

SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT	3
UNITÉ DE FILTRATION ET RÉGÉNÉRATION	3
<i>Régénération passive</i>	3
<i>Régénération active</i>	3
<i>Régénération stationnaire</i>	3
<i>État d'obstruction du filtre à particules et séquence des témoins lumineux</i>	4
<i>Enclenchement d'une Régénération stationnaire</i>	5
<i>Interruption volontaire d'une Régénération stationnaire</i>	6
UNITÉ DE RÉDUCTION CATALYTIQUE SÉLECTIVE.....	6
<i>Fluide d'échappement diesel (DEF)</i>	6
<i>Consommation du fluide d'échappement diesel</i>	7
AVERTISSEMENT AU CONDUCTEUR ET MESURES INCITATIVES.....	7
MENUS DE L'ÉCRAN D'AFFICHAGE DU CONDUCTEUR (DID).....	12
INDICATEURS	13
DONNÉES DE CARBURANT.....	14
TEMPS-DISTANCE	15
MESSAGES VÉHICULE	16
MISE À ZÉRO DES DONNÉES DU TRAJET	16
CONFIGURATION DE L'AFFICHEUR.....	16
DIAGNOSTICS	18
VÉRIFICATION AVANT DÉPART	20
JOURNAL DES DONNÉE	21
SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT	22
MOT DE PASSE	24
PREVOST LIAISON (OPTION).....	24
MODE VEILLE INTELLIGENT	25
RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION	26
FREIN MOTEUR	26
SYSTÈME DE FREIN MOTEUR VOLVO (VEB)	26
RÉGULATEUR DE VITESSE ET FREIN MOTEUR.....	27
SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOCAGE (ABS), DISPOSITIFS D'ANTIPATINAGE (TCS) ET DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC)	28
SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOCAGE (ABS).....	28
DISPOSITIF D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS).....	28
DISPOSITIF DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC).....	29
VERROUILLAGE DU DIFFÉRENTIEL	29
UTILISATION.....	29
VERROUILLAGE	30
DÉVERROUILLAGE.....	30
SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE LA SUSPENSION AVANT (FRONT KNEELING).....	30
SYSTÈME DE RELÈVEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (HIGH BUOY).....	31
SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (LOW BUOY)	31
DÉLESTAGE DE LA CHARGE SUR L'ESSIEU AUXILIAIRE	31

5-2 Autres caractéristiques

ESSIEU AUXILIAIRE RELEVABLE	31
PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	32
MISE EN FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR.....	32
MISE HORS FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR.....	33
MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	33
<i>Minuterie A : Instructions de fonctionnement</i>	33
<i>Affichage de l'heure présente (clé du commutateur d'allumage en position «ON»)</i>	33
<i>Dépannage et maintenance</i>	37
SYSTÈME D'ÉLÉVATION DE FAUTEUILS ROULANTS	38
INTRODUCTION	38
APERÇU	38
<i>Composants Principaux</i>	38
CONSIGNES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES	40
UTILISATION DU SYSTÈME.....	40
<i>Consignes de sécurité</i>	40
<i>Télécommande à fil et mouvements</i>	41
<i>Fonctionnement Normal de l'Élévateur – Pour accéder au véhicule</i>	42
<i>Fonctionnement Normal de l'Élévateur – Pour quitter le véhicule</i>	45
FONCTIONNEMENT MANUEL DE L'ÉLÉVATEUR	46
<i>Préparation</i>	46
<i>Composants liés à l'utilisation en mode manuel</i>	46
<i>Pour déployer la plate-forme de façon manuelle</i>	47
<i>Pour élever la plate-forme de façon manuelle</i>	48
<i>Pour abaisser la plate-forme de façon manuelle</i>	49
<i>Pour rétracter la plate-forme de façon manuelle</i>	50
RECONFIGURATION DES SIÈGES	52
DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DE FAUTEUILS ROULANTS	52
SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE AU PLANCHER.....	52
<i>Sécurisation de l'utilisateur du fauteuil roulant</i>	53
SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE À LA BASE DES SIÈGES	54
<i>Sécurisation de l'utilisateur du fauteuil roulant</i>	54
RÉGLAGE DU SYSTÈME AVERTISSEUR DU SEUIL DE PORTE (TWS)	54
RÉGLAGE DE L'ANGLE DU FAISCEAU DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES	54
VÉRIFICATION DE L'ANGLE DU FAISCEAU DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES	55
RÉGLAGE DU MINUTAGE DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES.....	55
RETRAIT DU SYSTÈME D'ÉLÉVATION AUX FINS D'ENTREPOSAGE	56
INSTALLATION DU SYSTÈME D'ÉLÉVATION	57

SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

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

UNITÉ DE FILTRATION ET RÉGÉNÉRATION

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

Régénération passive

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

Régénération active








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

Régénération stationnaire

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

5-4 Autres caractéristiques

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

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

Enclenchement d'une Régénération stationnaire

REMARQUE

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

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



AVERTISSEMENT

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



AVERTISSEMENT

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



AVERTISSEMENT

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

REMARQUE

RÉGÉNÉRATION STATIONNAIRE

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

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



Témoin lumineux DPF REGENERATION

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

Pour enclencher une régénération stationnaire, procéder comme suit :

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

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



Témoin lumineux TEMPÉRATURE ÉLEVÉE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

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

5-6 Autres caractéristiques

le sous-menu « ATS Status » pour déterminer quelle(s) condition(s) empêche(nt) la régénération.

Interruption volontaire d'une Régénération stationnaire

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

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



ATTENTION

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

UNITÉ DE RÉDUCTION CATALYTIQUE SÉLECTIVE

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

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

conjointement avec le dispositif de réduction catalytique sélective (SCR), assure la transformation des oxydes d'azotes (NOx) en azote inoffensif et en vapeur d'eau.

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

Fluide d'échappement diesel (DEF)

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

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



ATTENTION


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

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

En cas de déversement de DEF :


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

- Si respiré, prendre de grandes respirations d'air frais et appeler un médecin si nécessaire.
- Ne laisser pas le DEF entrer en contact avec d'autres substances chimiques.
- Le DEF est ininflammable. S'il est exposé à des températures élevées, il se décompose en ammoniac et en dioxyde de carbone.
- Le DEF est hautement corrosif pour certains métaux, dont l'aluminium et le cuivre.
- Si le véhicule est éclaboussé par du DEF, essuyer puis rincer la surface avec de l'eau. Les éclaboussures de DEF forment des cristaux blancs. Rincer ces cristaux à l'eau. Ne pas évacuer l'eau de rinçage dans les égouts.



AVERTISSEMENT

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



ATTENTION

Gel et dilatation du fluide d'échappement diesel

Le fluide d'échappement diesel commence à se cristalliser et à geler à -11 °C et se dilate d'environ 7 % lorsqu'il gèle. Par temps froid, ne pas stocker un contenant de fluide d'échappement diesel abord du véhicule à moins qu'il ne soit conçu pour permettre l'expansion du fluide.

Assurez-vous que le contenant n'est pas complètement rempli. L'expansion du fluide d'échappement diesel peut fendre un contenant inapproprié, entraînant un déversement et de la corrosion par la suite.

Consommation du fluide d'échappement diesel

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

AVERTISSEMENT AU CONDUCTEUR ET MESURES INCITATIVES

Un dispositif auxiliaire de contrôle des émissions (EACD Auxiliary Emission Control Device) se définit comme tout élément du système qui mesure la température, la vitesse du véhicule, le régime moteur, le rapport de transmission, la pression du collecteur d'admission ou tout autre paramètre pour but d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver une fonction quelconque du système de contrôle des émissions. La déconnexion d'un des dispositifs auxiliaire de contrôle des émissions (EACD) suivants produit une activation immédiate du témoin d'anomalie du système de post-traitement des gaz d'échappement et réduction de 25 % de la puissance du moteur après trois (3) heures d'opération de façon continue avec un circuit ouvert.

- Capteur de position du papillon d'admission;
- Capteur de température d'air ambiant;
- Capteur de vitesse;
- Capteur de pression d'huile à moteur;
- Capteur de pression d'échappement;
- Capteur de position d'arbre à cames;
- Capteur de pression différentielle EGR;
- Capteur de pression de la rampe commune (système de carburant haute pression)
- Capteur de position de vilebrequin;
- Capteur de température de liquide de refroidissement;
- Capteur de température EGR (recirculation des gaz d'échappement).

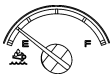




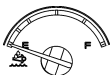




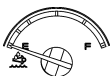




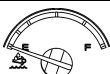



Le système de réduction catalytique sélective doit se conformer à la réglementation de l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA). Les manufacturiers de véhicules et de moteurs ont l'obligation d'installer des dispositifs qui font en sorte qu'il soit impossible d'opérer le véhicule à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

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









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









5-8 Autres caractéristiques

- Blocage des conduites de DEF ou obstruction de la valve de l'injecteur.
- Débranchement de la valve de l'injecteur.
- Débranchement de la pompe de DEF.
- Débranchement des câblages du système SCR
- Débranchement des sondes d'oxyde d'azote
- Débranchement de la sonde de température des gaz d'échappement
- Débranchement de la sonde de température de DEF
- Débranchement de la sonde de qualité de DEF

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

5-10 Autres caractéristiques

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

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

5-12 Autres caractéristiques

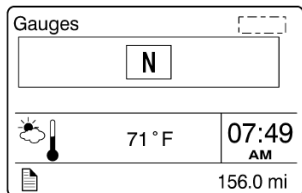
MENUS DE L'ÉCRAN D'AFFICHAGE DU CONDUCTEUR (DID)

Les informations disponibles dépendent de la configuration et de l'état du véhicule, à savoir s'il est en mouvement (Driving Menus) ou stationnaire (Non-Driving/Stationary Menus). Les menus du mode Non-Driving ne sont accessibles que lorsque le véhicule est stationnaire.

MODE « DRIVING »	MODE « NON-DRIVING/STATIONARY »
Indicateurs (Gauges) <ol style="list-style-type: none"> 1. Position actuelle transmission I-Shift 2. Température extérieure 3. Température de l'huile du moteur 4. Température du fluide de la transmission 5. Boussole Prevost Liaison 6. Pression d'air des accessoires 7. Pression du compresseur A/C 8. Voltage batterie 9. Vie utile fluide de transmission Allison 10. État de charge des batteries 11. État des ventilateurs électriques de refroidissement 	Configuration de l'Afficheur (Display Settings) <ol style="list-style-type: none"> 1. Langue 2. Unités 3. Heure/Date 4. Réglage d'affichage favori 5. Éclairage de l'afficheur 6. Changer le code d'accès
Données de carburant (Fuel Data) <ol style="list-style-type: none"> 1. Débit carburant 2. Débit carburant / ECO% 3. Consommation pour le trajet 4. Autonomie 	Diagnostics <ol style="list-style-type: none"> 1. Voir fautes actives 2. Voir fautes inactives 3. Test du panneau des instruments 4. Numéro de référence d'ECU 5. Remise à zéro des fautes inactives 6. Tests véhicule
Temps-Distance (Time-Distance) <ol style="list-style-type: none"> 1. Heure et date 2. Alarme de l'horloge 3. Totalisateurs partiels 1 et 2 4. Vitesse moyenne du trajet 5. Heure d'arrivée prévue 	Vérification d'avant Départ (Pre-Trip Assistant) <ol style="list-style-type: none"> 1. Vérification des feux extérieurs 2. Vérification des fuites d'air
Messages Véhicule (Vehicle Messages)	Journal des données (Datalog) <ol style="list-style-type: none"> 1. No de véhicule 2. Données cumulées 3. Données du trajet 4. Mise à zéro des données du trajet
Mise À Zéro Des Données du Trajet (Reset Trip Data)	Système de Post-Traitement (Aftertreatment) <ol style="list-style-type: none"> 1. Démarrer RÉGÉNÉRATION manuelle 2. État ATS (After Treatment System) 3. Annuler RÉGÉNÉRATION
	Code d'Accès (Password) <ol style="list-style-type: none"> 1. Entrée du mot de passe
	Prevost Liaison <ol style="list-style-type: none"> 1. Lire Message 2. Envoyer Message 3. Autre Info

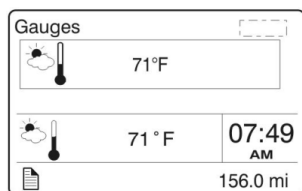
INDICATEURS

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

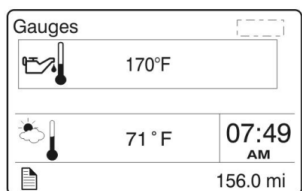


Position actuelle Transmission I-Shift

Indique la position sélectionnée sur la transmission I-Shift.
 D= marche avant (drive)
 N=point mort (neutral)
 R= marche arrière (reverse)
 M= manuel (manual)

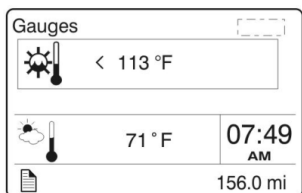


1/10 Température extérieure



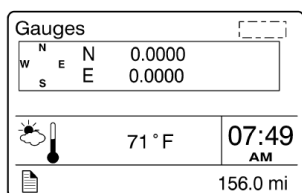
2/10 Température de l'huile du moteur

Affiche la température de l'huile du moteur.

