

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTIONi	Volant inclinable et colonne de direction téléscopique2-5
CONSIGNES DE SÉCURITÉiii	Prises de microphone.....2-6
Habitudes de conduite..... iii	SECTION DES PASSAGERS2-6
Conduite préventive.....iv	Sièges des passagers2-6
EXTÉRIEUR DE L'AUTOCAR 1-1	Sièges pivotants2-7
Porte du radiateur du moteur..... 1-1	Sorties2-7
Compartiment du moteur..... 1-2	Trappe de ventilation.....2-7
Compartiment principal d'alimentation 1-3	Registres d'air réglables.....2-7
Compartiments à bagages 1-3	Système vidéo.....2-7
Portes d'accès aux cols de remplissage de carburant..... 1-3	Porte-colis2-7
Compartiment du condenseur d'air climatisé . 1-4	Sonnnette d'arrêt ou de service.....2-8
Porte avant 1-4	Lampes de lecture.....2-8
Rétroviseurs..... 1-5	Toiles "antiéblouissantes"2-8
Compartiment de la roue de secours 1-6	Plateaux repliables2-9
Compartiment de service avant..... 1-6	Poubelle.....2-9
Compartiment électrique avant..... 1-6	ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES2-9
Compartiment de chauffage et de climatisation 1-7	Tables à cartes.....2-9
Compartiment électrique arrière..... 1-7	Kit modulaire "Quick-Lounge"2-9
Caméra de marche arrière 1-7	Coquerie mini-chef2-9
Prise de 110-120 volts..... 1-7	Cabinet d'aisances2-10
INTÉRIEUR DE L'AUTOCAR 2-1	COMMANDES & INSTRUMENTS3-1
SECTION DU CONDUCTEUR 2-1	Clés3-2
Porte avant 2-1	Tableau de commande latéral gauche.....3-3
Enseigne de destination 2-1	Télécommande du système vidéo3-8
Compartiment personnel du conducteur 2-1	Régulateur de vitesse.....3-10
Compartiment de rangement pour cartes routières..... 2-1	ProdriverÔ Détroit Diesel3-11
Porte-verre..... 2-1	Moniteur de la caméra de marche arrière3-12
Cendrier..... 2-1	Tableau de bord gauche3-13
Allume-cigarette..... 2-2	Tableau de commande inférieur gauche.....3-16
Registres d'air réglable..... 2-2	Tableau de bord central3-19
Vitre électrique du conducteur 2-2	Tableau de bord droit3-24
Pare-soleil et toiles "antiéblouissantes" 2-2	Tableau de commande inférieur droit3-26
Rétroviseurs intérieurs..... 2-3	Console centrale3-27
Ceinture de sécurité..... 2-3	Console latérale droite3-27
Réglage du siège du conducteur..... 2-4	Commandes sur la colonne de direction.....3-28
Siège du guide..... 2-5	Commandes au pied3-30
	Transmission manuelle3-31

AUTRES CARACTÉRISTIQUES 4-1	Combinaison des freins de stationnement et d'urgence 6-5
Système de commande électronique	SOINS ET ENTRETIEN 7-1
Détoit Diesel (DDEC)..... 4-1	Nettoyage intérieur 7-1
"Data Hub" Détoit Diesel 4-2	Nettoyage extérieur 7-3
Module de Commande Électronique	Vérification des niveaux d'huile 7-4
DDEC III (ECM) 4-4	Vérification du niveau du liquide
Commandes électroniques	de refroidissement..... 7-8
de la transmission "World" (WT) 4-7	Réservoirs à air 7-9
Système de frein moteur ("Jacobs") 4-7	Extincteurs..... 7-9
Ralentisseur de la transmission..... 4-8	Séparateur d'eau 7-9
Système anti-blocage des freins (ABS)..... 4-8	Bloc d'alimentation 110-120 volts, pour
Système d'abaissement de la suspension avant	éclairage intérieur à l'arrêt (optionnel) 7-10
("Kneeling")..... 4-9	Prise 110-120 volts du chauffe-moteur
Système de relèvement de la suspension	et de l'élément chauffant optionnel
("High-buoy")..... 4-9	du réservoir d'eau douce 7-10
Système d'abaissement de la suspension	Réglage des tendeurs de courroies 7-10
("Low-buoy") 4-9	Caméra de marche arrière 7-11
Essieu porteur relevable (optionnel) 4-10	Indicateur d'obstruction du filtre à air 7-11
Dégonflement automatique des coussins	Chauffage et climatisation 7-12
pneumatiques de l'essieu porteur (standard) 4-10	Entretien du cabinet d'aisances..... 7-13
Système de préchauffage..... 4-10	Entretien des tuyaux flexibles..... 7-14
Chauffage, ventilation, et climatisation 4-11	Réservoir de lave-glaces 7-15
Éclairage de sécurité 4-12	Pneus 7-15
Éclairage des compartiments 4-12	Remplacement d'une roue 7-15
Avertisseur de marche arrière 4-12	Points de levage..... 7-17
Indicateur de la distance parcourue 4-13	Remorquage..... 7-17
Garde-boue et tôles garde-boue 4-13	Lubrification 7-18
Ensemble de pièces de rechange 4-13	Premier entretien sur le nouvel autocar 7-18
PROCÉDURES DE DÉMARRAGE ET	Inspection quotidienne 7-18
D'ARRÊT 5-1	Recommandations générales 7-20
Démarrage à partir de la section du conducteur	INFORMATION TECHNIQUE..... 8-1
..... 5-1	Dimensions..... 8-1
Démarrage à partir du compartiment à moteur	Poids 8-1
..... 5-2	Volume de chargement 8-1
Démarrage par temps froid 5-2	Sièges 8-1
Chauffe-moteur..... 5-3	Contenances 8-2
Réchauffage du moteur 5-3	Type de carburant 8-2
Réchauffage de la transmission "World" (WT) 5-4	Roues et pneus 8-2
Démarrage-secours..... 5-4	Courroies..... 8-2
SITUATIONS D'URGENCE 6-1	Transmissions 8-3
Sorties de secours 6-1	Essieu moteur 8-4
Ouverture d'urgence de la porte avant 6-2	Alignement 8-4
Équipement de sécurité..... 6-3	Freins 8-4
Avertisseurs 6-4	Direction 8-4
Soupape de remplissage d'urgence	Suspension..... 8-4
du système pneumatique 6-5	Système électrique 8-4

Système de son 8-5
Système vidéo 8-5
Spécifications de l'huile 8-5
Système de chauffage et de climatisation 8-6
Système de freinage anti-blocage (ABS)..... 8-7
Fiche technique du système de préchauffage
..... 8-7
Codes de diagnostics du système DDEC III... 8-8
Codes de diagnostics
de la transmission "World"..... 8-11
Codes des capteurs du niveau d'huile..... 8-28
Fiche technique des ampoules électriques .. 8-29
Plaques signalétiques et certificats 8-31

LITTÉRATURE DE SERVICE 9-1

Consignes de sécurité

HABITUDES DE CONDUITE

Afin d'assurer un usage efficace et sécuritaire de l'autocar, lire attentivement les consignes de sécurité suivantes :

- a) L'autocar doit être conduit par du personnel compétent et qualifié.
- b) Faire monter et descendre les passagers avec précaution.
- c) Porter attention aux piétons qui passent devant ou derrière l'autocar. Céder toujours le passage aux piétons, aux passages prévus à cet effet.
- d) Inspecter l'autocar avant de partir.
- e) Maintenir une bonne visibilité en tout temps en gardant les pare-brise propres et dégagés.
- f) S'assurer que toutes les portes sont bien fermées avant de partir. Avant le départ, effectuer une ronde de sécurité de toutes les portes des compartiments à bagages et des autres portes d'accès aux équipements.
- g) Ajuster le siège du conducteur de façon à pouvoir atteindre facilement toutes les commandes.
- h) Toujours porter la ceinture de sécurité en conduisant.
- i) Vérifier fréquemment les cadrans et les indicateurs du tableau de bord. Ne pas conduire l'autocar lorsqu'ils indiquent des conditions anormales d'opération.
- j) Passer des phares de route aux feux de croisement lors de la rencontre de véhicules ou lorsque l'autocar est précédé d'un véhicule à moins de 150 mètres (500 pieds).
- k) Éviter de franchir des obstacles posés sur la route. Des boîtes de cartons, de amoncellements de feuilles ou de neige peuvent dissimuler des objets pouvant causer des dommages aux composantes de la suspension et au dessous de l'autocar.
- l) Lors d'un virage ou d'un changement de voie, signaler à l'avance votre intention de tourner.
- m) Avant d'effectuer un virage à droite, réduire l'espace entre l'avant de l'autocar et la bordure de la route afin de s'assurer qu'un autre véhicule ne puisse passer à droite. L'autocar nécessite de l'espace pour tourner; prévoir assez d'espace pour effectuer un virage sécuritaire.
- n) Ne jamais laisser l'autocar sans surveillance lorsque la clé de contact se trouve dans le commutateur d'allumage ou lorsque le moteur tourne. Appliquer le frein de stationnement, arrêter le moteur et enlever la clé du commutateur d'allumage avant de quitter l'autocar.
- o) La durée de service de l'autocar dépend en grande partie de la maintenance dont il fait l'objet. Toujours noter tous les problèmes rencontrés et en faire part immédiatement au personnel chargé d'effectuer la maintenance du véhicule.
- p) A moins d'indications contraires, arrêter le moteur avant de faire le plein, d'ajouter de l'huile ou d'effectuer la maintenance du véhicule.
- q) Ne pas faire fonctionner le système de chauffage/climatisation lorsque les portes d'accès et celles des différents compartiments sont ouvertes.
- r) Ne pas enlever le bouchon de remplissage du réservoir d'expansion du liquide de refroidissement ou le bouchon sous pression du système de refroidissement lorsque le moteur est chaud. Laisser le moteur refroidir avant d'enlever les bouchons de remplissage.
- s) Le carburant est hautement inflammable et explosif. Ne pas fumer au moment de faire le plein. Se tenir loin des flammes ou des étincelles.
- t) Ne pas essayer de démarrer le moteur d'un autocar équipé d'une transmission automatique en poussant ou en remorquant le véhicule. Pour ne pas endommager les engrenages et les roulements de la transmission manuelle, ne pas démarrer le

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

moteur d'un autocar équipé d'une transmission manuelle en poussant ou en remorquant le véhicule, lorsque la transmission est engagée au premier ou au second rapport.

- u) Pour de plus amples informations concernant les habitudes sécuritaires de conduite, contacter la société, la régie ou le ministère ou la régie de votre région responsables du transport routier
Si vous habitez le Québec, contacter la Société d'Assurance Automobile. En ce qui concerne les autres provinces canadiennes, contacter Transports Canada.

CONDUITE PRÉVENTIVE

- a) En conduisant sur une autoroute, regarder loin. Ceci permet de conserver une position stable en tout temps.
- b) Ne pas fixer la route devant. Garder les yeux en mouvement. Regarder dans les rétroviseurs et vérifier les cadrans et instruments de bord fréquemment.
- c) Établir un contact visuel avec les autres conducteurs et les piétons. Utiliser les phares de route, les feux de croisement, les feux de position, les clignotants et les klaxons, selon les besoins.
- d) Pour la conduite en milieu urbain, conserver un intervalle de quatre à six secondes entre l'autocar et le véhicule qui le précède. Augmenter cet intervalle de manière à conserver de six à huit secondes pour la conduite sur autoroute. Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables et pour la conduite de soir et de nuit, il est préférable d'augmenter cet intervalle.
- e) Régler la vitesse de l'autocar en tenant compte des conditions routières, de la circulation et de la visibilité. Ne pas excéder les limites permises.
- f) Réduire la vitesse de l'autocar lorsqu'un autre véhicule suit de trop près, de façon à lui permettre de dépasser.
- g) Se préparer à arrêter à l'approche d'une intersection. La distance d'arrêt de l'autocar augmente en fonction de la charge et de la vitesse du véhicule.

- h) Pour de plus amples informations concernant la conduite préventive, contacter le ministère ou la régie de votre région, en charge des véhicules à moteur.

AUTRES CONSIGNES

Avertissement : Avant d'effectuer tout travaux sur une pièce, s'assurer d'avoir coupé le courant électrique et/ou l'arrivée d'air. Une pièce peut être sous tension même si l'interrupteur principal d'alimentation est hors tension. Une pièce peut être sous pression même si les réservoirs sont vidés. Avant de débiter tout travaux sur le véhicule, vous référer aux diagrammes électriques et/ou pneumatiques pour bien comprendre le système.

Attention : Débrancher les modules électroniques avant d'effectuer une soudure. Il est à noter que si les modules (ECM, ECU, ABS) ne sont pas débranchés lorsqu'on soude sur un véhicule, les risques de détruire les composantes électroniques (EEPROM, Chip) sont très élevées. Se référer aux procédures se trouvant dans le manuel de maintenance.

INTRODUCTION

Les H3-41 et H3-45 comptent parmi les véhicules de la génération actuelle d'autocars produits par Prévost Car Inc. Prévost Car est engagée dans un processus d'amélioration continue de la qualité, de la fiabilité, de la durabilité ainsi que de la sécurité de ses autocars. Dotés de nombreuses caractéristiques innovatrices, les autocars de la série H3 sont conçus avec un souci constant d'augmenter la sécurité et le confort des passagers et du conducteur.

Ce manuel contient l'information disponible au moment de sa publication. Étant donné que les équipements optionnels sont présentés dans ce manuel, certaines informations et explications ne sont pas pertinentes à la bonne compréhension de l'opération de votre autocar. En cas de doute, se référer à la documentation technique livrée avec l'autocar.

Les commandes et les instruments de bord font appel à une technologie avant-gardiste qui améliore l'aisance et la sécurité du conducteur. Ce manuel présente les principales caractéristiques, les différentes commandes, les instruments ainsi que les exigences en matière de service et d'entretien pour l'équipement standard et optionnel de l'autocar. Lire attentivement ce manuel afin de tirer avantage des caractéristiques de votre autocar et être en mesure d'assurer aux passagers une sécurité et un confort optimaux.

Conserver ce manuel à l'intérieur de l'autocar. S'assurer que le manuel demeure dans l'autocar au moment d'un transfert de propriété du véhicule. Avertir Prévost Car rapidement lors d'un changement d'adresse ou d'un transfert de propriété. Cette démarche permet d'offrir un service rapide et efficace à tous les propriétaires d'autocars Prévost. Utiliser la carte appropriée, fournie à la fin de ce manuel.

Les Avertissements, les Attentions et les Remarques sont utilisés à l'intérieur de ce manuel pour mettre l'emphase sur certains points importants, lorsque nécessaire.

-AVERTISSEMENT attire l'attention sur des instructions qui doivent être suivies afin d'éviter des blessures corporelles.

-ATTENTION met l'emphase sur des instructions qui doivent être suivies afin de prévenir l'endommagement de certaines composantes ou équipements de l'autocar.

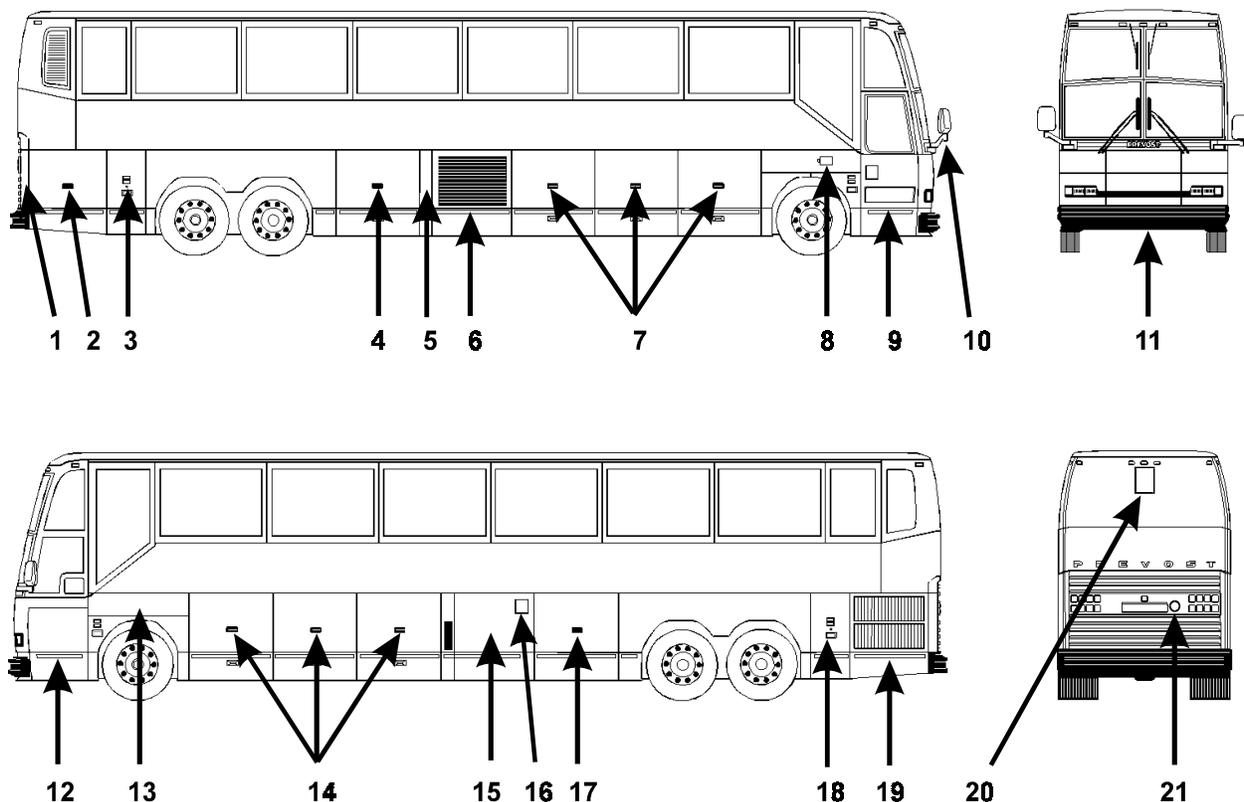
-REMARQUE présente un complément d'information aux instructions données.

La durée de vie d'un autocar est directement proportionnelle à l'attention dont il fait l'objet. Il est important de tenir compte des AVERTISSEMENT, ATTENTION et REMARQUE. Prendre connaissance des différents avis et instructions apposés à l'intérieur de l'autocar et sur les équipements.

Ayant continuellement comme objectif l'amélioration de ses autocars, Prévost Car Incorporé se réserve le droit d'apporter des modifications, sans préavis et sans encourir aucune obligation.

Le consentement écrit de Prévost Car Incorporé doit être obtenu avant toute reproduction intégrale ou en partie de ce manuel.

EXTÉRIEUR DE L'AUTOCAR



- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1 - Porte d'Accès à l'Arrière du Moteur | 1-2 | 14- Compartiments à Bagages | 1-3 |
| 2 - Porte d'Accès au Côté Droit du Moteur .. | 1-2 | 15- Compartiment de Chauffage et de | |
| 3 - Compartiment Principal d'Alimentation ... | 1-3 | Climatisation | 1-7 |
| 4 - Compartiment à Bagages | 1-3 | 16- Porte d'Accès au Col de Remplissage | |
| 5 - Porte d'Accès au Col de Remplissage de | | de Carburant | 1-3 |
| Carburant | 1-3 | 17- Compartiment à Bagages | 1-3 |
| 6 - Compartiment du Condenseur (A/C) | 1-4 | 18- Compartiment Électrique Arrière | 1-3 |
| 7 - Compartiments à Bagages | 1-3 | 19- Porte du Radiateur du Moteur | 1-7 |
| 8 - Interrupteur d'Ouverture de la Porte | | 20- Caméra de Marche Arrière | 1-7 |
| Avant | 1-4 | 21- Prise de 110-120 Volts | 1-7 |
| 9 - Porte Avant | 1-4 | | |
| 10- Rétroviseur | 1-5 | | |
| 11- Compartiment de la Roue de Secours | 1-6 | | |
| 12- Compartiment de Service Avant | 1-6 | | |
| 13- Compartiment Électrique Avant | 1-6 | | |

COMPARTIMENT DU MOTEUR

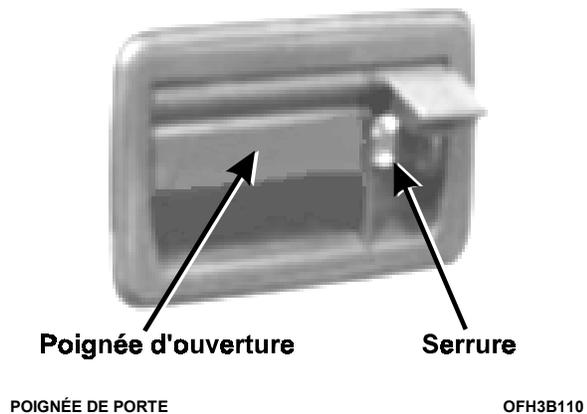
Porte d'Accès au Côté Droit du Moteur

Permet d'accéder aux composantes suivantes :

- Poignée de déverrouillage de la porte du compartiment du moteur
- Filtre de carburant/Séparateur d'eau (optionnel)
- Réservoir de fluide de la direction assistée
- Robinet de vidange du réservoir d'accumulation d'eau
- Soupape de remplissage d'urgence du système pneumatique
- Bouchon d'accès au réservoir de la toilette.

Cette porte peut être verrouillée/déverrouillée à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Soulever le couvercle protecteur pour accéder à la serrure. Ouvrir la porte en soulevant la poignée et en tirant. Pour garder la porte ouverte, utiliser le verrou de sécurité en haut à droite, près des charnières de la porte. Désengager le verrou avant de refermer la porte.

Le compartiment du moteur s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsque la porte est ouverte.

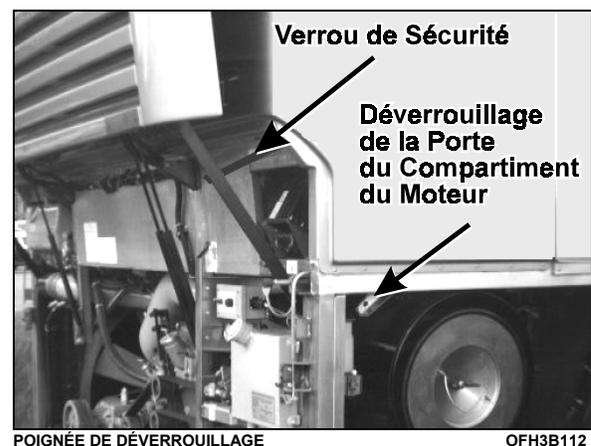


AVERTISSEMENT: NE PAS LAISSER TOURNER LE MOTEUR LORSQUE LA PORTE EST OUVERTE. FERMER LES PORTES DU COMPARTIMENT DU MOTEUR AVANT LE DÉMARRAGE.

Porte d'Accès à l'Arrière du Moteur

Permet d'accéder aux composantes suivantes :

- Interrupteurs de démarrage du moteur
- Dispositif de démarrage à froid (éther)
- Réservoir d'expansion du liquide de refroidissement
- Indicateur d'obstruction du filtre à air
- Jauge de vérification du niveau d'huile à moteur
- Réservoir auxiliaire d'huile à moteur
- Jauge de vérification du niveau d'huile à transmission automatique
- Raccord pour l'entretien du cabinet d'aisances
- Raccord du réservoir d'eau fraîche



La poignée de déverrouillage de la porte du compartiment du moteur est située, en haut à gauche, dans la section côté droit du compartiment du moteur. Pousser la poignée de déverrouillage vers le haut, puis poser la main sur le haut du côté droit de la porte arrière et tirer ; la porte s'ouvre, assistée par des cylindres pressurisés.

Placer toujours le verrou de sécurité lorsque la porte est ouverte et s'assurer de le retirer avant de la refermer.

Le compartiment du moteur s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsque la porte est ouverte ou mal fermée.

AVERTISSEMENT: *L'OUVERTURE DE LA PORTE ARRIÈRE EST ASSISTÉE PAR DES CYLINDRES PRESSURISÉS. AFIN D'ÉLIMINER LES RISQUES DE BLESSURES, ÉVITER DE SE TENIR À L'ARRIÈRE DE L'AUTOCAR LORS DE L'OUVERTURE DE LA PORTE.*

AVERTISSEMENT: *NE PAS LAISSER TOURNER LE MOTEUR LORSQUE LA PORTE EST OUVERTE. FERMER LES PORTES DU COMPARTIMENT DU MOTEUR AVANT LE DÉMARRAGE.*

COMPARTIMENT PRINCIPAL D'ALIMENTATION

Permet d'accéder aux composantes suivantes :

- Égalisateur de tension des batteries
- Moniteur de l'égalisateur de tension des batteries
- Batteries 12 volts
- Disjoncteur principal des systèmes électriques de 12 et 24 volts
- Interrupteur principal d'alimentation
- Bornes de démarrage-secours

Ce compartiment peut être verrouillé/déverrouillé à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Tourner la clé dans la serrure pour la retirer.

Le compartiment s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsque la porte est ouverte.

COMPARTIMENTS À BAGAGES

Les compartiments à bagages peuvent être verrouillés/déverrouillés à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Soulever le couvercle protecteur pour accéder à la serrure. Ouvrir la porte en soulevant la poignée et en tirant. Voir l'illustration sous la rubrique "Compartiment du moteur" (page 1-2). Des cylindres pressurisés assistent l'ouverture et la fermeture des portes et les maintiennent ouvertes.

Les compartiments s'éclairent automatiquement avec l'ouverture de chaque porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsqu'une porte est ouverte.

AVERTISSEMENT: *AFIN D'ÉLIMINER LES RISQUES DE BLESSURES, GARDER LES MAINS ÉLOIGNÉES DES CÔTÉS DES PORTES ET DU CADRE LORS DE LA FERMETURE.*

REMARQUE: *Afin de prévenir le vol et/ou le vandalisme, verrouiller toujours les compartiments à bagages avant de laisser l'autocar sans surveillance.*

REMARQUE: *Les compartiments à bagages peuvent être verrouillés/déverrouillés à l'aide d'un système optionnel de verrouillage central actionné à l'aide d'un interrupteur sur le tableau de commande latéral gauche dans la section du conducteur.*

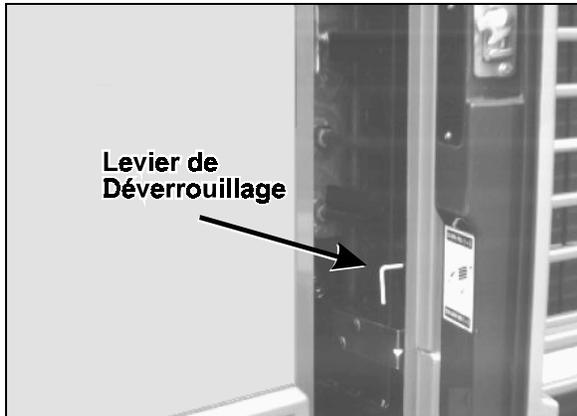
PORTES D'ACCÈS AUX COLS DE REMPLISSAGE DE CARBURANT

Les deux portes d'accès peuvent être verrouillées/déverrouillées à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Tourner la clé dans la serrure pour la retirer.

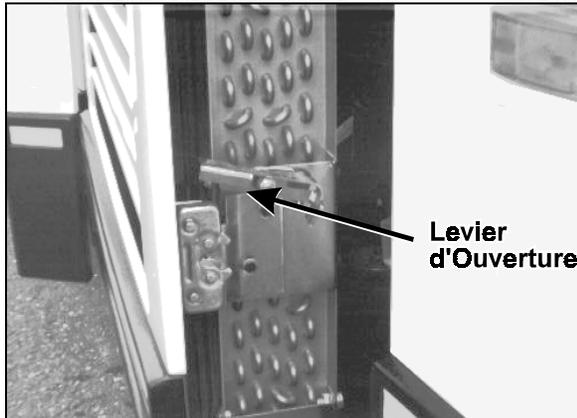
REMARQUE: *La porte du côté gauche doit être dans la position déverrouillée avant d'être refermée.*

COMPARTIMENT DU CONDENSEUR (AIR CLIMATISÉ)

Tirer le levier de déverrouillage situé à l'intérieur du volet d'accès au col de remplissage de carburant, (côté droit de l'autocar), pour entrouvrir la porte du condenseur. Appuyer sur le levier d'ouverture de la porte pour ouvrir cette dernière.



PORTE D'ACCÈS AU COL DE REMPLISSAGE OFH3B114

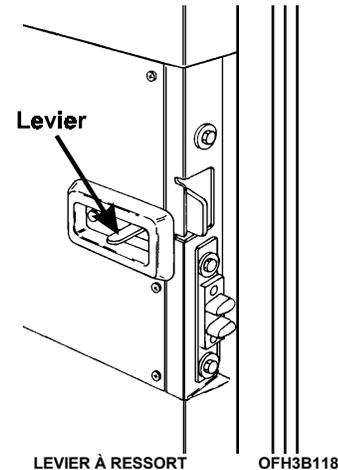


PORTE DU CONDENSEUR OFH3B116

ATTENTION: NE PAS OUVRIR OU FERMER LE COMPARTIMENT À BAGAGES ADJACENT LORSQUE LA PORTE DU CONDENSEUR EST OUVERTE.

PORTE AVANT

La porte avant peut être verrouillée/déverrouillée à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. De l'intérieur, elle peut être verrouillée/déverrouillée au moyen d'un levier à ressort situé près de l'ouverture.



Interrupteur d'Ouverture Extérieur

La porte doit être déverrouillée avant d'utiliser l'interrupteur extérieur. L'ouverture et la fermeture de la porte sont contrôlées par un interrupteur à bascule 3 positions situé derrière le volet d'accès à gauche de la porte avant. Basculer l'interrupteur vers la droite pour ouvrir la porte et vers la gauche pour la fermer.

Interrupteur d'Ouverture Intérieur

L'ouverture et la fermeture de la porte sont contrôlées par un interrupteur à bascule 3 positions situé sur le tableau de bord droit. Basculer l'interrupteur vers la droite pour ouvrir la porte et vers la gauche pour la fermer. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Ouverture d'Urgence de la Porte

Voir la section "Situations d'urgence" (page 6-1).

RÉTROVISEURS

L'autocar est équipé de rétroviseurs de type plat et de type convexe. Les miroirs convexes permettent d'augmenter le champ de vision. Les objets observés dans les miroirs convexes paraissent plus petits et sont situés plus proches qu'ils ne le semblent.

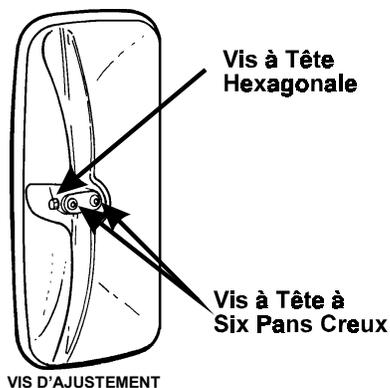
Pour améliorer la visibilité, par temps froid, les rétroviseurs sont équipés d'un système de chauffage électrique actionné à l'aide d'un interrupteur situé sur le tableau de bord gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1). Des thermostats intégrés évitent un fonctionnement continu du chauffage.

ATTENTION: NE PAS COLLER UN MIROIR DE TYPE CONVEXE SUR LE VERRE CHAUFFANT DU RÉTROVISEUR. UNE DISTRIBUTION INÉGALE DE TEMPÉRATURE SUR LE RÉTROVISEUR POURRAIT PROVOQUER LE BRIS DE CE DERNIER.

Réglage

Régler les rétroviseurs de manière à ce que les côtés de l'autocar soient visibles. Régler les miroirs de type plats pour que la route apparaisse entièrement.

Rétroviseurs à Réglage Manuel



AJUSTEMENT HORIZONTAL : Desserrer les deux vis à tête, à six pans creux, à l'arrière du corps du rétroviseur. Régler le rétroviseur à l'angle désiré, puis resserrer les vis.

AJUSTEMENT VERTICAL : Desserrer la vis à tête hexagonale à l'arrière du corps du miroir.

Régler le miroir à l'angle désiré, puis resserrer la vis.

ATTENTION: ÉVITER DE TROP SERRER.

Rétroviseurs à Réglage Électrique

Les rétroviseurs à réglage électrique sont contrôlés à l'aide des commandes de réglage situées sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Un réglage manuel est également possible. Tenir le corps du miroir et le régler à l'angle désiré.

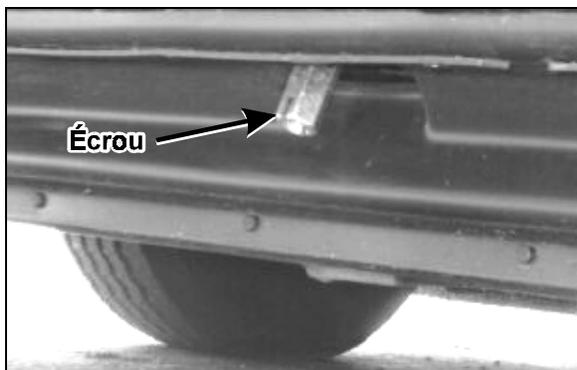
REMARQUE: Pour régler le rétroviseur horizontalement, desserrer les deux vis à tête à six pans creux à l'arrière du corps du rétroviseur. Régler le rétroviseur à l'angle désiré, puis resserrer les vis.

COMPARTIMENT DE LA ROUE DE SECOURS (PARE-CHOCS AVANT REPLIABLE)

La roue de secours est entreposée dans le compartiment situé derrière le pare-chocs avant.

ATTENTION: CE COMPARTIMENT N'EST PAS CONÇU POUR Y ENTREPOSER DES OBJETS. NE JAMAIS LAISSER D'OBJETS DANS CE COMPARTIMENT QUI POURRAIT GÊNER LE FONCTIONNEMENT DE LA TIMONERIE DE DIRECTION.

Pour accéder au compartiment de la roue de secours desserrer environ 10 tours les deux écrous, situés en dessous du pare-chocs avant, à l'aide de la clé retenant les accessoires du cric. Pousser les écrous vers le haut et rabattre le pare-chocs.



PARE-CHOCS AVANT

OFH3B124

AVERTISSEMENT: LE PARE-CHOCS EST LOURD. IL FAUT GÉNÉRALEMENT DEUX PERSONNES POUR RABATTRE LE PARE-CHOCS.

Pour rabattre complètement le pare-chocs, enlever le crochet de sûreté de la chaîne sur le côté droit du pare-chocs.

Lors de la fermeture du compartiment, s'assurer que le pare-chocs est bien accroché et que les écrous de retenue sont en place et bien serrés.

COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT

Permet d'accéder aux composantes suivantes :

- Boîte de jonction de l'alarme
- Prise intérieure 110-120 volts
- Soupape d'ouverture d'urgence de la porte avant
- Réservoir de lave-glace
- Robinet de vidange du réservoir des accessoires
- Soupape de remplissage d'urgence du système pneumatique pour les accessoires
- Support et glissière pour la roue de secours

Ce compartiment peut être verrouillé/déverrouillé à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Soulever le couvercle protecteur pour accéder à la serrure. Ouvrir la porte en soulevant la poignée et en tirant. Voir la figure sous la rubrique "Compartiment du moteur" (page 1-2).

Le compartiment s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte.

COMPARTIMENT ÉLECTRIQUE AVANT

Ce compartiment renferme la boîte de jonction avant.

Ce compartiment peut être verrouillé/déverrouillé à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Soulever le couvercle protecteur pour accéder à la serrure. Ouvrir la porte en soulevant la poignée et en tirant. Voir l'illustration sous la rubrique "Compartiment du moteur" (page 1-2). Des cylindres pressurisés assistent l'ouverture et la fermeture de la porte et la maintiennent ouverte.

Le compartiment s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsque la porte est ouverte.

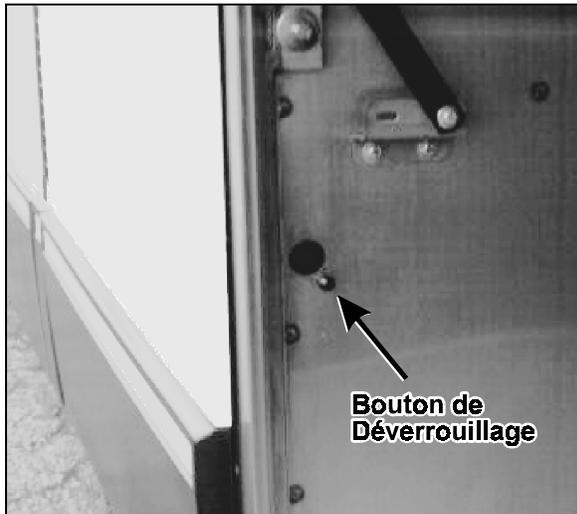
AVERTISSEMENT: AFIN D'ÉLIMINER LES RISQUES DE BLESSURES, GARDER LES

MAINS ÉLOIGNÉES DES CÔTÉS DE LA PORTE ET DU CADRE LORS DE LA FERMETURE.

COMPARTIMENT DE CHAUFFAGE ET DE CLIMATISATION

Ce compartiment renferme le contrôle d'humidité pour le système de chauffage et de climatisation.

Le bouton de déverrouillage de la porte se trouve à l'intérieur du compartiment à bagages adjacent. Ouvrir le compartiment à bagages de droite et tirer le bouton de déverrouillage, situé sur la paroi commune de ces deux compartiments. Tirer ensuite sur la porte pour ouvrir.



ACCÈS AU COMPARTIMENT

OFH3B126

COMPARTIMENT ÉLECTRIQUE ARRIÈRE

Permet d'accéder aux composantes suivantes :

- Boîte de jonction arrière
- Unité de commande électronique (ECU)
- Module d'Interface du véhicule (VIM)
- Système de préchauffage

Ce compartiment peut être verrouillé/déverrouillé à l'aide de la clé des compartiments extérieurs. Tourner la clé dans la serrure pour la retirer.

Le compartiment s'éclaire automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsque la porte est ouverte.

CAMÉRA DE MARCHE ARRIÈRE

Une caméra de marche arrière est disponible en option. Elle offre une assistance visuelle au conducteur lors de manoeuvres en marche arrière. La caméra escamotable est mise en fonction automatiquement lors de la sélection de la marche arrière. Le moniteur de la caméra est monté sur le dessus du tableau de bord principal. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 1-3).

REMARQUE: Un interrupteur situé dans le compartiment électrique arrière permet de sortir la caméra pour les besoins de nettoyage.

PRISE DE 110-120 VOLTS

Cette prise est utilisée avec une alimentation de 110-120 volts. Elle est reliée au chauffe-moteur et au circuit optionnel de chauffage du réservoir d'eau douce. Voir la section "Soins et entretien" (page 7-1).

INTÉRIEUR DE L'AUTOCAR

SECTION DU CONDUCTEUR

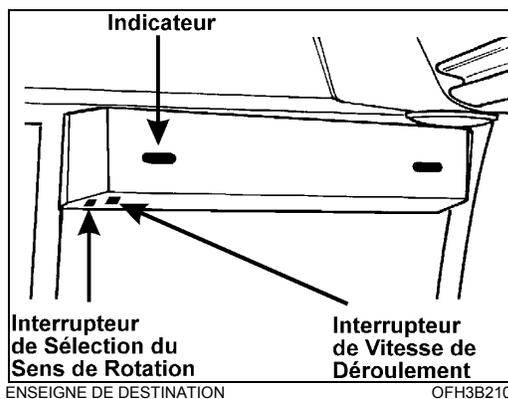
Porte Avant

La porte avant, actionnée par un système pneumatique, s'ouvre ou se ferme automatiquement au moyen d'un interrupteur à bascule 3 positions situé sur le tableau de commande latéral gauche. En cas d'urgence, l'air peut être évacué du système au moyen d'une soupape de commande située près de la porte avant. Voir la section "Situations d'urgence" (page 6-1).

Enseigne de Destination

L'éclairage de l'enseigne de destination est commandé à l'aide d'un interrupteur à bascule situé sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

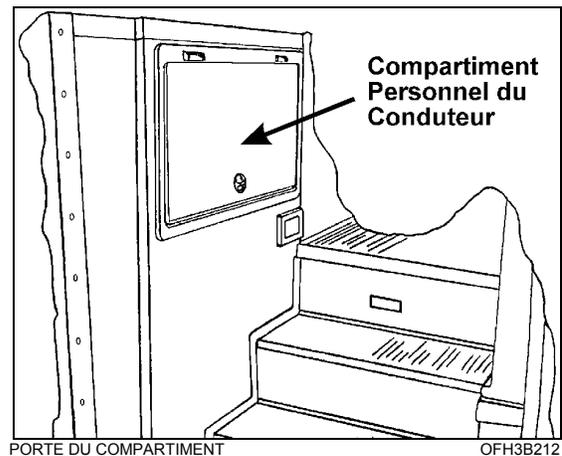
Appuyer sur l'interrupteur de sélection jusqu'à ce que la destination désirée apparaisse et soit alignée avec la flèche visible en regardant à travers l'indicateur vitré.



REMARQUE: Utiliser les interrupteurs de sélection pour modifier la vitesse de sélection et le sens de rotation de la girouette. La vitesse rapide est utile pour chercher la destination désirée. La vitesse lente permet l'alignement avec la flèche à travers l'indicateur vitré.

Compartment Personnel du Conducteur

Le Compartiment personnel du conducteur est situé à gauche des marches en entrant dans l'autocar. Ce compartiment peut être verrouillé/déverrouillé à l'aide de la clé appropriée.



Compartment de Rangement pour Cartes Routières

Le compartiment de rangement pour cartes routières est situé à l'arrière du tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Porte-Verre

Un porte-verre repliable est fixé au mur, à gauche du siège du conducteur. Voir la section "Commandes & Instruments" sous "Tableau de commande latéral gauche" (page 3-3).

Cendrier

Appuyer légèrement sur le côté du cendrier pour l'ouvrir. Il peut être retiré en appuyant sur la languette intérieure.

AVERTISSEMENT: AFIN DE PRÉVENIR UN INCENDIE, NE JAMAIS JETER D'EMBALLAGES DE PAPIER OU D'AUTRES MATIÈRES COMBUSTIBLES DANS LE CENDRIER. VIDER LE CENDRIER RÉGULIÈREMENT.

Allume-Cigarette

L'allume-cigarette se trouve sous le cendrier. Enfoncer l'allume-cigarette complètement et le relâcher. Il ressort automatiquement lorsque prêt. Replacer l'allume-cigarette après utilisation. La prise de l'allume-cigarette peut être utilisée pour brancher des appareils de 12 volts (lampe de poche, aspirateur, cellulaire...), dont la consommation maximale est de 130 watts. S'assurer de ne pas endommager la prise en utilisant des appareils munis de fiches non appropriées.

REMARQUE: La prise de l'allume-cigarette demeure sous tension même après avoir enlevé la clé de contact.

REMARQUE: Ne pas maintenir l'allume-cigarette manuellement enfoncé pendant qu'il chauffe. Une surchauffe risque d'endommager la résistance électrique.

Registres d'Air Réglables

Des registres d'air réglables manuellement permettent d'orienter la circulation d'air dans la direction choisie et de contrôler le débit. Les tableaux de bord gauche et droit sont chacun munis d'un registre (voir la section "Commandes & Instruments" page 3-1). Deux autres registres sont situés près de la colonne de direction. Ajuster la direction du jet d'air en pivotant le registre. Pour obtenir le débit d'air désiré, tourner dans le sens horaire ou anti-horaire l'anneau extérieur des registres.

De plus, deux registres d'air auxiliaires sont installés sur les conduites du système de chauffage et de climatisation du conducteur, à l'avant de l'autocar. Régler le débit et l'orientation en appuyant sur l'ailette supérieure. Il est également possible d'ajuster l'orientation du registre de gauche en tournant l'anneau extérieur de ce dernier.

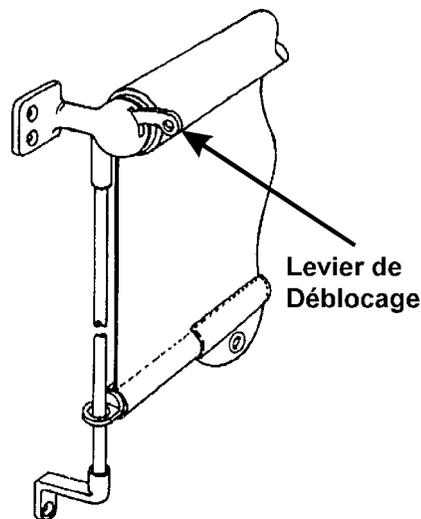
Vitre Électrique du Conducteur

La section du conducteur comporte une vitre à commande électrique actionnable à l'aide d'un interrupteur situé sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Pare-Soleil et Toiles "Antiéblouissantes"

L'abaissement et le relèvement des pare-soleil avants sont commandés par deux interrupteurs à bascule 3 positions situés sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Une toile "antiéblouissante" à ressort est installée à la gauche du conducteur pour protéger celui-ci contre l'éblouissement latéral. Abaisser la toile en la tirant par le bas jusqu'à la position désirée et la relâcher : la toile demeure en position. Relever la toile en appuyant sur le levier de déblocage. Le "plexiglass" optionnel, situé derrière le conducteur, peut également être équipé avec le même type de toile.



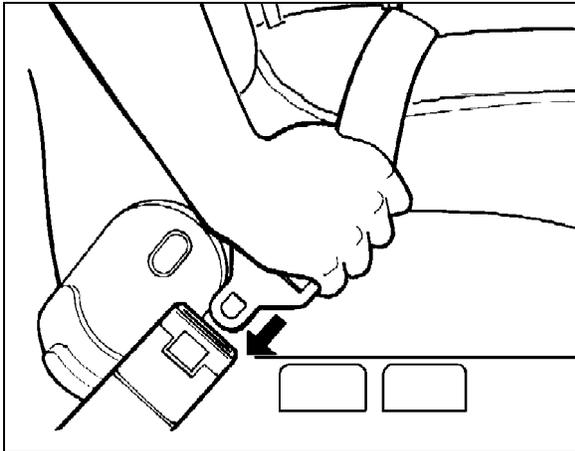
TOILE DE GAUCHE OFH3B214

Rétroviseurs Intérieurs

Deux rétroviseurs sont installés dans la section du conducteur. Le rétroviseur, dans le coin supérieur gauche, permet d'éliminer un angle mort du côté droit de l'autocar. Régler ce dernier afin de voir par la fenêtre trapézoïdale de droite. Le rétroviseur central permet au conducteur de surveiller la circulation dans le couloir.

Ceinture de Sécurité

Le siège du conducteur et le siège optionnel du guide sont équipés d'une ceinture de sécurité rétractable. Pour boucler la ceinture, tirer lentement la plaque de blocage et l'insérer dans la boucle jusqu'au déclic. Le rétracteur s'ajuste automatiquement. Aucun ajustement manuel n'est requis. Rapporter immédiatement tout problème de fonctionnement de la ceinture au personnel d'entretien.



BOUCLAGE DE LA CEINTURE

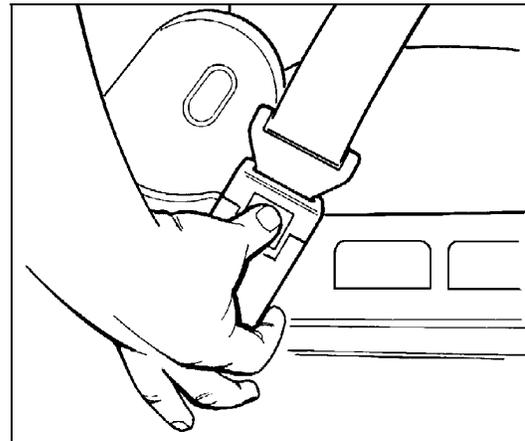
OFH3B216

REMARQUE: La ceinture de sécurité doit être tirée lentement et sans interruption afin d'éviter le blocage du mécanisme dévideur avant que la ceinture ne soit bouclée. Le cas échéant, laisser la ceinture s'enrouler complètement avant de recommencer.

AVERTISSEMENT: S'ASSURER QUE LA CEINTURE EST BIEN BOUCLÉE ET QU'ELLE EST PLACÉE LE PLUS BAS POSSIBLE SUR LES HANCHES, AFIN DE PRÉVENIR DES BLESSURES GRAVES LORS D'ARRÊTS BRUSQUES OU D'ACCIDENTS. LA CEINTURE NE DOIT PAS ÊTRE TORDUE. NE PAS COINCER LA CEINTURE OU SES COMPOSANTES DANS LE MÉCANISME DU SIÈGE. RAPPORTER IMMÉDIATEMENT TOUT PROBLÈME DE FONCTIONNEMENT DE LA CEINTURE AU PERSONNEL D'ENTRETIEN.

