

SOMMAIRE

1.	AVANT-PROPOS	4
2.	COMPOSITION	6
3.	SYNOPTIQUE	7
4.	CARACTERISTIQUES.....	8
4.1.	BOITIER DE COMMANDES.....	8
4.2.	MODULE DE PUISSANCE CCS 486 SPA	9
4.2.1.	INSTALLATION METHODE N°1 : BANDE DOUBLE-FACES.....	11
4.2.2.	INSTALLATION METHODE N°2 : PAR VISSAGE.....	11
5.	CABLAGE	12
5.1.	FAISCEAU BUS CAN	12
5.2.	OPTION BOUTON H1.....	12
5.3.	ALIMENTATION	13
5.4.	CONNEXION HAUT-PARLEUR	13
5.5.	CONNEXIONS DES SORTIES	14
5.5.1.	CONNECTEUR 9 VOIES : SORTIES FORTE PUISSANCE 15A.....	14
5.5.2.	CONNECTEUR 12 VOIES : SORTIES PUISSANCES MOYENNES 3A	14
5.5.3.	CONNECTEUR 6 VOIES : SORTIE FAIBLES PUISSANCES +/-1A.....	15
5.6.	CONNEXION DES ENTREES	15
5.7.	CABLAGE « + » APRES CONTACT (+APC)	16
5.8.	CABLAGE OPTION FREIN A MAIN	16
5.9.	CABLAGE OPTION PEDALE CHEF D'AGRES	17
5.10.	CABLAGE KLAXON	17
6.	FONCTIONNEMENT	18
6.1.	GENERALITES FONCTIONNEMENT	18
6.2.	COMMANDE DES EQUIPEMENTS.....	19
6.3.	SELECTION DES FONCTIONS PRIORITAIRES/SPO/DSC.....	20
6.4.	IDENTIFICATION DES PICTOGRAMMES.....	21
6.5.	PRINCIPE GENERAL D'ACTIVATION ET DE DESACTIVATION	21
6.6.	FEUX DE PENETRATION	21
6.7.	JOUR/NUIT	22
6.8.	MODE SPO OU MODE DSC	22



SERVICE CLIENTS

Pour toute information technique, le SERVICE CLIENTS STANDBY-FRANCE est à votre disposition :

- Site Internet : <https://standbygroup.com/fr> rubrique Support
- Email : support-fr@standbygroup.com
- Numéro de téléphone : +33 (0)2.54.702.702

Notre service est disponible du lundi au vendredi
de 08h30 à 12h et de 13h30 à 17h (vendredi jusqu'à 16h)

Dans une stratégie d'amélioration permanente, nos collaborateurs sont à votre écoute quant à vos remarques concernant l'installation et de nos matériels.

1. AVANT-PROPOS

LIMITES DE LA RESPONSABILITE

Les produits ont été élaborés en tenant compte des normes et des réglementations en vigueur. Les informations rassemblées dans les documentations techniques prennent en compte l'état de la technique ainsi que les connaissances et expériences accumulées depuis de nombreuses années.

STANDBY-FRANCE n'est en aucun cas responsable des dommages et conséquences dus :

- Au non-respect des informations fournies par la documentation du produit
- A l'utilisation non-conforme du produit
- A l'installation et à la mise en œuvre des produits effectuées par des personnels non qualifiés
- A des modifications effectuées de la propre autorité de l'utilisateur ou de l'exploitant
- A des modifications techniques non soumises et approuvées par STANDBY-FRANCE
- A l'utilisation de pièces de rechange non homologuées par STANDBY-FRANCE

NOTA : LES REPRESENTATIONS GRAPHIQUES DU DOCUMENT NE SONT PAS CONTRACTUELLES.

RESPONSABILITES DE L'INSTALLATEUR

L'installation de l'équipement sur un véhicule est de la seule charge et de la seule responsabilité de l'installateur.



Seuls les personnels en charge de l'installation sont autorisés à pénétrer dans la zone de travail.

L'installateur définit les moyens et matériels adéquates à la situation afin de livrer une installation complète raccordée et posée selon les règles de l'art.



Seul le personnel informé ou qualifié est en mesure d'effectuer tout ou partie de l'installation du matériel.

Personnel informé : Sous la tutelle de l'installateur, personne informée de la tâche à effectuer et des dangers potentiels qui en sont associés.

Personnel qualifié : Sous la tutelle de l'installateur, personne qui par ses connaissances, sa formation et son expérience est en mesure de réaliser l'installation en reconnaissant et en évitant les dangers potentiels de l'opération.



L'installation doit être effectuée avec les moyens d'accès et les plateformes de travail adaptées.



Ne jamais regarder fixement les feux.

**PORT DES EPI
OBLIGATOIRE**

Le port des EPI associés est obligatoire. (Chaussures de sécurité, casque, gants de manutention)

STANDBY-FRANCE se dégage de toute responsabilité concernant les défaillances pouvant survenir de la définition du système de pose, des éventuels renforts, des perçages pavillons, de l'état et de la qualité des surfaces de pose, de l'utilisation des points d'ancrages constructeur et de la définition d'alimentation et protection du système sur la source d'énergie du véhicule.

RESPONSABILITES DE L'UTILISATEUR ET DE L'EXPLOITANT

Les produits STANDBY-FRANCE sont des équipements professionnels qui doivent être utilisés à cette seule fin. Leur mise en œuvre est soumise aux obligations légales en termes de sécurité du travail vis-à-vis desquelles l'exploitant doit se soumettre. Il en va des prescriptions de sécurité et de prévention des accidents aussi bien que des règles de protection de l'environnement. L'utilisation de ces Equipements de la route est soumise au respect des règles définie par le code de la route.

Obligation de l'exploitant :

- Se tenir informé de la réglementation en vigueur concernant la sécurité du travail
- Effectuer une analyse des risques quant aux conditions spéciales de travail sur le lieu d'intervention
- Adapter la formation des utilisateurs aux réglementations, normes et conditions d'utilisation
- Contrôler régulièrement lors de l'utilisation des équipements, l'adéquation des règles de ISE en œuvre aux règles et normes de sécurité en vigueur
- S'assurer que les opérateurs ont pris connaissance et compris le manuel utilisateur de l'équipement.
- S'assurer que les utilisateurs soient régulièrement formés à l'utilisation et informés des dangers associés à la mise en œuvre de l'équipement.
- Mettre à disposition des personnels les équipements de protection associés à l'intervention et s'assurer de leur utilisation.

Il est de la responsabilité de l'exploitant :

- D'assurer la maintenance curative et préventive des équipements
- De s'assurer que les dispositifs de sécurité soient contrôlés régulièrement

2. COMPOSITION

- Un boîtier de commandes 12 touches



- Un support articulé et sa visserie.



- Un boîtier de puissance CCS 486.



- Un kit de connecteurs et leurs clips.



- Un kit fusible 30A.



