'eau demeure en marche tant que l'appareil fonctionne, même pendant les intervalles de régulation et pendant la période de postfonctionnement. Il est possible de mettre en marche la pompe de façon indépendante avec l'aide d'un circuit approprié. Le préchauffeur peut être mis en fonction en tout temps, même pendant la période de postfonctionnement. L'allumage s'effectue à la fin de la temporisation.

MISE HORS FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR

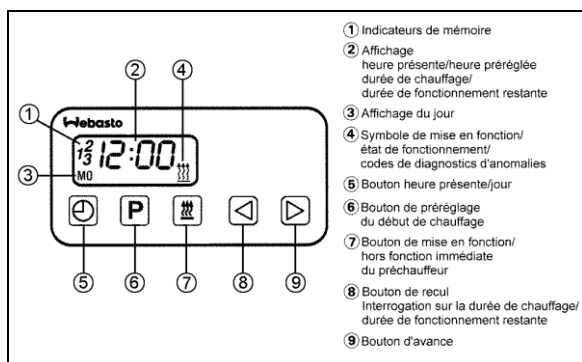
À la mise hors fonction du préchauffeur, l'alimentation en carburant est interrompue. La flamme s'éteint, mais l'appareil continue à fonctionner pendant environ 2,5 minutes. Pendant ce temps, l'air comburant expulse les gaz restants hors de la chambre de combustion et refroidit cette dernière. La pompe de circulation d'eau continue à dissiper la chaleur présente dans l'échangeur de chaleur, empêchant ainsi des surchauffes locales. À la fin de la phase de postfonctionnement, la soufflante d'air comburant et la pompe de circulation d'eau s'arrêtent automatiquement. Le système est mis hors circuit automatiquement en cas de défaillance du préchauffeur.

5-30 Autres caractéristiques

MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

La minuterie est située sur le tableau de commande latéral gauche. Cette minuterie sert à programmer l'heure de mise en fonction et hors fonction du préchauffeur. Le voyant indicateur de la minuterie s'allume pour indiquer que le préchauffeur est en fonction. Votre véhicule est équipé de la minuterie A ou de la minuterie B.

Minuterie A : Instructions de fonctionnement



SPHEROS

22222

Ces instructions se reportent à la minuterie SPHEROS illustrée ci-dessus.

Temps de fonctionnement restant

Le temps de fonctionnement restant se reporte à la période de temps où le préchauffeur continue à fonctionner. Il peut être modifié pendant le fonctionnement du préchauffeur.

Réglage de la minuterie numérique

Dès que l'appareil est alimenté, tous les symboles de l'affichage numérique se mettent à clignoter. Entrer l'heure et le jour de la semaine.

Tous les symboles clignotants de la minuterie peuvent être réglés à l'aide des boutons d'avance (9) et de recul (8).

Lorsque les boutons (8) et (9) sont enfoncés pendant plus de 2 secondes, le mode d'avance rapide est activé.

Réglage de l'heure et du jour de la semaine

1. Appuyer sur le bouton (5) pendant plus de 2 secondes (l'affichage de l'heure clignote).
2. Appuyer sur (8) ou (9) pour entrer l'heure présente.

3. Attendre 5 secondes. L'heure est enregistrée (l'affichage du jour de la semaine clignote).
4. Appuyer sur (8) ou (9) pour entrer le jour de la semaine.
5. Attendre 5 secondes. Le jour de la semaine est enregistré.

Affichage de l'heure présente (clé du commutateur d'allumage en position «ON»)

Affichage continu de l'heure présente et du jour de la semaine.

Affichage de l'heure présente (clé du commutateur d'allumage en position «OFF»)

Appuyer brièvement sur le bouton (5) pour afficher l'heure présente et le jour de la semaine pendant 5 secondes.

Mise en fonction immédiate du préchauffeur (clé du commutateur d'allumage en position «ON»)

Appuyer sur le bouton (7). Le préchauffeur est mis en fonction de façon continue et fonctionnera jusqu'à ce que le bouton (7) soit enfoncé de nouveau ou que la clé du commutateur d'allumage soit mise en position «OFF».

REMARQUE

Si la clé du commutateur d'allumage est mise en position «OFF» pendant que le préchauffeur fonctionne, le temps de fonctionnement restant de 5 minutes clignote sur l'affichage et le préchauffeur continue de fonctionner pendant cette période de temps.

Mise en fonction immédiate du préchauffeur (clé du commutateur d'allumage en position «OFF»)

Appuyer sur le bouton (7). Le préchauffeur est mis en fonction pour la période de temps pré-réglée (la durée de fonctionnement pré-établie en usine est de 60 minutes).

Mise hors fonction immédiate du préchauffeur

Appuyer sur le bouton (7). Le préchauffeur commence la phase de post-fonctionnement puis se met hors fonction.

Pré-réglage du début de chauffage

1. Appuyer sur le bouton (6). L'indicateur de la mémoire clignote.

REMARQUE

En appuyant de façon répétée sur le bouton (6), l'heure du début de chauffage 2 ou 3 peut être préréglée.

2. Appuyer sur le bouton (8) ou (9) jusqu'à ce que l'heure du début de chauffage appropriée soit entrée.
3. Attendre 5 secondes. L'heure du début de chauffage préréglée est enregistrée et le jour de la semaine clignote.
4. Appuyer sur le bouton (8) ou (9) pour sélectionner le jour du début de chauffage approprié.
5. Attendre 5 secondes. Le jour du début de chauffage est enregistré.

Le nombre d'indicateurs de mémoire est affiché, la minuterie est maintenant en mode programmé et mettra en fonction le préchauffeur à l'heure préréglée.

REMARQUE

Utiliser les indicateurs de mémoire 1 et 2 pour prérégler les heures de début de chauffage à l'intérieur des prochaines 24 heures. L'indicateur de mémoire 3 peut être utilisé pour un début de chauffage dans les prochains 7 jours.

Vérification des heures préréglées

Appuyer sur (6) de façon répétitive jusqu'à ce que l'indicateur de mémoire et l'heure préréglée désirés apparaissent.

Annulation des heures préréglées

Appuyer sur (6) de façon répétitive jusqu'à ce qu'aucun indicateur de mémoire ne soit affiché.