ATTENTION: LA CEINTURE NE DOIT PAS FROTTER SUR DES OBJETS TRANCHANTS. NE PAS BLANCHIR OU NETTOYER À SEC LA CEINTURE DE SÉCURITÉ.

Déboucler la ceinture en appuyant sur le bouton rouge au centre de la boucle et laisser la ceinture s'enrouler. Si la ceinture ne s'enroule pas complètement, tirer-la pour éviter les tortillements. S'assurer que la ceinture ne se noue pas et ne se tord pas en s'enroulant.



COMMENT DÉBOUCLER LA CEINTURE

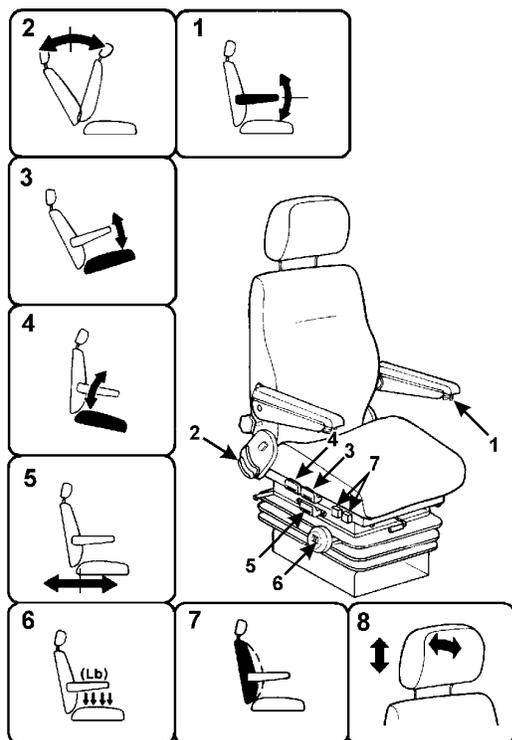
OFH3B218

Siège du Conducteur

L'autocar est équipé d'un siège "ISRI" offert en trois modèles. Le modèle standard (modèle 6000) comporte une suspension mécanique. Les modèles optionnels (modèles 6500 et 6801) comportent une suspension pneumatique. Tous les modèles de sièges sont munis d'une ceinture de sécurité. Des appuis-bras réglables et des supports lombaires sont disponibles en option.

AVERTISSEMENT: LE SIÈGE DOIT ÊTRE AJUSTÉ DE MANIÈRE À PERMETTRE AU CONDUCTEUR D'ATTEINDRE FACILEMENT LES COMMANDES DE L'AUTOCAR. NE JAMAIS AJUSTER LE SIÈGE LORSQUE L'AUTOCAR EST EN MOUVEMENT.

AVERTISSEMENT: PORTER TOUJOURS LA CEINTURE DE SÉCURITÉ. S'ASSURER QUE LE SIÈGE EST BIEN RÉGLÉ ET QUE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ EST BOUCLÉE AVANT DE CONDUIRE.



AJUSTEMENT DU SIÈGE DU CONDUCTEUR

OFH3B220

Réglage du Siège du Conducteur

Il est possible de régler le siège "ISRI" à la position de conduite la plus confortable en suivant les instructions ci-après :

1 - APPUIS-BRAS

Le siège du conducteur peut être muni de deux appuis-bras réglables. Pour descendre l'appui-bras, tourner le bouton de réglage dans le sens anti-horaire sans appliquer de pression sur l'appui-bras, puis pousser l'appui-bras vers le bas. Répéter la procédure jusqu'à la position désirée. Pour monter l'appui-bras, le positionner à la hauteur désirée et tourner le bouton de réglage dans le sens horaire jusqu'à l'arrêt.

2 - DOSSIER

Tirer la commande vers le haut pour régler le dossier à l'angle désiré.

3 - INCLINAISON (Avant)

Pour relever ou abaisser l'avant du coussin du siège, tirer la poignée vers le haut et pousser ou tirer sur le coussin.

4 - INCLINAISON (Arrière)

Pour relever ou abaisser l'arrière du coussin du siège, tirer la poignée vers le haut, puis pousser ou tirer sur le coussin.

AVERTISSEMENT: AFIN D'ÉVITER DE SE PINCER LES DOIGTS ENTRE LA BOUCLE ET LES COMMANDES, ABAISSER LA BOUCLE DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ AVANT DE PROCÉDER À L'AJUSTEMENT DE LA HAUTEUR DU COUSSIN.

3 - 4 - HAUTEUR

Soulever les deux poignées à la fois pour ajuster la hauteur du coussin du siège.

5 - RÉGLAGE VERS L'AVANT OU VERS L'ARRIÈRE

Pour régler la distance entre le conducteur et le tableau de bord, tirer la poignée vers le haut et glisser le siège vers l'avant ou l'arrière.

REMARQUE: Cette poignée peut également être située à l'avant du siège.

6 - SUSPENSION

Pour une performance optimale de la suspension du siège, tourner la molette jusqu'à ce que le poids du conducteur (livres) soit sélectionné sur l'indicateur. La suspension peut être réglée afin d'accommoder le conducteur. Tourner la molette dans le sens horaire pour durcir la suspension, et dans le sens anti-horaire pour la ramollir.

REMARQUE: Sur un siège "ISRI" doté d'une suspension pneumatique, la suspension se règle automatiquement selon le poids du conducteur. Il n'y a pas de molette de réglage.

7 - SUPPORTS LOMBAIRES

Pour gonfler les chambres à air du support lombaire supérieur incorporé au dossier du siège, basculer l'interrupteur avant vers le haut. Pour dégonfler les chambres à air, basculer l'interrupteur vers le bas. Procéder de la même manière pour gonfler et dégonfler la chambre à air inférieure en utilisant l'interrupteur arrière.

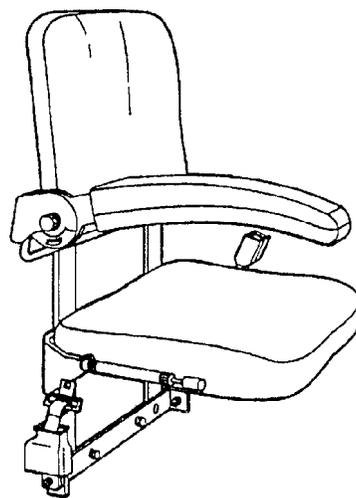
8 - APPUI-TÊTE

L'appui-tête peut être pivoté vers l'avant ou vers l'arrière et s'ajuste verticalement sur une hauteur de 2 pouces (50 mm) en le glissant vers le haut ou le bas.

AVERTISSEMENT: POUR UNE PROTECTION ADÉQUATE, AJUSTER L'APPUI-TÊTE DERRIÈRE LA TÊTE ET NON DERRIÈRE LE COU.

Siège du guide

Le siège optionnel du guide est muni d'un appui-bras réglable et d'une ceinture de sécurité. Le siège peut être relevé pour permettre aux passagers de monter et de descendre de l'autocar.



SIÈGE DU GUIDE

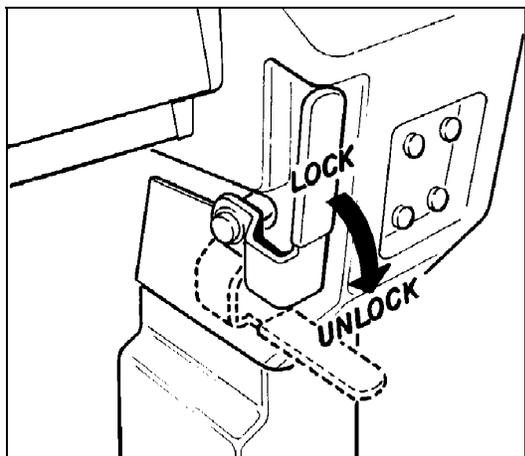
OFH3B222

AVERTISSEMENT: S'ASSURER QUE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DU GUIDE EST BOUCLÉE AVANT DE PARTIR.

Le siège du guide peut être enlevé et entreposé dans le compartiment personnel du conducteur. Pour enlever le siège, dévisser et enlever les deux tiges d'ancrage et les rondelles au bas de la structure du siège. Tirer la structure du siège vers le haut pour le décrocher.

Volant Inclinable et Colonne de Direction Télescopique

Pour déverrouiller le mécanisme d'inclinaison du volant et de réglage télescopique de la colonne de direction, abaisser la poignée située à gauche de cette dernière. L'angle d'inclinaison du volant peut varier sur 11 degrés et le mouvement télescopique de la colonne de direction permet un réglage en hauteur sur 5 cm (2 pouces). Repousser la poignée vers le haut pour verrouiller le mécanisme.



INCLINAISON ET RÉGLAGE TÉLESCOPIQUE OFH3B224

AVERTISSEMENT: AFIN D'ÉVITER UNE PERTE DE MAITRISE DE L'AUTOCAR, NE JAMAIS ESSAYER DE RÉGLER LE VOLANT OU LA COLONNE DE DIRECTION EN CONDUISANT. RÉGLER LE VOLANT LORSQUE L'AUTOCAR EST À L'ARRÊT ET QUE LE FREIN DE STATIONNEMENT EST APPLIQUÉ.

Prises de Microphone

Cinq prises pour le microphone du système de diffusion publique peuvent être installées aux endroits suivants:

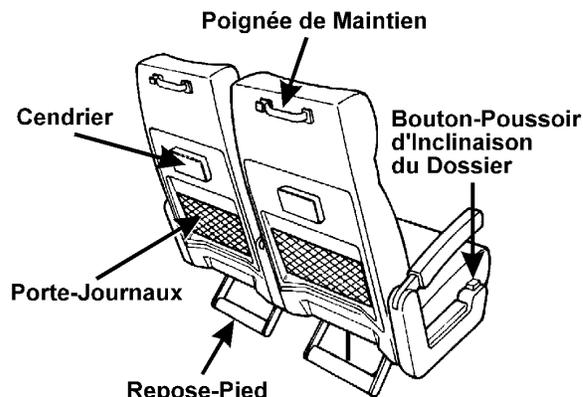
- Une pour le conducteur sur le tableau de commande latéral gauche
- Une près de la console latérale droite du conducteur
- Deux pour le guide, placées sur les panneaux de modestie
- Une sur le mur du cabinet d'aisances, à l'arrière de la dernière rangée de siège.

REMARQUE: Le système de diffusion publique comporte un atténuateur ainsi qu'un bouton de réglage du volume qui permettent de s'adresser de façon plus compréhensible aux passagers.

SECTION DES PASSAGERS

Sièges des Passagers

Les sièges des passagers peuvent comporter les accessoires suivants : poignée de maintien, cendrier, porte-journaux, et repose-pied.



ÉQUIPEMENT DES SIÈGES DES PASSAGERS

OFH3B226

Tous les sièges sont installés sur des rails de façon à pouvoir modifier la disposition des sièges. Chaque siège est monté sur un socle ovale en aluminium pour faciliter le nettoyage entre le socle et la paroi latérale du mur.

Le dossier du siège est inclinable à l'aide du bouton-poussoir placé sur le côté du siège. Enfoncer et maintenir le bouton-poussoir et régler le dossier du siège à l'angle désiré en poussant vers l'arrière. Relâcher le bouton-poussoir pour bloquer le dossier en position. Ramener le dossier du siège à sa position initiale en enfonçant le bouton-poussoir. Le mécanisme de réglage de l'inclinaison du siège est hydraulique et comporte un ressort de rappel.

Chaque siège du côté couloir est muni d'un appui-bras relevable, à ressort, qui s'abaisse automatiquement. L'appui-bras situé entre les deux sièges peut demeurer relevé, lorsque désiré. Un appui-bras fixe est installé sur le côté de la fenêtre.

Sièges Pivotants

L'autocar est équipé de deux ensembles de sièges pivotants pour permettre l'installation de tables à cartes.

Ces sièges peuvent être pivotés pour offrir plus d'intimité aux passagers. Pour faire pivoter les sièges, retirer les coussins, et dévisser les quatre vis à oreilles retenant le siège. Tirer le siège vers le couloir pour ensuite le tourner dans le sens anti-horaire. Aligner les orifices de montage et serrer les vis à oreilles avant de replacer les coussins.

REMARQUE: Ces instructions sont affichées sur la structure du siège, sous le coussin.

Sorties

Trois fenêtres latérales de chaque côté de l'autocar, peuvent être ouvertes de l'intérieur et servir de sortie de secours. Voir la section "Situations d'urgence" (page 6-1)

Trappe de Ventilation

Une trappe de ventilation est installée au plafond à l'arrière de l'autocar. Une seconde trappe, optionnelle, peut être installée au plafond à l'avant de l'autocar. Pour ouvrir la trappe, pousser vers l'extérieur avec les deux mains. Tirer sur la trappe pour la refermer. La trappe peut être complètement retirée pour permettre une sortie d'urgence. Voir la section "Situations d'urgences" (page 6-1).

AVERTISSEMENT: *PRENDRE NOTE QUE LA HAUTEUR DE L'AUTOCAR EST MODIFIÉE LORSQU'UNE OU LES DEUX TRAPPES DE VENTILATION SONT OUVERTES. VÉRIFIER LES HAUTEURS MAXIMALES ADMISES AVANT DE S'ENGAGER SOUS UN PASSAGE.*

Registres d'Air Réglables

Le système de chauffage et de ventilation inclus deux registres d'air réglables manuellement, permettant de commander la circulation d'air pour les passagers des sièges arrières gauche. Ajuster la direction du jet d'air en pivotant le registre. Pour obtenir le débit d'air désiré, tourner dans le sens horaire ou anti-horaire, l'anneau extérieur des registres.

Système Vidéo

Un lecteur (optionnel) de cassettes vidéo peut être installé dans le premier ou le second porte-colis du côté gauche. La commande à distance et l'interrupteur de mise sous-tension du système vidéo sont situés sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 6-1).

Porte-Colis

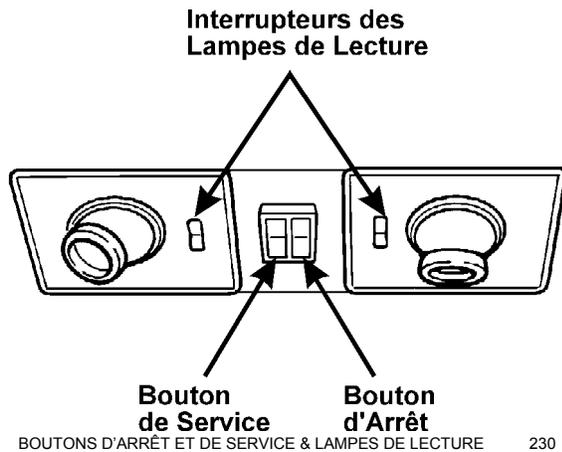
Les bagages à main des passagers peuvent être placés dans les compartiments situés au plafond, de chaque côté de l'autocar. Une trousse de premiers soins se trouve dans le premier compartiment du côté droit. Un lecteur (optionnel) de cassettes vidéo peut être installé dans le premier ou le second compartiment du côté gauche.

Pour ouvrir les compartiments munis d'une porte, soulever la poignée et tirer. Un cylindre pressurisé assiste l'ouverture de chaque porte et la maintient ouverte.

REMARQUE: *Un verrou optionnel peut être installé sur la porte du premier compartiment de droite.*

Sonnette d'Arrêt ou de Service

Le système de sonnette est actionné au moyen d'un interrupteur situé sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).



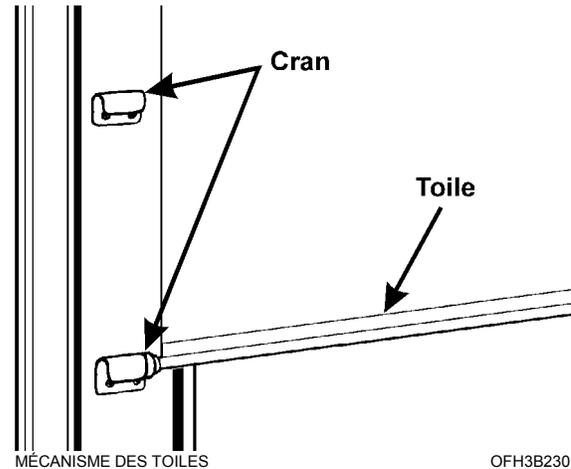
Le bouton d'arrêt et le bouton de service sont situés sous les compartiments des bagages à main. Ces deux interrupteurs actionnent la sonnette dans le compartiment du conducteur. Le bouton d'arrêt sert à avertir le conducteur qu'un passager désire descendre au prochain arrêt. L'utilisation du bouton de service sert à avertir la personne en charge du service à bord. L'interrupteur comporte un voyant lumineux pour indiquer lequel des passagers requiert le service.

Lampe de lecture

Les lampes de service sont situées sous les porte-colis et sont commandées par deux interrupteurs différents. Le circuit des lampes de lecture est actionné au moyen d'un interrupteur situé sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1). Les passagers peuvent allumer et éteindre chaque lampe en utilisant l'interrupteur approprié, situé sur le boîtier des lampes de lecture. Voir l'illustration sous "Sonnette d'Arrêt et de Service". L'intensité de l'éclairage est réglable selon les besoins des passagers.

Toiles "Antiéblouissantes"

Une toile "antiéblouissante" (optionnelle) peut être installée à chacune des fenêtres latérales. Tirer la toile et l'accrocher au premier ou au second cran selon la position désirée.



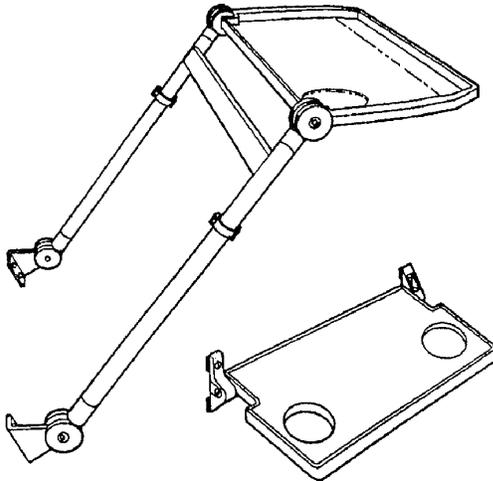
Porte-Verre

Des porte-verres optionnels, semblables à celui situé dans la section du conducteur, peuvent être installés dans la section des passagers. Consulter la rubrique "Tableau de commande latéral gauche" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

REMARQUE: Les deux modèles de plateaux repliables, ainsi que les plateaux installés sur chaque panneau de modestie, sont équipés de porte-verres.

Plateaux Repliables

Deux modèles de plateaux repliables sont disponibles en option.



MODÈLES DE PLATEAUX

OFH3B232

Poubelle

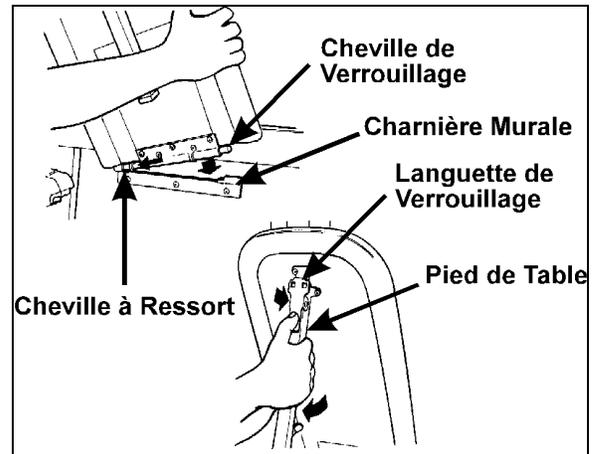
Les passagers peuvent jeter leurs rebuts dans un panier prévu à cet effet, situé à l'arrière de la dernière rangée de sièges sur le côté droit, près du cabinet d'aisances. Une petite porte, du côté de l'allée, permet d'accéder au panier pour les besoins de nettoyage.

ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Tables à Cartes

Deux tables à cartes, d'installation facile, font partie de l'équipement standard. Elles sont rangées dans les porte-colis, recouvertes d'une enveloppe protectrice.

Pour installer une table à cartes, la tenir à un angle de 45° avec la paroi latérale. Insérer la cheville à ressort de la table dans la charnière murale. Une fois en place, le mécanisme de la cheville verrouille automatiquement la table à cartes dans la charnière. Amener le pied à angle droit en position ouverte en appuyant sur la languette de verrouillage, puis abaisser le pied de la table par terre.



INSTALLATION DES TABLES À CARTES

OFH3B234

Kit modulaire "Quick-Lounge"

"Quick-Lounge" est un kit modulaire permettant de modifier rapidement l'aménagement standard des sièges pour offrir une configuration plus luxueuse aux passagers.

Le kit "Quick-Lounge" occupe le même espace que la configuration de sièges qu'il remplace. L'espace entre les sièges demeure inchangé.

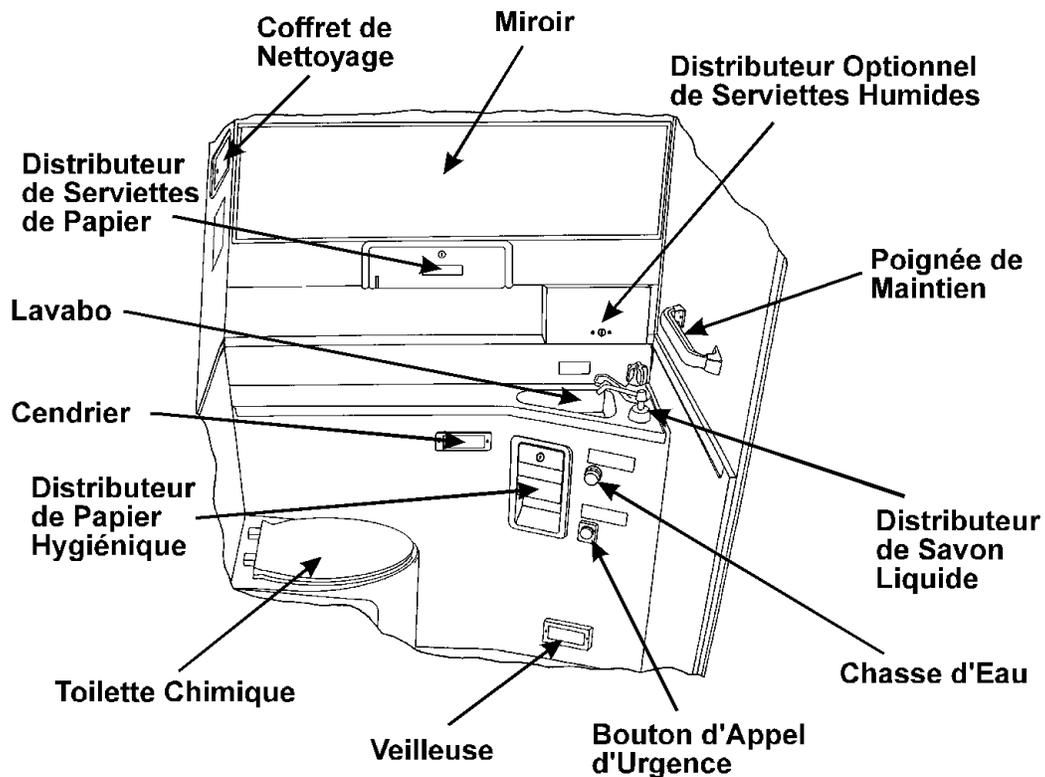
Coquerie Mini-Chef

La coquerie optionnelle peut inclure différents appareils tels un four micro-onde et un réfrigérateur pour permettre le service de collations et de boissons chaudes ou froides.

Le circuit électrique de la coquerie est actionné par un interrupteur à bascule situé sur le tableau de commande latéral gauche. Voir la section "Commandes & Instruments (page 3-1).

Cabinet d'Aisances

Le cabinet d'aisances, situé dans le coin arrière droit de l'autocar, comprend une toilette chimique à chasse d'eau, un lavabo, un miroir, une poubelle, un distributeur de papier hygiénique, un cendrier, un distributeur de serviettes de papier, un coffret de nettoyage, une veilleuse, un bouton d'appel d'urgence et une poignée de maintien. Un distributeur de savon liquide et un distributeur de serviettes humides sont offerts en option.



ACCESSOIRES DU CABINET D'AISANCES

OFH3B240

Lorsque la porte du cabinet d'aisances est verrouillée de l'intérieur, le fluorescent à l'intérieur du cabinet, les témoins lumineux fixés sur la paroi extérieure du cabinet et ceux au-dessus du pare-brise ainsi que l'indicateur sur le tableau de bord gauche, s'allument. Une veilleuse demeure allumée en permanence lorsque l'interrupteur d'allumage est à la position "ON".

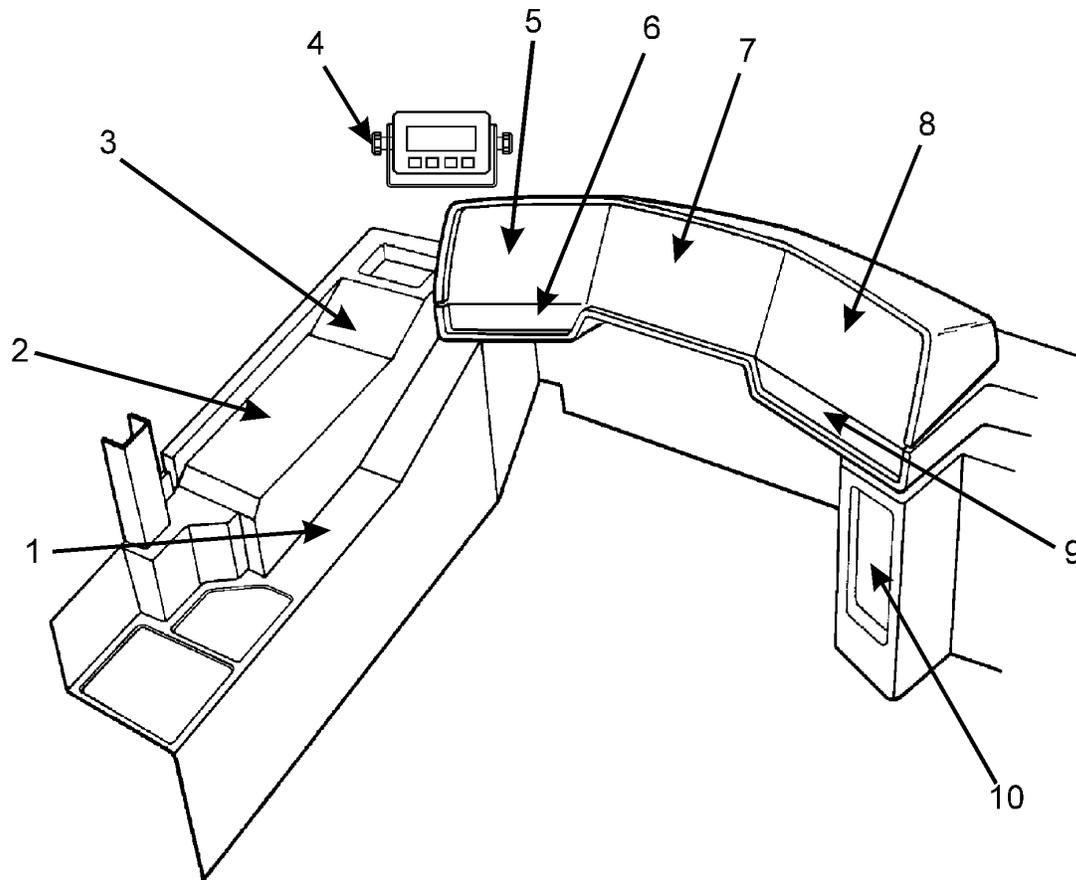
En cas d'urgence, le passager peut actionner un avertisseur qui émet un signal sonore dans la section du conducteur. Le bouton, et les instructions d'utilisation sont fixés à la paroi intérieure du cabinet d'aisances.

Le cabinet d'aisances est équipé d'un système de ventilation indépendant qui fonctionne

seulement lorsque le commutateur d'allumage est à la position MARCHE ("ON").

Le réservoir d'eau douce est muni d'un thermoplongeur alimenté par un courant alternatif de 110-120 volts. Consulter la rubrique "Prise de 110-120 volts" à la section "Extérieur de l'autocar" (page 1-7). Pour vidanger et remplir le réservoir, voir la section "Soins et entretien" (page 7-1).

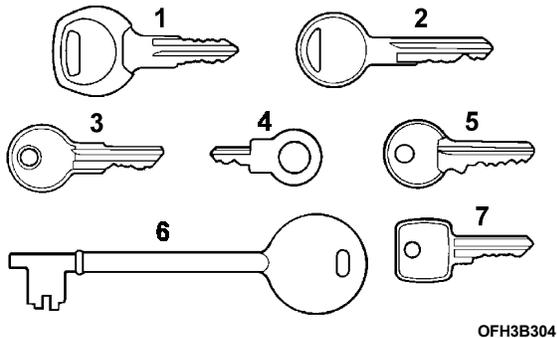
COMMANDES & INSTRUMENTS



1 -	TABLEAU DE COMMANDE LATÉRAL GAUCHE	3-3
2 -	TÉLÉCOMMANDE DU SYSTÈME VIDÉO	3-8
3 -	RÉGULATEUR DE VITESSE	3-10
4 -	PRODRIVER™ DÉTROIT DIESEL	3-11
•	MONITEUR DE LA CAMÉRA DE MARCHE ARRIÈRE	3-12
5 -	TABLEAU DE BORD GAUCHE	3-13
6 -	TABLEAU DE COMMANDE INFÉRIEUR GAUCHE	3-16
7 -	TABLEAU DE BORD CENTRAL	3-19
8 -	TABLEAU DE BORD DROIT	3-24
9 -	TABLEAU DE COMMANDE INFÉRIEUR DROIT	3-26
10-	CONSOLE CENTRALE	3-27
•	CONSOLE LATÉRALE DROITE	3-27
•	COMMANDES SUR LA COLONNE DE DIRECTION	3-28
•	COMMANDES AU PIED	3-30
•	SÉLECTEUR DE VITESSES DE LA TRANSMISSION MANUELLE	3-31

CLÉS

Suivant l'équipement optionnel installé, les clés suivantes sont utilisées.



1 - Serrure de la Porte d'Entrée et des Compartiments Extérieurs

Cette clé sert à verrouiller/déverrouiller la porte d'entrée ainsi que toutes les portes des compartiments extérieurs.

REMARQUE: Les compartiments à bagages peuvent être verrouillés/déverrouillés à l'aide d'un système optionnel de verrouillage central actionné à l'aide d'un interrupteur situé sur le tableau de commande latéral gauche, dans la section du conducteur.

2 - Serrure du Compartiment Personnel du Conducteur

Cette clé sert à verrouiller/déverrouiller la porte du compartiment personnel du conducteur, situé à gauche des marches en entrant dans l'autocar.

3 - Commutateur d'Allumage

Cette clé sert à actionner les circuits électriques des accessoires de l'autocar et à démarrer le moteur.

4 - Tachygraphe

Cette clé sert à ouvrir le tachygraphe pour remplacer la carte.

5 - Serrure du Coffret du Système Vidéo

Cette clé sert à verrouiller/déverrouiller le coffret du système vidéo dans le deuxième porte-colis avant gauche.

6 - Serrure de la Porte du Cabinet d'Aisances

Cette clé sert à verrouiller/déverrouiller la porte du cabinet d'aisances ou pour en interdire l'accès lorsque nécessaire.

7 - Coffret de Nettoyage et Distributeurs de Serviettes et de Papier Hygiénique

Cette clé sert à ouvrir les deux distributeurs et le coffret de nettoyage pour accéder au boyau d'arrosage.

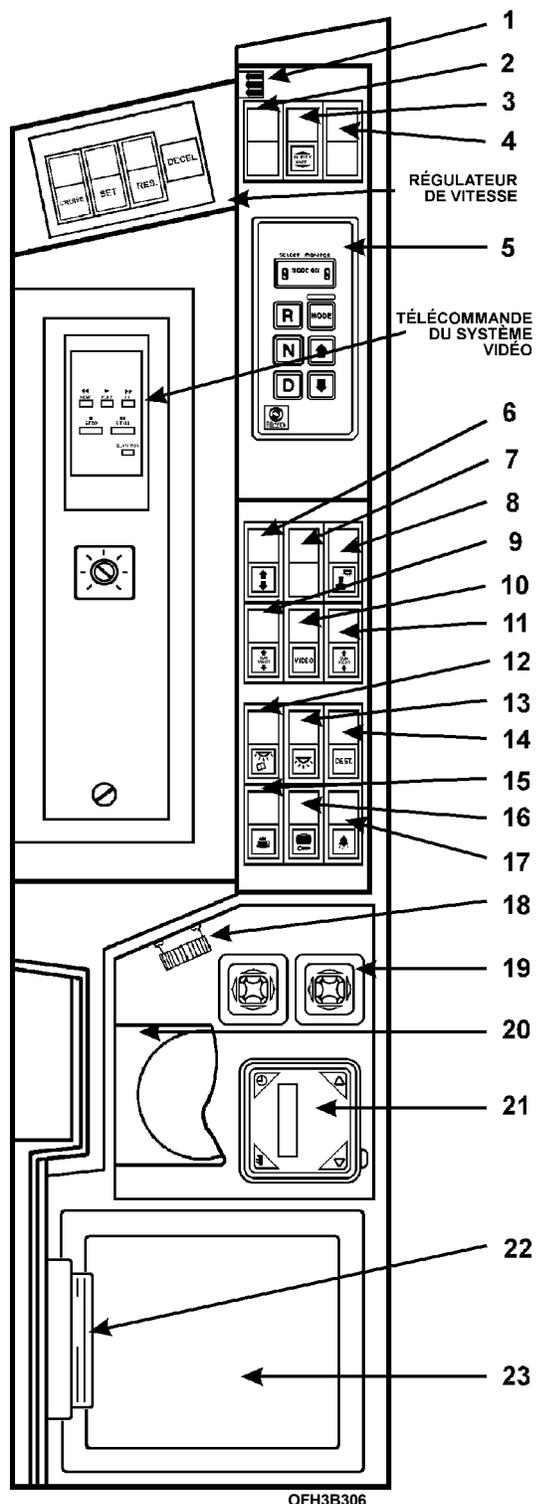
REMARQUE: Le distributeur de serviettes humides, optionnel, s'ouvre à l'aide d'une clé différente.

REMARQUE: Par mesure de précaution :

A) Conserver un registre des numéros des clés dans un endroit sûr. Ne pas le laisser dans l'autocar.

B) Conserver un double de chacune des clés dans un endroit sûr, afin d'y avoir accès en cas de perte.

TABLEAU DE COMMANDE LATÉRAL GAUCHE



Interrupteurs de Commandes et Autres Accessoires

1 - Commande de l'Intensité Lumineuse de l'Éclairage du Tableau de Bord

Tourner le bouton dans le sens horaire pour augmenter l'intensité lumineuse de l'éclairage du tableau de bord et dans le sens anti-horaire pour la diminuer.

2 - Espace Inutilisé pour Interrupteur Additionnel

3 - Abaissement et Relèvement de la Suspension Avant ("High-Buoy" / "Kneeling")

Basculer l'interrupteur vers l'arrière et le relâcher pour abaisser l'avant de l'autocar de 4 pouces (100 mm), et vers l'avant pour le relever à sa position normale. Voir la section " Autres caractéristiques" (page 4-1).

Basculer l'interrupteur et le maintenir pour soulever l'avant de l'autocar de 4 pouces (100 mm). Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour redescendre l'avant de l'autocar à sa position normale. Voir la section " Autres caractéristiques" (page 4-1).

4 - Espace Inutilisé pour Interrupteur Additionnel

5 - Transmission Automatique

Sélecteur de Vitesses à boutons-poussoir de la Transmission "World" (WT)

Le sélecteur de vitesses comprend six (6) boutons-poussoir et un écran à affichage numérique. Les six boutons-poussoir sont identifiés par "R", "N", "D", "▲" (flèche vers le haut), "▼" (flèche vers le bas), et "MODE".

Les changements de rapport présélectionnés s'effectuent en appuyant sur les boutons-poussoir "▲" (flèche vers le haut) et "▼" (flèche vers le bas) après avoir auparavant sélectionné le rapport de marche avant (D).

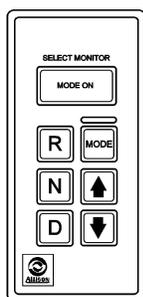
Le rebord extérieur du bouton-poussoir point mort (N) est légèrement surélevé de telle sorte que cette position se sélectionne facilement au toucher.

L'écran à affichage numérique sur le sélecteur de vitesses indique, à gauche, le rapport sélectionné et à droite, le rapport actuel de la transmission.

Le témoin "MODE ON" peut s'allumer au centre de l'écran à affichage numérique.

- 1) Lors du fonctionnement normal de la transmission, il indique que le conducteur a appuyé sur le bouton-poussoir "MODE" pour sélectionner le mode d'opération ÉCONOMIQUE. Voir la description du bouton-poussoir "MODE" pour plus de détails.
- 2) En mode d'autodiagnostic, l'affichage de "MODE ON" indique le code d'une anomalie de fonctionnement. Voir la liste des codes de diagnostics à la section "Information technique" (page 8-1).

Le sélecteur de vitesses émet un signal sonore pour attirer l'attention sur le code de diagnostics affiché. Au même moment, le témoin "DO NOT SHIFT", (ne pas changer de rapport) s'allume.



SÉLECTEUR

Les touches du sélecteur de vitesses sont illuminées pour la conduite de soir et de nuit.

L'intensité lumineuse des touches et celle de l'écran d'affichage se règlent à l'aide de la commande d'intensité lumineuse de l'éclairage du tableau de bord.

Fonctionnement du Sélecteur de Vitesses

Lorsqu'une des touches est appuyée, un signal sonore se fait entendre et la touche s'allume pour indiquer que la transmission est prête à fonctionner au rapport choisi.

L'utilisation de chacun des boutons-poussoir du sélecteur de vitesses est la suivante :

Marche Arrière (R)

Le rapport de marche arrière (R) sert à faire reculer l'autocar. Immobiliser complètement l'autocar avant de passer de la marche avant (D) à la marche arrière (R) ou vice-versa. Un signal sonore de marche arrière se fait entendre, lorsque ce rapport est sélectionné.

Point Mort (N)

S'assurer que le frein de stationnement est appliqué et que la transmission est au point mort avant de démarrer le moteur, lors de la vérification des accessoires ou des rondes de sécurité et lorsque le moteur tourne au ralenti pendant de longues périodes.

Le sélecteur de vitesses de la transmission "World" (WT) sélectionne automatiquement le point mort (N) à chaque fois que le commutateur d'allumage est tourné à la position "MARCHÉ" ("ON") ou après un arrêt du moteur.

AVERTISSEMENT: APPLIQUER TOUJOURS LE FREIN DE STATIONNEMENT AVANT DE QUITTER LE SIÈGE DU CONDUCTEUR.

ATTENTION: NE PAS LAISSER TOURNER LE MOTEUR AU RALENTI (ENVIRON 550 TOURS/MINUTE) PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE DE TEMPS. UTILISER PLUTÔT LE RALENTI ACCÉLÉRÉ (ENVIRON 1000 TOURS/MINUTE).

Marche Avant (D)

Appuyer sur le bouton-poussoir (D) lors de conditions normales de conduite. Le rapport de vitesse supérieur s'affiche à l'écran, à gauche, sous "SELECT" et la transmission passe en première vitesse tel qu'affiché à droite sous "MONITOR".

REMARQUE: Dans le cas d'un autocar équipé d'un sélecteur de vitesse "WT" circulant sur une surface glissante, l'unité de commande électronique (ECU) commande le fonctionnement du convertisseur, c'est-à-dire désactive le système de verrouillage, et empêche la rétrogradation pendant une période présélectionnée, ou jusqu'à ce que la vitesse de rotation des roues soit revenue à la normale.

"▲" (Passage à un Rapport Supérieur) et "▼" (Rétrogradation)

Appuyer sur les boutons-poussoir "▲" et "▼" pour sélectionner un rapport supérieur ou inférieur. Lorsque le bouton-poussoir est maintenu, le sélecteur continue à changer de rapport, jusqu'à ce que le bouton soit relâché ou jusqu'à la sélection du rapport le plus élevé ou le plus bas possible.

Pour afficher les codes du niveau d'huile, appuyer simultanément, une fois, sur les boutons-poussoir "▲" et "▼". Pour connaître la signification des codes, consulter la rubrique "Codes des capteurs du niveau d'huile ("OLS")" (page 8-28) à la section "Information technique". Pour afficher les codes de diagnostics, appuyer simultanément, deux fois, sur les boutons-poussoir "▲" et "▼". Pour connaître la signification des codes de diagnostics, consulter la rubrique "Codes de diagnostics de la transmission "World" (WT)" (page 8-11) à la section "Information technique".

"MODE"

Dans des conditions normales de conduite, appuyer sur le bouton-poussoir "MODE" pour activer le mode ÉCONOMIE qui a été programmé sur l'unité de commande électronique (ECU). Le mode ÉCONOMIE commande les changements de rapport de la transmission à plus bas régime pour diminuer la consommation de carburant. Le mode ÉCONOMIE est recommandé pour la conduite sur des autoroutes, en région plane. Un témoin lumineux "MODE ON" s'affiche à l'écran du sélecteur, lorsque le mode ÉCONOMIE est sélectionné.

Pour des informations sur l'affichage en mode de diagnostics, consulter la rubrique "Codes de diagnostics de la transmission "World" (WT)" à la section "Information technique".

6 - Fenêtre du Conducteur

Basculer et maintenir l'interrupteur vers l'arrière pour ouvrir la fenêtre du conducteur et vers l'avant pour la refermer.

7 - Espace Inutilisé Pour Interrupteur Additionnel

8 - Éclairage de la Section du Conducteur

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour allumer les deux plafonniers avant, situés au-dessus du conducteur. Ces plafonniers sont surtout utilisés le soir lorsque les passagers montent ou descendent de l'autocar.

9 - Pare-Soleil Gauche

Basculer et maintenir l'interrupteur vers l'arrière pour descendre le pare-soleil gauche et vers l'avant pour le remonter.

10- Système Vidéo

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour alimenter le circuit des téléviseurs, du câblesélecteur et du lecteur de cassettes.

REMARQUE: Lorsque la radio est allumée et que l'interrupteur du système vidéo est actionné, les haut-parleurs de la section des passagers sont automatiquement raccordés au système vidéo. Toutefois, les haut-parleurs de la section du conducteur demeurent reliés à la radio.

11- Pare-Soleil Droit

Basculer et maintenir l'interrupteur vers l'arrière pour descendre le pare-soleil gauche et vers l'avant pour le remonter.

12- Lampes de Lecture

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour alimenter le circuit électrique des lampes de lecture et permettre aux passagers de commander l'éclairage de leur lampe de lecture personnelle. Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

13- Éclairage Intérieur

Basculer l'interrupteur à trois positions vers l'arrière, à la première position pour allumer les plafonniers du couloir et à la seconde position pour allumer simultanément l'éclairage fluorescent et les plafonniers du couloir.

Les plafonniers du couloir sont situés sur le côté des porte-colis, et l'éclairage fluorescent est situé en dessous de ceux-ci.

ATTENTION: ÉTEINDRE L'ÉCLAIRAGE FLUORESCENT ET LES PLAFONNIERS DU COULOIR LORSQUE LE MOTEUR EST ARRÊTÉ AFIN D'ÉVITER DE DÉCHARGER LES BATTERIES.

14- Éclairage de l'Enseigne de Destination

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour éclairer l'enseigne de destination. Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

15- Coquerie ("Galley")

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour alimenter le circuit électrique de la coquerie.

16- Système Optionnel de Verrouillage Central des Compartiments à Bagages

Basculer l'interrupteur vers l'avant pour déverrouiller les compartiments à bagages, et vers l'arrière pour les verrouiller.

REMARQUE: Le système de verrouillage central fonctionne uniquement lorsque les serrures des compartiments à bagages ont été préalablement verrouillées avec la clé.

17- Sonnette d'Arrêt ou de Service

Basculer l'interrupteur vers l'arrière pour alimenter le circuit électrique de la sonnette d'arrêt ou de service. Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-8).

18- Prise de Branchement du Lecteur de Diagnostics (DDR) ("Diagnostic Data Reader")

Pour faciliter la détection de pannes des systèmes DDEC, WT et ABS, et pour accéder aux données enregistrées en mémoire dans le module de commande électronique (ECM), un lecteur de diagnostics (DDR) (non fourni par le fabricant) peut être raccordé à la prise du DDR. Un manuel de l'utilisateur est fourni avec le lecteur de diagnostics (optionnel).

19- Commande de réglage des Rétroviseurs Extérieurs

Sélectionner le rétroviseur que l'on désire régler en tournant le bouton de façon à diriger la flèche de la commande vers la droite ou la gauche, puis pivoter la commande dans le sens approprié afin d'orienter le rétroviseur à l'angle désiré. Voir la section "Extérieur de l'autocar" (page 1-1).

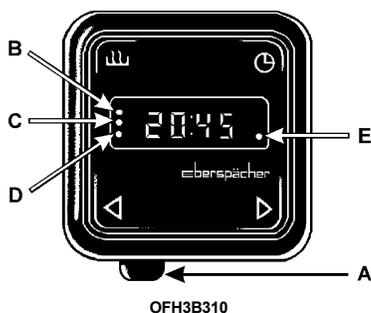
REMARQUE: Lorsque les rétroviseurs d'angle mort sont réglables, il y a deux boutons sur le tableau de commande. Chaque bouton permet de régler les rétroviseurs d'un côté de l'autocar.

20- Porte-Verre

Basculer la plaque de support vers le bas puis relever l'anneau pour permettre un maintien sécuritaire du verre.

21- Minuterie du Système de Préchauffage

Régler la minuterie du système de préchauffage selon les instructions suivantes:



ATTENTION: NE PAS METTRE EN MARCHÉ LE SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE PENDANT PLUS D'UNE HEURE AVANT LE DÉMARRAGE DE L'AUTOCAR, AFIN D'ÉVITER DE DÉCHARGER LES BATTERIES.

Affichage de L'Heure

Tirer le levier "A" vers l'avant*

Réglage de l'Heure

Maintenir le levier "A" vers l'avant et appuyer sur "◀" ou sur "▶". **Erreur! Les arguments du commutateur ne sont pas spécifiés.** simultanément, pour reculer ou avancer l'heure.

Mise En Marche du Chauffage

(possible indépendamment d'une présélection)

Appuyer sur "⏏" pour afficher la durée du chauffage en minutes. Le témoin de fonctionnement "E" clignote.

Mise en Marche du Chauffage, (Fonctionnement Continu)

Tirer le levier "A" vers l'avant et appuyer simultanément sur "⏏".

Arrêt du Chauffage

Appuyer sur "⏏" pour permettre un refroidissement graduel.

Présélection de l'Heure de Mise en Marche du Chauffage

Trois heures différentes peuvent être sélectionnées.

Affichage des Heures Mémorisés

Le chauffage s'allume automatiquement à l'heure présélectionnée.

Afficher l'heure d'allumage tel qu'indiqué :

1^{ère} mémoire : Appuyer 1 fois sur "⌚". Le chauffage est réglé à la 1^{ère} heure d'allumage** ; le témoin "B" s'allume.

2^{ème} mémoire : Appuyer 2 fois sur "⌚". Le chauffage est réglé à la 2^{ème} heure d'allumage** ; le témoin "C" s'allume.

3^{ème} mémoire : Appuyer 3 fois sur "⌚". Le chauffage est réglé à la 3^{ème} heure d'allumage** ; le témoin "D" s'allume.

POSITION NEUTRE : Appuyer une 4^{ème} fois sur "⌚". Aucun affichage d'une heure présélectionnée ou affichage de l'heure*.

Réglage des Heures D'Allumage**

Régler les heures d'allumage tel qu'indiqué :

1.

1^{ère} mémoire : Appuyer brièvement sur "⌚"; le témoin "B" s'allume.

2^{ème} mémoire : Appuyer brièvement sur "⌚"; le témoin "C" s'allume.

3^{ème} mémoire : Appuyer brièvement sur "⌚"; le témoin "D" s'allume.

2. Régler l'heure d'allumage en appuyant sur "◀" ou sur "▶".

POSITION NEUTRE : Appuyer encore une fois sur "⌚". Aucun affichage des heures

présélectionnées ou affichage de l'heure*, les heures pré réglées demeurent en mémoire.

