

1 - CONSTRUCTEUR:

=====

- châssis : Société Anonyme Adolphe SAURER, Arbon/TG;
- partie électrique : Société Anonyme des ATELIERS DE SECHERON, Genève;
- carrosserie : HESS SA, Bellach/SO.

2 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES:

=====

Porte-à-faux AV	2m 37
Empattement	5m 40
Porte-à-faux AR	3m 39
Longueur hors tout (mais sans enrouleurs et perches)	11m 16
Largeur	2m 40
Hauteur (pivot des perches)	3m 50
Poids à vide	9'600 kg
Poids total en charge	16 t 500
Puissance du moteur de traction	150 CV
Places : assises	19 } 90 + conducteur 71 }
debout	
Vitesse maximum	55 km/h
Années de construction	1964/1965

3 - PEDALIER:

=====

Système à 2 pédales (actionnées par le pied droit) SECHERON/TF: ces pédales commandent la mise en marche au moyen d'un dispositif électronique. Il y a 15 touches de marche et 10 touches de freinage.

-- pédale de gauche: FREIN: un dispositif (petite butée) fait que deux pressions différentes sont nécessaires pour l'actionner. Dans la première partie de sa course (celle de la pression plus faible), on enclenche tout d'abord le freinage électrique + une addition modérée (1 kg) d'air. Ensuite, dans la seconde partie (une pression plus forte est nécessaire), on passe sur le freinage exclusivement pneumatique.

Pour le freinage rapide, l'agent peut directement enfoncer la pédale dans sa première partie de course, c'est-à-dire jusqu'à la petite butée que l'on sent très bien au pied. Les arrêts prévisibles peuvent très bien s'effectuer ainsi, en complétant l'immobilisation du véhicule en allant légèrement au-delà de la butée. Naturellement, le conducteur peut aussi freiner moins rapidement, en actionnant progressivement la pédale.

Pour un arrêt d'urgence, c'est-à-dire le blocage, le conducteur actionnera directement la pédale de la butée.

-- pédale de droite: ACCELERATEUR: lorsqu'elle est complètement relevée, le courant est coupé. En l'enfonçant, le courant de traction arrive.

Lorsque le chauffeur veut démarrer rapidement, il peut, immédiatement, enfoncer à fond l'accélérateur; s'il veut avancer plus lentement, il actionne alors cette pédale progressivement. Comme pour les autres tb, il faut éviter de rester à faible allure sur les premières touches de marche (échauffement des résistances !)

4 - TABLEAU DE BORD:

=====

Voir les 2 petits plans ci-joints.

Pour ce qui concerne le tachygraphe, nous rappelons qu'il faut prélever le disque en cas d'accident et le remplacer par celui de réserve qui se trouve dans la cabine du chauffeur, derrière lui.

Lorsque la pression des freins est insuffisante, un indicateur de pression (petite baguette rouge placée près du pare-brise) se trouve en position verticale; voir chapitre 12 "FREINAGE".

Le manomètre de droite "Pression servitudes" indique la pression d'air se trouvant dans les réservoirs des servitudes (aiguille de gauche) et réserve freins (aiguille de droite).

La montre: un point rouge, sur le cadran, signale qu'elle doit être remontée.

Sur la partie de droite du tableau de bord se trouvent 2 coffrets :

-- celui du contrôle de l'isolement:

il ne concerne que le personnel professionnel de l'atelier/dépôt (DANGER !).

-- celui, plus grand, des fusibles-disjoncteurs 24 v.:

En cas de panne d'un appareil 24 v., contrôler ces fusibles et, au besoin, presser sur le bouton "trop haut".

Sous le couvercle, se trouve une liste; en haut, une numérotation qu'il faut consulter en partant de la g. et, en-dessous, la désignation correspondant aux fusibles-disjoncteurs.

C'est cette liste qui permet de savoir à quelle fonction correspond un fusible-disjoncteur déclenché.