Réglage de la durée de chauffage

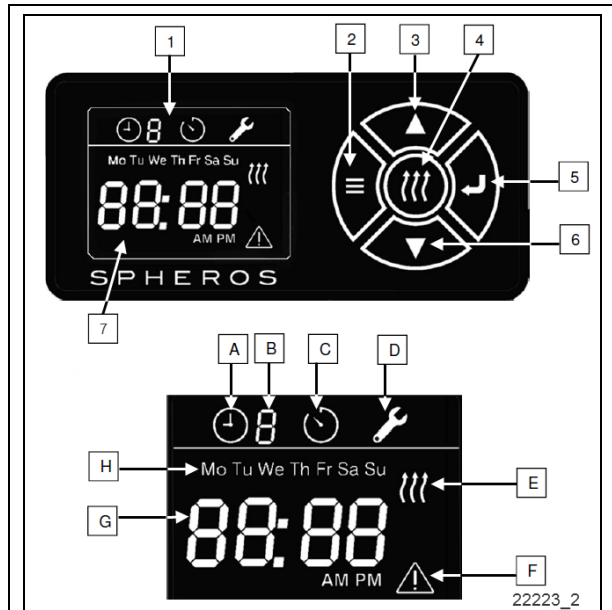
1. Le préchauffeur étant hors fonction, appuyer sur (8). La durée de chauffage clignote.
2. Appuyer sur le bouton (8) ou (9) pour régler la durée de chauffage (entre 1 et 120 minutes)
3. Attendre 5 secondes. La durée de chauffage est enregistrée.

Le préchauffeur reste en fonction pour le temps préréglé (sauf pour le fonctionnement continu).

Réglage de la durée de fonctionnement restante

1. Le préchauffeur étant en fonction, appuyer sur (8). La durée de fonctionnement restante clignote.
2. Régler la durée de fonctionnement restante à l'aide du bouton (8) ou (9).
3. Attendre 5 secondes. La durée de fonctionnement restante est enregistrée.

Minuterie B : Instructions de fonctionnement



MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Ligne des menus | A. Définir les démarrages automatiques |
| 2. Bouton des menus | B. Activer/désactiver un démarrage automatique |
| 3. Défilement vers le haut | C. Durée de fonctionnement |
| 4. Chauffage sur demande | D. Ajustement de l'horloge |
| 5. Entrée | E. Préchauffeur allumé |
| 6. Défilement vers le bas | F. Erreur de fonctionnement |
| 7. Afficheur | G. Heure |
| | H. Jour |



Ces instructions se réfère à l'illustration de la minuterie dans la figure ci-dessus. Ces instructions sont aussi disponibles dans le manuel d'instruction Spheros fourni avec le véhicule.

La minuterie est située sur le tableau de commande latéral gauche. Cette minuterie sert à programmer l'heure de mise en fonction et hors fonction du préchauffeur. Le voyant indicateur de la minuterie s'allume pour indiquer que le préchauffeur est en fonction.



5-32 Autres caractéristiques

AJUSTEMENT DE L'HEURE ET DU JOUR


Sélection du mode 12h ou 24h

- Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur. 
- Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (D) clignote. 
- Appuyer sur le bouton (5) pour afficher les options du mode d'heure.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour alterner entre les modes 12h ou 24h. L'afficheur affiche **HH 12** ou **HH 24**.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le mode.

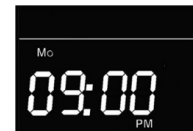
Ajustement de l'heure et du jour en mode 24h

- L'afficheur affiche ceci: 
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) jusqu'à ce qu'à le bon jour de la semaine s'affiche.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le jour.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster l'heure.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer l'heure.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster les minutes.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer les minutes et retourner à l'afficheur de départ. 

Ajustement de l'heure et du jour en mode 12h



- L'afficheur affiche ceci: 
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) jusqu'à ce qu'à le bon jour de la semaine s'affiche.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le jour.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster l'heure.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer l'heure.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster les minutes.

- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer les minutes. L'afficheur affiche ceci: **AM**
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour alterner entre les modes **AM** et **FM**.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer et retourner à l'afficheur de départ.



AJUSTEMENT DE LA DURÉE DE FONCTIONNEMENT

La durée de fonctionnement est la période où le préchauffeur est à ON.

- Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur. 
- Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (C) clignote. 
- Appuyer de le bouton (5) pour afficher la durée de fonctionnement.
- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster la durée de fonctionnement.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer la durée de fonctionnement et retourner à l'afficheur de départ.

AJUSTEMENT DE LA DURÉE DE FONCTIONNEMENT RESTANTE




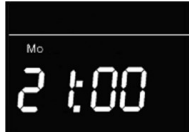
La durée de fonctionnement restante est la période que le préchauffeur va fonctionner après que l'allumage soit mis à OFF.

Si l'allumage est mis à OFF alors que le préchauffeur est à ON, la durée de fonctionnement peut être ajustée.

- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster la durée de fonctionnement restante.
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer.

Le préchauffeur s'arrête automatiquement après la fin de la durée de fonctionnement restante. La durée de fonctionnement restante ne sera pas sauvegardée Elle doit être ajustée et confirmée à chaque fois. Si la durée de fonctionnement restante n'est pas confirmée dans les 10 secondes, le préchauffeur s'arrête.

AJUSTEMENT D'UN DÉMARRAGE AUTOMATIQUE

1. Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur (1). 
2. Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (A) clignote. 
3. Appuyer sur le bouton Entrée (5) pour afficher le numéro du démarrage automatique. 
4. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour naviguer dans la liste des démarrages automatiques.
5. Appuyer sur le bouton Entrée (5) pour choisir le numéro de démarrage automatique que vous voulez ajuster.
6. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster le jour.
7. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le jour.
8. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster l'heure.
9. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer l'heure.
10. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster les minutes.
11. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer les minutes et retourner à l'afficheur de départ. 

Pour le mode 12h seulement, après l'ajustement de l'heure:

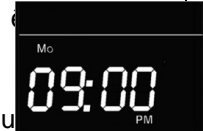
12. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour alterner entre les modes AM et FM.
13. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer et retourner à l'afficheur de départ.

NOTE :




Il y a sept numéros de démarrage automatique de disponible pour une période de sept jours, mais seulement un démarrage automatique peut être activé pour cette période.

Pour des raisons de sécurité, un démarrage automatique ne peut être activé que la journée même ou pour le lendemain.