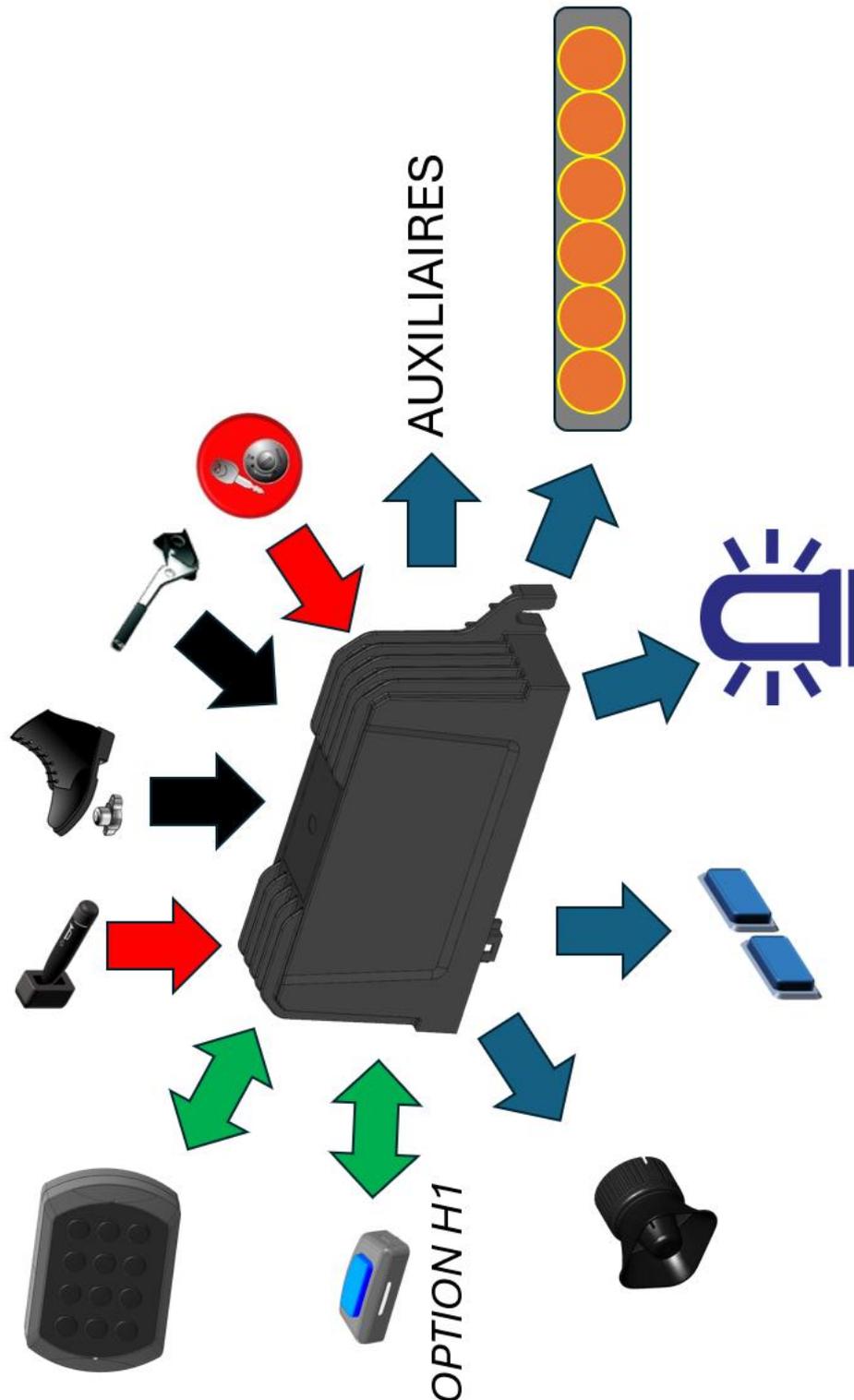
- Un bus de communication 4.5m.



- Un double-faces de fixation



3. SYNOPTIQUE

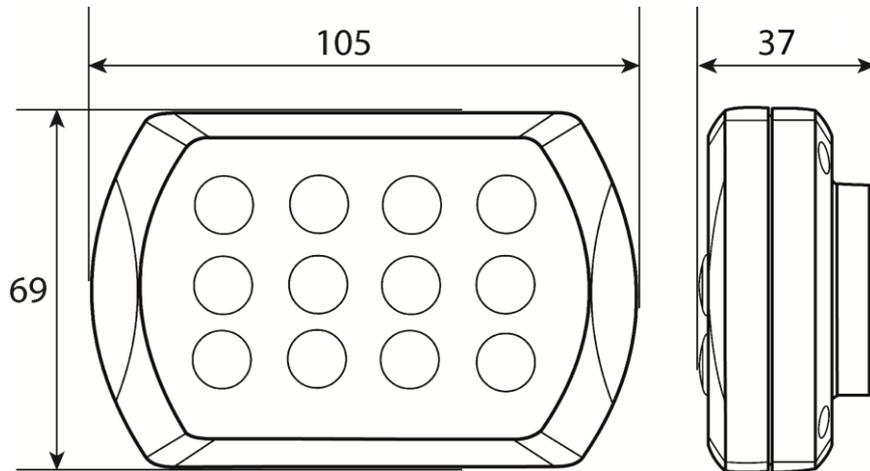


L'ensemble est livré avec le kit connecteurs nécessaire, le fusible et porte fusible 30A et le faisceau BUS CAN reliant le boîtier de commande au module de puissance 486 SPA.

4. CARACTERISTIQUES

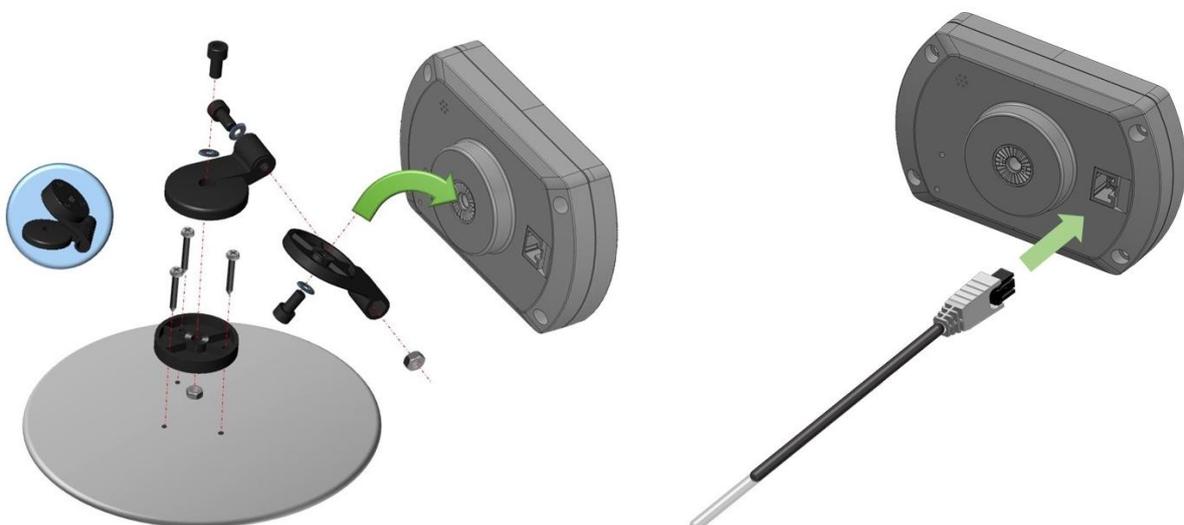
4.1. BOITIER DE COMMANDES

Le boîtier de commande 12 touches CAN est une interface de contrôle/commande qui permet de piloter les différents blocs et interfaces présents sur le réseau CAN Standby.