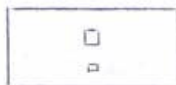
A noter: les chiffres gravés sur le fusible lui-même indiquent uniquement la valeur en ampères de celui-ci.

5 - FUSIBLES-DISJONCTEURS CMC 600 v.:

=====

Ils se situent à main g. du conducteur, contre la paroi latérale.

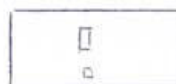
Ils permettent l'enclenchement ou le déclenchement de l'appareillage correspondant (position enclenchée: bouton-poussoir enfoncé) et, de plus, se déclenchent en cas de surtension ou autres dérangements.



Dégivreur



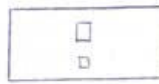
Préchauffage



Charge batterie
et ventilation



Tension ligne



Compresseur

S'il y a déclenchement, *attendre un instant* et, ensuite seulement "réarmer".
S'il y a persistance de déclenchement, demander alors un tb de remplacement.

Attention particulière:

- CMC compresseur:

Déclenché, le compresseur ne sera plus alimenté en air et, à son tour, ne fournira plus l'air nécessaire au véhicule: FREINS, etc.

- CMC charge batteries et ventilation:

Déclenché, les résistances NE SERONT PLUS VENTILÉES et les BATTERIES PLUS CHARGÉES. Les résistances peuvent alors "griller" et d'importants dommages en résulter.

Si ce CMC ne peut être enclenché, non seulement il faut demander un tb de remplacement mais, surtout, *arrêter de rouler*. Lorsque le CMC est déclenché, il y a un "gueulard" qui fonctionne dès que l'on pèse sur la pédale de démarrage.

6 - DISJONCTEUR GENERAL 24 volts:

=====

Il se situe dans le coffre frontal, derrière la porte, en haut à l'extrême droite.

Il peut s'être déclenché en cas de mauvais fonctionnement du 24 v.; donc, en cas de panne, procéder à sa vérification: il s'agit d'un bouton rouge, s'il est levé (il est alors déclenché), appuyer dessus.

7 - DIRECTION:

=====

Servo-direction pneumatique WESTINGHOUSE. D'une butée à l'autre, 6 tours de volant; 3 tours à g. et 3 tours à dr.

8 - CLIGNOTEURS:

=====

Petit interrupteur à main g. du conducteur (ne pas confondre avec l'autre petite manette -- rouge -- qui se trouve à sa g. et qu'actionne le frein d'immobilisation !) Lampe rouge s'allume en clignotant au tableau de bord, lorsque les clignotants fonctionnent.

9 - SIEGE DU CONDUCTEUR:

=====

BREMSHEY, type FA 416 E-2.

Il est pivotant et le conducteur peut le régler en fonction de son poids (de 50 kg à 120 kg). Son placet est également réglable (AV/AR et quant à son niveau), de même que le dossier (inclinaison).

10 - GROUPE COMPRESSEUR:

=====

Un moteur 600 v., que l'on enclenche par le fusible-disjoncteur CMC (voir chapitre 5) actionne le compresseur qui fournit l'air nécessaire aux freins et aux servitudes (p. ex. les essuie-glaces, les portes). Un dispositif (naturellement une fois que le CMC est enclenché) enclenche le compresseur lorsqu'il n'y a pas d'air ou que l'air commence à manquer et, ensuite, il y a déclenchement lorsque la pression maximum est atteinte (le déclenchement a lieu à 7,5 kg/cm² et réenclenchement à 5,5 kg/cm²).

Lorsque des ennuis de compresseur se produisent, l'agent doit surveiller avec soin le manomètre "pression servitudes et réserve freins" (manomètre à droite, no 3).

Si un compresseur "tapait" anormalement, il y aurait lieu d'aviser le dépôt.

D'autre part, si le réenclenchement ne s'effectue pas comme il faut, l'agent tournera sur I le commutateur intitulé "compresseur" qui se trouve dans le coffre frontal du tb (ouvrir la porte de droite); le compresseur tourne ainsi en continu. Dans un tel cas, il faut également aviser le dépôt pour obtenir un tb de remplacement. A l'arrière gauche, il y a un double vitrage: il s'agit d'une canalisation permettant d'amener l'air au compresseur. Ce double vitrage ne concerne, en fait, que les visiteurs qui sont chargés de le nettoyer.