Un démarrage automatique pour le dimanche ou le lundi peut être activé le vendredi. Le démarrage automatique pour le lundi peut aussi être activé le samedi.



ACTIVER UN DÉMARRAGE AUTOMATIQUE



1. Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur (1). 
2. Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (B) clignote. 
3. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer.
4. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour naviguer dans la liste des démarrages automatiques (le jour et l'heure de démarrage s'affiche selon le numéro de démarrage automatique sélectionné).
5. Appuyer sur le bouton Entrée (5) pour activer le numéro de démarrage automatique que vous voulez choisir. 

DÉSACTIVER LE DÉMARRAGE AUTOMATIQUE


1. Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur (1). 
2. Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (B) clignote. 
3. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer.
4. Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signe  et le signe  apparaissent dans l'afficheur.
5. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer.

5-34 Autres caractéristiques

DÉMARRER/STOPPER LE CHAUFFAGE SUR DEMANDE

1. Pour démarrer le chauffage sur demande, appuyer sur le bouton démarrage sur demande (4) avec l'allumage à ON: le signe suivant clignote. 
2. Si le préchauffeur fonctionne bien, le signe s'affiche sans clignoter.
3. Pour stopper le préchauffeur, appuyer sur le bouton de démarrage sur demande (4) 

DURÉE DE FONCTIONNEMENT AVEC LE DÉMARRAGE SUR DEMANDE

1. Appuyer sur le bouton de démarrage sur demande (4) avec l'allumage à OFF; la durée s'affiche.
2. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster la durée de fonctionnement.
3. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer: Le signe  s'affiche et le préchauffeur va fonctionner pour la durée ajustée.

NOTE :

Le jour et l'heure de la minuterie doivent avoir été ajustés avant de pouvoir utiliser le démarrage sur demande.



ATTENTION

Ne pas faire fonctionner le préchauffeur plus d'une (1) heure avant le démarrage du moteur pour ne pas décharger les batteries.



Ne pas faire fonctionner le préchauffeur lorsque le véhicule est stationné à l'intérieur ou pendant les arrêts pour faire le plein de carburant.

REMARQUE

Le préchauffeur utilise le même carburant que le moteur.

Dépannage et maintenance

Voir le Manuel d'entretien Prevost ou le manuel d'entretien Spheros pour plus d'information.

REMARQUE

Si le fonctionnement du préchauffeur est sans anomalies, il effectuera un cycle normal de mise en fonction puis régularisera la température du liquide de refroidissement à l'aide du régulateur thermostatique.

REMARQUE

Faire fonctionner le préchauffeur brièvement tous les mois, même pendant la saison chaude.



ATTENTION

Lors de travaux de soudure sur le véhicule, débrancher le connecteur du module du préchauffeur de façon à protéger le système des surtensions.

SYSTÈME D'ÉLEVATION DE FAUTEUILS ROULANTS

Il est primordial de lire et de comprendre le manuel du propriétaire/service fourni par RICON avant d'utiliser le système d'élévation de fauteuils roulants. Les instructions qui suivent sont un aide-mémoire et servent à compléter l'information déjà fournie par RICON.



AVERTISSEMENT

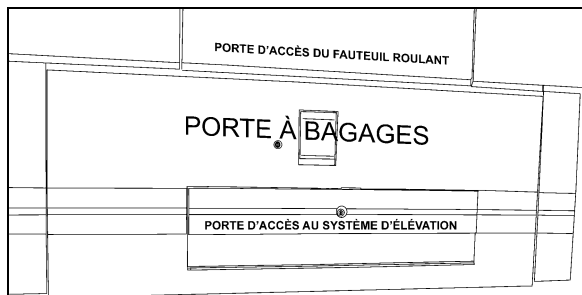
Avant d'utiliser le système d'élévation offert en option, l'autocar doit être stationné sur une surface le plus horizontale possible et le frein de stationnement doit être appliqué.

Basculer l'interrupteur approprié situé sur le panneau de commande gauche du tableau de bord pour actionner le système.

ACCÈS À L'ÉLEVATEUR DE FAUTEUILS ROULANTS

À l'aide de la clé des compartiments extérieurs, déverrouiller et abaisser avec précaution la porte d'accès au système d'élévation, laquelle fait partie intégrale de la porte à bagages. Tirer sur la poignée située à gauche du système

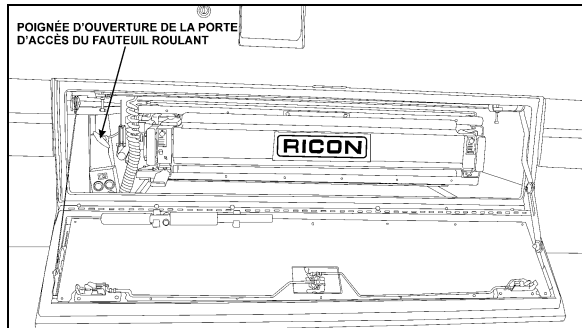
d'élévation afin de déverrouiller la porte d'accès du fauteuil roulant. Ouvrir complètement la porte d'accès jusqu'à ce qu'elle se verrouille.



PORTES D'ACCÈS À L'ÉLEVATEUR DE FAUTEUILS ROULANTS

18615

Une lumière située à l'intérieur du véhicule éclaire l'accès lorsque la porte est ouverte.



POIGNÉE D'OUVERTURE DE LA PORTE D'ACCÈS DU FAUTEUIL ROULANT

18616

Un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur lorsque la porte d'accès au système d'élévation ou la porte d'accès du fauteuil roulant est ouverte. Voir le chapitre : Commandes et instruments.

Lorsque la porte d'accès au système d'élévation ou la porte d'accès du fauteuil roulant est ouverte, le frein de stationnement ne peut être relâché et la transmission est bloquée et ne permet aucun changement de rapports. L'interrupteur de mise en fonction du système d'élévation doit être basculé vers le bas pour que cette caractéristique d'interverrouillage soit activée.

Si le véhicule est en mouvement et qu'une porte d'accès est ouverte, un témoin s'allume et un avertisseur sonore se fait entendre.

Pour refermer la porte, il faut relâcher la tension sur le mécanisme de verrouillage en poussant sur la porte pour l'ouvrir puis tirer sur la languette au bas de la porte avant de bien refermer la porte d'accès.

