

**alber**

Speed up your life

# ***E-PILOT***

Zuggerät für Rollstühle

Gebrauchsanweisung e-motion M25

DE

Nàvod k použití e-motion M25

CZ

Upute za upotrebu e-motion M25

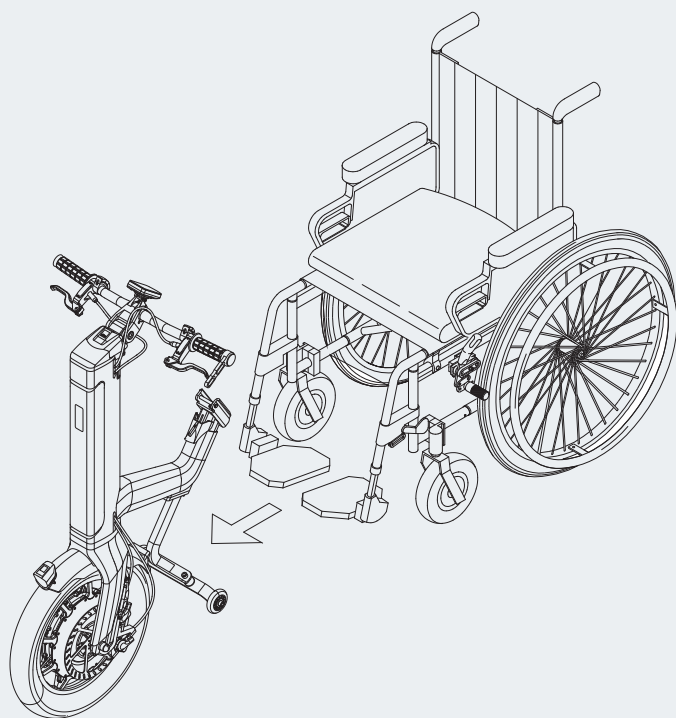
HR

Instrukcja obsługi e-motion M25

PL

Navodila za uporabo e-motion M25

SI



**CE**

**Service Center (Deutschland)**

Montag bis Donnerstag von

8.00 - 18.00 Uhr

Freitag von

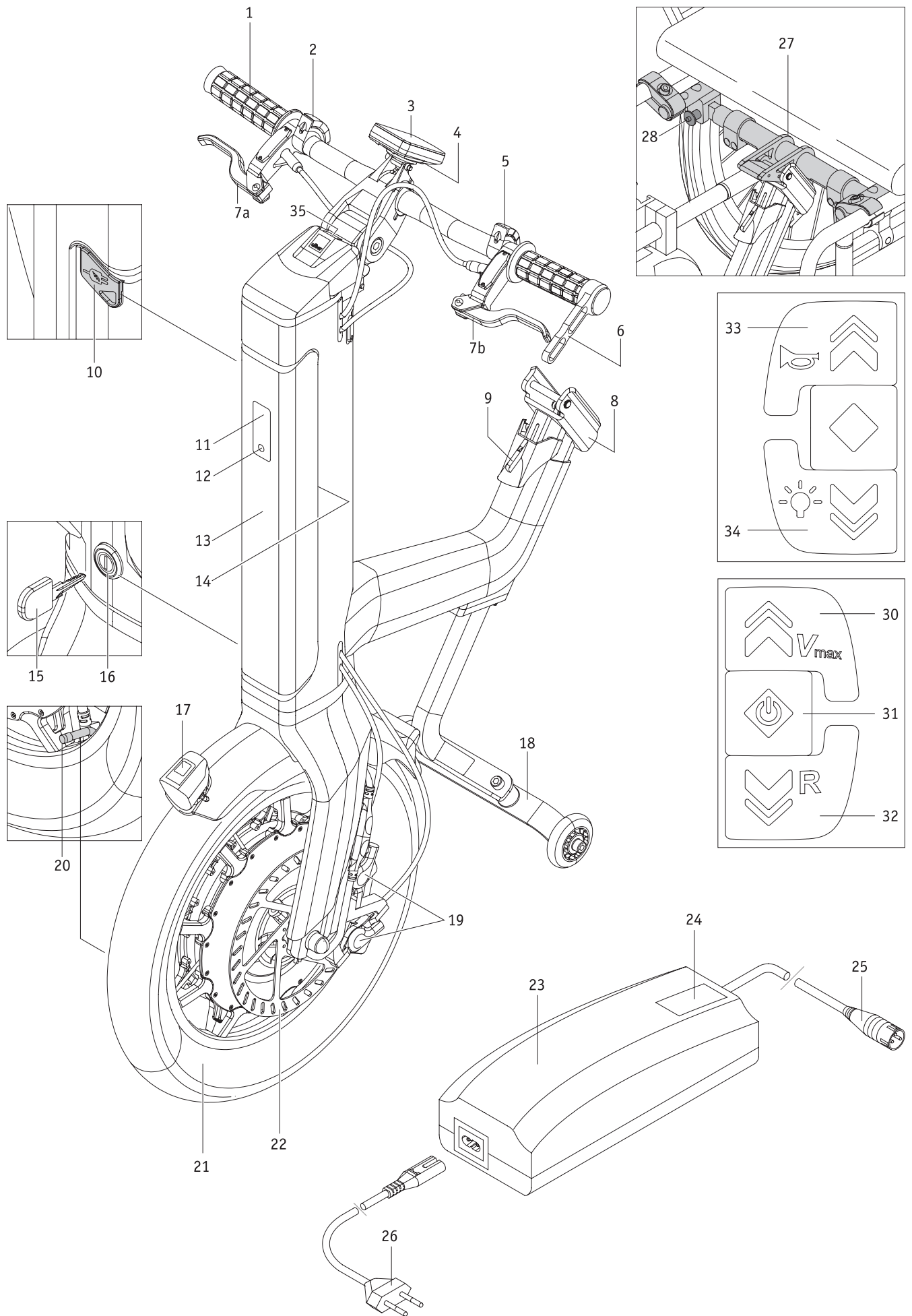
8.00 - 16.00 Uhr

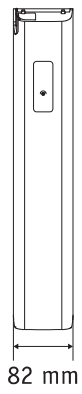
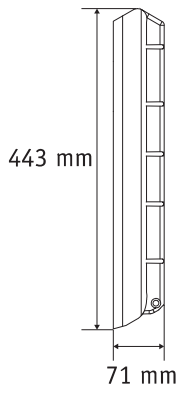
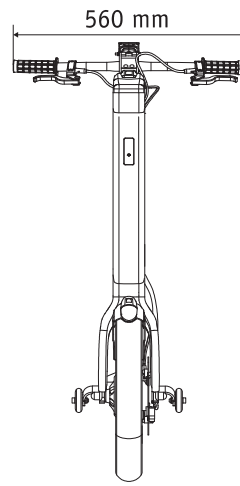
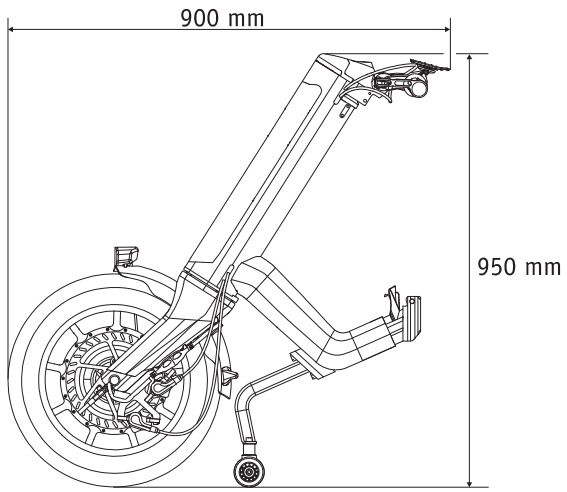
erreichbar unter

**Telefon (0800) 9096-250**

(gebührenfrei)







## Spis treści

<b>1. Wstęp</b>	<b>2</b>		
1.1 Informacja dotycząca zastosowania	2	4.3.2 Ekran jazdy	19
1.2 Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa – prosimy ich zawsze przestrzegać	2	4.3.3 Ustawianie prędkości jazdy	19
1.3 Prawidłowe użytkowanie systemu e-pilot	2	4.3.4 Wskazania w menu	20
1.4 Instrukcje obchodzenia się z urządzeniem	2	<b>5. Tryb jazdy</b>	<b>21</b>
1.5 Oznakowania i symbole	3	5.1 Włączanie systemu e-pilot	21
1.6 Dopuszczalne warunki/miejsca eksploatacji	4	5.2 Jazda do przodu	21
1.7 Standardowe elementy dostarczane w zestawie	5	5.3 Jazda do tyłu	21
1.8 Opcjonalne akcesoria	5	<b>6. Instrukcje bezpieczeństwa oraz informacje dotyczące zagrożeń podczas korzystania z systemu e-pilot</b>	<b>22</b>
1.9 Przegląd podstawowych elementów	5	6.1 Ogólne instrukcje	22
<b>2. Oddanie do użytku</b>	<b>6</b>	6.2 Jazda szkoleniowa	22
2.1 Przyłączanie systemu e-pilot do wózka inwalidzkiego	7	6.3 Instrukcje bezpieczeństwa	23
2.2 Odłączanie systemu e-pilot od wózka inwalidzkiego	8	6.4 Przeszkody	25
2.3 Elementy sterownicze na kierownicy	9	6.5 Niebezpieczne obszary i niebezpieczne sytuacje	25
2.4 Przycisk włączania/wyłączania i jazdy do tyłu	9	<b>7. Komunikaty o błędach i informacje na wyświetlaczu</b>	<b>27</b>
2.5 Manetka gazu	10	7.1 Komunikaty o błędach	27
2.6 Przycisk sygnału ostrzegawczego i światła	10	7.2 Ostrzeżenia	28
2.7 Dźwignia hamulca	10	<b>8. Gniazdo ładowania USB</b>	<b>29</b>
2.8 Informacja dotycząca bezpieczeństwa podczas uruchamiania i zwalniania hamulców na pochyłym terenie	11	<b>9. Światło 29</b>	
<b>3. Moduł akumulatora</b>	<b>11</b>	<b>10. Transport</b>	<b>30</b>
3.1 Wskazania na module akumulatora	12	10.1 System e-pilot	30
3.2 Wyjmowanie modułu akumulatora	12	10.2 Wózek inwalidzki	30
3.3 Umieszczanie modułu akumulatora	13	<b>11. Przechowywanie, konserwacja, pielęgnacja i utylizacja</b>	<b>31</b>
3.4 Włączanie modułu akumulatora	13	11.1 Przechowywanie	31
3.5 Ładowanie modułu akumulatora	14	11.2 Pielęgnacja	31
3.5.1 Podłączanie wtyku ładowania do modułu akumulatora	14	11.3 Ponowne wykorzystanie	31
3.5.2 Wskazania poziomu naładowania	14	11.4 Konserwacja	31
3.5.3 Sygnalizacja błędów w trakcie ładowania	14	11.5 Utylizacja	32
3.5.4 Ogólne informacje na temat ładowania modułu akumulatora	15	<b>12. Rękojmia, gwarancja i odpowiedzialność</b>	<b>32</b>
3.5.5 Instrukcja bezpieczeństwa dotyczące ładowarki oraz procesu ładowania	15	12.1 Rękojmia za wady	32
3.5.6 Instrukcje bezpieczeństwa dotyczące modułu akumulatora	16	12.2 Gwarancja trwałości	32
3.5.7 Przechowywanie modułu akumulatora	16	12.3 Odpowiedzialność	32
3.5.8 Instrukcje bezpieczeństwa oraz środki ostrożności dotyczące transportu i przesyłania modułu akumulatora	16	<b>13. Dane techniczne</b>	<b>33</b>
<b>4. Wyświetlacz</b>	<b>17</b>	<b>14. Etykiety</b>	<b>34</b>
4.1 Mocowanie i odłączanie wyświetlacza	17	<b>15. Informacje na temat bezpieczeństwa produktu</b>	<b>37</b>
4.2 Port USB w wyświetlaczu	17	<b>16. Ważna informacja prawna dla użytkownika tego produktu</b>	<b>37</b>
4.3 Menu wyświetlacza	18	<b>17. Ważna informacja na temat transportu lotniczego</b>	<b>37</b>
4.3.1 Struktura menu (przegląd)	18		



42.0001.4.99.03

Wersja: 2019-12-09

Najnowszą mającą zastosowanie wersję niniejszej instrukcji obsługi można pobrać z naszej strony internetowej pod adresem [www.alber.de](http://www.alber.de). W celu zamówienia wersji z dużym drukiem prosimy o kontakt z Alber Service Center.

Instrukcje obsługi systemu e-pilot P15 zawarte w niniejszej instrukcji, jak również związane z nim ilustracje, odnoszą się do urządzeń, w których manetka gazu [1] znajduje się po prawej stronie, a mechanizm blokujący dźwigni hamulca [6] – po lewej stronie. Te same instrukcje – z uwzględnieniem różnic – mają zastosowanie dla urządzeń, w których manetka gazu [1] znajduje się po lewej stronie, a mechanizm blokujący dźwigni hamulca [6] – po prawej stronie.

## 1. Wstęp

### 1.1 Przewidziane zastosowanie

System e-pilot jest wyrobem medycznym dla aktywnych użytkowników ręcznych wózków inwalidzkich, którzy zmuszeni są do korzystania z nich z powodu niepełnosprawności. System e-pilot jest napędzany elektrycznie urządzeniem holującym, montowanym w ręcznych wózkach inwalidzkich. Pozwala on przekształcić ręczny wózek inwalidzki w wózek napędzany elektrycznie, co znacznie zwiększa mobilność i niezależność użytkownika wózka inwalidzkiego.

### 1.2 Ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa – prosimy ich zawsze przestrzegać

System e-pilot jest urządzeniem holującym do wózków inwalidzkich. Ze względów bezpieczeństwa może być on obsługiwany wyłącznie przez osoby, które:

- zostały poinstruowane w zakresie jego obsługi.
- są w stanie bez większych ograniczeń poruszać obiema rękami i koordynować ich ruchy.
- posiadają fizyczne i umysłowe zdolności pozwalające im we wszystkich możliwych sytuacjach (np. w ruchu drogowym) w bezpieczny sposób obsługiwać wózek inwalidzki z przyłączonym do niego systemem e-pilot oraz są w stanie zahamować wózek i w bezpieczny sposób go zatrzymać w wypadku awarii systemu e-pilot.

Do każdego systemu dołączona jest indywidualna sesja instruktażowa na temat obsługi urządzenia i obchodzenia się z nim. Prosimy o kontakt z dystrybutorem lub przedstawicielem firmy Alber GmbH w celu uzgodnienia terminu sesji instruktażowej. Instruktaż ten jest bezpłatny. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości na temat obchodzenia się z systemem e-pilot prosimy o kontakt z dystrybutorem w celu uzyskania porady.

W razie problemów technicznych prosimy o kontakt z dystrybutorem lub Alber Service Center pod numerem telefonu 0800 9096 250 (bezpłatnym – dotyczy wyłącznie połączeń z Republiki Federalnej Niemiec).