11 - GROUPE CONVERTISSEUR-VENTILATION:

=====

Un moteur 600 v., enclenché par un CMC (voir chapitre 5) fait tourner ce groupe dont le but est la recharge des batteries (24 v.) et la ventilation des résistances.

En cas de panne de ce groupe (naturellement vérifier si le CMC est bien enclenché), il ne faut pas transiger: il faut arrêter le plus rapidement possible le tb à un endroit propice et demander un véhicule de remplacement (la ventilation ne fonctionnant pas, les résistances peuvent facilement griller).

12 - FREINAGE:

=====

Frein de service: il s'agit donc du frein actionné par la pédale (voir ch. 3).

Frein de parcage: levier à main g. du chauffeur; *il agit mécaniquement sur l'arbre de transmission par l'intermédiaire d'un tambour.* Ne pas l'utiliser lorsque le tb roule, à moins de conditions exceptionnelles, p. ex. lorsque, sur du verglas, il est nécessaire de rouler "roues tractées/roues légèrement freinées par le frein à main".

En le manoeuvrant, ne pas faire "crier" le verrouillage (il en résulte une usure anormale de celui-ci).

Frein d'immobilisation: petite manette rouge, à main g. du chauffeur, sur le tableau de bord latéral. En l'enclenchant, une électro-valve permet une introduction d'air à pression modérée freinant le tb sur les 4 roues, air retenu jusqu'au déclenchement de la manette; après le déclenchement, le freinage subsiste pendant quelques fractions de seconde.

Au sujet de ce frein, retenons :

-- il ne doit être utilisé que lorsque le tb est complètement à l'arrêt.

-- il ne retient pas le véhicule *si, pour une raison quelconque, le courant 24 v. venait à manquer (p. ex. si l'interrupteur principal 24 v. - asservissement - est à "0").*

Nous interdisons formellement son emploi lorsque le chauffeur quitte son siège, même momentanément. Il y a là un grave danger, le tb pouvant partir à la dérive.

Cale: elle se trouve sous la marche intermédiaire de la porte AV. Ne pas hésiter à l'employer si nous devons abandonner un tb, même en pente légère et, surtout, si nous avons des ennuis de freins.

Pression d'air des freins: lorsque la pression des freins est insuffisante, un indicateur de pression (petite baguette rouge placée près du pare-brise) se trouve, ou se met, en position verticale.

Au tableau de bord, le manomètre (à gauche) a, contrairement à certains autres véhicules, ses aiguilles à "0", même s'il y a de la pression: c'est en pressant sur la pédale du frein que l'on voit alors la pression à disposition.

13 - INVERSEUR DE MARCHE:

=====

A droite du chauffeur, contre la paroi verticale (sous les interrupteurs de portes). Position AV - 0 - AR; dans les positions AV et AR, pour le déverrouiller, enfoncer le levier.

14 - RELAIS D'INTENSITE MAXIMUM, dit IMAX:

=====

En cas de déclenchement, presser sur ce bouton (pos. 10 du tableau de bord) EN VEILLANT A CE QUE LES DEUX PEDALES SOIENT COMPLETEMENT RELEVES.
Démarrer progressivement.

Si un nouveau déclenchement a lieu, répéter l'opération.

Si les déclenchements persistent, demander un véhicule de remplacement au dépôt; on peut cependant continuer à circuler mais à vitesse basse.

15 - PORTES:

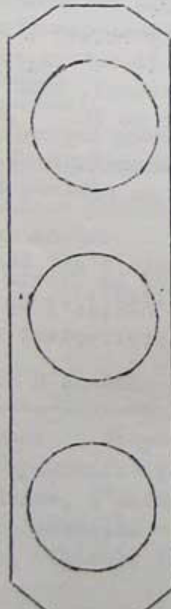
=====

Les portes, commandées par boutons-poussoirs au tableau de bord (à main dr.) fonctionnent électro-pneumatiquement: il nous faut donc de l'air et du courant 24 v.; chaque porte se commande individuellement.