Poids : 100g

- ALIMENTATION 12 V VIA BUS CAN
- CONSOMMATION MINIMUM 40 mA
- CONSOMMATION MAXIMUM : 160 mA
- TEMPERATURE DE FONCTIONNEMENT DE -40°C à +85°C
- HOMOLOGATION R10 N° "E2*10R03*11026
- CISPR25 (2008) : CLASSE 5 EN RAYONNE ; CLASSE 5 EN CONDUCTION
- IP42 SELON NF EN 60529
- IK08 SELON NF EN 50102



4.2. MODULE DE PUISSANCE CCS 486 SPA

Le bloc 486SPA assure la fonction de sirène multi tonalités (1 à 4), de Public Adress (PA) et dispose de sorties de puissance (15A).

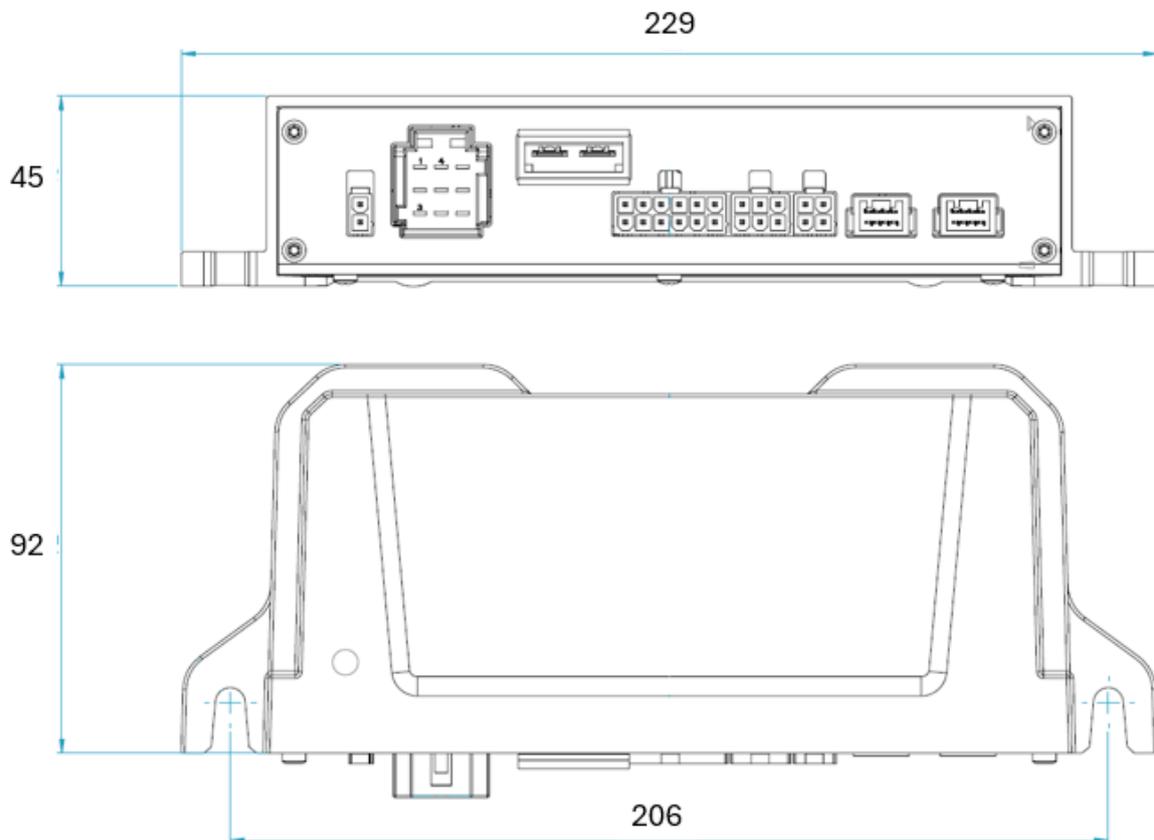
Il dispose d'une sortie régulée (12,5V) et filtrée pour l'alimentation des radios ou autres équipements sensibles aux microcoupures et variations de la tension batterie notamment pendant la phase de démarrage véhicule (suppression des risques de reset radio).

Toutes les sorties sont protégées contre les courts-circuits

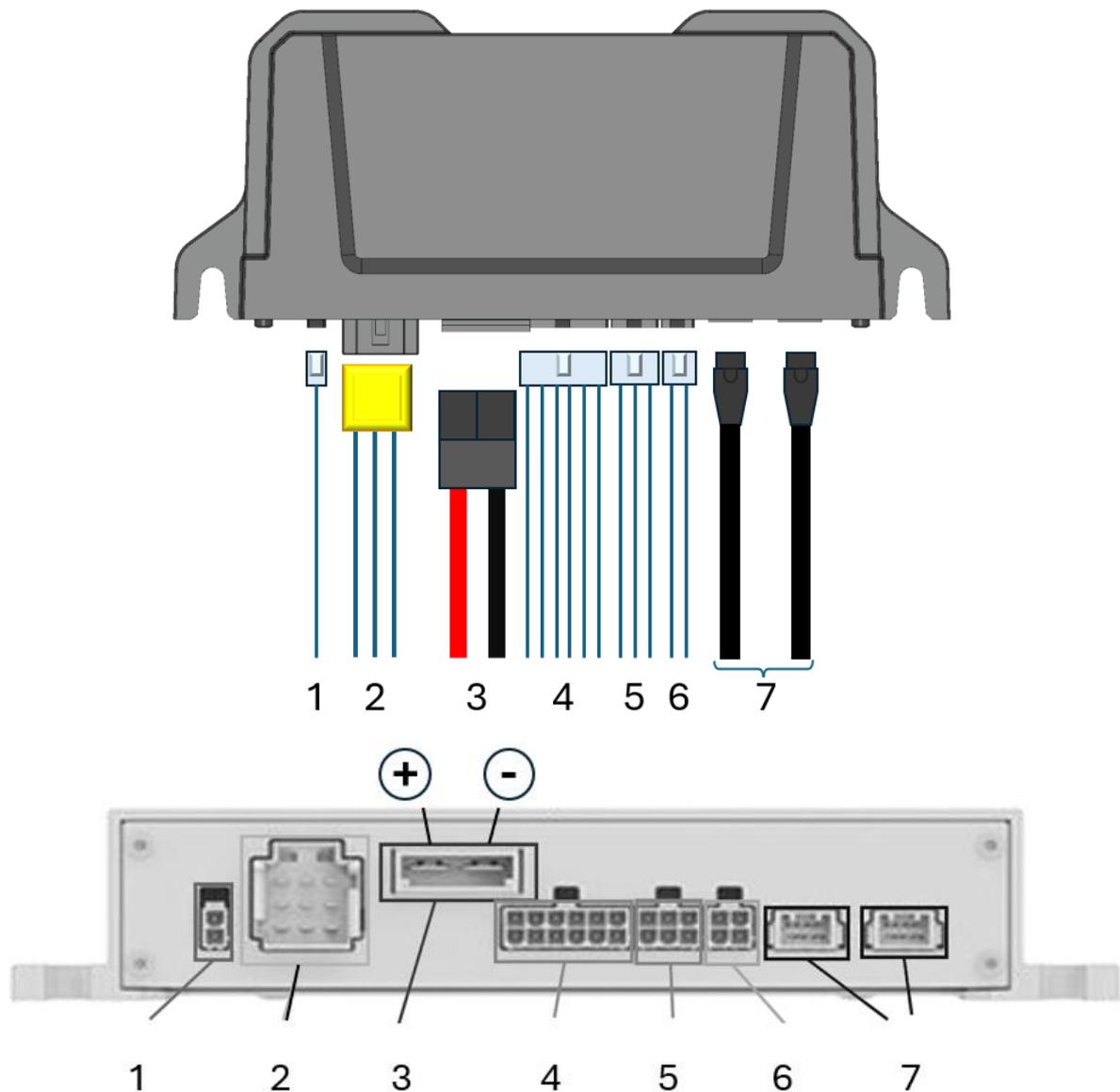
Le bloc s'auto-protège en cas de fonctionnement prolongé de la sirène à une T° ambiante très élevée (ex : +85° ambiant)

- Mode dégradé : T° interne >95° --> sirène passe au niveau nuit standard
- Reset mode dégradé : T° interne <75° ou OFF/ON SPA

Le bloc est protégé contre les inversions de polarité.