- Podczas obsługi systemu e-pilot należy przestrzegać danych technicznych podanych przez producenta wózka inwalidzkiego (np. maksymalnego nachylenia, ciśnienia powietrza w oponach, maksymalnej prędkości itd.) oraz ściśle stosować się do instrukcji obsługi wózka inwalidzkiego. Nigdy nie należy przekraczać żadnej z wyszczególnionych wartości granicznych.
- Zalecamy unikać korzystania z systemu e-pilot w obszarach narażonych na działanie silnych pól elektrycznych.
- W rzadkich przypadkach praca systemu e-pilot może zakłócać działanie innych urządzeń elektrycznych, takich jak np. zabezpieczenia antykradzieżowe w sklepach.
- Systemu e-pilot nie można używać na schodach ruchomych ani na chodnikach ruchomych.
- Przed przystąpieniem do uprawiania sportu na wózku inwalidzkim, np. podnoszenia ciężarów i podobnych czynności, system e-pilot należy odłączyć od wózka inwalidzkiego.
- Zakazuje się również stosowania systemu e-pilot wraz z akcesoriami niedopuszczonymi przez firmę Alber.



**Zakazuje się uruchamiania systemu e-pilot przed odbyciem instruktażu w zakresie jego użytkowania.**

**W celu otrzymania tego instruktażu należy skontaktować się z autoryzowanym dystrybutorem lub przedstawicielem firmy Alber.**

**Uruchamianie systemu e-pilot przed odbyciem instruktażu jest niezgodne z jego przewidzianym zastosowaniem i prowadzi między innymi do unieważnienia gwarancji. Każdy rodzaj użytkowania systemu wykraczający poza jego przewidziane zastosowanie stwarza ryzyko obrażeń.**



**Użytkownik systemu e-pilot musi spełnić surowsze wymagania niż te obowiązujące w przypadku ręcznej obsługi wózka inwalidzkiego. Wymagane jest tu zachowanie szczególnej uwagi oraz przestrzeganie wszelkich informacji dotyczących eksploatacji systemu zawartych w niniejszej instrukcji obsługi.**

### 1.3 Prawidłowe użytkowanie systemu e-pilot

System e-pilot jest wyrobem medycznym dla aktywnych użytkowników ręcznych wózków inwalidzkich, którzy zmuszeni są do korzystania z nich z powodu niepełnosprawności. System e-pilot jest napędzany elektrycznie urządzeniem holującym, montowanym w ręcznych wózkach inwalidzkich. Pozwala on przekształcić ręczny wózek inwalidzki w wózek napędzany elektrycznie, co znacznie zwiększa mobilność i niezależność użytkownika wózka inwalidzkiego.

System e-pilot należy zawsze wykorzystywać, transportować, konserwować i serwisować w sposób opisany w instrukcji obsługi. System e-pilot można montować i eksploatować wyłącznie w wózkach inwalidzkich wyszczególnionych w bazie danych wsporników firmy Alber. Jest ona przygotowywana przez dystrybutora lub samą firmę Alber.

### 1.4 Instrukcje obchodzenia się z urządzeniem

Nie należy montować żadnych innych części niż akcesoria dopuszczone przez firmę Alber. W systemie e-pilot ani w jego akcesoriach nie należy wprowadzać żadnych modyfikacji technicznych.

Systemu e-pilot można używać wyłącznie pod następującymi warunkami:

- Należy bezwzględnie przestrzegać wszystkich informacji, instrukcji i zaleceń zawartych w niniejszej instrukcji obsługi.
- Należy przestrzegać informacji dotyczących przemieszczania się za pomocą systemu e-pilot oraz informacji dotyczących bezpieczeństwa i zagrożeń zawartych w rozdziale 6.
- System e-pilot mogą obsługiwać wyłącznie osoby poinstruowane w zakresie jego użytkowania.
- Użytkownik ani żadne osoby trzecie nie mogą wprowadzać jakichkolwiek modyfikacji technicznych w systemie e-pilot.

Przez osobę poinstruowaną rozumie się osobę, która została poinstruowana w zakresie obsługi systemu e-pilot oraz wykonywanych czynności, jak również w zakresie zagrożeń, które mogą wynikać z nieprawidłowego użytkowania systemu. W przypadku systemu e-pilot jest to użytkownik wózka inwalidzkiego, do którego przyłączono system e-pilot. Sesja instruktażowa przeprowadzana jest przez autoryzowanego dystrybutora lub przez przedstawiciela firmy Alber GmbH. Surowo zakazuje się użytkowania systemu e-pilot przez niepoinstruowane lub niewykwalifikowane osoby.

Systemu e-pilot nie można wykorzystywać do żadnych celów, które są niezgodne z jego przewidzianym zastosowaniem. Dotyczy to szczególnie transportowania wszelkiego rodzaju ładunków, takich jak przedmioty gospodarstwa domowego, oraz przewożenia dodatkowych pasażerów na wózku inwalidzkim.

Zakazuje się również wykorzystywania systemu e-pilot do napędzania jakichkolwiek mobilnych przedmiotów, urządzeń, maszyn lub środków transportu (np. przebudowanych rowerów lub skuterów).

Warunki zamierzonego zastosowania obejmują również przestrzeganie zawartych w niniejszej instrukcji obsługi informacji dotyczących przeprowadzania prac konserwacyjnych oraz stosowanie zalecanych środków ostrożności, jak również przestrzeganie odnoszących się do jazdy informacji dotyczących zagrożeń.

Następujące przypadki są uznawane przez firmę Alber GmbH za niezgodne z przewidzianym zastosowaniem użytkowanie systemu e-pilot:

- Użytkowanie urządzenia w sposób niezgodny z instrukcjami oraz zaleceniami zawartymi w niniejszej instrukcji obsługi
- Przekraczanie ograniczeń technicznych wyszczególnionych w niniejszej instrukcji obsługi
- Wprowadzanie zmian technicznych w urządzeniu
- Montaż i/lub stosowanie części i akcesoriów niedostarczonych lub niezatwierdzonych przez firmę Alber GmbH



**Firma Alber GmbH nie ponosi jakiegokolwiek odpowiedzialności za szkody wynikłe z niezgodnego z przewidzianym zastosowaniem użytkowania systemu e-pilot i jego akcesoriów, z obsługi systemu e-pilot i jego akcesoriów przez osoby, które nie zostały odpowiednio poinstruowane, z użytkowania systemu e-pilot i jego akcesoriów w sposób niezgodny z instrukcjami, a w szczególności z informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i zagrożeń zawartymi w niniejszej instrukcji obsługi, lub z przekraczania ograniczeń technicznych wyszczególnionych w niniejszej instrukcji obsługi przez użytkownika lub osoby trzecie.**



**Przed przystąpieniem do użytkowania systemu e-pilot należy uważnie przeczytać wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa i zagrożeń zawarte w poszczególnych rozdziałach niniejszej instrukcji obsługi.**

### 1.5 Oznakowania i symbole

Istotne wskazówki oraz informacje są w niniejszej instrukcji obsługi oznaczone w następujący sposób:



Wskazówki i specjalne informacje.



Ostrzeżenia przed potencjalnymi zagrożeniami ogólnymi i dla zdrowia oraz przed potencjalnym ryzykiem obrażeń. Ostrzeżenia przed możliwością wystąpienia problemów technicznych oraz uszkodzenia.

Tych informacji i ostrzeżeń należy zawsze przestrzegać w celu uniknięcia obrażeń oraz uszkodzenia produktu.

Stosowane w niniejszej instrukcji obsługi informacje, takie jak „z przodu”, „z tyłu”, „po lewej”, „po prawej” itd. oznaczają poszczególne kierunki z punktu widzenia użytkownika wózka inwalidzkiego.

Poniżej znajduje się objaśnienie symboli stosowanych na etykietach (patrz rozdział 13) oraz w niektórych częściach niniejszej instrukcji obsługi.



System e-pilot oraz jego zewnętrzna ładowarka są zgodne z odpowiednimi sekcjami normy EN 12184 dot. wózków inwalidzkich z napędem elektrycznym oraz normy ISO 7176-14 dot. wózków inwalidzkich oraz są zgodne z dyrektywą UE dotyczącą wyrobów medycznych. System e-pilot jest wyrobem medycznym klasy I.



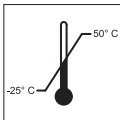
Wyrób medyczny



Informacje na temat utylizacji systemu e-pilot oraz jego podzespołów można znaleźć w rozdziale 7.4.



Chronić urządzenie przed wilgocią.



Wskazuje zakres temperatur, przy których można użytkować system e-pilot lub moduł akumulatora.



Przestrzegać instrukcji obsługi.

Niniejsza instrukcja obsługi zawiera instrukcję, informacje oraz ostrzeżenia dotyczące eksploatacji systemu e-pilot oraz ładowania jego akumulatorów. Należy je przeczytać oraz poświęcić im odpowiednią uwagę przed uruchomieniem systemu e-pilot lub jego pierwszym ładowaniem.



Maksymalna masa osoby, jaką dopuszcza nośność systemu e-pilot: 100 kg



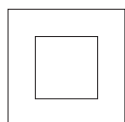
Wskazanie daty produkcji na etykiecie systemu



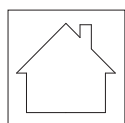
Nazwa i adres producenta (zawarte na odwrocie niniejszej instrukcji obsługi)



Oznakowanie produktów niebezpiecznych (klasy 9) na opakowaniu modułu akumulatora  
Patrz rozdział 3.5.8.



Izolacja ochronna / klasa ochronności 2



Nie używać na zewnątrz pomieszczeń

#### 1.6 Dopuszczalne warunki/miejsca eksploatacji

- Należy przestrzegać dopuszczalnych warunków zastosowania wózka inwalidzkiego, do którego przyłączono system e-pilot (patrz instrukcja obsługi wózka inwalidzkiego).



- Oprócz przestrzegania informacji dotyczących systemu e-pilot należy również bezwzględnie przestrzegać informacji dostarczonych przez producenta wózka inwalidzkiego (np. maksymalnej zdolności pokonywania wzniesień, maksymalnej dopuszczalnej wysokości przeszkód, maksymalnej masy ciała użytkownika, maksymalnej prędkości itd.). Obowiązują zawsze najniższe wartości.
- Podczas użytkowania systemu e-pilot należy przestrzegać również wszelkich ograniczeń dotyczących eksploatacji wózka inwalidzkiego (np. maksymalnej zdolności pokonywania wzniesień, maksymalnej dopuszczalnej wysokości przeszkód, maksymalnej masy ciała użytkownika itd.).
- System e-pilot można użytkować wyłącznie przy temperaturach pomiędzy  $-25^{\circ}\text{C}$  a  $+50^{\circ}\text{C}$ . Należy zatem unikać wystawiania samego systemu e-pilot na działanie jakichkolwiek źródeł ciepła (takich jak intensywne promieniowanie słoneczne), ponieważ jego powierzchnię mogą wówczas nagrzewać się do wysokich temperatur.  
Unikać korzystania z wózka inwalidzkiego na miękkim podłożu (np. na luźnym żwirze, piasku, błocie, śniegu, lodzie lub w głębokich kałużach).
- Należy w szczególności przestrzegać instrukcji bezpieczeństwa oraz informacji dotyczących zagrożeń zawartych w rozdziale 3.



**Należy unikać długotrwałego wystawiania systemu e-pilot na silne promieniowanie słoneczne, gdy nie jest on użytkowany. Mogłoby to doprowadzić do przegrzania silnika, a w ekstremalnych przypadkach uniemożliwić jego pracę z pełną mocą. Również plastikowe elementy szybciej starzeją się, gdy są wystawione na intensywne promieniowanie słoneczne.**

### 1.7 Standardowe elementy dostarczane w zestawie

- Urządzenie holujące e-pilot
- Wyświetlacz
- Moduł akumulatora z kluczem
- Ładowarka
- Niniejsza instrukcja obsługi
- Instrukcja obsługi ładowarki

Wózek inwalidzki musi być wyposażony w specjalny wspornik do przyłączania systemu e-pilot. W przypadku jego braku prosimy skontaktować się z dystrybutorem lub przedstawicielem firmy Alber.

### 1.8 Opcjonalne akcesoria

Informacje na temat dostępnych akcesoriów można znaleźć na stronie internetowej firmy Alber.

Zalecamy stosowanie wyłącznie oryginalnych akcesoriów dostarczonych przez firmę Alber.

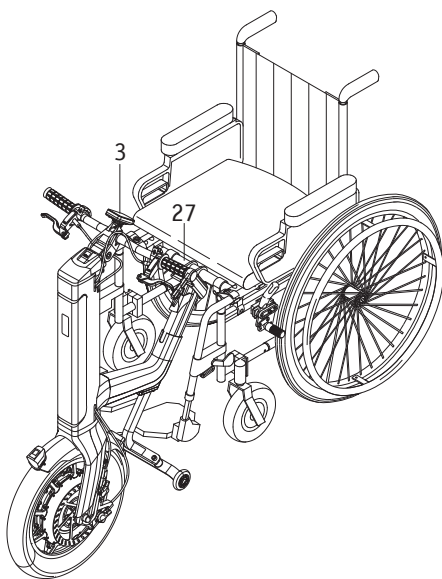
Konstrukcja systemu e-pilot sprawia, że pracuje on najwydajniej w przypadku zastosowania oryginalnych akcesoriów firmy Alber. Firma Alber GmbH nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia produktu lub wypadki (np. pożary) spowodowane przez nieprawidłowe działanie nieoryginalnych akcesoriów lub części zamiennych. Gwarancja nie obejmuje naprawy uszkodzeń spowodowanych przez nieprawidłowe działanie nieoryginalnych akcesoriów. Firma Alber GmbH może jednak dokonać takich napraw za opłatą.

### 1.9 Przegląd podstawowych elementów

(Patrz rysunek poglądowy umieszczony na okładce).

#### System e-pilot

Manetka gazu	1	Podpórka	18
Przycisk (wielofunkcyjny)	2	Hamulce (uruchamiane za pomocą dźwigni hamulców 7a/7b)	19
Wyświetlacz	3	Zawór	20
Uchwyt wyświetlacza	4	Koło	21
Przycisk światła i klaksonu	5	Hamulec tarczowy	22
Mechanizm blokujący dźwigni hamulca	6	Gniazdo ładowania USB	35
Dźwignia hamulca (prawa)	7a		
Dźwignia hamulca (lewa)	7b		
Mocowanie wspornika	8	<b>Ładowarka</b>	
Kłapa odblokowująca	9	Ładowarka	23
Gniazdo ładowania (z pokrywą)	10	Wyświetlacz	24
Wyświetlacz (wskazanie poziomu naładowania)	11	Wtyk ładowania	25
Przycisk informacji	12	Wtyczka sieciowa	26
Moduł akumulatora	13		
Mocowanie modułu akumulatora	14	<b>Wózek inwalidzki</b>	
Klucz do blokady akumulatora	15	Wspornik	27
Blokada akumulatora	16	Sworzeń mocujący	28
Światło	17	Zwalnianie sworznia mocującego	29



## 2. Oddanie do użytku

System e-pilot oraz wszelkie zamówione akcesoria są montowane w wózku inwalidzkim przez firmę Alber lub jej dystrybutora oraz dostarczane w stanie gotowym do eksploatacji. W tym celu po spodniej stronie wózka inwalidzkiego mocowany jest wspornik [27], umożliwiający przyłączenie systemu e-pilot (patrz rozdział 2.1).

W momencie dostawy systemu e-pilot dystrybutor lub przedstawiciel firmy Alber prezentuje sposób obsługi systemu oraz działanie zamówionych akcesoriów. Użytkownik otrzymuje również instrukcję obsługi, która oprócz informacji technicznych zawiera istotne instrukcje dotyczące jazdy.

Wyświetlacz [3] systemu e-pilot jest fabrycznie ustawiony na język angielski. Język ten można zmienić – dokonuje tego sam użytkownik lub dystrybutor (patrz rozdział 4.3.4).