Chaque porte est munie d'un dispositif d'ouverture de secours: petite manette rouge (que l'on abaisse pour l'ouverture) située au-dessus de la porte, à l'intérieur.

Toutes les portes peuvent être verrouillées mécaniquement (clé TF): portes AR et méd. depuis l'intérieur, porte AV depuis l'extérieur.

Le conducteur dispose d'un contrôle lumineux: petit boîtier situé contre le montant central du pare-brise.



Arrêt demandé = lampe verte s'allume

Portes méd./AR ouvertes = lampe blanche s'allume
(ne pas démarrer avant que cette lampe se soit éteinte)

Alarme = lampe rouge s'allume en clignotant

Lorsque le conducteur doit momentanément abandonner son tb (p. ex. lors d'un déperchage), il sort par la porte AV: au tableau de bord, il ferme cette porte mais l'ouvre par la manette de secours. En ne suivant pas cette règle, l'agent risque de ne plus pouvoir pénétrer dans le tb.

IMPORTANT: naturellement, auparavant, l'agent aura réglementairement serré le frein de parcage et déclenché les interrupteurs compresseur et génératrice de même que l'interrupteur principal 24 v.

Ouverture des portes qui, précédemment, ont été verrouillées mécaniquement: il faut faire attention, il y a danger lorsque, depuis l'intérieur, on veut ouvrir les portes méd. et AR précédemment verrouillées: il faut vérifier, au tableau de bord, la position des boutons-poussoirs qui doivent être sur position "fermé" (si tel n'est pas le cas, et qu'il y a encore de l'air, au moment de leur déverrouillage, les vantaux s'ouvrent très violemment, d'où risque d'accident pour celui qui procède à l'ouverture).

16 - CHAUFFAGE DU VEHICULE:

Préchauffage: le GMC correspondant étant enclenché (voir chapitre 5), utiliser l'interrupteur "Préchauffage" du tableau de bord (no 7).

Comme son nom l'indique, ce chauffage peut fonctionner (sous 600 v.) même lorsque le tb est à l'arrêt.

Donc, en aucun cas, il ne faut circuler avec le préchauffage enclenché (il peut en résulter de réels problèmes lors du passage des aiguilles aériennes).

Ce chauffage ne sera donc utilisé qu'au dépôt.

Chauffage du véhicule: chauffage sur résistances, 600 v. Il s'agit donc d'un chauffage absolument gratuit puisque la chaleur provient des résistances. Un levier actionne un clapet qui, lorsque nous voulons être chauffés, dirige l'air chaud à l'intérieur du véhicule tandis que, dans le cas contraire, l'air chaud est dirigé à l'extérieur du véhicule. Ce levier se trouve sous le petit placet du premier siège longitudinal à droite. *A l'entre-saison surtout, après les premières heures du matin, ne pas oublier de déclencher ce chauffage qui, parfois, incommode les voyageurs.*

Chauffage du chauffeur: il dispose de l'installation "dégivrage/chauffage": utiliser les commutateurs nos 19 et 20. D'abord enclencher le no 19 - sur chauffage - pour régler l'intensité en commutant sur I (demi-chauffage) ou II (plein chauffage), puis enclencher le commutateur no 20 (à noter: sur "0" la position de l'interrupteur no 13 correspond à la ventilation). Pour pouvoir changer d'intensité, il faut mettre à "0" le commutateur no 20.

Le flux d'air chaud peut être dirigé vers les pieds du chauffeur si celui-ci utilise le petit levier se trouvant à main gauche, dans sa cabine, sous le tableau de bord.

Les dégivrages du pare-brise sont réglables quant au débit d'air chaud à diriger contre lui (petit levier à g. de chaque bouche de dégivrage).