* Il est possible d'obtenir l'affichage permanent de l'heure lorsque l'interrupteur d'allumage est à la position "MARCHE".

** L'affichage de l'heure d'allumage du préchauffage s'éteint après environ 20 secondes, ou passe en mode affichage de l'heure.

AVERTISSEMENT: LE SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE CONSOMME LE MÊME CARBURANT QUE LE MOTEUR DE L'AUTOCAR. NE PAS METTRE EN MARCHE LE SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE LORSQUE L'AUTOCAR EST À L'INTÉRIEUR D'UN BÂTIMENT OU LORS DU REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR À CARBURANT. UTILISER SEULEMENT DANS DES ENDROITS BIEN AÉRÉS.

EN CAS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE :

1. Éteindre et rallumer le chauffage.
2. Vérifier le disjoncteur principal et l'interrupteur de surchauffe.
3. Mentionner le problème au personnel de maintenance.

22- Lampe

Pivoter le boîtier de la lampe vers le haut pour éclairer le compartiment de rangement pour cartes routières. Pivoter le boîtier vers le bas pour éteindre la lampe.

23- Compartiment de Rangement pour Cartes Routières

Ce compartiment peut servir d'espace de rangement pour les cartes routières.

TÉLÉCOMMANDE DU SYSTÈME VIDÉO

Basculer vers l'arrière l'interrupteur du système vidéo sur le tableau de commande latéral gauche pour mettre en fonction le lecteur de cassettes, le câblosélecteur et les écrans vidéo.

Le cordon de la télécommande doit être raccordé au lecteur de cassettes tel que montré sur la figure 1.

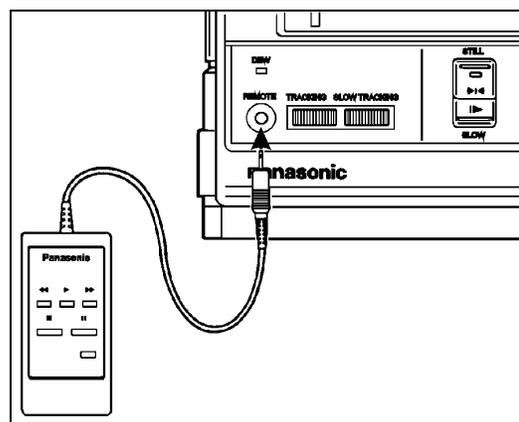
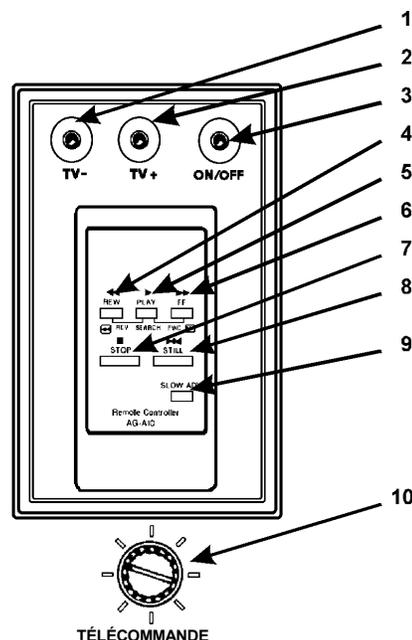


FIGURE 1

OFH3B312



TÉLÉCOMMANDE

OFH3B314

REMARQUE: Lorsque la radio est allumée et que l'interrupteur du système vidéo est actionné, les haut-parleurs de la section des passagers sont automatiquement raccordés au système vidéo.

Toutefois, les haut-parleurs de la section du conducteur demeurent reliés à la radio.

REMARQUE: Le fonctionnement du lecteur sans la télécommande est décrit dans le manuel d'instructions de l'utilisateur, rangé dans le compartiment du vidéo. Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

1 - Sélection du Poste Précédent ("TV-")

Appuyer sur la touche et la relâcher pour sélectionner le poste précédent. Appuyer sur la touche et la maintenir pour un balayage des postes précédents.

2 - Sélection du Poste Suivant ("TV+")

Appuyer sur la touche et la relâcher pour sélectionner le poste suivant. Appuyer sur la touche et la maintenir pour un balayage avant des postes.

3 - Sélection du Câbloselecteur ou du Lecteur de Cassettes ("ON/OFF")

Appuyer sur cette touche pour sélectionner le câbloselecteur ou par défaut le lecteur de cassettes.

4 - Rebobinage ("REW")

Appuyer sur cette touche pour rebobiner le ruban de la cassette. Appuyer sur la touche et la maintenir enfoncée afin de sélectionner le mode de recherche arrière.

5 - Lecture d'une Cassette ("PLAY")

Appuyer sur cette touche pour faire jouer une cassette.

6 - Avance Rapide ("FF")

Appuyer sur cette touche pour faire dérouler rapidement le ruban de la cassette. Appuyer sur la touche et la maintenir enfoncée afin de sélectionner le mode de recherche avant.

7 - Arrêt ("STOP")

Appuyer sur cette touche pour arrêter le déroulement du ruban.

8 - Arrêt sur Image ("STILL")

Pendant la lecture, appuyer sur cette touche pour faire un arrêt sur image. Appuyer de nouveau sur cette touche afin de reprendre la lecture.

9 - Élimination de bruits parasites ("SLOW ADV")

Si l'arrêt sur image est accompagné de bruits parasites, appuyer sur cette touche afin de les éliminer.

10- Volume

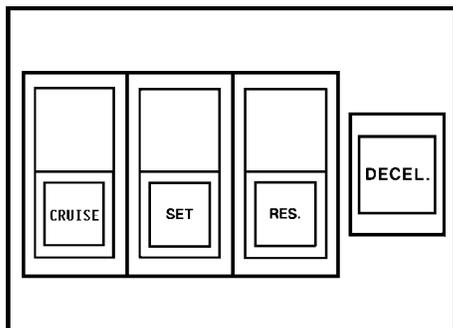
Tourner la commande dans le sens horaire pour augmenter le volume et dans le sens anti-horaire pour le diminuer.

COUPURE DU SON ("MUTE")

Appuyer simultanément sur les touches TV+ et TV- pendant 3 secondes et les relâcher afin de couper le son. Appuyer de nouveau simultanément pour rétablir le son.

RÉGULATEUR DE VITESSE

Le régulateur de vitesse est un système automatique qui permet au conducteur de maintenir une vitesse constante supérieure à 55 km/h (35 mi/h) sans avoir à appuyer sur l'accélérateur.



INTERRUPTEURS DU RÉGULATEUR DE VITESSE

316

AVERTISSEMENT: N'UTILISER PAS LE RÉGULATEUR DE VITESSE LORSQUE LES CONDITIONS ROUTIÈRES EMPÊCHENT DE ROULER À UNE VITESSE CONSTANTE ; PAR EXEMPLE LORSQUE LA CIRCULATION EST DENSE OU SUR DES ROUTES EXPOSÉES AU VENT, GLACÉES, ENNEIGÉES, GLISSANTES OU N'AYANT PAS UNE SURFACE STABLE.

AVERTISSEMENT: NE PAS PASSER AU POINT MORT (N) LORSQUE LE RÉGULATEUR DE VITESSE EST EN OPÉRATION AFIN D'ÉVITER LA SURRÉVOLUTION DU MOTEUR. CES CONDITIONS POURRAIENT CAUSER UNE PERTE DE MAÎTRISE DE L'AUTOCAR.

Réglage de la Vitesse

Basculer l'interrupteur **CRUISE** vers l'arrière et accélérer à la vitesse désirée. Basculer et relâcher l'interrupteur **SET**, puis retirer le pied de l'accélérateur. La vitesse de croisière est ainsi réglée et mémorisée.

REMARQUE: Le régulateur de vitesse et l'interrupteur **RES.** ne sont opérationnels que lorsque la vitesse de l'autocar est supérieure à 55 km/h (35 mi/h).

Accélération

Il est possible d'accélérer en suivant l'une des deux méthodes ci-après :

A) À L'AIDE DE L'ACCÉLÉRATEUR ET DE L'INTERRUPTEUR **SET**

Accélérer l'autocar à l'aide de l'accélérateur jusqu'à la vitesse désirée, puis basculer et relâcher l'interrupteur **SET**.

REMARQUE: Lorsque le régulateur de vitesse est en fonction, il est possible d'accélérer l'autocar en appuyant sur l'accélérateur de la façon habituelle. Le régulateur de vitesse commande le retour à la vitesse préalablement sélectionnée, avec le relâchement de la pédale d'accélérateur.

B) À L'AIDE DE L'INTERRUPTEUR **RES.** ("RESUME")

Basculer et maintenir l'interrupteur **RES.**, jusqu'à l'atteinte de la vitesse désirée. Relâcher l'interrupteur **RES.**; la nouvelle vitesse sélectionnée est alors maintenue et mémorisée. L'interrupteur **RES.** n'est opérationnel que lorsque la vitesse de l'autocar est supérieure à 55 km/h (35 mi/h).

Décélération

Il est possible de décélérer en suivant l'une des deux méthodes ci-après :

A) À L'AIDE DE L'INTERRUPTEUR **SET**

Basculer et maintenir l'interrupteur **SET** jusqu'à l'atteinte de la vitesse désirée. Relâcher l'interrupteur **SET** ; la nouvelle vitesse sélectionnée est alors maintenue et mémorisée.

B) À L'AIDE DE LA PÉDALE DES FREINS OU DE L'INTERRUPTEUR **DECEL.**

Il est possible de mettre le régulateur de vitesse hors fonction sans perdre la vitesse mémorisée en suivant l'une des deux méthodes ci-après :

1 - Appliquer légèrement les freins

REMARQUE: Pour les autocars équipés d'une transmission manuelle, le régulateur de vitesse est désactivé en appuyant sur la pédale d'embrayage, et réactivé lorsque la pédale est relâchée.

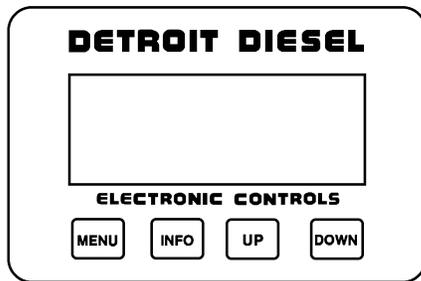
2 - Basculer et relâcher l'interrupteur **DECEL.**

Après avoir utilisé une des deux méthodes, il est possible de revenir à la vitesse mémorisée précédemment en basculant puis en relâchant l'interrupteur **RES.**, à condition que la vitesse de l'autocar soit supérieure à 55km/h (35 mi/h).

REMARQUE: Afin d'éviter que l'autocar ne décélère brusquement, appuyer légèrement sur l'accélérateur avant de mettre le régulateur de vitesse hors fonction.

REMARQUE: Le régulateur de vitesse est mis hors fonction et la vitesse mémorisée est effacée en basculant l'interrupteur **CRUISE** vers l'avant.

PRODRIVER™ DÉTROIT DIESEL



OFH3B318

REMARQUE: Se référer au manuel d'utilisation du Prodriver™ (6SE701) pour une description complète du réglage et de l'utilisation du Prodriver™. Voir la section "Autres équipements" pour plus de renseignements sur le Prodriver™.

USAGE DES TOUCHES

MENU - Affiche le menu principal à l'écran ou le menu précédent.

INFO - Permet de sélectionner les options pointées par la flèche du menu ; permet la sauvegarde de nouvelles données.

UP/DOWN - Déplace le pointeur vers le haut ou le bas permet de se déplacer d'un écran à l'autre lorsque plusieurs écrans sont disponibles.

COMBINAISONS DE TOUCHES

Appuyer sur les touches **UP** et **DOWN** simultanément pour enregistrer un incident.

USAGE PARTICULIER DES TOUCHES

Une appellation alternative des touches s'affiche le long du bas de l'écran, directement au-dessus de chaque touche, lorsque celles-ci sont requises pour un usage particulier.

ÉCRANS D'AFFICHAGE

DURÉE DE RALENTI :

S'affiche automatiquement lorsque l'autocar est à l'arrêt et que le moteur tourne au ralenti. Indique la durée pendant laquelle le moteur a tourné au ralenti, durant l'étape en cours. Ces données sont exprimées en heures, en minutes et en terme de pourcentage de la durée globale de fonctionnement du moteur. Une barre graphique permet de comparer ce pourcentage avec les objectifs visés.

ÉCONOMIE DE CARBURANT :

S'affiche automatiquement lorsque l'autocar est en mouvement. Indique la consommation moyenne de carburant depuis le début de l'étape en cours. Une barre graphique permet de comparer les données avec l'objectif visé. Une série de flèches indique la consommation instantanée. Les flèches pointant vers le haut indiquent une amélioration des performances par rapport à la moyenne depuis le début de l'étape en cours ; celles pointant vers le bas, une diminution. Le nombre de flèches est un indicateur du taux de changement.

ÉCRANS D'AVERTISSEMENT :

Lors d'un excès de vitesse, d'une surrévolution du moteur, d'une période excessive de ralenti ou de la nécessité d'effectuer le changement d'huile, un écran d'avertissement s'affiche jusqu'à ce que le conducteur démontre qu'il en a pris connaissance en appuyant sur une des touches ou jusqu'à ce que la condition cesse. L'écran précédent s'affiche alors de nouveau.

ÉCRANS D'ALERTE :

Apparaissent si un problème de moteur est détecté. L'écran d'alerte s'affiche jusqu'à ce que le conducteur démontre qu'il en a pris connaissance en appuyant sur une des touches.

LES ÉCRANS D'AFFICHAGE DES MENUS SONT ACCESSIBLES SEULEMENT LORSQUE L'AUTOCAR EST EN STATIONNEMENT. L'AFFICHAGE PEUT ÊTRE VISUALISÉ LORSQUE LE COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EST À LA POSITION "ARRÊT (OFF)", EN APPUYANT SIMPLEMENT SUR LA TOUCHE **MENU**.

POUR OBTENIR LE MENU PRINCIPAL LORSQUE LE MOTEUR TOURNE AU RALENTI :

ÉCRAN DE RALENTI, **MENU** = MENU PRINCIPAL,
MENU = ÉCRAN DE RALENTI.

POUR REVOIR LE SOMMAIRE DE L'ÉTAPE LORSQUE LE MOTEUR TOURNE AU RALENTI :

ÉCRAN DE RALENTI, **INFO** = 1^{ER} SOMMAIRE,
INFO = 2^{ÈME} SOMMAIRE, **INFO** = ÉCRAN DE RALENTI.

POUR VISUALISER LE SOMMAIRE DU VOYAGE LORSQUE LE MOTEUR TOURNE AU RALENTI :

ÉCRAN DE RALENTI, **MENU**, → **TRIP SUMMARY** (SOMMAIRE DU VOYAGE),
INFO = SOMMAIRE DU VOYAGE, page 1,
INFO or **DOWN** = SOMMAIRE DU VOYAGE, page 2,

Continuer à appuyer sur les touches **INFO** ou **DOWN** afin de visualiser toutes les pages du sommaire du voyage.

MENU = MENU PRINCIPAL, ou **MENU**,
MENU = ÉCRAN DE RALENTI.

POUR VISUALISER LE SOMMAIRE DE L'ÉTAPE LORSQUE L'AUTOCAR EST EN MOUVEMENT :

ÉCRAN DE L'ÉCONOMIE DE CARBURANT,
INFO = 1^{ER} SOMMAIRE,
INFO = 2^{ÈME} SOMMAIRE, **INFO** = ÉCRAN DE L'ÉCONOMIE DE CARBURANT.

INTENSITÉ DE L'AFFICHAGE :

Un réglage temporaire de l'intensité de l'affichage peut être effectué en mode ÉCONOMIE de carburant, durée du ralenti ou sommaire de l'étape en appuyant sur les touches **UP** ou **DOWN**. La configuration normale apparaît à nouveau lorsque le moteur est redémarré.

IDENTIFICATION DU CONDUCTEUR ("ID") :

À partir du menu principal, → **Configuration INFO**, → **Driver ID INFO**. Appuyer sur la touche **UP** pour sélectionner le caractère alphanumérique suivant (0 à 9 et A à Z). Appuyer sur la touche **DOWN** pour se déplacer vers la droite. Appuyer sur la touche **INFO** pour sauvegarder les entrées ou appuyer sur la touche **MENU** pour sortir sans sauvegarder les modifications.

MONITEUR DE LA CAMÉRA DE MARCHÉ ARRIÈRE

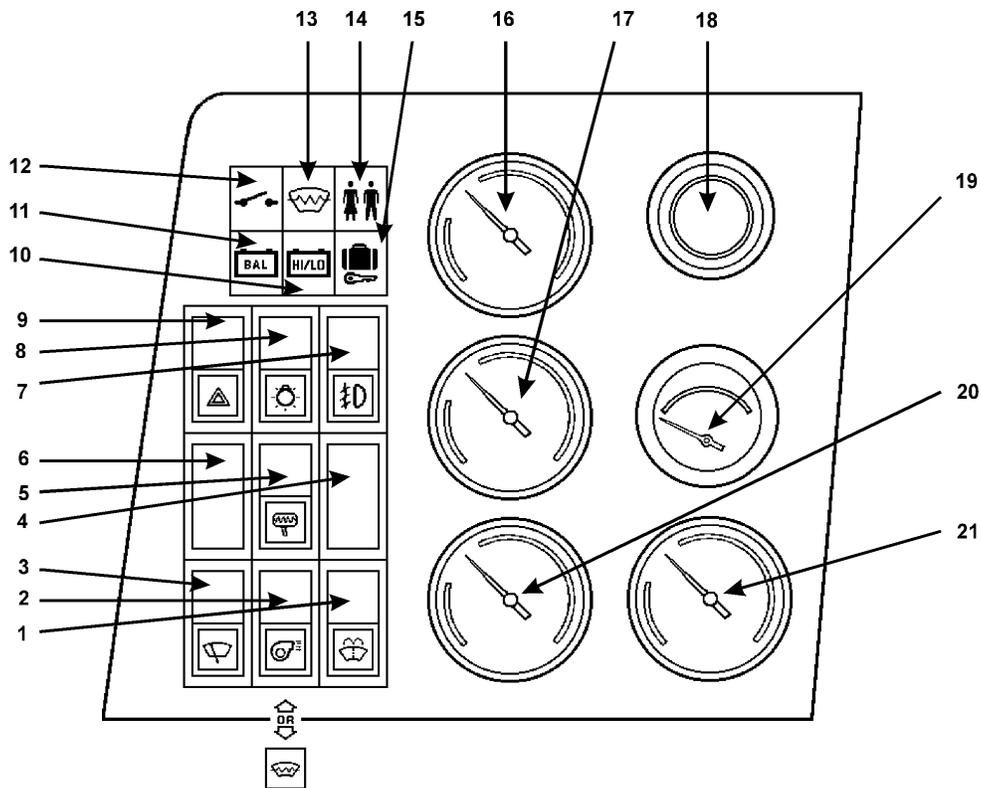
Une caméra de marche arrière est disponible en option. Elle offre une assistance visuelle au conducteur lors de manoeuvres en marche arrière.

Le moniteur de la caméra est monté sur le dessus du tableau de bord principal.

Le moniteur est mis en fonction automatiquement lors de la sélection de la marche arrière.

REMARQUE: Un interrupteur situé dans le compartiment électrique arrière permet de sortir la caméra pour les besoins de nettoyage.

TABLEAU DE BORD GAUCHE



OFH3B222

1 - Lave-Verres des Pare-Verres Suprieurs

Basculer et maintenir l'interrupteur vers le bas pour actionner les lave-verres. Les essuie-verres sont automatiquement actionn?s et s'arr?tent quelques secondes apr?s avoir rel?ch? l'interrupteur.

REMARQUE: Les essuie-verres des pare-brise inf?rieurs se commandent ? l'aide du levier de commandes "multiples fonctions". Consulter la rubrique "Commandes sur la colonne de direction" dans cette section (page 3-28).

AVERTISSEMENT: PAR TEMPS FROID, R?CHAUFFER LES PARE-BRIS ? L'AIDE DU D?GIVREUR AVANT D'UTILISER LES LAVE-VERRES, AFIN DE PR?VENIR LA FORMATION DE GIVRE QUI R?DUIRAIT LA VISIBILIT?.

ATTENTION: AFIN D'?VITER L'ENDOMMAGEMENT DU M?CANISME DE LA POMPE, NE PAS FAIRE PAS FONCTIONNER LES LAVE-VERRES LORSQUE LE NIVEAU DU LIQUIDE EST INSUFFISANT.

2 - Dégivrage des Pare-Brise Supérieurs

L'autocar est équipé de l'un des systèmes suivants

A) DÉGIVREUR DE PARE-BRISE

Basculer l'interrupteur vers le bas, à la première position, pour mettre en marche le ventilateur à faible vitesse et le basculer à la deuxième position, pour le faire fonctionner à une vitesse supérieure.

B) PARE-BRISE CHAUFFANT

Basculer momentanément l'interrupteur vers le bas pour mettre en marche l'élément de chauffage qui permet de désembuer, dégivrer et déglacer les pare-brise supérieurs. Le chauffage s'interrompt automatiquement après 10 minutes.

3 - Essuie-Glaces Supérieurs

Basculer l'interrupteur vers le bas, à la première position pour commander le mode intermittent et à la deuxième position pour un essuyage constant.

REMARQUE: Les essuie-glaces des pare-brise inférieurs se commandent à l'aide du levier de commandes "multiples fonctions". Consulter la rubrique "Commandes sur la colonne de direction" dans cette section (page 3-28).

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER D'ENDOMMAGER LES BALAIS D'ESSUIE-GLACES, OU DE RAYER LE VERRE DES PARE-BRISE, NE PAS FAIRE FONCTIONNER LES ESSUIE-GLACES LORSQUE LES PARE-BRISE SONT SECS. LIBÉRER TOUJOURS DÉLICATEMENT LES BALAIS COINCÉS PAR LE GEL AVANT DE LES UTILISER.

4 - Espace Inutilisé pour Interrupteur Additionnel**5 - Rétroviseurs Extérieurs Chauffant**

Basculer l'interrupteur vers le bas, pour désembuer, dégivrer et déglacer les rétroviseurs extérieurs.

6 - Espace Inutilisé pour Interrupteur Additionnel**7 - Phares Antibrouillards**

Retirer les protecteurs de plastique. Basculer l'interrupteur vers le bas pour allumer les phares antibrouillards, ainsi que les feux de position et les feux de gabarit. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

AVERTISSEMENT: AVANT DE RETIRER LES PROTECTEURS DE PLASTIQUE, ARRÊTER LE MOTEUR ET APPLIQUER LE FREIN DE STATIONNEMENT.

8 - Éclairage Extérieur

Basculer l'interrupteur vers le bas à la première position pour allumer les feux de position et les feux de gabarit. Basculer l'interrupteur à la deuxième position pour allumer les phares. Le tableau de bord s'illumine.

REMARQUE: Les phares de jour sont mis hors tension lorsque cet interrupteur est actionné. Pour plus de détails, voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

9 - Feux de Détresse

Basculer l'interrupteur vers le bas pour activer les feux de détresse ainsi que les témoins lumineux sur le tableau de bord.

10- Témoin de Haute ou Basse Tension des Batteries

S'allume lorsque la tension des batteries dépasse 30 volts ou descend à moins de 24 volts.

REMARQUE: Selon l'état de la charge des batteries, il est normal que ce témoin s'allume au démarrage du moteur et demeure allumé quelques secondes. La chute de tension est causée par l'utilisation du démarreur.

11- Témoin d'Équilibre de Tension des Batteries

S'allume lorsque la tension des batteries n'est pas équilibrée.

REMARQUE: Lorsque le témoin lumineux s'allume, vérifier d'abord les disjoncteurs du circuit électrique avant de faire appel à un service de dépannage. Patienter environ 15 minutes après avoir réactivé le ou les disjoncteurs pour permettre à la tension des batteries de s'équilibrer. Les disjoncteurs sont localisés dans le compartiment électrique principal. Voir la section "Extérieur de l'autocar" (page 1-1).

12- Témoin de Mise sous Tension des Circuits Électriques

S'allume lorsque le commutateur d'allumage est à la position "ARRÊT ("OFF")", et que les circuits électriques principaux de 12 et de 24-volts sont sous-tension. Ce témoin s'éteint en actionnant l'interrupteur principal des batteries situé sur le tableau de commande inférieur gauche.

13- Témoin de Mise en Opération des Éléments de Chauffage des Pare-Brise Supérieurs

S'allume lorsque les éléments de chauffage des pare-brise supérieurs sont en opération. Consulter la rubrique "Dégivrage des pare-brise supérieurs" dans cette section (page 3-13).

14- Témoin de Déverrouillage de la Porte du Cabinet d'Aisances

S'allume lorsque la porte du cabinet d'aisances est verrouillée.

15- Témoin de Verrouillage des Compartiments à Bagages

S'allume lorsqu'au moins un des compartiments à bagages est déverrouillé.

16- Manomètre de Pression de Suralimentation "Turbo-boost"

Indique la dépression de suralimentation (pouces de mercure [Hg] ou la pression (lb/po²). La lecture dépend du régime du moteur et de la charge du véhicule.

17- Manomètre de Pression d'Huile du Moteur

Indique la pression d'huile du moteur. La lecture normale devrait varier entre 345 et 483 kPa (50 et 70 lb/po²) à une vitesse de 90 km/h (55 mi/h).

18- Registres d'Air Réglables

Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-2).

19- Pyromètre

Indique la température des collecteurs d'échappement en centaines de degrés Fahrenheit (°F x 100). À 90 km/h (55 mi/h), la lecture normale devrait varier entre 260°C et 590°C (500°F et 1,100 °F) selon les conditions d'utilisation de l'autocar.

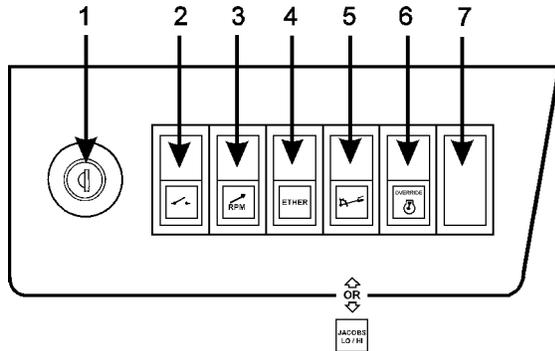
20- Voltmètre (Système 24-volts)

Indique la tension du système électrique de 24-volts. Avec le moteur en marche, la lecture normale devrait varier entre 26.5 et 28.0 volts.

21- Voltmètre (Système 12-volts)

Indique la tension du système électrique de 12-volts. Avec le moteur en marche, la lecture normale devrait varier entre 12.8 et 14.2 volts.

**TABLEAU DE COMMANDE
INFÉRIEUR GAUCHE**



OFH3B324

1 - Commutateur d'Allumage

REMARQUE: L'autocar peut être équipé d'un commutateur d'allumage ne nécessitant pas de clé de contact.

Le commutateur comporte 4 positions :

- ACCESSOIRES

Pour faire fonctionner les accessoires, tourner la clé dans le sens anti-horaire. La clé ne peut être retirée du commutateur, à cette position.

- ARRÊT ("OFF")

À la position ARRÊT, il n'y a aucun contact d'allumage. La clé peut être retirée du commutateur.

- MARCHE ("ON")

Pour commuter à la position "MARCHE", tourner la clé dans le sens horaire à la première position. L'allumage est activé. La clé ne peut être retirée du commutateur, à cette position.

- DÉMARRAGE ("START")

Tourner la clé de contact dans le sens horaire, à la deuxième position et la relâcher dès la mise en marche du moteur. La clé retournera automatiquement à la position MARCHE. Si le moteur n'a pas démarré, tourner la clé à la position ARRÊT avant d'essayer de redémarrer.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER UNE SURCHAUFFE DU DÉMARREUR, NE PAS L'ACTIONNER PLUS DE 15 SECONDES À LA FOIS. LE LAISSER REFROIDIR ENVIRON UNE MINUTE AVANT D'ESSAYER À NOUVEAU.

2 - Interrupteur d'Alimentation Principal

Les deux systèmes électriques 12-volts et 24-volts sont mis sous tension à l'aide de l'interrupteur principal situé sur le tableau de commande inférieur gauche. Un témoin s'allume sur le tableau de bord gauche lorsque la clé de contact est à la position ARRÊT.

ATTENTION: LORSQUE L'AUTOCAR EST STATIONNÉ POUR LA NUIT OU POUR UNE LONGUE PÉRIODE DE TEMPS, APPUYER SUR L'INTERRUPTEUR AFIN DE METTRE LES BATTERIES HORS TENSION.

REMARQUE: Lorsque l'interrupteur principal des batteries est ouvert (position ARRÊT), tous les équipements électriques reliés aux batteries sont mis hors tension à l'exception: du moniteur et des égalisateurs des batteries, de la mémoire de l'unité de commande électronique de la transmission "World" (ECU), du module d'interface du véhicule (VIM), du système de préchauffage, du tachygraphe, et du bloc d'alimentation du réfrigérateur.

3 - Ralenti Accéléré

Lors d'arrêts prolongés, faire tourner le moteur au ralenti accéléré. Basculer l'interrupteur vers le bas afin d'actionner le ralenti accéléré. Le régime du moteur augmentera à environ 1000 tours par minute.

REMARQUE: Si le frein de stationnement est relâché et/ou que la transmission est embrayée avec le moteur tournant au ralenti accéléré, ce dernier passe au ralenti et conserve ce régime tant que le frein de stationnement n'est pas appliqué de nouveau et/ou que la transmission n'est remise au point mort (N).

ATTENTION: FAIRE TOURNER LE MOTEUR EN RÉGIME DE RALENTI PENDANT QUELQUES MINUTES AVANT DE L'ARRÊTER.

REMARQUE: Lorsque le moteur est arrêté en régime de ralenti accéléré, il ne repasse pas à ce régime lors du prochain démarrage. Le conducteur doit ouvrir puis fermer l'interrupteur pour actionner le ralenti accéléré après avoir redémarrer le moteur.

4 - Dispositif de Démarrage à Froid

Actionne le dispositif de démarrage à froid. Consulter la rubrique "Dispositif de démarrage à froid" à la section "Procédure de démarrage et d'arrêt" (page 5-1).

5 - Commandes du Frein Moteur "Jacobs" /Ralentisseur de la Transmission

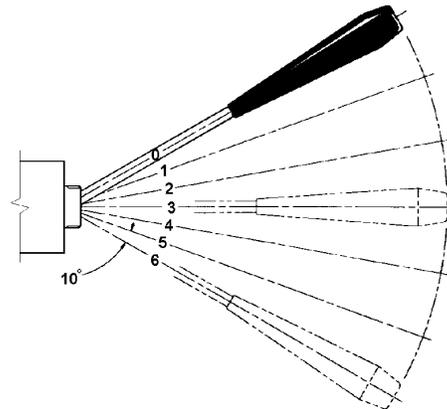
FREIN MOTEUR "JACOBS":

Basculer l'interrupteur vers le bas à la première position (Low) pour actionner le frein moteur au deux tiers de sa capacité et à la deuxième position (High) pour l'actionner à pleine capacité. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

AVERTISSEMENT: UTILISER LE FREIN MOTEUR SUR UNE CHAUSSÉE SÈCHE SEULEMENT. NE JAMAIS UTILISER LE FREIN MOTEUR SUR UNE CHAUSSÉE GLISSANTE. UNE PERTE DE LA MAÎTRISE DE L'AUTOCAR POURRAIT EN RÉSULTER.

REMARQUE: Le frein moteur fonctionne seulement lorsque la pédale de l'accélérateur est relâchée, et que le régime du moteur est supérieur à 750 tours par minute. Les feux de freinage s'allument automatiquement lorsque le frein moteur est en opération.

RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION:



LEVIER DU RALENTISSEUR

OFH3B326

Le ralentisseur de la transmission peut être utilisé de deux manières :

1 - Lorsque la pédale de l'accélérateur est relâchée, procéder tel qu'indiqué :

Basculer l'interrupteur vers le bas pour activer le ralentisseur et actionner le levier dans le sens horaire, de la première à la sixième position, selon les besoins. L'efficacité de chacune des positions est la suivante :

Position	Efficacité
Initiale	- 0%
1 ^{ère}	- 16%
2 ^{ème}	- 33%
3 ^{ème}	- 49%
4 ^{ème}	- 71%
5 ^{ème}	- 89%
6 ^{ème}	- 100%

REMARQUE: Le levier du ralentisseur est situé à droite, sur la colonne de direction.

2 - Lorsque la pédale de l'accélérateur est relâchée et celle de freins appliquée, procéder tel qu'indiqué :

Basculer l'interrupteur vers le bas pour activer le ralentisseur. Laisser le levier du ralentisseur à la position initiale. Plus la pédale de frein est appuyée, plus le ralentisseur est efficace. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

REMARQUE: Dans le cas d'un autocar équipé d'un système de freinage anti-blocage ("ABS"), lorsque les roues commencent à bloquer sur une chaussée glissante, le ralentisseur est automatiquement désactivé, jusqu'à ce que les roues recommencent à tourner librement.

7 - Espace Inutilisé pour Interrupteur Additionnel

6 - Dispositif de Dérivation de L'Arrêt du Moteur "OVERRIDE" ou Interrupteur de Diagnostics du Système DDEC

DISPOSITIF DE DÉRIVATION DE L'ARRÊT DU MOTEUR "OVERRIDE"

Basculer momentanément l'interrupteur pour annuler le système d'arrêt d'urgence du moteur pendant une période de 30 secondes. Le délai peut être prolongé de périodes additionnelles de 30 secondes en basculant à nouveau l'interrupteur, avant la fin de la période en cours. Consulter la rubrique "Tableau de bord central" dans cette section afin de repérer le témoin lumineux (page 3-19).

ATTENTION: LE DISPOSITIF DE DÉRIVATION DE L'ARRÊT DU MOTEUR DOIT ÊTRE UTILISÉ SEULEMENT EN CAS D'URGENCE TEL QUE LA NÉCESSITÉ DE DÉGAGER L'AUTOCAR DE LA CIRCULATION. UNE UTILISATION ABUSIVE DE CET INTERRUPTEUR PEUT ENDOMMAGER GRAVEMENT LE MOTEUR.

INTERRUPTEUR DE DIAGNOSTICS DU SYSTÈME DDEC III

Basculer momentanément l'interrupteur, lorsque le moteur tourne au ralenti, ou lorsqu'il est à l'arrêt avec le commutateur d'allumage à la position "MARCHE". Le clignotement du témoin "Arrêt du moteur" ("Stop engine") indique les codes de diagnostics actifs. Il est suivi du clignotement du témoin "Vérifier le moteur" ("Check engine") qui indique les codes inactifs. Consulter la rubrique "Tableau de bord central" dans cette section (page 3-19). Les codes continuent à clignoter jusqu'à ce que l'interrupteur de dérivation "OVERRIDE" soit actionné momentanément. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

TABLEAU DE BORD CENTRAL

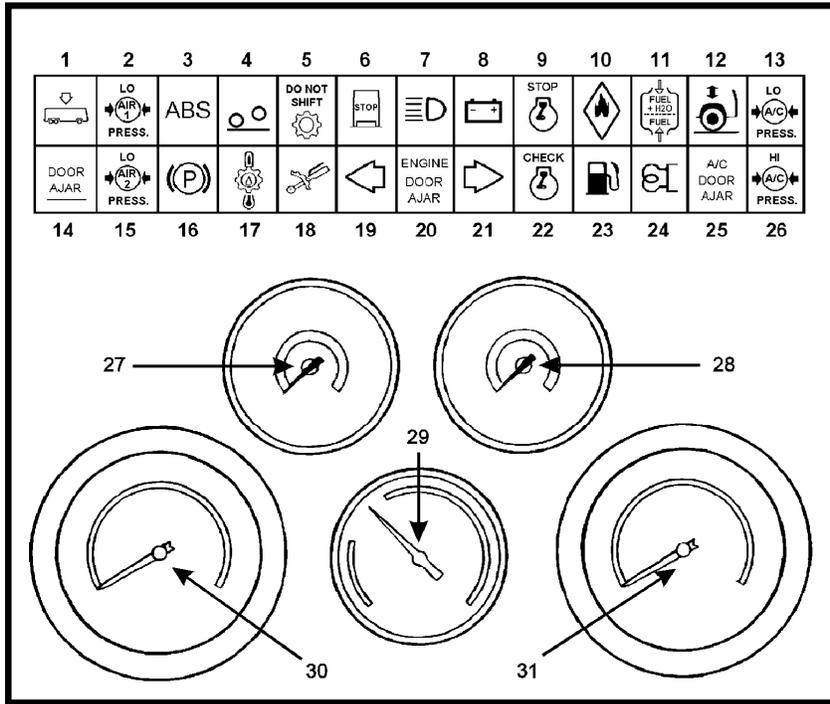
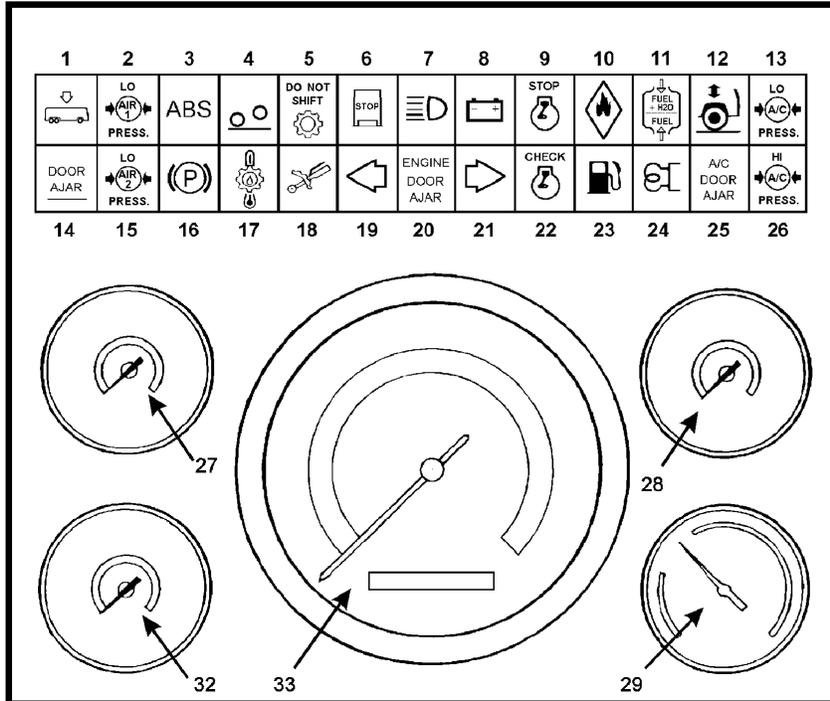


TABLEAU DE BORD AVEC TACHYGRAPHE



OFH3B330

Témoins lumineux

1 - Abaissement de la Suspension

S'allume lorsque le système d'abaissement de la suspension est en opération. La soupape de commande est située sur la console latérale droite.

2 - Faible Pression d'Air du Circuit Primaire

S'allume lorsque la pression d'air du système primaire descend en dessous de 455 kPa (66 lb/po²).

3 - Système de Freinage Anti-Blocage (ABS)

S'allume lorsque le système ABS n'est pas disponible ou lors d'un problème de fonctionnement du système. Demeure allumé jusqu'à ce que l'autocar atteigne la vitesse de 7 km/h (4 mi/h) ou lorsque le système anti-blocage ne fonctionne pas correctement. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

4 - Essieu Porteur Relevé (optionnel)

S'allume lorsque l'essieu porteur est relevé. Un signal sonore averti le conducteur lorsque l'essieu porteur est relevé. La soupape de commande est située sur la console latérale droite.

5 - NE PAS CHANGER DE RAPPORT ("DO NOT SHIFT")

S'allume momentanément lorsque le commutateur d'allumage est tourné à la position "MARCHE" pour fin de vérification du fonctionnement de l'ampoule. Le témoin devrait s'éteindre après deux secondes.

Lorsque l'unité de commande électronique (ECU) détecte une condition anormale d'opération, le témoin "DO NOT SHIFT" s'allume; le sélecteur de vitesses émet de courts signaux pendant 8 secondes et les changements de rapport sont bloqués. L'écran d'affichage du sélecteur n'affiche plus rien sous "SELECT".

Dans ces circonstances, conduire l'autocar à la prochaine aire de service disponible pour obtenir de l'aide. L'unité de commande ne répond pas au sélecteur tant que les limitations opérationnelles de la transmission sont actives (i.e., les changements de rapport peuvent être restreints).

Les changements de direction et de rapport à partir du point mort ou vers ce dernier ne sont plus possible.

À chaque fois que le témoin "DO NOT SHIFT" s'allume, l'unité de commande enregistre un code de diagnostics. Le code peut être identifié à l'écran du sélecteur ou en utilisant un outil de diagnostics. Consulter la rubrique "Codes de diagnostics de la transmission "World" (WT)", à la section "Information technique" (page 8-1).

***REMARQUE:** Le témoin peut également s'allumer au démarrage lorsqu'il fait très froid. Consulter la rubrique "Préchauffage de la transmission "World" (WT)" à la section "Procédures de démarrage et d'arrêt" (page 5-1).*

6 - Feux de Freinage

S'allume lorsque les freins de services sont appliqués.

7 - Phares de Route

S'allume lorsque les Phares de route sont sélectionnés. Les phares de route et de croisement se sélectionnent à l'aide du levier de commandes "multiples fonctions". Consulter la rubrique "Commandes sur la colonne de direction" dans cette section (page 3-28).

8 - Charge des Batteries

S'allume lorsque l'alternateur ne fonctionne pas correctement.

9 - Arrêter le Moteur ("Stop Engine")

S'allume lorsque le commutateur d'allumage est tourné à la position "MARCHE", pour vérifier le fonctionnement de l'ampoule et le système "DDEC III". Le témoin devrait s'éteindre après 5 secondes.

Le témoin demeure allumé plus de 5 secondes, ou s'allume durant le voyage, lorsque le système de commande électronique Détroit Diesel ("DDEC") détecte un problème majeur. Lorsqu'un problème est détecté, le moteur commence automatiquement à perdre graduellement de sa puissance pour s'arrêter après 30 secondes.

L'arrêt d'urgence du moteur peut être contourné en utilisant l'interrupteur de dérivation de l'arrêt du moteur "OVERRIDE" situé sur le tableau de bord inférieur gauche.

REMARQUE: Lorsque le moteur est arrêté, il ne peut être remis en marche avant que le problème ne soit résolu. Un code de diagnostics est enregistré en mémoire. Le témoin arrêt du moteur peut servir pour l'identification du problème. Consulter la rubrique "Codes de diagnostics du système "DDEC III"" à la section "Information technique" (page 8-1).

10- Détecteurs d'incendie (Compartiment du Moteur)

S'allume lorsqu'un incendie est détecté dans le compartiment du moteur.

REMARQUE: Pour la localisation des extincteurs, voir la section "Situations d'urgence" (page 6-1).

11- Séparateur d'Eau du Système d'Alimentation en Carburant du Moteur

S'allume lorsque le séparateur doit être vidangé. Voir la section "Soins et entretien" (page 7-1)

12- Abaissement/Relèvement de la Suspension Avant

S'allume lorsque la suspension avant est abaissée, ou relevée. L'interrupteur de commande est situé sur le tableau de commande latéral gauche.

13- Faible pression du Système de Climatisation (A/C)

S'allume lorsque la pression du système de climatisation est trop basse. Le compresseur est débrayé et le ventilateur du condenseur s'arrête.

REMARQUE: À basse température, il est possible que le témoin s'allume en cours de route ; ce phénomène est normal.

14- Porte de Compartiment à Bagages Entrouverte (DOOR AJAR)

S'allume lorsqu'un ou plusieurs compartiments à bagages est(sont) entrouvert(s).

15- Faible Pression d'Air du Circuit Secondaire

S'allume lorsque la pression d'air du système secondaire descend en dessous de 455 kPa (66 lb/po²).

16- Frein d'Urgence/de Stationnement

S'allume lorsque le frein d'urgence/de stationnement est appliqué. La soupape de commande est située sur la console latérale droite.

17- Haute Température de L'Huile du Ralentisseur de la Transmission

S'allume lorsque la température de l'huile de la transmission est trop élevée. Désactiver le ralentisseur pour permettre à l'huile de refroidir.

18- Ralentisseur de la Transmission

S'allume lorsque le ralentisseur de la transmission est actionné. L'interrupteur de commande est situé sur le tableau de commande inférieur gauche.

19- Clignotant Gauche

Clignote lorsqu'un virage à gauche ou un changement de voie est signalé. Les clignotants sont commandés à l'aide du levier "multiples fonctions". Consulter la rubrique "Commandes sur la colonne de direction" dans cette section (page 3-28).

20- Porte du Compartiment du Moteur Entrouverte ("DOOR AJAR").

S'allume lorsqu'une ou les deux portes du compartiment du moteur sont entrouvertes.

21- Clignotant Droit

Clignote lorsqu'un virage à droite ou un changement de voie est signalé. Les clignotants sont commandés à l'aide du levier "multiples fonctions". Consulter la rubrique "Commandes sur la colonne de direction" dans cette section (page 3-28).

22- Vérifier le Moteur "CHECK ENGINE"

S'allume lorsque le commutateur d'allumage est tourné à la position "MARCHE", afin de permettre la vérification du fonctionnement de l'ampoule. Le témoin devrait s'éteindre après 5 secondes.

Le témoin demeure allumé plus de 5 secondes, ou s'allume durant le voyage, lorsque le système de commande électronique Détroit Diesel "DDEC" détecte un problème mineur. Le témoin demeure allumé jusqu'à ce que le problème soit corrigé. Un code de diagnostics est enregistré en mémoire. Le témoin "vérifier le moteur" peut servir pour l'identification du problème. Consulter la rubrique "Codes de diagnostics du système "DDEC III"" à la section "Information technique" (page 8-1).

23- Bas Niveau de Carburant

S'allume lorsqu'il reste environ 45 litres (12 gallons US.) dans le réservoir. Après que le témoin se soit allumé, il est recommandé de ne pas franchir plus de 100 kilomètres (62 milles). Ne pas dépasser cette distance. Faire le plein aussitôt que possible.

24- Système de Préchauffage "Espar"

S'allume lorsque le système de préchauffage "Espar" fonctionne. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

25- Porte du Compartiment de Chauffage /Climatisation Entrouverte

S'allume lorsque la porte du compartiment de chauffage/climatisation (HVAC) est entrouverte.

26- Haute Pression du Système de Climatisation (A/C)

S'allume lorsque la pression du système de climatisation est trop haute. Le compresseur est débrayé mais le ventilateur du condenseur continu de fonctionner.

REMARQUE: À basse température, il est possible que le témoin s'allume en cours de route ; ce phénomène est normal.

Cadrams

REMARQUE: Ne pas utiliser les instruments du tableau de bord pour effectuer les réglages mécaniques.

27- Manomètre du Circuit Pneumatique Primaire

Indique la pression d'air du circuit pneumatique primaire. La lecture normale devrait varier entre 655 et 860 kPa (95 et 125 lb/po²).

28- Manomètre du Circuit Pneumatique Secondaire

Indique la pression d'air du circuit pneumatique secondaire. La lecture normale devrait varier entre 655 et 860 kPa (95 et 125 lb/po²).

29- Indicateur de Température de L'Huile à Transmission

Indique la température de l'huile à transmission. La lecture normale devrait varier entre 70°C et 120 °C (160°F et 250 °F).

REMARQUE: Dans le cas d'un autocar équipé d'un ralentisseur de transmission, la température de l'huile peut s'élever jusqu'à un maximum de

165 °C (330°F) lorsque ce dernier est utilisé pendant de longues périodes.

30- Tachymètre

Indique le régime du moteur en centaines de révolutions par minute (rpm x 100).

Le tachymètre sert de guide pour les changements de rapport et permet également au conducteur de prévenir une surrévolution du moteur lors de l'utilisation du frein moteur ("Jacobs") dans une descente. Le régime maximal admissible est de 2,450 tours par minute.

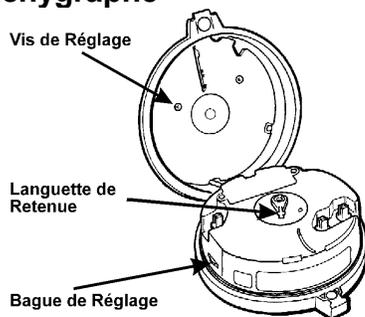
31- Indicateur de Vitesse

Indique la vitesse de l'autocar en kilomètres par heure (km/h) et en milles par heure (mi/h).