Ze względu na obowiązujące przepisy transportowe moduł akumulatora w momencie dostawy naładowany jest maksymalnie do poziomu 30%. Przed jego pierwszym zastosowaniem należy go w związku z tym całkowicie naładować (patrz rozdział 3.5).



**Przed rozpoczęciem eksploatacji systemu e-pilot należy przeczytać niniejszą instrukcję obsługi, a w szczególności wszystkie instrukcje bezpieczeństwa i ostrzeżenia oraz dokumentację dołączoną do ładowarki i modułu akumulatora. W razie jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt z dystrybutorem.**



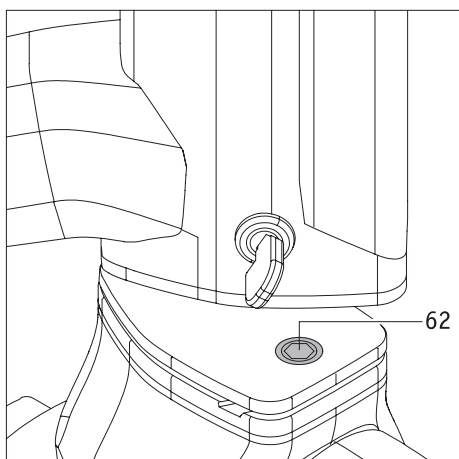
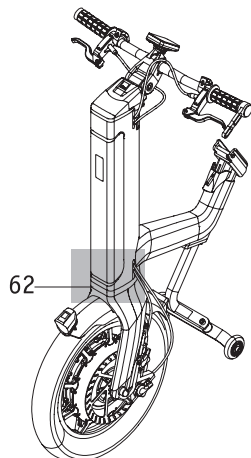
**Wspornik [27] musi zostać zamocowany do wózka inwalidzkiego przez firmę Alber lub jej autoryzowanego dystrybutora.**



**Należy regularnie kontrolować wspornik [27] w celu upewnienia się, że jest on stabilnie zamocowany do wózka inwalidzkiego. W przypadku poluzowania się jakiegось połączenia śrubowego należy skontaktować się z autoryzowanym dystrybutorem w celu jego dokręcenia.**



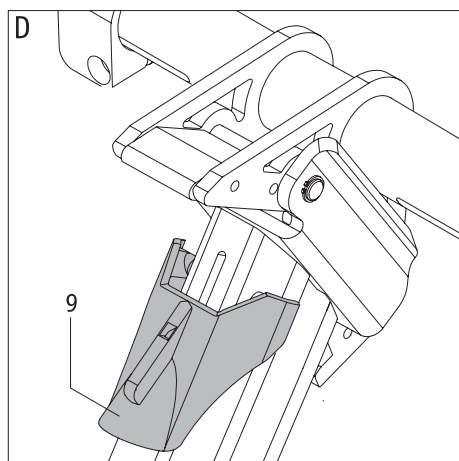
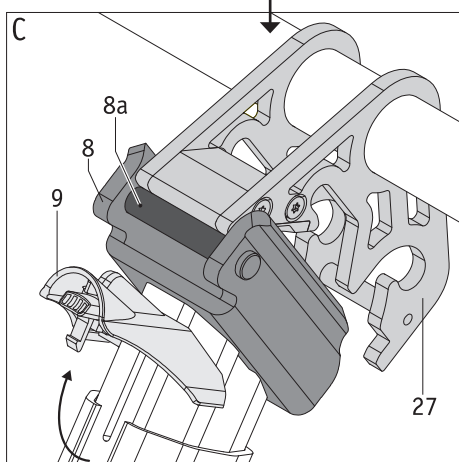
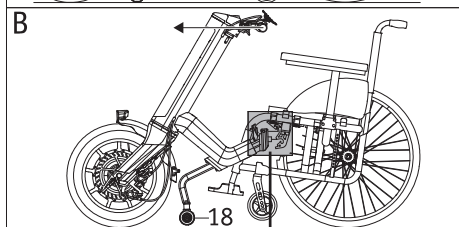
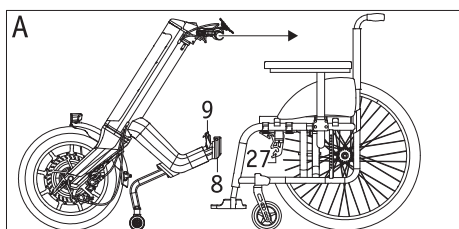
**Należy regularnie sprawdzać, czy hamulce w systemie e-pilot oraz wózku inwalidzkim są całkowicie sprawne. Jeżeli hamulce nie są całkowicie sprawne, nie można rozpoczynać eksploatacji systemu e-pilot.**



### Ważna informacja dla osób z rozrusznikiem serca



**W widelcu koła znajduje się magnes [62]. Osoby z wszczepionym rozrusznikiem serca muszą zawsze zachowywać odstęp co najmniej 20 centymetrów od tego urządzenia, aby nie doszło do zakłóceń w działaniu rozrusznika i wynikającego z nich uszkodzenia zdrowia.**



## 2.1. Przyłączenie systemu e-pilot do wózka inwalidzkiego

W celu przyłączenia systemu e-pilot do wózka inwalidzkiego należy postępować w następujący sposób:

- Uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego.
  - Upewnić się, że system e-pilot nie jest włączony. Poniższe czynności wykonywać można wyłącznie wówczas, gdy system e-pilot jest wyłączony.
  - W razie potrzeby: Otworzyć klapę odblokowującą [9] systemu e-pilot poprzez pociągnięcie jej do góry (patrz ilustracja C).
  - Złączyć system e-pilot za uchwyty i pociągnąć go w linii prostej ku sobie (ilustracja A) aż do bezpośredniego zetknięcia się poprzecznego pręta [8a] w mocowaniu [8] ze wspornikiem [27] w wózku inwalidzkim (patrz ilustracja C).
  - Następnie dalej ciągnąć system e-pilot ku sobie. Po prawidłowym wykonaniu tej czynności w momencie zetknięcia się ze sobą obydwu wsporników [8 i 27] słyszalne będzie kliknięcie. W trakcie tej procedury koło [21] systemu e-pilot najpierw lekko się unosi, a następnie z powrotem opuszcza się na podłoże po złączeniu się obydwu wsporników.
  - Oprzeć się w siedzisku i odepchnąć system e-pilot od siebie za uchwyty (patrz ilustracja B).
- Samonastawne koła wózka inwalidzkiego oraz podpórka systemu e-pilot lekko się przy tym unoszą, a obydwu wsporniki [8 i 27] zostają ze sobą stabilnie złączone. Klapa odblokowująca [9] również automatycznie wychyla się w dół i zatrzaśkuje się w odpowiednim położeniu, blokując mechanizm (patrz ilustracja D).
- **Jeżeli klapa odblokowująca [9] nie wychyli się automatycznie w dół: Ręcznie popchnąć klapę odblokowującą [9] w dół, aby zapewnić zatrzaśnięcie się jej w odpowiednim położeniu (patrz ilustracja D).**
  - Upewnić się, że wózek inwalidzki i system e-pilot są ze sobą stabilnie połączone. System e-pilot nie powinien dać się już odepchnąć od wózka inwalidzkiego.
  - Po prawidłowym przyłączeniu systemu e-pilot do wózka inwalidzkiego można zwołać hamulce postojowe wózka i rozpocząć jazdę.



**W celu przyłączenia systemu e-pilot należy go wyłączyć. Nigdy nie należy przyłączać systemu e-pilot, gdy jest on włączony.**



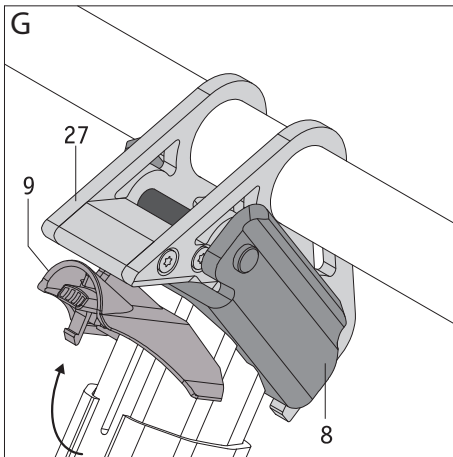
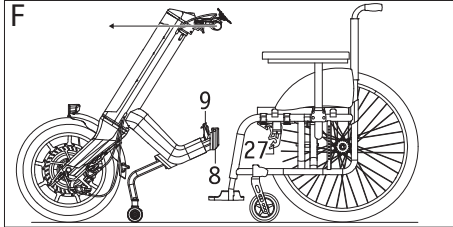
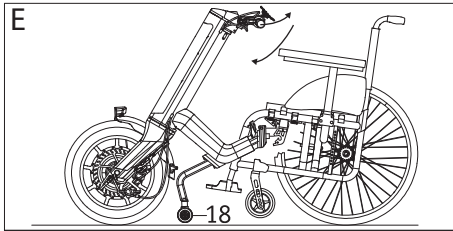
**Przyłączanie należy zawsze wykonywać do końca i poświęcać mu całą swoją uwagę, nie robiąc przy tym przerw (np. na telefonowanie, rozmowy z innymi osobami itd.).**



**Jeżeli klapa odblokowująca [9] nie wychyli się automatycznie w dół podczas przyłączania (ilustracja D), należy skontaktować się z dystrybutorem w celu skontrolowania położenia wspornika [27].**



**Jazda z wykorzystaniem systemu e-pilot dopuszczalna jest wyłącznie przy zamkniętej klapie odblokowującej [9] (wychylonej w dół i zatrzaśniętej w odpowiednim położeniu – patrz ilustracja D).**



## 2.2. Odłączanie systemu e-pilot od wózka inwalidzkiego

W celu odłączenia systemu e-pilot od wózka inwalidzkiego należy postępować w następujący sposób:

- Uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego.
- Upewnić się, że system e-pilot nie jest włączony. Poniższe czynności wykonywać można wyłącznie wówczas, gdy system e-pilot jest wyłączony.
- Wychylić klapę odblokowującą [9] systemu e-pilot ku górze (patrz ilustracja G).
- Odsuwać system e-pilot do przodu, tzn. od siebie, aż do usłyszenia kliknięcia.
- Następnie ciągnąć system e-pilot ku sobie, aż samonastawne kółka wózka inwalidzkiego zetkną się z podłożem.
- Popchnąć system e-pilot w dół i lekko do przodu. Oba wsporniki zostaną rozłączone [8 i 27]. W tym samym momencie samonastawne kółka wózka inwalidzkiego zostaną opuszczone na podłoże.
- Wózek inwalidzki i system e-pilot można teraz odstawić. Należy uruchomić hamulce systemu e-pilot (patrz rozdział 2.7), aby zapobiec jego odtoczeniu się.



**W celu odłączenia systemu e-pilot należy go wyłączyć. Nigdy nie należy odłączać systemu e-pilot, gdy jest on włączony.**

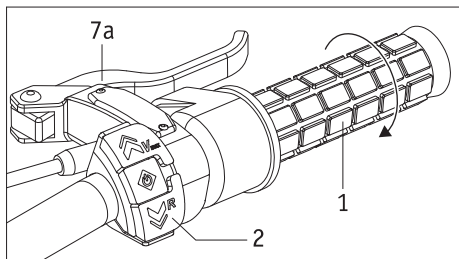


**Odłączanie należy zawsze wykonywać do końca i poświęcać mu całą swoją uwagę, nie robiąc przy tym przerw (np. na telefonowanie, rozmowy z innymi osobami itd.).**



**Po wychyleniu klapy odblokowującej [9] do góry mechaniczne połączenia pomiędzy systemem e-pilot a wózkiem inwalidzkim (mocowanie [8] i wspornik [27]) zostają rozłączone. W tym stanie do rozłączenia obydwu elementów wystarczy lekkie popchnięcie.**

**W związku z tym surowo zabrania się jazdy przy użyciu systemu e-pilot po wychyleniu klapy odblokowującej [9] do góry.**



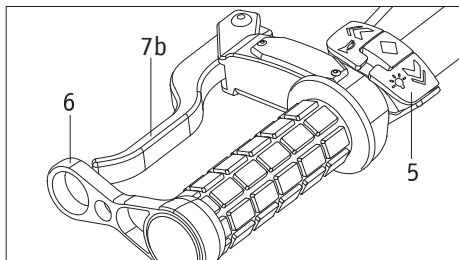
### 2.3 Elementy sterownicze na kierownicy

Z perspektywy użytkownika wózka inwalidzkiego po prawej stronie kierownicy znajdują się:

- Manetka gazu [1]
- Przycisk [2] do włączania/wyłączania, jazdy do przodu, jazdy do tyłu, wyboru maksymalnej prędkości oraz sterowania menu
- Dźwignia hamulca [7a] dla jednego z hamulców [19]

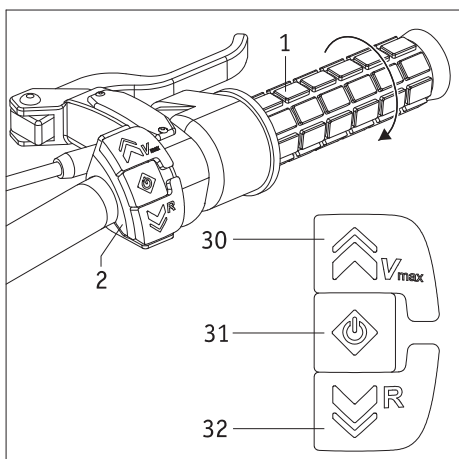
Po lewej stronie kierownicy znajdują się:

- Przycisk [5] światła i klaksonu
- Dźwignia hamulca [7b] dla drugiego hamulca [19]
- Mechanizm blokujący [6] dźwigni hamulca [7b]



Za wyjątkiem obydwu dźwigni hamulców [7a, 7b] do użycia pozostałych elementów sterujących konieczne jest włączenie modułu akumulatora (patrz rozdział 3.4).

Funkcje poszczególnych elementów sterujących opisane są w kolejnych rozdziałach.



### 2.4 Przycisk włączania/wyłączania i jazdy do tyłu

Elementy sterownicze przycisku [2] posiadają kilka funkcji.

Gdy moduł akumulatora jest włączony, a system e-pilot jest wyłączony:

- Przycisk [2] nie posiada żadnej funkcji przy wyłączonym systemie e-pilot.
- Naciśnięcie przycisku [31] powoduje włączenie systemu e-pilot. Na wyświetlaczu [3] kolejno sprawdzane są określone parametry (patrz również rozdział 4.3).