Le conducteur dispose encore d'un chauffage (600 v.): interrupteur situé à main g., sur le tableau latéral.

17 - AERATION DU VEHICULE:

=====

3 aérateurs de toiture (peuvent être laissés ouverts par temps de pluie), soit 2 en aspiration et 1 en dépression; ils sont actionnés par un levier à 3 positions: fermé, 1/2 ouvert et ouverture totale. En cas de pluie, l'eau ne pénètre pas par ces aérateurs.

Dès qu'il fait chaud, veiller au confort des voyageurs: il faut ouvrir ces aérateurs.

A côté de la girouette frontale, 2 aérateurs: ouvrir et régler le clapet sans forcer le pas de vis.

Le chauffeur dispose d'une ventilation: bouton no 19 du plan ci-joint.

18 - GRAISSAGE CENTRAL:

=====

Les châssis de ces tb sont munis d'un graissage central fonctionnant tous les 100 km (commande électrique par le compteur kilométrique).

Lors de son fonctionnement, une lampe verte (position 15) s'allume au tableau de bord durant 30-40 secondes.

On entend d'ailleurs la pompe se mettre en marche et s'arrêter après ce temps.

Si la lampe reste allumée et que l'on entend encore fonctionner la pompe, il y a alors un défaut de fonctionnement.

Il y a lieu, d'abord, de couper l'asservissement puis de le réenclencher.

Si le défaut subsiste - lampe verte allumée et/ou pompe fonctionnant encore - demander immédiatement un tb de remplacement (ne pas oublier de signaler ce défaut sur la "fiche de dommage").

Il est interdit au personnel du roulement de presser sur le bouton blanc situé sous ladite lampe.

19 - AVERTISSEUR SONORE (klaxon):

=====

Un klaxon BOSCH s'actionne par le cercle monté au volant et une trompe à air MARELLI entre en action si l'on pèse sur le bouton central du volant.

Si, par suite d'ennui, l'avertisseur sonore reste coincé, le mettre hors circuit en déclenchant son fusible-disjoncteur (voir chapitre 4 "Tableau de bord").

20 - ESSUIE-GLACES:

=====

Ils fonctionnent pneumatiquement; commandes sur le tableau de bord, à main dr. Les régler en tournant à chacun son bouton.

Ne pas laisser fonctionner inutilement les essuie-glaces lorsque les glaces deviennent sèches.

Lors de l'arrêt, ne pas trop serrer la commande; au besoin, après l'immobilisation du balai de l'essuie-glace, desserrer quelque peu la commande.

21 - DISPOSITIF D'ALARME:

=====

Nous n'avons ce dispositif d'alarme que sur cette seule série de véhicules. 2 boutons-poussoirs rouges "alarme", placés au plafond, l'un dans l'axe de la porte médiane, l'autre au centre de la plate-forme AR sont à disposition -- en cas de nécessité -- des voyageurs. Si l'alarme est enclenchée, le conducteur arrête son véhicule le plus rapidement possible en bordure de la chaussée.

Ce signal est acoustique et, de plus, un voyant lumineux rouge clignotant s'allume à la colonne lumineuse contre le montant central du pare-brise. Le signal ne peut être déclenché que par le personnel TF qui dispose, à cet effet, d'un bouton situé sur le tableau de bord (no 12).

22 - ECLAIRAGE EXTERIEUR:

=====
Phares: enclencher d'abord l'interrupteur "Eclairage extérieur" (no 15) qui allume les feux de stationnement, de silhouettage et les feux AR; ensuite seulement enclencher l'interrupteur "Phares et phares à brouillard" (no 16) qui a 3 positions :

Position intermédiaire : déclenché

Position AV

: feux de croisement (code) et feux de route (grands phares), ceux-ci s'alternent si le chauffeur actionne avec son pied g. le commutateur se trouvant au plancher, devant le tube du volant.

Position AR

: phares à brouillard, automatiquement couplés avec les feux de stationnement, de silhouettage et feux AR.