- ALIMENTATION SUR RESEAU BATTERIE **12V UNIQUEMENT**
- CONSOMMATION MINIMUM 90 mA
- CHARGE MAXIMUM AVEC BOITIER STANDARD : 80A
- TEMPERATURE DE FONCTIONNEMENT DE -40°C à +85°C
- HOMOLOGATION CEM SUIVANT LE REGLEMENT 10R06 : N° "E2 06 11026

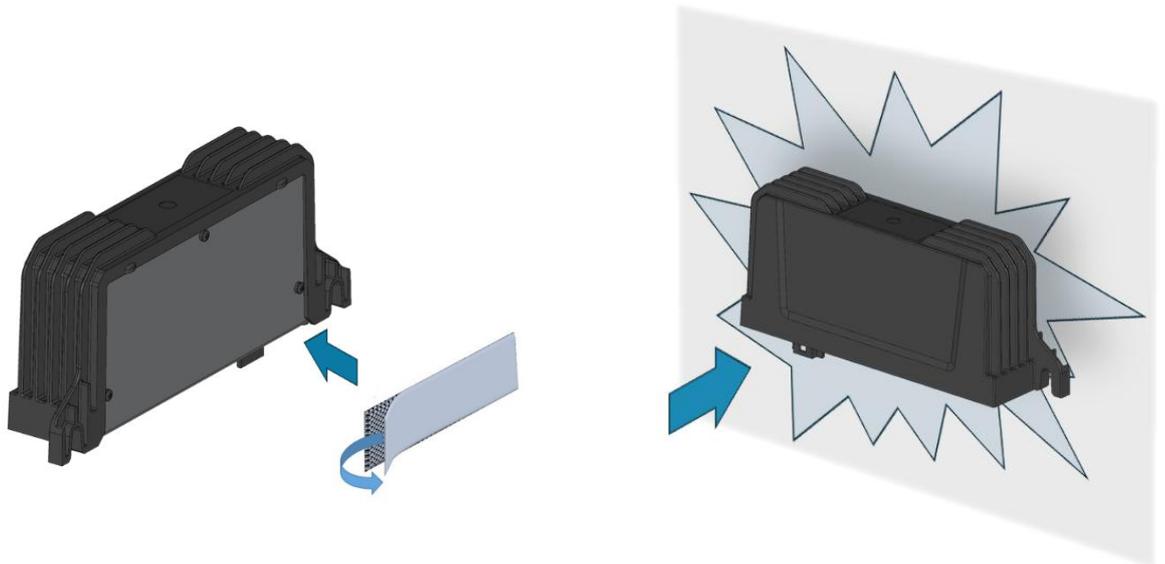


1. Connecteur Minifit 2 points (Sortie haut-parleur)
2. Connecteur MCP 9 points (Sorties fortes puissances : 15A)
3. Connecteur d'alimentation
4. Connecteur Minifit 12 points (Sorties moyennes puissance : 3A)
5. Connecteur Minifit 6 points (Sorties faibles puissances : 1A +Bat ou masse)
6. Connecteur Minifit 4 points (Entrées logiques au +Bat ou masse & fonction réveil)
7. Embase bus CAN (x2) – Les 2 embases sont identiques et peuvent être branchées peu import le sens.

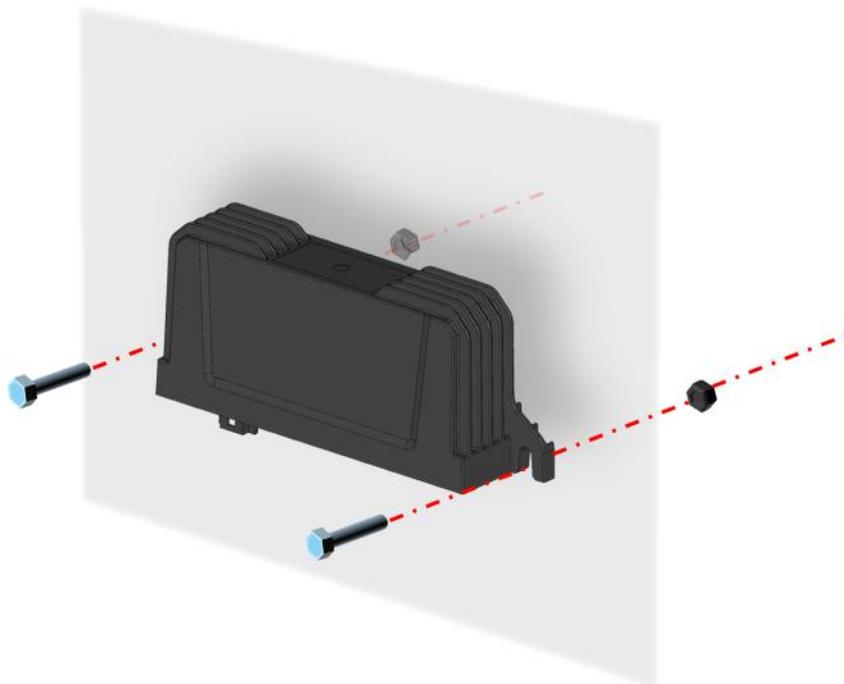
!

INSTALLATION UNIQUEMENT A L'INTERIEUR DU VEHICULE

4.2.1. INSTALLATION METHODE N°1 : BANDE DOUBLE-FACES



4.2.2. INSTALLATION METHODE N°2 : PAR VISSAGE

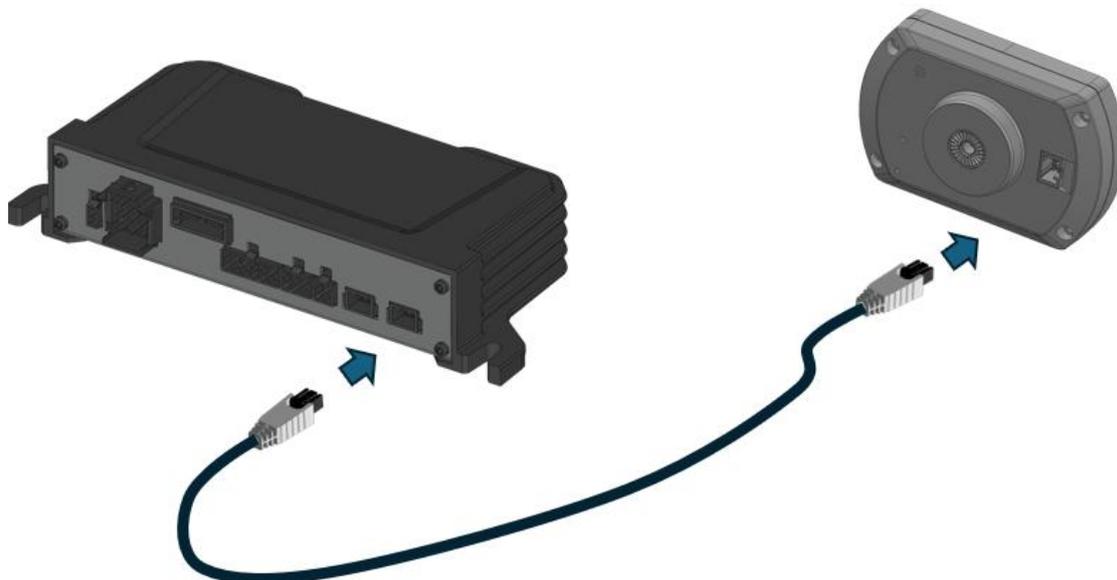


Ø7 Maximum

!
VISSERIE NON FOURNIE A ADAPTER SELON LA NATURE DU SUPPORT A
L'INTERIEUR DU VEHICULE.