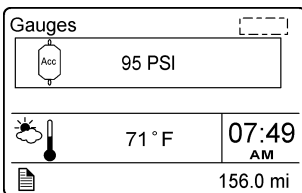


3/10 Température du fluide de la transmission

Affiche la température de l'huile de la transmission.

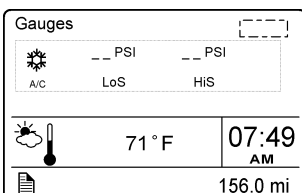


4/10 Boussole



5/10 Pression d'air des accessoires

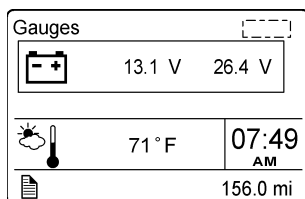
Affiche la pression d'air du système des accessoires.



6/10 Pression du compresseur du système de climatisation

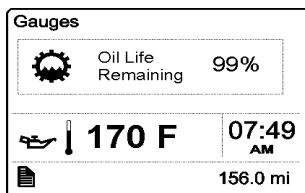
Cette fonction affiche la pression d'aspiration (LoS=low side) et de refoulement (HiS=high side) du compresseur du système de climatisation.

5-14 Autres caractéristiques



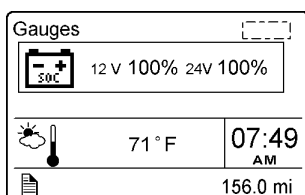
7/10 Tension des batteries

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



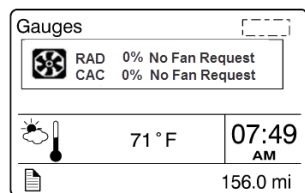
8/10 Vie utile du fluide de transmission Allison

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



9/10 État de Charge des Batteries (State Of Charge SOC)

Affiche l'état de charge des systèmes 12-volts et 24-volts, exprimé en pourcentage.

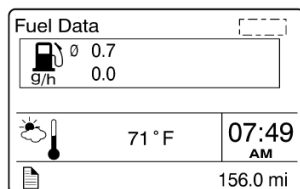


10/10 État des ventilateurs électriques de refroidissement

Affiche la vitesse et l'état des ventilateurs du radiateur et du refroidisseur de suralimentation (CAC), exprimée en pourcentage.

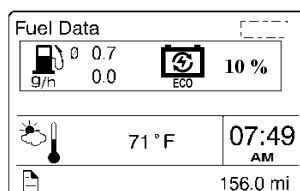
DONNÉES DE CARBURANT

Ce menu fournit différentes informations concernant la consommation en carburant.



1/4 Débit carburant

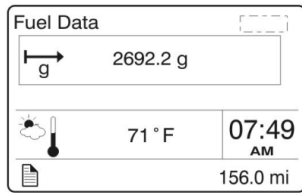
La valeur numérique inférieure (0,0) indique la consommation instantanée. Dans ce menu, vous pouvez réinitialiser la valeur numérique supérieure qui est la consommation de carburant moyenne (0,7). Pour réinitialiser, maintenez la touche ENTER pendant 1 seconde.



2/4 Débit carburant / ECO%

La valeur numérique inférieure (0,0) indique la consommation instantanée. Dans ce menu, vous pouvez réinitialiser la valeur numérique supérieure qui est la consommation de carburant moyenne (0,7). Pour réinitialiser, maintenez la touche ENTER pendant 1 seconde.

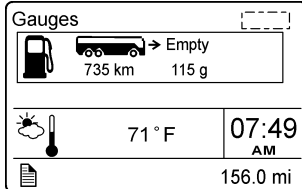
Ce menu affiche aussi le pourcentage du trajet réalisé avec de l'électricité régénérée (10%).



3/4 Consommation pendant le trajet

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

Note : Utiliser la fonction **Mise à zéro des données du trajet** pour remettre à zéro la valeur affichée avant chaque nouveau trajet. Pour réinitialiser, maintenez la touche ENTER pendant 1 seconde.

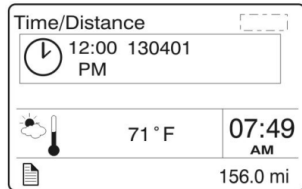


4/4 Autonomie

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

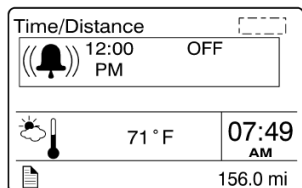
TEMPS-DISTANCE

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



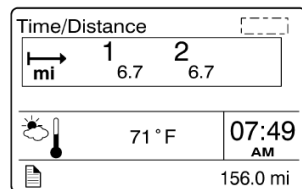
1/5 Heure et date

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



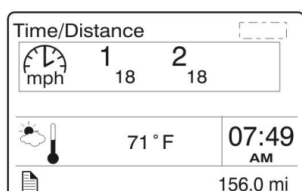
2/5 Alarme de l'horloge

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



3/5 Totalisateurs partiels 1 et 2

Permet à l'opérateur de voir la distance parcourue par le véhicule depuis la dernière remise à zéro. Les totalisateurs partiels 1 et 2 permettent d'enregistrer et afficher des distances différentes. Vous pouvez réinitialiser les totalisateurs partiels 1 ou 2 dans ce menu. Pour réinitialiser, appuyer sur ENTER (entrée), utilisez le bouton haut/bas pour sélectionner entre le totalisateur 1 ou 2 et maintenez la touche ENTER pendant 1 seconde.

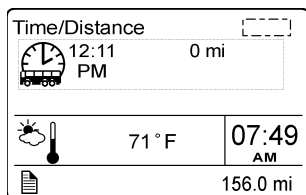


4/5 Vitesse moyenne du trajet

Affiche la vitesse moyenne du trajet en cours. La vitesse moyenne est calculée en divisant la distance parcourue pour le trajet par le temps de marche du moteur (depuis la dernière mise à zéro). La vitesse moyenne de deux trajets peut être affichée. Utiliser la fonction **Mise à zéro des données du trajet/Reset** pour remettre à zéro la valeur affichée avant tout nouveau

5-16 Autres caractéristiques

trajet.



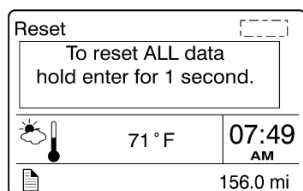
5/5 Heure d'arrivée prévue

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

MESSAGES VÉHICULE

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

MISE À ZÉRO DES DONNÉES DU TRAJET

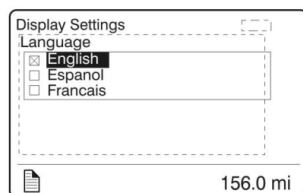


Lorsque ce menu est sélectionné, appuyer et maintenir la touche **ENTRÉE** ← pendant 1 seconde pour remettre à zéro les fonctions listées plus bas. Cette fonction permet au système de remettre à zéro les résultats des calculs.

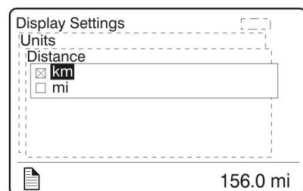
- Consommation pour le trajet;
- Distance parcourue pour le trajet;

CONFIGURATION DE L'AFFICHEUR

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



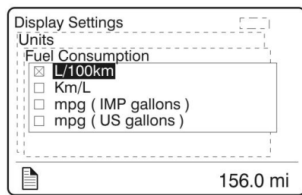
1/6 Langue



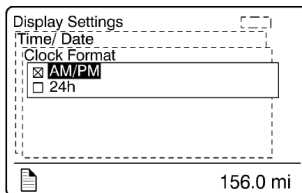
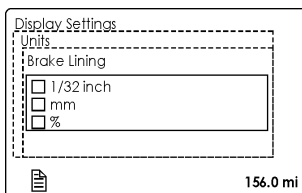
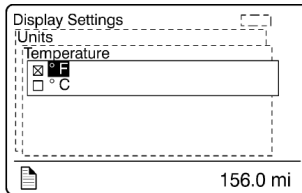
2/6 Unités

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

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

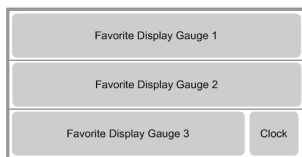
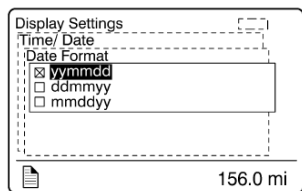


- Épaisseur des garnitures de freins : 1/32 po, mm, %. Disponible sur les véhicules équipés de freins avec dispositif de mesure de l'usure.



3/6 Heure/Date

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



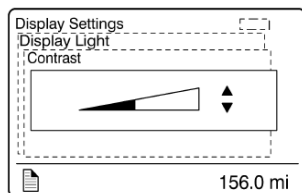
4/6 Réglage d'affichage favori

Utiliser ce menu pour remplacer les indicateurs (Gauge 1, 2, 3) affichés par défaut par vos indicateurs favoris. Sur les véhicules munis de la transmission I-Shift, l'indicateur 3 (Gauge 3) ne peut être modifié, car il est réservé à l'affichage du rapport sélectionné.

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

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

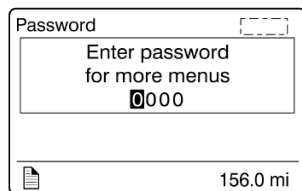
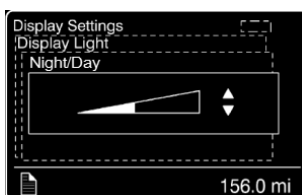
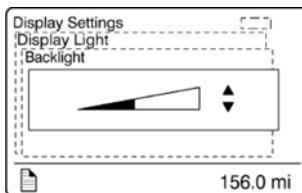
5-18 Autres caractéristiques



5/6 Éclairage de l'afficheur

Permet d'ajuster,

- Le contraste : Régler le contraste avec les touches haut/bas et appuyez sur ENTRÉE pour confirmer.
- L'intensité du rétroéclairage : Dans ce menu, l'éclairage de l'écran peut être ajusté par rapport à d'autre éclairage des instruments avec les touches haut/bas.
- L'arrière-plan foncé ou clair : Utilisez ce menu pour choisir un fond sombre avec texte clair ou fond clair avec sombre. Appuyez sur la touche ENTRÉE pour basculer entre ces modes.



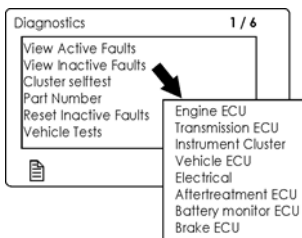
6/6 Changer le mot de passe

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

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

DIAGNOSTICS

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



1/6 Voir Fautes Actives

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

2/6 Voir Fautes Inactives

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

3/6 Test du panneau des instruments

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

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

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

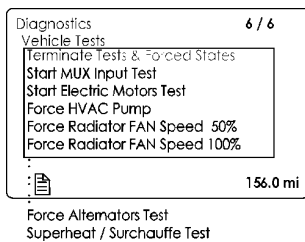
Témoins lumineux	Les témoins lumineux s'allument pendant environ 5 secondes. Appuyer sur la touche ÉCHAP pour mettre fin au test.
Instruments de mesure	Les aiguilles des instruments se déplacent sur toute la course et reviennent à la position initiale. Ceci vérifie le fonctionnement des aiguilles et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

4/6 Numéro de référence des ECU

Affiche le numéro de pièce des modules de commande électronique.

5/6 Remise à zéro des codes d'anomalies inactifs

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



6/6 Tests Véhicule

Ce menu permet de vérifier le fonctionnement de certains équipements comme :

- les interrupteurs du tableau de bord (Mux Input Test / Test des entrées MUX).
- les moteurs électriques, les contacteurs de valves et de pompes (Electric Motors Test / Séquence de test des moteurs).

En cas de surchauffe du moteur à cause d'un mauvais fonctionnement des ventilateurs du système de refroidissement, il est possible de forcer le démarrage des ventilateurs en utilisant le menu ACTIVATE RADIATOR FAN SPEED 50 %, SPEED 100 %.

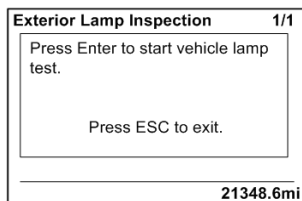
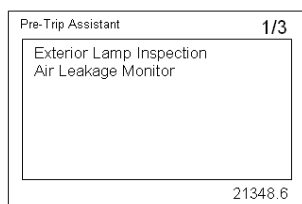
5-20 Autres caractéristiques

Lorsqu'un de ces modes de test est en fonction, « TEST » s'affiche dans la barre d'état de l'écran d'affichage. Pour mettre fin à l'un des modes de test, appuyer sur la touche ÉCHAP, sélectionner TERMINATE TESTS & FORCED STATES / SORTIR DU MODE TEST puis appuyer deux fois sur la touche ENTRÉE ou bien placer le commutateur d'allumage à la position OFF.