FUNCTIONNEMENT DU SYSTÈME D'ÉLEVATION



AVERTISSEMENT

Inspecter le système avant chaque utilisation selon la procédure décrite dans le manuel du propriétaire de RICON. Si une condition non sécuritaire existe ou si des bruits ou des mouvements suspects sont détectés, NE PAS utiliser le système. Contacter un agent autorisé de RICON pour qu'il effectue les réparations nécessaires.



AVERTISSEMENT

Lire et se conformer aux étiquettes et symboles d'avertissement apposés sur le système d'élévation.



AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser le système avec une charge supérieure à 660 lb (300 Kg).

Stationner l'autocar à au moins 3 mètres (10 pieds) des autres véhicules ou obstacles environnants. Appuyer sur l'interrupteur de mise en fonction «POWER» afin d'alimenter la commande à distance et permettre le fonctionnement de la plate-forme. L'interrupteur «POWER» de même que les boutons de commande s'allument lorsque l'alimentation est présente. Contrôler le mouvement de la plate-forme de levage à l'aide des boutons de la commande à distance. Lorsque le système d'élévation est en fonction, s'assurer que le fil de la commande ne se coince pas dans le mécanisme de levage.

Appuyer sur le bouton DEPLOY de la commande à distance pour sortir la plate-forme.

Lorsque la plate-forme commence à sortir, il est normal d'entendre un bruit d'embrayage ou des cliquetements. Dès que la plate-forme est sortie, lever les mains courantes pour les verrouiller en position verticale. Boucler la ceinture de sécurité.

Utiliser les boutons UP et DOWN pour élever ou abaisser la plate-forme. Dès que la plate-forme atteint la fin de sa course (montante ou descendante), la butée escamotable s'abaisse.

5-36 Autres caractéristiques

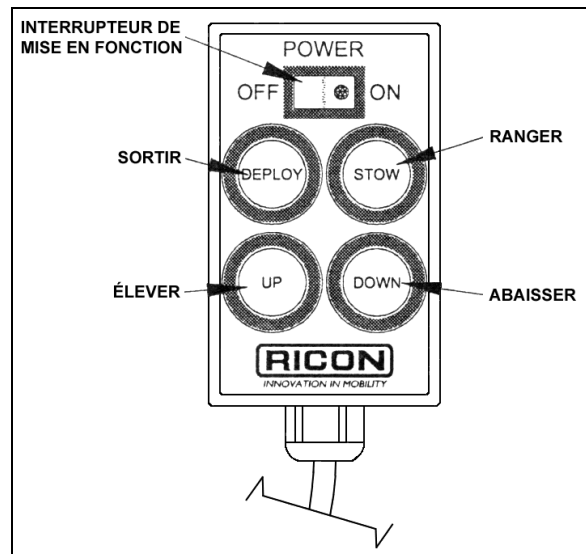
REMARQUE

La ceinture de sécurité agit comme dispositif de sécurité en empêchant l'élévation ou la descente de la plate-forme si elle n'est pas bouclée.

Étant donné que la butée escamotable de la plate-forme n'est pas sécuritaire pour bloquer les grandes roues du fauteuil, il faut placer le fauteuil roulant sur la plate-forme de façon à ce que le fauteuil soit dos à l'autocar.



Être d'une prudence extrême lors de l'embarquement ou du débarquement de la plate-forme et verrouiller les freins du fauteuil pendant qu'il est sur la plate-forme. S'assurer que le fauteuil est installé de façon sécuritaire sur la plate-forme. Garder les bras et les jambes loin des parties mobiles.



COMMANDE À DISTANCE

23364

Pour ranger la plate-forme ; détacher la ceinture de sécurité, abaisser la main courante gauche puis la droite (soulever les poignées de verrouillage avant d'abaisser les mains courantes). Reboucler la ceinture de sécurité. Maintenir enfoncé le bouton STOW jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement rangée.

RÉGLAGE DU SYSTÈME AVERTISSEUR DU SEUIL DE PORTE (TWS)

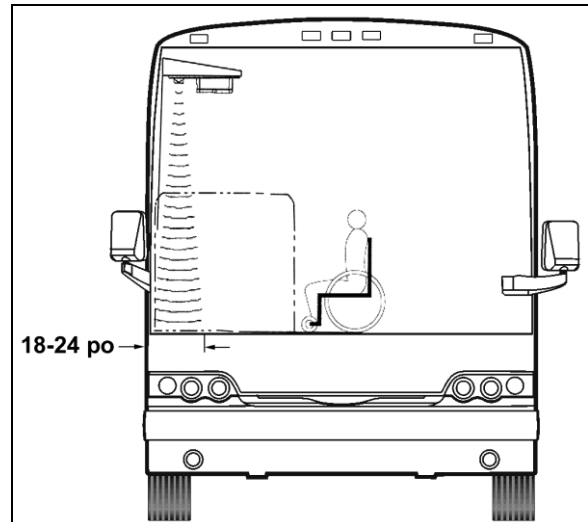
Il y a trois étapes ou vérifications à effectuer; la première est le réglage de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques, la deuxième est la vérification de la précision du réglage et la

troisième fournit la marche à suivre pour régler le minutage des détecteurs acoustiques.

Le réglage du minutage des détecteurs est effectué en usine et ne devrait normalement pas devoir être réajusté. Le réajustement devrait être considéré seulement si l'angle du faisceau ne peut être ajusté de façon à ne pas détecter le fauteuil roulant dans l'allée ou la plate-forme pendant son mouvement normal.

Réglage de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques

1. Placer l'utilisateur du fauteuil roulant au centre de l'allée de l'autocar, face à la porte d'accès où le système avertisseur du seuil de porte (TWS) est installé. Le système TWS ne devrait pas détecter l'utilisateur du fauteuil roulant lorsqu'il est situé à cette distance de l'ouverture de la porte.