Le compteur kilométrique indique la distance parcourue par l'autocar en kilomètres ou en milles (modèle É.U.).

32- Espace Inutilisé pour Cadran Additionnel

33- Tachygraphe



OFH3B332

ATTENTION: LE TACHYGRAPHE EST RÉGLÉ EN USINE. NE PAS LE DÉSAJUSTER.

Indicateur de Vitesse

Indique la vitesse de l'autocar en kilomètres par heure (km/h) ou en milles par heure (mi/h- modèle É.U.).

Le témoin indicateur de vitesse excédant la limite autorisée, situé sur la partie inférieure du cadran, se règle en ajustant la vis située dans la partie arrière du tachygraphe. La vitesse à laquelle le témoin avertisseur s'allume apparaît dans un petit orifice.

Compteur Kilométrique

Indique la distance totale parcourue par l'autocar en kilomètres ou en milles (modèle US).

Tachymètre

Indique le régime du moteur en centaines de révolutions par minute (rpm x 100).

Le tachymètre sert de guide pour les changements de rapport et permet également au conducteur de prévenir une surrévolution du moteur lors de l'utilisation du frein moteur ("Jacobs") dans une descente. Le régime maximal admissible est de 2,450 tours par minute.

Horloge

Fonctionne en permanence, même lorsque les interrupteurs principaux des batteries sont placés à la position "ARRÊT". Pour régler l'heure, ouvrir le couvercle du tachygraphe à l'aide de la clé prévue à cet effet et tourner la bague de réglage située sur le côté gauche du tachygraphe.

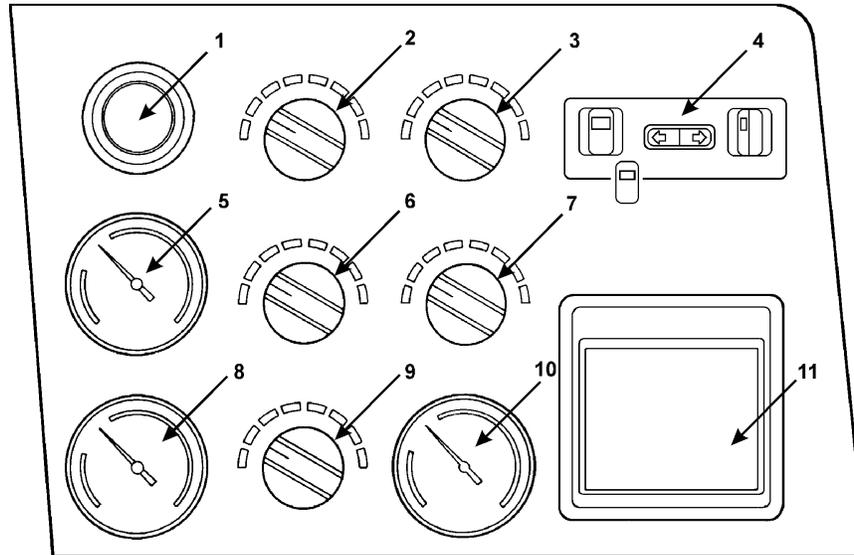
Carte Graphique

L'enregistrement sur papier des données de l'indicateur de vitesse et du tachymètre couvre une période de 24 heures. Ouvrir le couvercle du tachygraphe à l'aide de la clé prévue à cet effet. Soulever la languette de retenue de la carte et remplacer la carte en plaçant le côté gradué en mi/h ou en km/h face à la languette. S'assurer que la carte est bien positionnée avant de fermer le couvercle.

ATTENTION: AFIN DE PROTÉGER LE MÉCANISME INTERNE, NE PAS FAIRE TOURNER LE MOTEUR SANS AVOIR INSTALLÉ UNE CARTE À L'INTÉRIEUR DU TACHYGRAPHE OU AVEC UNE CARTE ENDOMMAGÉE. INSTALLER UNE CARTE DE PLASTIQUE FACTICE (PRÉVOST NO. 59-0251)

LORSQUE L'AUTOCAR EST UTILISÉ SANS
UNE CARTE STANDARD.

TABLEAU DE BORD DROIT



OFH3B334

1 - Registre d'Air Réglable

Consulter la rubrique "Registres d'air réglables" à la section "Intérieur de l'autocar" (page 1-1).

2 - Commande de Recirculation d'Air et d'Admission d'Air Frais du Système de Chauffage et de Climatisation - Section du Conducteur

Tourner cette commande dans le sens horaire pour obtenir un débit maximal d'air frais. Lorsque la température extérieure est très élevée ou très basse et qu'une climatisation ou un chauffage maximal est nécessaire, tourner la commande dans le sens anti-horaire pour fermer l'admission en air frais et ainsi assurer la recirculation de l'air à l'intérieur de l'autocar. Pour éviter l'admission d'air contaminé à l'intérieur de l'autocar, sélectionner cette position lors de conduite sur des routes poussiéreuses et dans des endroits pollués.

3 - Commande du Dégivreur Principal des Pare-Brise

Cette commande sert à diriger l'air vers le dégivreur principal du pare-brise, vers les registres d'air du tableau de bord ou vers les deux simultanément. Tourner le bouton dans le sens horaire pour augmenter le débit d'air dans le dégivreur et dans le sens anti-horaire, pour augmenter le débit dans les registres d'air. Placer la commande au centre pour diriger l'air simultanément vers le dégivreur et les registres d'air.

4 - Commande d'Ouverture de la Porte Avant

Basculer et maintenir l'interrupteur vers la droite pour ouvrir la porte et vers la gauche pour la refermer.

5 - Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur

Indique la température du liquide de refroidissement du moteur. La lecture normale devrait varier entre 76°C et 90°C (170°F et 195°F).

ATTENTION: LE MOTEUR SURCHAUFFERA SI LA TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DÉPASSE 102°C (215°F). DANS CES CIRCONSTANCES, RANGER L'AUTOCAR SUR L'ACCOTEMENT ET LAISSER LE MOTEUR REFROIDIR.

6 - Commande de Température du Système de Chauffage/Climatisation - Section du Conducteur

Règle la température du système de chauffage/climatisation dans la section du conducteur. Tourner le bouton dans le sens horaire pour augmenter la température, et dans le sens inverse pour l'abaisser. Le débit de chaleur est maximal lorsque la commande est tournée au bout de sa course horaire.

7 - Commande de la Vitesse du Ventilateur du Système de Chauffage/Climatisation - Section du Conducteur

Tourner le bouton dans le sens horaire à la première position pour mettre le ventilateur en marche, puis le tourner à nouveau pour un réglage à la vitesse désirée.

8 - Indicateur du niveau de carburant

Indique la quantité approximative de carburant dans le réservoir. Il est déconseillé de conduire lorsque la lecture est inférieure à 1/8 de la capacité du réservoir.

REMARQUE: Le témoin de bas niveau de carburant sur le tableau de bord central s'allume, lorsqu'il reste environ 45 litres (12 gallons É.U.) de carburant dans le réservoir. Selon la vitesse et la charge du véhicule, l'autonomie maximale de l'autocar, au moment où le témoin s'allume, est estimée à une distance de 100 kilomètres (60 milles).

9 - Commande de Température du Système de Chauffage/Climatisation - Section des Passagers

Règle la température des modes "chauffage" ou "climatisation" dans la section des passagers. Tourner le bouton dans le sens horaire pour augmenter la température et dans le sens anti-horaire pour l'abaisser. Une diode électroluminescente (DEL) rouge, située sur la console centrale sous le thermomètre de température intérieure, s'allume lorsque le mode "chauffage" est en opération. Une diode verte s'allume lorsque les modes "climatisation" et/ou "déshumidification" sont en opération.

REMARQUE: Les deux diodes s'allument lorsque les modes de "chauffage" et de "déshumidification" fonctionnent en même temps.

REMARQUE: Pour conserver la température ambiante, tourner le bouton jusqu'à ce que les deux diodes électroluminescentes s'éteignent.

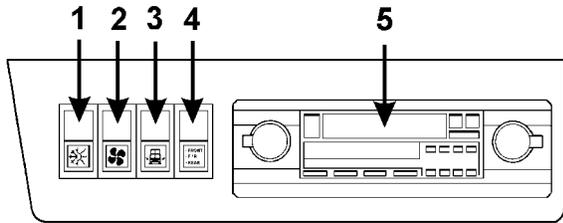
10- Indicateur de température de l'huile à différentiel

Indique la température de l'huile à différentiel. La lecture normale doit être inférieure à 120°C (250°F).

ATTENTION: LE DIFFÉRENTIEL SURCHAUFFE LORSQUE LA TEMPÉRATURE EXCÈDE 120°C (250°C).

11- Vide-Poches

**TABLEAU DE COMMANDE
INFÉRIEUR DROIT**



OFH3B336

1 - Chauffage et Climatisation

Basculer l'interrupteur vers le bas pour mettre en marche le système principal de chauffage ou de climatisation. Le système de ventilation fonctionnera automatiquement.

2 - Système de Ventilation d'Urgence

Basculer l'interrupteur vers le bas pour actionner le système de ventilation, lorsque le système de chauffage/climatisation est en panne.

3 - Registre d'Admission d'Air Frais

Basculer l'interrupteur vers le bas pour fermer partiellement le registre d'admission d'air frais.

REMARQUE: Lorsque la porte avant est ouverte, le registre se ferme automatiquement, indépendamment de la position de l'interrupteur.

4 - Sélection des Haut-Parleurs

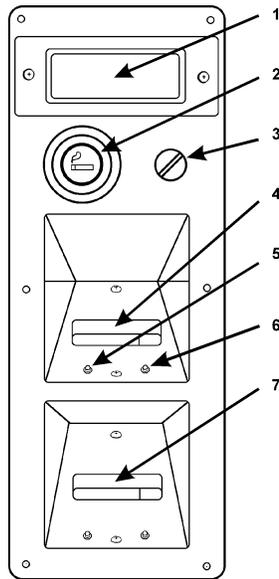
Basculer l'interrupteur vers le haut pour actionner les haut-parleurs de la section du conducteur seulement. Basculer l'interrupteur vers le bas pour actionner les haut-parleurs de la section des passagers seulement. La position centrale permet la mise en fonction simultanée des haut-parleurs de la section du conducteur et de celle des passagers.

5 - Système de Son

Peut comprendre une radio AM/FM, un lecteur de cassettes, un lecteur de disques compacts avec télécommande, et un système de diffusion publique ("PA"). Les instructions relatives au fonctionnement du système de son sont fournis dans le manuel de l'utilisateur du système inclus dans la boîte de publications techniques livrée avec l'autocar.

REMARQUE: Lorsque la radio est allumée et que l'interrupteur du système vidéo est actionné, les haut-parleurs de la section des passagers sont automatiquement raccordés au système vidéo. Toutefois, les haut-parleurs de la section du conducteur demeurent reliés à la radio.

CONSOLE CENTRALE



OFH3B338

1 - Cendrier

Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

2 - Allume-Cigarette

Voir la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

3 - Commande de Réglage du Volume du Système de Diffusion Publique (PA)

Consulter la rubrique "Prises pour microphones" à la section "Intérieur de l'autocar" (page 2-1).

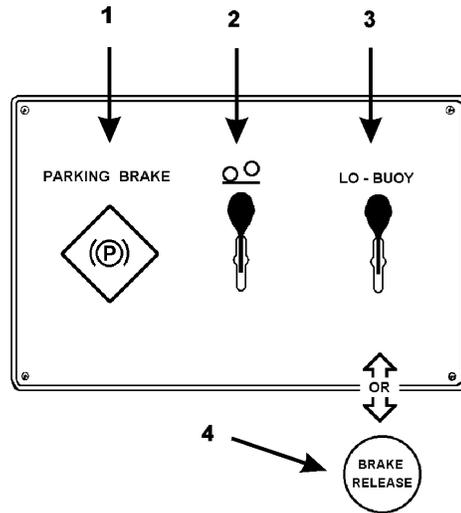
4 - Thermomètre de la Température Intérieure

5 - Diode DEL Verte du Mode "Climatisation"

6 - Diode DEL Rouge du Mode "Chauffage"

7 - Thermomètre de la Température Extérieure

CONSOLE LATÉRALE DROITE



OFH3B340

Soupapes de commande

1 - Frein de Stationnement

Le frein de stationnement s'applique en tirant sur la soupape de commande. Consulter la rubrique "Combinaison des freins de stationnement et d'urgence" dans cette section, sous "Commandes au pied" (page 3-30).

2 - Essieu Porteur Relevé (Optionnel) (High-Boy)

Selon la position de la soupape, l'essieu porteur est relevé ou abaissé. Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

3 - Abaissement de la Suspension (Low-Buoy)

L'autocar peut être équipé avec un système optionnel d'abaissement de la suspension. Cet équipement peut être utilisé pour abaisser l'autocar d'environ 100 mm (4 pouces). Voir la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

4 - Dispositif de Dérivation du Frein de Stationnement

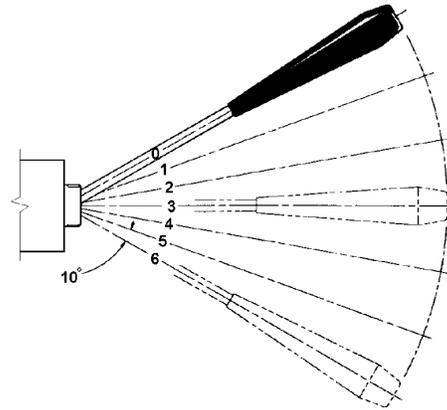
Lorsque la pression d'air du système primaire descend en dessous de 276 kPa (40 lb/po²), le frein de stationnement à ressort s'applique immédiatement à pleine capacité sur l'essieu moteur pour immobiliser l'autocar.

Rechercher et corriger la cause de cette baisse de pression avant d'utiliser à nouveau l'autocar.

L'autocar peut être équipé d'un système optionnel de déblocage des freins qui permet de conduire l'autocar pendant une courte période vers un endroit de stationnement sécuritaire. Pour actionner le dispositif de dérivation du frein de stationnement, pousser et maintenir vers le bas la poignée de commande située sur la console latérale droite, tout en conduisant l'autocar.

COMMANDES SUR LA COLONNE DE DIRECTION

Ralentisseur de la Transmission

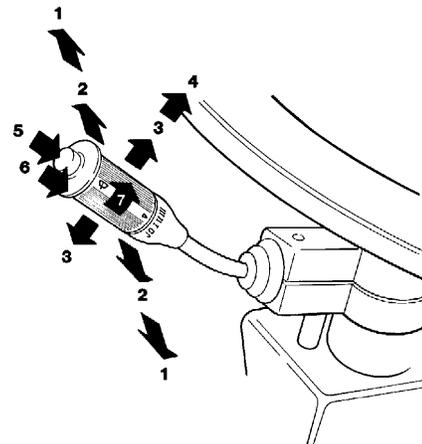


LEVIER DU RALENTISSEUR

OFH3B346

Consulter la rubrique "Tableau de commande inférieur gauche" dans cette section (page 3-16).

Levier de Commande "Multiples fonctions"



LEVIER MULTIPLES FONCTIONS

OFH3B346

Le levier de commande "Multiples fonctions" sert à actionner les instruments suivants :

1 - Clignotants

Soulever le levier à la seconde position pour signaler un virage à droite et l'abaisser à la seconde position pour signaler un virage à gauche. Le levier revient automatiquement à sa position initiale lorsque le virage est complété.

2 - Changement de Voie

Soulever ou abaisser partiellement le levier jusqu'à ce que la flèche verte clignote. Le maintenir ainsi jusqu'à ce que le changement de voie soit effectué. Le levier revient à la position initiale lorsque relâché.

3 - Inverseur des Phares de Route/Feux de Croisement

Les phares de route et les feux de croisement se sélectionnent respectivement en poussant le levier vers le tableau de bord ou en le tirant vers le conducteur.

4 - Appel de Phares

Pour faire un appel de phare, tirer momentanément le levier vers le conducteur et le relâcher.

5 - Feux de Courtoisie

Les feux de gabarit et de position peuvent être allumés ou éteints momentanément en enfonçant le bouton-poussoir situé sur l'extrémité du levier.

6 - Commande des Lave-Glaces

Appuyer sur la bague à l'extrémité du levier pour actionner les lave-glaces. Les essuie-glaces sont automatiquement actionnés. Lorsque la bague est relâchée, les gicleurs s'arrêtent immédiatement, mais les essuie-glaces repassent deux fois pour essuyer les pare-brise.

AVERTISSEMENT: PAR TEMPS FROID, RÉCHAUFFER LES PARE-BRISE À L'AIDE DU DÉGIVREUR AVANT D'UTILISER LES LAVE-GLACES, AFIN DE PRÉVENIR LA FORMATION DE GIVRE ET DE BUÉE, QUI RÉDUIRAIT LA VISIBILITÉ.

ATTENTION: POUR ÉVITER D'ENDOMMAGER LE MÉCANISME DE LA

POMPE, NE PAS FAIRE FONCTIONNER LES LAVE-GLACES LORSQUE LE NIVEAU DU LIQUIDE EST INSUFFISANT.

7 - Essuie-Glaces Inférieurs

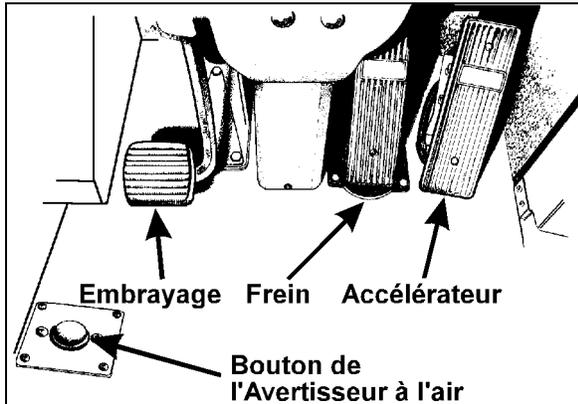
Tourner le levier de commande autour de son axe dans le sens anti-horaire pour actionner les deux essuie-glaces des pare-brise inférieurs, en mode continu. La première position actionne les essuie-glaces à basse vitesse et la deuxième, à une vitesse plus rapide. Tourner le levier dans le sens horaire pour actionner le mode intermittent de balayage.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER D'ENDOMMAGER LES BALAIS D'ESSUIE-GLACES OU DE RAYER LE VERRE DES PARE-BRISE, NE PAS FAIRE FONCTIONNER LES ESSUIE-GLACES LORSQUE LES PARE-BRISE SONT SECS. LIBÉRER TOUJOURS DÉLICATEMENT LES BALAIS COINCÉS PAR LE GEL AVANT DE LES UTILISER.

Klaxon Électrique

Lorsque nécessaire, utiliser le klaxon électrique en milieu urbain. Pour utiliser le klaxon électrique, appuyer sur le bouton au centre du volant.

COMMANDES AU PIED



COMMANDES AU PIED

OFH3B348

Soupape de l'Avertisseur à Air

Ne pas utiliser l'avertisseur à air en milieu urbain. Appuyer sur la soupape de type bouton-poussoir situé près du pied gauche du conducteur pour actionner l'avertisseur à air.

Freins

Freins de Service

L'autocar est équipé d'un double système de freinage. Les freins avant fonctionnent indépendamment des freins arrière. Le double système de freinage devient un système de freinage modulé, lors d'une baisse de pression au niveau du système de freinage arrière.

Les freins de service s'actionnent en appuyant sur la pédale des freins. La force de freinage augmente proportionnellement à la pression appliquée sur la pédale. Consulter la rubrique "Système de freinage anti-blocage (ABS)" à la section "Autres caractéristiques" (page 4-1).

Lorsqu'une pression est exercée sur la pédale des freins, les feux de freinage s'allument automatiquement.

Pour un freinage efficace et sécuritaire, la pression d'air du système devrait atteindre au moins 655 kPa (95 lb/po²) dans chacun des circuits, primaire et secondaire.

Un témoin lumineux s'allume et un signal sonore est émis lorsque la pression d'air dans l'un ou l'autre des circuits, primaire ou secondaire, descend sous 483 kPa (70 lb/po²). Dans ces circonstances, arrêter l'autocar puis rechercher et corriger le problème avant de repartir.

AVERTISSEMENT: RAPPORTEZ IMMÉDIATEMENT TOUT PROBLÈME OU MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE FREINAGE AU PERSONNEL RESPONSABLE DE L'ENTRETIEN DE L'AUTOCAR.

AVERTISSEMENT: NE PAS POMPER LA PÉDALE DE FREINS. CETTE PRATIQUE N'AUGMENTE PAS L'EFFICACITÉ DU FREINAGE, MAIS DIMINUE SENSIBLEMENT LA PRESSION DANS LES RÉSERVOIRS DIMINUANT AINSI L'EFFICACITÉ DES FREINS.

ATTENTION: CONDUIRE EN LAISSANT LE PIED APPUYER SUR LA PÉDALE DES FREINS DANS UNE SITUATION AUTRE QUE DE FREINAGE PEUT FAIRE SURCHAUFFER LES FREINS INUTILEMENT, ENDOMMAGER ET USER LES COMPOSANTES DES FREINS, ET EN RÉDUIRE L'EFFICACITÉ.

Combinaison des freins de stationnement et d'urgence

Consulter la rubrique "Combinaison des freins de stationnement et d'urgence" à la section "Situation d'urgence" (page 6-1).

Pédale de l'accélérateur

Permet de faire varier le régime du moteur.

REMARQUE: Ne fonctionne pas lorsque la porte avant est ouverte.

Pédale de l'Embrayage

Permet d'embrayer et de débrayer la transmission manuelle.

TRANSMISSION MANUELLE 6- OU 7-VITESSES

La transmission manuelle comporte 6 ou 7 rapports de marche avant, (incluant un premier rapport de progression lente), et un de marche arrière.

REMARQUE: Le couplage d'une transmission SPICER 7-vitesses #PS145-7A est prévu avec le moteur SÉRIE 60, 12.7 litres de 400 chevaux et celui d'une transmission SPICER 6-vitesses # PS130-6B avec le moteur optionnel SÉRIE 60, 11.1 litres de 325 chevaux.

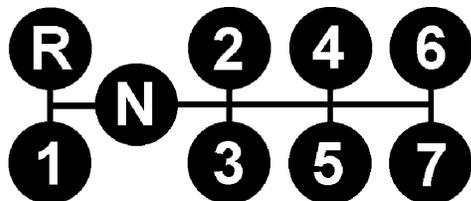


DIAGRAMME D'UTILISATION DES VITESSES
TRANSMISSION 7-VITESSES

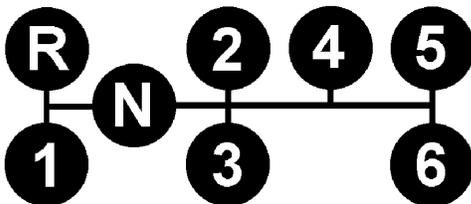


DIAGRAMME D'UTILISATION DES VITESSES
TRANSMISSION 6-VITESSES

OFH3B350

Le levier de vitesse, situé à droite du conducteur, permet le passage d'un rapport à un autre. La boîte de vitesses est munie d'un interrupteur de sécurité qui empêche le démarrage de l'autocar lorsque le levier de vitesse n'est pas au point mort.

Pour passer du point mort à la première vitesse ou en marche arrière, appuyer à fond sur la pédale d'embrayage afin d'actionner le frein d'embrayage, qui facilite le changement de rapport.

ATTENTION: AFIN DE NE PAS ENDOMMAGER LE MÉCANISME DU FREIN D'EMBRAYAGE, NE JAMAIS APPUYER À FOND SUR LA PÉDALE

D'EMBRAYAGE LORSQUE L'AUTOCAR EST EN MOUVEMENT.

Passage à un Rapport Supérieur

Il faut toujours mettre l'autocar en marche au premier rapport, puis passer au second, troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième (si applicable). Ne pas sauter de rapports, ni passer à un rapport supérieur tant que le régime du moteur n'a pas atteint 1,900 tours/minute. La technique du double débrayage est recommandée pour les changements de rapport.

Passage à un Rapport Inférieur (Rétrogradation)

La technique du double débrayage est également recommandée pour la rétrogradation. Rétrograder toujours lorsque le moteur hésite. Utiliser les rapports inférieurs pour la conduite en montagne, pour la conduite sur la glace, la neige ou dans la boue (minimum 1 400 tours/minute).

L'utilisation des rapports inférieurs lors d'une descente permet de tirer parti de la compression du moteur. Cependant, ne jamais faire tourner le moteur à un régime supérieur à 2,450 tours par minute.

En temps normal, il n'est pas toujours nécessaire de passer par tous les rapports lors d'une rétrogradation. Rétrograder de la septième à la première vitesse après l'immobilisation de l'autocar.

ATTENTION: NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR À UN RÉGIME SUPÉRIEUR À 2,450 TOURS PAR MINUTE.

ATTENTION: PLACER TOUJOURS LE SÉLECTEUR DE VITESSES AU POINT MORT LORSQUE L'AUTOCAR EST EN STATIONNEMENT.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER L'USURE PRÉMATURÉE DU SYSTÈME D'EMBRAYAGE, TOUJOURS METTRE L'AUTOCAR EN MARCHÉ EN SÉLECTIONNANT LE PREMIER RAPPORT (L0).

ATTENTION: AVANT D'ENTREPRENDRE UNE LONGUE ET/OU ABRUPTÉ DESCENTE OU

MONTÉE, RÉDUIRE LA VITESSE DE L'AUTOCAR ET PASSER À UN RAPPORT INFÉRIEUR. L'UTILISATION DES RAPPORTS INFÉRIEURS PERMET DE MIEUX CONTRÔLER LE RÉGIME DU MOTEUR ET D'ÉVITER UNE APPLICATION RÉPÉTÉE OU PROLONGÉE DES FREINS. UNE APPLICATION PROLONGÉE DES FREINS ENTRAÎNERAIT LEUR SURCHAUFFE ET UNE BAISSÉ DE LEUR EFFICACITÉ. AFIN DE PRÉVENIR L'USURE DES FREINS, UTILISER LE FREIN MOTEUR "JACOBS" LORS D'UNE LONGUE ET/OU ABRUPTÉ DESCENTE.

AVERTISSEMENT: LA RÉTROGRADATION SUR UNE SURFACE GLISSANTE DOIT ÊTRE EFFECTUÉE AVEC PRÉCAUTION. LA COMPRESSION SOUDAINÉ DU MOTEUR POURRAIT FAIRE DÉRAPER LES ROUES MOTRICES, ET ENTRAÎNER UNE PERTE DE LA MAÎTRISE DE L'AUTOCAR.

AUTRES CARACTÉRISTIQUES

SYSTÈME DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DÉTROIT DIESEL (DDEC III)

Le système DDEC est un système de commande et d'injection électronique de carburant à la fine pointe de la technologie, conçu pour les moteurs Détroit Diesel. Intégré au moteur, le système DDEC présente plusieurs caractéristiques qui améliorent les performances du moteur et facilitent la tâche du conducteur. Ces caractéristiques incluent : une meilleure autonomie et un meilleur rendement, une diminution des émanations lors de démarrages à froid ainsi qu'une diminution des frais d'entretien et de réparation. Ces avantages proviennent de l'optimisation des fonctions principales du moteur qui affectent l'économie de carburant, la fiabilité du moteur et les performances des injecteurs.

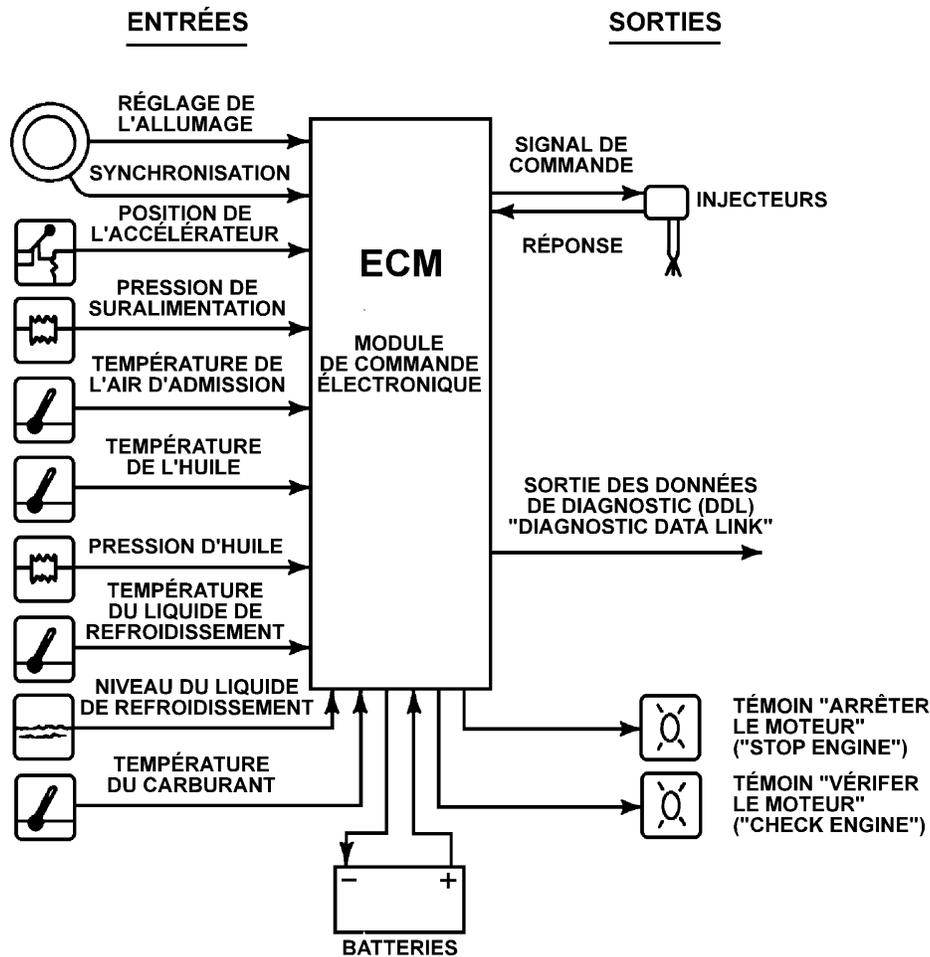
Les composantes principales comprennent un module de commande électronique (ECM), un système d'injection électronique (EUI), une pédale de commande électronique du régime du moteur et des capteurs électroniques. Le module de commande électronique (ECM), qui permet l'analyse et le contrôle central du système DDEC, contient les composantes suivantes :

- Un microprocesseur qui surveille et analyse continuellement les performances du moteur au moyen de capteurs électroniques.
- Une mémoire vive ("Flash Random Access Memory")(FRAM) qui enregistre les données de l'ECM et qui contient les instructions de commande du moteur.
- Une mémoire programmable et effaçable électriquement ("Electrically Erasable, Programmable, Read-Only Memory")(EEPROM) qui transmet les instructions relatives aux fonctions de commande principales du moteur tels le régime et la puissance nominales, la régulation du moteur, la séquence et les

diagnostics de démarrage à froid, ainsi que le dispositif de protection du moteur.

Les injecteurs électroniques (EUI) fonctionnent de façon semblable à un système d'injection mécanique. Cependant, une électrovanne commande la distribution et le dosage, assurant ainsi un réglage beaucoup plus simple et plus précis des injecteurs.

Le système DDEC diagnostique rapidement les anomalies grâce à un système d'autodiagnostic. Celui-ci contrôle tous les capteurs et les composantes électroniques du moteur, et identifie les défauts et autres problèmes reliés au moteur en émettant un code de diagnostics. Le système DDEC allume les voyants "CHECK ENGINE" et "STOP ENGINE" sur le tableau de bord. Ces voyants font partie intégrante du système de diagnostics électronique. Ils servent à indiquer un problème et émettent un signal codé au technicien pour lui permettre de localiser la composante défectueuse. Afin de faciliter la détection de pannes et obtenir les informations pertinentes enregistrées dans le module de commande électronique (ECM), un lecteur de diagnostic ("Diagnostic Data Reader") (DDR) peut être utilisé (non fourni par le fabricant). Brancher le lecteur dans la prise prévue à cette fin située sur le tableau de commande latéral gauche. (Consulter la rubrique "Tableau de commande latéral gauche" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1)). Il est également possible d'actionner momentanément l'interrupteur "OVERRIDE" situé sur le tableau de commande inférieur gauche (Consulter la rubrique "Tableau de commande inférieur gauche" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1)). Les codes de diagnostics actifs et inactifs font clignoter les témoins "Arrêt du moteur" ("STOP ENGINE") et "Vérifier le moteur" ("CHECK ENGINE") respectivement. Consulter la rubrique "Codes de diagnostics du système DDEC III" à la section "Information technique" (page 8-1).



"DATA HUB" DÉTROIT DIESEL

Détroit Diesel a lancé DDEC III, la troisième génération de son système de commande électronique de moteur. Le hardware électronique, à la fine pointe de la technologie ainsi que le logiciel de contrôle utilisés dans le système DDEC III, offrent des possibilités considérables, au-delà de celles requises pour contrôler le moteur de façon efficace. Ces possibilités ont été mises à profit, pour créer une famille de produits appelés DATA HUB. (Voir la section "Commandes & Instruments", page 3-1). Le DATA HUB est un système d'acquisition et d'analyse de données conçu pour offrir aux utilisateurs de moteur équipés d'un système DDEC, un outil de travail leur permettant d'augmenter leurs performances et de réduire leurs coûts d'opération.

Le DATA HUB offre différents niveaux de possibilités. Ils sont obtenus par la combinaison d'un logiciel perfectionné et du module de commande électronique du système DDEC ou de l'ajout de composants internes.

Le Logiciel DATA HUB

Il existe 2 versions du logiciel DATA HUB qui offrent deux niveaux de possibilités différents. Les deux versions sont conçues pour être utilisées facilement à l'aide d'écrans d'affichage et de menus. Leur fonctionnement est intuitif et ne requiert qu'un minimum d'entraînement. Un module d'aide intégré est également disponible pour assister l'utilisation de chaque commande.

Logiciel d'Accès aux Données Enregistrées Durant un Voyage TRAC ("Trip Record ACcess")

Le logiciel TRAC s'installe sur un PC, et permet de récupérer les données opérationnelles enregistrées dans le module de commande électronique (ECM) du moteur. Les données obtenues peuvent être utilisées pour informatiser les registres de la flotte d'autocars ou analyser et évaluer les performances de la flotte en terme des caractéristiques importantes, tels que le kilométrage parcouru, le carburant consommé, la durée d'utilisation du moteur, la durée au ralenti ou en charge etc. Les codes de diagnostics et les paramètres par défaut de l'ECM peuvent également être révisés pour faciliter les dépannages, lorsque nécessaire.

Le TRAC est conçu pour être utilisé avec tous les moteurs Détroit Diesel équipés du système DDEC II ou du système DDEC III. De plus, il peut être utilisé pour accéder à l'information enregistrée dans d'autres modules de commande électronique (ECM) qui sont compatibles avec la norme SAE.TCM J1708. Les données peuvent ensuite être traitées à l'aide de tableurs ou de bases de données afin de permettre une gestion efficace de l'information et faciliter les prises de décision.

Le système TRAC comprend le logiciel et le manuel ainsi qu'un convertisseur TRAC pour communiquer avec l'interface du PC ainsi qu'un câble pour l'extraction des données et un adaptateur pour la prise du lecteur de diagnostics.

Logiciel Avancé d'Analyse DATA HUB

Le "logiciel avancé d'analyse DATA HUB" est un système hautement sophistiqué qui compile et analyse les données opérationnelles générées par toutes les versions du système DATA HUB et qui présente les résultats sous forme de rapports. Le logiciel permet à l'utilisateur de réduire le temps consacré à l'analyse des données. Les grandes possibilités d'analyse des données et de production de rapports du logiciel permettent à l'utilisateur d'avoir une vision d'ensemble de l'état des performances de la flotte d'autocars. Le logiciel démontre que les performances rencontrent les objectifs visés ou

suggère les actions correctives nécessaires. Il en résulte une économie de temps pour le gestionnaire de la flotte.

Le "Sommaire Exécutif" présente les performances à atteindre sous forme d'un nombre de tendances ou de repères choisis par l'utilisateur. Les tendances sont basées d'une part, sur la comparaison avec les données recueillies à des périodes semblables aux années précédentes et d'autre part, sur la comparaison avec les périodes de performance récentes. Cette approche tient compte des variations saisonnières tout en offrant l'information nécessaire pour les prises de décision. Les tendances tiennent compte des données telles; le kilométrage, les heures d'utilisation du moteur, le carburant consommé, la durée d'utilisation du régulateur de vitesse, la fréquence des messages de diagnostics, etc. Les valeurs sont présentées en valeur absolue et en terme de pourcentage. L'approche sous forme de "Sommaire Exécutif" élimine la nécessité de revoir un grand nombre de rapports journaliers détaillés pour être en mesure de déterminer le niveau de performance. Cette approche représente une amélioration considérable par rapport à la plupart des "ordinateurs de bord" disponibles sur le marché. Les données du "Sommaire Exécutif" peuvent également être exportées vers d'autres applications pour être associés à d'autres données provenant de d'autres secteurs de l'entreprise.

Pour une revue plus en détail des performances à atteindre, la capacité du logiciel à produire un "Rapport des exceptions" peut être utilisée. L'utilisateur identifie les données à analyser et fixe, pour chacune d'elles, les limites d'exception des performances. Le logiciel masque les données rassemblées sur une période de temps sélectionnée et fait ressortir les données excédant les limites fixées. De façon générale, les exceptions permettent d'apporter des actions correctives ou de faire une analyse plus détaillée afin de déterminer les causes des exceptions.

Les données peuvent également être présentées de façon plus détaillée en utilisant la capacité du logiciel à produire des "Rapports Sommaires". Ceci permet à l'utilisateur de relire certaines données spécifiques qui peuvent être sélectionnées à partir d'une liste de données disponibles, classées par véhicule ou par chauffeur (requiert le hardware DATA HUB). L'intervalle de temps couvert par le sommaire peut également être sélectionné. Cette option est communément utilisée pour fournir des rapports périodiques au(x) gestionnaire(s) de la flotte d'autocars. Cette approche permet de trier l'information afin de présenter au gestionnaire des données qui lui sont pertinentes.

Finalement, le logiciel fournit à l'utilisateur, la possibilité d'interagir avec le système pour faire un choix rapide entre des présentations plus ou moins détaillées, à partir du clavier de l'ordinateur. Cette option est très utile pour la recherche d'un événement spécifique. Les données générées par le système DATA HUB peuvent également être transférées vers d'autres applications pour un traitement supplémentaire, ce qui permet à l'utilisateur d'intégrer les données à d'autres logiciels.

Le Hardware DATA HUB

Le hardware DATA HUB consiste en un ensemble de produits offerts au client pour lui permettre d'établir un système de gestion répondant à ses besoins sans occasionner de dépenses pour les caractéristiques non désirées. D'autre part, cette approche modulaire permet également d'augmenter facilement les possibilités du système ultérieurement, par l'ajout de composants, dans le cas où les besoins évoluent. Toutes les composantes DATA HUB sont compatibles à une large gamme de tensions d'entrée qui permet leur branchement direct à des sources allant jusqu'à 24 volts.

MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE ("ECM") DDEC III

L'utilisation la plus simple du "DATA HUB" ne requiert l'ajout d'aucune composante sur l'autocar. Les caractéristiques de base du "DATA HUB" sont utilisées. Le ECM enregistre des informations telles, le kilométrage parcouru, la quantité de carburant utilisée, la durée de fonctionnement au ralenti, la durée de fonctionnement sous charge ("PTO"), la durée d'utilisation du régulateur de vitesse et la consommation lors de l'utilisation du régulateur de vitesse. Ces informations sont enregistrées sur une base journalière, sur la durée d'un voyage et depuis la mise en service du moteur. L'enregistrement journalier se limite à un maximum de 2 jours.

Plusieurs paramètres, telle que la pression de l'huile, sont mesurés périodiquement sous des conditions déterminées. Les lectures sont analysées sur une longue période de temps ; ce qui permet au système de détecter la détérioration des performances et d'avertir l'utilisateur avant le bris d'une composante.

L'espérance de vie de dix composantes peut être déterminée en fonction du kilométrage, du carburant consommé, de la révolution et de la durée d'utilisation du moteur. Le ECM fait le suivi des facteurs sélectionnés et averti automatiquement l'utilisateur lorsque l'espérance de vie d'une composante est atteinte. Un registre des événements est également enregistré. Il indique l'état de fonctionnement de l'autocar (i.e., arrêté, en mode de ralenti, en mouvement) à des intervalles de 15 minutes.

Les informations enregistrées dans l'ECM sont lues en raccordant un PC à la prise de branchement du lecteur de diagnostic (DDR) par l'intermédiaire d'un module adaptateur de type RP1202. La lecture des informations prend environ 20 secondes.

Enregistreur des Données "DATA LOGGER"

Un registre des données peut être ajouté au système afin d'augmenter les capacités d'enregistrement disponibles à l'aide de l'ECM. La capacité de la mémoire peut être augmentée jusqu'à un maximum de 640K. Ceci permet d'étendre l'enregistrement des données journalières à plusieurs mois. D'autres caractéristiques sont également disponibles grâce à l'addition d'un DATA LOGGER au système.

Le DATA LOGGER ajoute un registre des événements qui détaille les dates et heures d'événements variés (i.e., étapes du voyage et arrêts, passage au ralenti, vitesses, messages de diagnostic). L'enregistrement détaillé des alertes fournit des valeurs pour 13 paramètres du moteur pendant 1 minute, précédant l'apparition de messages de diagnostics sélectionnés, afin de faciliter le dépannage. Ceci est particulièrement utile dans le cas de conditions de diagnostics intermittentes. L'enregistrement détaillé des incidents permet de conserver en mémoire l'état de la vitesse, de la révolution du moteur, du freinage, du régulateur de vitesse et de la pédale d'accélération à des intervalles de 1 seconde pendant une période continue de trois minutes. Ces données peuvent être utilisées lors de la reconstitution d'un incident.

Le DATA LOGGER reçoit les données par l'intermédiaire d'un système de liaison de type SAE J1708. Ceci permet de surveiller et d'enregistrer des données fournies par n'importe quel autre appareil compatible J1708, tel qu'un module de contrôle électronique (ECM) non-DDEC, une transmission à commande électronique, un système de freinage anti-blocage, ou des capteurs servocommandés. Une horloge et un calendrier, protégés par une pile, sont également inclus, afin de fournir des références exactes lors de l'enregistrement des données. L'heure et la date courante peuvent également être récupérées par l'intermédiaire du système de liaison J1708 pour ensuite être utilisées par d'autres appareils.

Le DATA LOGGER augmente les capacités de l'interface, ce qui lui permet de commander le PRODRIVER et de rendre compatible une grande variété d'options pour l'extraction des données. Il existe également un canal qui peut être utilisé pour faire passer un signal de sortie à affichage numérique audible ou visualisable. Il est conçu pour être installé dans un environnement protégé contre l'humidité.

Prodriver (TM)

Le PRODRIVER est un moniteur graphique installé sur le tableau de bord qui affiche et enregistre les données opérationnelles transmises par le système de commande électronique d'un moteur Detroit Diesel (DDEC) ou d'autres moteurs contrôlés électroniquement, à partir du système de liaison SAE J1708. PRODRIVER utilise un écran d'affichage fluorescent "sous vide" ("VF") offrant un grand angle de vision et une excellente visibilité, dans toutes les conditions d'éclairage ambiant.

PRODRIVER possède de nombreuses caractéristiques facilement utilisables offrant une rétroaction instantanée au conducteur. Ceci permet au conducteur de visualiser l'influence de sa manière de conduire sur les performances de l'autocar et du moteur. Deux écrans qui s'affichent automatiquement, présentent une réponse en temps réel de l'activité de l'autocar. Lorsqu'en mouvement, l'écran "Économie de carburant" affiche l'économie actuelle versus l'objectif visé pour l'ensemble des véhicules de la flotte. Lorsque l'autocar est à l'arrêt, le pourcentage de la durée au ralenti versus l'objectif visé s'affiche. Advenant l'envoi d'un message d'alerte par l'ECM, le conducteur est informé du problème et de quelle façon la puissance du moteur en est modifiée.

L'information additionnelle accessible à partir du PRODRIVER inclut :

- Lecture de la consommation instantanée et moyenne
- Durée du voyage, kilométrage, carburant utilisé, consommation, vitesse moyenne
- Temps de conduite, pourcentage, kilométrage, consommation
- Durée au ralenti, carburant et pourcentage

- Durée d'utilisation du régulateur de vitesse, pourcentage, kilométrage, carburant utilisé, consommation
- Durée en prise directe, pourcentage, kilométrage, carburant utilisé, consommation
- Durée sous charge ("VSG ou PTO"), carburant utilisé et pourcentage
- Durée de conduite en excès de vitesse pour deux seuils de vitesse
- Durée de la surrévolution du moteur et du pourcentage
- Vitesse maximale de l'autocar et révolution maximale du moteur
- Durée à la vitesse de croisière et pourcentage
- Recherche automatisée de l'intervalle des changements d'huile
- Registre des incidents de freinage brusque
- Registre des incidents du conducteur
- Registre des codes ARRÊTER le moteur ("STOP ENGINE") et VÉRIFIER ("CHECK ENGINE") le moteur

PRODRIVER possède de nombreuses autres caractéristiques et avantages. Il peut être agencé avec d'autres appareils de la série DATA HUB produits par Détroit Diesel. Cet agencement présente un système très efficace de gestion de l'information et permet d'améliorer le système de communication d'une l'entreprise.

Systèmes "Sans Fil" de Prise de Données

La méthode de base pour extraire les données du système DATA HUB est de brancher un câble au système de liaison J1708 ou RS232 (à haute vitesse) fourni avec le système.

L'automatisation est grandement facilitée par l'utilisation d'une des nombreuses méthodes de transferts des données qui sont compatibles avec le DATA HUB. Les nombreuses approches possibles permettent de proposer aux utilisateurs une option qui satisfait à leurs besoins particuliers.

La technologie "Smart Card" est disponible pour l'extraction partielle des données du DATA LOGGER en ajoutant un module d'interface "Smart Card" au système DATA HUB. Les limitations actuelles de la capacité d'enregistrement des cartes restreignent l'utilisateur à récupérer seulement certaines

données sélectionnées. Cette carte au format d'une carte de crédit, récemment mise sur le marché, permet l'autorisation des achats de carburant et la communication avec le chauffeur à la grandeur des U.S.A.. Plus de 1,500 "TRUCK STOPS" sont équipés d'une interface "Smart Card".

Plusieurs systèmes de communication longue portée sont actuellement disponibles et sont utilisés de façon routinière par les compagnies de transport pour localiser le véhicule et communiquer avec le chauffeur. Ces systèmes font appel à des technologies variées (i.e. cellulaire, radio, satellites). Le DATA LOGGER peut être relié à ces systèmes existants pour effectuer une extraction partielle des données. L'extraction complète n'est pas recommandée étant donné les coûts reliés au temps de communication.

L'utilisation de chaque composante DATA HUB est décrite dans le manuel d'instruction fourni avec chaque appareil.

COMMANDES ÉLECTRONIQUES DE LA TRANSMISSION "WORLD" (WT) **(Pour la transmission automatique munie d'un sélecteur de vitesse à bouton-poussoir)**

Le système de commande électronique de la transmission WORLD comprend quatre composantes principales : une unité de commande électronique (ECU), un capteur de la position de la pédale d'accélération (TPS)", des capteurs de vitesse et un sélecteur de vitesses. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1). Ces composantes fonctionnent ensemble pour assurer un contrôle électronique des fonctions de la transmission. Le capteur de la commande de l'accélérateur, les capteurs de vitesse et le sélecteur de rapports transmettent les données à l'ECU. L'ECU traite ces données et émet les signaux pour actionner les solénoïdes appropriés situés sur le boîtier des soupapes de commande à l'intérieur de la transmission. L'action des solénoïdes agit sur les circuits hydrauliques, qui déterminent les passages aux rapports supérieurs ou inférieurs, ainsi que les fonctions de verrouillage. En plus de commander le fonctionnement de la transmission, le système de commande électronique WT surveille la transmission afin de détecter les anomalies de fonctionnement.

Lorsqu'une anomalie est détectée, le système WT est programmé pour réagir automatiquement de façon à assurer la sécurité du conducteur, et à protéger l'autocar et la transmission. Le système WT allume le voyant "DO NOT SHIFT" (Ne pas changer de rapport), sur le tableau de bord central. Le témoin sert à indiquer un problème.