Pour plus de détails concernant ces fonctions, consulter le paragraphe "Available Test Modes / Modes d'essais disponibles" et "Limp-home Modes / Modes de dépannage" à la section 06 : Electrical du manuel d'entretien.

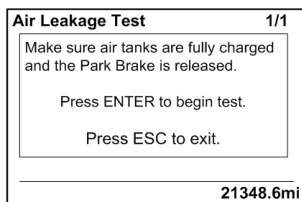
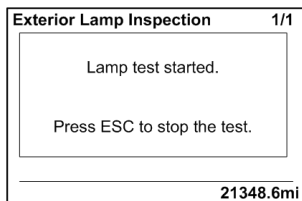
VÉRIFICATION AVANT DÉPART

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



1/2 Vérification des feux extérieurs

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

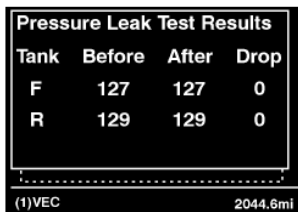
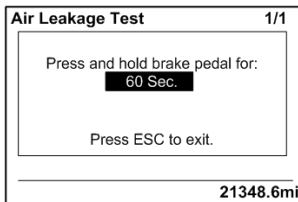
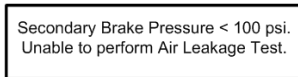
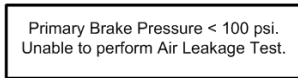


2/2 Vérification des fuites d'air

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

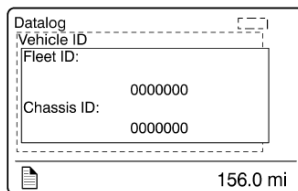
Avant de commencer le test, effectuer la séquence qui suit :

- Bloquer les roues pour empêcher le véhicule de rouler.
- Démarrer le moteur et assurez-vous que la pression des circuits dépasse 100 psi.
- Arrêter le moteur.
- Relâcher les freins de service ainsi que le frein de stationnement et

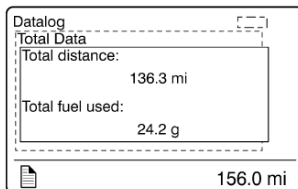


- laisser le système se stabiliser (les aiguilles des manomètres des systèmes primaire et secondaire se stabilisent).
- e. Appuyer sur la touche ENTRÉE pour débuter le test.
 - f. Si la pression est insuffisante pour effectuer le test (la pression doit être supérieure à 100 psi), un des messages suivants va s'afficher.
 - g. Appliquer et maintenir les freins de service pendant 60 secondes.
 - h. Après le délai prescrit, l'écran affiche le résultat du test.

JOURNAL DES DONNÉE



1/4 No de véhicule

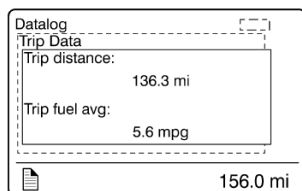


2/4 Données cumulées

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

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

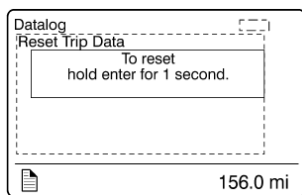
5-22 Autres caractéristiques



3/4 Données du trajet

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

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

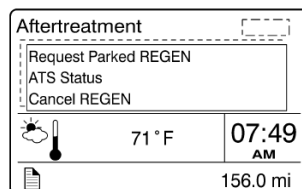


4/4 Mise à zéro des données du trajet

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

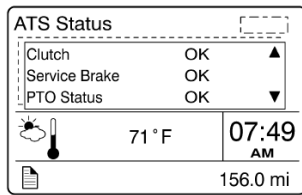
SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT

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



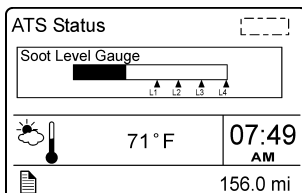
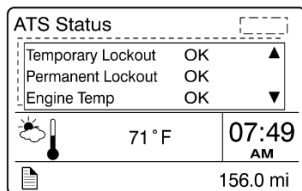
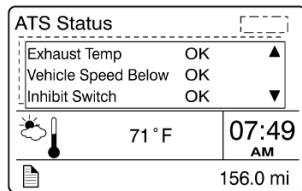
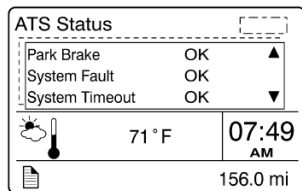
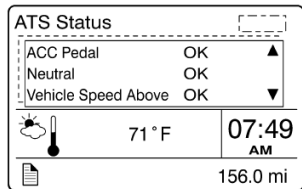
1/3 Démarrer régénération stationnaire

Utiliser cette fonction pour enclencher une régénération stationnaire.



2/3 État ATS (Aftertreatment System)

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



Niveau d'obstruction par la suie

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



3/3 Annuler la régénération

Utiliser cette fonction pour interrompre une régénération en cours.

5-24 Autres caractéristiques

MOT DE PASSE

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

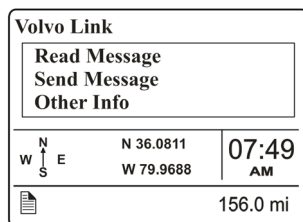
1/1 Entrée du mot de passe

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

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

PREVOST LIAISON (OPTION)

Le système Prevost Liaison permet la communication cellulaire entre le conducteur et l'exploitant de flotte. Le conducteur peut envoyer et recevoir de courts messages texte, qui sont visibles par le biais de l'écran d'affichage.



Les menus suivants sont disponibles:

1. **Lire Message / Read Message**
 - Réponse rapide (possible seulement s'il y a un message)
2. **Envoyer Message / Send Message**
 - Chauffeur & équipement
 - Messages exploitant
 - Texte libre
3. **Autre Info / Other Info**
 - Comm Liaison Info
 - Boite message Info
 - Info GPS
 - INI Info
 - Configuration Info de

MODE VEILLE INTELLIGENT

Le mode veille intelligent (ISM pour Intelligent Sleep Mode) est une fonction qui préserve l'énergie des batteries en surveillant l'état de charge des batteries (State Of Charge SOC). Le mode veille intelligent fera automatiquement passer le système électrique du véhicule de l'état normal de fonctionnement au mode veille si l'état de charge des batteries (SOC) devient inférieur à 65 %.

Une fois le véhicule entré en mode veille, les seules actions nécessaires pour remettre le véhicule dans son état normal de fonctionnement sont :

- Tourner la clé de contact de la position OFF à la position ON ;
ou
- Ouvrir la porte d'entrée ;
ou
- Allumer les feux de détresse.

Le mode veille intelligent effectue la mise en veille si toutes les conditions suivantes sont satisfaites:

1. Le moteur n'est pas en marche ;
2. Le frein de stationnement est appliqué ;
3. La clé de contact est à ON, ACC ou à la position OFF alors que la période de 15 minutes « wake up » (période précédant la mise en veille) suivant l'arrêt du moteur n'est pas expirée.
4. L'état de charge des batteries pour les systèmes 12V ou 24V est inférieur à 65 %.

Le témoin lumineux rouge SYSTÈME DE CHARGE s'allume 30 secondes avant l'activation du mode veille.



RALENTISSEUR DE LA TRANSMISSION

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

Le ralentisseur s'actionne à l'aide des boutons de commande situés sur le volant et d'un levier sur la colonne de direction. Voir le chapitre «COMMANDES ET INSTRUMENTS».

REMARQUE

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

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

REMARQUE

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

REMARQUE

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

FREIN MOTEUR



AVERTISSEMENT

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

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



AVERTISSEMENT

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

SYSTÈME DE FREIN MOTEUR VOLVO (VEB)

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

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

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

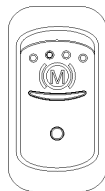
Lorsque le frein moteur est utilisé en mode basse puissance (1), 50 % de la puissance totale disponible est appliquée lorsque le conducteur relâche la pédale d'accélérateur. Le mode haute

puissance ② fonctionne de manière similaire, mais utilise 100 % de la puissance disponible.




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

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

Pour réactiver le mode automatique ④, l'interrupteur doit être pressé à nouveau (cycler l'interrupteur d'allumage produira le même résultat). Le conducteur peut aussi passer directement au mode basse puissance ① ou haute puissance ② en utilisant les commandes à droite du volant.



Interrupteur de frein moteur

PÉDALE DU VÉHICULE	MODE DU FREIN MOTEUR	PUISSANCE DU FREIN MOTEUR
TOUTE POSITION		0 %
RELÂCHEMENT DE LA PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR 		0 %

APPLICATION DES FREINS 		100 %
RELÂCHEMENT DE LA PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR 		50 %
		100 %

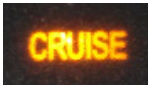



PUISSANCE APPLIQUÉE PAR LE FREIN MOTEUR SELON LE MODE CHOISI ET LA POSITION DE LA PÉDALE.

NOTE

Lors de l'utilisation du mode basse puissance ① ou du mode haute puissance ② activer l'interrupteur OFF situé sur le volant ramène le frein moteur au mode automatique ④.

RÉGULATEUR DE VITESSE ET FREIN MOTEUR

Lorsque le régulateur de vitesse est activé par le conducteur, le frein moteur est forcé en mode automatique ④ et s'engagera progressivement jusqu'à 100 % si la vitesse du véhicule excède d'environ 2 km/h la vitesse de croisière sélectionnée. L'activation manuelle du mode basse puissance ① ou du mode haute puissance ② à l'aide des commandes au volant désactivera le régulateur de vitesse.

RÉGULATEUR ET VITESSE	MODE DU FREIN MOTEUR	PUISSANCE DU FREIN MOTEUR
		0 %
		Jusqu'à 100 %

5-28 Autres caractéristiques

VITESSE SÉLECTIONNÉE + 2 km/h		N/A
		N/A

PUISSANCE DU FREIN MOTEUR APPLIQUÉE AVEC LE RÉGULATEUR DE VITESSE

NOTE

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

NOTE

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

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

SYSTÈME DE FREINAGE ANTIBLOPAGE (ABS)

Le système de freinage antiblocage a été conçu pour assurer la stabilité et la maniabilité de l'autocar lors du freinage et réduire la distance d'arrêt, indépendamment des conditions de la chaussée.

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

Le système antiblocage assure un freinage optimal, tout en maintenant une bonne maniabilité de l'autocar sur une chaussée

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

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



AVERTISSEMENT

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

DISPOSITIF D'ANTIPATINAGE À L'ACCÉLÉRATION (TCS)

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

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

Si les roues motrices perdent leur traction durant l'accélération, le système TCS sera automatiquement activé pour aider le conducteur durant l'accélération du véhicule. L'icône TCS dans le DID clignotera rapidement pour vous informer de l'activation du système TCS.

DISPOSITIF DE CONTRÔLE DE LA STABILITÉ ÉLECTRONIQUE (ESC)

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

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

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



AVERTISSEMENT

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

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

Le contrôle de lacet réduit le risque de perte de maîtrise. Si les pneus d'un véhicule se mettent à glisser durant un virage, le contrôle de lacet neutralise la tendance du véhicule au lacet, donc réduit le risque de perte de maîtrise. Bon nombre de facteurs, notamment les conditions routières, la distribution de la charge et le comportement au volant, peuvent contribuer au lacet.



AVERTISSEMENT

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



ATTENTION

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

REMARQUE

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

VERROUILLAGE DU DIFFÉRENTIEL

REMARQUE

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

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

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

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

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

UTILISATION

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

5-30 Autres caractéristiques

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

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

VERROUILLAGE

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

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

DÉVERROUILLAGE

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

1. Désactiver l'interrupteur DIFF LOCK lorsque le véhicule est arrêté ou en mouvement à basse vitesse. Ne pas déverrouiller lorsqu'une ou plusieurs roues glissent,

patinent ou sont en perte de traction. Ceci pourrait endommager le différentiel.

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

SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE LA SUSPENSION AVANT (FRONT KNEELING)

Ce système permet d'abaisser l'avant de l'autocar de manière à ce que les passagers puissent monter ou descendre sans difficulté.

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

1. Arrêter l'autocar et appliquer le frein de stationnement ;
2. Placer la transmission au point mort ;
3. Basculer vers l'arrière l'interrupteur du système d'abaissement situé sur le tableau de commande latéral gauche (voir le chapitre : Commandes et instruments au paragraphe : Interrupteurs de commande).

Un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur pour indiquer l'abaissement de la suspension avant de l'autocar.