**W trakcie procedury włączania i sprawdzania parametrów nie należy naciskać przycisku [30], przycisku [32] ani obracać manetki gazu [1]. Mogłoby to bowiem spowodować wyłączenie ze względów bezpieczeństwa.**

System e-pilot włączony i bezczynny:

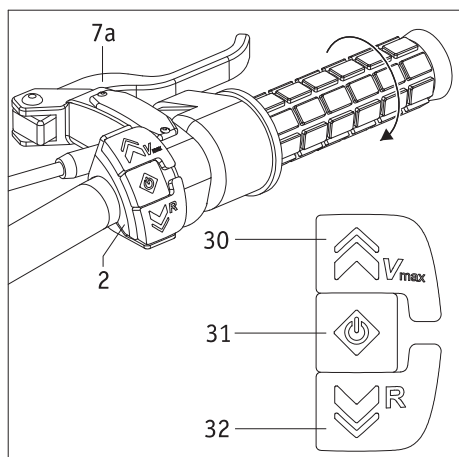
- Na wyświetlaczu [3] przez cały czas obecny jest ekran jazdy z informacjami o różnych parametrach (patrz rozdział 4.3.2).
- Maksymalną prędkość jazdy można wybierać wyłącznie za pomocą przycisku [30] (patrz rozdział 4.3.3). Do wyboru prędkości **nigdy nie należy używać przycisku [32], ponieważ aktywuje on jazdę do tyłu!**
- Podczas obracania manetki gazu [1] system e-pilot zawsze porusza się do przodu. W celu jazdy do tyłu należy zwolnić manetkę gazu [1] i zamiast tego nacisnąć przycisk [32]. Urządzenie jedzie do tyłu do momentu zwolnienia przycisku [32].
- Przytrzymanie przycisku [31] przez około 3 sekundy powoduje przełączenie z ekranu jazdy na menu. Po menu można poruszać się za pomocą przycisków [30] i [32]. Więcej informacji na temat parametrów ustawianych i wyświetlanych w menu można znaleźć w rozdziale 4.3.4.
- Jeżeli system e-pilot nie jest używany przez godzinę, wyłącza się on automatycznie. W celu ponownego włączenia systemu e-pilot należy ponownie nacisnąć przycisk [31].

W trakcie jazdy:

- Maksymalną prędkość jazdy można wybierać również w trakcie jazdy za pomocą przycisku [30] (patrz rozdział 4.3.3).
- W celu jazdy do tyłu system e-pilot należy najpierw zatrzymać.



**Do wyboru maksymalnej prędkości należy używać wyłącznie przycisku [30]. Do wyboru prędkości **nigdy** nie należy używać przycisku [32], ponieważ aktywuje on jazdę do tyłu! Istnieje wówczas ryzyko niekontrolowanej zmiany kierunku jazdy przez system e-pilot, co może doprowadzić do obrażeń.**



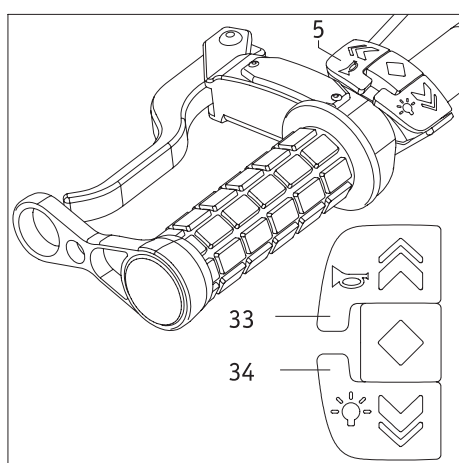
## 2.5 Manetka gazu

Trybem jazdy steruje się za pomocą elementów sterujących zlokalizowanych po prawej stronie kierownicy.

- Przez około 2 sekundy przytrzymać przycisk [31] na zespole przycisków [2]. Nie obracać przy tym manetki gazu [1].
- System e-pilot jest teraz włączony, a na wyświetlaczu [3] wskazywany jest wybrany tryb jazdy (patrz rozdział 4.3.4 „Tryb jazdy”).
- W celu rozpoczęcia jazdy należy obrócić manetkę gazu [1] w kierunku ruchu wskazówek zegara.



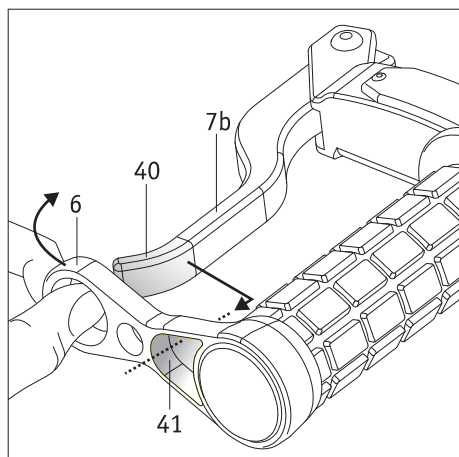
**Przed pierwszym przystąpieniem do jazdy za pomocą systemu e-pilot, należy przeczytać informacje dotyczące jazdy oraz informacje dotyczące bezpieczeństwa i zagrożeń (wszystkie w rozdziale 6).**



## 2.6 Przycisk sygnału ostrzegawczego i światła

Przycisk [5] ma dwie funkcje, aktywowane podczas postoju systemu e-pilot (przy włączonym module akumulatora [13]) oraz w trakcie jazdy.

- Naciśnięcie przycisku [33] powoduje wyemitowanie sygnału ostrzegawczego. Po zwolnieniu przycisku sygnał przestaje być emitowany.
- Naciśnięcie przycisku [34] powoduje włączenie lub wyłączenie światła [17]. Należy zwrócić uwagę na informacje zawarte w rozdziale 9, ponieważ system posiada również dodatkowy przycisk do włączania i wyłączania światła.



## 2.7 Dźwignia hamulca

Koło [1] systemu e-pilot nie jest automatycznie blokowane, gdy system e-pilot jest zatrzymany, i może się swobodnie poruszać. Aby zapobiec przypadkowemu odtoczeniu się systemu e-pilot oraz przyłączonego do niego wózka inwalidzkiego, po zatrzymaniu systemu należy uruchamiać hamulce koła przy pomocy dźwigni hamulców [7a po prawej stronie kierownicy i 7b po lewej stronie kierownicy].

### Blokowanie dźwigni hamulca

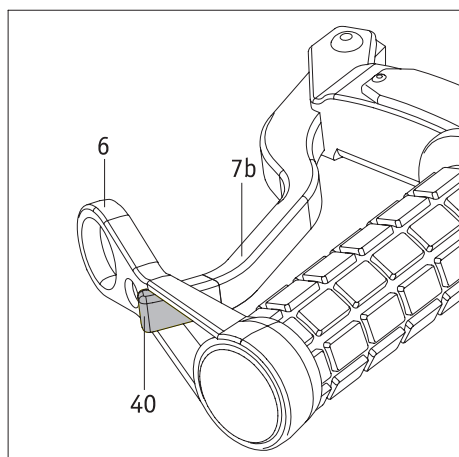
Jeżeli planowany jest dłuższy postój, znajdującą się po lewej stronie kierownicy dźwignię hamulca [7b] można zablokować w pozycji wciśniętej za pomocą jej mechanizmu blokującego [6].

- Popchnąć mechanizm blokujący do przodu za pomocą kciuka [6].
- Nasunąć otwór [41] na koniec [40] dźwigni hamulca.
- Gdy koniec [40] dźwigni hamulca jest całkowicie wsunięty w otwór [41], można powoli (nie gwałtownie!) zwolnić mechanizm blokujący [6]. Spowoduje to przyciągnięcie dźwigni hamulca w kierunku kierownicy, a tym samym automatyczne uruchomienie hamulca [19] koła.
- Należy również uruchomić hamulce w wózku inwalidzkim.

Wózek inwalidzki oraz system e-pilot są teraz zabezpieczone przed przypadkowym odtoczeniem się.

### Zwalnianie dźwigni hamulca

- Popchnąć mechanizm blokujący do przodu za pomocą kciuka [6].
- Ściągnąć otwór [41] z końca dźwigni hamulca [7a] w celu uwolnienia dźwigni i zwolnienia hamulca.
- Hamulce w wózku inwalidzkim należy zwalniać dopiero po wykonaniu tej czynności.



## 2.8 Informacja dotycząca bezpieczeństwa podczas uruchamiania i zwalniania hamulców na pochyłym terenie

Należy w miarę możliwości unikać zatrzymywania się na pochyłym terenie.

Jeżeli zatrzymanie się na pochyłym terenie jest jedyną możliwością, należy szczególnie uważnie zabezpieczyć system e-pilot oraz wózek inwalidzki przed przypadkowym odtoczeniem się. W takich sytuacjach należy przestrzegać poniższych instrukcji bezpieczeństwa.

### Krótki postój:

- Za pomocą obydwu dźwigni hamulców [7a/7b] zahamować system e-pilot aż do jego zatrzymania, a po zatrzymaniu nie zwalniać dźwigni hamulców. Dzięki temu hamulce [19] pozostaną uruchomione.
- W celu ponownego ruszenia należy powoli zwolnić dźwignię hamulca [7b] po lewej stronie kierownicy, jednocześnie obracając manetkę gazu [1] w celu rozpoczęcia jazdy.

### Dłuższy postój:

- Za pomocą obydwu dźwigni hamulców [7a/7b] zahamować system e-pilot aż do jego zatrzymania.
- Nie zwalniać jednej z dźwigni hamulców [7a lub 7b] i uruchomić hamulce w wózku inwalidzkim.
- Po uruchomieniu hamulców w wózku inwalidzkim:  
Zablokować dźwignię hamulca [7b] po lewej stronie kierownicy w sposób opisany w rozdziale 2.7.

### Ruszanie po dłuższym postoju:

- Zwolnić hamulce w wózku inwalidzkim.
- Najpierw pociągnąć dźwignię hamulca [7a], a następnie zwolnić mechanizm blokujący dźwigni hamulca [7b].
- Ręcznie uruchomić dźwignię hamulca [7b].
- Następnie powoli zwolnić dźwignię hamulca [7b], jednocześnie obracając manetkę gazu [1] w celu rozpoczęcia jazdy.



**Zasadniczo za każdym razem podczas dłuższych postojów należy zablokować dźwignię hamulca [7b] i uruchomić hamulce w wózku inwalidzkim.**

**Jest to szczególnie ważne na pochyłym terenie.**

**Pozwala to ograniczyć ryzyko przypadkowego odtoczenia się.**



**Podczas dłuższych postojów na pochyłym terenie:**

**W miarę możliwości ustawiać system e-pilot oraz wózek inwalidzki prostopadłe do pochyłości lub nachylenia terenu i uruchomić wszystkie hamulce.**



**Jeżeli system e-pilot nie jest już przyłączony do wózka inwalidzkiego, zablokować hamulec za pomocą dźwigni hamulca [7b].**

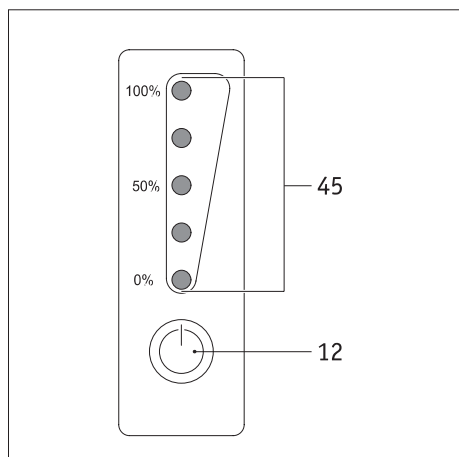
## 3. Moduł akumulatora

Przed uruchomieniem systemu e-pilot oraz przed ładowaniem modułu akumulatora należy przeczytać ogólne informacje i instrukcje oraz instrukcje bezpieczeństwa i środki ostrożności zawarte w rozdziałach 3.5.4 do 3.5.6, a następnie ich przestrzegać. Nieprzestrzeganie środków ostrożności oraz instrukcji bezpieczeństwa może doprowadzić do uszkodzenia produktu lub porażenia prądem elektrycznym, pożaru i/lub poważnych obrażeń. Moduł akumulatora litowo-jonowego zawiera substancje chemiczne, które w przypadku nieprzestrzegania wymienionych tutaj instrukcji bezpieczeństwa mogą powodować niebezpieczne reakcje. Firma Alber GmbH nie ponosi odpowiedzialności za szkody wynikłe z nieprzestrzegania ogólnych informacji oraz instrukcji bezpieczeństwa.



**Ze względu na obowiązujące przepisy transportowe moduł akumulatora w momencie dostawy naładowany jest maksymalnie do poziomu 30%.**

**Przed jego pierwszym zastosowaniem należy go w związku z tym całkowicie naładować (patrz rozdział 3.5).**



### 3.1 Wskazania na module akumulatora

Z przodu modułu akumulatora umieszczony jest panel z przyciskiem [12] i kontrolkami LED [45].

#### Przycisk [12]

Przycisk [12] posiada następujące funkcje:

- „Wybudzanie” modułu akumulatora (patrz rozdział 3.4)
- Aktywacja wskazania pozostającego poziomu naładowania modułu akumulatora (w sposób opisany poniżej)

#### Poziom naładowania modułu akumulatora

Za pomocą kontrolki LED [45] można sprawdzić aktualnie pozostający poziom naładowania akumulatora.

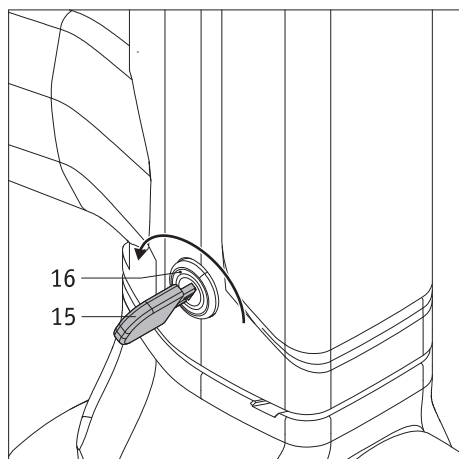
Aktywować wskazanie, naciskając przycisk [12].

Wskazania mają następujące znaczenie:

- Świeci się 5 kontrolki LED – moduł akumulatora jest naładowany do 100%.
- Świecą się 4 kontrolki LED – poziom naładowania wynosi od 80 do 99%.
- Świecą się 3 kontrolki LED – poziom naładowania wynosi od 60 do 79%.
- Świecą się 2 kontrolki LED – poziom naładowania wynosi od 40 do 59%.
- Świeci się 1 kontrolka LED – poziom naładowania wynosi od 20 do 39%.
- Miga 1 kontrolka LED – poziom naładowania wynosi maksymalnie 19%.

Zalecamy unikać pokonywania długich dystansów bez uprzedniego naładowania modułu akumulatora.

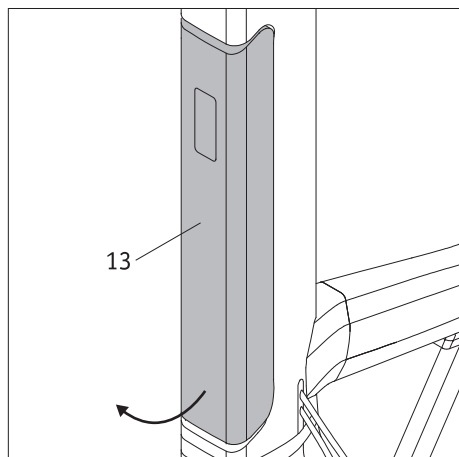
Poziom naładowania modułu akumulatora wskazywany jest również na wyświetlaczu [3] znajdującym się na kierownicy systemu e-pilot.



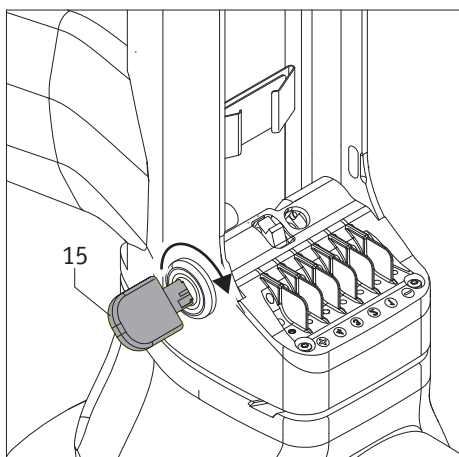
### 3.2 Wymywanie modułu akumulatora

Zasadniczo moduł akumulatora [13] przez cały czas pozostaje w systemie e-pilot. Jeżeli mimo to istnieje konieczność jego wyjęcia (np. w celu jego przetransportowania), należy postępować w następujący sposób:

- Umieścić klucz [15] w blokadzie akumulatora [16].
- Zwolnić blokadę akumulatora [16], obracając klucz [15] do tyłu (w kierunku kierowcy).
- Najpierw wychylić dolną krawędź modułu akumulatora [13] z mocowania [14], a następnie całkowicie wyciągnąć go w dół.
- Odłożyć moduł akumulatora [13] w odpowiednie miejsce (patrz również odpowiednie informacje w rozdziale 3.5.7).
- Z powrotem nieznacznie obrócić klucz [15] do przodu (w kierunku od kierowcy) i wyciągnąć go.