Pour faciliter le dépannage et interroger l'ECU (unité de commande électronique) en vue d'obtenir des données valables, utiliser l'écran d'affichage du sélecteur de vitesse ou un lecteur de diagnostics (non fourni par le fabricant). L'information pertinente à la lecture et à l'interprétation des codes de diagnostics est contenue dans la section "Information Technique", sous la rubrique "Codes de diagnostics de la Transmission WORLD" (page 8-11).

SYSTÈME DE FREIN MOTEUR ("JACOBS")

Le frein "Jacobs" est un ralentisseur pour moteurs diesels qui utilise la compression du moteur afin d'aider à ralentir l'autocar et à en avoir une plus grande maîtrise. Lorsqu'il est actionné, (Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1)), le frein moteur "Jacobs" modifie le fonctionnement des soupapes d'évacuation du moteur de telle sorte que ce dernier fonctionne comme un compresseur à l'air consommant de l'énergie. Ceci entraîne un ralentissement du mouvement de l'autocar.

Le frein moteur est un dispositif servant à ralentir mais non pas à immobiliser l'autocar. Il ne remplace pas les freins de service. Utiliser les freins de service pour immobiliser l'autocar.

L'efficacité du frein moteur varie en fonction du rapport de transmission utilisé. Le frein moteur est plus efficace aux rapports inférieurs de la transmission et lorsque le moteur est à haut régime.

AVERTISSEMENT: *LORS DE LA DESCENTE DE PENTES RAIDES, UTILISER LES FREINS DE SERVICE LE MOINS POSSIBLE. SI LE MOTEUR NE RALENTIT PAS 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 GARDE PRÊTS EN CAS D'UN ARRÊT D'URGENCE.*

REMARQUE: *Dès que le système du frein moteur est en fonction, les feux de freinage s'allument automatiquement.*

RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION

Le ralentisseur n'est pas un frein, mais un dispositif aidant à ralentir l'autocar, permettant ainsi une meilleure maîtrise de l'autocar, une conduite plus sécuritaire, et un fonctionnement plus économique. Le ralentisseur assure un effet de freinage aux moments opportuns lors de descentes en régions montagneuses, lors de conduite en circulation dense ou sur des autoroutes congestionnées.

Le ralentisseur s'actionne à l'aide d'un interrupteur situé sur le tableau de commande inférieur gauche et à l'aide d'un levier sur la colonne de direction (Voir la section Commandes & Instruments (page 3-1)). Il peut être utilisé de deux manières différentes : lorsque la pédale de l'accélérateur est relâchée ou, lorsque la pédale de l'accélérateur est relâchée et celle de freins appliquée; - dépendamment si le levier est utilisé ou non. Une utilisation prolongée augmente la température de l'huile à 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 la 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: *Dès que le ralentisseur est en fonction, les feux de freinage s'allument automatiquement.*

REMARQUE: *Dans le cas d'un autocar équipé d'un système de freinage anti-blocage ("ABS"), lorsque les roues commencent à bloquer, sur une chaussée glissante, le ralentisseur est automatiquement désactivé, jusqu'à ce que les roues recommencent à tourner librement.*

SYSTÈME DE FREINAGE ANTI-BLOCAGE DES FREINS ("ABS")

Le système anti-blocage intégral 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. Le système anti-blocage assure un freinage optimal, tout en maintenant une bonne maniabilité de l'autocar sur une chaussée glissante.

De plus, sur une surface instable ou glissante, la distance d'arrêt avec blocage des roues est de beaucoup supérieure. Sur des surfaces irrégulières le blocage des roues entraîne l'usure inégale des pneus.

Le système anti-blocage ABS surveille et contrôle constamment le comportement des roues lors du freinage. Des capteurs placés sur chaque roue des essieux 1 et 2, mesurent continuellement la vitesse des roues lors du freinage, et transmettent les renseignements à un processeur à quatre pistes 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 existant entre le pneu et la chaussée.

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

ATTENTION: *LES VÉHICULES SUIVANT UN AUTOCAR ÉQUIPÉ DE FREINS ABS PEUVENT NE PAS S'ARRÊTER AUSSI RAPIDEMENT SUR UNE CHAUSSÉE GLISSANTE. DANS LA MESURE DU POSSIBLE, AVERTIR AU PRÉALABLE EN APPLIQUANT LÉGÈREMENT LES FREINS À QUELQUES REPRISSES AVANT DE FREINER.*

SYSTÈME D'ABAISSMENT DE LA SUSPENSION AVANT "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, soit seulement 5 secondes pour abaisser et 9 secondes pour relever l'avant de l'autocar.

REMARQUE: *L'autocar est équipé d'un système d'interverrouillage qui applique automatiquement le frein de stationnement lorsque le système d'abaissement est actionné.*

Pour actionner le système; arrêter l'autocar, placer la transmission au point mort, puis basculer vers le bas l'interrupteur du système d'abaissement situé sur le tableau de commande latéral gauche. (Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1)). Le frein de stationnement s'applique automatiquement et un témoin clignote sur le tableau de bord central pour indiquer l'abaissement de l'avant de l'autocar.

Pour relever l'avant à sa hauteur normale, basculer l'interrupteur vers le haut. L'avant se relève rapidement. Relâcher le frein de stationnement et 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'ABAISSMENT DE CELUI-CI. LAISSER SUFFISAMMENT D'ESPACE À CÔTÉ DE L'AUTOCAR POUR PERMETTRE L'OUVERTURE DE LA PORTE D'ENTRÉE ET L'ABAISSMENT 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 inadvertance à plus haute vitesse.*

SYSTÈME DE RELEVEMENT DE LA SUSPENSION "HIGH BUOY"

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

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 rubrique "Tableau de commande latéral gauche" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Le système de relèvement de la suspension complète 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. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

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 inadvertance à plus haute vitesse.*

SYSTÈME D'ABAISSMENT DE LA SUSPENSION

Ce système permet l'abaissement 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 une soupape situé sur la console latérale droite. La soupape peut être placée à la position NORMAL ou à la position LOW BUOY. L'autocar est automatiquement abaissé. Un témoin s'allume pour indiquer que la suspension de l'autocar est abaissée. Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

ATTENTION: ÉVITER DE STATIONNER L'AUTOCAR TROP PRÈS D'UN TROTTOIR OU

AUTRES OBSTACLES QUI POURRAIT ENDOMMAGER L'AUTOCAR, LORS DE L'ABAISSEMENT DE CELUI-CI.

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 inadvertance à plus haute vitesse.

ESSIEU PORTEUR RELEVABLE (OPTIONNEL)

Le relèvement de l'essieu porteur est commandé par une soupape située sur la console latérale droite. L'essieu porteur est automatiquement relevé ou abaissé selon la position de la soupape. Consulter la rubrique "Console latérale droite" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

Les freins de services et le frein de stationnement de l'essieu porteur fonctionnent seulement lorsque l'essieu porteur est abaissé. Lorsque l'essieu porteur est relevé, un témoin s'illumine sur le tableau de bord central et un signal sonore se fait entendre. Le relèvement de l'essieu porteur permet des virages plus serrés. Il permet également un transfert de poids sur les roues motrices améliorant ainsi la traction de l'autocar.

ATTENTION: RELEVER L'ESSIEU PORTEUR AVANT DE SOULEVER L'AUTOCAR AFIN D'ÉVITER D'ENDOMMAGER LA SUSPENSION.

ATTENTION: NE JAMAIS ABAISER L'ESSIEU PORTEUR LORSQUE L'AUTOCAR EST EN MOUVEMENT AFIN D'ÉVITER D'ENDOMMAGER LES PNEUS ET LA SUSPENSION.

DÉGONFLEMENT AUTOMATIQUE DES COUSSINS PNEUMATIQUES DE L'ESSIEU PORTEUR (STANDARD)

Ce système relâche automatiquement la pression d'air des coussins pneumatiques de l'essieu porteur lorsque l'autocar circule à une vitesse inférieure à 13 km/h (8 mph) et que l'angle de braquage des roues est supérieur à 22,5° (volant tourné de plus d'un tour et quart). Le système transfère automatiquement la charge de l'essieu porteur vers l'essieu moteur. Il augmente la maniabilité de l'autocar et facilite les virages serrés en réduisant les forces de cisaillement sur les roues de l'essieu porteur. Le système permet de réduire le rayon de braquage et prévient l'usure inégale des pneus.

SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE

Le système de préchauffage auxiliaire sert à réchauffer et à conserver la chaleur des moteurs refroidis à l'eau. Il peut être utilisé avant la mise en marche du moteur afin de faciliter son démarrage et pour obtenir de la chaleur plus rapidement lors de la mise en marche du système de chauffage. Il peut aussi être utilisé après le démarrage pour conserver la chaleur du liquide de refroidissement et maintenir la température à l'intérieur de l'autocar. Consulter la rubrique "Tableau de commande latérale gauche" à la section "Commandes & Instruments" (page 3-1).

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.

Mise en fonction de l'appareil

Le témoin s'allume lors de la mise en fonction du système de préchauffage. De l'air comburant vient balayer la chambre de combustion et la pompe de circulation d'eau se met en marche. La pompe d'alimentation en carburant injecte du carburant dans la chambre de combustion. Le carburant et l'air comburant forment un mélange combustible que la bougie permet d'enflammer.

Dès que le capteur de flamme informe le dispositif de commande que la combustion est

en cours, la bougie de préchauffage et d'allumage et la bobine d'allumage sont désactivées.

Les gaz brûlés chauds sont acheminés à l'extrémité du tube à feu où ils parcourent les surfaces chauffantes indirectes de l'échangeur de chaleur, transmettant ainsi la chaleur à l'eau.

L'appareil est contrôlé thermostatiquement 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 réglage thermostatique.

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

Mise hors-fonction de l'appareil

À la mise hors-fonction de l'appareil, 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 de dissiper la chaleur présente dans l'échangeur de chaleur, empêchant ainsi des surchauffes locales. À la fin de la phase de post-fonctionnement, la turbine d'air comburant et la pompe de circulation d'eau s'arrêtent automatiquement. L'appareil est mis hors-circuit automatiquement en cas de défaillance de l'appareil de préchauffage.

CHAUFFAGE, VENTILATION ET CLIMATISATION

L'intérieur de l'autocar est pressurisé par le système de chauffage et de climatisation. Le débit d'air et les commandes divisent l'intérieur de l'autocar en deux zones, soit :

- La section du conducteur incluant le dégivreur
- La section des passagers.

La pressurisation de l'intérieur de l'autocar aide à prévenir l'introduction de la poussière et de l'humidité.

Chaque zone comporte ses propres conduites qui assurent l'admission, la recirculation et l'évacuation de l'air. La section des passagers comporte également un ventilateur dans le cabinet d'aisances pour faire circuler de l'air frais et contrôler la température à l'intérieur du cabinet en utilisant l'air ambiant de l'autocar. Le ventilateur agit comme événement principal pour tout l'autocar.

AVERTISSEMENT: MAINTENIR LA TEMPÉRATURE DE LA SECTION DU CONDUCTEUR EN DESSOUS DE 22°C (72°F). UNE TEMPÉRATURE PLUS ÉLEVÉE PEUT ENTRAÎNER LA SOMNOLENCE ET DIMINUER LES CAPACITÉS DU CONDUCTEUR. MAINTENIR LA TEMPÉRATURE ENTRE 20°C ET 22°C (68°C ET 72°C).

REMARQUE: Pour actionner le système de climatisation lorsque l'autocar est arrêté, faire tourner le moteur au ralenti accéléré. Lorsque le système de climatisation fonctionne, garder la porte et les fenêtres fermées.

Afin de prévenir la décharge des batteries, le système de chauffage/climatisation ne fonctionne pas lorsque le système de charge des batteries est défectueux.

Lorsque le système de climatisation est en marche, stationner l'autocar à au moins 1,5 m (4pi) des autres autocars, de façon à assurer une ventilation suffisante dans les faisceaux du condenseur.

ÉCLAIRAGE DE SÉCURITÉ

Phares de Jour

Les feux de croisement s'allument automatiquement, à une intensité réduite, dès le démarrage du moteur et le relâchement du frein de stationnement. Ce dispositif rend l'autocar plus visible aux autres conducteurs.

Ce dispositif est désactivé:

- lors de l'arrêt du moteur
- lorsque le frein de stationnement est appliqué
- lorsque l'interrupteur d'éclairage général est basculé à la seconde position.

AVERTISSEMENT: *NE JAMAIS CIRCULER DE NUIT EN UTILISANT SEULEMENT L'ÉCLAIRAGE DES PHARES DE JOUR. ALLUMER LES PHARES EN BASCULANT L'INTERRUPTEUR DE L'ÉCLAIRAGE EXTÉRIEUR À LA SECONDE POSITION. LES PHARES DE JOUR N'ÉCLAIRENT PAS SUFFISAMMENT POUR UNE CONDUITE DE NUIT SÉCURITAIRE.*

Phares Antibrouillard

Des phares antibrouillards optionnels, à halogène, peuvent être installés (Voir la section "Commandes & Instruments" (page 3-1)). Les phares antibrouillards augmentent la visibilité par temps de brouillard ou par temps pluvieux juste à l'avant de l'autocar. Ils permettent une conduite plus sécuritaire.

REMARQUE: *Certains états ou provinces peuvent restreindre l'utilisation de ces phares. Il est préférable de prendre connaissance des règlements en vigueur dans chaque état ou province avant de les utiliser.*

Feux d'Éclairage Latéral

L'autocar peut être équipé de quatre feux à halogène d'éclairage latéral. Deux feux sont installés, en équipement standard, sur chaque côté de l'autocar, à l'avant. Deux feux supplémentaires, optionnels, peuvent être installés sur les côtés de l'autocar, à l'arrière. Les feux avant s'allument simultanément avec les clignotants. Ils augmentent la visibilité latérale lors d'un virage. Les feux arrières s'allument automatiquement avec la sélection du rapport de marche arrière (R). Ils augmentent la visibilité lors des manoeuvres de marche arrière ou de stationnement à un quai.

ÉCLAIRAGE DES COMPARTIMENTS

Les compartiments à bagages, du moteur, de service avant, principal d'alimentation, électrique avant et arrière s'éclairent automatiquement avec l'ouverture de la porte. Un voyant lumineux s'allume sur le tableau de bord central lorsqu'une porte est ouverte.

AVERTISSEUR DE MARCHÉ ARRIÈRE

Cet avertisseur prévient les piétons et les autres conducteurs du déplacement de l'autocar en marche arrière. Le conducteur doit redoubler de prudence lors de manoeuvres de marche arrière. Lorsque nécessaire, utiliser l'aide d'un guide. L'avertisseur et la caméra (si applicable) sont actionnés automatiquement lorsque la transmission est sélectionnée au rapport de "Marche arrière" (R).

INDICATEUR DE LA DISTANCE PARCOURUE

Un indicateur de distance parcourue est installé sur l'extrémité droite de l'essieu moteur. Celui-ci indique la distance parcourue par l'autocar, en kilomètres ou en milles, depuis sa sortie de l'usine, incluant les essais routiers.



OFH3B404

GARDE-BOUE ET TÔLES GARDE-BOUE

Un garde-boue est installé à l'arrière de chaque roue des essieux avant et porteur afin de réduire l'accumulation de saleté sur les panneaux inférieurs et les projections de pierres ou de débris sur les véhicules suivant l'autocar. Il est possible d'installer une tôle garde-boue à l'arrière de chaque roue double de l'essieu moteur pour réduire les projections de pierres sur les roues de l'essieu porteur.

ENSEMBLE DE PIÈCES DE RECHANGE

Un ensemble de pièces de rechange est livré avec l'autocar. Il comprend diverses pièces telles des ampoules, des disjoncteurs etc. L'ensemble de pièces de rechange est rangé dans le premier compartiment à bagages.

PROCÉDURES DE DÉMARRAGE ET D'ARRÊT

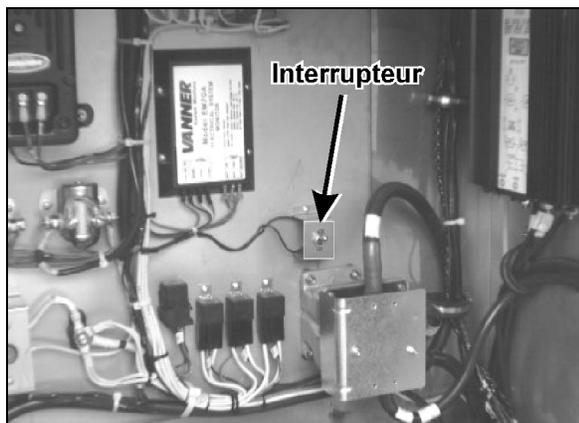
DÉMARRAGE À PARTIR DE LA SECTION DU CONDUCTEUR

Procéder à la mise en marche ou à l'arrêt du moteur selon les instructions suivantes :

Démarrage

Pour démarrer le moteur :

1. Sélectionner, à la position "MARCHE" ("ON"), l'interrupteur d'alimentation situé dans le compartiment principal d'alimentation.



COMPARTIMENT PRINCIPAL D'ALIMENTATION

OFH3B502

2. S'assurer que le sélecteur de commande du démarreur dans le compartiment du moteur est à la position "NORMAL". Dans la section du conducteur, basculer vers le bas, l'interrupteur principal d'alimentation situé sur le tableau de commande inférieur gauche (position "MARCHE").
3. S'assurer que le frein de stationnement est appliqué en tirant la soupape de commande vers le haut.
4. S'assurer que la transmission est au point mort.

5. Tourner le commutateur d'allumage à la position DÉMARRAGE ("START"), et le relâcher dès que le moteur se met en marche.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER UNE SURCHAUFFE DU DÉMARREUR, NE PAS L'ACTIONNER PLUS DE 15 SECONDES À LA FOIS. LE LAISSER REFROIDIR ENVIRON 1 MINUTE AVANT D'ESSAYER À NOUVEAU.

ATTENTION: NE PAS APPUYER SUR L'ACCÉLÉRATEUR AVANT LE DÉMARRAGE. CETTE PRATIQUE POURRAIT INTRODUIRE UNE INDICATION DE PANNE À L'INTÉRIEUR DU MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE, AFFECTANT AINSI LA COMMANDE DU SYSTÈME D'ADMISSION DE CARBURANT.

ATTENTION: POUR ÉVITER L'ENDOMMAGEMENT DE LA TURBINE DU TURBOCOMPRESSEUR, LAISSER TOURNER LE MOTEUR AU RALENTI PENDANT 2 MINUTES APRÈS LE DÉMARRAGE. CECI PERMET UNE LUBRIFICATION ADÉQUATE DU TURBOCOMPRESSEUR. PAR LA SUITE, FAIRE TOURNER LE MOTEUR AU RALENTI ACCÉLÉRÉ ET VÉRIFIER LA PRESSON D'HUILE AVANT DE PARTIR.

REMARQUE: Lorsque le moteur ne démarre pas, tourner la clé de contact à la position "ARRÊT" ("OFF") avant d'essayer à nouveau.

REMARQUE: Lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée à la suite d'une inattention, la relâcher et attendre environ 30 secondes avant de reprendre la séquence de démarrage.

Arrêt du Moteur

Pour arrêter le moteur :

1. Appliquer le frein de stationnement et passer la transmission au point mort(N).

PROCÉDURES DE DÉMARRAGE ET D'ARRÊT

2. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant au moins 2 minutes avant de couper le moteur, afin de permettre la diminution de la vitesse de la turbine et l'abaissement de la température des gaz d'échappement sous 150°C (300°F).
3. Tourner le commutateur d'allumage à la position "ARRÊT".

ATTENTION: NE PAS ARRÊTER LE MOTEUR LORSQU'IL TOURNE À UN RÉGIME ÉLEVÉ.

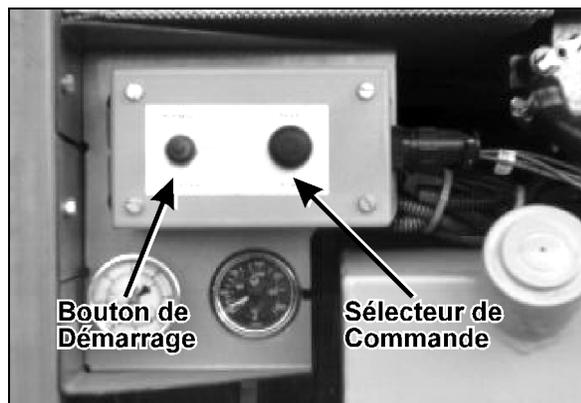
ATTENTION: BASCULER L'INTERRUPTEUR PRINCIPAL D'ALIMENTATION À LA POSITION "ARRÊT", LORSQUE L'AUTOCAR EST STATIONNÉ ET LAISSÉ SANS SURVEILLANCE PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE DE TEMPS.

DÉMARRAGE À PARTIR DU COMPARTIMENT DU MOTEUR

Les interrupteurs de démarrage et d'arrêt du moteur sont montés sur une petite boîte située à droite au-dessus du moteur.

Démarrage

AVERTISSEMENT: APPLIQUER LE FREIN DE STATIONNEMENT ET PASSER LA TRANSMISSION AU POINT MORT AVANT DE PROCÉDER AU DÉMARRAGE DU MOTEUR À PARTIR DU COMPARTIMENT DU MOTEUR.



SÉLECTEUR DE COMMANDE

OFH3B504

1. Sélectionner, à la position "MARCHE" ("ON"), l'interrupteur d'alimentation situé dans le compartiment principal d'alimentation.
2. Placer le sélecteur de commande du démarreur à la position "DÉMARRAGE ARRIÈRE" ("REAR START"). Basculer à la position "MARCHE" l'interrupteur principal d'alimentation, situé sur le tableau de commande inférieur gauche. Voir la section "Commandes/Instruments (page 3-1).
3. Appuyer sur le bouton du démarreur et le relâcher dès la mise en marche du moteur.

AVERTISSEMENT: NE PAS PORTER DE VÊTEMENTS AMPLES LORS DE TRAVAUX PRÈS DU MOTEUR. SE TENIR ÉLOIGNER DES COMPOSANTES MOBILES.

ATTENTION: TENIR COMPTE DES MISES EN GARDE CITÉES PRÉCÉDEMMENT SOUS LA RUBRIQUE "DÉMARRAGE À PARTIR DE LA SECTION DU CONDUCTEUR" DANS CETTE SECTION.

Arrêt du Moteur

Pour arrêter le moteur, basculer le sélecteur de commande à la position "ARRÊT" ("OFF").

ATTENTION: NE PAS ARRÊTER LE MOTEUR D'UNE AUTRE MANIÈRE.

DÉMARRAGE PAR TEMPS FROID

Dispositif de Démarrage à Froid (Éther)

L'autocar est équipé d'un dispositif de démarrage à froid à l'éther afin de faciliter la mise en marche du moteur lorsque la température est inférieure à 2°C (35°F). Un dispositif manuel ou à commande électrique est disponible.

Dispositif Manuel

Dans le cas d'un autocar équipé d'un dispositif manuel, le godet est placé sur la conduite d'admission d'air du moteur. Pour utiliser le dispositif, soulever le couvercle du godet et placer une capsule de 7 cc à l'intérieur. Bien refermer le couvercle, puis démarrer le moteur à partir du compartiment arrière. Consulter la rubrique "Démarrage à partir du compartiment du moteur" dans cette section. S'assurer d'enlever la capsule vide avant d'en insérer une nouvelle.

AVERTISSEMENT: RISQUE D'INCENDIE - LE LIQUIDE DE DÉMARRAGE EST HAUTEMENT INFLAMMABLE, TOXIQUE ET ANESTHÉSIQUE. NE PAS FUMER PENDANT L'UTILISATION OU LA MANIPULATION DES CAPSULES ET LES TENIR ÉLOIGNÉES DES FLAMMES OU DES HAUTES TEMPÉRATURES. ÉVITER D'INHALER LES VAPEURS DÉGAGÉES PAR LE LIQUIDE DE DÉMARRAGE. UTILISER SEULEMENT DANS UN ENDROIT BIEN AÉRÉ.



GODET DU DISPOSITIF DE DÉMARRAGE À FROID

OFH3B506

OFH3B506

ATTENTION: LE DISPOSITIF DE DÉMARRAGE À FROID NE DOIT ÊTRE UTILISÉ QU'EN CAS DE NÉCESSITÉ ABSOLUE. LE CAS ÉCHÉANT, UTILISER DES CAPSULES DE 7 CC, UNE À LA FOIS. UNE UTILISATION EXCESSIVE DU LIQUIDE DE DÉMARRAGE PEUT ENDOMMAGER GRAVEMENT LE MOTEUR.

Dispositif à Commande Électrique

Dans le cas d'un autocar équipé d'un dispositif de démarrage à froid à commande électrique, l'interrupteur à bascule est situé près du commutateur d'allumage, sur le tableau de commande inférieur gauche. Cet interrupteur

est muni d'une languette de verrouillage afin d'éviter une mise en fonction du dispositif, par inadvertance, lorsque le moteur est en marche.

Pour actionner le dispositif de démarrage à l'éther, procéder tel qu'indiqué:

1. Avant de démarrer le moteur, abaisser la languette de verrouillage tout en appuyant sur l'interrupteur à bascule, pendant 3 secondes, afin de remplir l'électrovanne.
2. Relâcher l'interrupteur afin de déverser le liquide de démarrage.
3. Attendre 3 secondes pour le déversement complet du liquide.
4. Démarrer le moteur et utiliser, au besoin, une quantité additionnelle de liquide afin de garder le moteur en marche.

ATTENTION: LE DISPOSITIF DE DÉMARRAGE À FROID NE DOIT ÊTRE UTILISÉ QU'EN CAS DE NÉCESSITÉ ABSOLUE. UNE UTILISATION EXCESSIVE DU LIQUIDE DE DÉMARRAGE PEUT ENDOMMAGER GRAVEMENT LE MOTEUR.

CHAUFFE-MOTEUR

L'autocar est équipé d'un chauffe-moteur électrique à immersion pour faciliter le démarrage par temps froid. La prise de branchement de 110-120 Volts (courant alternatif) est située sur la porte arrière du compartiment du moteur. Brancher la fiche femelle d'une rallonge électrique dans la prise de 110-120 Volts du chauffe-moteur. Raccorder ensuite la rallonge à une prise de courant alternatif de 110-120 Volts seulement. Utiliser le chauffe-moteur lorsque l'autocar est stationné pendant une longue période par temps froid et qu'une source appropriée de courant est disponible.

ATTENTION: UTILISER SEULEMENT UNE SOURCE DE COURANT ALTERNATIF DE 110-120 VOLTS. LA RALLONGE DOIT ÊTRE MUNIE D'UNE MISE À LA TERRE (FICHE À TROIS BROCHES) ET AVOIR UNE CAPACITÉ NOMINALE MINIMALE DE 15 AMPÈRES. DÉBRANCHER LA RALLONGE AVANT DE DÉMARRER. AVANT DE CONDUIRE, S'ASSURER QUE LA RALLONGE EST DÉBRANCHÉE ET QUE LA PORTE DU COMPARTIMENT DU MOTEUR EST FERMÉE.

RÉCHAUFFAGE DU MOTEUR

Après le démarrage, conserver le frein de stationnement appliqué et laisser tourner le moteur au ralenti pendant deux (2) minutes, pour assurer une lubrification adéquate du turbocompresseur. Augmenter ensuite le régime au ralenti accéléré à l'aide de l'interrupteur "RALENTI ACCÉLÉRÉ" ("FAST IDLE") situé sur le tableau de commande inférieur gauche. Laisser le moteur tourner au ralenti accéléré pendant environ cinq (5) minutes pour le laisser réchauffer. Surveiller les manomètres, les indicateurs et les témoins lumineux afin de détecter toute anomalie du moteur. Le cas échéant, arrêter immédiatement le moteur et corriger la cause de l'anomalie.

AVERTISSEMENT: NE PAS LAISSER TOURNER LE MOTEUR DANS UN ENDROIT FERMÉ ET NON VENTILÉ. LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT DU MOTEUR SONT DANGEREUX ET PEUVENT ÊTRE MORTELS SI INHALÉS. POUR RÉCHAUFFER LE MOTEUR OUVRIR LES PORTES DU GARAGE OU SORTIR L'AUTOCAR À L'EXTÉRIEUR.

REMARQUE: Le moteur atteindra sa température normale de fonctionnement peu de temps après la mise en marche de l'autocar. Éviter de faire tourner le moteur à plein régime avant que la température du liquide de refroidissement n'ait atteint 60°F (140°C).

RÉCHAUFFAGE DE LA TRANSMISSION "WORLD" (WT)

Lorsque la température de la transmission descend en dessous de -29°C (-20°F), le témoin "DO NOT SHIFT" (ne pas changer de rapport) s'allume après le démarrage du moteur. Dans ce cas, la transmission est verrouillée au point mort jusqu'à ce que la température de la transmission s'élève à plus de -29°C (-20°F) et que le témoin "DO NOT SHIFT" s'éteigne. La transmission fonctionne seulement au premier rapport et à celui de marche arrière jusqu'à l'atteinte de sa température normale de fonctionnement.

DÉMARRAGE-SECOURS

Afin d'éviter d'endommager les composants électriques, il est important que les câbles d'appoint soient utilisés adéquatement, et seulement en cas d'urgence. Pour démarrer le moteur, utiliser une autre source de 24 volts CC (courant continu), avec mise à la masse au négatif. Utiliser seulement des câbles d'appoint pouvant supporter une intensité de 500 ampères au démarrage.

REMARQUE: Pour charger les batteries à l'aide des bornes de démarrage-secours, les interrupteurs principaux d'alimentation doivent être à la position "MARCHE" ("ON").

AVERTISSEMENT: LE NON RESPECT DES PROCÉDURES SUIVANTES PEUT CAUSER DES BLESSURES OU DES DOMMAGES PROVENANT DE LA PROJECTION D'ACIDE, D'UNE EXPLOSION OU D'UNE SURTENSION AU NIVEAU DU SYSTÈME DE CHARGE.

AVERTISSEMENT: PORTER DES LUNETTES DE SÉCURITÉ ET ENLEVER BAGUES, MONTRES AVEC BRACELET MÉTALLIQUE ET AUTRES BIJOUX MÉTALLIQUES.

ATTENTION: NE BRANCHER JAMAIS LE CÂBLE D'APPOINT À LA BORNE NÉGATIVE DE LA BATTERIE DÉCHARGÉE.

AVERTISSEMENT: LES GAZ ÉMANANT DES BATTERIES PENDANT LE DÉMARRAGE SONT EXPLOSIFS. NE PAS FUMER PRÈS DES BATTERIES.

ATTENTION: NE JAMAIS LAISSER LES DEUX VÉHICULES SE TOUCHER. GARDER UNE BONNE DISTANCE ENTRE LES VÉHICULES. S'ASSURER QUE LES PINCES DU COURANT POSITIF (ROUGES) ET CELLES DU NÉGATIF (NOIRES) NE SE TOUCHENT PAS.

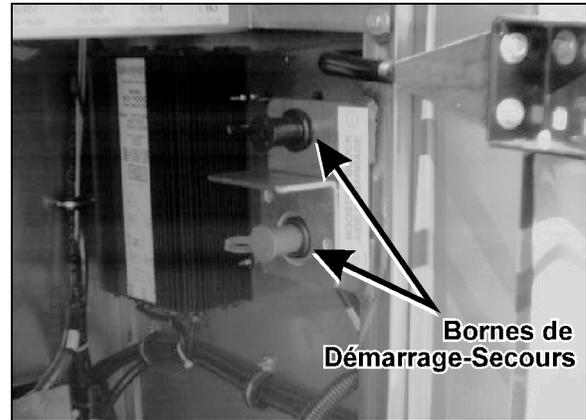
ATTENTION: UNE BATTERIE POURRAIT SE RUPTURER OU EXPLOSER, SI RECHARGÉE LORSQUE L'ÉLECTROLYTE EST GELÉ OU QUE LE NIVEAU D'ÉLECTROLYTE EST BAS. VÉRIFIER L'ÉTAT DES BATTERIES DÉCHARGÉES AVANT D'ESSAYER DE LES RECHARGER.

ATTENTION: NE PAS TENTER DE DÉMARRAGE-SECOURS LORSQUE L'INDICATEUR DE CHARGE D'UNE BATTERIE SANS ENTRETIEN EST DE COULEUR JAUNE. REMPLACER LA BATTERIE.

ATTENTION: AVANT DE PROCÉDER AU DÉMARRAGE-SECOURS, S'ASSURER QUE LE FREIN DE STATIONNEMENT EST APPLIQUÉ ET QUE LA TRANSMISSION EST AU POINT MORT (N). FERMER TOUS LES DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE, DE CHAUFFAGE ET AUTRES ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES.

Pour effectuer un démarrage-secours, procéder tel qu'indiqué:

1. Retirer les capuchons protecteurs sur les bornes du bloc de démarrage situé à droite dans le compartiment principal d'alimentation.
2. Connecter une des extrémités du câble positif (+) rouge à la borne positive (+) de la source d'appoint. Si la source d'appoint provient d'un autre véhicule, le moteur de ce dernier doit être arrêté avant de procéder au branchement.



COMPARTIMENT PRINCIPAL D'ALIMENTATION

OFH3B508

3. Connecter l'autre extrémité du même câble positif (+) rouge à la borne positive (+) du bloc de démarrage.
4. Connecter une pince du câble négatif (-) noir à la borne négative (-) de la source d'appoint.
5. Connecter l'autre extrémité du câble négatif (-) noir à la borne négative (-) du bloc de démarrage.
6. Si la source d'appoint provient d'un autre véhicule, démarrer le moteur de ce dernier. Laisser le moteur tourner pendant quelques minutes, puis démarrer le moteur de l'autocar en panne.
7. Retirer les câbles en inversant la séquence des étapes 2 à 5 ci-dessus.
8. Replacer les capuchons protecteurs sur les bornes du bloc de démarrage.

REMARQUE: Les câbles volants doivent être conçus pour supporter une intensité de 500 ampères au démarrage. Si la longueur des câbles est de 6 m (20 pieds) ou moins, utiliser des fils de calibre 2/0 (AWG). Dans le cas de câbles d'une longueur variant entre 6 et 9 m (20-30 pieds), utiliser des fils de calibre 3/0 (AWG).

SITUATIONS D'URGENCE

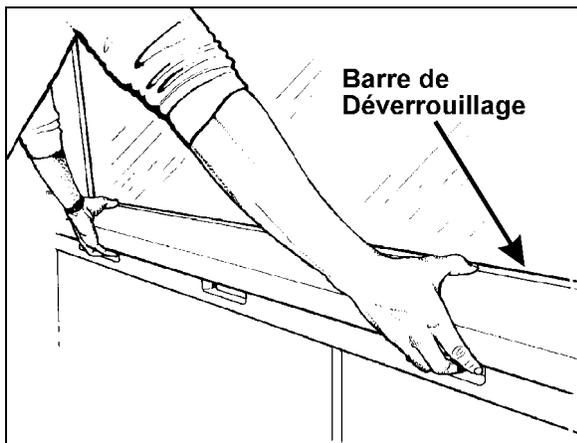
SORTIES DE SECOURS

Fenêtres Latérales

Certaines fenêtres latérales dans la section des passagers peuvent être ouvertes de l'intérieur et servir de sortie de secours. Un autocollant apposé à la base de chaque fenêtre, indique la localisation de la fenêtre de secours la plus proche, à l'exception de la petite fenêtre avant gauche. Deux lumières de couleur bleue, installées dans la partie supérieure de chaque fenêtre latérale, éclairent les autocollants des sorties de secours. L'éclairage des autocollants des sorties de secours est commandé au moyen de l'interrupteur d'éclairage général situé sur le tableau de bord gauche.

Pour ouvrir la fenêtre, insérer les doigts sous la barre de déverrouillage aux endroits prévus à cette fin. Soulever la barre de déverrouillage et pousser le bas de la fenêtre vers l'extérieur. Un autocollant indiquant la marche à suivre est apposé sur la barre de déverrouillage de chaque fenêtre de sortie de secours.

Pour fermer la fenêtre, soulever la barre de déverrouillage et ramener la fenêtre vers soi tel qu'illustré sur l'autocollant apposé à la base de la fenêtre.



OUVERTURE DES FENÊTRES LATÉRALES OFH3B602

ATTENTION: AFIN DE NE PAS LES ENDOMMAGER, GARDER LES SORTIES DE SECOURS FERMÉES EN TEMPS NORMAL. NE FERMER PAS LES FENÊTRES TROP

BRUSQUEMENT AFIN DE NE PAS ENDOMMAGER LEUR SYSTÈME D'OUVERTURE.

SORTIE DE SECOURS PAR LE TOIT

La trappe de ventilation installée au plafond, à l'arrière de l'autocar, s'ouvre complètement pour permettre la sortie d'urgence des passagers. Une seconde trappe, optionnelle, peut être installée au plafond à l'avant de l'autocar. Pour ouvrir en cas d'urgence, pousser complètement le panneau de ventilation vers l'extérieur. Tirer la languette noire vers l'arrière et pousser la poignée vers l'extérieur. Un autocollant indiquant la marche à suivre est apposé sur la surface intérieure du panneau de la sortie de secours.



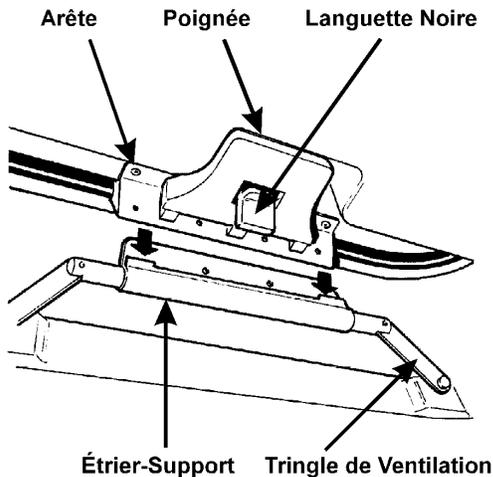
SORTIE DE SECOURS PAR LE TOIT

OFH3B604

REMARQUE: Dans le cas d'une panne du moteur du système de ventilation, la ou les sorties de secours au toit peuvent être ouvertes par une simple poussée vers le haut, pour assurer la ventilation.

AVERTISSEMENT: PRENDRE NOTE QUE LA HAUTEUR DE L'AUTOCAR EST MODIFIÉE LORSQU'UNE OU LES DEUX TRAPPES SONT OUVERTES. VÉRIFIER LES HAUTEURS MAXIMALES ADMISES AVANT DE S'ENGAGER SOUS UN PASSAGE.

Pour verrouiller la poignée après utilisation, pousser les tringles du panneau de ventilation vers le haut en position de ventilation maximale. Insérer l'arête entre les deux sections de l'étrier-support. Tirer ensuite le panneau vers l'intérieur, un côté à la fois.



POIGNÉE D'OUVERTURE

OFH3B606

OUVERTURE D'URGENCE DE LA PORTE AVANT

Soupape Extérieur d'Ouverture d'Urgence

Avant d'utiliser la soupape, la porte avant doit être déverrouillée. Tourner vers la droite la soupape d'ouverture, située dans le compartiment de service avant. Tirer sur la porte pour l'ouvrir. Tourner la soupape à sa position initiale avant de refermer la porte.

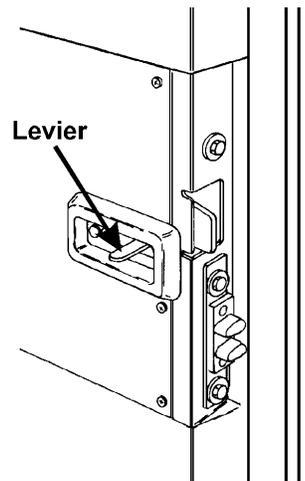


COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT

OFH3B608

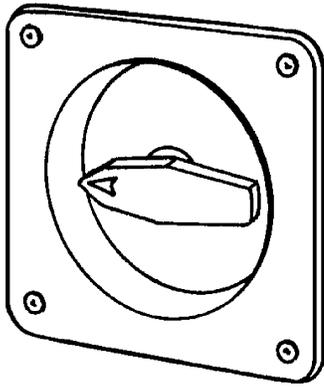
Soupape Intérieure d'Ouverture d'Urgence

Lorsque la porte est verrouillée, pousser et maintenir le levier d'ouverture vers l'avant. Déverrouiller la porte en tournant la soupape d'ouverture dans le sens horaire, puis ouvrir la porte en poussant. La soupape d'ouverture est située sur le mur, à gauche des marches en sortant de l'autocar. Tourner la soupape à sa position initiale avant de refermer la porte.



LEVIER D'OUVERTURE DE LA PORTE AVANT

OFH3B610



SOUPAPE D'OUVERTURE D'URGENCE

OFH3B612

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de Premiers Soins

Une trousse de premiers soins est rangée dans le premier porte-colis avant droit.

Extincteurs

Un des extincteurs est rangé sous le premier siège avant droit et le second, sous le premier siège avant gauche. Un autocollant, indiquant la marche à suivre pour l'utilisation, est apposé sur chacun des extincteurs. S'assurer de bien comprendre le fonctionnement des extincteurs en prévision d'une situation d'urgence. Un autocollant, indiquant la localisation des extincteurs, est apposé au bas de chacune des fenêtres adjacentes à la première rangée de sièges.

Triangles Réflecteurs

Un jeu de trois (3) réflecteurs triangulaires est fourni afin d'avertir les autres conducteurs dans le cas d'une panne de l'autocar. Le jeu est rangé à droite, à l'intérieur du premier compartiment à bagages droit. Le triangle sert à indiquer une situation d'urgence. Disposer les trois réflecteurs de la façon illustrée sur le couvercle de la boîte. Ces réflecteurs sont conformes à la norme FMVSS 125 (Federal Motor Vehicle Safety Standards).

Cric/Outils

Un ensemble d'outils pour soulever l'autocar est rangé dans le premier compartiment à bagages droit. L'ensemble inclut un cric hydraulique d'une capacité de 12,5 tonnes et une clé pour les écrous des roues.

Hache d'Incendie

Une hache d'incendie optionnelle peut être rangée à l'intérieur du premier porte-colis droit.

AVERTISSEURS

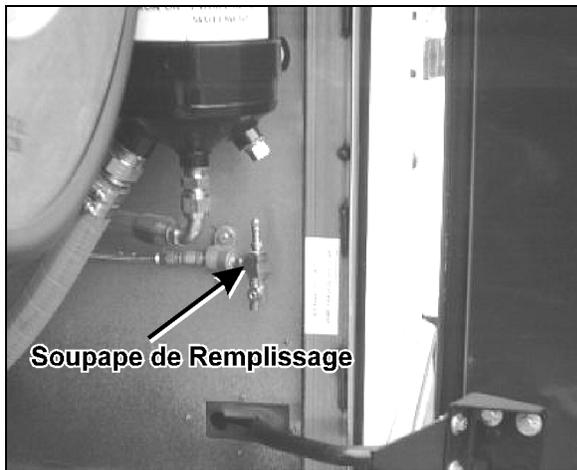
En plus des témoins lumineux des différents tableaux de bord, l'autocar est équipé d'avertisseurs sonores, pour indiquer au conducteur l'état de fonctionnement des composantes suivantes:

Témoin lumineux	Signal Audible	Cause
Air du circuit primaire	Avertisseur sonore	Faible pression d'air
Air du circuit secondaire	Avertisseur sonore	Faible pression d'air
"Do not shift" (Ne pas changer de rapport)	Avertisseur sonore	La transmission ne peut être embrayée
–	Avertisseur sonore	Bouton d'urgence dans le cabinet d'aisances actionné
–	Sonnette	Bouton actionné par un passager
Feu	Sonnerie	Incendie dans le compartiment du moteur
"Font kneeling"	"Bip" sonore	Système d'abaissement de l'avant de l'autocar en fonction
Essieu porteur	"Bip" sonore	Essieu porteur relevé
–	"Bip" sonore	Frein de stationnement non appliqué et/ou pédale de frein appuyée lorsque le commutateur d'allumage est à la position ARRET ("OFF")

REMARQUE: Tous les dispositifs avertisseurs sont situés dans le compartiment de service avant. Le système d'alarme, relié aux circuits pneumatiques primaire et secondaire, comporte un seul avertisseur.

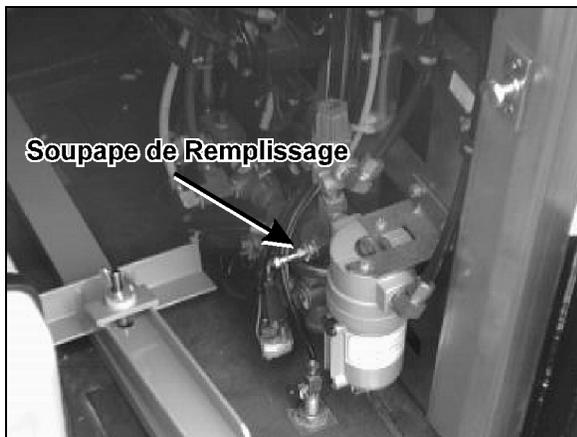
SOUPAPES DE REMPLISSAGE D'URGENCE DU SYSTÈME PNEUMATIQUE

L'autocar est équipé de deux soupapes de remplissage d'urgence du système pneumatique, pour ajouter de l'air au système lorsque la pression d'air est basse et que le moteur ne peut fonctionner. Une des soupapes est située à l'intérieur du compartiment du moteur près de la penture de la porte d'accès au côté droit du moteur. L'autre soupape est située dans le compartiment de service avant.



COMPARTIMENT DU MOTEUR (CÔTÉ DROIT)

OFH3B614



COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT

OFH3B616

Ces deux soupapes sont identiques à celles utilisées sur les pneus et il est possible d'y raccorder n'importe quelle canalisation standard d'air externe. La soupape dans le compartiment du moteur sert à alimenter en air tous les

systèmes (freins, suspension et accessoires), tandis que celle dans le compartiment de service sert aux accessoires seulement.

ATTENTION: L'AIR AJOUTÉ À L'AIDE DE CES DEUX SOUPAPES PASSE PAR LE SYSTÈME STANDARD DE FILTRATION DE L'AIR. NE PAS AJOUTER D'AIR PAR UN AUTRE ENDROIT. NE JAMAIS DÉPASSER 827 kPa (120 LB/PO²) DE PRESSION.

COMBINAISON DES FREINS DE STATIONNEMENT ET D'URGENCE

Lorsque la pression d'air des deux circuits de freinage chute sous 276 kPa (40 lb/po²), le frein de stationnement à ressort s'applique immédiatement à pleine capacité sur l'essieu moteur, afin d'immobiliser l'autocar.

Le frein de stationnement s'applique en tirant sur la poignée de la soupape de commande situé sur la console latérale droite. Consulter la rubrique "Console latérale droite" à la page 3-27.

Le frein de stationnement n'est pas conçu pour être utilisé en remplacement des freins de service. Lors de conditions normales de conduite, s'assurer que la poignée de la soupape de commande est poussée complètement vers le bas.

REMARQUE: Utiliser le frein de stationnement pour assister les freins de service afin d'immobiliser l'autocar en situation d'urgence seulement. La distance de freinage sera de beaucoup supérieure à celle obtenue lors d'une application normale des freins de service.

REMARQUE: Avant de relâcher le frein de stationnement en poussant sur la poignée, vérifier les manomètres pour s'assurer que la pression d'air du système de freinage a atteint un minimum de 655 kPa (95 lb/po²).

AVERTISSEMENT: APPLIQUER
TOUJOURS LE FREIN DE STATIONNEMENT
AVANT DE QUITTER LE SIÈGE DU
CONDUCTEUR.

REMARQUE: Un signal sonore se fait entendre
lorsque le commutateur d'allumage est tourné à
la position "ARRÊT" sans que le frein de
stationnement n'ait été appliqué. Ce même
signal se fait entendre lorsqu'une pression est
exercée sur la pédale des freins dans les
mêmes circonstances.

REMARQUE: Lorsque le commutateur
d'allumage est tourné à la position "MARCHE" et
que le frein de stationnement est appliqué, les
feux de freinage s'allument automatiquement.

SOINS ET ENTRETIEN

NETTOYAGE INTÉRIEUR

Dans le but d'offrir un service de qualité aux passagers, il est important de conserver l'intérieur de l'autocar dans un état impeccable. La planification de l'entretien de l'autocar devrait inclure le nettoyage complet de la section des passagers.