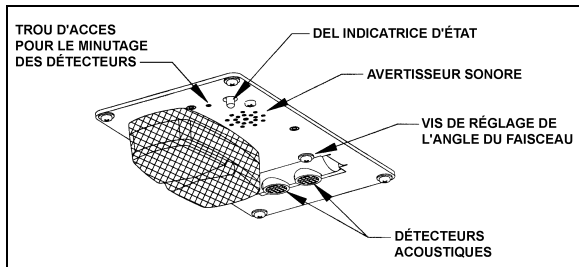
ZONE DE DÉTECTION DU SYSTÈME AVERTISSEUR 23371

2. Mettre le système d'élévation en fonction (la DEL du module TWS reste allumée) et le témoin lumineux de la commande à distance s'allume pour indiquer que la commande est sous tension. Si l'utilisateur du fauteuil roulant est détecté par les détecteurs acoustiques, la DEL clignotera, l'avertisseur sonore retentira et la lumière rouge du module clignotera. Si ceci se produit, il est nécessaire de régler l'angle du faisceau des détecteurs.
3. Tourner la vis de réglage de l'angle du faisceau dans le sens horaire pour déplacer le faisceau vers l'ouverture de la porte jusqu'à ce que la DEL cesse de clignoter.

REMARQUE

Le réglage de l'angle du faisceau dans le sens antihoraire ne sera nécessaire que dans de rares occasions.

4. Déplacer l'axe des petites roues du fauteuil roulant (avec l'usager) jusqu'à 24 pouces ou moins de l'ouverture de la porte et répéter la marche à suivre pour le réglage de l'angle du faisceau.

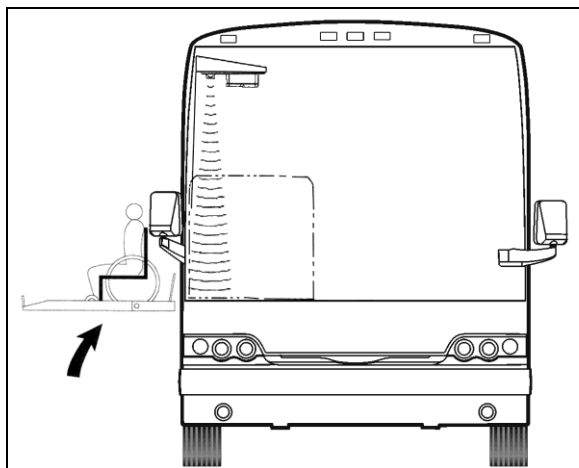


DÉTAILS DU MODULE TWS

23368

Vérification de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques

1. Déplacer lentement l'usager du fauteuil roulant vers l'ouverture de la porte. Le système TWS doit détecter l'usager du fauteuil roulant (la DEL clignotera, l'avertisseur sonore retentira et la lumière rouge du module clignotera) lorsque l'axe des petites roues du fauteuil roulant se situe entre 18 et 24 pouces de l'ouverture de la porte.



POSITION NORMALE DE LA PLATE-FORME

23372

2. Ouvrir la porte d'accès à l'élévateur. Abaisser la plate-forme jusqu'au niveau du sol et installer l'usager du fauteuil roulant sur la plate-forme de façon à ce que le fauteuil soit dos à l'autocar. La butée escamotable doit être relevée. Élever la plate-forme jusqu'au niveau du plancher du véhicule. Le

mouvement normal de la plate-forme avec l'usager du fauteuil roulant ne doit pas actionner le système TWS. Si la DEL clignote (l'avertisseur sonore retentit et la lumière rouge du module clignote), tourner légèrement la vis de réglage de l'angle du faisceau dans le sens antihoraire.

REMARQUE

Si un réglage est effectué, répéter les étapes précédentes alors que le fauteuil roulant se situe entre 18 et 24 pouces de l'ouverture de la porte.

Réglage du minutage des détecteurs acoustiques

1. Positionner une feuille de carton plate ou un matériau similaire, directement sous le module TWS à une distance de 4½ pieds. La feuille doit faire face aux détecteurs.

REMARQUE

Avant d'effectuer ce réglage, s'assurer que le faisceau des détecteurs pointe verticalement vers le plancher, ou à peu près, et ne pointe pas vers le côté.

2. Localiser le trou d'accès pour le minutage des détecteurs. Ce trou permet d'accéder à l'interrupteur à plongeur de façon à régler le minutage des détecteurs. Insérer une tige rigide de 1/16 po (1mm) de diamètre dans le trou d'accès et enfoncer l'interrupteur à plongeur. La DEL clignotera momentanément pendant que le module établit la distance puis restera allumée. Relâcher l'interrupteur lorsque la DEL arrête de clignoter.

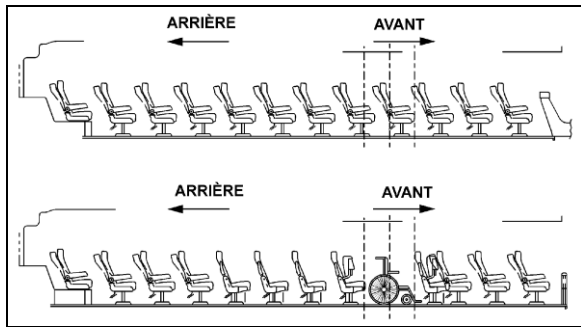
REMARQUE

Il est important de se tenir éloigné du faisceau et d'éviter que des objets comme des outils, sièges, etc., ne croisent le faisceau pendant que le réglage est effectué.

AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

Pour loger un fauteuil roulant, deux rangées de sièges réguliers situés d'un côté de l'autocar doivent être rabattus et déplacés. On peut rabattre les sièges des deux côtés de l'autocar pour recevoir un deuxième fauteuil roulant.

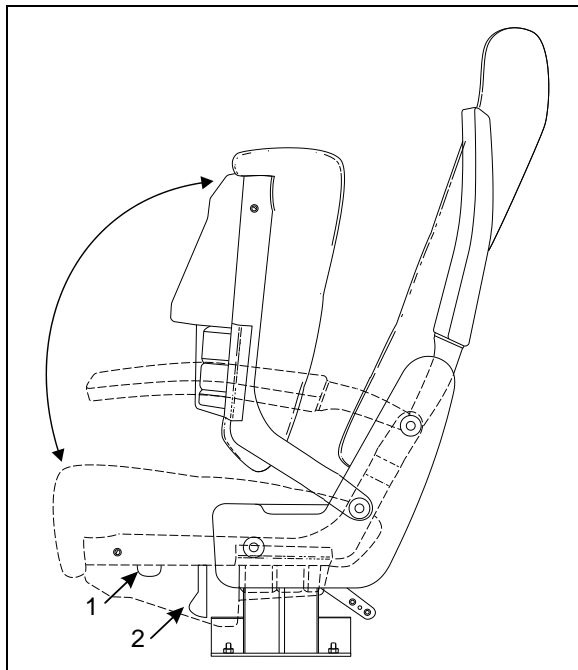
5-38 Autres caractéristiques



DISPOSITION POSSIBLE DES PLACES ASSISES 23259

Un fauteuil roulant électrique ou à trois roues peut exiger que l'on abaisse les dossiers des sièges des deux rangées pour permettre au fauteuil de tourner.