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

1. Basculer l'interrupteur vers l'avant ;



ATTENTION

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

REMARQUE

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

SYSTÈME DE RELÈVEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (HIGH BUOY)

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

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

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

REMARQUE

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

SYSTÈME D'ABAISSEMENT DE TOUTE LA SUSPENSION (LOW BUOY)

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

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



ATTENTION

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

REMARQUE

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

DÉLESTAGE DE LA CHARGE SUR L'ESSIEU AUXILIAIRE

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

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

ESSIEU AUXILIAIRE RELEVABLE

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

Les freins de service et le frein de stationnement de l'essieu auxiliaire fonctionnent seulement lorsque l'essieu auxiliaire est abaissé. Lorsque l'essieu auxiliaire est relevé, un pictogramme apparaît dans la barre d'état de l'écran d'affichage du conducteur et un signal sonore se fait entendre lorsque la vitesse du véhicule dépasse 20 km/h avec l'essieu auxiliaire relevé. Le relèvement de l'essieu auxiliaire diminue l'empattement du véhicule et permet des virages plus serrés. Il permet également un transfert de poids sur les roues motrices améliorant ainsi la traction de l'autocar.



ATTENTION

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

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

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

PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

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

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

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



DANGER

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

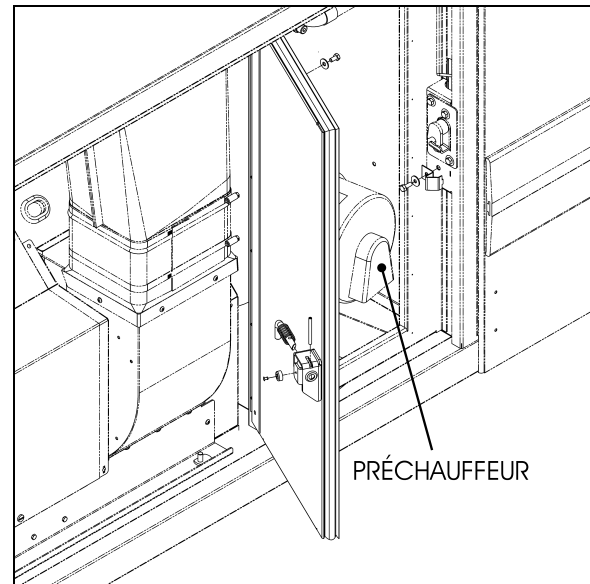
MISE EN FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR

Un témoin s'allume lors de la mise en fonction du préchauffeur. De l'air comburant vient balayer la chambre de combustion du préchauffeur et la

pompe de circulation d'eau se met en marche. La pompe doseuse de carburant injecte une quantité précise de carburant dans la chambre de combustion, le carburant et l'air comburant forment un mélange combustible que le dispositif d'allumage permet d'enflammer.

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

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



EMPLACEMENT DU PRÉCHAUFFEUR

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

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

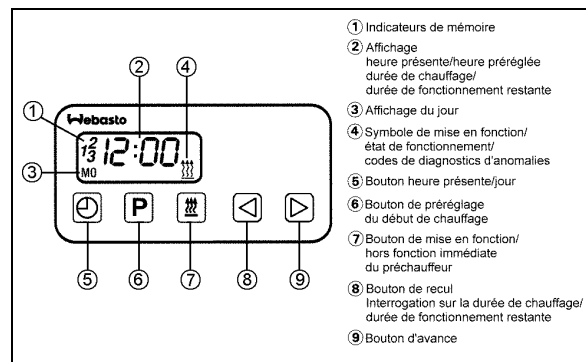
MISE HORS FONCTION DU PRÉCHAUFFEUR

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

MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

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

Minuterie A : Instructions de fonctionnement



VALEO

22222

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

Temps de fonctionnement restant

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

Réglage de la minuterie numérique

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

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

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

Réglage de l'heure et du jour de la semaine

1. Appuyer sur le bouton (5) pendant plus de 2 secondes (l'affichage de l'heure clignote).
2. Appuyer sur (8) ou (9) pour entrer l'heure présente.
3. Attendre 5 secondes. L'heure est enregistrée (l'affichage du jour de la semaine clignote).
4. Appuyer sur (8) ou (9) pour entrer le jour de la semaine.
5. Attendre 5 secondes. Le jour de la semaine est enregistré.

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

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

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

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

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

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

REMARQUE

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

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

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

Mise hors fonction immédiate du préchauffeur

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

Préréglage du début de chauffage

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

REMARQUE

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

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

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

REMARQUE

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

Vérification des heures pré réglées

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

Annulation des heures pré réglées

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

Réglage de la durée de chauffage

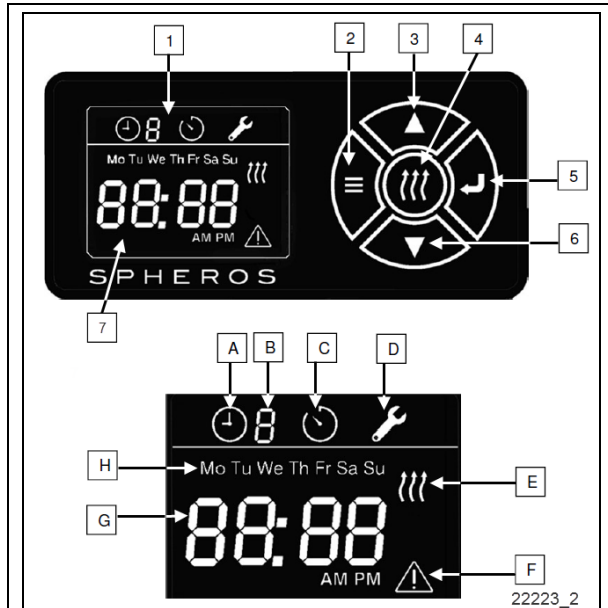
1. Le préchauffeur étant hors fonction, appuyer sur (8). La durée de chauffage clignote.
2. Appuyer sur le bouton (8) ou (9) pour régler la durée de chauffage (entre 1 et 120 minutes)
3. Attendre 5 secondes. La durée de chauffage est enregistrée.

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

Réglage de la durée de fonctionnement restante

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

Minuterie B : Instructions de fonctionnement



MINUTERIE DU PRÉCHAUFFEUR

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

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

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

AJUSTEMENT DE L'HEURE ET DU JOUR

Sélection du mode 12h ou 24h

- Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur.
- Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (D) clignote.
- Appuyer sur le bouton (5) pour afficher les options du mode d'heure.

- Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour alterner entre les modes 12h ou 24h. L'afficheur affiche ou .
- Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le mode.

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

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



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

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

5-36 Autres caractéristiques

AJUSTEMENT DE LA DURÉE DE FONCTIONNEMENT

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

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

AJUSTEMENT DE LA DURÉE DE FONCTIONNEMENT RESTANTE




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

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

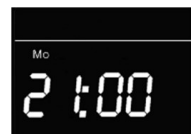
1. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster la durée de fonctionnement restante.
2. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer.

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

AJUSTEMENT D'UN DÉMARRAGE AUTOMATIQUE

1. Appuyer sur le bouton des menus (2) pour afficher la ligne des menus dans la partie supérieure de l'afficheur (1). 
2. Appuyer sur le bouton sélecteur (3) ou (6) jusqu'à ce que le signal (A) clignote. 
3. Appuyer sur le bouton Entrée (5) pour afficher le numéro du démarrage automatique. 

4. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour naviguer dans la liste des démarrages automatiques.
5. Appuyer sur le bouton Entrée (5) pour choisir le numéro de démarrage automatique que vous voulez ajuster.
6. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster le jour.
7. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer le jour.
8. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster l'heure.
9. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer l'heure.
10. Appuyer sur le bouton (3) ou (6) pour ajuster les minutes.
11. Appuyer sur le bouton (5) pour confirmer les minutes et retourner à l'afficheur de départ.



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

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

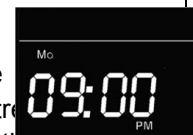


NOTE :

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



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

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



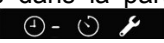



lundi peut aussi être activé le samedi.

ACTIVER UN DÉMARRAGE AUTOMATIQUE



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




DÉSACTIVER LE DÉMARRAGE AUTOMATIQUE

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

DÉMARRER/STOPPER LE CHAUFFAGE SUR DEMANDE

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

DURÉE DE FONCTIONNEMENT AVEC LE DÉMARRAGE SUR DEMANDE

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

NOTE :

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



ATTENTION

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



DANGER

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

REMARQUE

Le préchauffeur utilise le même carburant que le moteur.

Dépannage et maintenance

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

REMARQUE

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

REMARQUE

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

5-38 Autres caractéristiques

chaude.

SYSTÈME D'ÉLEVATION DE FAUTEUILS ROULANTS

Il est important pour la sécurité de l'occupant que l'opérateur du système d'élévation soit familier avec son utilisation. Lire et comprendre le manuel de l'opérateur « RICON Mirage F9TF/F9TH Wheelchair lift Operator Manual » avant d'utiliser le système d'élévation de fauteuils roulants. Les instructions qui suivent sont un aide-mémoire et servent à compléter l'information déjà fournie par RICON.

Consulter la vidéo relative à l'élèveur de fauteuils roulants sur la chaîne Prevost sur YouTube. Pour y accéder, taper « Prevost – YouTube » sur votre navigateur web, puis sélectionner le lien approprié. Une fois sur la chaîne Prevost, sélectionner l'onglet « Vidéo » et puis rechercher la vidéo intitulée « Prevost Wheelchair Instruction FRANÇAIS ».

INTRODUCTION

Un accès sûr et facile à l'autocar est assuré grâce à l'élèveur de fauteuils roulants Mirage F9TF ou F9TH. Les Mirages F9TF et F9TH sont des modèles pour entrée dédiée, prévus pour être installés dans un compartiment à bagages du véhicule.

Une pompe hydraulique entraînée par moteur électrique produit une capacité maximale d'élévation de 660 lb (300 kilogrammes) pour le Mirage F9TF et 800 lb (363 kilogrammes) pour le Mirage F9TH.

Un opérateur entraîné ou bien le conducteur du véhicule opère le système d'élévation. Pour un passager qui entre dans le véhicule, l'opérateur utilise les interrupteurs de commande pour déployer la plate-forme et l'abaisser au niveau du sol. Le passager est placé sur la plate-forme puis élevé à la hauteur du plancher. Après l'entrée du passager dans le véhicule, l'opérateur abaisse la plate-forme et la rétracte dans le véhicule. Pour un passager qui sort du véhicule, l'opérateur utilise les interrupteurs de commande pour déployer la plate-forme et l'élever au niveau du plancher. Le passager est placé sur la plate-forme puis abaissé au niveau du sol. Le passager quitte la plate-forme puis l'opérateur rétracte la plate-forme dans son compartiment.

Une seule personne peut faire fonctionner manuellement l'élèveur si l'alimentation électrique normale n'est pas disponible. Un mécanisme de déverrouillage manuel est fourni pour faciliter le retrait de la plate-forme hors du compartiment. L'ensemble de la pompe hydraulique comprend une pompe de secours manuelle pour élever la plate-forme et un détendeur de pression pour l'abaisser. La rampe de la plate-forme, normalement mécanisée, a un bouton rotatif de commande manuelle pour l'utilisation en cas de panne du système.

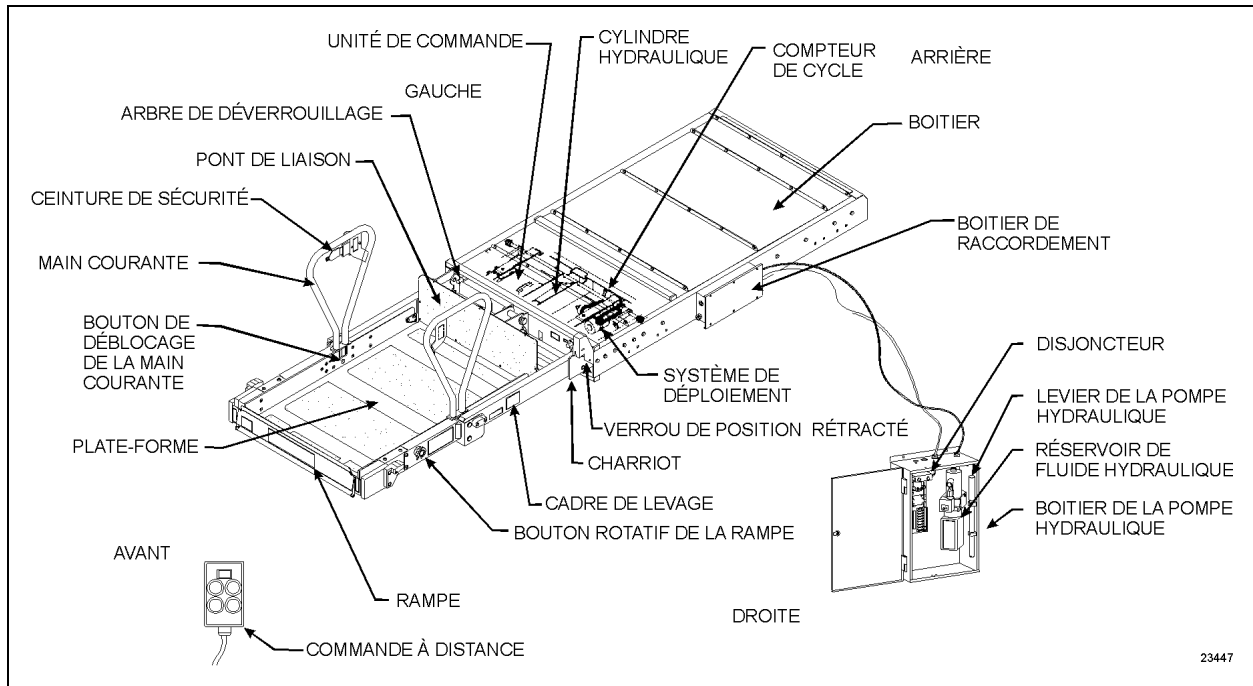
APERÇU

Composants Principaux

Gauche, droit, avant, arrière	Points de référence de l'extérieur du véhicule en regardant vers l'intérieur du compartiment de l'élèveur.
Pont de liaison	Fait le pont entre la plate-forme et le véhicule lorsque la plate-forme est au niveau du plancher. Agit comme barrière durant les mouvements de la plate-forme afin d'empêcher le fauteuil roulant de rouler en dehors de la plate-forme.
Charriot	Cadre mobile monté sur rouleaux ; se déplace sur des rails situés à l'intérieur du boîtier. Supporte le cadre d'élévation et la plate-forme.
Contrôleur	Reçoit les signaux d'entrée électriques de capteurs et de la télécommande et