REMARQUE: Utiliser seulement des produits de nettoyage approuvés, obtenus auprès d'un représentant reconnu en produits de nettoyage. Ne jamais appliquer un traitement anti-taches sur le tissu neuf. Afin d'éviter que le tissu demeure taché en permanence, ne pas tarder à nettoyer les taches. Un traitement inadéquat peut empirer l'état des taches. Faire appel à un expert en nettoyage, pour enlever les taches qui persistent.

REMARQUE: L'information fournie dans cette section propose les méthodes de nettoyage recommandées. Le résultat du nettoyage varie en fonction de l'état de la tache. Nettoyer toujours les taches sans tarder, pour de meilleurs résultats.

Capitonnage des Sièges

Nettoyage Normal

Battre le tissu fermement avec un objet contondant, tel qu'un mélangeur à peinture, afin de faire sortir du tissu la poussière et la saleté. Passer l'aspirateur sur le tissu dans le sens de la chaîne du tissu à l'aide d'un embout d'aspirateur approprié.

REMARQUE: La nature abrasive de la poussière et de la saleté diminue la durée de vie du tissu. Passer l'aspirateur régulièrement.

Nettoyage des Taches et Autres Marques

Enlever les taches et les marques sur le tissu en peluche de laine en suivant l'une des méthodes suivantes :

Méthode 1

- Appliquer un solvant ininflammable (Trichloréthylène) avec un chiffon propre et absorbant.
- Nettoyer la tache en frottant de l'extérieur vers le centre de la tache.
- Éponger à plusieurs reprises avec un linge sec et absorbant pour prévenir la formation de cernes, causés par un excès de solvant.

AVERTISSEMENT: UTILISER LES SOLVANTS DANS UN ENDROIT BIEN AÉRÉ. OUVRIR LES PORTES ET LES FENÊTRES.

Méthode 2

- Humecter la tache avec une solution à base de détergent domestique et d'eau tiède. Ne pas imbiber la tache.
- Frotter la tache avec un linge humide.
- Rincer le linge entre chaque traitement.

ATTENTION: N'UTILISER PAS DE SAVON, DE SAVON EN POUDRE, D'AMMONIAQUE, DE SODA, DE JAVELLISANT OU TOUT AUTRE PRODUIT CONTENANT UN DE CES ÉLÉMENTS.

Taches de Liquide

Enlever les taches de liquide en suivant la méthode 1. Si la tache persiste, répéter la méthode 1 en remplaçant le solvant par de l'alcool méthylique.

Taches de Boissons Alcoolisées

Enlever les taches de boissons alcoolisées en humectant la tache avec de l'eau, puis nettoyer en suivant la méthode 2.

Brûlures

Gratter l'endroit noirci avec un couteau ou une lame de rasoir et nettoyer en suivant la méthode 2. Une brûlure plus importante nécessitera l'intervention d'un spécialiste.

Taches de Cosmétiques

Enlever les taches laissées par des cosmétiques en appliquant la méthode 1 suivie de la méthode 2.

Taches d'Encre

Enlever les taches d'encre en suivant la méthode 2. Si une tache persiste, appliquer une solution tiède d'acide oxalique. Rincer avec de l'eau.

Taches de Sang

Enlever les taches de sang en suivant la méthode 2.

Taches d'Urine

Enlever les taches d'urine en suivant la méthode 2.

Taches de Vomissure

Enlever les taches de vomissure en suivant la méthode 2.

Encre de Stylo à Bille

Utiliser de l'alcool méthylique et éponger fréquemment pour que l'encre ne s'étende pas. Compléter le traitement en suivant la méthode 2.

Crayons-Marqueurs

Traiter avec du Méthyle Éthyle Cétone ("MEK") suivi de la méthode 2.

Huile, Graisse et Peinture

Gratter le surplus avec un couteau. Utiliser la méthode 1 suivie de la méthode 2. Si la tache persiste, recommencer le traitement.

Taches de Rouille

Enlever les taches de rouille en suivant la méthode 2. Appliquer une solution tiède d'acide oxalique. Rincer avec de l'eau.

Goudron

Amollir le goudron avec du benzène, puis suivre successivement les méthodes 1 et 2.

Chewing-Gum

Amollir la gomme avec du "cyclohexane" et gratter délicatement avec un couteau ou une lame de rasoir.

Plastique et Vinyle

Nettoyer les garnitures de plastique et de vinyle à l'aide d'un chiffon ou d'une éponge propre et humide. Pour les autres taches sur les garnitures de vinyle, utiliser une solution tiède ou un savon doux. Enlever les taches d'eau et les traces de savon avec un chiffon ou une éponge propre et humide. Assécher avec un chiffon propre et doux.

Les taches à base de graisse, de goudron ou d'huile peuvent être enlevées à l'aide d'un chiffon ou d'une éponge propre, imbibé d'un nettoyeur tout usage ou d'un nettoyeur pour vinyle à base de solvant.

De temps en temps, appliquer un protecteur incolore pour vinyle ou cuir afin de préserver le lustre et la souplesse du matériau.

Fenêtres

Nettoyer la surface intérieure des fenêtres avec une solution comprenant une partie de vinaigre diluée avec dix parties d'eau.

Acier Inoxydable

Utiliser un produit de nettoyage pour acier inoxydable et suivre le mode d'emploi du fabricant. Un produit de nettoyage pour acier inoxydable peut être commandé chez Prévost Car Inc. (pièce #68-0356).

Formica

Enlever les taches sur les surfaces de formica avec un détergent domestique, de l'alcool méthylique ou de l'essence minérale. Utiliser de l'eau et un abrasif doux lorsque la tache persiste.

Tapis

Passer l'aspirateur régulièrement afin de prolonger la durée de vie du tapis.

Caoutchouc

Utiliser seulement de l'eau pure ou de la glycérine pour enlever les taches des composantes de caoutchouc.

ATTENTION: NE JAMAIS UTILISER DE SOLVANTS SUR LES COMPOSANTES DE CAOUTCHOUC.

Nettoyage du Plancher

Nettoyer le plancher avec un détergent non-ionique de qualité. Suivre les recommandations du fabricant pour le nettoyage.

Essuyer le plancher à l'aide d'une vadrouille ou d'un aspirateur. Rincer le plancher à l'aide d'une solution contenant une partie de clorox pour dix parties d'eau chaude.

Polir le plancher sec à l'aide d'une polisseuse à haute vitesse et un disque de polissage doux de type 3-M (rouge).

Laver le plancher périodiquement avec une solution de 5% de clorox dans de l'eau chaude.

NETTOYAGE EXTÉRIEUR

Le lavage et le cirage fréquents de l'extérieur de l'autocar aident à protéger le fini de la peinture. Le fini de la peinture est abîmé par l'effet abrasif de la saleté et par la pollution corrosive.

Avant de laver l'extérieur de l'autocar, fermer les registres d'air frais à l'aide de l'interrupteur sur le tableau de commande inférieur droit. Installer tous les protecteurs des serrures pour éviter l'infiltration d'eau. Rincer l'autocar avec de l'eau pour enlever la poussière et la saleté. Laver l'autocar à l'aide d'un savon de qualité pour automobile. Suivre le mode d'emploi du fabricant pour le nettoyage. Bien rincer avec un jet d'eau claire.

Laver et cirer toujours l'autocar dans un endroit où il n'est pas exposé directement au soleil.

L'extérieur de l'autocar devrait être nettoyé, ciré et poli lorsqu'il n'y a plus formation de gouttelettes d'eau sur les surfaces peintes.

ATTENTION: DE L'EAU TRÈS CHAUDE PEUT ENDOMMAGER LA PEINTURE. UTILISER DE L'EAU FROIDE OU TIÈDE.

ATTENTION: S'ASSURER QUE LES SOLUTIONS DE NETTOYAGE NE SONT PAS NOCIVES POUR LA PEINTURE. LIRE LES INSTRUCTIONS DU FABRICANT AVANT L'UTILISATION.

ATTENTION: NE DIRIGER PAS LE JET D'EAU DIRECTEMENT SUR LES REGISTRES D'ADMISSION D'AIR FRAIS.

ATTENTION: NE PAS DIRIGER UN JET D'EAU À HAUTE PRESSION SUR LES PORTES DES COMPARTIMENTS DU RADIATEUR ET DU CONDENSEUR AFIN DE NE PAS ENDOMMAGER LES FAISCEAUX DES RADIATEURS.

Afin de prévenir la corrosion, enlever la boue et le sel accumulés sous le châssis de l'autocar à l'aide d'un jet d'eau à haute pression. Laver les passages des roues, les pare-chocs, le silencieux, le tuyau d'échappement arrière et les supports.

Effectuer ce nettoyage au moins deux fois par année. Arroser le dessous de l'autocar et laisser l'eau pénétrer avant de nettoyer. Laisser le moteur et l'échappement refroidir avant de procéder au nettoyage.

Goudron ou Huile

Enlever le goudron ou l'huile aussitôt que possible à l'aide d'un détachant d'huile et de goudron approuvé, pour automobile, ou avec de la térébenthine. Nettoyer à fond avec de l'eau et un savon pour automobile. Laisser sécher ; puis appliquer une nouvelle couche de cire.

Insectes

Enlever les taches d'insectes aussitôt que possible avec une eau tiède et savonneuse ou un détachant pour insectes.

Sève des Arbres

Enlever la sève des arbres ou la fiente d'oiseau à l'aide d'une eau tiède et savonneuse. Ne pas laisser durcir sur la peinture.

Fenêtres

Afin d'éviter la formation de traînées sur le pare-brise, ne pas pulvériser de silicone près des pare-brise. Enlever la poussière et l'accumulation de cire sur les fenêtres à l'aide d'une eau tiède et savonneuse ou d'un produit de nettoyage à base d'alcool. Si une peau de chamois est utilisée pour nettoyer et polir le verre, celle-ci doit être employée seulement à cette fin.

Balais des Essuie-Glaces

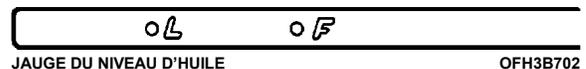
Afin d'éviter d'abîmer les balais d'essuie-glaces gelés, les libérer avant de les enlever. Démontez et nettoyez périodiquement les balais à l'aide d'une solution nettoyante à base d'alcool. Utiliser une éponge ou un chiffon doux.

VÉRIFICATION DES NIVEAUX D'HUILE

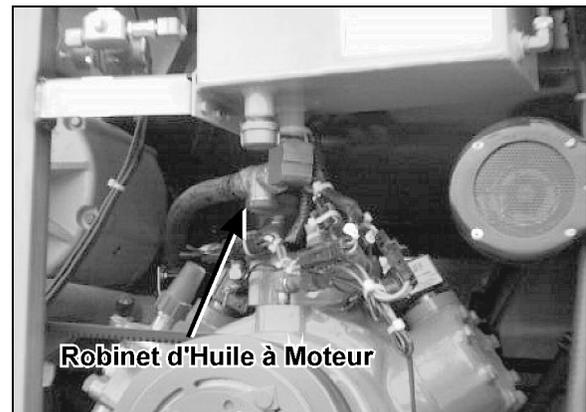
Niveau d'Huile à Moteur

Vérifier le niveau d'huile du moteur lorsque le moteur est encore chaud et que l'autocar est stationné de niveau. Arrêter le moteur et attendre au moins 10 minutes, pour permettre à l'huile de redescendre dans le carter, avant de vérifier le niveau. Vérifier le niveau d'huile chaque jour ou avant chaque voyage. Ajouter l'huile requise. Ne pas trop remplir. Pour une lecture précise, retirer la jauge, l'essuyer et la réinsérer complètement. Retirer la jauge de nouveau et vérifier le niveau d'huile.

Maintenir le niveau d'huile entre les deux repères de niveau sur la jauge. Ne pas laisser le niveau d'huile descendre sous le repère "L". Ajouter de l'huile, en ouvrant le robinet du réservoir d'huile auxiliaire et surveiller la quantité ajoutée à l'aide de l'indicateur de niveau sur le côté du réservoir. Fermer le robinet et vérifier à nouveau le niveau d'huile. Ne pas laisser le niveau d'huile dépasser le repère "F" sur la jauge.



ATTENTION: MAINTENIR LE NIVEAU D'HUILE À MOTEUR ENTRE LES REPÈRES "L" ET "F" SUR LA JAUGE. NE PAS TROP REMPLIR. VÉRIFIER LE NIVEAU À CHAQUE PLEIN DE CARBURANT.



ROBINET D'HUILE À MOTEUR

OFH3B704

Niveau d'Huile de la Transmission Automatique

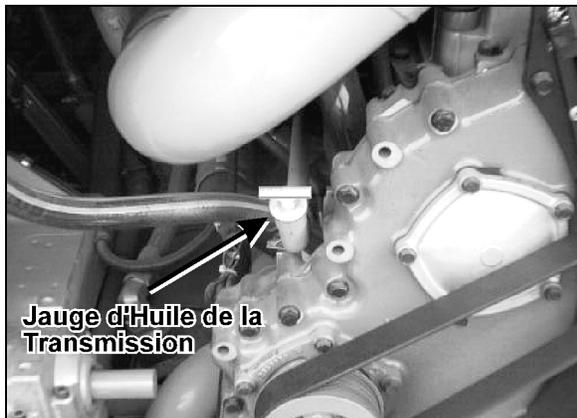
Pour vérifier le niveau d'huile de la transmission, une "vérification à froid" suivi d'une "vérification à chaud" sont nécessaires. La vérification à froid doit être effectuée lorsque la température de l'huile se situe entre 16°C et 60°C (60°F et 140°F).

REMARQUE: Effectuer la vérification à froid en premier avant d'effectuer la vérification à chaud.

La vérification à chaud peut être effectuée lorsque l'huile atteint la température normale de fonctionnement qui se situe entre 70°C et 120°C (160°F et 250°F).

Pour vérifier le niveau d'huile, stationner l'autocar de niveau et appliquer le frein de stationnement. Laisser tourner le moteur entre 1000 et 1200 tours par minute pendant environ une minute afin d'éliminer l'air dans le système. Faire tourner le moteur au ralenti et sélectionner le rapport de marche avant "D" puis celui de marche arrière "R" afin de remplir les cavités et les circuits de l'embrayage. Sélectionner ensuite le point mort "N".

La jauge de vérification du niveau d'huile de la transmission est accessible à partir de la porte arrière du compartiment du moteur et elle est située du côté gauche du moteur.



COMPARTIMENT DU MOTEUR

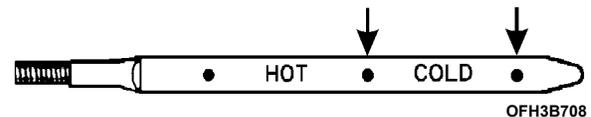
OFH3B706

AVERTISSEMENT: AFIN D'ÉVITER DES BLESSURES PERSONNELLES, NE PAS PORTER DE VÊTEMENTS AMPLES LORS DE L'ENTRETIEN DU MOTEUR. RESTER À L'ÉCART DU MOTEUR ET DES PIÈCES MOBILES PENDANT LA VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE.

Afin d'éviter l'infiltration de saletés et de corps étrangers dans l'huile, nettoyer l'extrémité du tube de remplissage avant d'enlever la jauge. Pour enlever la jauge, dévisser le couvercle d'environ trois tours, puis tirer dessus.

Vérification à Froid

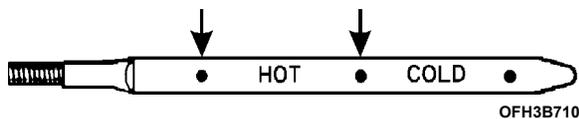
Laisser tourner le moteur jusqu'à ce que la température de l'huile se situe entre 16°C et 60°C (60°F et 140°F). Faire tourner le moteur au ralenti, vérifier si le frein de stationnement est appliqué et si la transmission est au point mort (N). Retirer et essuyer la jauge avec un linge propre. Vérifier le niveau d'huile. Si la lecture se situe à l'intérieur des limites de la section "COLD", une vérification à chaud peut être effectuée. Si le niveau d'huile se situe sur ou sous le repère inférieur de la section "COLD", ajouter de l'huile pour faire passer le niveau à l'intérieur des limites. Si le niveau d'huile se situe au-dessus du repère supérieur de la section "COLD", vidanger l'huile jusqu'à ce que le niveau soit à l'intérieur des limites. Une vérification à chaud peut être effectuée lorsque l'huile atteint la température normale de fonctionnement qui se situe entre 70°C et 120°C (160°F et 250°F).



ATTENTION: LE NIVEAU D'HUILE S'ÉLÈVE AVEC L'AUGMENTATION DE LA TEMPÉRATURE. NE PAS AUGMENTER LE NIVEAU D'HUILE AU-DESSUS DE LA SECTION "COLD" AVANT QUE LA TEMPÉRATURE NE SE SITUE ENTRE 70°C ET 120°C (160°F ET 250°F).

Vérification à chaud

S'assurer que la température de l'huile se situe entre 70°C et 120°C (160°F et 250°F) avant d'effectuer une vérification à chaud. S'assurer que le frein de stationnement est appliqué et que le moteur tourne au ralenti. Sélectionner le rapport de marche avant "D" puis celui de marche arrière "R" et revenir ensuite au point mort. Retirer et nettoyer la jauge, puis vérifier le niveau d'huile. Si le niveau d'huile se situe sur ou sous le repère inférieur de la section "HOT", ajouter la quantité d'huile nécessaire pour amener le niveau au milieu de la section "HOT".



REMARQUE : Une quantité d'environ 1 litre (1 pinte) d'huile fait passer le niveau du repère inférieur de la section "HOT" au milieu de la section "HOT".

Replacer la jauge et tourner la poignée dans le sens horaire pour serrer le joint de caoutchouc.

ATTENTION: NE PAS TROP REMPLIR LE CARTER D'HUILE DE LA TRANSMISSION. DES DOMMAGES SÉRIEUX POURRAIENT EN RÉSULTER.

Niveau d'huile des Transmissions Manuelles 6 et 7-Vitesses

Vérification du Niveau

L'huile devrait être vérifiée lorsque le moteur est arrêté et froid.

AVERTISSEMENT: AVANT DE PROCÉDER À L'ENTRETIEN, STATIONNER L'AUTOCAR DE FAÇON SÉCURITAIRE AU-DESSUS D'UN Puits DE RÉPARATION. APPLIQUER LE FREIN DE STATIONNEMENT. ARRÊTER LE MOTEUR ET BASCULER L'INTERRUPTEUR PRINCIPAL DES BATTERIES À LA POSITION ARRÊT ("OFF").

Dévisser le bouchon de remplissage et vérifier si le niveau d'huile atteint le niveau des filets du trou.

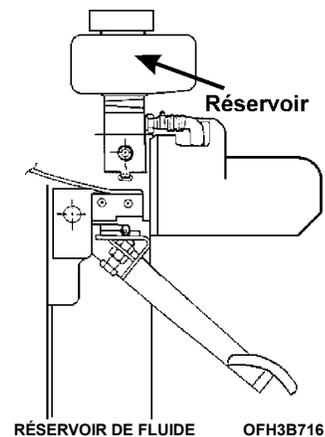
Remplissage

Ajouter de l'huile de la manière suivante :

1. Dévisser le bouchon de remplissage.
2. Ajouter de l'huile jusqu'au débordement.
3. Nettoyer l'huile sur la transmission et le bouchon.
4. Revisser le bouchon.

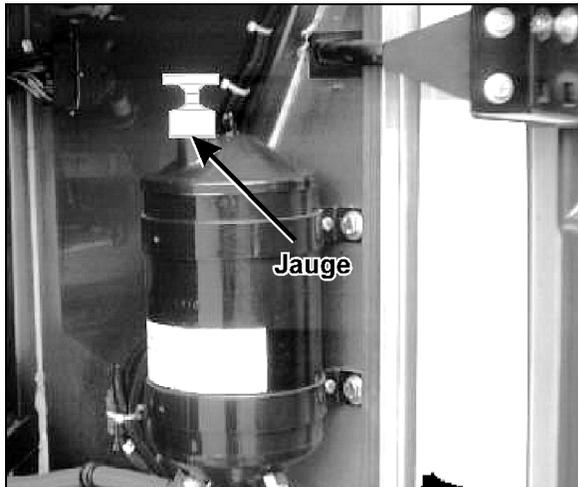
Niveau de Fluide dans le Réservoir du Maître Cylindre de la Pédale d'Embrayage

Maintenir le niveau de fluide dans le maître cylindre de la pédale d'embrayage au niveau de la crépine du réservoir. Le réservoir est situé sous le tableau de bord, près de la pédale d'embrayage.



Niveau de Fluide de la Direction Assistée

L'autocar comporte une direction assistée intégrée. Le réservoir de fluide hydraulique est accessible par la porte d'accès au côté droit du moteur.



PORTE D'ACCÈS AU CÔTÉ DROIT DU MOTEUR

OFH3B718

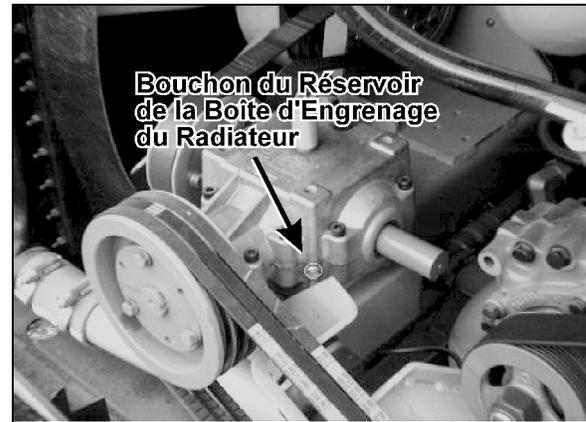
Vérification du Niveau de Fluide Hydraulique

Vérifier le niveau d'huile de la manière suivante :

1. Arrêter le moteur et ouvrir la porte d'accès au côté droit du moteur.
2. Dévisser et retirer la jauge sur le dessus du réservoir et l'essuyer avec un chiffon propre.
3. Introduire la jauge dans le réservoir, puis la retirer de nouveau pour vérifier le niveau.
4. Ajouter du fluide hydraulique jusqu'au repère "FULL" sur la jauge (Utiliser du fluide Dexron II, Dexron IIE, Dexron III ou un fluide de type Mercon).
5. Replacer la jauge et serrer.

Niveau d'Huile de la Boîte d'Engrenages du Ventilateur du Radiateur

Le ventilateur du radiateur est entraîné par une courroie reliée à la poulie du vilebrequin, par l'intermédiaire d'une boîte d'engrenages et d'un arbre d'entraînement. Un bouchon, situé sur le côté droit de la boîte d'engrenages, est utilisé pour vérifier le niveau d'huile.



COMPARTIMENT DU MOTEUR

OFH3B720

Vérification du Niveau d'Huile

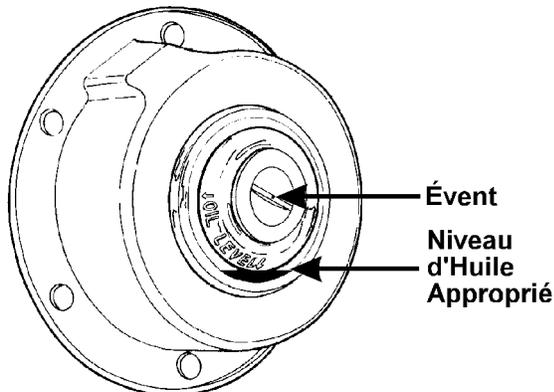
Vérifier le niveau d'huile de la manière suivante :

1. Arrêter le moteur.
2. Basculer l'interrupteur principal des batteries à la position ARRÊT ("OFF").
3. Ouvrir la porte arrière du compartiment du moteur et placer le sélecteur de commande du démarreur à la position ARRÊT ("OFF").
4. Dévisser le bouchon situé sur le côté droit de la boîte d'engrenage.
5. Vérifier si le niveau d'huile atteint le niveau des filets du trou.
6. Ajouter, si nécessaire, de l'huile synthétique MOBIL SHC 634 (ou Prévost #18-0185) jusqu'au niveau des filets du trou.
7. Revisser le bouchon.

- 8- Replacer le sélecteur de commande du démarreur à la position DÉMARRAGE AVANT ("FRONT START"), puis fermer la porte du compartiment du moteur.
- 9- Basculer l'interrupteur principal des batteries à la position MARCHE ("ON").

Niveau d'Huile des Roulements de Roue

Maintenir le niveau d'huile des roulements de roue des essieux avant et porteur, au repère sur le couvercle. Le niveau est indiqué par une ligne fléchée qui est incorporée à la lentille de plastique sous les mots "OIL LEVEL". Pour vérifier le niveau d'huile après avoir conduit l'autocar, attendre au moins 15 minutes afin de s'assurer que l'huile s'est stabilisée. Les roulements de roue de l'essieu moteur sont lubrifiés par l'huile du différentiel. Maintenir le niveau d'huile du différentiel au niveau indiqué, de façon à assurer toujours une lubrification adéquate des roulements des roues de l'essieu moteur.



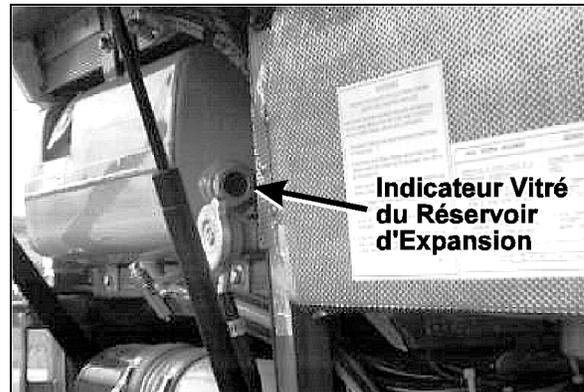
LUBRIFICATION DES ROULEMENTS

OFH3B722

ATTENTION: LE COUVERCLE DE L'ORIFICE DE REMPLISSAGE DU ROULEMENT DE ROUE EST MUNI D'UN PETIT ÉVENT EN SON CENTRE AFIN D'ÉVITER UNE SURPRESSION DANS LE LOGEMENT DU ROULEMENT. NETTOYER OCCASIONNELLEMENT EN INSÉRANT UNE AIGUILLE.

VÉRIFICATION DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le niveau du liquide de refroidissement est suffisant lorsque le liquide de refroidissement (froid) est visible à travers l'indicateur vitré du réservoir d'expansion. Si le niveau est bas, ajouter du liquide de refroidissement ayant la même composition que celle généralement utilisée (50-50).



COMPARTIMENT DU MOTEUR

OFH3B724

AVERTISSEMENT: LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT CHAUD EST SOUS PRESSION. LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR AVANT D'AJOUTER DU LIQUIDE.

RÉSERVOIRS À AIR

L'autocar peut être équipé de six réservoirs à air. Vidanger le réservoir des accessoires et le réservoir d'accumulation d'eau chaque jour, ou avant chaque voyage. Les autres réservoirs soit: ceux des circuits primaire et secondaire, du système d'abaissement de la suspension (optionnel) et du dispositif de dérivation du frein de stationnement (optionnel) doivent être vidangés à chaque changement d'huile. Les changements d'huile devraient être effectués au moins à tous les 20 000 km (12 500 miles).

Le robinet de vidange du réservoir des accessoires est accessible par le compartiment de service avant. Le robinet de vidange du réservoir d'accumulation d'eau est accessible par la porte d'accès au côté droit du moteur. Tous les réservoirs sont équipés d'un robinet de vidange situé sous chacun de ceux-ci. Se référer à la charte de lubrification dans le "manuel de maintenance" pour la localisation des réservoirs.

Vidanger l'air des réservoirs en tournant le robinet de vidange dans le sens anti-horaire.



COMPARTIMENT DU MOTEUR

OFH3B726



COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT

OFH3B728

EXTINCTEURS

Inspecter les extincteurs mensuellement afin de s'assurer de leur bon fonctionnement en cas d'urgence.

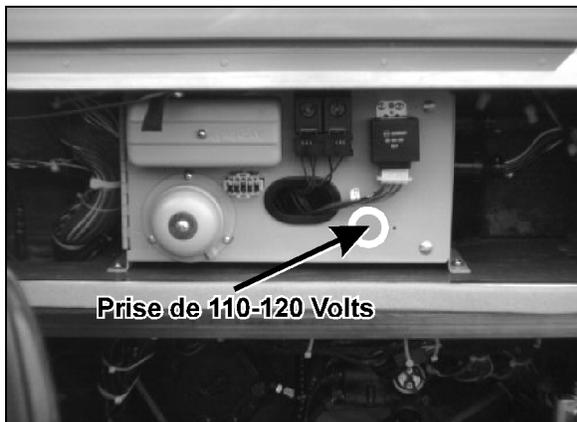
- Sur les extincteurs équipés d'une jauge de pression, l'aiguille devrait se situer dans la partie verte ou "NORMAL". Remplacer ou recharger l'extincteur si la pression n'est pas adéquate.
- Vérifier sur la poignée si le sceau est intact.
- Vérifier si le boyau est en bonne condition et si le bec n'est pas obstrué.
- Garder l'extincteur propre.
- Vérifier la date et la signature de la dernière inspection. Ajouter la nouvelle date et signer, si l'extincteur n'a pas été inspecté pendant le mois.

SÉPARATEUR D'EAU

Un séparateur d'eau, installé dans le compartiment du moteur, sert à empêcher l'infiltration d'eau dans le système d'alimentation en carburant. Vidanger le séparateur périodiquement, ou lorsque le voyant lumineux du séparateur d'eau s'allume sur le tableau de bord. Pour vidanger l'eau, dévisser la vis de purge située sous le séparateur, d'environ un quart de tour. Serrer la vis lorsque terminé.

BLOC D'ALIMENTATION 110-120 VOLTS, POUR ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR, À L'ARRÊT(OPTIONNEL)

Un bloc d'alimentation 110-120 volts permet l'alimentation du système d'éclairage intérieur de l'autocar, à l'arrêt, lors de l'entretien ou lors du nettoyage. La prise de branchement est située dans le compartiment de service avant gauche, sur la boîte de jonction des avertisseurs.



COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT

OFH3B732

PRISE 110-120 VOLTS DU CHAUFFE-MOTEUR ET DE L'ÉLÉMENT CHAUFFANT OPTIONNEL DU RÉSERVOIR D'EAU DOUCE

La prise de branchement est située sur la porte arrière du compartiment du moteur. Voir la section "Extérieur de l'autocar" (page 1-1). Brancher la fiche femelle d'une rallonge à la prise située sur la porte arrière du compartiment du moteur. Raccorder l'autre extrémité de la rallonge à une source de 110-120 volts (seulement).

Le moteur est équipé d'un chauffe-moteur à immersion pour faciliter les démarrages par temps froid. Par temps froid, pour une période prolongée, le chauffe-moteur devrait être utilisé dès que l'autocar est stationné et qu'une source adéquate de courant est disponible.

L'autocar est équipé d'un élément chauffant optionnel pour le réservoir d'eau douce.

Lorsque la prise est raccordée à une source de 110-120 volts, le chauffe-moteur et le circuit optionnel de chauffage du réservoir d'eau douce se mettent en marche.

AVERTISSEMENT: UTILISER UNIQUEMENT UNE SOURCE DE COURANT ALTERNATIF DE 110-120 VOLTS. UTILISER SEULEMENT UNE RALLONGE (3 BROCHES) AVEC MISE À LA MASSE, AYANT UNE CAPACITÉ MINIMALE DE 15 AMPÈRES. DÉBRANCHER LA RALLONGE AVANT DE DÉMARRER OU DE DÉPLACER L'AUTOCAR.

RÉGLAGE DES TENDEURS DE COURROIES

Le ventilateur du radiateur et le compresseur du système de climatisation sont entraînés par des courroies en V.

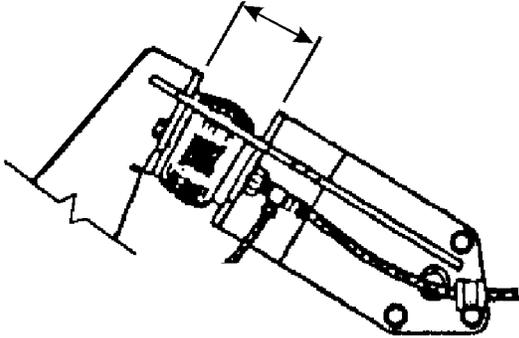
Une jauge de tension des courroies #68-2404 est utilisée pour mesurer la tension des courroies des moteurs séries-60. Se référer au "manuel de maintenance" ou aux bulletins de service pour la grandeur des courroies et les tensions recommandées.

TENDEURS DE COURROIES

Tendeurs Actionnés à l'Air

La tension des courroies est appliquée par des coussins pneumatiques qui s'ajustent manuellement à l'aide d'une soupape de régulation installée dans le compartiment du moteur, près du réservoir auxiliaire d'huile à moteur. Pour le fonctionnement approprié des coussins pneumatiques, ajuster le support de tension supérieur de façon à laisser un jeu de 60 à 64 millimètres (2 3/8" à 2 1/2") lorsque le système pneumatique est sous une pression normale et que la soupape de régulation est ajustée à 345 kPa (50 lb/po²).

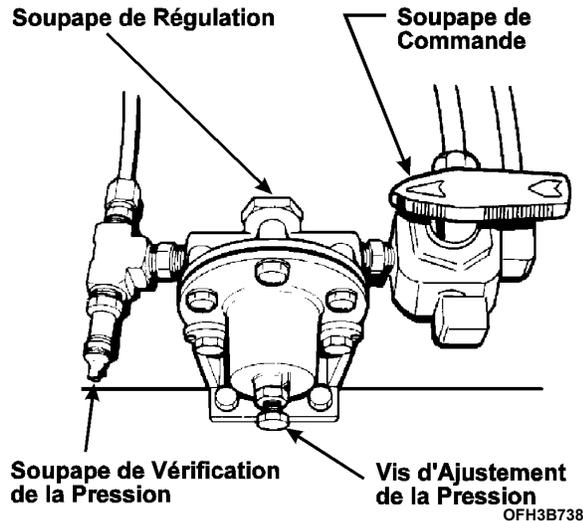
60 à 64 mm (2 3/8" à 2 1/2")



COUSSINS PNEUMATIQUES

OFH3B734

Pour procéder au remplacement d'une courroie, la pression d'air doit être relâchée à l'aide de la soupape de commande de la tension des courroies. La soupape de commande est située dans le compartiment du moteur, près de la soupape de régulation et fonctionne manuellement. Avant de procéder, s'assurer que toutes les précautions entourant l'arrêt du moteur ont été prises.



OFH3B738

Tendeurs Réglables Manuellement

Il existe deux sortes de systèmes de tendeurs de courroies réglables manuellement. Tendre les courroies selon les instructions fournies dans le "Manuel de maintenance".

RÈGLES GÉNÉRALES POUR LA TENSION DES COURROIES

- Se référer au "manuel de maintenance" ou aux bulletins de service pour les grandeurs des courroies et les tensions de réglage recommandées.
- Lorsque la tension d'une courroie est ajustée, faire tourner le moteur pendant dix minutes. Vérifier la tension et réajuster au besoin.
- Inspecter périodiquement l'usure ou l'endommagement des courroies et des poulies.
- Ne pas traiter les courroies à l'aide de compound. Maintenir les courroies sèches.
- Ne pas utiliser de courroies plus larges que la surface inférieure de la jauge de tension.

CAMÉRA DE MARCHÉ ARRIÈRE (OPTIONNELLE)

Une caméra de marche arrière reliée à un moniteur peut être installée en option. Dès que la transmission est sélectionnée en marche arrière (R), la caméra et le moniteur sont actionnés automatiquement. L'écran du moniteur s'éteint dès que le rapport de marche arrière est désélectionné. La caméra est escamotable et visible uniquement lorsqu'elle est en fonction. Un interrupteur, situé dans le compartiment électrique arrière, permet de sortir la caméra pour la nettoyer. Pour nettoyer le verre protecteur de la caméra, basculer l'interrupteur à la position "ON" et vaporiser de l'eau savonneuse sur le verre. Essuyer avec un chiffon humide et propre ou une raclette.

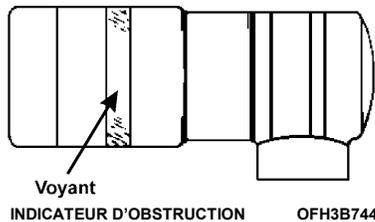
AVERTISSEMENT: AFIN D'ÉVITER LES BLESSURES, NE PAS NETTOYER LE VERRE PROTECTEUR DE LA CAMÉRA LORSQUE LA TRANSMISSION EST EN MARCHÉ ARRIÈRE (R). FERMER LE MOTEUR ET APPLIQUER LE FREIN DE STATIONNEMENT AVANT DE PROCÉDER AU NETTOYAGE.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER DE RAYER LE VERRE PROTECTEUR DE LA CAMÉRA, NE PAS L'ESSUYER AVEC UN CHIFFON SEC. UTILISER UN CHIFFON HUMIDE ET PROPRE.

INDICATEUR D'OBSTRUCTION DU FILTRE À AIR

Un indicateur d'obstruction est utilisé pour vérifier le niveau de décompression entre le filtre à air et le moteur. Un voyant rouge apparaît pour indiquer que le filtre à air est obstrué. L'indicateur est installé sur la conduite d'admission d'air du moteur près du turbocompresseur.

Lorsque le voyant rouge apparaît, l'élément du filtre à air doit être remplacé. Appuyer sur l'extrémité de l'indicateur pour remettre l'indicateur en fonction.



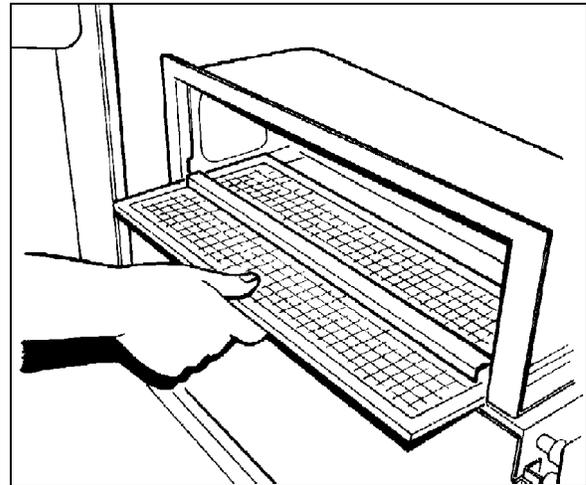
CHAUFFAGE ET CLIMATISATION

Filtres à Air du Système de Chauffage et de Climatisation

Afin d'assurer un rendement optimal du système, inspecter et nettoyer les filtres à air régulièrement.

Filtre à Air de la Section du Conducteur

Le filtre à air est placé sous le tableau de bord. Pour y accéder, tirer les deux loquets à chaque extrémité du panneau d'accès situé au-dessus des marches, à l'entrée. Retirer, inspecter et nettoyer le filtre régulièrement.

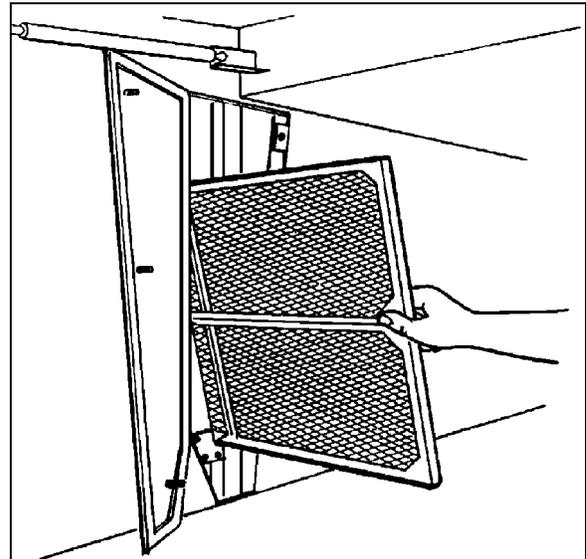


FILTRE DE LA SECTION DU CONDUCTEUR

OFH3B746

Filtres à Air de la Section Passagers

Les filtres à air de la section des passagers sont situés dans le premier et le second compartiment à bagages. Pour y accéder, dévisser les trois vis d'un quart de tour. Retirer, nettoyer et replacer le filtre.



FILTRE DE LA SECTION DES PASSAGERS

OFH3B748

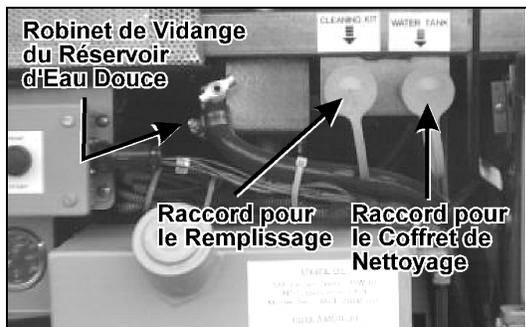
ATTENTION: S'ASSURER DE NE PAS RÉINSTALLER LE FILTRE À L'ENVERS.

ENTRETIEN DU CABINET D'AISANCES

La vidange et le remplissage des réservoirs du cabinet d'aisances devraient être effectués par le personnel d'entretien. À moins qu'une source d'alimentation appropriée (110-120 volts, courant alternatif) ne soit disponible à proximité pour brancher l'élément chauffant (optionnel), la vidange "d'urgence" des réservoirs d'eau doit être effectuée en cas d'une panne du moteur ou du système de chauffage, par temps froid. Le conducteur devrait superviser l'entretien du cabinet, en cours de voyage. Consulter la rubrique "Prise 110-120 volts du chauffe-moteur et de l'élément chauffant optionnel du réservoir d'eau douce" dans cette section (Page 7-10).

Remplissage du Réservoir d'Eau Douce

Raccorder le boyau d'alimentation en eau douce sur le raccord pour le remplissage situé au-dessus du réservoir auxiliaire d'huile à moteur. Remplir le réservoir jusqu'à ce que l'eau s'échappe du tube de trop plein à l'arrière de l'autocar.



AVERTISSEMENT: NE JAMAIS AJOUTER D'ANTIGEL DANS LE RÉSERVOIR D'EAU DOUCE. L'ANTIGEL EST TOXIQUE.

ATTENTION: NE JAMAIS LAISSER D'EAU DANS LE RÉSERVOIR D'EAU DOUCE PAR TEMPS FROID, À MOINS QUE L'ÉLÉMENT CHAUFFANT (OPTIONNEL) PUISSE ÊTRE ALIMENTÉ PAR UNE SOURCE DE 110-120 VOLTS.

Vidange du Réservoir d'Eau Douce

Pour vidanger le réservoir d'eau douce, ouvrir le robinet de vidange situé près des raccords mâles à dégagement rapide dans le compartiment du moteur. Fermer le robinet lorsque la vidange est terminée.

Remplissage du Réservoir de la Toilette

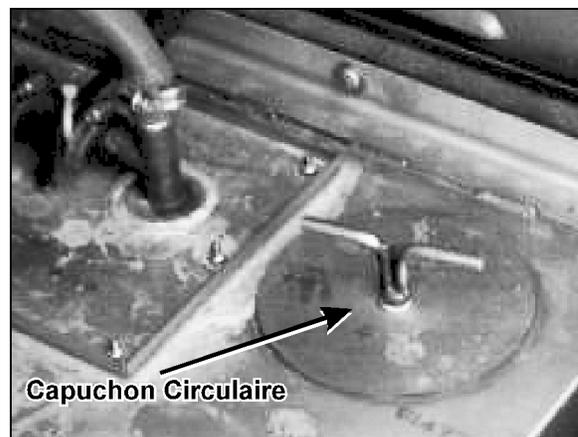
Enlever le capuchon circulaire. Remplir le réservoir avec 9 litres (2 gallons) de solution antigel, puis ajouter une quantité égale d'eau. Remettre le capuchon circulaire.

ATTENTION: ÉVITER DE TROP REMPLIR LE RÉSERVOIR DE LA TOILETTE.

Vidange du Réservoir de la Toilette

Pour vidanger, dévisser d'abord la poignée du capuchon circulaire de quelques tours. Tirer la poignée (en forme de T) de la soupape à tiroir du tuyau de vidange située sous le réservoir. Rincer le réservoir et le carter de la pompe avec de l'eau propre.

REMARQUE: Afin d'éviter que la plaque de soutien ne tombe à l'intérieur du réservoir, ne pas dévisser complètement la poignée sur le capuchon circulaire.



REMARQUE: Il est illégal de déverser le contenu du réservoir de la toilette sur le sol.

ATTENTION: LE SERVICE DU CABINET D'AISANCE DEVRAIT ÊTRE RÉVISÉ PAR LE PERSONNEL D'ENTRETIEN, APRÈS UNE VIDANGE EFFECTUÉE EN CAS D'URGENCE. LE SERVICE DES RÉSERVOIRS DU COMPARTIMENT DE LA TOILETTE DEVRAIT ÊTRE EFFECTUÉ SEULEMENT À DES ENDROITS SPÉCIALEMENT ÉQUIPÉS.

REMARQUE: La solution d'antigel sera diluée par l'eau s'écoulant par le drain du lavabo. Un entretien régulier du réservoir de la toilette est nécessaire afin de prévenir le gel.

Coffret de Nettoyage

Un boyau d'arrosage enroulé, raccordé à un pistolet, est situé dans le coffret de nettoyage, au-dessus de la toilette. Il peut être utilisé pour nettoyer le cabinet d'aisances. Raccorder une sortie d'eau douce au raccord d'alimentation à dégagement rapide, identifié "Cleaning kit", situé au-dessus du réservoir auxiliaire d'huile à moteur. Voir la figure sous la rubrique "Remplissage du réservoir d'eau douce" dans cette section (page 7-13).

Après chaque utilisation pendant la saison froide, il est recommandé de vidanger complètement le boyau afin d'éviter que le gel n'endommage le boyau et/ou le pistolet. Pour ce faire, dérouler le boyau et amener le pistolet près du drain de plancher du cabinet d'aisances, puis actionner la poignée du pistolet pendant qu'un assistant (à l'arrière de l'autocar) appuie sur la bille à ressort du raccord à dégagement rapide afin de permettre à l'air de s'introduire et obtenir ainsi une vidange efficace.

ENTRETIEN DES TUYAUX FLEXIBLES

Inspecter les tuyaux flexibles régulièrement afin d'assurer un fonctionnement efficace, économique et sécuritaire du moteur et des équipements connexes.

Inspection Avant le Démarrage

Vérifier les tuyaux flexibles quotidiennement, afin de détecter les fuites. Vérifier minutieusement tous les raccords, colliers de serrage et attaches. Afin de prévenir l'usure par frottement, s'assurer que les tuyaux flexibles ne touchent pas d'arbres, d'accouplements, de surfaces chaudes, d'arêtes vives ou tout autre composante dommageable. Les colliers de serrage et les attaches peuvent se desserrer avec le temps. Afin d'assurer un support approprié, inspecter et resserrer les colliers de serrage et les attaches ou les remplacer au besoin.

Fuites

Corriger les fuites immédiatement. La négligence à corriger les fuites peut causer de sérieux dommages aux équipements, en plus d'augmenter les coûts d'opération dûs au remplacement du liquide perdu. Considérer les fuites de carburant et d'huiles comme des risques d'incendie immédiats.

AVERTISSEMENT: RISQUE D'INCENDIE - DES DOMMAGES CORPORELS ET/OU MATÉRIELS PEUVENT RÉSULTER D'UN INCENDIE CAUSÉ PAR DES FUITES DE LIQUIDES INFLAMMABLES.

Durée de Vie

Les tuyaux flexibles ont une durée de vie limitée. Inspecter minutieusement tous les flexibles annuellement. Rechercher les dommages de surface ou toute indication permettant de constater qu'un tuyau est endommagé, tordu, usé, pincé, friable, fissuré ou qu'il fuit. Remplacer les tuyaux endommagés immédiatement.

Les tuyaux flexibles devraient être remplacés au moment d'une révision majeure ou après un maximum de cinq années d'utilisation. S'assurer que les tuyaux flexibles respectent les normes du fabricant des équipements d'origine.

RÉSERVOIR DE LAVE-GLACES

Le réservoir de lave-glaces est situé dans le compartiment de service avant gauche. Le réservoir a une capacité de 19 litres (5 gallons américains) et est équipé d'un couvercle dévissable. Vérifier régulièrement le niveau de lave-glaces.



COMPARTIMENT DE SERVICE AVANT OFH3B754

Les gicleurs sont situés sous les bras des essuie-glaces. Les gicleurs des pare-brise supérieurs et inférieurs sont commandés séparément et possèdent leur propre système de pompage relié au même réservoir.

PNEUS

Pression des Pneus

Maintenir les pneus à la pression recommandée afin de prolonger leur durée de vie et pour des raisons de sécurité.