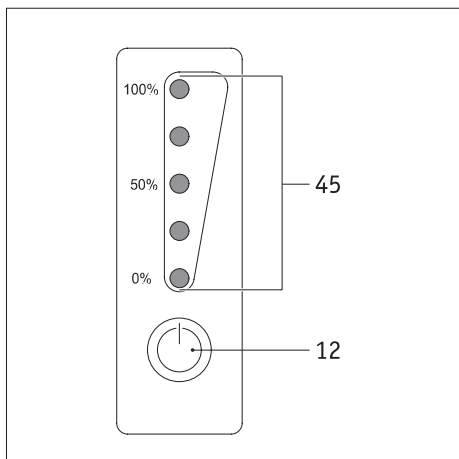
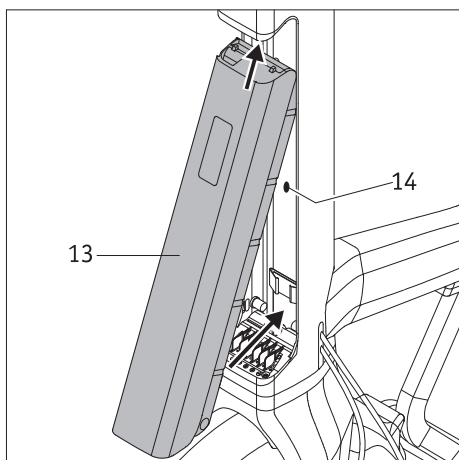


### 3.3 Umieszczanie modułu akumulatora

Jeżeli moduł akumulatora [13] został wyjęty, przed uruchomieniem systemu e-pilot należy go z powrotem umieścić w uchwycie akumulatora [14].

- Obrócić klucz [15] do przodu.
- Wsunąć moduł akumulatora [13] pod kątem w górę w uchwyt akumulatora [14], jak ukazano na ilustracji. Następnie przechylić jego dolną krawędź, umieszczając ją w uchwycie akumulatora [14]. Moduł akumulatora musi w słyszalny sposób zatrzasnąć się.
- Jeżeli moduł akumulatora nie zatrzasnął się poprawnie: Sprawdzić, czy klucz [15] został obrócony do przodu i mocno ponownie popchnąć moduł akumulatora aż do jego zatrzaśnięcia się w uchwycie akumulatora [14].
- Wyjęcie modułu akumulatora z uchwytu akumulatora [14] nie powinno być już teraz możliwe.
- Zalecamy wyciągnięcie klucza [15] z blokady akumulatora [16], aby zapobiec niepożądanemu wyjęciu modułu akumulatora (np. jego kradzieży).

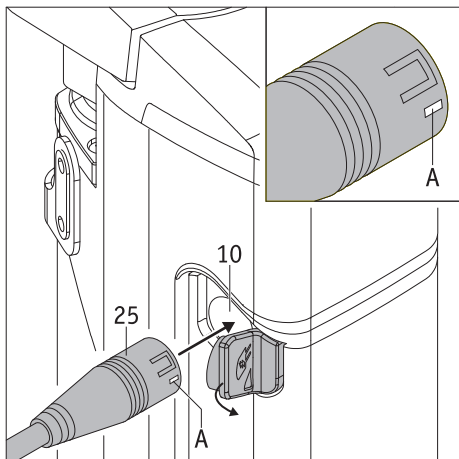
Po wykonaniu tych kilku czynności system e-pilot jest znów gotowy do użytku.



### 3.4 Włączanie modułu akumulatora

Jeżeli system e-pilot nie jest używany przez okres ponad 24 godzin, moduł akumulatora automatycznie przychodzi w tryb uśpienia w celu oszczędzania energii. W celu jego ponownego włączenia należy na krótko nacisnąć przycisk informacji [12] na panelu modułu akumulatora.

- Po włączeniu modułu akumulatora kontrolki LED [45] wskazują jego aktualny poziom naładowania.
- Jeżeli nie świeci się żadna z kontrolki LED [45], moduł akumulatora należy naładować (patrz rozdział 3.5).



### 3.5 Ładowanie modułu akumulatora

Moduł akumulatora można ładować, gdy jest on przyłączony do systemu e-pilot, jak również po jego odłączeniu od systemu e-pilot.

Przed przystąpieniem do ładowania modułu akumulatora [13] należy zapoznać się z informacjami dotyczącymi procesu ładowania zawartymi w rozdziałach 3.5.4 do 3.5.6, a następnie przeprowadzić proces ładowania w sposób opisany w instrukcjach oraz zgodnie z informacjami zawartymi w dołączonej oddzielnej instrukcji obsługi ładowarki.

#### 3.5.1 Podłączanie wtyku ładowania do modułu akumulatora

- Zdjąć gumową pokrywę z gniazda ładowania [10].
- Wetknąć wtyk ładowania [25] do gniazda ładowania [10]. Białe oznakowanie na wtyku ładowania (pozycja [A] na ilustracji) powinno być skierowane do przodu.
- Przeprowadzić proces ładowania.
- Po zakończeniu ładowania odłączyć wtyk ładowania [25] od gniazda ładowania [10] i wyjąć wtyczkę sieciową [26] z gniazdka sieciowego.
- Z powrotem założyć gumową pokrywę na gniazdo ładowania [10].

#### 3.5.2 Wskazania poziomu naładowania

Po rozpoczęciu procesu ładowania pięć kontrolkek LED wskaźnika LED [45] wskazuje poziom naładowania modułu akumulatora. Każda kontrolka LED odpowiada około 20% pojemności.

Jeśli poziom naładowania akumulatora wynosi poniżej 19%, pierwsza kontrolka LED miga. Gdy akumulator jest całkowicie naładowany, świeci się wszystkich pięć kontrolkek LED.

LEDs	Battery capacity
☀ ○ ○ ○ ○	0 - 19 %
● ☀ ○ ○ ○	20 - 39 %
● ● ☀ ○ ○	40 - 59 %
● ● ● ☀ ○	60 - 79 %
● ● ● ● ☀	80 - 99 %
● ● ● ● ●	100 %

#### 3.5.3 Sygnalizacja błędów w trakcie ładowania

Jeżeli w trakcie procesu ładowania wystąpi błąd, na ładowarce [23] miga czerwona kontrolka LED, a zielona kontrolka LED gaśnie. Należy wówczas skontrolować spełnienie następujących warunków:

- Wtyczka sieciowa [26] ładowarki musi być prawidłowo podłączona do gniazdka sieciowego, w którym obecne jest napięcie.
- Wtyk ładowania [25] ładowarki musi być prawidłowo podłączony do modułu akumulatora.

Jeżeli ładowanie wciąż nie jest możliwe, a czerwona kontrolka LED na ładowarce wciąż miga, oznacza to poważną usterkę. Należy wówczas przerwać proces ładowania i niezwłocznie skontaktować się z dystrybutorem.



**W trakcie procesu ładowania system e-pilot daje się wyłączyć, ale jazda nie jest możliwa.**



**Jeżeli podczas ładowania moduł akumulatora znajduje się w systemie e-pilot, system należy wyłączyć przed rozpoczęciem procesu ładowania. System e-pilot należy również zabezpieczyć przed przypadkowym odtoczeniem się poprzez zastosowanie mechanizmu blokującego [6] dźwigni hamulca [7b]. Wózek inwalidzki należy zabezpieczyć poprzez uruchomienie hamulców postojowych.**



**Jeżeli system e-pilot nie będzie używany przez dłuższy okres (dłużej niż jeden dzień), moduł akumulatora nie powinien przez cały czas pozostawać przyłączony do ładowarki.**

**Ogólnie za każdym razem przed użyciem urządzenia należy sprawdzić poziom naładowania modułu akumulatora. Na początku jazdy moduł akumulatora powinien być całkowicie naładowany.**



**Moduł akumulatora należy zawsze ładować do końca. Proces ładowania należy przerywać wyłącznie w nagłych wypadkach.**

### 3.5.4 Ogólne informacje na temat ładowania modułu akumulatora

- Modułu akumulatora nie należy ładować w obecności lub w pobliżu łatwopalnych cieczy lub gazów.
- W (mało prawdopodobnym) wypadku przegrzania się lub zapalenia się modułu akumulatora nie należy dopuszczać do jego kontaktu z wodą lub innymi cieczami. Jedynym odpowiednim środkiem gaśniczym zalecanym przez producentów akumulatorów jest piasek.
- Procesu ładowania nie należy przeprowadzać w pomieszczeniach, w których wilgoć mogłaby negatywnie wpłynąć na moduł akumulatora.
- Proces ładowania z przyłączonym wózkiem inwalidzkim należy przeprowadzać w pomieszczeniu o rozmiarach wynoszących co najmniej dwukrotność przestrzeni wymaganej przez sam wózek inwalidzki oraz zapewniającym wystarczającą wentylację, aby zapobiec gromadzeniu się palnych gazów.
- W trakcie ładowania mogą powstawać wybuchowe gazy. Wózek inwalidzki oraz ładowarkę należy trzymać z dala od źródeł zapłonu, takich jak płomień czy iskry.
- Nigdy nie ładować modułu akumulatora przy temperaturach poniżej 0°C lub powyżej 45°C.

### 3.5.5 Instrukcje bezpieczeństwa dotyczące ładowarki oraz procesu ładowania

- Przed rozpoczęciem procesu ładowania należy wyłączyć system. Jeżeli moduł akumulatora ładowany jest bezpośrednio w systemie e-pilot, system e-pilot (oraz wózek inwalidzki, o ile jest on do niego przyłączony) należy zabezpieczyć przed przypadkowym odtoczeniem się za pomocą hamulców.
- Do ładowania modułu akumulatora należy stosować wyłącznie dołączoną ładowarkę. Proces ładowania zostaje automatycznie zakończony, gdy moduł akumulatora jest w pełni naładowany. W związku z tym jego przeładowanie jest niemożliwe.
- Nie należy używać żadnej innej ładowarki niż dostarczonej przez firmę Alber.
- Za pomocą dostarczonej ładowarki nie należy ładować żadnych innych akumulatorów niż moduł akumulatora systemu e-pilot.
- Jeżeli system e-pilot nie będzie używany przez dłuższy okres (dłużej niż jeden dzień), ładowarka nie powinna przez cały czas pozostać przyłączona do systemu e-pilot. Ładowarkę należy najpierw odłączyć od modułu akumulatora, a dopiero następnie od gniazdka sieciowego.
- W trakcie ładowania ładowarkę należy chronić przed wszelkiego rodzaju wilgocią (wodą, deszczem, śniegiem itd.).
- Należy mieć na uwadze możliwość osadzania się skropliny. W przypadku przetransportowania ładowarki z chłodnego obszaru do ciepłego pomieszczenia, na powierzchni oraz wewnątrz urządzenia mogą osadzać się skropliny. W takim wypadku nie należy używać ładowarki do momentu wyparowania wszystkich skropliny. Może to potrwać nawet kilka godzin.
- Procesu ładowania nie należy przeprowadzać w pomieszczeniach, w których wilgoć mogłaby negatywnie wpłynąć na ładowarkę.
- Ładowarki nigdy nie należy przenosić za kabel zasilający lub kable ładowania.
- Nigdy nie odłączają ładowarki od gniazdka sieciowego, ciągnąc za kabel zasilający.
- Kabel sieciowy oraz kabel ładowania należy umieszczać w taki sposób, aby nikt nie mógł na nie nadepnąć ani się o nie potknąć. Kable te należy chronić przed wszelkimi innymi negatywnymi wpływami i obciążeniami.
- Nigdy nie eksploatować ładowarki w przypadku uszkodzenia kabla zasilającego, kabla ładowania albo też wtyków na końcach kabli. Uszkodzone części muszą zostać bezzwłocznie wymienione przez autoryzowanego dystrybutora firmy Alber.
- Nie eksploatować ani nie rozbierać ładowarki po gwałtownym uderzeniu w nią, upuszczeniu jej lub uszkodzeniu jej w jakikolwiek inny sposób. Uszkodzoną ładowarkę należy oddać do autoryzowanego dystrybutora firmy Alber w celu jej naprawy.
- Dzieci nie mogą używać ładowarki.
- Ładowarka przeznaczona jest wyłącznie do zasilania przemiennym napięciem sieciowym od 207 V do 264 V.
- Nigdy nie próbować rozbierać ani modyfikować ładowarki.
- W trakcie procesu ładowania nigdy nie należy przykrywać ładowarki ani umieszczać na niej żadnych przedmiotów.
- Nigdy nie dopuszczać do jakiegokolwiek obciążenia kabla lub wtyku. Rozciąganie lub zaginanie kabla, przytrząskiwanie go pomiędzy ścianą a ramą okna lub umieszczanie ciężkich przedmiotów na kablu lub wtyku mogą doprowadzić do porażenia prądem elektrycznym lub pożaru.
- Nigdy nie dopuszczać do kontaktu któregośkolwiek z dwóch styków kabla ładowania z jakimikolwiek metalowymi przedmiotami.
- Upewnić się, że wtyczka sieciowa jest stabilnie wetknięta do gniazdka.
- Nie dotykać wtyczki sieciowej lub wtyku kabla ładowania mokrymi rękoma.
- Nie używać wtyku ładowarki i/lub wtyczki sieciowej, jeżeli są one mokre lub zanieczyszczone. Przed ich przyłączeniem wtyki należy oczyścić suchą ściereczką.
- Po zakończeniu procesu ładowania należy najpierw odłączyć wtyk ładowania od gniazda w module akumulatora, a następnie wyjąć wtyczkę ładowarki z gniazdka.
- Po odłączeniu ładowarki gniazdo ładowania [10] w module akumulatora należy chronić przed wilgocią.