23 - ECLAIRAGE INTERIEUR:

=====
Pour les voyageurs, "Eclairage I" et "Eclairage II", allumer le I avant le II. Le chauffeur dispose d'une lampe qui s'allume avec l'ouverture de la porte AV et qui s'éteint avec la fermeture de cette porte. Toutefois, indépendamment de la porte, cette lampe peut s'actionner avec l'interrupteur no 10 "Plafonnier chauffeur".

Le tableau de bord a également son éclairage (no 14).

En cas de panne de lumière, vérifier les fusibles-disjoncteurs (voir chapitre 4 "Tableau de bord").

24 - SABLIERES:

=====
2 sablières, une devant chaque roue AR, sont actionnées depuis le tableau de bord électro-pneumatiquement.

-- sablage intermittent: presser sur le bouton no 9 = un peu de gravier tombe chaque fois que ce bouton est actionné;

-- sablage continu: enclencher l'interrupteur no 8 du tableau de bord; dès que l'agent appuie sur la pédale de frein, le sable coule continuellement. N'utilisez le sablage continu qu'en cas de nécessité (grosse consommation de gravier et d'air !).

Un petit sac de sable, à titre de réserve, pour remplir les DEUX sablières, se situe dans le coffre du premier siège longitudinal (là où se trouve l'enclenchement du chauffage sur résistances).

Exploitation hivernale: Le matin, lorsque l'agent assurant du roulement prend possession du tb, le fonctionnement des sablières a déjà été vérifié.

Si le sac contenant la réserve de gravillon est vide ou presque, l'agent ren-trant le tb place ce sac dans le poste de conduite.

25 - EAU DE CONDENSATION DU CIRCUIT A AIR:

=====

L'eau de condensation des circuits pneumatiques, qui est récoltée dans un POT DE PURGE, doit être vidée chaque soir à la rentrée du tb par l'agent(e) du roulement: tirer à soi la tirette peinte en jaune, tirette située sous la jupe de la carrosserie, flanc droit, près de la roue AR (à noter: il y a 6 tirettes au total, d'AV en AR:1 pour la servo-direction; 1 pour les services auxiliaires; 3 pour les circuits freins AV et circuits freins AR et 1 pour le pot de purge).

Exploitation hivernale: vider le pot de purge également à la sortie du tb et, en plus, quelques fois dans la journée lorsque l'on stationne à un terminus de ligne.

26 - PERCHES (TROLLEYS):

=====

Perches SECHERON, têtes BBC et cuillères TF.

En cas de changement d'une ligne à l'autre et de déperchage: 1) serrer le frein à main; 2) déclencher au tableau de bord les interrupteurs compresseur et génératrice; 3) déclencher l'interrupteur principal 24 v. (asservissement).

Déperchage: voir chapitre 27 ci-après.

27 - ENROULEURS:

=====

Marque OHIO-BRASS.

L'enrouleur, rappelons-le, comporte deux ressorts ayant chacun une fonction différente :

-- le ratrape-trolley = rabat la perche, par l'intermédiaire de la corde, lors d'un déperchage;

-- le tendeur de corde = fonctionne comme régulateur suivant les variations de hauteur des perches par rapport à la ligne de contact.

Lors d'un déperchage, (voir annexe blanche) si le manchon est tombé :

a - Desserrer le contre-écrou (à droite) et, ensuite, la vis de serrage (à gauche);

b - Desserrer l'écrou de fixation du shunt de contact;

c - Remettre le manchon en place - A FOND - serrer d'abord la vis puis le contre-écrou;

d - Resserrer la vis du shunt et du câble d'alimentation.

Après un déperchage, si le tb ne repart pas, prendre soin de bien vérifier la tête de perche.

Rupture de corde: le ressort de tension de corde s'étant déroulé, il ne faut dès lors pas oublier, avant de remettre la nouvelle corde, de remonter à la main ce tambour.