REMARQUE: Les pressions de pneus recommandées sont fournies dans la "Fiche technique des spécifications de l'autocar" fourni dans la boîte de publications techniques livrée avec l'autocar.

AVERTISSEMENT: NE PAS EXCÉDER LA PRESSION MAXIMALE RECOMMANDÉE. UNE PRESSION INADÉQUATE AUGMENTE L'USURE DES PNEUS ET AFFECTE LA TENUE DE ROUTE, DE SORTE QU'UNE PERTE DE LA MAÎTRISE DE L'AUTOCAR POURRAIT EN RÉSULTER. VÉRIFIER LA PRESSION DES PNEUS RÉGULIÈREMENT.

REMARQUE: Vérifier toujours la pression du pneu de la roue de secours lors de la vérification de la pression des pneus.

REMPACEMENT D'UNE ROUE

Lors d'une crevaison, actionner les feux de détresse et immobiliser l'autocar sur l'accotement. Appliqué le frein de stationnement. S'assurer que l'autocar est stationné de façon sécuritaire en dehors de la circulation. Installer les réflecteurs triangulaires conformément aux règlements du code de la route.

Abaissement du Pare-Chocs Avant

La roue de secours est rangée dans le compartiment situé à l'arrière du pare-chocs avant. Pour accéder à la roue, dévisser les deux écrous situés à chaque extrémité sous le pare-chocs et pousser ceux-ci vers le haut. Avec l'aide d'un assistant, abaisser lentement le pare-chocs vers le sol.

AVERTISSEMENT: LE PARE-CHOCS EST LOURD. SE FAIRE AIDER PAR UN ASSISTANT AVANT D'ESSAYER D'ABAISSEZ LE PARE-CHOCS.

AVERTISSEMENT: LE COMPARTIMENT DE LA ROUE DE SECOURS N'EST PAS CONÇU POUR LE RANGEMENT. NE RANGER AUCUN OBJET NON FIXÉ DANS CE COMPARTIMENT. CES OBJETS POURRAIENT INTERFÉRER AVEC LA TIMONERIE DE LA DIRECTION. RETIRER TOUT OBJET NON FIXÉ, TROUVÉ DANS CE COMPARTIMENT.

Enlèvement de la Roue de Secours du Compartiment

Pour sortir la roue de secours, desserrer le tourniquet de la chaîne de retenue afin de libérer l'ensemble de la roue et du chariot. Ouvrir le compartiment de service avant gauche. Desserrer l'écrou "papillon" retenant le support et la glissière, puis sortir l'ensemble. Fixer le support en le positionnant sur les deux pattes de montage situées au centre à l'avant du compartiment. Tirer ensuite la roue au moyen de la courroie. Retirer la housse, puis séparer la

roue de son chariot en dévissant les deux écrous.

ATTENTION: S'ASSURER QUE LE PARE-CHOCS EST BIEN EN PLACE, ET QUE LES ÉCROUS DE RETENUE SONT SUFFISAMMENT SERRÉS APRÈS LE RELÈVEMENT DE CE DERNIER.

ATTENTION: AVANT DE REPRENDRE LA ROUTE, S'ASSURER QUE LE SUPPORT ET LA GLISSIÈRE SONT BIEN RANGÉS ET QUE LA ROUE EST BIEN FIXÉE À L'AIDE DE LA CHAÎNE DE RETENU.

REMARQUE: Le cric et la clé sont rangés à droite dans le premier compartiment avant droit.

REMARQUE: Vérifier périodiquement la pression du pneu de la roue de secours. Gonfler le pneu de la roue de secours à la pression de gonflage maximale recommandée.

REMARQUE: Vérifier périodiquement si la roue de secours est bien attachée dans le compartiment.

Marche à Suivre

Étape 1

Appliquer le frein de stationnement et arrêter le moteur. Sortir la roue de secours de son compartiment.

Étape 2

Enlever l'enjoliveur ou le chapeau de moyeu.

Roue centrée à l'aide des boulons :

Desserrer les écrous de la roue d'environ un tour. Pour desserrer les écrous du côté droit de l'autocar, tourner dans le sens anti-horaire. Pour ceux du côté gauche, tourner dans le sens horaire. Ne pas enlever les écrous.

Roue centrée sur le moyeu

Desserrer les écrous de la roue d'environ un tour. Tourner les écrous dans le sens anti-horaire. Ne pas enlever les écrous.

Étape 3

Utiliser le cric hydraulique pour soulever l'autocar. Le soulever suffisamment pour être en mesure de changer la roue.

REMARQUE: Chaque côté de l'autocar est muni de cinq points de levage : trois sont situés sous le châssis et les deux autres sous les essieux. Consulter la rubrique "Points de levage", dans cette section (Page 7-17).

AVERTISSEMENT: PLACER LE CRIC SUR UN SOL STABLE ET DE NIVEAU. AU BESOIN, PLACER UNE PLANCHE SOUS LE CRIC.

AVERTISSEMENT: AFIN DE PRÉVENIR DES BLESSURES PERSONNELLES OU L'ENDOMMAGEMENT DE L'ÉQUIPEMENT, SE SERVIR UNIQUEMENT DES POINTS DE LEVAGE RECOMMANDÉS.

AVERTISSEMENT: NE PAS SOULEVER L'AUTOCAR TANT QUE LE CRIC N'EST PAS INSTALLÉ DE FAÇON SÉCURITAIRE.

AVERTISSEMENT: LES PASSAGERS NE DOIVENT PAS DEMEURER DANS L'AUTOCAR LORSQUE CE DERNIER EST SOULEVÉ.

Étape 4

Dévisser les écrous de la roue, et enlever celle-ci. Placer la roue de secours. Replacer les écrous et serrer légèrement en croisée avant d'abaisser l'autocar.

Étape 5

Abaisser l'autocar en dévissant lentement la soupape sur le cric jusqu'à ce que le pneu touche le sol.

Étape 6

Serrer les écrous en croisée avec la clé à un couple de 610 à 680 N.m. (450 à 500 lb-pi).

Étape 7

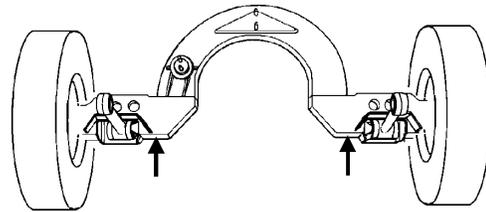
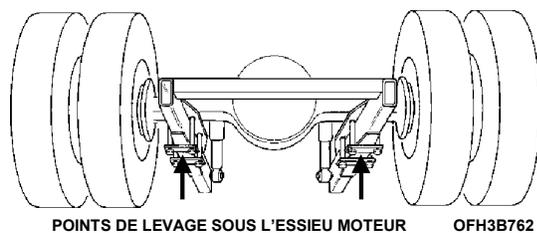
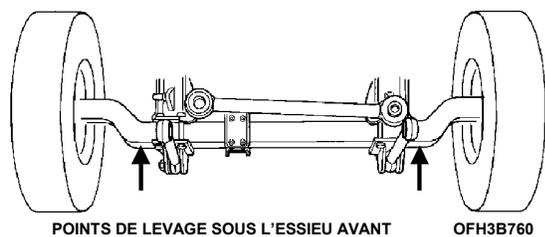
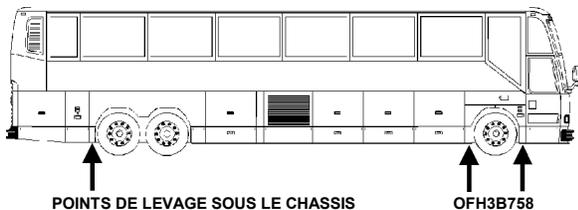
Abaisser complètement l'autocar et enlever le cric. Rectifier la pression du pneu de la roue de secours à la pression de gonflage à froid recommandée.

Étape 8

Bien ranger la roue endommagée dans le compartiment de la roue de secours. Faire réparer la crevaison et équilibrer la roue dès que possible.

POINTS DE LEVAGE

Chaque côté de l'autocar est muni de cinq points de levage : trois sont situés sous le châssis et les deux autres sous les essieux. Se référer aux illustrations suivantes pour localiser les points de levage.



Différents crics hydrauliques peuvent être utilisés. Utiliser seulement les points de levage recommandés. Le cric doit supporter les capacités suivantes:

- Essieu avant : 5 900 kg (13,000 lb)
- Essieu moteur : 11 365 kg (25,000 lb)

REMORQUAGE

Afin d'éviter d'endommager l'autocar, utiliser les deux crochets de remorquage situés sous chaque pare-chocs. Utiliser seulement une barre d'attelage solide et une chaîne de sécurité pour remorquer l'autocar. Au besoin, raccorder une conduite d'air auxiliaire à l'autocar pour être en mesure d'actionner les freins de celui-ci.

AVERTISSEMENT: FAIRE DESCENDRE LES PASSAGERS AVANT LE REMORQUAGE. NE PAS TRANSPORTER DE PASSAGERS DANS L'AUTOCAR PENDANT LE REMORQUAGE.

ATTENTION: AFIN D'ÉVITER D'ENDOMMAGER LES COMPOSANTES DE LA PROPULSION, ENLEVER LES ARBRES DES ESSIEUX OU L'ARBRE DE TRANSMISSION, AVANT LE REMORQUAGE. NE PAS ESSAYER DE DÉMARRER LE MOTEUR D'UN AUTOCAR ÉQUIPÉ D'UNE TRANSMISSION MANUELLE EN POUSSANT OU EN REMORQUANT L'AUTOCAR LORSQUE LA TRANSMISSION EST ENGAGÉE AU PREMIER OU AU SECOND RAPPORT. NE PAS ESSAYER DE DÉMARRER LE MOTEUR D'UN AUTOCAR ÉQUIPÉ D'UNE TRANSMISSION AUTOMATIQUE EN POUSSANT OU EN REMORQUANT L'AUTOCAR.

REMARQUE: S'assurer que l'arbre de transmission ou les arbres des essieux sont correctement réinstallés après un remorquage. Serrer les écrous au couple approprié.

LUBRIFICATION

Lubrifier tous les points de lubrification aux intervalles recommandés. Lorsque l'autocar est soumis à des conditions d'opérations sévères, rapprocher ces intervalles.

PREMIER ENTRETIEN SUR LE NOUVEL AUTOCAR

Huile à Moteur

Aucun changement d'huile préliminaire n'est requis car le rodage du moteur est effectué en usine. Changer l'huile et le filtre à tous les 20 000 km (12 500 milles).

Filtre à l'Huile de la Transmission Automatique

Remplacer la cartouche du filtre après les premiers 8 000 km (5,000 milles) et par la suite, à tous les 40 000 km (25,000 milles).

Épurateur du Système de Refroidissement

L'épurateur du système de refroidissement sert à accumuler les résidus provenant de la soudure des canalisations de liquide de refroidissement lors de l'assemblage initial. Nettoyer l'épurateur après les premiers 5 000 km (3,000 milles) et par la suite, à tous les 80 000 km (50,000 milles).

REMARQUE: Si des soudures additionnelles ont été effectuées en d'autres points de la canalisation, nettoyer l'épurateur après 5000 km (3,000 milles).

INSPECTION QUOTIDIENNE

Lorsque le Moteur est Arrêté

Généralités

Inspecter l'autocar afin de détecter des écrous ou des boulons desserrés. Inspecter visuellement les poignées des compartiments. Vérifier le fonctionnement de l'éclairage extérieur.

Pneus et Roues

Vérifier la pression des pneus. S'assurer que les boulons des roues soient bien serrés. Les écrous des roues en alliage d'aluminium ou en acier doivent être serrés à un couple de 610 à 680 N.m. (450 à 500 lb-pi).

Fuites

Vérifier s'il y a des fuites sous l'autocar et dans les compartiments. Noter et rapporter les fuites au personnel d'entretien.

Portes

S'assurer que les portes extérieures et les fenêtres sont bien fermées.

Outils et Pièces de Rechange

S'assurer que l'autocar est équipé d'une clé pour les écrous de roues, de courroies de rechange, des réflecteurs, du cric ainsi que des différentes clés de l'autocar.

Système Pneumatique

Pour vidanger l'eau du réservoir à air des accessoires et de celui d'accumulation d'eau, ouvrir le robinet de vidange. Refermer les robinets après usage. Consulter la rubrique "Réservoirs à air" dans cette section (Section 7-9).

Séparateur d'Eau

Pour vidanger le séparateur, dévisser la vis de purge. Reserrer la vis lorsque terminé.

Niveau du Liquide de Refroidissement

Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Le niveau du liquide de refroidissement est suffisant lorsque le liquide de refroidissement (froid) est visible à travers l'indicateur vitré du réservoir d'expansion. Si le niveau est bas, ajouter du liquide de refroidissement ayant une composition de 50-50. Se référer au "Manuel de Maintenance" pour plus d'information.

AVERTISSEMENT: LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT CHAUD EST SOUS PRESSION. NE PAS ESSAYER D'OUVRIR LE BOUCHON LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD. LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR AVANT D'AJOUTER DU LIQUIDE.

Roulements de Roue

Vérifier le niveau d'huile des roulements de roues à travers la lentille de plastique. Consulter la rubrique "Niveau d'huile des Roulements de roue" dans cette section (page 7-8).

ATTENTION: LORS DU PLEIN DE CARBURANT, TOUCHER LES COUVERCLES DES ROULEMENTS AFIN DE DÉTECTER UNE SURCHAUFFE ÉVENTUELLE DES ROULEMENTS, (PARTICULIÈREMENT LORSQUE LES FREINS VIENNENT D'ÊTRE RÉVISÉS).

Réservoir de Lave-Glaces

Vérifier si le réservoir est plein. Par temps froid, utiliser du lave-glace antigel afin d'éviter le gel du liquide.

Huile à Moteur

Vérifier le niveau d'huile lors des arrêts pour faire le plein. Si le niveau est bas, consulter la rubrique "Vérification des niveaux d'huile", dans cette section (Page 7-4).

AVERTISSEMENT: VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE DU MOTEUR LORSQUE L'AUTOCAR EST STATIONNÉ DE NIVEAU ET QUE LE FREIN DE STATIONNEMENT EST APPLIQUÉ.

Réservoir d'Huile de la Direction Assistée

Vérifier le niveau d'huile de la direction. Consulter la rubrique "Vérification des niveaux d'huile" dans cette section (Page 7-4).

Courroies

Vérifier l'état des courroies.

Réglage des tendeurs de courroies

Vérifier la tension des courroies manuellement. Consulter la rubrique "Réglage des tendeurs de courroies", dans cette section (Page 7-10).

Extincteurs

S'assurer que la trousse de premiers soins est complète et bien rangée. Vérifier les extincteurs afin de s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement. Consulter la rubrique "Extincteurs" dans cette section" (Page 7-9).

Sièges

S'assurer que tous les sièges et leur coussin sont bien fixés.

Sorties de Secours

S'assurer que les sorties de secours fonctionnent correctement.

Cabinet d'Aisances

Vérifier la propreté et s'assurer qu'il y a de l'eau, du papier hygiénique et des serviettes.

Section du Conducteur

Ajuster le siège et les rétroviseurs du conducteur.

Lorsque le Moteur Tourne

Fuites d'Air

Faire le tour de l'autocar et écouter afin de détecter une fuite d'air éventuelle.

Turbocompresseur

Rechercher toute fuite d'huile ou bruit inhabituel provenant du turbocompresseur.

Transmission Automatique

Vérifier le niveau d'huile de la transmission. Consulter la rubrique "Vérification des niveaux d'huile" dans cette section (Page 7-4).

Cadran et Avertisseurs

S'assurer que les cadrans indiquent des conditions normales d'opération. Les avertisseurs et les témoins devraient être éteints.

Niveau de Carburant

S'assurer que le niveau de carburant est suffisant.

Freins de Service

Vérifier l'augmentation de la pression. La perte de pression ne devrait pas dépasser 21 kPa/min (3 lb/po²/min) lorsque le moteur est arrêté et qu'aucune pression n'est exercée sur la pédale de frein. Appliquer complètement la pédale de frein. La perte de pression ne devrait pas dépasser 48 kPa (7 lb/po²).

Frein d'Urgence et de Stationnement

Relâcher le frein d'urgence et de stationnement. Appliquer la pédale de frein jusqu'à ce que la pression d'air descende à 448 kPa (65 lb/po²). S'assurer que l'avertisseur sonore fonctionne et que la soupape de commande se soulève. Attendre que la pression atteigne 655 kPa (95 lb/po²) avant de relâcher à nouveau le frein de stationnement.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- Bien comprendre les principes de base du fonctionnement de l'autocar.
- Maintenir l'autocar en bon état de fonctionnement.
- Éviter de conduire l'autocar lorsque le niveau de carburant est bas. Si le réservoir se vide complètement, le moteur ne pourra pas être redémarré tant que l'air n'aura pas été purgé du système. Se référer au "Manuel de Maintenance" pour plus d'information.
- Laisser tourner le moteur pendant au moins deux minutes au ralenti avant de l'arrêter.
- Le moteur devrait tourner au ralenti lors du passage du point mort (N) à un rapport de marche avant ou arrière.
- Le sélecteur de la transmission automatique ne comporte aucune position pour le stationnement (P). Placer le sélecteur au point mort (N) et appliquer le frein de stationnement lorsque l'autocar est immobilisé. Un avertisseur sonore se fait entendre lorsque le moteur est arrêté et que les freins de stationnement et de service sont relâchés.
- Tenir compte des procédures décrites dans ce manuel.
- À moins d'indications contraires, fermer toujours le moteur avant d'effectuer toute tâche reliée au service, à la lubrification et à la maintenance de l'autocar.
- Ne pas essayer de démarrer un autocar équipé d'une transmission automatique en le poussant ou en le tirant.
- La transmission manuelle d'un autocar peut être endommagée si ce dernier est remorqué sans avoir préalablement enlevé les arbres des essieux ou l'arbre de transmission. Ne pas essayer de démarrer le moteur d'un autocar, équipé d'une transmission manuelle, en poussant ou en remorquant l'autocar, lorsque la transmission est engagée au premier ou au second rapport.

- Les extincteurs chimiques sont rangés sous le premier siège avant gauche et avant droite. En cas de feu, évacuer immédiatement tous les passagers. La sécurité des passagers et celle du conducteur est prioritaire. Ne pas tenter de combattre l'incendie s'il y a risque de blessures.
- Lors de la conduite sur la neige ou la glace, accélérer et décélérer de façon progressive.

AVERTISSEMENT: *RAPPORTER TOUT PROBLÈME POUVANT AFFECTER LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS OU DU CONDUCTEUR AU PERSONNEL D'ENTRETIEN. FAIRE CORRIGER LES PROBLÈMES IMMÉDIATEMENT.*

INFORMATION TECHNIQUE

DIMENSIONS

Longueur Totale (pare-chocs inclus)
H3-45 13 716 mm (45')
H3-41 12 497 mm (41')

Largeur Totale.....2 591 mm (102")

Hauteur Totale 3 658 mm (12')
(mesurée au-dessus des trappes de ventilation)

Empattement
H3-45 802 mm (317")
H3-41 807 mm (268")

Hauteur entre le Plancher et le Sol
.....1601 mm (63")

Garde au Sol.....280 mm (11")

Hauteur Intérieure.....1 956 mm (77")

Largeur du Couloir356 mm (14")

Hauteur de la Première Marche...356 mm (14")

Hauteur des Contre-Marches178 mm (7")

Largeur de la Porte Avant.....685 mm (27")

Porte-à-Faux Avant.....1 816 mm (71.5")

Porte-à-Faux Arrière2 628 mm (103.5")

Voie Avant2 145 mm (84.4")

Voie Motrice1 949 mm (76.7")

Voie Arrière.....2 124 mm (83.6")

Rayon de Braquage(coin extérieur avant)
H3-45 13 930 mm (45.7')
H3-41 11 885 mm (39')

POIDS

Poids Autorisé en Charge:
"GVW".....22 270 kg (49 000 lbs)

Poids à Vide (avec/6-Cyl. & Trans. "World")
H3-45 15 330 kg (33 800lbs)
H3-41 14 695 kg (32 400lbs)

Poids Maximal par Essieu "Gross Axle Weight Rating (G.A.W.R.)"

Consulter la "Fiche technique des spécifications de l'autocar" situé dans la boîte de publications techniques" livrée avec l'autocar.

VOLUME DE CHARGEMENT

Compartiments à bagages extérieurs:
H3-45 13,3 m³ / 470 pi³
H3-41 10,2 m³ / 360 pi³

Porte-Colis:
H3-45 2,6 m³ / 92 pi³
H3-41 2,4 m³ / 84 pi³

SIÈGES

Nombre de Places Assises:
(Aménagement standard)

Incluant 1 ou 2 tables à cartes
H3-45.....56
H3-41.....48

REMARQUE: Plusieurs types d'aménagement peuvent être réalisés en combinant les différents équipements optionnels et en ajoutant ou enlevant certaines composantes tels que des sièges, les tables à cartes, la coquerie et le cabinet d'aisances.

CONTENANCES

Huile à Moteur

- Sans les filtres
 - Jusqu'au repère "LOW"

24,5 litres / 26 pintes É.U.
 - Jusqu'au repère "FULL"

30,25 litres / 32 pintes É.U.
- Incluant les filtres
 - Jusqu'au repère "LOW"

38,75 litres / 41 pintes É.U.
- Réservoir d'huile auxiliaire

9,45 litres / 10 pintes É.U.

Réservoir de Carburant

890 litres / 235 gallons É.U. (contenance légale représentant 95% du volume)

Huile à Différentiel

19,3 litres / 20.4 pintes É.U.

Système de Refroidissement

91 litres / 24 gallons É.U.

Transmissions

- **Transmission Automatique**
(canalisations externes exclues)

37,8 litres / 40 pintes É.U.

- **Transmission Manuelle**

7 vitesses 22,7 litres / 24 pintes É.U.

6 vitesses 19.4 litres / 20,5 pintes É.U.

Réservoir de la Direction Assistée

3,7 litres / 4 pintes É.U.

Réservoir de lave-Glaces

19 litres / 5 gallons É.U.

TYPE DE CARBURANT

Norme:.....ASTM D-975

Grade recommandé: 1-D

Grade accepté:..... 2-D

ROUES ET PNEUS

Maintenir les pneus à la pression recommandée afin de prolonger leur durée de vie et pour des raisons de sécurité. Consulter la "Fiche technique des spécifications de l'autocar" situé dans la boîte de publications techniques livrée avec l'autocar.

REMARQUE: Pour un véhicule spécifique, la pression de gonflage des pneus et la charge varient selon le type de pneus.

AVERTISSEMENT: Tous les pneus sur un même essieu devraient toujours être gonflés à la même pression. Un pneu avant de l'autocar, dégonflé de 35 kPa (5 lb/po²), peut non seulement rendre la conduite difficile mais également occasionner des dommages à la direction et entraîner un accident.

REMARQUE: Il est recommandé d'équiper l'autocar avec le même type de pneus.

REMARQUE: Vérifier toujours la pression du pneu de la roue de secours lors de la vérification de la pression des pneus. Le pneu de la roue de secours devrait être gonflé à la pression du pneu ayant la pression de gonflage maximale recommandée.

COURROIES

Mécanisme d'Entraînement du Ventilateur

Marque:Dayco

Modèle:

Numéro de pièce Prévost.....50-6663

Numéro de pièce du fournisseur5100495

Qté:..... 1

Mécanisme d'Entraînement du Ventilateur Avec l'Option Thermostatique

Marque:..... Dayco
 Modèle:..... 50-6691
 Qté:3

Compresseur du Système de Climatisation

Marque:..... Gates
 Modèle:..... CX 97
 Qté:.....2

TRANSMISSIONS

- Automatique

Allison B-500 Trans. "World", 6-vitesses

Disponible avec un étalonnage de 4, 5, ou 6 vitesses.

Vitesse	Rapport de Démultiplication
1 ^{ière}	3.510
2 ^{ème}	1.906
3 ^{ième}	1.429
4 ^{ième}	1.000
5 ^{ième}	0.737
6 ^{ième}	0.639
Marche Arrière	4.801
Convertisseur	1.578
Ralentisseur	optionnel

- Manuelle

Spicer PS145-7A, 7-vitesses

Vitesse	Rapport de Démultiplication
1 ^{ière}	10.13
2 ^{ème}	5.99
3 ^{ième}	3.56
4 ^{ième}	2.57
5 ^{ième}	1.84
6 ^{ième}	1.33
7 ^{ième}	1.00
Marche Arrière.....	10.13

Spicer PS130-6B, 6-vitesses

Vitesse	Rapport de Démultiplication
1 ^{ière}	8.53
2 ^{ème}	4.87
3 rd	3.00
4 ^{ième}	1.90
5 ^{ième}	1.33
6 ^{ième}	1.00
Marche Arrière.....	8.53

ESSIEU MOTEUR

Rapport de pont du différentiel

- Transmission "World"
 - 4.88 : 1 standard
 - 4.56 : 1 optionnel
- avec/12.7L & PS145-7A
& avec/11.1L & PS130-6B
 - 3.21 : 1 standard
 - 3.07 : 1 optionnel

ALIGNEMENT

Essieu Avant

- Pincement 3/32" ± 1/32" (2,4 ± 0,8 mm)
- Chasse.....+3° (+1 1/4° à -1/2° accepté)
- Carrossage (D) - 1/8 ± 7/16°
- Carrossage (G) +3/8 ± 7/16°

Essieu Porteur

- Pincement.....0 ± 3/32" (0 ± 2,4 mm)

FREINS

Système double en plus des freins de stationnement

Freins à disque sur les essieux avant et porteur

Freins à disque (24) sur l'essieu avant
 Freins à ressort (30-36) de type tambour sur l'essieu moteur
 Freins à disques (16-16) sur l'essieu porteur

Compresseur à air, à deux cylindres et à commandes par engrenage, refroidi à l'eau et lubrifié au moyen de l'huile à moteur

Assécheur d'air

Canalisations d'air en nylon avec code de couleurs

Système optionnel anti-blocage sur tous les essieux avec témoin lumineux sur le tableau de bord

Mécanisme d'ajustement automatique des freins (essieu moteur)

DIRECTION

Volant inclinable et colonne de direction télescopique

Direction assistée hydrauliquement

SUSPENSION

Système de relèvement de la suspension (optionnel)

Système d'abaissement de la suspension (optionnel)

Système d'abaissement de la suspension avant (optionnel)

"1200" coussins pneumatiques (essieu avant et porteur)
 "1100" coussins pneumatiques (essieu moteur)

Amortisseurs à double effet

Soupapes d'équilibrage

Barre antiroulis sur les essieux avant et porteur

Barre antiroulis sur l'essieu porteur (optionnel)

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Système 24 volts

Éclairage extérieur 12 volts

Alternateur auto-redresseur "Delco" de 270 ampères, à commande par engrenages, refroidi à l'huile et lubrifié par le circuit de lubrification du moteur

Quatre batteries sans entretien de 12 volts avec une intensité de démarrage à froid de 1250 ampères

Système 12 volts équipé de deux équilibres de tension des batteries

Deux boîtes de jonction à l'épreuve des intempéries

Disjoncteurs manuellement remis sous tension

Interrupteurs d'arrêt manuel pour les systèmes de 12 et 24 volts

SYSTÈME DE SON

Seize (H3-45) ou douze (H3-41) haut-parleurs haute-fidélité (section des passagers) (standard)

Deux haut-parleurs haute-fidélité dans la section du conducteur (optionnel)

Radio stéréo cassette AM/FM avec lecteur de cassette (optionnel)

Lecteur de disques compacts (optionnel)

Système de diffusion publique muni d'une commande de volume (standard)

Prises pour microphone (une prise est offerte en équipement standard)

Antenne de téléphone cellulaire (optionnel)

SYSTÈME VIDÉO (Optionnel)

Cablosélecteur ("Starcom 7V") avec télécommande

Lecteur de cassettes vidéo "Panasonic"

- Modèle: VHS ag-1000B avec télécommande

Moniteurs montés sous les porte-colis

- Modèle: ST-1001

SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE

Moteur

Huile à moteur pour service intense: 15-W40 avec classification API: CF4 et rencontrant les exigences de la norme: MIL-L-2104E.

Transmission

Automatique

Utiliser du fluide "Dexron IIE", "Dexron III" ou "Mercon".

Manuelle

Même huile que celle du moteur

Différentiel

Les lubrifiants multigrade sont recommandés pour l'essieu moteur. Ces lubrifiants offrent un bon rendement sur une large plage de températures, assurant ainsi une protection appropriée des engrenages et des paliers sous différents climats.

Deux types de lubrifiant peuvent être utilisés selon le climat:

SAE 85W-140 (au-dessus de -12°C (10 °F))

SAE 75W-90 (en dessous de -12 °C (10 °F))

Boîte d'engrenage du Ventilateur

Le lubrifiant synthétique pour roulements et engrenages MOBIL SHC 634 (PREVOST # 180185) est recommandé.

Réservoir de la Direction Assistée

Utiliser du fluide "Dexron II", "Dexron IIE", "Dexron III" ou "Mercon".

Roulements de Roue

L'huile SAE-90 est recommandée pour les roulements de roue des essieux avant et porteur. Les roulements des roues de l'essieu moteur sont lubrifiés par l'huile du différentiel.

Maître Cylindre de l'Embrayage

Utiliser du fluide pour service intense DOT 3

SYSTÈME DE CHAUFFAGE ET CLIMATISATION

Système de la Section du Conducteur

Capacité de climatisation:.....2 tonnes

Réfrigérant:..... 134A

Puissance calorifique:..... 37,000 Btu/hr

Système Central

Capacité de climatisation:.....7.5 tonnes

Réfrigérant:..... 134A

Puissance calorifique:..... 152,000 Btu/hr

Vitesse de climatisation et de ventilation par modulation

Deux ventilateurs axiaux

 Marque:.....Leroy Somer

 Modèle:..... TAP 12

 Tension:.....27.5 Volts

 Intensité:..... 23 A

 Vitesse:.....1900 tours/minute

 Puissance:.....0.57 HP

Deux ventilateurs

Moteur des ventilateurs

 Modèle:.....Prévost

 Type:..... T 19

Enroulement compound

 Vitesse:..... 1750 tours/minute

 Puissance:.....2 hp

 Tension:.....27.5 Volts

 Intensité maximal:..... 69 A

Régulation de la Température

Microprocesseur "Honeywell Energy Management" à six phases de sortie

Thermomètres numériques à distance pour les températures intérieures et extérieures, montés sur la console centrale, dans la section du conducteur.

Thermostat à réglage rhéostatique et voyant

Commande manuelle pour l'apport d'air frais

Humidistat réglé à 30%

Compresseur

Embrayage magnétique entraîné par courroie

Nombre de cylindres:.....6

Vitesse de fonctionnement:.....400 à 2,200 tours/minute

Vitesse nominale:.....1,750 tours/minute

Vitesse minimale pour lubrification adéquate:.....400 tours/minute

Contenance d'huile: . 4,3 litres (1,13 gallons É.U.)

Huile approuvée: Castrol S-W 68 (POE)

SYSTÈME DE FREINAGE ANTI-BLOPAGE (ABS)

Composantes: Unité de Commande Électronique (ECU)

Électrovannes

Capteurs

Manchons de retenue

Faisceaux de conducteurs

Fiche Technique de l'Unité de Commande Électronique

Tension: 24 ± 6 volts

Plage de température de service: -40 à 75°C (-40 à 167 °F)

Système de protection pour fiche scellée à plusieurs broches (DIN 40050)

Branchement électrique réalisé au moyen d'une fiche à 35 broches

Entretien: aucun

Fiche Technique de l'Électrovanne

Tension:

Alimentation: Courant Continu (CC)

Intensité nominale:

Système de protection conforme à la norme DIN 40050

Pression de service maximale: 10 bars (145 lb/po²)

Plage de températures de service: -40 à 80°C (-40 à 176°F)

Connecteur électrique: 894 601 010 2

Installation: La longueur maximale de la conduite entre l'électrovanne et le cylindre de frein est de 1,5 m (5'); le diamètre de la conduite est de 10 mm (3/8") et cette dernière assure la ventilation vers le bas à un angle de 15° par rapport à la verticale.

Entretien: aucun

Fiche Technique du Capteur

Câble blindé à deux conducteurs: AWG 18 (1mm²)

Résistance du câble à l'arrachement: 50 N (11.2 lbs)

Résistance du tube fretté à l'arrachement 50 N (11.2 lbs)

Système de protection conforme à la norme DIN 40050

Plage de températures de service: -40 à 80°C (-40 à 176°F)

FICHE TECHNIQUE DU SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE (ESPAR)

Appareil de chauffage: modèle D12W

Puissance calorifique: 12 kW
24 (+4.8, -2.4) volts

Débit calorifique: 40 000 Btu/heure

Type de carburant: même que celui du moteur
1.65 amps

Consommation de carburant:
..... 1,65 litres (1,75 pinte É.U.)/heure

Tension nominale: 24 ± 4 volts

Consommation électrique 55 watts

CODES DE DIAGNOSTICS DU SYSTÈME DDEC III

Pour Lire les Codes:

Brancher un lecteur de diagnostics dans la prise de branchement située sur le tableau de commande latéral gauche. Il est également possible de basculer momentanément l'interrupteur "OVERRIDE", situé sur le tableau de commande inférieur gauche, lorsque le commutateur d'allumage est tourné à la position MARCHE ("ON") et que le moteur tournant au ralenti ou avec le moteur arrêté. Les codes actifs font clignoter le témoin "STOP ENGINE" sur le tableau de bord central. Ils sont suivis par les codes inactifs qui font clignoter le témoin "CHECK ENGINE". Le cycle se répète jusqu'à ce que l'interrupteur "OVERRIDE" soit relâché. Le code "43" par exemple, consiste en quatre clignotements, suivis d'une courte pause, puis de trois clignotements en succession rapide. Le tableau suivant fourni la liste des codes de diagnostics.

REMARQUE: La description des codes de diagnostics est présentée en anglais dans le but de conserver l'intégrité de la terminologie utilisée par Detroit Diesel Inc.

CODE DDEC III	DESCRIPTION	CODE DDEC III	DESCRIPTION
11	Variable speed governor sensor voltage low	12	Variable speed governor sensor voltage high
13	Coolant level circuit failed low	14	Intercooler temperature circuit failed high
14	Coolant temperature circuit failed high	14	Oil temperature circuit failed high
15	Intercooler temperature circuit failed low	15	Coolant temperature circuit failed low
15	Oil temperature circuit failed low	16	Coolant level circuit failed high
17	Bypass position circuit failed high	18	Bypass position circuit failed low
21	EFPA circuit failed high	22	EFPA circuit failed low
23	Fuel temperature circuit failed high	24	Fuel temperature circuit failed low
25	Reserved for "no codes"	26	Aux. shutdown #1 active
26	Aux. shutdown #2 active	27	Air temperature circuit failed high
28	Air temperature circuit failed low	31	Aux. output #3 open circuit (high side)
31	Aux. output #3 short to ground (high side)	31	Aux. output #4 open circuit (high side)
31	Aux. output #4 short to ground (high side)	32	SEL open circuit
32	SEL short to battery	33	Turbo boost pressure circuit failed

CODE DDEC III	DESCRIPTION	CODE DDEC III	DESCRIPTION
			high
34	Turbo boost pressure circuit failed low	35	Oil pressure circuit failed high
36	Oil pressure circuit failed low	37	Fuel pressure circuit failed high
38	Fuel pressure circuit failed low	41	Too many SRS (missing TRS)
42	Too few SRS (missing SRS)	43	Coolant level low
44	Intercooler temperature high	44	Coolant temperature high
44	Oil temperature high	45	Oil pressure low
46	Battery voltage low	47	Fuel pressure high
48	Fuel pressure low	52	A/D conversion fail
53	Nonvolatile checksum incorrect	53	EEPROM write error
54	Vehicle speed sensor fault	55	J1939 data link fault
55	Proprietary link fault (master)	55	Proprietary link fault (receiver)
56	J1587 data link fault	57	J1922 data link fault
58	Torque overload	61	Response time long
62	Aux. output #1 short to battery	62	Aux. output #1 open circuit
62	Aux. output #2 short to battery	62	Aux. output #2 open circuit
62	Aux. output #5 short to battery	62	Aux. output #5 open circuit
62	Aux. output #6 short to battery	62	Aux. output #6 open circuit
62	Aux. output #7 short to battery	62	Aux. output #7 open circuit
62	Aux. output #8 short to battery	62	Aux. output #8 open circuit
63	PWM #1 short to battery	63	PWM #1 open circuit
63	PWM #2 short to battery	63	PWM #2 open circuit
63	PWM #3 short to battery	63	PWM #3 open circuit
63	PWM #4 short to battery	63	PWM #4 open circuit
64	Turbo speed circuit failed	65	Reserved for air filter differential pressure circuit failed high

CODE DDEC III	DESCRIPTION	CODE DDEC III	DESCRIPTION
65	Reserved for air filter differential pressure circuit failed low	66	Reserved for oil filter differential pressure circuit failed high
66	Reserved for oil filter differential pressure circuit failed low	67	Coolant pressure circuit failed high
67	Coolant pressure circuit failed low	68	Idle validation circuit fault (grounded circuit)
68	Idle validation circuit fault (open circuit)	71	Injector response time short
72	Vehicle overspeed	72	Reserved for vehicle overspeed (absolute)
73	Reserved for air differential pressure high	74	Oil differential pressure high
75	Battery voltage high	76	Engine overspeed with engine brake
77	All other faults not listed	81	Timing actuator (dual fuel) failed high
81	Oil level circuit failed high	81	Crankcase pressure circuit failed high
82	Timing actuator (dual fuel) failed low	82	Oil level circuit failed low
82	Crankcase pressure circuit failed low	83	Oil level high
83	Crankcase pressure high	84	Oil level low
84	Crankcase pressure low	85	Engine overspeed
86	Pump pressure circuit failed high	86	Barometric pressure circuit failed high
87	Pump pressure circuit failed low	87	Barometric pressure circuit failed high
88	Coolant pressure low	--	CEL short to battery
--	CEL open circuit	--	Clock Module failure
--	Clock module abnormal rate		

CODES DE DIAGNOSTICS DE LA TRANSMISSION "WORLD" (WT).

Codes de Diagnostics Enregistrés en Mémoire

Les codes de diagnostics sont enregistrés en mémoire sous forme d'une liste. Le dernier code enregistré est listé en premier. Cinq codes peuvent être enregistrés en mémoire. Il est possible d'accéder à la position du code dans la liste, au code principal et secondaire et à l'indicateur d'activité du code, en utilisant le sélecteur de vitesses ou l'outil de diagnostics "Pro-Link". L'accès aux compteurs de cycle d'allumage et des événements requièrent l'outil de diagnostics "Pro-Link". Le tableau suivant montre un exemple de l'information enregistrée en mémoire.

POSITION DU CODE DANS LA LISTE	CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	INDICATEUR (ACTIF, NON-ACTIF)	COMPTEUR DE CYCLES D'ALLUMAGE	COMPTEUR DES ÉVÉNEMENTS
d1	21	12	"YES"	00	10
d2	41	12	"YES"	00	04
d3	23	12	NON	08	02
d4	34	12	NON	13	01
d5	56	11	NON	22	02
S'affiche sur l'écran du sélecteur de vitesses et de l'outil de diagnostics			"YES"=ACTIF="MODE ON"	Le compteur de cycle d'allumage et le compteur des événements ne peuvent être lus à l'écran du sélecteur de vitesses	

REMARQUE: Toutes les informations enregistrées en mémoire sont accessibles à l'aide de l'outil de diagnostics "Pro-Link".

Définitions des Codes de Diagnostics

Les codes de diagnostics se définissent tel qu'indiqué :

Position du Code dans la Liste:

Les codes de diagnostics sont enregistrés en mémoire les uns à la suite des autres de la position 1 à la position 5. L'emplacement des codes dans la mémoire est identifié de d1 (code de diagnostics #1) à d5.

Code Principal

L'état général ou le secteur en problème détecté par l'unité de commande électronique (ECU).

Code Secondaire

Le secteur spécifique ou l'état à l'intérieur du code principal, sous laquelle la condition est détectée.

Indicateur "Actif", "Non-Actif"

S'illumine lorsqu'un problème est actif (le sélecteur de vitesse affiche "MODE ON" tandis que l'outil de diagnostics "Pro-Link" affiche "YES"). L'indicateur s'éteint lorsque la condition cesse d'être active.

Compteur de Cycles d'Allumage

Utile pour effacer les codes inactifs de la liste de codes en mémoire. Le compteur est incrémenté chaque fois que l'alimentation de l'unité de commande électronique est coupé suivi de l'effacement de l'indicateur actif. Un code de diagnostics est effacé de la liste lorsque le compteur excède 25.

Compteur des Événements

Utiliser pour enregistrer le nombre de fois qu'un code de diagnostics apparaît avant que l'incident soit retiré de la liste de codes. Le dernier code apparu est enregistré à la position "d1". Si le dernier code est déjà dans la liste de codes, ce code sera automatiquement déplacé à la position "d1". L'indicateur "Actif" s'allume (le sélecteur de vitesse affiche "MODE ON" tandis que l'outil de diagnostics affiche "YES"); le compteur de cycles d'allumage s'efface et le compteur des événements est incrémenté de "1".

Effacement des Enregistrements de Codes et de l'Indicateur "Actif" de la Liste de Codes en Mémoire.

Si les causes du code de diagnostics sont réglées, l'indicateur "MODE ON" peut être éteint manuellement en appuyant sur le bouton-poussoir MODE pendant 3 secondes, jusqu'à ce que le sélecteur émette un signal sonore. Pour effacer les enregistrements de codes de la liste, appuyer sur le bouton MODE pendant 10 secondes jusqu'à ce qu'un second signal sonore se fasse entendre. Tous les enregistrements de codes de la liste qui sont inactifs s'effacent et les enregistrements restant se positionnent en tête de liste.

Procédures pour la lecture et l'effacement des codes:

Les codes de diagnostics peuvent être lus et effacés à l'aide de deux méthodes: en utilisant l'outil de diagnostics "Pro-Link 9000" branché sur la prise, prévue à cet effet, située sur le tableau de commande latéral gauche ou en utilisant le sélecteur de vitesses. Le mode d'emploi de l'outil de diagnostics "Pro-Link 9000" est décrit dans le manuel de l'utilisateur fourni avec l'outil. Cette section indique la marche à suivre pour lire et effacer les codes à l'aide du sélecteur de vitesses.

Le mode d'affichage des diagnostics est accessible, peu importe la vitesse. Les codes peuvent être effacés uniquement lorsque la vitesse de sortie = 0 et qu'aucune panne des capteurs de la vitesse de sortie n'est active.

Le texte suivant propose la marche à suivre pour lire et effacer les codes à l'aide du sélecteur de vitesses:

Lecture des Codes:

Lire les codes de la manière suivante:

1. Entrer dans le mode d'affichage des diagnostics en appuyant simultanément et à deux reprises sur les flèches "▲" (vers le haut) et "▼" (vers le bas) du sélecteur de vitesses.

REMARQUE: Pour obtenir le niveau d'huile, appuyer simultanément, une fois seulement, sur les flèches "▲" (vers le haut) et "▼" (vers le bas) du sélecteur de vitesses. Consulter la rubrique "Codes des capteurs du niveau d'huile" ("Oil Level Sensor" (OLS)) " dans cette section.

2. Lire les premiers codes, parmi les cinq premières positions, à l'écran du sélecteur. Par exemple, le code "25 11" peut être enregistré à la première position. L'affichage change à toutes les deux secondes, tel qu'indiqué :
 - a. Position du code = "d1"
 - b. Code principal = "25"
 - c. Code secondaire = "11"
 - d. L'affichage reprend la séquence a,b,c.
3. Appuyer momentanément sur le bouton-poussoir MODE pour afficher les codes à la seconde position (d2) tel que décrit à l'étape 2.
4. Procéder de la même manière pour afficher les codes occupant les positions trois, quatre et cinq (d3, d4, et d5).
5. Lorsque les codes à la position cinq sont affichés, il suffit d'appuyer de nouveau momentanément sur MODE pour revenir à la première position (d1).

6. Un code actif est indiqué par l'affichage de "MODE ON" à l'écran lorsque sa position est sélectionnée. Lors du fonctionnement normal de la transmission, l'indicateur "MODE ON" indique que le mode d'opération ÉCONOMIQUE de la transmission est sélectionné. Consulter la rubrique "Tableau de commande latéral gauche" à la section "Commandes & Instruments" (Page 3-1).
7. Lorsqu'aucun code actif ou inactif n'est enregistré à une position dans la liste, l'écran du sélecteur affiche deux tirets "- -" vis à vis la position des codes principaux et secondaires. Les positions suivantes affichent également deux tirets "- -".

Effacement des Codes:

Effacer les codes tel qu'indiqué :

1. Tous les codes actifs s'effacent lorsque l'alimentation de l'unité de commande électronique (ECU) est coupée, à l'exception du code "69 34".
2. Certains codes s'effacent automatiquement lorsque la cause du code n'est plus détectée par l'ECU. Consulter le tableau "Liste et description des codes de diagnostics" dans cette section (Page 8-15).
3. L'effacement est possible au mode d'affichage de diagnostics, lorsque la cause du code est corrigée. La vitesse de sortie doit être nulle.
 - Pour effacer tous les indicateurs "actifs", appuyer sur MODE pendant trois secondes, jusqu'à ce qu'un signal sonore se fasse entendre.
 - Relâcher le bouton-poussoir MODE pour retourner au mode normal d'opération. Si la condition causant le code n'est plus active, l'indicateur "MODE ON" s'éteint.

REMARQUE: *Lorsqu'un code est effacé et que la transmission est en marche avant (D), ou en marche arrière (R); la transmission demeure en marche avant (D), ou en marche arrière (R) lorsque la procédure d'effacement est complétée. Le point mort (N) doit être sélectionné manuellement.*

Sortie du Mode d'Affichage des Diagnostics:

Il est possible de sortir du mode d'affichage des diagnostics, à l'aide de l'une des méthodes suivantes:

1. Appuyer simultanément sur les flèches "▲" (vers le haut) et "▼" (vers le bas) du sélecteur de vitesses.
2. Appuyer sur un des boutons-poussoir "D", "N" ou "R" sur le sélecteur de vitesse (le rapport est commandé si aucun code actif ne l'en empêche).
3. Attendre environ un dizaine de minutes pour permettre l'étalonnage du système. Le système passe automatiquement au mode normal d'opération.
4. Couper l'alimentation de l'ECU (arrêter le moteur à l'aide du commutateur d'allumage).
5. Éteindre l'indicateur "MODE ON" tel que décrit sous la rubrique "Effacement des codes".

Effacement des Enregistrements de la liste des codes en mémoire:

Si l'indicateur "MODE ON" a pu être éteint manuellement avec succès, il suffit d'appuyer sur le bouton-poussoir "MODE" pendant environ 10 secondes (signal sonore), pour effacer l'enregistrements des codes de la liste. Tous les enregistrements des codes de la liste qui sont inactifs s'effacent et les enregistrements restant se positionnent en tête de liste.

Charte de l'Abréviation des Codes

Les réponses suivantes sont utilisées dans le tableau "Liste et description des codes de diagnostics" (Page 8-14), pour commander le fonctionnement sécuritaire de la transmission, lorsque les codes de diagnostics sont activés.

Réponse DNS ("Do Not Shift") (Ne pas changer de rapport)

- Désactive le verrouillage de l'embrayage et empêche son fonctionnement.
- Empêche tout changement de rapport.
- Allume le témoin "DO NOT SHIFT".
- Émet un signal sonore pendant 8 secondes lorsque la condition est détectée pour la première fois.
- Efface le rapport affiché sous "SELECT" sur le sélecteur de vitesse.
- Ignore les rapports sélectionnés et désactive le signal sonore produit lorsqu'un bouton-poussoir est appuyé.

Réponse SOL OFF (Solénoïde "Off")

- Tous les solénoïdes sont positionnés en position d'arrêt ("Off") (lorsque les solénoïdes "A" et "B" sont mis électriquement hors tension, ils fonctionnent en mode hydraulique).

Réponse RPR ("Return to Previous Range") (Retour au rapport précédent)

- Lorsque les tests du rapport de démultiplication ou des capteurs de pression "C3" associés à un rapport sont non conformes, l'unité de commande électronique (ECU) commande le retour au rapport sélectionné préalablement.