	envoi des signaux de commande aux composants électriques et hydrauliques.
Commande à distance	Appareil permettant de contrôler les mouvements de la plate-forme.
Compteur de cycle	Situé sur le cadre arrière du charriot. Visible lorsque la plate-forme est entièrement déployée. Il enregistre le nombre de fois où la plate-forme est passée du niveau du plancher au sol avec retour au niveau du plancher.
Système de déploiement	Situé à l'intérieur du charriot. Utilise un moteur électrique pour déplacer la plate-forme horizontalement.
Boitier	Espace fixé au véhicule où se loge le cadre coulissant.
Réservoir de fluide	Réservoir contenant le fluide hydraulique utilisé par le système hydraulique.
Main courante	(gauche et droite), fournit un appui pour un occupant debout.
Rampe	Rampe servant aussi de barrière pour empêcher le fauteuil roulant de rouler accidentellement hors de la plate-forme.
Bouton de verrouillage de la main courante	Gauche et droit. Verrouille la main courante en position verticale. Il faut pousser vers l'intérieur pour libérer la main courante.
Vérin hydraulique	Situé à l'intérieur du charriot et relié au cadre de levage. Reçoit le fluide sous pression de la pompe hydraulique pour soulever la plate-forme.
Pompe hydraulique	ensemble électrohydraulique fournissant la pression hydraulique pour élever la plate-forme. Regroupe également des composants pour l'opération manuelle du système.
Cadre de levage	Ensemble articulé fixé à l'avant du charriot et au centre de la plate-forme; s'élève par l'action simple du vérin hydraulique attaché au charriot.
Levier de la pompe de secours	Utilisé pour faire fonctionner manuellement la pompe hydraulique de secours lorsque l'alimentation électrique n'est pas disponible. Aussi utilisé pour tourner l'arbre de déverrouillage de la plate-forme.
Plate-forme	Surface sur laquelle l'occupant est placé lors de l'élévation ou de l'abaissement au sol.
Arbre de déverrouillage de la plate-forme	(gauche et droit). Utilisé durant l'opération en mode manuel de l'élèveur. Libère la plate-forme du boitier pour faciliter le déploiement manuel. Engager et faire tourner l'arbre de déverrouillage avec le levier de la pompe de secours.
Boitier de raccordement	Loge les points de connexions à l'élèveur et le raccord de branchement de la conduite hydraulique. Loge aussi le point de connexion de la commande à distance.
Bouton rotatif de commande de la rampe et du pont de liaison	Actionne manuellement la rampe ou le pont de liaison si l'alimentation électrique n'est pas disponible.
Ceinture de sécurité	Ceinture de sécurité qui s'étend entre les mains courantes pour garder l'occupant sur la surface de la plate-forme.
Verrou de position rétractée	Le verrou de position rétractée verrouille le charriot, lorsque rétracté; libère le charriot lorsque le verrou est soulevé.
Cadre coulissant	Assemblé comprenant le charriot, le cadre d'élévation et la plate-forme.

5-40 Autres caractéristiques



CONSIGNES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES

- Pour éviter toute blessure, toujours faire preuve de prudence lors de l'utilisation et veiller à ce que les mains, les pieds, les jambes et les vêtements soient en dehors de la course des parties mobiles du système.
- Lire et bien comprendre le mode d'emploi avant d'utiliser l'élévateur de fauteuils roulants.
- Inspecter le système avant chaque utilisation. Si des conditions dangereuses sont constatées, des bruits ou mouvements inhabituels, n'utilisez pas l'élévateur jusqu'à ce que le problème soit résolu.
- Rester à l'écart des portes et de la plate-forme et tenir les autres à l'écart au cours de l'utilisation du système.

UTILISATION DU SYSTÈME

Consignes de sécurité

- Avant d'utiliser le système d'élévation, l'autocar doit être stationné sur une surface horizontale et le frein de stationnement doit être appliqué.
- Inspecter l'élévateur avant chaque utilisation tel que décrit dans le manuel de Ricon 32DF9T15 au paragraphe "Pre-Operation Lift Inspection". Si des conditions dangereuses sont constatées, des bruits ou mouvements inhabituels, n'utilisez pas l'élévateur et contactez un fournisseur de Ricon.
- Lire et se conformer aux étiquettes et symboles d'avertissement apposés sur le système d'élévation.
- L'occupant du fauteuil roulant doit être orienté vers l'extérieur du véhicule en entrant ainsi qu'en sortant du véhicule.

- L'occupant ne doit pas accéder sur la plate-forme en reculant au moment de sortir du véhicule. L'occupant doit faire face à l'extérieur. Il est nécessaire de s'assurer que la plate-forme est à la même hauteur que le plancher. S'assurer que la rampe est relevée et verrouillée.
- La rampe vise à empêcher un déplacement lent et involontaire, hors de la plate-forme.
- La rampe n'est pas conçue pour stopper un fauteuil roulant se déplaçant rapidement. Un fauteuil roulant en mouvement rapide pourrait basculer si les petites roues avant frappent la rampe. Aussi, les grandes roues arrière du fauteuil roulant en mouvement rapide pourraient rouler par-dessus la rampe. Des blessures à l'occupant peuvent se produire dans les deux cas.
- Vérifier que le fauteuil roulant s'intègre en toute sécurité sur la plate-forme ; il ne doit pas s'étendre au-delà des rebords ou interférer avec le fonctionnement de la rampe et du pont de liaison.
- Ne pas utiliser avec une charge supérieure à 660 lb (300 kg) pour le Mirage F9TF et 800 livres (363 kg) pour le Mirage F9TH
- veillez à ce que les bras, les jambes et les vêtements soient en dehors de la course des parties mobiles du système.
- L'élévateur est conçu pour un fauteuil roulant et son occupant ou une personne debout. Ne pas charger l'élévateur au-delà de sa capacité nominale.
- Garder les personnes à l'écart lors de l'utilisation de l'élévateur.
- Ne pas laisser une personne sans expérience utiliser l'élévateur.
- Ne laissez personne se tenir debout sur le pont de liaison. Un pont de liaison tordue peut interférer avec la plate-forme lorsque celle-ci s'élève ou s'abaisse.
- Actionner les freins du fauteuil roulant avant de lever ou d'abaisser la plate-forme (les utilisateurs de fauteuil roulant motorisés doivent mettre l'alimentation à OFF et appliquer les freins).
- Soyez prudent lorsque le système est mouillé. Les freins du fauteuil roulant sont moins efficaces si ses pneus ou la plate-forme sont mouillés.
- Ne pas laisser la plate-forme sans surveillance lorsque déployée. Remettre à la position rétractée après utilisation.

Télécommande à fil et mouvements

L'élévateur est contrôlé à l'aide d'une télécommande à fil. Appuyer sur l'interrupteur de mise en fonction «POWER» et contrôler les mouvements de l'élévateur à l'aide des boutons appropriés.

L'interrupteur «POWER» de même que les boutons de commande s'allument lorsque l'alimentation est présente. Lorsqu'alimenté, l'interrupteur «POWER» de même que les boutons de commande s'allument.



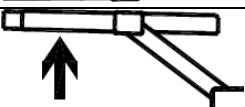

En appuyant sur le bouton DEPLOY (déploiement), la plate-forme s'étend hors du compartiment et en appuyant sur que le bouton STOW (rétraction), la plate-forme retourne dans le compartiment. Le bouton DOWN permet d'abaisser la plate-forme vers le sol, le bouton UP élève la plate-forme à la hauteur du plancher.

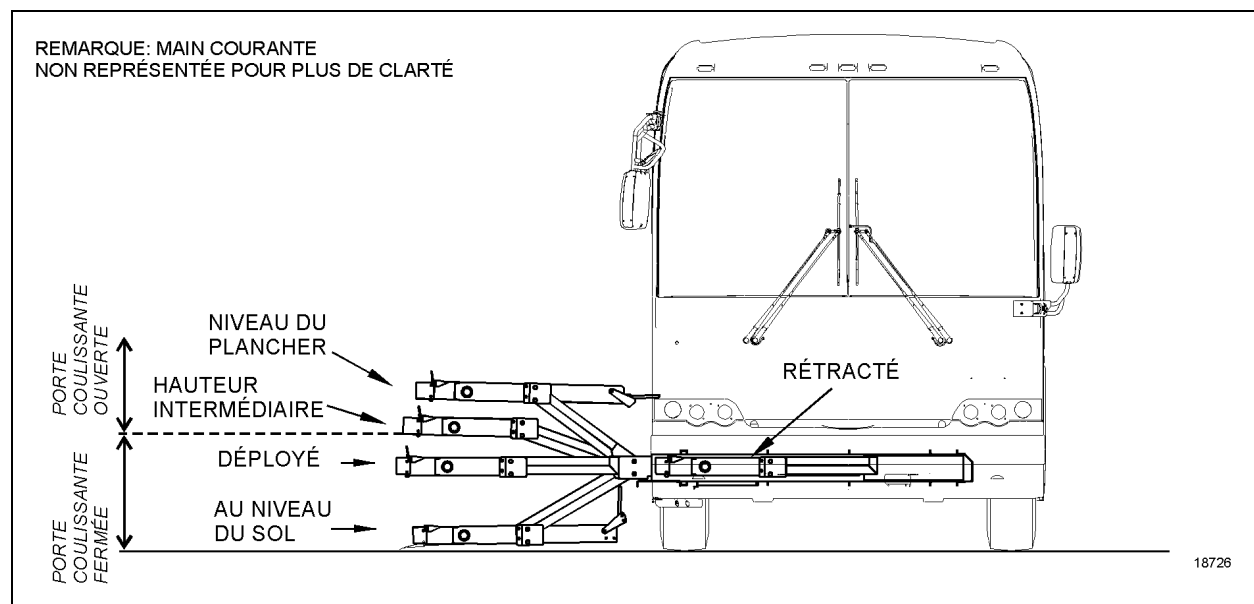
Un bouton doit être maintenu enfoncé jusqu'à ce que le mouvement soit complété. Le mouvement de la plate-forme peut être interrompu à tout moment en relâchant le bouton.



TÉLÉCOMMANDE À FIL

5-42 Autres caractéristiques

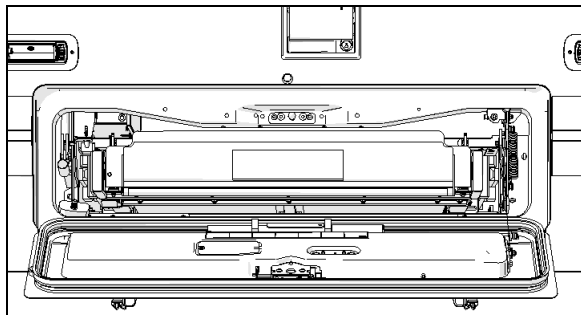
MOUVEMENT		DESCRIPTION
	DEPLOY / OUT (DÉPLOIEMENT)	La plate-forme s'étend hors du véhicule, elle se déploie.
	DOWN (ABAISSEMENT)	La plate-forme s'abaisse, de la hauteur actuelle vers sol. La rampe s'abaisse lorsque la plate-forme entre en contact au sol.
	UP (ÉLÉVATION)	La plate-forme s'élève de la hauteur actuelle jusqu'à la hauteur du plancher; la rampe se relève au moment où la plate-forme quitte le sol.
	STOW / IN (RÉTRACTION)	La plate-forme se rétracte (se range) dans le véhicule.