28 - PASSAGE SUR LA LIGNE DE CONTACT OPPOSEE: *inversion de la polarité:*

=====

Avec ces tb 33-40 - uniquement avec ceux-ci - l'inversion de la polarité qui se produit nous oblige - pour éviter des dégâts aux résistances -- à la stricte observation de quelques règles :

- a - aux démarrages, surtout ne pas rester sur les premières touches;
- b - en descente, ne pas rester sur le freinage électrique mais, au contraire, utiliser le frein de parage (frein à main).

La marche sur la ligne opposée, avec ces tb, ne doit avoir lieu qu'en cas de nécessité absolue.

29 - PANNES:

=====

Ces tb sont peu sujets aux pannes. Néanmoins, il y a des cas où le conducteur peut intervenir :

- compresseur:

s'il se déclenche, le mettre en marche continue (voir chapitre 10).

- le tb ne repart plus:

- d'abord peser sur l'IMAX;
- ensuite mettre tout à "0", c'est-à-dire: inverseur de marche, coupe-tout, interrupteur d'asservissement, bien veiller à ce que la pédale soit en "position tout en haut";
- vérifier les têtes de perches;
- si, malgré cela, le tb ne marche pas, il y a encore lieu de vérifier le coupleur marche-freinage qui pourrait être bloqué: ouvrir la porte frontale - naturellement auparavant, tout a été déclenché vu le danger du courant 600 v. puis, dans ce coffre frontal, à main dr., peser sur l'axe dudit coupleur axe dont l'extrémité est peinte en rouge.
- vérifier encore le disjoncteur général 24 v. (mêmes précautions que mentionnées ci-dessus pour accéder au coffre frontal !)

- direction:

ce n'est pas forcément la direction elle-même qui pourrait causer des ennuis mais, par exemple, un manque de pression de l'un des pneumatiques; les vérifier "au coup d'oeil".

- avertisseur sonore reste enclenché:

voir chapitre 19.

- déclenchement du disjoncteur général 24 v.:

voir chapitre 6.

- graissage central:

voir chapitre 18.

0 - SORTIE DU VEHICULE:

=====

- 1 - Enclencher l'interrupteur 24 v. (asservissement) sur II
 - 2 - Enclencher compresseur
 - 3 - Enclencher génératrice-ventilation
 - 4 - Enclencher le coupe-tout
 - 5 - Mettre l'inverseur de marche sur position "AV" ou "AR"
 - 6 - Contrôler la pression d'air en se basant sur la baguette-témoin qui doit se trouver complètement horizontale et peser à fond sur la pédale de frein (le manomètre de g. doit indiquer 8 kg) et, au manomètre de dr., l'aiguille "réserve" doit être au maximum.
 - 7 - Enclencher le chauffage si nécessaire
 - 8 - Desserrer le frein de parcage.
- Trolleybus prêt au départ.

31 - CHANGEMENT DE CONDUCTEURS - ABANDON MOMENTANE DU VEHICULE:

=====

Bien que le changement du chauffeur constitue une opération très courante, il y a certaines règles qui sont absolues: *celui qui quitte son poste (changement de chauffeur, déplacement de perches, etc) immobilise le tb avec le frein de parcage*. Nous disons bien frein de parcage (et non frein d'immobilisation), le frein de parcage agissant mécaniquement, donc indépendamment du circuit d'air et du circuit électrique 24 v., directement sur l'arbre de cardan.

Nous considérons comme faute grave le fait d'utiliser le frein d'immobilisation lorsque le chauffeur quitte son siège.

32 - RENTREE DU VEHICULE AU DEPOT:

=====

- 1 - Serrer le frein de parcage
- 2 - Mettre l'inverseur de marche sur "0"
- 3 - Déclencher le coupe-tout
- 4 - Déclencher le compresseur
- 5 - Déclencher génératrice ventilation
- 6 - Déclencher le chauffage si nécessaire
- 7 - Déclencher l'interrupteur principal 24 v.
- 8 - Exploitation hivernale: voir chapitre 24
- 9 - Actionner vers l'extérieur la tirette se trouvant devant la roue AR, jusqu'à vidange complète du pot de purge (eau de condensation et huile).