**Przed przystąpieniem do ładowania i po jego zakończeniu należy sprawdzić, czy wtyk ładowarki [25] oraz gniazdo ładowania [10] w module akumulatora są czyste i wolne od cząstek metalu. W razie obecności cząstek metalu należy usunąć je czystą, suchą ściereczką w celu wyeliminowania ryzyka zwarcia lub utraty przewodzenia.**

### 3.5.6 Instrukcje bezpieczeństwa dotyczące modułu akumulatora

- Przed pierwszym zastosowaniem systemu e-pilot należy całkowicie naładować moduł akumulatora.
- System e-pilot można użytkować wyłącznie przy temperaturach pomiędzy  $-25^{\circ}\text{C}$  a  $+50^{\circ}\text{C}$ .
- Nigdy nie należy ładować modułu akumulatora przy temperaturach poniżej  $0^{\circ}\text{C}$  lub powyżej  $45^{\circ}\text{C}$ . W przypadku próby ładowania przy temperaturach poza zalecanym zakresem proces ładowania zostanie automatycznie przerwany.
- Nie wystawiać modułu akumulatora na działanie ciepła (np. grzejników) lub ognia. Wystawienie modułu akumulatora na działanie zewnętrznych źródeł ciepła może doprowadzić do jego wybuchu.
- W (mało prawdopodobnym) wypadku przegrzania się lub zapalenia się modułu akumulatora nie należy dopuszczać do jego kontaktu z wodą lub innymi cieczami. Jedynym odpowiednim środkiem gaśniczym zalecanym przez producentów ogniw jest piasek.
- System e-pilot zużywa energię we wszystkich trybach pracy. Dlatego też należy w miarę możliwości całkowicie ładować moduł akumulatora po każdym zastosowaniu.
- Nie wolno otwierać ani rozbierać obudowy modułu akumulatora. Nieprawidłowe otwieranie lub celowe niszczenie wiąże się z ryzykiem poważnych obrażeń. Oprócz tego otwarcie akumulatora prowadzi do wygaśnięcia wszelkich roszczeń z tytułu rękojmi.
- Nie dopuszczać do kontaktu metalowych elementów (np. opiłków metalu) z gniazdem [25] ani stykami modułu akumulatora.
- W przypadku zanieczyszczenia gniazda [25] należy oczyścić je czystą, suchą ściereczką.
- Nigdy nie zanurzać modułu akumulatora w wodzie.
- W przypadku uszkodzenia lub awarii modułu akumulatora należy go skontrolować. Należy skontaktować się z dystrybutorem w celu uzyskania informacji na temat prawidłowej procedury wymaganej podczas zwrotu i naprawy (patrz również rozdział 3.5.8).
- W przypadku usterki lub uszkodzenia modułu akumulatora pod żadnym pozorem nie wolno używać systemu e-pilot. W celu dokonania naprawy należy skontaktować się z dystrybutorem.
- Należy stale dbać o to, aby moduł akumulatora pozostawał czysty i suchy.

### 3.5.7 Przechowywanie modułu akumulatora

- Okres eksploatacji modułu akumulatora jest częściowo uzależniony od miejsca jego przechowywania. W związku z tym moduł akumulatora ani systemu e-pilot nie należy nigdy pozostawiać przez dłuższy czas w gorącym otoczeniu. Należy przede wszystkim unikać ich przechowywania w bagażnikach zaparkowanych w nasłonecznionych miejscach samochodów i pozostawiać w nich urządzenia wyłącznie na czas transportu.
- Moduł akumulatora i system e-pilot należy przechowywać w chłodnych, suchych miejscach, zapewniających im ochronę przed uszkodzeniem oraz dostępem osób niepowołanych.
- W celu maksymalnego wydłużenia okresu eksploatacji modułu akumulatora należy go przechowywać przy temperaturach pomiędzy  $18^{\circ}\text{C}$  a  $23^{\circ}\text{C}$  oraz przy ciśnieniu powietrza w zakresie 500 do 1060 hPa i wilgotności od 0% do 80%. Akumulator powinien wówczas być naładowany do poziomu co najmniej 50%. W tych warunkach moduł akumulatora można przechowywać maksymalnie przez jeden rok.
- W trakcie przechowywania modułu akumulatora należy chronić go przed wszelkiego rodzaju wilgocią (wodą, deszczem, śniegiem itd.).
- Przed odstawieniem modułu akumulatora do przechowywania należy naładować go do 50% oraz co miesiąc kontrolować jego poziom naładowania. W razie potrzeby – w przypadku spadku poziomu naładowania poniżej 50% – moduł akumulatora należy naładować.

### 3.5.8 Instrukcje bezpieczeństwa oraz środki ostrożności dotyczące transportu i przesyłania modułu akumulatora

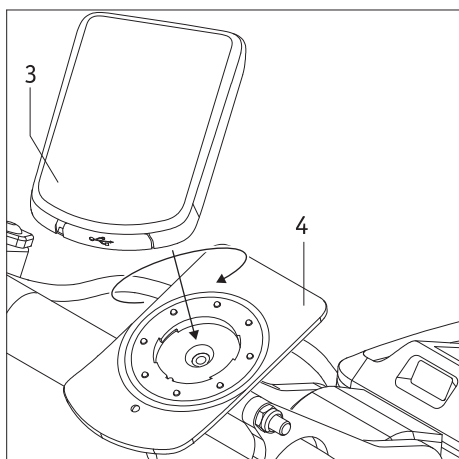
- W module akumulatora systemu e-pilot wykorzystywane są ogniwa litowo-jonowe. Transport i przesyłanie modułu akumulatora podlega w związku z tym odpowiednim ustawowym przepisom, których należy ściśle przestrzegać.
- Standardowego modułu akumulatora systemu e-pilot nie należy transportować w statkach powietrznych – ani jako bagaż podręczny, ani jako bagaż rejestrowany. Lotniczy moduł akumulatora o pojemności 7,8 Ah / 280 Wh jest dopuszczony do transportu lotniczego (stan na grudzień 2019 r.).
- Ponieważ przepisy przewozowe mogą zmieniać się z roku na rok, zdecydowanie zalecamy skonsultowanie się z biurem podróży lub przewoźnikiem (np. koleją, operatorem linii autobusowej, przedsiębiorstwem transportowym) przed wyruszeniem w podróż, w celu zapoznania się z aktualnymi przepisami.
- W przypadku uszkodzenia modułu akumulatora należy osobiście przetransportować do dystrybutora, ponieważ przesyłanie akumulatorów litowo-jonowych pocztą lub innymi przewoźnikami regulowane jest przez bardzo restrykcyjne przepisy. Również w tym przypadku zalecamy uprzednie skontaktowanie się z dystrybutorem.



**Opakowanie modułu akumulatora należy zachować na wypadek konieczności jego przetransportowania.**



**Przed wysłaniem modułu akumulatora należy omówić wymagane do podjęcia środki z dystrybutorem.**

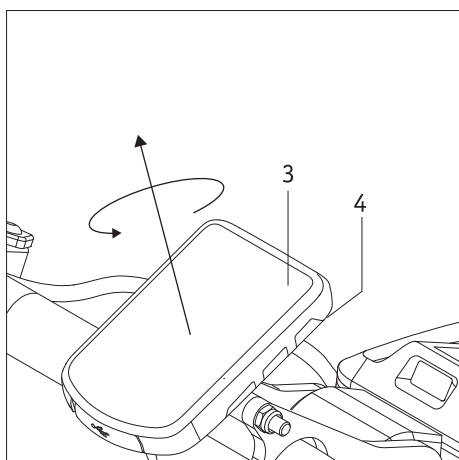


## 4. Wyświetlacz

### 4.1 Mocowanie i odłączanie wyświetlacza

#### Mocowanie:

Umieścić wyświetlacz [3] w prawidłowym położeniu (portem USB skierowanym ku kierowcy) we wsporniku [4], obrócony pod kątem około 30° w lewo (patrz ilustracja). Obrócić wyświetlacz we wsporniku, o 30° w kierunku ruchu wskazówek zegara, lekko przyciskając go, aż obydwa elementy znajdą się w jednej linii. Przyłącza elektryczne przycisków, modułu akumulatora oraz koła zostaną automatycznie złączone.

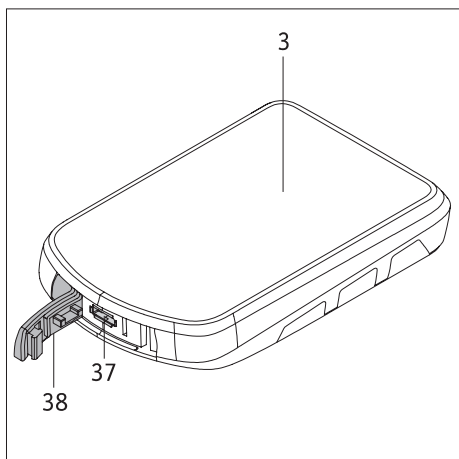


#### Odłączanie:

Obrócić wyświetlacz [3] we wsporniku [4] o około 30° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Przyłącza elektryczne zostaną rozłączone i będzie można odłączyć wyświetlacz. Przed odłączeniem wyświetlacza system e-pilot należy wyłączyć (patrz rozdział 4.3.4).



Gdy wyświetlacz nie jest używany, należy zawsze zdejmować go z kierownicy i zabierać ze sobą w celu ochrony systemu e-pilot przed niepożądanym użyciem przez osoby trzecie oraz przed kradzieżą. Odłączenie wyświetlacza nie zastępuje jednak zabezpieczenia systemu e-pilot przed kradzieżą za pomocą odpowiednich środków (przy użyciu zamka rowerowego, łańcucha bezpieczeństwa itp.).



### 4.2 Port USB w wyświetlaczu

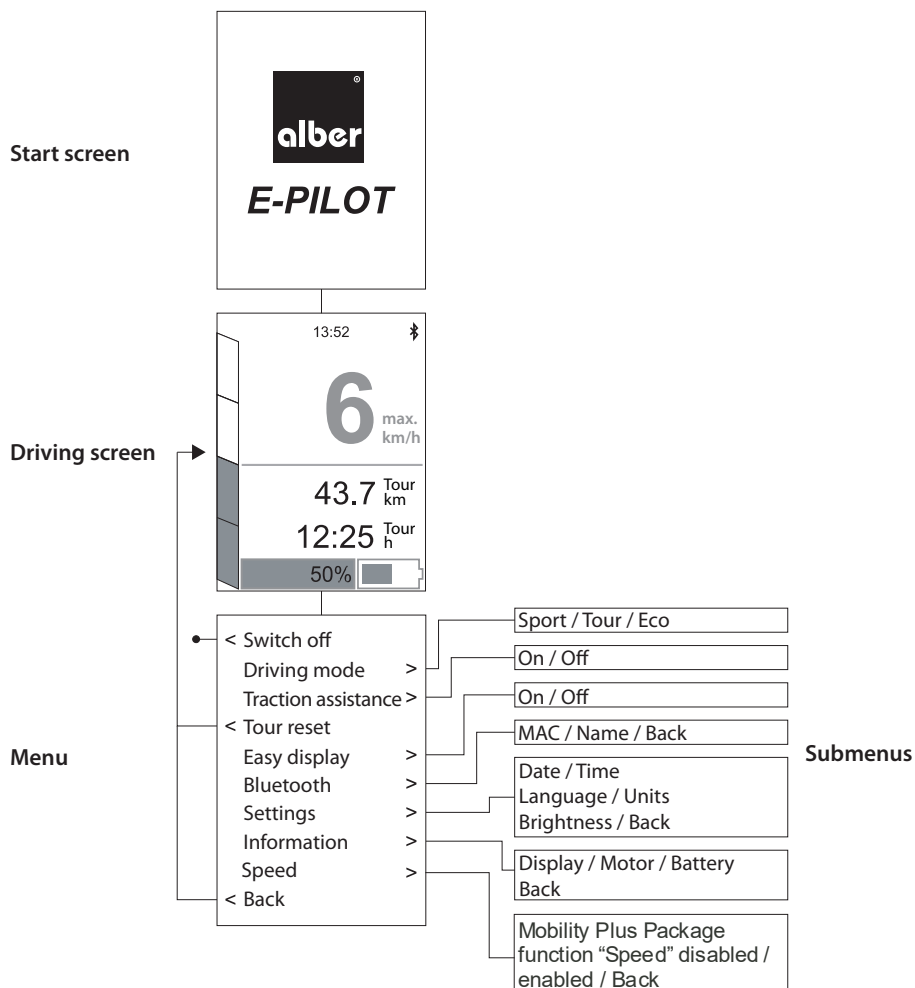
Wyświetlacz [3] wyposażony jest w port USB [37], wykorzystywany głównie przez firmę Alber lub dystrybutora do celów konserwacji i diagnostyki. Należy uważać, aby gumowa pokrywa była zawsze całkowicie wsunięta w port i uszczelniała go. Jeżeli port nie jest całkowicie uszczelniony, do jego wnętrza przedostać może się wilgoć, powodując uszkodzenie.

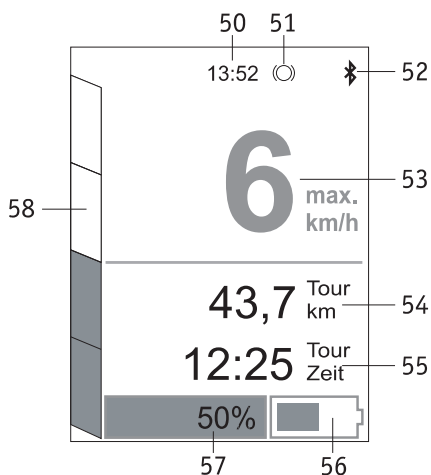
Gdy port USB [37] jest otwarty, wyświetlacz może również zaparowywać od wewnątrz. W takim przypadku wyświetlacz należy pozostawić w ciepłym pomieszczeniu i nie umieszczać uszczelnienia do momentu całkowitego wyparowania wilgoci z jego wnętrza.

### 4.3 Menu wyświetlacza

Po włączeniu systemu e-pilot na wyświetlaczu [3] najpierw pojawia się ekran startowy z logo firmy Alber oraz napisem E-PILOT. Po kilku sekundach pojawia się normalny ekran jazdy, zawierający informacje na temat różnych ustawień oraz stanie urządzenia. Użytkownik wózka inwalidzkiego może dokonywać tu regulacji poszczególnych parametrów (patrz rozdział 4.3.3 i 4.3.4).

#### 4.3.1 Struktura menu (przegląd)





#### 4.3.2 Ekran jazdy

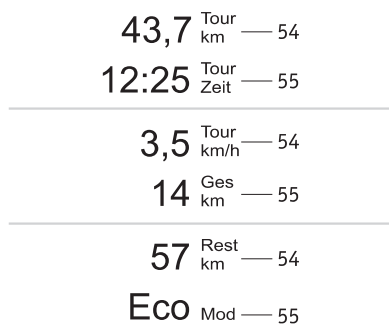
Przy podstawowym ustawieniu na wyświetlaczu systemu e-pilot widnieje zilustrowany tutaj ekran jazdy. Poniżej znajduje się objaśnienie poszczególnych wskaźników:

- [50] = Aktualna godzina (wymaga ustawienia – patrz rozdział 4.3.4).
- [51] = Symbol ten wyświetlany jest po włączeniu trybu jazdy TRACTION ASSISTANCE (kontrola trakcji) (patrz rozdział 4.3.4).
- [52] = Symbol Bluetooth (świeci się na niebiesko, gdy połączenie jest aktywne)
- [53] = Wskazanie aktualnej prędkości jazdy
- [54] = Wskazania i obliczenia dot. dystansu
- [55] = Wskazania i obliczenia dot. dystansu
- [56] = Graficzne wskazanie pozostającego poziomu naładowania modułu akumulatora
- [57] = Procentowe wskazanie pozostającego poziomu naładowania modułu akumulatora
- [58] = Ustawianie i wskazanie prędkości jazdy (patrz rozdział 4.3.3)

#### Znaczenie wskaźników [54] i [55]:

Te dwa wskazania mają kilka funkcji. Aby wyświetlić kolejne wskazanie, należy nacisnąć przycisk [31] na zespole przycisków [2].