5. CABLAGE

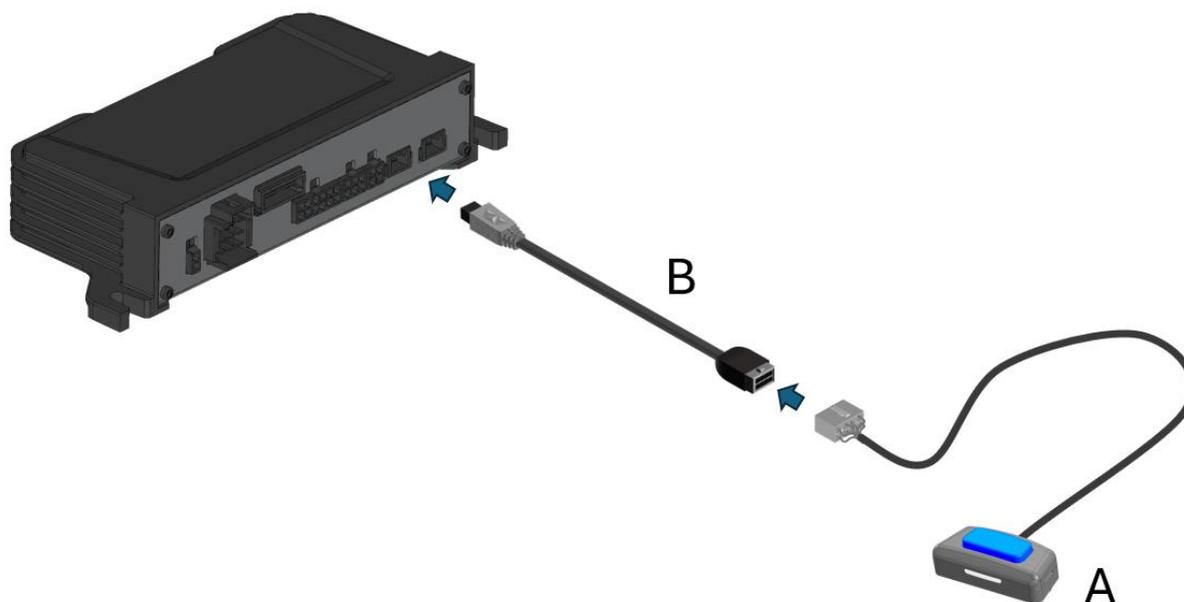
5.1. FAISCEAU BUS CAN



La longueur des faisceaux BUS CAN peut varier selon les configurations (Selon les options choisies)

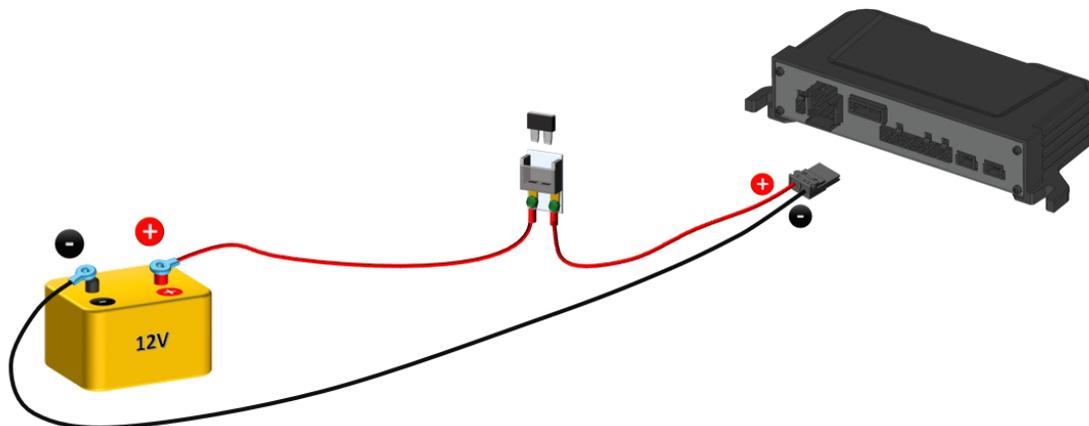
5.2. OPTION BOUTON H1

Non inclus



- A. Bouton d'urgence H1 (30665)
- B. Adaptateur BUS

5.3. ALIMENTATION



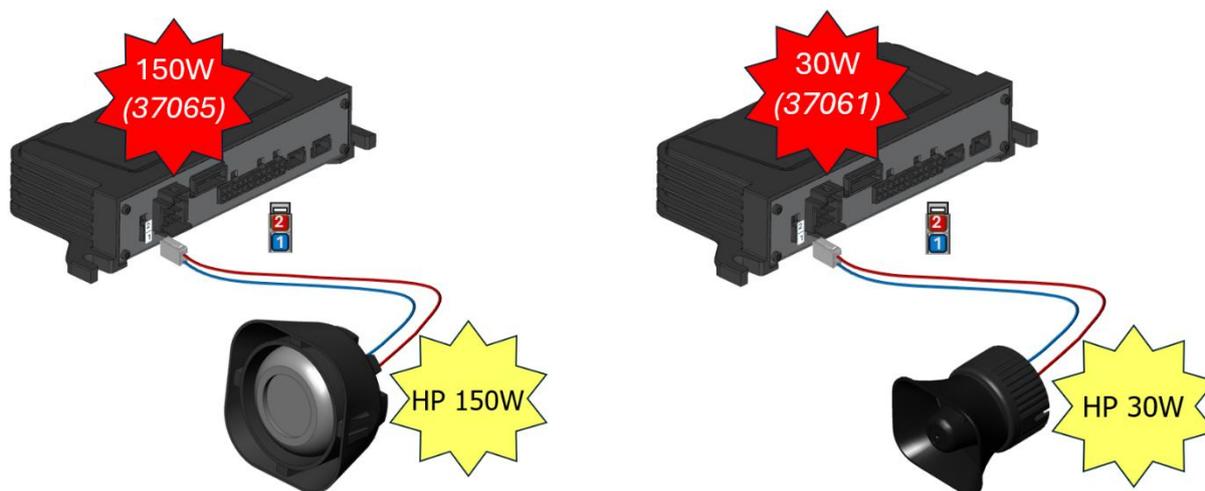
Le fusible a une valeur de 30A.

NOTE : L'alimentation du boîtier de commandes s'effectue via le faisceau BUS CAN

5.4. CONNEXION HAUT-PARLEUR

Le module CCS 486SPA est paramétré au préalable en usine pour le type de Haut-Parleur STANDBY associé.