POSITION DE LA PLATE-FORME AVEC HAUTEUR INTERMÉDIAIRE (FONCTION OPTIONNELLE)

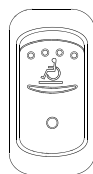
Fonctionnement Normal de l'Élévateur – Pour accéder au véhicule

- Avant d'utiliser l'élévateur, s'assurer que le véhicule est stationné de façon sécuritaire sur une surface de niveau, à l'écart de la circulation. Prévoir suffisamment d'espace (10 pieds/3 mètres) pour le fonctionnement du système et pour l'embarquement et le débarquement de l'occupant.
- L'opérateur de l'élévateur doit s'assurer que la zone est libre avant de déployer la plate-forme. Assurez-vous qu'il n'y a pas d'obstacles sous la plate-forme.
- Ouvrir complètement la porte du compartiment.



SÉRIE X3 REPRÉSENTÉE

- Ouvrez la porte coulissante directement au-dessus de compartiment de l'élève. Ceci ne s'applique pas aux modèles dont le mouvement de la plate-forme vers le haut s'arrête avant d'atteindre le niveau du plancher. Sur ces modèles, ouvrir la porte coulissante après que la plate-forme ait atteint la hauteur intermédiaire.
- Le véhicule et l'élève sont équipés d'un dispositif de verrouillage de sécurité (c'est-à-dire que la transmission doit être au point mort et que le frein de stationnement doit être appliqué). Veillez à ce que l'élève soit dans le mode approprié avant de l'utiliser. L'élève ne fonctionnera pas si cette fonctionnalité n'a pas été engagée.
- Alimenter le système d'élève de fauteuils roulants en appuyant sur l'interrupteur d'activation du système situé sur le tableau de bord.



INTERRUPTEUR D'ACTIVATION DU SYSTÈME D'ÉLEVATION DE FAUTEUILS ROULANTS

REMARQUE

Chaque fois que l'interrupteur d'activation du système d'élève de fauteuils roulants est en position ON, un dispositif de verrouillage de sécurité empêche le relâchement du frein de stationnement et la sélection d'un rapport de la transmission lorsque la porte du compartiment de l'élève ou la porte coulissante est ouverte.

- Activer la télécommande en appuyant sur le commutateur POWER situé sur celle-ci.
 - Une personne qui utilise l'élève en position debout (ne nécessitant pas de fauteuil roulant) est nommée dans le présent manuel un « occupant debout ».
1. METTRE LE DISPOSITIF DE VERROUILLAGE DE SÉCURITÉ EN FONCTION: Assurez-vous que le frein de stationnement est appliqué et que la transmission est au point mort.
 2. DÉPLOIEMENT DE LA PLATE-FORME: Appuyer sur le bouton DEPLOY et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement sortie du compartiment.

REMARQUE: La plate-forme ne peut être élevée ou abaissée si elle n'est pas complètement sortie.

5-44 Autres caractéristiques

3. RELEVER LES MAINS COURANTES. Soulever la main courante de droite à la verticale et pousser fermement vers le bas pour l'enclencher dans le réceptacle. Répéter pour la main courante de gauche. Vérifiez que les deux mains courantes sont verrouillées en place en essayant de les tirer vers le haut.
4. BOUCLER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ (pour activer le contrôle de l'élèveur): insérer le verrou plat dans la boucle et s'assurer d'entendre un « clic » puis tirer sur la ceinture afin de vérifier qu'elle est bien fixée.

REMARQUE

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

5. ABAISSER LA PLATE-FORME. Appuyer sur le bouton DOWN (bas) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme touche le sol et que la rampe s'abaisse.
6. DÉTACHER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ.
7. MONTER SUR LA PLATE-FORME. Placer le fauteuil roulant au centre de la plate-forme, l'occupant faisant dos au véhicule, puis serrer les freins du fauteuil roulant. Sur les fauteuils roulants électriques, couper l'alimentation.

REMARQUE: *Un occupant debout doit se tenir près du centre de la plate-forme, orienté vers le véhicule et saisir fermement les mains courantes. Ne pas monter sur le pont de liaison.*

8. BOUCLER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ (pour activer le contrôle de l'élèveur): insérer le verrou plat dans la boucle et s'assurer d'entendre un « clic » puis tirer sur la ceinture afin de vérifier qu'elle est bien fixée.

REMARQUE: *Les deux étapes suivantes s'appliquent uniquement aux modèles F9TF/F9TH dont la plate-forme s'arrête à la hauteur intermédiaire. Pour les autres modèles, continuer à l'étape 11.*

9. ÉLEVER LA PLATE-FORME PARTIELLEMENT: appuyer sur le bouton UP (élever) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme s'arrête à la hauteur intermédiaire.
10. OUVRIR LA PORTE COULISSANTE: ouvrir complètement la porte coulissante située au-dessus de l'élèveur. L'opérateur de l'élèveur devrait effectuer cette action.
11. ÉLEVER LA PLATE-FORME: appuyer sur le bouton UP (élever) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme s'arrête à la hauteur du plancher.



ATTENTION

Vérifier que le pont de liaison se trouve à plat sur le plancher sur toute sa longueur et qu'elle ne crée pas un risque de trébucher.

12. QUITTER LA PLATE-FORME: aviser l'occupant d'entrer prudemment dans le véhicule.

13. DÉTACHER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ.
14. ABAISSER LES MAINS COURANTES: Appuyer sur le bouton à la base de la main courante gauche puis soulever la main courante hors de son réceptacle. Rabattre la main courante sur la plate-forme. Répéter pour la main courante de droite.
15. RÉTRACTER LA PLATE-FORME: Appuyer sur le bouton STOW (rétracter) et maintenir enfoncé. À la hauteur intermédiaire, fermer la porte coulissante. Appuyer et maintenir le bouton STOW jusqu'à ce que la plate-forme arrive à hauteur de rétraction et se rétracte complètement dans le compartiment.

REMARQUE: *N'utilisez pas la commande DOWN (abaissement) avant d'utiliser la commande STOW (rétraction) en vue du rangement de la plate-forme dans le compartiment. Cette méthode pourrait ne pas ranger correctement la plate-forme.*

16. FERMER LA PORTE. Fermer la porte du compartiment.

Fonctionnement Normal de l'Élévateur – Pour quitter le véhicule

1. METTRE LE DISPOSITIF DE VERROUILLAGE DE SÉCURITÉ EN FONCTION: Assurez-vous que frein de stationnement est appliqué et que la transmission est au point mort.
2. DÉPLOIEMENT DE LA PLATE-FORME: Appuyer et maintenir le bouton DEPLOY enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme soit complètement sortie du compartiment.
3. RELEVER LES MAINS COURANTES: Soulever la main courante de droite à la verticale et pousser fermement vers le bas pour l'enclencher dans son réceptacle. Répéter pour la main courante de gauche. Vérifiez que les deux mains courantes sont verrouillées en place en essayant de les tirer vers le haut.
4. BOUCLER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ (pour activer le contrôle de l'élévateur): insérer le verrou plat dans la boucle et s'assurer d'entendre un « clic » puis tirer sur la ceinture afin de vérifier qu'elle est bien fixée.

REMARQUE: *Les deux étapes suivantes s'appliquent uniquement aux modèles F9TF/F9TH dont la plate-forme s'arrête à la hauteur intermédiaire. Pour les autres, poursuivre à l'étape 7.*

5. ÉLEVER LA PLATE-FORME PARTIELLEMENT: appuyer sur le bouton UP (élever) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme s'arrête à la hauteur intermédiaire.
6. OUVRIR LA PORTE COULISSANTE: ouvrir complètement la porte coulissante située au-dessus de l'élévateur. L'opérateur de l'élévateur devrait effectuer cette action.
7. ÉLEVER LA PLATE-FORME: appuyer sur le bouton UP (élever) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme s'arrête à la hauteur du plancher et que le pont de liaison s'abaisse.



ATTENTION

Vérifier que le pont de liaison se trouve bien à plat sur le plancher et qu'il ne crée pas un risque de trébucher.

5-46 Autres caractéristiques

8. MONTER SUR LA PLATE-FORME: placer le fauteuil roulant au centre de la plate-forme, l'occupant faisant dos au véhicule, puis serrer les freins du fauteuil roulant. Sur les fauteuils roulants électriques, couper l'alimentation.

REMARQUE: *Un occupant debout doit se tenir près du centre de la plate-forme, orienté vers le véhicule et saisir fermement les mains courantes. Ne pas monter sur le pont de liaison .*

9. ABAISSER LA PLATE-FORME: appuyer sur le bouton DOWN (abaisser) et maintenir enfoncé jusqu'à ce que la plate-forme touche le sol et que la rampe s'abaisse.
10. DÉTACHER LA CEINTURE DE SÉCURITÉ.
11. QUITTER LA PLATE-FORME: aider l'occupant à descendre de la plate-forme.
12. ABAISSER LES MAINS COURANTES: Appuyer sur le bouton à la base de la main courante gauche puis soulever la main courante hors de son réceptacle. Rabattre la main courante sur la plate-forme. Répéter pour la main courante droite.
13. RÉTRACTER LA PLATE-FORME: appuyer et maintenir le bouton STOW jusqu'à ce que la plate-forme arrive à hauteur de rétraction et se rétracte complètement dans le compartiment.

FONCTIONNEMENT MANUEL DE L'ÉLÉVATEUR

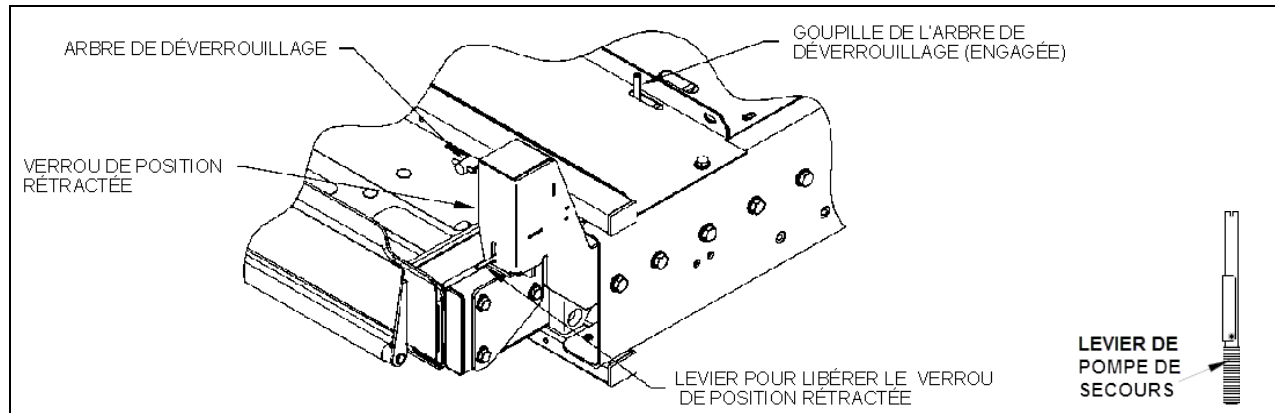
Le fonctionnement manuel du système d'élévation est possible dans le cas d'une perte de l'alimentation électrique. Les sections suivantes présentent d'importants préparatifs de sécurité à suivre avant d'utiliser l'élévateur et des instructions pour déployer, soulever, abaisser et rétracter l'élévateur. Ricon recommande d'utiliser le fonctionnement manuel uniquement pour sortir l'occupant du véhicule, et non pour faire accéder l'occupant au véhicule.

Préparation

- Placer le véhicule sur une surface de niveau. Prévoir suffisamment d'espace pour le fonctionnement du système et pour l'embarquement et le débarquement de l'occupant.
- En cas de panne du véhicule, l'opérateur doit obtenir de l'aide pour déplacer le véhicule dans un endroit sécuritaire si le véhicule ne peut pas être déplacé par ses propres moyens.
- S'assurer que le déplacement de la plate-forme n'est pas entravé par des obstacles.
- Ouvrir les portes du véhicule et sécuriser.
- Lorsque la plate-forme s'apprête à être déployée, aviser les personnes à proximité.
- Suivre les consignes de sécurité.

Composants liés à l'utilisation en mode manuel

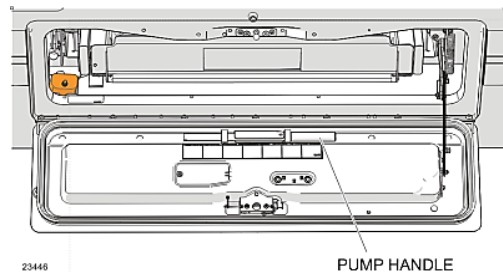
Les composants liés à l'utilisation en mode manuelle sont la pompe hydraulique de secours et son levier, le mécanisme de déverrouillage de la plate-forme et un bouton rotatif pour la commande de la rampe et du pont de liaison.



