

# SECTION 16-110.18

## CONVERTISSEUR SUREPOWER

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

Voir Figures 1 à 4.

Le convertisseur peut être situé dans le compartiment des batteries (anciens modèles de LFS), dans le panneau principal ou derrière les plafonniers (modèles avec moteur centré de 40 ou 60 pi) ou dans le panneau IB et dans le panneau principal ou derrière les plafonniers (modèles hybrides et GNC [gaz naturel comprimé]). Voir le schéma électrique du véhicule pour la localisation exacte sur chaque véhicule. Le convertisseur est protégé électroniquement contre les courts-circuits, les surcharges et les inversions de polarité.



#### REMARQUE :

Pour plus de détails sur la description et l'opération du convertisseur, voir LE MANUEL DE L'OPÉRATEUR DU FABRICANT.

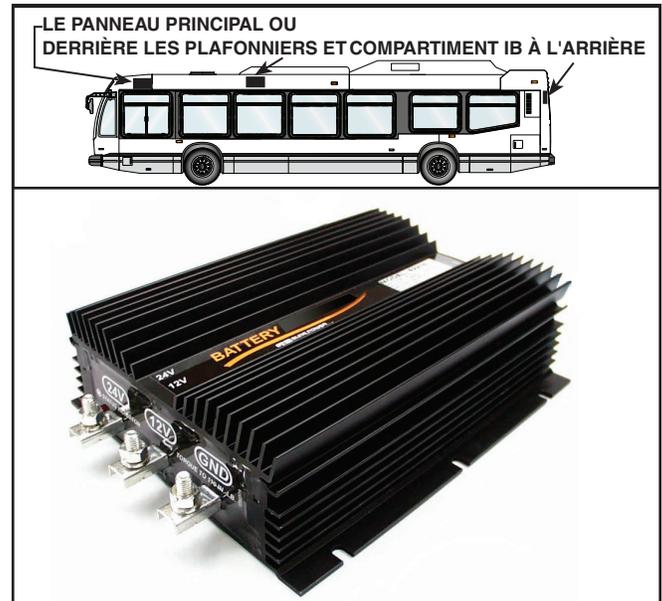


Figure.2 - Localisation d'un convertisseur typique dans un véhicule hybride et GNC

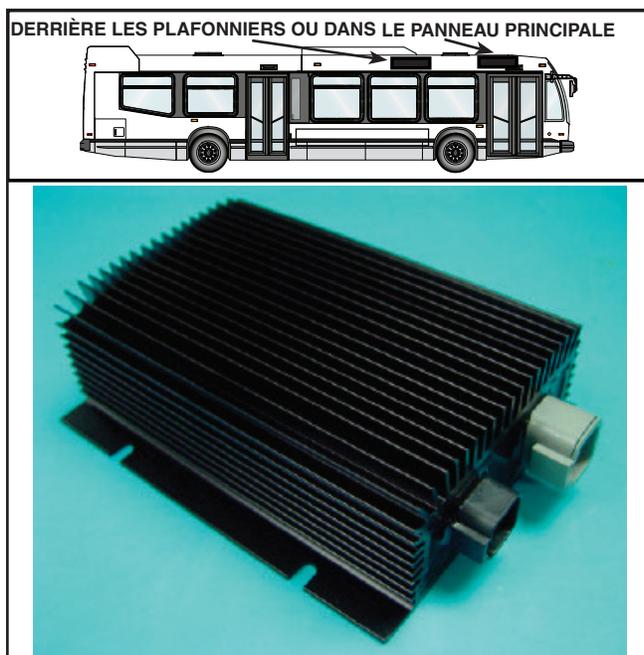


Figure.1 - Localisation d'un convertisseur typique dans un véhicule avec moteur centré de 40 ou 60 pieds



#### ATTENTION :

Les convertisseurs 40A, 60A et 80A nécessite un couple de serrage maximum pour leurs bornes de branchement. Veuillez vous référer au MANUEL DU FABRICANT pour connaître les couples de serrage exigé.