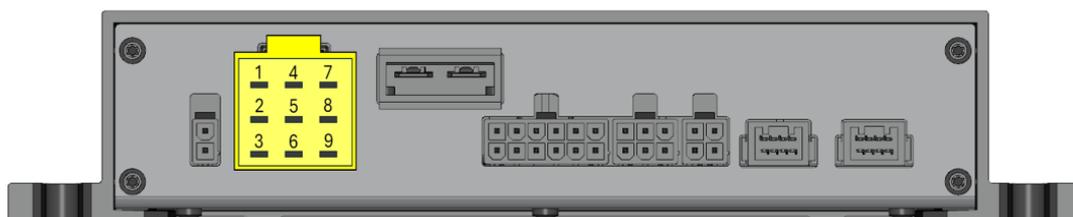
NE JAMAIS CHANGER DE HAUT-PARLEUR POUR UN AUTRE HAUT-PARLEUR DE PUISSANCE DIFFERENTE AU RISQUE DE DETERIORER L'INSTALLATION



*LE SIGNAL SONORE ETANT UN SIGNAL ALTERNATIF, LA POLARITE DU BRANCHEMENT IMPORTE PEU.

5.5. CONNEXIONS DES SORTIES

5.5.1. CONNECTEUR 9 VOIES : SORTIES FORTE PUISSANCE 15A

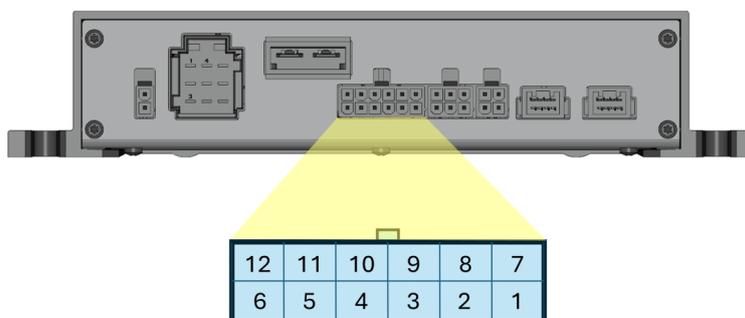


Les broches 2, 5 et 8 sont les broches de masse. Elles peuvent être communes à 2 sorties en respectant la puissance des sorties.

1	Feu bleu avant n°1
4	Feu bleu avant n°2
7	Feu bleu arrière n°1
6 '+'	Feu bleu arrière n°2
9 '-'	
3	Radio*

*La sortie Radio est une sortie de puissance stabilisée

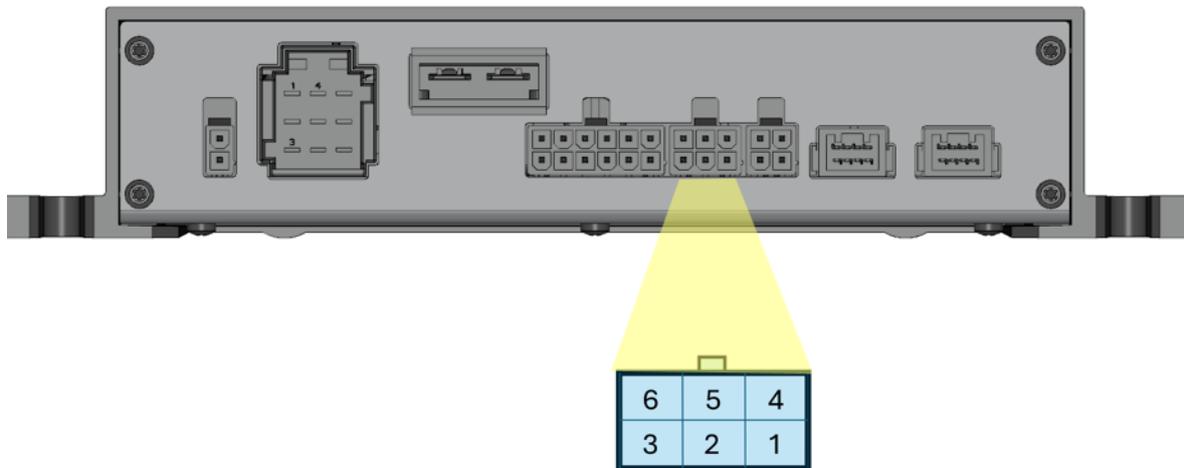
5.5.2. CONNECTEUR 12 VOIES : SORTIES PUISSANCES MOYENNES 3A



Les broches 3,4,9,10 sont les broches de masse. Elles peuvent être communes à 2 sorties en respectant la puissance des sorties.

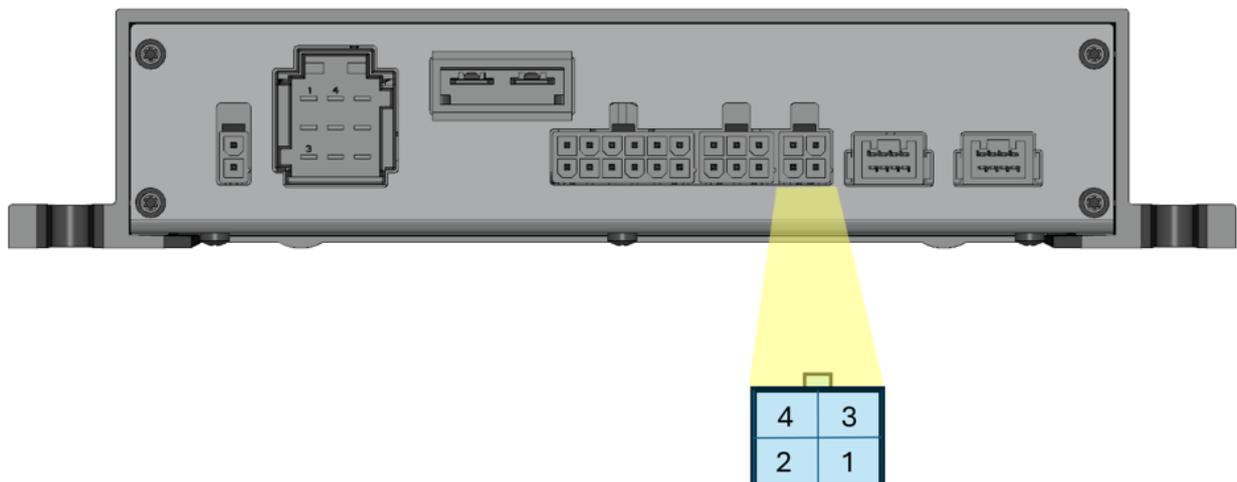
1	Feux de pénétration
2	Feu de scène droite
5	Feu de scène gauche
6	Auxiliaire
7	Alimentation permanente
8	Gyrophare orange
11	Fonction Cruise
12	Auxiliaire Radio

5.5.3. CONNECTEUR 6 VOIES : SORTIE FAIBLES PUISSANCES +/-1A



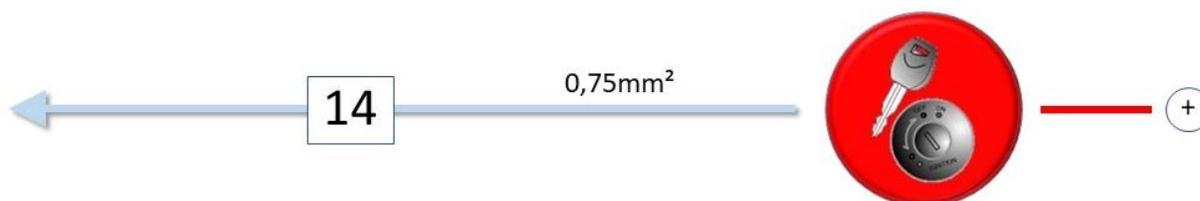
1	Commande Warning (+)
2	Commande défilement droite (+)
3	Commande défilement gauche (+)
4	Commande bicolore orange (+)
5	Non utilisé
6	Commande Nuit Feux classe 2 (-)