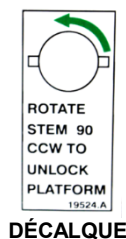
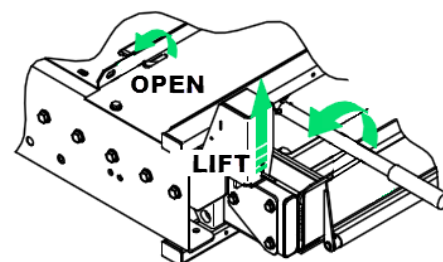
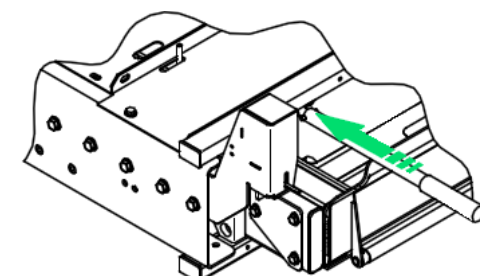
COMPOSANTS LIÉS À L'UTILISATION EN MODE MANUEL

Pour déployer la plate-forme de façon manuelle

1. Ouvrez la porte du compartiment de l'élévateur et la porte coulissante directement au-dessus. S'assurer que le déplacement de la plate-forme ne peut être entravé par des obstacles.
2. Prendre le levier de la pompe manuelle de secours fixée à l'intérieur du boîtier de la pompe (série H3) ou attaché à la face interne de la porte du compartiment de l'élévateur (série X3).
3. Engager l'arbre de déverrouillage de la plate-forme dans l'extrémité du levier de la pompe.



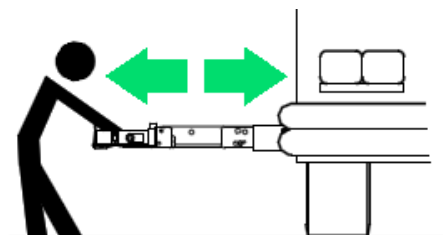
4. Tourner l'extrémité de l'arbre de déverrouillage de la plate-forme de 1/4 de tour à l'aide du levier de la pompe de secours puis soulever le verrou illustré à droite.



DÉCALQUE

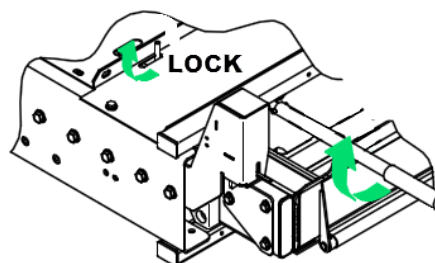
5-48 Autres caractéristiques

5. Agripper le rebord de la rampe à deux mains et tirer fermement. La plate-forme se déplace en douceur après une certaine résistance initiale. La plate-forme sort jusqu'au bout de sa course.



ATTENTION

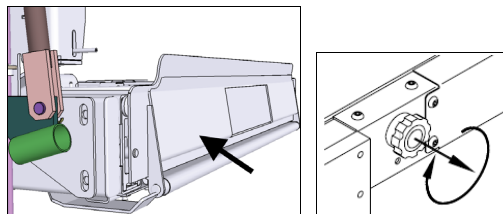
S'assurer que l'arbre de déverrouillage se verrouille une fois la plate-forme en pleine extension. Si l'arbre ne retourne pas en position « verrouillée », utiliser le levier de la pompe de secours et tourner de 1/4 de tour (sens opposé à l'orientation illustrée sur le décalque adjacent) pour réengager l'arbre.



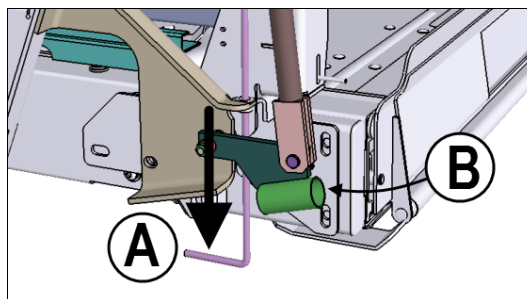
6. Soulever la main courante de droite à la verticale et pousser fermement vers le bas pour l'enclencher dans son réceptacle. Répéter pour la main courante de gauche.

Pour élever la plate-forme de façon manuelle

1. S'assurer que la rampe est relevée. Si elle n'est pas relevée, tirer sur le bouton rotatif de la rampe et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.



2. Fermer le détendeur de pression en abaissant la tige (A) (la valve devrait déjà être dans cette position).



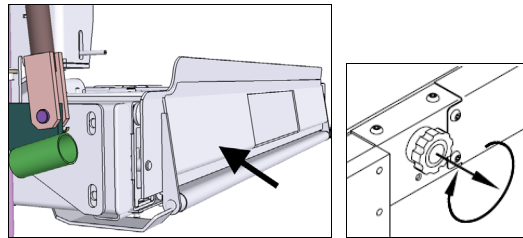
REMARQUE: en pompant avec le levier de la pompe de secours, la plate-forme s'élève lorsque la valve est fermée.

3. Insérer le levier de la pompe de secours dans la douille (B) et actionner le levier pour élever la plate-forme jusqu'au niveau du plancher du véhicule.
4. Placer le fauteuil roulant au centre de la plate-forme, l'occupant faisant dos au véhicule, puis serrer les freins du fauteuil roulant. Sur les fauteuils roulants électriques, couper l'alimentation.

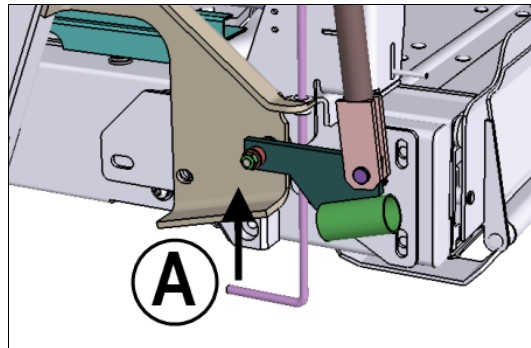
REMARQUE: Un occupant debout doit se tenir près du centre de la plate-forme, orienté vers le véhicule et saisir fermement les mains courantes. Ne pas monter sur le pont de liaison.

Pour abaisser la plate-forme de façon manuelle

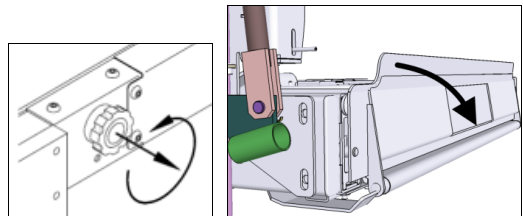
1. S'assurer que la rampe est relevée. Si elle n'est pas relevée, tirer sur le bouton rotatif de la rampe et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.



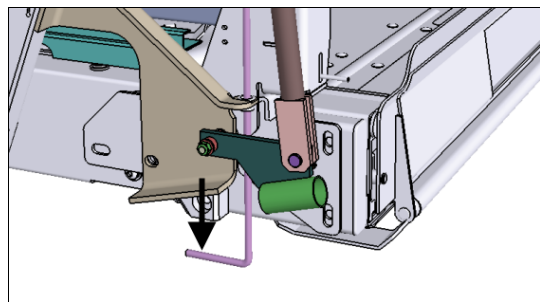
2. Lever la tige du détenteur de pression jusqu'à ce que la plate-forme commence à s'abaisser (l'ouverture de la valve fait descendre la plate-forme).
3. Abaisser la plate-forme jusqu'au niveau du sol.



4. Tirer sur le bouton rotatif de la rampe et tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La rampe doit reposer bien à plat sur le sol.



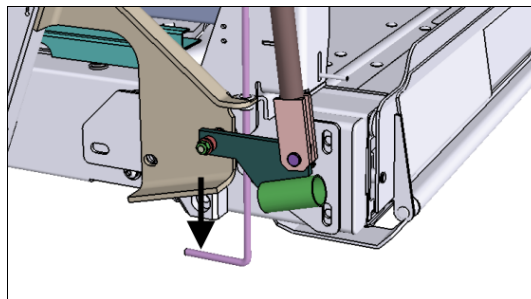
5. Aider l'occupant à quitter la plate-forme.
6. Repousser la tige du détenteur de pression vers le bas jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.



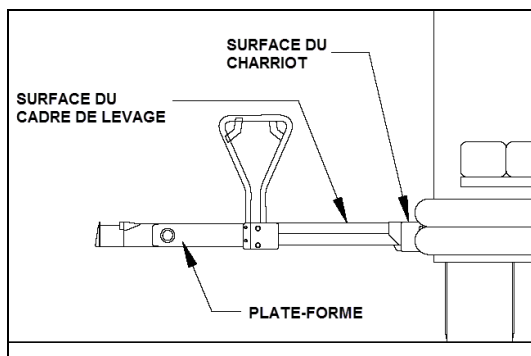
5-50 Autres caractéristiques

Pour rétracter la plate-forme de façon manuelle

1. S'assurer que le détendeur de pression de la pompe de secours est fermé (abaisser la tige).

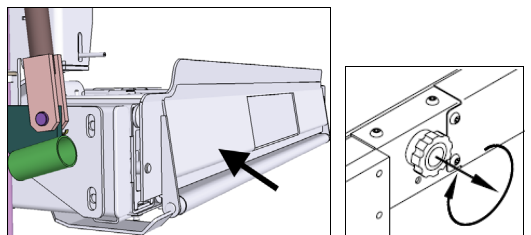


2. Élever la plate-forme jusqu'à la hauteur de rétraction; positionner la surface supérieure du cadre de levage à la même hauteur que la surface supérieure du charriot. Si la position exacte ne peut être atteinte, il est préférable que ce soit légèrement plus bas plutôt que légèrement plus haut. Cet alignement élimine les interférences entre la plate-forme et le boîtier lorsque vous poussez la plate-forme à l'intérieur du boîtier.



LEVAGE DU CADRE ET DU CHARIOT À LA MÊME HAUTEUR

3. S'assurer que la rampe est relevée (fermée). Tirer sur le bouton rotatif de la rampe et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre si elle n'est pas relevée.



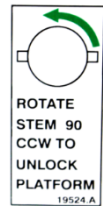
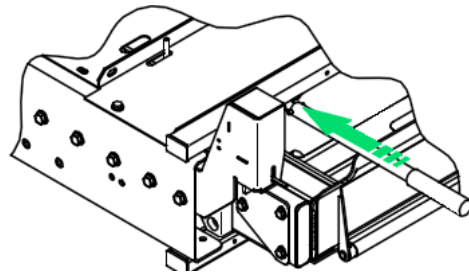
4. Appuyer sur le bouton à la base de la main courante gauche puis soulever la main courante hors de son réceptacle. Rabattre la main courante sur la plate-forme. Répéter pour la main courante droite.



ATTENTION

La plate-forme doit être rétractée par une personne forte physiquement. Faire preuve de prudence et éviter les blessures.

5. Emboîter l'arbre de déverrouillage de la plate-forme dans l'extrémité du levier de la pompe de secours.
6. Tourner l'extrémité de l'arbre de déverrouillage de la plate-forme de 1/4 de tour à l'aide du levier de la pompe



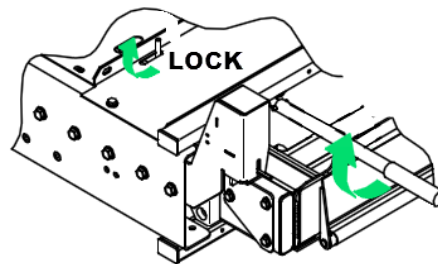
DÉCALQUE

7. Agripper le rebord de la rampe à deux mains et pousser fermement. La plate-forme se déplace en douceur après une certaine résistance initiale. Repousser complètement la plate-forme.

**ATTENTION**

La plate-forme doit se verrouiller en place lorsqu'entièrement rétractée. Vérifier la rétention de la plate-forme en tentant de tirer la plate-forme vers l'extérieur ; elle ne doit pas bouger.

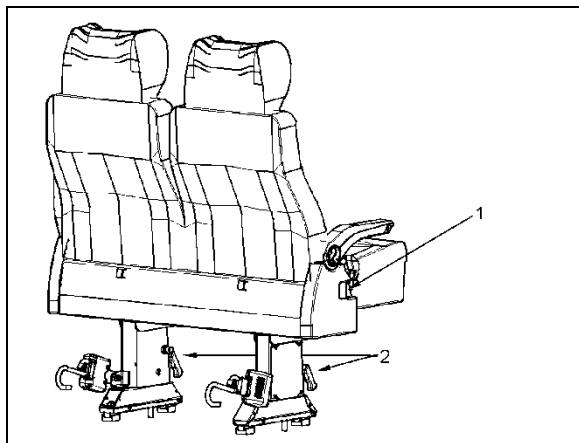
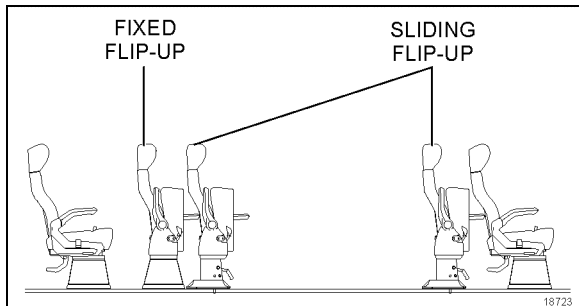
8. Si l'arbre ne retourne pas en position « verrouillée », utiliser le levier de la pompe de secours et tourner d'un quart de tour (sens opposé à l'orientation illustrée sur le décalque adjacent) pour réengager l'arbre. La plate-forme doit être complètement rétractée avant de tourner l'arbre.
9. S'assurer que le verrou est engagé et que la plate-forme est rétractée de façon sécuritaire.