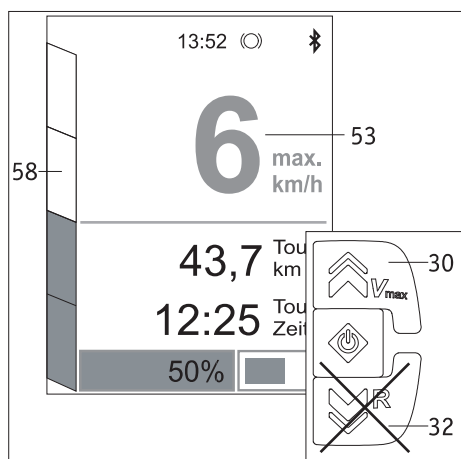
Wyświetlane są kolejno następujące wskazania:



- [54] = Dystans przejechany od ostatniego postoju
- [55] = Czas, w którym pokonano odległość ze wskazania [54]

- [54] = Średnia prędkość jazdy na dystansie od ostatniego postoju
- [55] = Odległość pokonana od pierwszego uruchomienia

- [54] = Możliwa do pokonania odległość na podstawie pozostającego poziomu naładowania modułu akumulatora. Jeżeli pozostający poziom naładowania modułu akumulatora wynosi mniej niż 20%, na wyświetlaczu pojawia się „---”.
- [55] = Ustawiony tryb jazdy (Sport, Tour lub Eco)



#### 4.3.3 Ustawianie prędkości jazdy

System e-pilot dostarczany jest z fabrycznie ustawioną maksymalną prędkością 6 km/h lub 10 km/h. Za pomocą przycisku [30] na zespole przycisków [2] można w następujący sposób ustawić maksymalną prędkość jazdy:

Wykres słupkowy [58]	Maksymalna prędkość (wartość wyświetlana na zielono w polu [53])	
	wersja 6 km/h	wersja 10 km/h
1 zielony słupek	3 km/h	4 km/h
2 zielone słupki	4 km/h	6 km/h
3 zielone słupki	5 km/h	8 km/h
4 zielone słupki	6 km/h	10 km/h

Jeżeli dana maksymalna prędkość została ustawiona [53], wskazanie wyświetlane jest w białym kolorze.



**NIGDY** nie używać przycisku [32] do zmiany maksymalnej prędkości. Z przycisku tego korzysta się wyłącznie w ekranie jazdy do cofania systemu e-pilot!

Należy przestrzegać ostrzeżenia dotyczącego jazdy po pochyłym terenie na następnej stronie -->



Zachować ostrożność podczas jazdy po pochyłym terenie!

**Nigdy nie przekraczać ustawionej maksymalnej prędkości.**

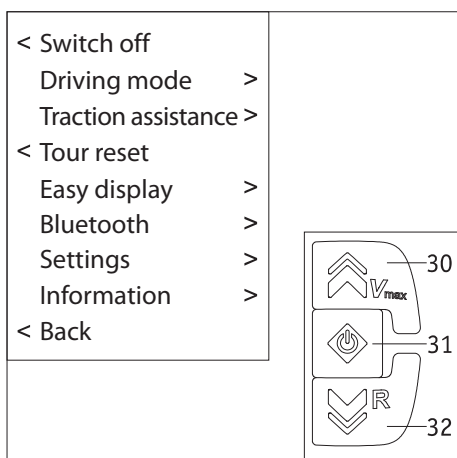
System e-pilot rejestruje aktualną prędkość jazdy i automatycznie wyłącza wspomaganie elektryczne w przypadku przekroczenia maksymalnej prędkości.

Oznacza to, że koło pracuje wówczas w trybie wolnego koła, a manetka gazu nie działa!

W takich sytuacjach należy zredukować prędkość, dopóki system e-pilot nie zwolni poniżej maksymalnej dopuszczalnej prędkości. Dopiero potem będzie znowu można korzystać z manetki gazu [1] w celu dalszej jazdy.



W przypadku zdecydowania się na wykorzystanie pakietu Mobility Plus dla systemu e-pilot należy przestrzegać instrukcji zawartych w instrukcji obsługi oraz warunków zwiększenia przewidzianej maksymalnej prędkości. Firma Alber GmbH nie ponosi żadnej odpowiedzialności w wypadku nieprzestrzegania tych instrukcji, a w szczególności informacji dotyczących bezpieczeństwa i zagrożeń.



#### 4.3.4 Wskazania w menu

Przytrzymanie przycisku [31] przez około dwie sekundy powoduje przełączenie z ekranu jazdy (patrz rozdział 4.3.2) na wyświetlanie menu. Można w nim dokonywać różnych ustawień (patrz ilustracja obok) oraz wyświetlać parametry systemowe.

Do nawigacji w obrębie menu i poszczególnych podmenu służą przyciski [30] i [32], a podświetloną funkcję menu wybiera się przyciskiem [31].

Switch off (wyłączenie):	wyłącza system e-pilot.
Tour reset (zerowanie dystansu):	zeruje licznik przejechanego dystansu.
Back (powrót):	przełącza z powrotem na ekran jazdy (bez wprowadzania zmian).

#### Podmenu Driving mode (tryb jazdy)

SPORT (sportowy):	dynamiczna kalibracja przyspieszenia i zakręcenia
TOUR (turystyczny):	średnie wartości przyspieszenia
ECO (oszczędny):	łagodne wartości przyspieszenia

#### Podmenu Traction assistance (kontrola trakcji)

Tutaj można dokonywać regulacji systemu kontroli trakcji, ograniczającego poślizg koła napędowego podczas ruszania.

#### Podmenu Easy display (widok uproszczony)

Wskazania [54] i [55] opisane w rozdziale 4.3.2 są pomijane. Zamiast nich wyświetlany jest pozostający stan naładowania modułu akumulatora.

#### Podmenu Bluetooth

Wyświetlane są tutaj adres MAC i nazwa systemu e-pilot.

Obydwie te informacje są wymagane do obsługi systemu e-pilot za pomocą aplikacji Mobility (dostępnej w ramach akcesoriów).

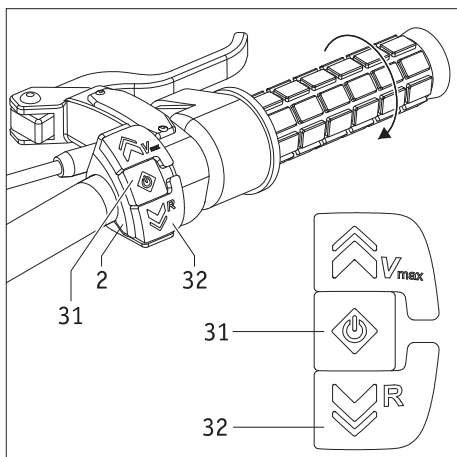
#### Podmenu Settings (ustawienia)

Date (data):	W pierwszej kolejności ustawia się rok, następnie miesiąc, a potem dzień. Po ustawieniu dnia na wyświetlaczu automatycznie znów pojawia się menu.
Time (czas):	W pierwszej kolejności ustawia się godzinę, a następnie minuty. Po ustawieniu minut na wyświetlaczu automatycznie znów pojawia się menu.
Language (język):	Można tu wybrać język wyświetlania informacji na ekranie jazdy, w menu oraz poszczególnych podmenu.
Units (jednostki):	Wybór kilometrów lub mil.
Brightness (jasność):	Tu można ustawić jasność ekranu wyświetlacza zgodnie z własnymi preferencjami.
Back (powrót)	Powrót do menu.

#### Podmenu Information (informacje)

Tu wyświetlane są informacje techniczne dotyczące wyświetlacza (oprogramowania), silnika (komponentów sprzętowych i oprogramowania) oraz modułu akumulatora (komponentów sprzętowych i oprogramowania). Dystrybutor potrzebuje tych informacji do przeprowadzania napraw oraz aktualizacji oprogramowania.





## 5. Tryb jazdy

### 5.1 Włączanie systemu e-pilot

W celu włączenia systemu e-pilot należy nacisnąć przycisk [31] na zespole przycisków [2]. Nie obracać przy tym manetki gazu [1].

Na wyświetlaczu [3] najpierw ukaże się ekran startowy, a następnie ekran jazdy, opisany w rozdziale 4.3.2. Jeżeli wyświetlacz [3] pozostaje wyłączony, może istnieć konieczność „wybudzenia” modułu akumulatora (patrz rozdział 3.4).

### 5.2 Jazda do przodu

- W celu rozpoczęcia jazdy należy obrócić manetkę gazu [1] w kierunku ruchu wskazówek zegara.
- Prędkość należy regulować za pomocą manetki gazu [1]. W celu uniknięcia wypadków prędkość należy zawsze dostosowywać do otoczenia!



**Zachować ostrożność podczas jazdy po pochyłym terenie!**

**Nigdy nie przekraczać ustawionej maksymalnej prędkości.**

System e-pilot rejestruje aktualną prędkość jazdy i automatycznie wyłącza wspomaganie elektryczne w przypadku przekroczenia maksymalnej prędkości.

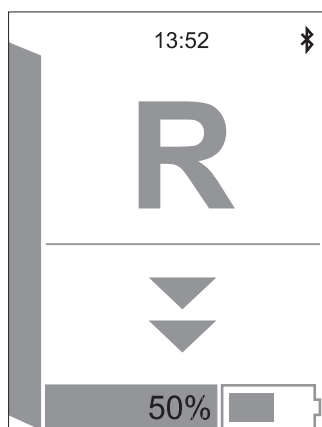
Oznacza to, że koło pracuje wówczas w trybie wolnego koła, a manetka gazu nie działa!

W takich sytuacjach należy zredukować prędkość, dopóki system e-pilot nie zwolni poniżej maksymalnej dopuszczalnej prędkości. Dopiero potem będzie znowu można korzystać z manetki gazu [1] w celu dalszej jazdy.



**Uwaga podczas zakręcania!**

Zakręty należy pokonywać z prędkością dostosowaną do aktualnych warunków jazdy i szczególnie uważać, aby nie wywrócić wózka inwalidzkiego oraz systemu e-pilot.



### 5.3 Jazda do tyłu

W celu jazdy do tyłu nie używa się manetki gazu [1], lecz przycisku [32]. Przycisk należy:

- nacisnąć raz lub kilka razy na krótko w celu jazdy do tyłu w krótkich skokach.
- nacisnąć i przytrzymać w celu ciągłej jazdy do tyłu (zalecane wyłącznie dla doświadczonych użytkowników).

Prędkości jazdy do tyłu nie można zmieniać. Wynosi ona zawsze 3 km/h.

Podczas jazdy do tyłu na wyświetlaczu pojawia się zilustrowany obok ekran [3].

Jeżeli przycisk [32] nie będzie już naciskany ciągle ani w krótkich impulsach, koło przejdzie w tryb wolnego koła. Zostanie wówczas również wyświetlony normalny ekran jazdy.



**Nigdy nie jeździć do tyłu po pochyłym terenie!**

## 6. Instrukcje bezpieczeństwa oraz informacje dotyczące zagrożeń podczas korzystania z systemu e-pilot



### UWAGA: RYZYKO WYWRÓCENIA!

Wózek inwalidzki z przyłączonym systemem e-pilot stanowi trzykołowy środek transportu.

Tego typu pojazdy wywracają się łatwiej niż pojazdy czterokołowe, zwłaszcza podczas zakręcania, pokonywania przeszkód oraz jazdy prostopadłe do nachylenia (jazda prostopadłe do nachylenia jest niedopuszczalna!). Należy odpowiednio dostosować sposób i prędkość jazdy.

### 6.1 Ogólne instrukcje

- Przed załadunkiem lub podniesieniem systemu e-pilot należy go wyłączyć.
- Po podniesieniu systemu e-pilot – np. w celu jego przetransportowania – nigdy nie należy sięgać do obręczy kół.
- Maksymalna zdolność pokonywania wzniesień systemu e-pilot wynosi  $5,71^\circ$  (10%). Podczas jazdy urządzenia po bardziej stromych nachyleniach nie można wykluczyć ryzyka staczenia się systemu e-pilot oraz wózka inwalidzkiego do tyłu. W takim wypadku należy uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego i przerwać jazdę.  
Systemu e-pilot nie można wykorzystywać do jazdy po pochyłym terenie o nachyleniu przekraczającym  $8,53^\circ$  (15%).
- System e-pilot wyposażony jest w dźwignie hamulców [7] zlokalizowane zarówno po lewej, jak i po prawej stronie kierownicy. Mechanizm blokujący [6] umożliwia zablokowanie dźwigni hamulca po lewej stronie kierownicy na stałe w położeniu uruchomionym, dzięki czemu hamulce [19] w sposób ciągły blokują koło [21]. Należy oprócz tego uruchomić również hamulce postojowe wózka inwalidzkiego, aby zapobiec jego przypadkowemu odtoczeniu się, np. podczas zatrzymywania się na pochyłym terenie.
- Systemem e-pilot steruje się za pomocą elementów sterujących zlokalizowanych na kierownicy (patrz rozdział 2.3 i kolejne). Po włączeniu systemu każde obrócenie manetki gazu [1] przekształcane jest w polecenie jazdy (do przodu).
- Może dojść do zanieczyszczenia powierzchni podłoża materiałem ścieranym z opon – zwłaszcza w przypadku pełnego uruchomienia hamulców.
- Po otrzymaniu systemu e-pilot zalecamy odbycie krótkiej jazdy szkoleniowej. Pozwoli ona zapoznać się z urządzeniem i wszystkimi jego możliwościami.

### 6.2 Jazda szkoleniowa

- Bezpieczeństwo i dobre samopoczucie kierowcy ma pierwszorzędne znaczenie. W celu ich zapewnienia konieczne jest zrozumienie właściwości jezdnych systemu e-pilot. Dystrybutorzy i przedstawiciele firmy Alber pomagają w tym zakresie poprzez oferowanie bezpłatnych sesji instruktażowych.
- Należy przestrzegać informacji, instrukcji bezpieczeństwa oraz informacji dotyczących zagrożeń dostarczonych przez producenta wózka inwalidzkiego. Dotyczy to również jazdy z wykorzystaniem systemu e-pilot.
- Podczas pierwszych prób należy zachować ostrożność, a jazdę szkoleniową należy rozpoczynać na równym podłożu.
- Jazdę szkoleniową należy odbyć w obszarze pozbawionym przeszkód.
- Prędkość jazdy należy zawsze dostosowywać do warunków zewnętrznych, tak aby móc np. zahamować wózek inwalidzki lub omijać nagle pojawiające się przeszkody.
- Podczas ruszania nigdy nie należy przekręcać manetki gazu [1] do oporu. Może spowodować to niekontrolowany ruch systemu e-pilot (ryzyko wypadku).
- Manetkę gazu [1] należy obracać ostrożnie i nie wykonywać nią nagłych ruchów. Unikać nagłego przekręcania manetki gazu do oporu, zwłaszcza podczas prób uniknięcia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji. System e-pilot należy z wyprzedzeniem odpowiednio wyhamować aż do jego zatrzymania.
- Po zwolnieniu manetki gazu [1] koło systemu e-pilot automatycznie przełącza się w tryb wolnego koła i nie hamuje! Do hamowania należy wykorzystywać obydwie dźwignie hamulców [7a/7b].
- W przypadku przekroczenia ustawionej maksymalnej prędkości koło automatycznie przełącza się w tryb wolnego koła. Z tego powodu nigdy nie należy przekraczać maksymalnej prędkości.
- Jeżeli koło przeszło w tryb wolnego koła z powodu przekroczenia maksymalnej prędkości, należy ograniczyć prędkość dopóki system e-pilot nie zwolni poniżej maksymalnej prędkości. Dopiero potem będzie znowu można korzystać z manetki gazu [1].
- System e-pilot należy wyhamowywać wyłącznie za pomocą dwóch dźwigni hamulców [7a/7b]. Nigdy nie należy „wspomagać” tego procesu poprzez chwyatanie obręczy napędowych wózka inwalidzkiego.
- Przed zastosowaniem systemu e-pilot do jazdy po pochyłym terenie należy przeciwiczyć jego użytkowanie na równym podłożu.
- Należy pilnować, aby podczas jazdy po pochyłym terenie moduł akumulatora był w pełni naładowany.
- Podczas jazdy po wszelkiego rodzaju pochyłym terenie należy zachowywać szczególną ostrożność.
- Po pochyłym terenie należy jeździć z ograniczoną prędkością, aby móc ominąć pojawiające się nagle przeszkody lub w każdej chwili zatrzymać system e-pilot. Nigdy nie jeździć po pochyłym terenie w trybie wolnego koła.
- Nigdy nie jeździć w poprzek nachylenia lub w podobnych warunkach. Niezamierzone przesunięcie środka ciężkości mogłoby wówczas spowodować wywrócenie się wózka inwalidzkiego na bok.
- System e-pilot może pokonywać przeszkody, takie jak krawężniki, o wysokości do 5 cm.  
Nie należy pokonywać przeszkód wyższych niż 5 cm ze względu na ryzyko zahaczenia o nie podpórka [18] i uszkodzenia jej.
- Podczas jazdy po nachylonych krawężnikach lub w podobnych warunkach konieczne może być wykonanie nieznacznego przeciwskrętu. Nigdy nie pokonywać małych przeszkód, takich jak krawężniki, jadąc równoległe do nich. Przez przeszkody należy przyjeżdżać, jadąc prostopadłe do nich. Oznacza to, że:  
Na przeszkodę w pierwszej kolejności wjeżdża koło systemu e-pilot. Następnie obydwa koła wózka inwalidzkiego wjeżdżają na przeszkodę jednocześnie, a nie jedno po drugim. Należy jechać z niską prędkością, dostosowaną do przeszkody.