5.6. CONNEXION DES ENTREES



1	+ Après Contact
2	Information Frein à Main (-)
3	Pédale Chef d'Agrès (-)
4	Information Klaxon (+)

5.7. CABLAGE « + » APRES CONTACT (+APC)

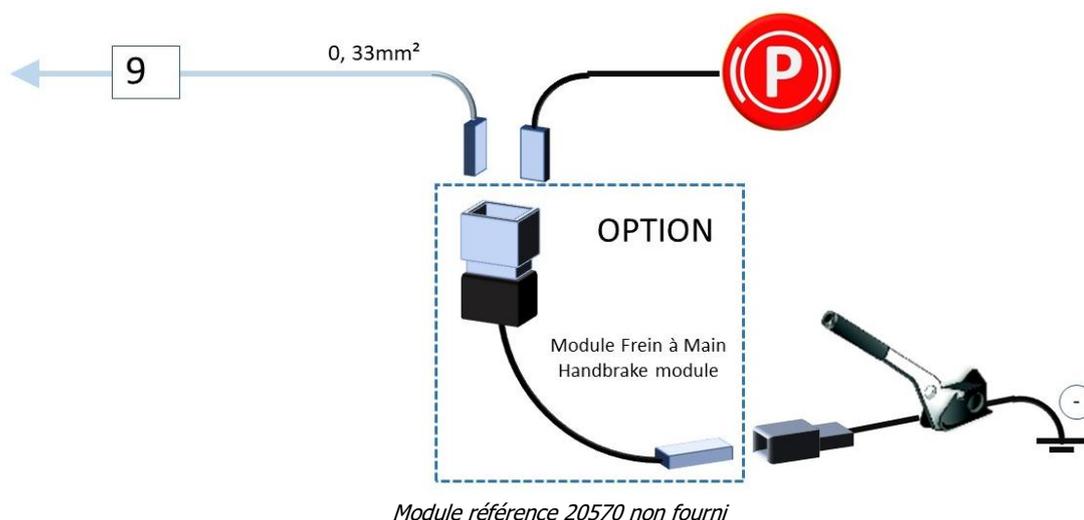


L'information « +APC » est une information « + BATTERIE » permettant de réveiller le système lorsque le contact du véhicule est alimenté.

Lorsque la clé du véhicule est retirée, l'information disparaît et deux temporisations sont déclenchées :

- 1 heure avant mise en veille système.
- 3h00 avant l'arrêt complet du système.

5.8. CABLAGE OPTION FREIN A MAIN



L'information frein à main serré est prélevée à travers un module frein à main qui permet d'envoyer une information de mise à la masse à la rampe lorsque le frein à main est serré sans perturber le circuit du voyant « Frein à Main » tableau de bord.

Le câblage de cette fonction permet, suivant le paramétrage, d'arrêter les feux de pénétration et la sirène, d'activer le balisage orange lorsque l'ensemble de la signalisation.

Selon le paramétrage, au desserrage du frein à main lorsque la fonction gyrophare bleu est active, seuls les feux de pénétration sont activés et le balisage orange est désactivé.

5.9. CABLAGE OPTION PEDALE CHEF D'AGRES

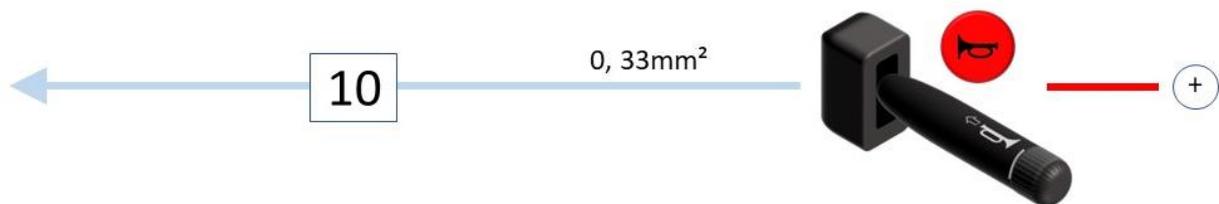


L'information envoyée est une mise à la masse lorsque la pédale chef d'agrès est enfoncée.

Selon le paramétrage DSC ou SPO, cette fonction permet de déclencher la signalisation bleue et sonore.

Au relâchement de la pédale chef d'agrès, seule la sirène s'arrête.

5.10. CABLAGE KLAXON



Il s'agit de prélever le signal « + BATTERIE » issue de la commande de l'après-contact du comodo klaxon.

Lorsque la signalisation bleue est active, un appui sur le klaxon déclenche la sirène. Un second appui arrête la sirène.

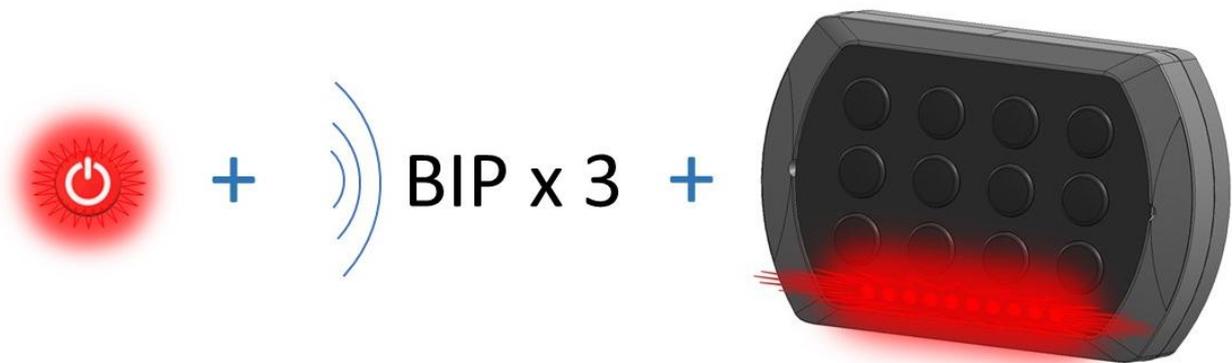
6. FONCTIONNEMENT

6.1. GENERALITES FONCTIONNEMENT



ALARME BATTERIE BASSE

L'alarme batterie basse est activée pour un seuil de tension inférieur à 11,8 volts (véhicules 12 volts) ou un seuil de tension inférieur à 23,6 volts (véhicules 24 volts).



L'alarme batterie basse consiste :

- Au clignotement du bouton-poussoir OFF
- En une série de 3 bips sonores provenant du buzzer intégré au boîtier de commandes
- Au clignotement d'un voyant dédié à l'alarme « Batterie Basse »

6.2. COMMANDE DES EQUIPEMENTS

Le fonctionnement représenté ci-après correspond au mode prioritaire. Se référer aux pages suivantes pour plus d'informations sur les modes de fonctionnement DSC et SPO. La sélection de ces modes y est également expliquée.

MISE SOUS TENSION

- Mise sous tension du système par appui sur n'importe quelle touche ou en tournant la clé du véhicule dans le démarreur si la fonction +APC est câblée.