5-52 Autres caractéristiques

RECONFIGURATION DES SIÈGES

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



Tirer sur le levier 2 tout en glissant le siège le long des rails.

DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DE FAUTEUILS ROULANTS

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

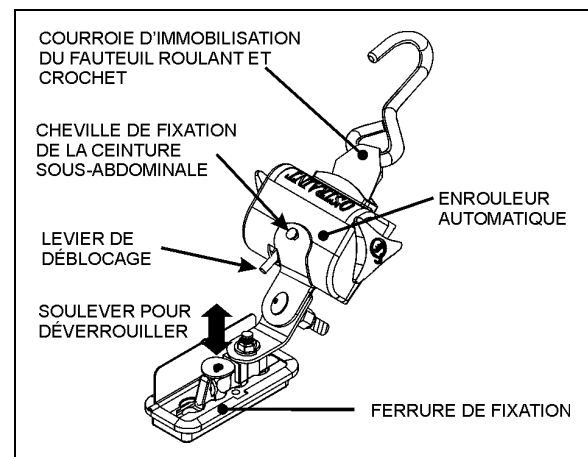
SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE AU PLANCHER

Ce système complet à 4 points comprend :

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

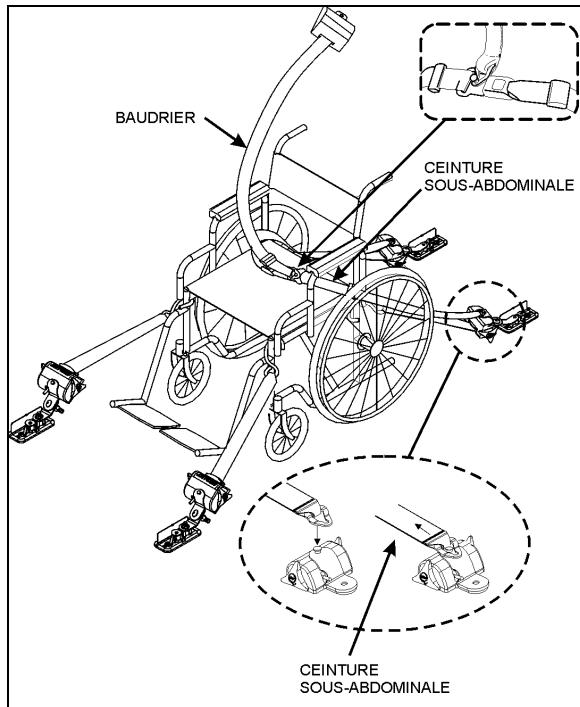
Des ensembles de courroies d'immobilisation de fauteuils roulants et ceintures sont gardés dans des sacs de nylon entreposés dans un porte-bagage. Pour immobiliser un fauteuil, quatre courroies d'immobilisation doivent être utilisées (une à chaque coin).

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



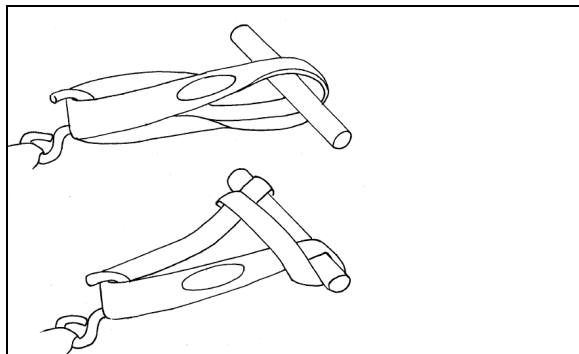
DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DU FAUTEUIL PAR ANCRAGE AU PLANCHER

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



IMMOBILISATION DU FAUTEUIL ET FIXATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

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



UTILISATION TYPIQUE DES SANGLES BLEUES

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

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



ATTENTION

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

Sécurisation de l'utilisateur du fauteuil roulant

Sécuriser l'utilisateur du fauteuil roulant de la façon suivante :

Fixer chaque côté de la ceinture sous-abdominale aux chevilles de fixation située sur les enrouleurs se trouvant derrière le fauteuil. Boucler et ajuster la ceinture sous-abdominale pour qu'elle soit bien appuyée sur les hanches. Placer les attaches du côté de l'allée centrale. Fixer le baudrier à la ceinture sous-abdominale à l'aide de l'attache prévue à cette fin sur la ceinture, la longueur du baudrier s'ajuste automatiquement.



ATTENTION

La boucle de la ceinture comportant le bouton de déverrouillage rouge doit toujours être placée du côté de l'allée centrale.



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. Pour éviter les blessures, ne pas porter la ceinture sur votre ventre, ni contre des objets tels que lunettes, stylos ou clés. Placer le baudrier centré sur l'épaule et en travers de la poitrine.

Pour retirer la ceinture, dégager le baudrier puis appuyer sur le bouton de déverrouillage rouge de la boucle.



ATTENTION

La ceinture ne doit pas être usée ou tordue et ne doit pas frotter sur des objets tranchants. Ne pas blanchir ou nettoyer à

5-54 Autres caractéristiques

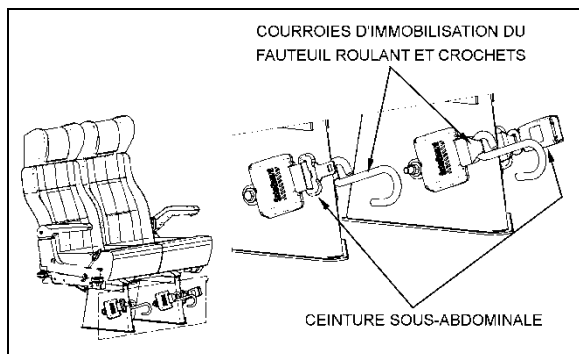
sec la ceinture de sécurité. Ne pas coincer la ceinture ou ses composantes dans le mécanisme du siège. Rapporter immédiatement au personnel d'entretien tout problème de fonctionnement de la ceinture.

SYSTÈME DE RETENUE PAR ANCRAGE À LA BASE DES SIÈGES

Ce système complet à 4 points comprend :

4 enrouleurs avec courroies d'immobilisation pour la fixation du fauteuil roulant à la base des sièges.

Systèmes de sécurisation de l'occupant: ceinture sous-abdominale et baudrier.



DISPOSITIF D'IMMOBILISATION DU FAUTEUIL ET DE L'OCCUPANT – SIÈGE DERRIÈRE LE FAUTEUIL ROULANT REPRÉSENTÉ

Pour immobiliser un fauteuil, quatre courroies d'immobilisation doivent être utilisées (une à chaque coin). Fixer chaque crochet à un coin du châssis du fauteuil, **NE PAS UTILISER LES ROUES**.

Pour retirer les courroies d'immobilisation, abaisser le levier de déblocage. Dégager les crochets du fauteuil pour permettre aux courroies de s'enrouler et guider les courroies pour éviter les entortillements.

Sécurisation de l'usager du fauteuil roulant

Sécuriser l'usager du fauteuil roulant de la façon suivante :

Boucler et ajuster la ceinture sous-abdominale pour qu'elle soit bien appuyée sur les hanches. Placer les attaches du côté de l'allée centrale. Fixer le baudrier à la ceinture sous-abdominale à

l'aide de l'attache prévue à cette fin sur la ceinture, la longueur du baudrier s'ajuste automatiquement.



ATTENTION

La boucle de la ceinture comportant le bouton de déverrouillage rouge doit toujours être placée du côté de l'allée centrale.

Pour retirer la ceinture, dégager le baudrier puis appuyer sur le bouton de déverrouillage rouge

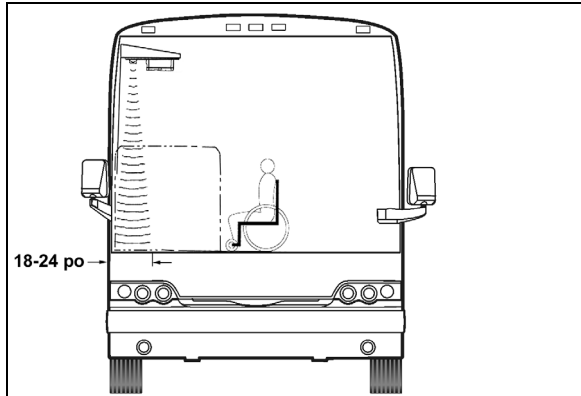
RÉGLAGE DU SYSTÈME AVERTISSEUR DU SEUIL DE PORTE (TWS)

Il y a trois étapes ou vérifications à effectuer; la première est le réglage de l'angle du faisceau des détecteurs acoustiques, la deuxième est la vérification de la précision du réglage et la troisième fournit la marche à suivre pour régler le minutage des détecteurs acoustiques.

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

RÉGLAGE DE L'ANGLE DU FAISCEAU DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES

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



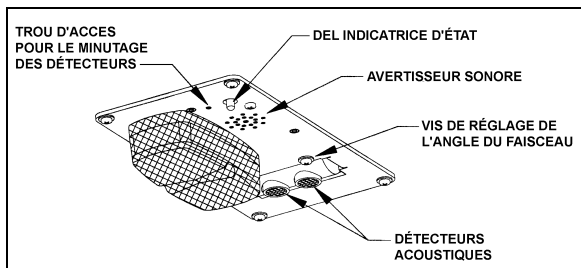
ZONE DE DÉTECTION DU SYSTÈME AVERTISSEUR 23371

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

REMARQUE

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

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

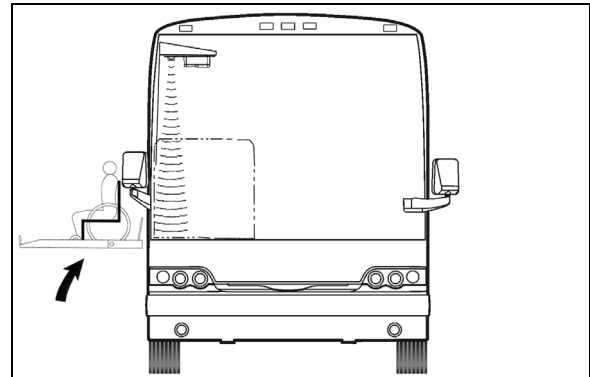


DÉTAILS DU MODULE TWS

23368

VÉRIFICATION DE L'ANGLE DU FAISCEAU DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES

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



POSITION NORMALE DE LA PLATE-FORME

23372

2. Ouvrir la porte d'accès à l'élévateur. Abaisser la plate-forme jusqu'au niveau du sol et installer l'utilisateur du fauteuil roulant sur la plate-forme de façon à ce que le fauteuil soit dos à l'autocar. La rampe doit être relevée. Élever la plate-forme jusqu'au niveau du plancher du véhicule. Le mouvement normal de la plate-forme avec l'utilisateur du fauteuil roulant ne doit pas actionner le système TWS. Si la DEL clignote (l'avertisseur sonore retentit et la lumière rouge du module clignote), tourner légèrement la vis de réglage de l'angle du faisceau dans le sens antihoraire.

REMARQUE

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

RÉGLAGE DU MINUTAGE DES DÉTECTEURS ACOUSTIQUES

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

REMARQUE

5-56 Autres caractéristiques

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

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

REMARQUE

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

RETRAIT DU SYSTÈME D'ÉLEVATION AUX FINS D'ENTREPOSAGE

Débrancher le connecteur situé au plafond du compartiment.

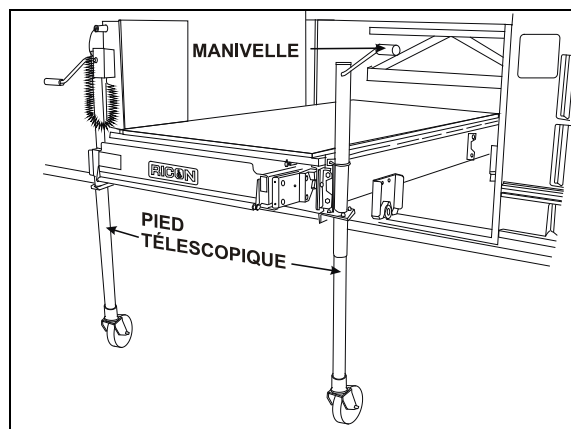
Retirer les 4 boulons de fixation situés à l'intérieur du compartiment, de chaque côté de la plate-forme.

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

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

REMARQUE

Il y a deux pieds télescopiques pour le côté droit et deux pour le côté gauche. Le côté est indiqué sur le pied.



INSTALLATION DES PIEDS TÉLESCOPIQUES

23333

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

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

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

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



AVERTISSEMENT

Garder la plate-forme à sa hauteur minimale lors des déplacements.



AVERTISSEMENT

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



AVERTISSEMENT

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



AVERTISSEMENT

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

INSTALLATION DU SYSTÈME D'ÉLÉVATION

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

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

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

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

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

Abaisser le devant de la plate-forme.

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

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

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

Rebrancher le connecteur situé au plafond du compartiment.



AVERTISSEMENT

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