Pour rabattre une rangée de sièges, relever le dossier du siège puis soulever le coussin (tirer sur le levier 1). Pour déplacer une rangée de sièges, retirer les protecteurs noirs des rails de fixation de fauteuils. Tirer sur le levier 2 tout en glissant le siège le long des rails.



SIÈGES RABATTABLES 18430

Une sonnette de service ainsi qu'une lampe de lecture sont à la disposition des usagers des fauteuils roulants. Les interrupteurs sont situés sur la base du cadre de la fenêtre de l'autocar et sont faciles d'accès.

DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DE FAUTEUILS ROULANTS

Selon le type de siège de passagers sélectionné, il existe deux systèmes de retenue pour fauteuils roulants et occupants. Soit celui à quatre points de retenue pour la fixation du fauteuil roulant par ancrage au plancher du véhicule ou celui à quatre points de retenue pour la fixation du fauteuil roulant par ancrage à la base des sièges de passagers.

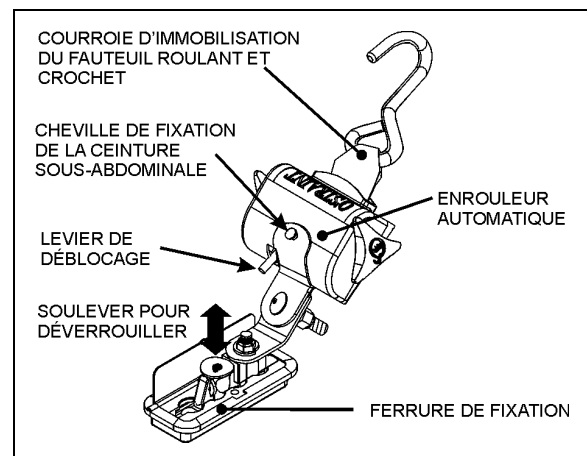
SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE AU PLANCHER

Ce système complet à 4 points comprend :

- 4 enrouleurs avec courroies d'immobilisation pour la fixation du fauteuil roulant au plancher du véhicule.
- Systèmes de sécurisation de l'occupant: ceinture sous-abdominale et baudrier intégrés aux systèmes d'immobilisation arrière du fauteuil roulant.
- Ancrages au plancher installés sur le plancher du véhicule

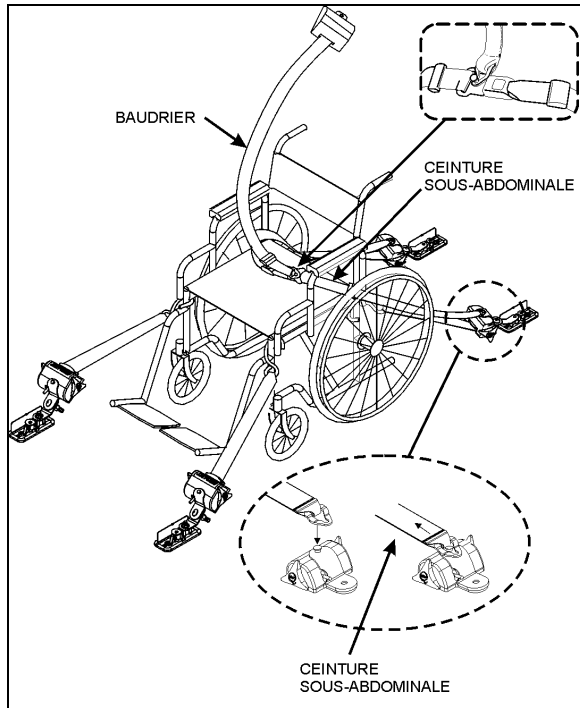
Des ensembles de courroies d'immobilisation de fauteuils roulants et ceintures sont gardés dans des sacs de nylon entreposés dans un porte-bagages. Pour immobiliser un fauteuil, quatre courroies d'immobilisation doivent être utilisées (une à chaque coin).

L'enrouleur est muni d'une cheville pour fixer la ceinture sous-abdominale des usagers. Chaque enrouleur du dispositif d'immobilisation s'insère dans une ferrure de fixation située dans le plancher.



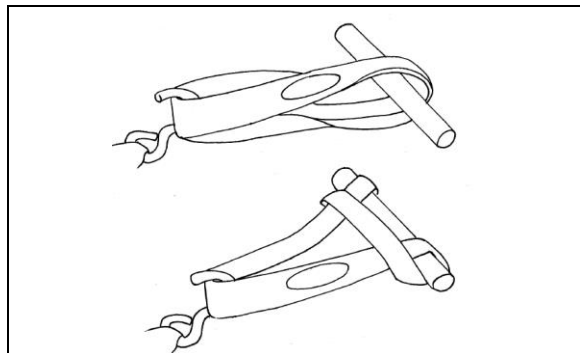
DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DU FAUTEUIL PAR ANCRAGE AU PLANCHER

Pour fixer les enrouleurs automatiques, soulever les couvercles des ferrures de fixation, insérer les dispositifs d'immobilisation dans les fentes puis les glisser pour les verrouiller. Fixer chaque crochet à un coin du châssis du fauteuil, NE PAS UTILISER LES ROUES.



IMMOBILISATION DU FAUTEUIL ET FIXATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Utiliser les sangles bleues lorsque les crochets ne peuvent atteindre un composant solide du châssis du fauteuil roulant.



UTILISATION TYPIQUE DES SANGLES BLEUES

Pour retirer les courroies d'immobilisation, relâcher la tension en serrant un peu plus la courroie à l'aide du bouton de l'enrouleur avant d'appuyer sur le levier rouge de déblocage. Dégager les crochets du fauteuil pour permettre

aux courroies de s'enrouler et guider les courroies pour éviter les entortillements.