- Un appui sur le bouton-poussoir arrête manuellement le système.

ARRET AUTOMATIQUE

- Le système s'arrête automatiquement au bout de 3 heures après une temporisation préalable de veille de 1 heure si le système détecte que le moteur ne tourne pas.
- Le système s'arrête automatiquement si la tension du circuit de charge est inférieure à 11,5 volts.



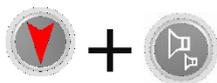
Mise en route

- Par bouton-poussoir associé.
- Automatiquement par COMMODO KLAXON (Sur impulsion - si branché) ou PEDALE CHEF D'AGRES (Commande maintenue - si branché).
- Ou maintien bouton-poussoir 3 secondes si Gyrophares bleu non actifs (Forcer en cas de force majeure panne Gyrophares bleus).



Arrêt

- Si appui sur bouton poussoir ou désactivation de la fonction GYROPHARE BLEU. Ou Gyrophares bleus actifs et frein serré.



- Changement de tonalité (si option multitonalités)



Mise en route

- Par bouton-poussoir associé.

Extinction

- Bouton poussoir associé.
- Automatiquement si autre tonalité activée.



Mise en route

- Par bouton-poussoir associé.

Extinction

- Bouton poussoir associé.
- Automatiquement si autre tonalité activée.



Mise en route

- Par bouton-poussoir associé maintenu.

Extinction

- Bouton poussoir relâché.



Mise en route

- Par bouton-poussoir associé.
- Automatiquement par activation Sirène en mode SPO.



Extinction

- Bouton poussoir associé.



Mise en route

- Par bouton-poussoir associé
- Automatiquement Si la fonction GYROPHARE BLEU est active et si le FREIN A MAIN est desserré ou si frein à main desserré et Gyrophare actif.



Arrêt

- Par bouton-poussoir associé.
- Automatiquement Si la fonction GYROPHARE BLEU est active FREIN A MAIN est serré.



- Un appui sur le bouton-poussoir associé commande la fonction mode NUIT SIRENE ou FEUX (Classe 2).



- Activation et désactivation Fonction CRUISE

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pédale Chef d'agrès : Déclenche la signalisation prioritaire (selon paramétrage) : Voir fonctions associées. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klaxon : Déclenche la signalisation prioritaire (selon paramétrage) : Voir fonctions associées. 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voir fonctions associées 	
	<p><u>Mise en route</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par bouton-poussoir associé. ▪ Au serrage du FREIN A MAIN lorsque la fonction GYROPHARE BLEU est active. <p><u>Arrêt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par bouton-poussoir associé. ▪ Au desserrage du FREIN A MAIN lorsque la fonction GYROPHARE BLEU est active. 	
	<p><u>Mise en route</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par bouton-poussoir associé, (même si Gyrophares bleus inactifs) <p><u>Arrêt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par bouton-poussoir associé. ▪ Mode automatique : La désactivation de la fonction s'effectue automatiquement si la fonction GYROPHARE BLEU est désactivée ou par sélection d'un autre mode de défilement. 	

6.3. SELECTION DES FONCTIONS PRIORITAIRES/SPO/DSC

Ces procédures permettent 3 modifications de mode de fonctionnement :

1. L'automatisme des FEUX DE PENETRATION par rapport au frein à main.
2. Activation ou non la fonction JOUR/NUIT SIRENE.
3. Sélection de l'automatisme de la sirène par rapport aux gyrophares bleus. 2 fonctionnements sont possibles : Le mode SPO ou le mode DSC.

Pour rappel :

- En mode SPO, un appui sur le bouton-poussoir SIRENE active la fonction GYROPHARE BLEU (ou rampe).
- En mode DSC, un appui sur le bouton-poussoir SIRENE n'active celle-ci qu'uniquement si la fonction GYROPHARE BLEU (ou rampe) est déjà active.

IMPORTANT

La configuration de base est le mode de fonctionnement dit PRIORITAIRE :

- FEUX DE PENETRATION : L'activation des GYROPHARES BLEUS active également les FEUX DE PENETRATION. Les FEUX DE PENETRATION sont arrêtés au serrage du frein à main lorsque les GYROPHARES BLEUS sont actifs. Les feux de pénétration sont réactivés lorsque le frein à main est desserré si les GYROPHARES BLEUS sont actifs.
- JOUR/NUIT SIRENE : Un appui sur le bouton-poussoir JOUR/NUIT atténue la tonalité de la SIRENE.
- MODE SPO : L'activation de la sirène active les GYROPHARES BLEUS et la désactivation des GYROPHARES BLEUS arrête la SIRENE.

6.4. IDENTIFICATION DES PICTOGRAMMES



FEUX DE PENETRATION



JOUR/NUIT



SIRENE

6.5. PRINCIPE GENERAL D'ACTIVATION ET DE DESACTIVATION

Le basculement d'un mode à partir du mode de base prioritaire est activé par un appui long de 15 secondes sur le bouton-poussoir associé. 1 BIP retentit.

A partir du mode secondaire, le retour au mode de base s'effectue par un appui long de 15 secondes sur le bouton-poussoir associé. 2 BIPs retentissent.

En cas de non-compatibilité du boîtier de commande avec ces fonctions, 3 BIPs retentissent.

6.6. FEUX DE PENETRATION



Par défaut, le système est en mode de fonctionnement prioritaire.

1. Un 1^{er} appui sur le bouton-poussoir FEUX DE PENETRATION durant 15 secondes, désactive l'asservissement des feux de pénétration au fonctionnement du frein à main. 1 BIP retentit et valide ce mode.
2. Un second appui durant 15 secondes asservit de nouveau les feux de pénétration au fonctionnement du frein à main (voir description mode PRIORITAIRE). 2 BIPs valident le retour au mode de base.

NOTA : Le changement de mode ne modifie pas le fonctionnement secours des FEUX DE PENETRATION. Lorsque l'on appui durant 3 secondes sur la touche associée avec les GYROPHARES BLEUS arrêtés, les FEUX DE PENETRATION s'allument.

6.7. JOUR/NUIT



NOTA : Ce bouton-poussoir sert également au basculement du mode de fonctionnement des GYROPHARES de classe 1 à classe 2 et vice versa.

Par défaut, le système est en mode de fonctionnement prioritaire. La fonction JOUR/NUIT est donc active au niveau de la SIRENE.

1. Un premier appui sur le bouton-poussoir durant 15 secondes désactive la fonction nuit au niveau de la sirène. 1 BIP valide ce mode de fonctionnement.
2. Un second appui durant 15 secondes active de nouveau la fonction JOUR/NUIT au niveau de la SIRENE. 2 BIPs valident le retour au mode de base

6.8. MODE SPO OU MODE DSC



Par défaut, le système étant en mode de fonctionnement PRIORITAIRE autrement dit, dans le cas qui nous concerne, en mode SPO pour les Sapeurs-Pompiers.

1. Un premier appui sur le bouton-poussoir durant 15 secondes bascule le mode de fonctionnement de l'asservissement SIRENE /GYROPHARE BLEU en mode DSC. 1 BIP valide ce mode de fonctionnement. La SIRENE ne peut fonctionner que si la fonction GYROPHARE BLEU est préalablement active.
2. Un second appui sur le bouton-poussoir durant 15 secondes bascule le mode de fonctionnement de l'asservissement SIRENE /GYROPHARE BLEU en mode de base SPO. 2 BIPs valident ce mode de fonctionnement. La SIRENE active automatiquement la fonction GYROPHARE BLEU.