Réponse NNC ("Neutral No Clutches") (Point mort, pas d'embrayage)

- Lorsque certains tests des capteurs de pression sont non conformes, l'unité de commande électronique commande le passage au point mort et désactive l'embrayage.

Liste et Description des Codes de Diagnostics

REMARQUE: La description des codes de diagnostics et les réponses sont présentées en anglais dans le but de conserver l'intégrité de la terminologie utilisée par Détroit Diesel Inc.

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
12	12	Oil level, low	Non	No upshift above a calibration range
12	23	Oil level,high	Non	No upshift above a calibration range
13	12	ECU input voltage, low	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
13	13	ECU input voltage, medium low	Non	None: Shift adaptive feature will not function.
13	23	ECU input voltage, high	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
14	12	Oil level sensor, low	Non	None
14	23	Oil level sensor, high	Non	None
21	12	Throttle position sensor, low	Non	Use Throttle default value
21	23	Throttle position sensor, high	Non	Use Throttle default value
22	14	Engine speed sensor reasonableness test	Non	Use default engine speed
22	15	Turbine speed sensor reasonableness test	Oui	DNS, Lock in current range
22	16	Output speed sensor reasonableness or rapid decel test	Oui	DNS, Lock in current range
23	12	Primary Shift Selector or RSI Link Fault	Non	Hold in last valid direction
23	13	Primary Shift Selector Mode Function Fault	Non	Mode change not permitted
23	14	Secondary Shift Selector or RSI Link Fault	Non	Hold in last valid direction
23	15	Secondary Shift Selector Mode Function Fault	Non	Mode change not permitted
24	12	Sump oil temperature, cold	Oui	DNS
24	23	Sump oil temperature, hot	Non	No upshifts above a calibration range
25	0	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, (L)	Oui	DNS, Lock in current range (L)
25	11	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, (1st)	Oui	DNS, Lock in current range (1 st)

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
25	22	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed 2nd	Oui	DNS, Lock in current range (2nd)
25	33	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, 3rd	Oui	DNS, Lock in current range (3rd)
25	44	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, 4th	Oui	DNS, Lock in current range (4th)
25	55	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, 5th	Oui	DNS, Lock in current range (5th)
25	66	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, 6th	Oui	DNS, Lock in current range (6th)
25	77	Output speed reasonableness test, detected at 0 speed, R	Oui	DNS, Lock in current range (R)
32	0	C3 pressure switch open, L range	Oui	DNS, Lock in current range (L)
32	33	C3 pressure switch open, 3rd range	Oui	DNS, Lock in current range (3rd)
32	55	C3 pressure switch open, 5th range	Oui	DNS, Lock in current range (5th)
32	77	C3 pressure switch open, R range	Oui	DNS, Lock in current range (R)
33	12	Sump oil temperature sensor, low	Non	Use default value of 200ø F (93ø C)
33	23	Sump oil temperature sensor, high	Non	Use default value of 200ø F (93ø C)
34	12	EEPROM, factory cal. compatibility number wrong	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
34	13	EEPROM, factory calibration block checksum	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
34	14	EEPROM, Power Off Block checksum	Oui	Use previous location, or factory calibration and reset adaptive
34	15	EEPROM, Diagnostic Queue Block Checksum	Oui	Use previous location, or clear diagnostic queue
34	16	EEPROM, Real Time Block Checksum	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
35	0	Power interruption (Code set after power restored)	Non	NONE (Hydraulic default during interruption)

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
35	16	Real Time EEPROM Write Interruption	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
36	0	Hardware/Software not compatible	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	12	Open or short to ground, A solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	13	Open or short to ground, B solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	14	Open or short to ground, C solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	15	Open or short to ground, D solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	16	Open or short to ground, E solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	21	Open or short to ground, F solenoid circuit	Non	Lock-up inhibited
41	22	Open or short to ground, G solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
41	23	Open or short to ground, H solenoid circuit	Non	Retarder allowed, differential lock inhibited
41	24	Open or short to ground, J solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
41	25	Open or short to ground, K solenoid circuit	Non	K solenoid operation inhibited
41	26	Open or short to ground, N solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
42	12	Short to battery, A solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	13	Short to battery, B solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	14	Short to battery, C solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	15	Short to battery, D solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	16	Short to battery, E solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	21	Short to battery, F solenoid circuit	Non	Lock-up inhibited

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
42	22	Short to battery, G solenoid circuit	Oui	DNS, Lock in a range
42	23	Short to battery, H solenoid circuit	Non	Retarder allowed, differential lock inhibited
42	24	Short to battery, J solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
42	25	Short to battery, K solenoid circuit	Non	K solenoid operation inhibited
42	26	Short to battery, N solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
43	21	Low side driver, F solenoid circuit	Non	Lock-up inhibited
43	25	Low side driver, K solenoid circuit	Non	K solenoid operation inhibited
43	26	Low side driver, N solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
44	12	Short to ground,A solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	13	Short to ground,B solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	14	Short to ground,C solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	15	Short to ground,D solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	16	Short to ground,E solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	21	Short to ground,F solenoid circuit	Non	Lock-up inhibited
44	22	Short to ground,G solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
44	23	Short to ground,H solenoid circuit	Non	Retarder allowed. differential lock inhibited
44	24	Short to ground,J solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
44	25	Short to ground,K solenoid circuit	Non	K solenoid operation inhibited
44	26	Short to ground,N solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
45	12	Open circuit,A solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	13	Open circuit,B solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	14	Open circuit,C solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	15	Open circuit,D solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	16	Open circuit,E solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	21	Open circuit,F solenoid circuit	Non	Lock-up inhibited
45	22	Open circuit,G solenoid circuit	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
45	23	Open circuit,H solenoid circuit	Non	Retarder allowed differential lock inhibited
45	24	Open circuit,J solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
45	25	Open circuit,K solenoid circuit	Non	K solenoid operation inhibited
45	26	Open circuit,N solenoid circuit	Non	Low and 1st inhibited
51	10	Offgoing ratio test (during shift), 1 to L	Oui	Low and 1st inhibited
51	12	Offgoing ratio test (during shift), 1 to 2	Oui	DNS, RPR
51	21	Offgoing ratio test (during shift), 2 to 1	Oui	DNS, RPR
51	23	Offgoing ratio test (during shift). 2 to 3	Oui	DNS, RPR
51	43	Offgoing ratio test (during shift), 4 to 3	Oui	DNS, RPR

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
51	45	Offgoing ratio test (during shift), 4 to 5	Oui	DNS, RPR
51	65	Offgoing ratio test (during shift), 6 to 5	Oui	DNS, RPR
52	1	Offgoing C3PS test (during shift), L to 1	Oui	DNS, RPR
52	8	Offgoing C3PS test (during shift), L to N1	Oui	DNS, NNC
52	32	Offgoing C3PS test (during shift), 3 to 2	Oui	DNS, RPR
52	34	Offgoing C3PS test (during shift), 3 to 4	Oui	DNS, RPR
52	54	Offgoing C3PS test (during shift), 5 to 4	Oui	DNS, RPR
52	56	Offgoing C3PS test (during shift), 5 to 6	Oui	DNS, RPR
52	71	Offgoing C3PS test (during shift), R to 1	Oui	DNS, NNC
52	72	Offgoing C3PS test (during shift), R to 2	Oui	DNS, NNC
52	78	Offgoing C3PS test (during shift), R to N1	Oui	DNS, NNC
52	79	Offgoing C3PS test (during shift), R to 2 (R to NNC to 2)	Oui	DNS, NNC
52	99	Offgoing C3PS test (during shift), N3 to N2	Oui	DNS, RPR

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
53	8	Offgoing speed test (during shift), L to N1	Oui	DNS, NNC
53	18	Offgoing speed test (during shift), 1 to N1	Oui	DNS, NNC
53	28	Offgoing speed test (during shift), 2 to N1	Oui	DNS, NNC
53	29	Offgoing speed test (during shift), 2 to N2	Oui	DNS, RPR
53	38	Offgoing speed test (during shift), 3 to N1	Oui	DNS, NNC
53	39	Offgoing speed test (during shift), 3 to N3	Oui	DNS, RPR
53	48	Offgoing speed test (during shift), 4 to N1	Oui	DNS, NNC
53	49	Offgoing speed test (during shift), 4 to N3	Oui	DNS, RPR
53	58	Offgoing speed test (during shift), 5 to N1	Oui	DNS, NNC
53	59	Offgoing speed test (during shift), 5 to N3	Oui	DNS, RPR
53	68	Offgoing speed test (during shift), 6 to N1	Oui	DNS, NNC
53	69	Offgoing speed test (during shift), 6 to N4	Oui	DNS, RPR
53	78	Offgoing speed test (during shift), R to N1	Oui	DNS, NNC

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
53	99	Offgoing speed test (during shift), N2 to N3 or N3 to N2	Oui	DNS, RPR
54	1	Oncoming ratio test (after shift), L to 1	Oui	DNS, RPR
54	7	Oncoming ratio test (after shift), L to R	Oui	DNS, NNC
54	10	Oncoming ratio test (after shift), 1 to L	Oui	DNS, RPR
54	12	Oncoming ratio test (after shift), 1 to 2	Oui	DNS, RPR
54	17	Oncoming ratio test (after shift), 1 to R	Oui	DNS, NNC
54	21	Oncoming ratio test (after shift), 2 to 1	Oui	DNS, RPR
54	23	Oncoming ratio test (after shift), 2 to 3	Oui	DNS, RPR
54	27	Oncoming ratio test (after shift), 2 to R	Oui	DNS, NNC
54	32	Oncoming ratio test (after shift), 3 to 2	Oui	DNS, RPR
54	34	Oncoming ratio test (after shift), 3 to 4	Oui	DNS, RPR
54	43	Oncoming ratio test (after shift), 4 to 3	Oui	DNS, RPR
54	45	Oncoming ratio test (after shift), 4 to 5	Oui	DNS, RPR or SOL OFF (Hydraulic default)

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
54	54	Oncoming ratio test (after shift), 5 to 4	Oui	DNS,RPR
54	56	Oncoming ratio test (after shift), 5 to 6	Oui	DNS,RPR
54	65	Oncoming ratio test (after shift), 6 to 5	Oui	DNS,RPR
54	70	Oncoming ratio test (after shift), R to L	Oui	DNS,NNC
54	71	Oncoming ratio test (after shift), R to 1	Oui	DNS,NNC
54	72	Oncoming ratio test (after shift), R to 2	Oui	DNS,NNC
54	80	Oncoming ratio test (after shift), N1 to L	Oui	DNS,RPR
54	81	Oncoming ratio test (after shift), N1 to 1	Oui	DNS,RPR
54	82	Oncoming ratio test (after shift), N1 to 2	Oui	DNS,RPR
54	83	Oncoming ratio test (after shift), N1 to 3	Oui	DNS,RPR
54	85	Oncoming ratio test (after shift), N1 to 5	Oui	DNS,RPR
54	86	Oncoming ratio test (after shift), NI to 6	Oui	DNS, RPR
54	92	Oncoming ratio test (after shift), R to 2 (R to NNC to 2)	Oui	DNS, NNC

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
54	92	Oncoming ratio test (after shift), N1 to 2 (N1 to NNC to 2)	Oui	DNS, RPR
54	92	Oncoming ratio test (after shift), N2 to 2	Oui	DNS, RPR
54	93	Oncoming ratio test (after shift), N3 to 3	Oui	DNS, RPR
54	95	Oncoming ratio test (after shift), N3 to 5	Oui	DNS, RPR
54	96	Oncoming ratio test (after shift), N4 to 6	Oui	DNS, RPR
54	97	Oncoming ratio test (after shift), 2 to R (2 to NNC to R)	Oui	DNS, NNC
55	17	Oncoming C3PS test (after shift), 1 to R	Oui	DNS, NNC
55	27	Oncoming C3PS test (after shift), 2 to R	Oui	DNS, NNC
55	80	Oncoming C3PS test (after shift), N1 to L	Oui	DNS, RPR
55	87	Oncoming C3PS test (after shift), N1 to R	Oui	DNS, RPR
55	97	Oncoming C3PS test (after shift), 2 to R or NVL to R (2 to NNC to R)	Oui	DNS, NNC
56	0	Range verification test, L	Oui	DNS, 1st, Low, or SOL OFF (Low)
56	11	Range verification test, 1st	Oui	DNS, 6th
56	22	Range verification test, 2nd	Oui	DNS, 6th or 5th
56	33	Range verification test, 3rd	Oui	DNS, 5th or SOL

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
56	44	Range verification test, 4th	Oui	DNS, 3rd or 5th
56	55	Range verification test, 5th	Oui	DNS, SOL OFF (5th) or 3rd
56	66	Range verification test, 6th	Oui	DNS, 5th, 3rd, or SOL OFF (3rd)
56	77	Range verification test, R	Oui	DNS, N2 or N3
57	11	Range verification C3PS test, 1st	Oui	DNS, SOL OFF (3rd)
57	22	Range verification C3PS test, 2nd	Oui	DNS, 3rd
57	44	Range verification C3PS test, 4th	Oui	DNS, 5th or SOL OFF (3rd)
57	66	Range verification C3PS test, 6th	Oui	SOL OFF (5th), DNS
57	88	Range verification C3PS test, N1	Oui	DNS, N3
57	99	Range verification C3PS test, N2 or N4	Oui	DNS, N3
61	0	Retarder oil temperature, hot	Non	None
62	12	Retarder oil temperature sensor, low	Non	None
62	23	Retarder oil temperature sensor, high	Non	None
63	0	Special function input	Non	Depends on special function
64	12	Retarder modulation request sensor, low	Non	Retarder operation inhibited
64	23	Retarder modulation request sensor, high	Non	Retarder operation inhibited
65	0	Engine rating too high	Oui	DNS
66	0	Serial communications interface fault	Non	Use default throttle values
69	12	ECU, A solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (hydraulic default)
69	13	ECU, B solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (hydraulic default)

CODE PRINCIPAL	CODE SECONDAIRE	DESCRIPTION	TÉMOIN "DO NOT SHIFT"	RÉPONSE
69	14	ECU, C solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (hydraulic default)
69	15	ECU, D solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (hydraulic default)
69	16	ECU, E solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (hydraulic default)
69	21	ECU, F solenoid driver open	Non	Lock-up inhibited
69	22	ECU, G solenoid driver open	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
69	23	ECU, H solenoid driver open	Non	Retarder allowed, differential lock inhibited
69	24	ECU, J solenoid driver open	Non	Low and 1 st inhibited
69	25	ECU, K solenoid driver open	Non	K solenoid operation inhibited
69	26	ECU, N solenoid driver open	Non	Low and 1st inhibited
69	32	ECU, SPI communications link fault	Non	Hold in last valid direction
69	33	ECU, Central Operating Processor (COP) timeout	Oui	Reset ECU, Shutdown ECU on 2nd occurrence (power loss: hydraulic defaults)
69	34	ECU, EEPROM write timeout	Oui	DNS, SOL OFF (Hydraulic default)
69	35	ECU, EEPROM checksum	Oui	Induce COP timeout (reset ECU)
69	36	ECU, RAM self test	Oui	Induce COP timeout (reset ECU)
69	41	ECU, I/O ASIC addressing test	Oui	Induce COP timeout (reset ECU)

Codes des Capteurs du Niveau d'Huile (OLS) ("Oil Level Sensor")

Les codes de niveau d'huile sont obtenus de la façon suivante:

- Appuyer simultanément sur les flèches "▲" (vers le haut) et "▼" (vers le bas) du sélecteur de vitesses. Les codes de niveau d'huile s'affichent après deux minutes (i.e. l'affichage clignote et un compte à rebours 8,7,...; s'effectue pendant deux minutes), à condition que les paramètres suivants soient rencontrés.
 - Moteur au ralenti "Idle"
 - L'huile du carter est à une température d'opération
 - Transmission au point mort (N)
 - L'arbre de sortie de la transmission est bloqué
 - Les capteurs du niveau d'huile sont fonctionnels

Après deux minutes, l'écran affiche un des codes indiqués ci-dessous.

CODE	CAUSE DU CODE
OL-OK	Le niveau d'huile est correct
LO-01	Manque 1 litre
LO-02	Manque deux litres
HI-01	Un litre de trop
HI-02	Deux litres de trop

REMARQUE: Si l'un des paramètres suivant n'est pas rencontré, le compte à rebours de deux minutes s'arrête. Un des codes suivants indique alors la cause de l'interruption du compte à rebours. Dès que toutes les conditions seront satisfaites, le compte à rebours reprend à partir de l'endroit où il était rendu.

CODE	CAUSE DU CODE
------	---------------

OL-50	Révolution du moteur - trop basse (tours/minute)
OL-59	Révolution du moteur - trop haute (tours/minute)
OL-65	Le point mort doit être sélectionné
OL-70	Température de l'huile du carter - trop basse
OL-79	Température de l'huile du carter - trop haute
OL-89	Arbre de sortie en rotation
OL-95	Capteur défectueux

Sortie du Mode d'Affichage du Niveau d'Huile

Pour sortir du mode d'affichage du niveau d'huile, appuyer sur un des boutons-poussoir de changement de rapport ("R", "N" ou "D").

Effacement des Codes

Si le témoin "DO NOT SHIFT" est allumé, effacé premièrement tous les codes de diagnostics en appuyant simultanément et à deux reprises, sur les flèches "▲" (vers le haut) et "▼" (vers le bas), du sélecteur de vitesses.

Faire un test de conduite avec l'autocar. Si le témoin "DO NOT SHIFT" s'allume de nouveau, noter les codes de diagnostics. Consulter la rubrique "Codes de diagnostics de la transmission "World" (WT)", sous "Lecture des codes", dans cette section (Page 8-11).

FICHE TECHNIQUE DES AMPOULES ÉLECTRIQUES					
USAGE	# PIÈCE PRÉVOST	MARQUE OU N° SAE	WATTS OU CANDELA	VOLTS	QTÉ
ÉCLAIRAGE EXTÉRIEUR					
Feu de route	561198	H4851	50 W	12	2
Feu de croisement	561199	H4656	35 W	12	2
Feu d'éclairage latéral	561882	H3(Osram)	55 W	12	4
Phares antibrouillage	561882	H3(Osram)	55 W	12	2
Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation (scellé)	930266	---	---	12	22
Clignotant latéral	561917	1893	2 cp	12	12
Feu de position latéral	561917	1893	2 cp	12	12
Feu de position	562059	194	2 cp	12	6
Feu de gabarit	562059	194	2 cp	12	8
Clignotant avant (feu de détresse et de position)	561899	1157 NA	32/6 cp	12	2
Clignotant arrière	561880	Hella	21 W	12	4
Feu de freinage	561880	Hella	21 W	12	4
Feu de marche arrière	561880	Hella	21 W	12	4
Feu de freinage central	561880	Hella	21 W	12	1
Feu rouge arrière	561881	Hella	10 W	12	4
Compartiment extérieur (sauf celui du moteur)	562278	6429(78207)	10 W	24	12
Compartiment du Moteur	560135	623	6 cp	24	4
	930266	---	---	12	4
ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR					
Témoin "Check Engine"	562048	E-9 (Norma)	2 W	12	1
Témoin "Stop Engine"	562048	E-9 (Norma)	2 W	12	1
Clignotant	562048	E-9 (Norma)	2 W	12	2
Autre témoin - 1/unité	562049	(Osram)	2 W	24	AR
Indicateur de vitesse	560145	1829	1 cp	24	2
Tachymètre	560145	1829	1 cp	24	2
Pression de suralimentation	561167	3899 (Osram)	3 W	24	1

FICHE TECHNIQUE DES AMPOULES ÉLECTRIQUES					
USAGE	# PIÈCE PRÉVOST	MARQUE OU N° SAE	WATTS OU CANDELA	VOLTS	QTÉ
Tachygraphe	561006	1-405-804	1.2 cp	24	3
Autre instrument-1/unité	560144	1820	1.6 cp	24	AR
Marche d'entrée	560135	623	6 cp	24	3
Cabinet d'aisances	560135	623	6 cp	24	1
Porte-colis	560144	1820	1.6 cp	24	15
Plafonnier - Section du Conducteur	561553	Hella	10 W	24	4
Éclairage des autocollants "Sortie de secours"	560601	456	2 cp	24	20
Cabinet d'aisances "Occupé"	560144	1820	1.6 cp	24	2
"Attention à la marche"	560144	1820	1.6 cp	24	2
Couloir	560141	1251	3 cp	24	6
Interrupteur - 1/unité	561123	2741 (Osram)	1 W	24	AR
Lecture	562033	961-4940	8 W	24	48
Fluorescent	830102	F15T8CW	15 W	---	22
Fluorescent du cabinet d'aisances	830102	F15T8CW	15 W	---	2
Enseigne de destination	830080	F30T8CW4	20 W	---	1
Néon sur l'avant du porte-colis	830108	PL7	7 W	---	16
Console latérale droite	562278	6429 (78207)	10 W	24	1

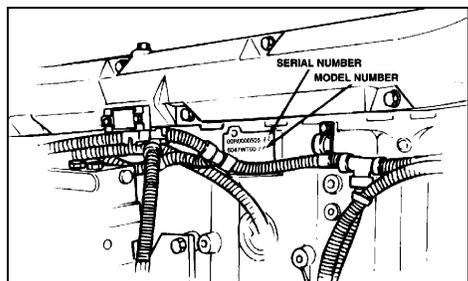
PLAQUES SIGNALÉTIQUES ET CERTIFICATS

Plaques Signalétiques

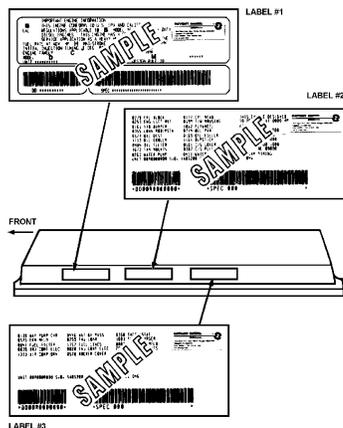
Les composantes principales tels que le moteur, la transmission, les essieux et le châssis sont identifiées à l'aide d'un numéro de série. Se référer à ces numéros de série aux fins de la garantie.

Moteur

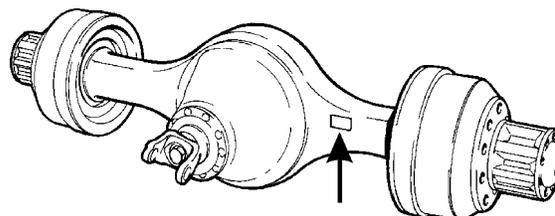
Les numéros de série et de modèle du moteur sont inscrits sur le bloc-cylindres, (côté droit), au-dessus du logo encastré "Detroit Diesel".



De plus, des étiquettes d'options en papier laminé sont collées sur le cache-culbuteurs (côté du démarreur). Ces étiquettes comportent les numéros de série et de modèle du moteur ainsi que la liste des équipements optionnels installés sur celui-ci. Ces informations sont destinées à servir de référence pour la commande de pièces de rechange.

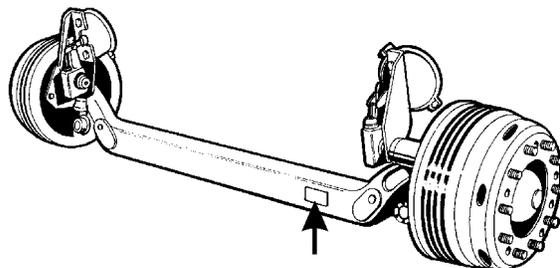


Essieu Moteur



NUMÉROS DE SÉRIE ET DE MODÈLE TYPIQUES OFH3B812

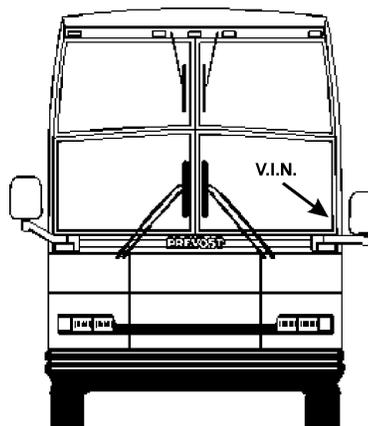
Essieu Avant



NUMÉROS DE SÉRIE ET DE MODÈLE TYPIQUES OFH3B814

Numéro d'Identification du Véhicule (VIN)

Le numéro d'Identification du véhicule "V.I.N." est gravé sur une plaque fixée à un montant du châssis, près du pare-brise (côté du conducteur). Il est visible de l'extérieur. S'assurer de donner le bon numéro d'identification du véhicule lors de la commande de pièces de rechange. L'utilisation du VIN, lors d'une commande, en facilite le traitement.



NOTE: Consigner le numéro d'identification du véhicule avec la documentation de l'autocar et le conserver dans les dossiers de la compagnie. Le VIN est généralement utilisé pour l'enregistrement du véhicule et pour les réclamations d'assurance.

Fiche Technique des Spécifications de l'Autocar

La fiche technique présente la liste complète et détaillée de toutes les composantes installées sur l'autocar. Cette fiche est incluse dans la boîte de publications techniques livrée avec l'autocar. La conserver dans les registres de la compagnie pour fin de références.

Certificat de Sécurité

Les composantes de l'autocar sont conformes aux normes gouvernementales:

- Les matériaux et les pièces sont conformes aux normes ASTM et/ou SAE.
- Les matériaux utilisés à l'intérieur sont conformes à la norme FMVSS 302 en ce qui attrait à la résistance au feu.
- Véhicule homologué selon les normes de sécurité en vigueur dans les provinces, les états et les pays (Canada et États-Unis): BMCSS, FMVSS, and CMVSS.

D'autres certificats sont apposés sur les composantes de l'autocar.

Certificat Émis par le Ministère des Transports

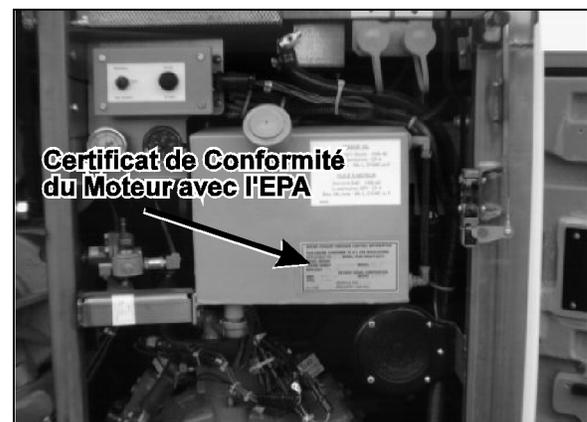
Ce certificat atteste que les autocars fabriqués par Prévost Car Inc., satisfont à toutes les normes fédérales en matière de sécurité, ("Federal Motor Vehicle Safety Standards") en vigueur au moment de leur fabrication. Le certificat est fixé au mur, à gauche du siège du conducteur, sous le tableau de commande latéral gauche.



OFH3B818

Certificat de Conformité du Moteur avec l'EPA

Le certificat apposé sur le réservoir auxiliaire d'huile à moteur atteste que le moteur satisfait aux normes antipollution du gouvernement fédéral nationale et aux divers états ou provinces. Le certificat précise les conditions d'opération sous lesquelles il a été émis.



COMPARTIMENT DU MOTEUR

OFH3B820

Étiquette sur le réservoir de Carburant

L'étiquette est située sur le côté droit du réservoir de carburant. Pour voir l'étiquette, dévisser le panneau d'accès au réservoir situé à gauche, dans le compartiment du condenseur.



COMPARTIMENT DU CONDENSEUR

OFH3B822

LITTÉRATURE DE SERVICE

Des copies additionnelles des publications suivantes sont disponibles sur demande, à prix modique. Celles-ci seront utiles pour vos mécaniciens et vos conducteurs.

- **Manuel de Maintenance**
- **Manuel de l'Opérateur**
- **Manuel de Pièces**
- **Répertoire des Centres de Service**

Pour commander ces publications, contacter votre centre de distribution le plus près, ou écrire à:

PRÉVOST CAR INC.

ATT.: SERVICE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
35, boulevard Gagnon,
Sainte-Claire, Québec,
Canada, G0R 2V0

Indiquer le numéro de série complet de l'autocar. Prévoir un délai de 30 jours pour la livraison.

REMARQUE**Déclaration des Défauts de Fabrication Reliés à la Sécurité Auprès du
Gouvernement des États-Unis**

Si vous croyez que votre autocar a un défaut qui pourrait provoquer un accident ou des blessures ou même être fatal, vous devriez immédiatement contacter la "National Highway Traffic Safety Administration" (NHTSA) ainsi que Prévost Car.

Si la NHTSA reçoit d'autres réclamations telles que la vôtre, elle pourrait commencer une enquête et, si elle découvre qu'il existe un défaut parmi une série de véhicules, elle pourrait demander une campagne de rappel de véhicules et de rectification des défauts.

Cependant, la NHTSA ne peut pas traiter des problèmes individuels entre vous, votre concessionnaire, ou Prévost Car Inc.

Pour contacter la NHTSA, vous pouvez appeler le "Auto Safety Hotline" au numéro sans frais prioritaire **1-800-424-9393** (ou au **366-0123** dans la région de Washington, D.C.), ou vous pouvez vous adresser à :

**NHTSA
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C. 20590**

Vous pouvez aussi obtenir d'autres informations sur la sécurité des véhicules motorisés au numéro sans frais prioritaires mentionné plus haut.

**Déclaration des Défauts de Fabrication Reliés à la Sécurité Auprès du
Gouvernement Canadien**

Si vous habitez au Canada, et si vous croyez que votre autocar a un défaut relié à la sécurité, vous devriez immédiatement contacter Transports Canada ainsi que Prévost Car Inc.. Vous pouvez écrire à:

**Transports Canada
Box 8880
Ottawa, Ontario K1G 3J2**

**Déclaration des Défauts de Fabrication Reliés à la Sécurité Auprès de
Prévost Car Inc.**

En plus de contacter la NHTSA (ou Transports Canada) dans un tel cas, nous espérons vivement que vous nous contacterez aussi. Veuillez nous appeler au **1-(418) 883-3391**. Ou vous pouvez écrire à:

**Prévost Car Inc.
Département du service après-vente
35, boulevard Gagnon
Ste-Claire, (Québec)
Canada G0R 2V0**

INDEX

A

(ABS) Système de freinage Anti-blocage	3-18, 4-8, 8-7
A/C (voir Air climatisé)	
Abaissement de la suspension avant ("Kneeling")	3-3, 4-9
Abaissement de la suspension ("Low-buoy")	3-27, 4-9
Accessoires	
Section des passagers	2-6
Section du conducteur	2-1
Air Climatisé. 1-4, 1-7, 3-22, 3-24, 4-11, 7-12, 8-6	
Alignement	8-4
Allume-cigarette	2-2, 3-27
Ampoules électriques (fiche technique)	8-29
Appel de phares	3-29
AUTRES CARACTÉRISTIQUES	4-1
Avertisseur de marche arrière	4-12
Avertisseurs	6-4

B

Batteries	
Compartiment principal d'alimentation	1-3
Démarrage secours	5-4
Interrupteur d'alimentation	5-1
Boîte d'engrenage du ventilateur	7-7, 8-5

C

Cabinet d'aisances	2-10
Entretien	7-13
Cadrams	3-13, 3-19, 3-24
Indicateur de la température de l'huile à transmission	3-22
Indicateur de la température du liquide de refroidissement du moteur	3-25
Indicateur du niveau de carburant	3-25
Manomètre de la pression de suralimentation, ("Turbo-boost")	3-15
Manomètre de la pression d'huile du moteur	3-15
Manomètre du circuit pneumatique primaire	3-22
Manomètre du circuit pneumatique secondaire	3-22

Température de l'huile à différentiel	3-25
Caméra de marche arrière	1-7, 3-12, 7-11
Moniteur	3-12
Nettoyage	7-11
Carburant	
Portes d'accès aux cols de remplissage ..	1-3
Type	8-2
Ceinture de sécurité	2-3
Cendrier	2-1, 3-27
Certificat de sécurité	8-32
Changement de voie	3-29
Chauffage/Climatisation	1-4, 1-7, 3-22, 3-24, 4-11, 7-12, 8-6
Compartiment	1-7
Conducteur, section du	3-24
Entretien	7-12
Fiche technique	8-6
Passagers, section des	3-25
Chauffe-moteur	1-7, 5-3, 7-10
Clés	3-2
Système de verrouillage central des compartiments à bagages	3-6
Clignotants	3-29
Climatisation 1-4, 1-7, 3-22, 3-24, 4-11, 7-12, 8-6	
Codes de diagnostics	
Système de commande électronique DDEC III	8-8
Transmission "World" (WT)	8-11
Combinaison des freins de stationnement et d'urgence	6-5
Commandes au pied	3-30
COMMANDES & INSTRUMENTS	3-1
Intensité lumineuse	3-3
.....	
Commandes	
Dégivre principal des pare-brise	3-24
Frein Moteur ("Jacobs")/Ralentisseur de la transmission	3-17
Lave-glaces	3-29
Ouverture de la porte avant	3-24
Recirculation d'air et admission d'air frais du système de chauffage/climatisation - section du conducteur	3-24
Réglage des rétroviseurs extérieurs	3-6
Réglage du volume du système de diffusion publique	3-27
Température du système de chauffage/climatisation - section des passagers	3-25

Température du système de chauffage/climatisation - section du conducteur	3-25
Vitesse du ventilateur du système de chauffage/climatisation - section du conducteur	3-25
Commandes sur la colonne de direction	3-28
Colonne de direction télescopique.....	2-5
Klaxon électrique	3-29
Levier de commande "multiples fonctions"	3-28
Ralentisseur de la transmission.....	3-17
Volant inclinable.....	2-5
Commutateur d'allumage	3-16
Compartiment(s)	
À bagages, (serrures).....	1-2, 1-3
De rangement pour cartes routières.....	2-1
De la roue de secours.....	1-6, 7-15
Éclairage des compartiments	1-2, 4-11
Électrique avant.....	1-6
Électrique arrière.....	1-7
Extérieurs.....	1-1
Intérieurs.....	2-1
Personnel du conducteur.....	2-1
Principal d'alimentation	1-3
Condenseur du système de climatisation.....	1-4
Conduite préventive.....	iv
CONSIGNES DE SÉCURITÉ	iii
Console centrale.....	3-27
Console latérale droite.....	3-27
Contenances, remplissage	8-2
Coquerie	2-9
Courroies	7-10, 8-2
Crevaisson.....	7-15
Cric/Outils	6-3

D

DDEC III.....(voir Détroit Diesel)	
Dégivreur des pare-brise	3-13, 3-24
Dégivreur	3-24
Démarrage du moteur	5-1
À partir du compartiment du moteur	5-2
À partir de la section du conducteur	5-1
Chauffe-moteur.....	5-3
Démarrage-secours	5-4
Éther	3-17, 5-2
Par temps froid	3-17, 5-2
Réchauffage de la transmission	5-4
Réchauffage du moteur	5-4

Dimensions.....	8-1
Dispositif de dérivation du frein de stationnement.....	3-28
Détroit Diesel	
Codes de diagnostics	8-8
Data Hub.....	4-2
Module de commande électronique (ECM)	4-4
Prodriver™	3-11, 4-5

E

Éclairage extérieur du véhicule	3-14, 4-12
Éclairage des compartiments	4-12
Éclairage de sécurité.....	4-12
Éclairage de la section du conducteur	3-5
Embrayage	3-30, 7-6, 8-6
Enlèvement de la roue de secours du compartiment.....	7-15
Enseigne de destination	2-1
ENTRETIEN	7-1
Entretien des tuyaux flexibles.....	7-14
Équipement supplémentaire.....	2-9
Équipement de sécurité.....	6-3
Essieu moteur	8-4
Essuie-glaces	
Supérieurs	3-14
Inférieurs.....	3-29
Éther (Démarrage à froid)	3-17, 5-2
EXTÉRIEUR DE L'AUTOCAR	1-1
Extincteurs	
Entretien	7-9
Utilisation	6-3

F

Fenêtre du conducteur	2-2, 3-5
Feux d'éclairage latéral	4-12
Feux de courtoisie	3-29
Feux de détresse.....	3-14
Fiche technique des ampoules électriques	8-29
Fiche technique des spécifications de l'autocar	8-32
Filtre	
Indicateur d'obstruction.....	7-12
Système de chauffage/Climatisation	7-12
Frein(s)	8-4
Anti-blocage (ABS)	3-20, 4-8, 8-7
Dérivation du frein de stationnement.....	3-28
De service.....	3-30

De stationnement.....	3-27,3-30, 6-5	Dispositif de dérivation de l'arrêt du moteur "OVERRIDE" ou interrupteur de diagnostics du système DDEC III	3-18
D'urgence.....	6-5	Dispositif de démarrage à froid.....	3-17
Moteur ("Jacobs")	3-17, 4-7	Éclairage de l'enseigne de destination	3-6
G		Éclairage intérieur.....	3-6
Garde-boue et tôles garde-boue	4-13	Éclairage de la section du conducteur.....	3-5
H		Éclairage extérieur.....	3-14
Habitudes de conduite	iii	Entretien de la caméra de marche arrière	7-11
"High-buoy", Relèvement de la suspension....	4-9	Essuie-glaces inférieurs	3-13
Huile (spécifications)	8-5	Fenêtre du conducteur	3-5
Boîte d'engrenage du ventilateur	8-5	Feux de détresse.....	3-14
Différentiel.....	8-5	Frein moteur ("Jacobs").....	3-17
Direction assistée	8-5	Lampes de lecture	3-5
Maître cylindre de l'embrayage	8-6	Lave-glaces des pare-brise supérieurs .	3-13
Moteur.....	8-5	Pare-soleil.....	3-5
Roulements de roue	8-5	Phares antibrouillards	3-14
Transmissions.....	8-5	Principaux d'alimentation.....	3-16, 5-1
Huile (vérification du niveau)	7-4	Ralenti accéléré.....	3-16
Boite d'engrenage du ventilateur du radiateur.....	7-7	Ralentisseur de la transmission.....	3-17
Fluide de la direction assistée.....	7-7	Registre d'admission d'air frais.....	3-26
Maître cylindre de la pédale d'embrayage	7-6	Réglage des rétroviseurs.....	3-6
Moteur	7-4	Régulateur de vitesse	3-10
Roulements de roue	7-8	Rétroviseurs extérieurs chauffant.....	3-14
Transmission automatique	7-5	
Transmission manuelle.....	7-6	Sélecteur de commande du démarrage .	5-2
I		Sélection des haut-parleurs	3-26
Indicateur de la distance parcourue	4-13	Sonnette d'arrêt ou de service.....	3-6
Indicateur de vitesse.....	3-23	Système vidéo	3-5
Indicateur d'obstruction du filtre à air.....	7-12	Système de chauffage/Climatisation	3-26
INFORMATION TECHNIQUE	8-1	Verrouillage central des compartiments à bagages	3-6
Inspection quotidienne.....	7-18	Introduction.....	i
INSTRUMENTS & COMMANDES	3-1	Inverseur des phares de route/feux de croisement.....	3-29
Intensité lumineuse.....	3-3	J	
INTÉRIEUR DE L'AUTOCAR.....	2-1	"Jacobs" Frein moteur	3-17, 4-7
Interrupteurs		K	
Abaissement/Relèvement de la suspension avant ("Kneeling/Hi-Buoy").....	3-3	Kit modulaire "Quick-lounge".....	2-9
Chauffage/Climatisation.....	3-26	Klaxon électrique	3-29
Coquerie ("Galley")	3-6	"Kneeling" (Abaissement de la suspension)	3-3, 4-9
D'alimentation principal.....	3-16, 5-1		
Dégivrage des pare-brise supérieurs....	3-13		

L

Lampes de lecture	2-8
Lave-glaces des pare-brise	7-15
inférieurs	3-29
supérieurs	3-14
Levier de commande "multiples fonctions"	3-28
Liquide de refroidissement	7-8
LITTÉRATURE DE SERVICE	9-1
"Low-buoy", Abaissement de la suspension	3-27, 4-9
Lubrification	7-18

M

Marche arrière (avertisseur)	4-12
Minuterie du système de préchauffage	3-6
Moniteurs	8-5
Moteur	
Chauffe-moteur	1-7, 5-3, 7-10
Codes de diagnostics	8-8
Compartiment	1-2
DDEC III	4-4
Démarrage (arrière)	5-2
Démarrage (avant)	5-1
Démarrage à froid	3-17, 5-2
Démarrage secours	5-4
Dérivation de l'arrêt du moteur, "Override"	3-18, 3-20
Frein ("Jacobs")	3-17, 4-7
Niveau d'huile	7-4
Ralenti accéléré	3-16
Réchauffage	5-3

N

Nettoyage	
Extérieur	7-3
Intérieur	7-1
Numéro d'identification du véhicule	8-31
Numéro de série	8-31

O

Outils/Cric	6-3
Ouverture d'urgence de la porte avant	6-2

P

Pare-chocs avant repliable	1-6, 7-15
----------------------------------	-----------

Pares-soleil (toiles)	2-2, 2-8
Pédales	3-30
Phares antibrouillards	3-14, 4-12
Phares de jour	3-14, 4-12
Pièces de rechange	4-13
Plaques signalétiques et certificats	8-31
Plateaux repliables	2-9
Pneus	7-15, 8-2
Poids	8-1
Points de levage	7-16
Porte avant	1-4, 2-1, 6-2
Porte-verre	2-1, 2-8, 3-6
Porte-colis	2-7
Portes	1-1, 2-1, 3-6, 6-2, 8-1
Poubelle	2-9
Préchauffage (Système de)	3-6, 4-10
Fiche technique	8-7
Premier entretien sur le nouvel autocar	7-18
Pression d'air	3-22, 6-5
Prise de 110-120 volts	1-7, 7-10
Prise de branchement du lecteur de diagnostics (DDR)	3-6
Prises de microphone	2-6
PROCÉDURES DE DÉMARRAGE ET D'ARRÊT	5-1
Pyromètre	3-15

R

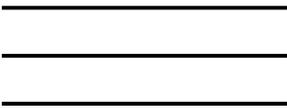
Radiateur	1-1
Liquide de refroidissement	7-8
Radio AM/FM	3-26, 8-5
Ralenti accéléré	3-16
Ralentisseur de la transmission	3-17, 4-8
Réchauffage	
Moteur	5-4
Transmission	5-4
Recommandations générales	7-20
Réfrigérant	8-6
Registre d'admission d'air frais	3-26
Registres d'air réglables	2-2, 2-7, 3-15, 3-24
Réglage des tendeurs de courroies	7-10
Régulateur de vitesse	3-1, 3-10
Relèvement de l'essieu porteur	3-27, 4-10
Relèvement de la suspension, "High-buoy"	4-9
Remorquage	7-17
Remplacement d'une roue	7-15
Réservoir(s)	
Air	7-9
Huile à moteur	7-4
Eau douce	7-13

Carburant.....	1-3, 8-2, 8-33	Système électrique.....	1-6, 1-7, 8-4
Cabinet d'aisances.....	7-13		
Direction assistée.....	7-7	T	
Lave-glaces.....	7-15	Tableau de bord.....	3-1
Rétroviseurs		Central.....	3-19
Extérieurs.....	1-5, 3-6	Droit.....	3-24
Chauffants.....	3-14	Gauche.....	3-13
Intérieurs.....	2-3	Tableau de commande	
Robinet		Inférieur droit.....	3-26
De vidange du réservoir		Inférieur gauche.....	3-16
d'accumulation d'eau.....	7-9	Latéral gauche.....	3-3
De vidange du réservoir des accessoires.....	7-9	Tables à cartes.....	2-9
D'huile à moteur.....	7-4	Tachygraphe.....	3-23
Roues et pneus.....	8-2	Tachymètre.....	3-23
Roues		Télécommande	
Remplacement d'une roue.....	7-15	Rétroviseurs extérieurs.....	3-6
Roulements.....	7-8, 7-19	Système de son.....	3-26
Roulements.....	7-8, 7-19	Télévision.....	3-8
		Vidéo.....	3-8
S		Témoins avertisseurs, (Tableau de bord	
SECTION DES PASSAGERS.....	2-6	central).....	3-19
SECTION DU CONDUCTEUR.....	2-1	Témoins lumineux	
Séparateur d'eau.....	7-9	Abaissement de la suspension	
Siège(s)		("Low-Buoy").....	3-20
Aménagement.....	8-1	Abaissement/Relèvement de la suspension	
Conducteur.....	2-4	avant, ("Kneeling/Hi-Buoy").....	3-21
Guide.....	2-5	Arrêter le moteur "STOP Engine".....	3-20
Passagers.....	2-6	Charge des batteries.....	3-20
Pivotants.....	2-7	"CHECK ENGINE" (Vérifier le moteur).....	3-22
SITUATIONS D'URGENCE.....	6-1	Clignotants.....	3-21, 3-22
SOINS ET ENTRETIEN.....	7-1	Détecteur d'incendie (Compartiment du	
Sonnette d'arrêt ou de service.....	2-8	moteur).....	3-21
Sorties (Porte).....	1-4, 2-1, 2-7, 6-1, 6-2	Verrouillage des compartiments à	
Sorties de secours.....	6-1	bagages.....	3-15
Soupapes		"DO NOT SHIFT" (ne pas changer de	
Abaissement de la suspension.....	3-27	rapport).....	3-20
Dérivation du frein de stationnement.....	3-28	Élément de chauffage	
Essieu porteur relevé.....	3-27	des pare-brise supérieurs.....	3-15
Frein de stationnement.....	3-27	Équilibreurs de tension des batteries.....	3-14
Remplissage d'urgence		Essieu porteur relevé.....	3-20
du système pneumatique.....	6-5	Feux de freinage.....	3-20
Soupape d'ouverture d'urgence		Frein d'urgence et de stationnement.....	3-21
de la porte avant.....	6-2	Mise sous tension	
Tendeurs de courroies.....	7-11	des circuits électriques.....	3-14
Spécifications (voir Information technique)		Niveau de carburant, bas.....	3-22
Suspension.....	8-4	Phares de route.....	3-20
Système de son.....	3-26, 8-5	Porte du compartiment	
Système de freinage Anti-Blocage (ABS)		chauffage/climatisation entrouverte.....	3-22
.....	3-20, 4-8, 8-7	Porte de compartiment à bagages	
Système de ventilation d'urgence.....	3-26	entrouverte.....	3-21

Porte du compartiment à moteur	
"DOOR AJAR" entrouverte	3-21
Pression d'air du circuit primaire, faible	3-20
Pression d'air du circuit	
secondaire, faible.....	3-21
Pression du système	
de climatisation, faible	3-21
Ralentisseur de la transmission.....	3-21
Séparateur d'eau du système	
d'alimentation	
en carburant du moteur	3-21
Système de climatisation, haute pression	
.....	3-22
Système de préchauffage ("ESPAR")...	3-22
Système de freinage anti-blocage (ABS)	
.....	3-20
Température de l'huile du	
ralentisseur, haute	3-21
Tension des batteries, basse/haute.....	3-14
Déverrouillage de la porte du cabinet	
d'aisances	3-15
Thermomètre	3-27
Transmission	
Automatique World (WT).3-3, 4-7, 8-3, 8-11	
Codes de diagnostics	8-11
Commandes électroniques.....	4-7
Manuelle	3-31, 8-3
Ralentisseur.....	3-17, 4-8
Réchauffage	5-4
Sélecteur de vitesse.....	3-3
Vérification du niveau d'huile	7-5, 7-6
Trappe de ventilation	2-7
Tuyaux flexibles, entretien	7-14

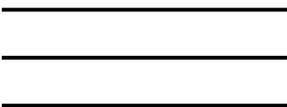
V

Ventilateur.....	7-7, 8-2, 8-5
Vérification du niveau de liquide	
de refroidissement.....	7-8
Vide-poches.....	3-25
Vidéo	
Fiche technique.....	8-5
Télécommande	3-8
Interrupteur	3-5
Volant inclinable et colonne de direction	
télescopique.....	2-5
Voltmètre (Système 12-Volts).....	3-15
Voltmètre (Système 24-Volts).....	3-15
Volume, système de son	3-9
Volume de chargement	8-1
Voyant indicateur d'obstruction du filtre à air	7-12



P R E V O S T

PRÉVOST CAR INC.
DÉPARTEMENT DU SERVICE APRÈS VENTE
35, boulevard Gagnon
Ste-Claire, (Québec)
Canada G0R 2V0



P R E V O S T

PRÉVOST CAR INC.
DÉPARTEMENT DU SERVICE APRÈS VENTE
35, boulevard Gagnon
Ste-Claire, (Québec)
Canada G0R 2V0