Pour libérer les dispositifs d'immobilisation, soulever la cheville de verrouillage, glisser le dispositif puis le soulever pour le dégager de la ferrure de fixation. Refermer le couvercle sur les ferrures pour empêcher la saleté de s'y accumuler.



ATTENTION

Les ceintures ou les courroies ne doivent pas frotter sur des objets tranchants. Ne pas blanchir ou nettoyer à sec.

FONCTIONNEMENT D'URGENCE

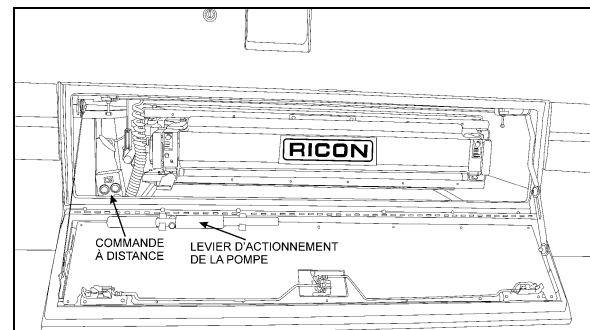
Le fonctionnement de façon manuelle du système d'élévation est possible dans le cas d'une perte de l'alimentation électrique.

Pour sortir la plate-forme de façon manuelle

Prévoir suffisamment d'espace pour le fonctionnement du système et pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Si un bris existe et que le véhicule ne peut être déplacé vers un endroit permettant le fonctionnement sécuritaire du système d'élévation, l'opérateur doit demander une assistance d'urgence pour déplacer le véhicule avant de faire fonctionner le système d'élévation.

Ouvrir complètement les portes d'accès à l'élévateur de fauteuils roulants, s'assurer qu'aucun obstacle n'empêche le fonctionnement de l'élévateur.

Retirer le levier d'actionnement de la pompe situé à l'intérieur de la porte d'accès au mécanisme d'élévation.

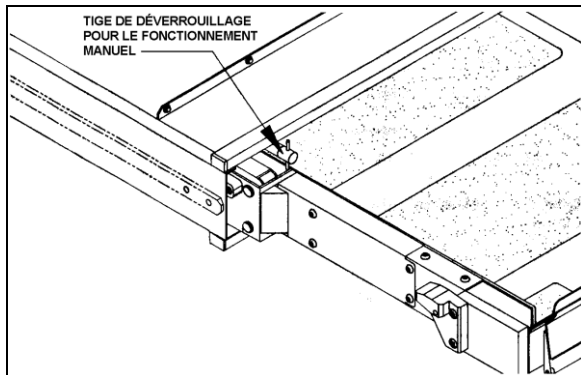


FONCTIONNEMENT DE FAÇON MANUELLE

23375

Tourner l'extrémité d'une des tiges de déverrouillage de la plate-forme, utiliser le levier de la pompe de fonctionnement d'urgence.

5-40 Autres caractéristiques



TIGES DE DÉVERROUILLAGE DE LA PLATE-FORME 23334

Agripper la plate-forme et tirer fermement jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement sortie et frappe les butées.

Pour élever la plate-forme de façon manuelle

Retirer le levier d'actionnement de la pompe situé à l'intérieur de la porte d'accès au système d'élévation.

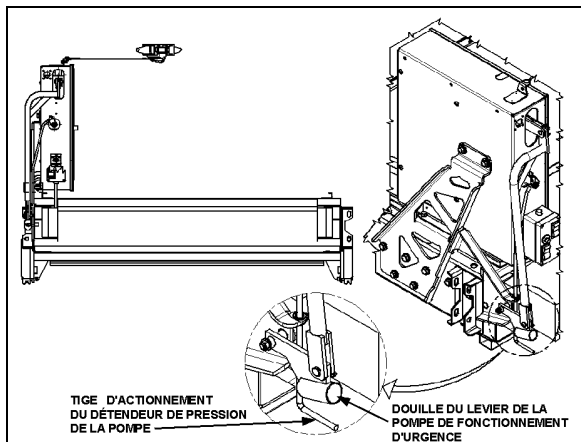
Pousser vers le HAUT la tige d'actionnement du détendeur de pression de la pompe.



ATTENTION

Lors de l'élévation de la plate-forme de façon manuelle, ne pas élever la plate-forme plus de 1 ½ po au-dessus du plancher du véhicule. Une élévation excessive rend difficile l'accès à la plate-forme et peut endommager l'actionneur du pont de liaison. Le rebord extérieur du pont de liaison doit bien s'appuyer sur le plancher du véhicule.

Insérer le levier de la pompe dans la douille et actionner le levier pour élever la plate-forme jusqu'au niveau du plancher du véhicule.



POMPE DE FONCTIONNEMENT D'URGENCE 23373

L'opérateur et l'utilisateur de la plate-forme doivent suivre les instructions décrites auparavant pour l'EMBARQUEMENT ou le DÉBARQUEMENT du véhicule.

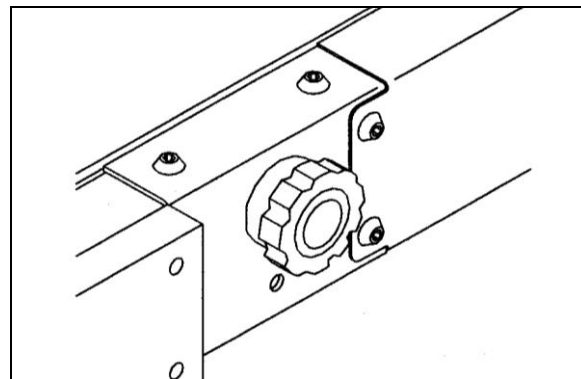
Pour abaisser la plate-forme de façon manuelle

Tirer lentement sur la tige d'actionnement du détendeur de pression vers le BAS jusqu'à ce que la plate-forme commence à s'abaisser.

Abaisser la plate-forme jusqu'au niveau du sol.

Repousser la tige d'actionnement du détendeur de pression vers le haut pour serrer légèrement le détendeur.

Utiliser le bouton de commande manuelle de la butée escamotable tout en appuyant sur la butée pour abaisser la butée escamotable.



23275

L'opérateur et l'utilisateur de la plate-forme doivent suivre les instructions décrites auparavant pour l'EMBARQUEMENT ou le DÉBARQUEMENT du véhicule.