## INSTALLATION

Les charges doivent être branchées aux batteries. Les convertisseurs sont raccordés de la façon suivante :

### Convertisseur 30 A :

#### Connecteur 4 bornes

- Borne 1 : brancher au côté +24V du plateau des batteries.
- Borne 2: GND
- Borne 3: 12V Sortie activée
- Borne 4: 12V Inactif

#### Connecteur 6 bornes :

- Borne 2: Allumage
- Borne 4: 12V Inactif

### Convertisseur 40A, 60A et 80A :

- Borne 12 V : Cable 12 Volt du véhicule
- Borne 24 V : Cable 24 Volt des batteries du véhicule
- Borne GND: Cable de mise à la masse du véhicule

Pour la numérotation des câbles, voir le **SCHEMA ÉLECTRIQUE DU VÉHICULE**.

Vérifier la polarité avant de mettre le module sous tension. Dans l'éventualité d'un mauvais branchement, l'unité ne sera pas fonctionnelle.



#### **ATTENTION:**

**Avant d'effectuer un travail d'ordre électrique sur le module, s'assurer que le circuit est déconnecté en plaçant le DISJONCTEUR PRINCIPAL à la position FERMÉ.**

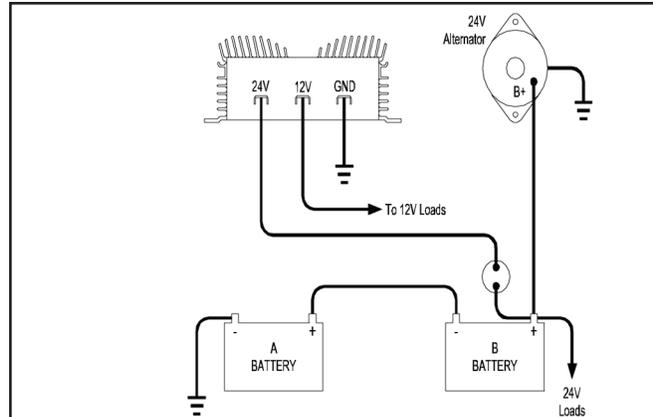


Figure 4 - Alimention électrique du convertisseur typique



#### **ATTENTION:**

**Après avoir effectué un travail d'ordre électrique, il est très important de remettre les deux fusibles à la position CONTACT.**

## ENTRETIEN

Le convertisseur ne requiert qu'un entretien minimal. Nettoyer le boîtier du module périodiquement. Toujours garder les ailettes exemptes d'huile, de graisse ou de tout autre corps étranger pour assurer une dissipation thermique maximale.

Vérifier régulièrement les connexions. Celles-ci doivent être exemptes de poussières, d'huile, de graisse et ne doivent pas être oxydées.

Puisqu'il est protégé contre les dommages dus aux inversions de polarité, le convertisseur peut être connecté et déconnecté dans n'importe quel ordre.

## DÉPANNAGE



#### **REMARQUE:**

**Voir le MANUEL DE L'OPÉRATEUR DU FABRICANT pour de l'information sur le diagnostic des pannes.**



#### **ATTENTION:**

**Le fabricant recommande de placer l'interrupteur d'isolement de batterie à la position OFF pour éteindre les charges. Dans les véhicules Nova LFS, on doit également isoler les fusibles de protection, situés dans le panneau électrique principal.**

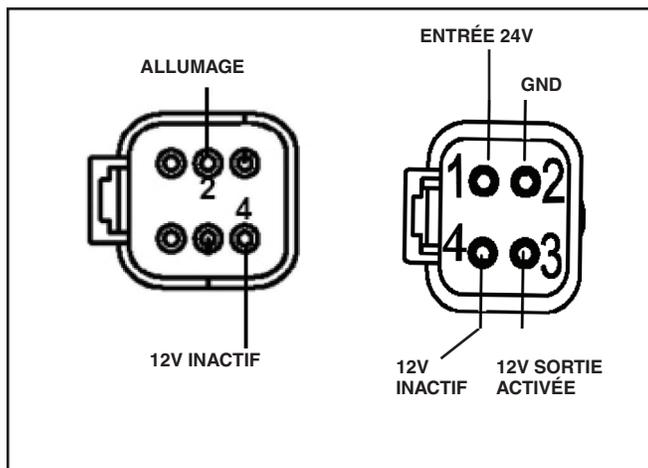


Figure.3 - Branchements du convertisseur typique