Pour ranger la plate-forme de façon manuelle

Élever ou abaisser la plate-forme jusqu'à la position sortie ou rangée, le châssis de la plate-forme doit être parallèle au côté du logement de la plate-forme. Si la position exacte ne peut être atteinte, il est préférable d'être légèrement bas que haut.

Utiliser le bouton de commande manuelle de la butée escamotable tout en appuyant sur la butée pour élever la butée escamotable jusqu'au verrouillage.

Deux personnes sont nécessaires pour ranger la plate-forme (une de chaque côté de la plate-forme pour prévenir les coincements).

Les doigts vers le haut et la paume des mains vers l'avant, pousser avec force la plate-forme

pour débiter le mouvement vers l'intérieur. Dès que la plate-forme commence à bouger, continuer de pousser jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement rangée à l'intérieur de son logement.


Pousser fermement et s'assurer que les tiges de déverrouillage de la plate-forme ont pivoté pour verrouiller la plate-forme.

Pour ranger la plate-forme de façon manuelle à partir du niveau du sol

Dans le cas improbable d'une défaillance du système hydraulique et de la pompe de fonctionnement d'urgence, **deux personnes physiquement aptes** peuvent ranger la plate-forme de la façon suivante :

Élever ou abaisser la plate-forme jusqu'à la position sortie ou rangée, le châssis de la plate-forme doit être parallèle au côté du logement de la plate-forme. Si la position exacte ne peut être atteinte, il est préférable d'être légèrement bas que haut.

Utiliser le bouton de commande manuelle de la butée escamotable tout en appuyant sur la butée pour élever la butée escamotable jusqu'au verrouillage.

	<p>AVERTISSEMENT</p>
<p>La plate-forme est lourde et doit être soulevée avec précaution et en utilisant les techniques de levage appropriées. Utiliser les jambes plutôt que le dos pour soulever des objets lourds.</p>	

Deux personnes sont nécessaires pour ranger la plate-forme (une de chaque côté de la plate-forme pour prévenir les coincements).

Les doigts vers le haut et la paume des mains vers l'avant, pousser avec force la plate-forme pour débiter le mouvement vers l'intérieur. Dès que la plate-forme commence à bouger, continuer de pousser jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement rangée à l'intérieur de son logement.

Pousser fermement et s'assurer que les tiges de déverrouillage de la plate-forme ont pivoté pour verrouiller la plate-forme.

RETRAIT DU SYSTÈME D'ÉLÉVATION AUX FINS D'ENTREPOSAGE

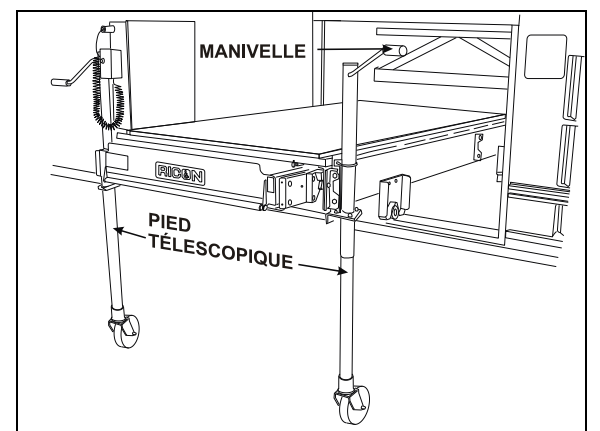
Débrancher le connecteur situé au plafond du compartiment.

Retirer les 4 boulons de fixation situés à l'intérieur du compartiment, de chaque côté de la plate-forme.

Agrapper la plate-forme et tirer fermement en exerçant une force constante pour que la plate-forme glisse sur les rails, et ce jusqu'à ce que les chariots frappent les butées.

Fixer les deux premiers pieds télescopiques sur la plate-forme.

<p><i>REMARQUE</i></p>
<p><i>Il y a deux pieds télescopiques pour le côté droit et deux pour le côté gauche. Le côté est indiqué sur le pied.</i></p>




INSTALLATION DES PIEDS TÉLESCOPIQUES 23333

Tourner les manivelles des pieds télescopiques pour élever les chariots au-dessus des butées.

Tirer sur la plate-forme jusqu'à ce que les chariots arrière atteignent les butées.

Fixer les deux pieds télescopiques arrière sur la plate-forme puis tourner les manivelles pour dégager les butées.

Sortir complètement la plate-forme et l'abaisser jusqu'à sa hauteur minimale en utilisant les manivelles des pieds télescopiques avant de déplacer la plate-forme.

	<p>AVERTISSEMENT</p>
<p>Garder la plate-forme à sa hauteur minimale lors des déplacements.</p>	

	<p>AVERTISSEMENT</p>
<p>Ne jamais sortir la plate-forme de son logement alors qu'elle repose sur ses pieds télescopiques.</p>	



AVERTISSEMENT

Les pieds télescopiques n'ont été conçus que pour supporter et déplacer la plate-forme, ne pas utiliser la plate-forme comme table de travail.



AVERTISSEMENT

Avant de déplacer la plate-forme, s'assurer que le plancher est de niveau et libre d'obstacles.

INSTALLATION DU SYSTÈME D'ÉLÉVATION

Élever la plate-forme jusqu'à la hauteur appropriée.

Insérer la plate-forme jusqu'à ce que les chariots arrière aient passé les butées.

Tourner les manivelles des pieds télescopiques jusqu'à ce que les chariots soient en contact avec les rails.

Retirer les deux pieds télescopiques arrière de la plate-forme.

Insérer la plate-forme jusqu'à ce que les chariots avant aient passé les butées.

Abaissier le devant de la plate-forme.

Retirer les deux pieds télescopiques avant de la plate-forme.

Pousser fermement et s'assurer que les tiges de déverrouillage de la plate-forme ont pivoté pour verrouiller la plate-forme.

Fixer les 4 boulons de fixation situés à l'intérieur du compartiment, de chaque côté de la plate-forme. **Serrer les boulons à un couple de 60 lbf-pi.**

Rebrancher le connecteur situé au plafond du compartiment.



AVERTISSEMENT

Lors de la réinsertion de la plate-forme dans son compartiment, s'assurer que les roulettes des chariots sont bien installées sur le rail triangulaire gauche avant de retirer les pieds télescopiques.