- Należy regularnie sprawdzać ciśnienie w kole [21] systemu e-pilot oraz w kołach wózka inwalidzkiego. Obydwa te czynniki wpływają na wydajność jazdy, skuteczność hamowania oraz zasięg systemu e-pilot.
- Podczas jazdy za pomocą systemu e-pilot nie są wymagane zabezpieczenia przed przewróceniem. Przed przystąpieniem do jazdy bez systemu e-pilot nie należy zapomnieć przyłączyć zabezpieczeń przed przewróceniem do wózka inwalidzkiego.
- Podczas jazdy po drogach publicznych należy przestrzegać przepisów ruchu drogowego danego kraju (np. niemieckiego Kodeksu drogowego (StVO) w Niemczech). Wózek inwalidzki oraz system e-pilot posiadają dodatkowe wyposażenie określone w niniejszej instrukcji.



**W miarę możliwości przeszkody (takie jak krawężniki) należy pokonywać wyłącznie, jadąc do przodu. Maksymalna dopuszczalna wysokość przeszkody wynosi 5 cm.**

**Należy powoli i ostrożnie podjechać do przodu aż do zetknięcia się koła systemu e-pilot z przeszkodą, a następnie ostrożnie przejechać przez nią. Decyzja o pokonaniu przeszkody w trybie wolnego koła (bez wspomaganie silnikiem) oraz ewentualnym poproszeniu drugiej osoby o pomoc należy do użytkownika.**



**W przypadku wystąpienia problemów lub komunikatu o błędzie należy bezzwłocznie skontaktować się z dystrybutorem.**



**Zakręcać należy wyłącznie przy niskich prędkościach dostosowanych do warunków jazdy, aby uniknąć wywrócenia się wózka inwalidzkiego oraz systemu e-pilot.**



**Należy w miarę możliwości unikać długotrwałego wystawiania systemu e-pilot na silne promieniowanie słoneczne, zwłaszcza gdy nie jest on użytkowany. Mogłoby to doprowadzić do przegrzania silnika, a w ekstremalnych przypadkach uniemożliwić jego pracę z pełną mocą. Również plastikowe elementy szybciej starzeją się, gdy są wystawione na intensywne promieniowanie słoneczne.**

**W przypadku przegrzania spowodowanego przez promieniowanie słoneczne lub zbyt intensywne użytkowanie: Pozostawić system e-pilot do ostygnięcia.**



**W przypadku intensywnego użytkowania silnik, tarcza hamulcowa oraz zaciski hamulca mogą się rozgrzewać. Nie należy dotykać tych części (ryzyko oparzenia). Pozostawić system e-pilot do ostygnięcia.**

**Wysokie temperatury mogą również powodować wyciek oleju lub smaru w różnych punktach, zwłaszcza z hamulców.**



**Należy przestrzegać poniższych instrukcji bezpieczeństwa oraz informacji dotyczących zagrożeń.**

### 6.3 Instrukcje bezpieczeństwa

- Przed przyłączeniem lub odłączeniem systemu e-pilot do/od wózka inwalidzkiego należy go wyłączyć. System e-pilot należy również wyłączać przed przystąpieniem do przeprowadzania prac przy wózku inwalidzkim (np. w celu regulacji wspornika lub hamulców postojowych).
- Ze względów bezpieczeństwa na czas dłuższych postojów, zwłaszcza na pochyłym terenie, należy zablokować zlokalizowaną po lewej stronie kierownicy dźwignię hamulca [7b] za pomocą mechanizmu blokującego w celu zabezpieczenia wózka inwalidzkiego przed przypadkowym odtoczeniem się. Należy oprócz tego uruchomić również hamulce postojowe wózka inwalidzkiego.
- Kiedy system e-pilot jest odłączony od wózka inwalidzkiego, należy zablokować dźwignię hamulca [7b], aby zapobiec przypadkowemu odtoczeniu się systemu e-pilot. Na czas postoju należy również zabezpieczyć wózek inwalidzki przed odtoczeniem się poprzez uruchomienie jego hamulców.
- W (mało prawdopodobnym) wypadku przegrzania się lub zapalenia się modułu akumulatora nie należy dopuszczać do jego kontaktu z wodą lub innymi cieczami. Jedynym odpowiednim środkiem gaśniczym zalecanym przez producentów akumulatorów jest piasek.

#### Przed przystąpieniem do użytkowania urządzenia:

- System e-pilot można mocować wyłącznie do wózków inwalidzkich z obręczami napędowymi, zatwierdzonych przez firmę Alber GmbH do użytku z tym urządzeniem.
- Wsporniki do mocowania kół e-pilot mogą być instalowane oraz modyfikowane wyłącznie przez firmę Alber GmbH lub autoryzowanego dystrybutora firmy Alber.
- Podczas korzystania z systemu e-pilot należy zawsze ściśle przestrzegać instrukcji obsługi wózka inwalidzkiego.
- Przed wprawieniem wózka inwalidzkiego w ruch należy sprawdzić stan koła [21] systemu e-pilot. Systemu e-pilot nie można użytkować, jeżeli opona osiągnęła granicę dopuszczalnego zużycia (bieżnik jest ledwo widoczny).
- Należy regularnie sprawdzać ciśnienie w kole [21] systemu e-pilot. Informacje na temat prawidłowego ciśnienia powietrza można znaleźć w tabeli w rozdziale 12. Ciśnienie w przednich kołach wózka inwalidzkiego należy sprawdzać zgodnie z instrukcjami i wartościami dostarczonymi przez producenta wózka inwalidzkiego. Zbyt niskie ciśnienie powietrza może w znaczący sposób wpłynąć na właściwości jezdne oraz zasięg systemu.

- Za każdym razem przed wyruszeniem w drogę należy sprawdzać, czy hamulce [19] systemu e-pilot są sprawne. Nigdy nie jeździć bez działających hamulców.
- Za każdym razem przed przystąpieniem do jazdy należy sprawdzać, czy hamulce postojowe wózka inwalidzkiego są sprawne. Jazda wózkiem inwalidzkim bez sprawnych hamulców postojowych jest niedopuszczalna.
- Za każdym razem przed wyruszeniem w drogę należy sprawdzać, czy system e-pilot jest prawidłowo osadzony we wsporniku [27] na wózku inwalidzkim.
- Za każdym razem przed wyruszeniem w drogę należy sprawdzać, czy podpórka [18] i samonastawne kółka wózka inwalidzkiego znajdują się w wystarczającej odległości od podłoża. Jeżeli ich odległość od podłoża wynosi mniej niż 1 cm (podpórka) oraz 5 cm (samonastawne kółka), jazda za pomocą systemu e-pilot jest niedopuszczalna.

#### **Podczas jazdy za pomocą systemu e-pilot należy przestrzegać następujących zasad:**

- Przed zastosowaniem systemu e-pilot do jazdy po pochyłym terenie należy przećwiczyć jego użytkowanie na równym podłożu.
- Nie należy przekraczać maksymalnego dopuszczalnego nachylenia określonego przez producenta wózka inwalidzkiego.
- Do stopni i spadków należy zbliżyć się z najwyższą ostrożnością.
- Po włączeniu systemu e-pilot każde obrócenie manetki gazu [1] przekształca się w polecenie jazdy. Podczas postoju lub oczekiwania w potencjalnie niebezpiecznych miejscach (np. podczas czekania na światłach, podczas jazdy pod górę i w dół lub po wszelkiego rodzaju pochylniach) należy zdjąć dłoń z manetki gazu i zabezpieczyć system e-pilot poprzez trzymanie lub zablokowanie dźwigni hamulców [7a/7b]. Zwłaszcza na pochyłym terenie należy zabezpieczać również wózek inwalidzki za pomocą hamulców postojowych.
- Gdy system e-pilot jest włączony, nigdy nie należy sięgać do jego koła lub do kół wózka inwalidzkiego.
- Nie wkładać ani nie wrzucać żadnych przedmiotów do koła systemu e-pilot – niezależnie od tego, czy jest on włączony czy wyłączony – ani do kół wózka inwalidzkiego.
- Nigdy nie przyczepiać żadnych przedmiotów do koła systemu e-pilot ani do kół wózka inwalidzkiego. Mogłoby to bowiem spowodować ich uszkodzenie.
- Podczas jazdy po chodnikach należy zachowywać bezpieczną odległość od krawężnika (najlepiej odpowiadającą szerokości wózka inwalidzkiego).
- Unikać korzystania z wózka inwalidzkiego na miękkim podłożu (np. na luźnym żwirze, piasku, błocie, śniegu, lodzie lub w głębokich kałużach).
- Nigdy nie pozostawiać systemu e-pilot bez nadzoru, nawet kiedy jest on wyłączony.
- Silne pola elektromagnetyczne mogą w negatywny sposób wpływać na system e-pilot.
- W pewnych okolicznościach system e-pilot może zakłócać działanie innych urządzeń elektrycznych, takich jak np. zabezpieczenia antykradzieżowe w sklepach.
- Systemu e-pilot nie można używać na schodach ruchomych ani na chodnikach ruchomych.
- Podczas jazdy z maksymalną prędkością nie należy w nagły sposób skręcać w lewo ani w prawo, ponieważ mogłoby to doprowadzić do przewrócenia się wózka inwalidzkiego na bok.
- Podczas zakręcania należy zredukować prędkość.
- W celu zatrzymania wózka inwalidzkiego podczas jazdy pod górę lub w dół należy go ostrożnie ustawić w poprzek nachylenia i uruchomić hamulce postojowe. Należy również zablokować znajdującą się po lewej stronie kierownicy dźwignię hamulca [7b] w pozycji wciśniętej za pomocą jej mechanizmu blokującego [6]. Działania te pozwalają zapobiec przypadkowemu odtoczeniu się wózka inwalidzkiego.
- Po postoju na pochyłym terenie należy ostrożnie ruszyć, jechać z niską prędkością oraz utrzymywać tor jazdy prostopadły do nachylenia tylko na krótkiej odległości. Zasadniczo nie należy nigdy jeździć prostopadle do nachylenia.
- Za każdym razem, gdy wózek inwalidzki nie porusza się, należy zablokować dźwignię hamulca [7b] za pomocą mechanizmu blokującego [6] oraz uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego, aby zapobiec jego przypadkowemu odtoczeniu się.
- Podczas jazdy nigdy nie należy sięgać do koła systemu e-pilot ani pomiędzy szprychy koła wózka inwalidzkiego.
- Z hamulca systemu e-pilot należy korzystać ostrożnie i odpowiednio dostosowywać prędkość (unikać nagłego hamowania).
- Po zwolnieniu manetki gazu [1] koło systemu e-pilot automatycznie przełącza się w tryb wolnego koła i nie hamuje! Do hamowania należy wykorzystywać obydwie dźwignie hamulców [7a/7b].
- System e-pilot należy wyhamowywać wyłącznie za pomocą dwóch dźwigni hamulców [7a/7b]. Nigdy nie należy „wspomagać” tego procesu poprzez chwytywanie obręczy napędowych wózka inwalidzkiego.
- Podczas hamowania za pomocą dźwigni hamulca [7a] należy uważać, aby przypadkowo nie obrócić manetki gazu [1].
- Podczas jazdy wewnątrz pojazdów wózek inwalidzki oraz system e-pilot należy zabezpieczyć zgodnie z aktualnie obowiązującymi wymogami ustawowymi i przepisami prawnymi.
- Podczas jazdy po drogach publicznych i chodnikach w Republice Federalnej Niemiec należy przestrzegać przepisów niemieckiego Kodeksu drogowego oraz Ustawy o dopuszczeniu osób i pojazdów do ruchu drogowego. W innych krajach należy przestrzegać lokalnie obowiązujących krajowych przepisów.
- System e-pilot przeznaczony jest wyłącznie do transportowania osób z ograniczoną mobilnością i nie można go wykorzystywać niezgodnie z jego zamierzonym zastosowaniem, np. do transportu towarów lub jako zabawki dla dzieci.
- Eksploatacja systemu e-pilot w pobliżu silnych pól magnetycznych, wytwarzanych np. przez elektromagnesy, transformatory, tomografy itp., jest niedopuszczalna.

- Należy unikać jazdy za pomocą systemu e-pilot w niekorzystnych warunkach, takich jak burze, grad czy wysokie zarośla.
- W przypadku przebicia opony prosimy o kontakt z dystrybutorem.
- Nietypowe odgłosy lub nietypowe wibracje w trakcie jazdy mogą wskazywać na poluzowanie się części systemu e-pilot lub wózka inwalidzkiego. Możliwe jest również, że do wnętrza urządzenia w trakcie jazdy dostały się ciała obce. W takich przypadkach należy skontaktować się z dystrybutorem.

#### Po zakończeniu jazdy za pomocą systemu e-pilot należy przestrzegać następujących zasad:

- Gdy system e-pilot nie jest używany, należy go od razu wyłączyć, aby zapobiec przypadkowemu aktywowaniu poleceń jazdy podczas dotknięcia manetki gazu [1].
- Podczas każdego postoju należy również zablokować znajdującą się po lewej stronie kierownicy dźwignię hamulca [7b] w pozycji wciśniętej za pomocą jej mechanizmu blokującego [6] i uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego.
- W miarę możliwości za każdym razem po zakończeniu jazdy należy ładować moduł akumulatora systemu e-pilot.

#### 6.4 Przeszkody

- System e-pilot może pokonywać przeszkody, takie jak krawężniki, o wysokości do 5 cm. Nie należy pokonywać przeszkód wyższych niż 5 cm ze względu na ryzyko zahaczenia o nie podpórką [18] i uszkodzenia jej.
- Należy oprócz tego przestrzegać informacji dotyczących maksymalnej dopuszczalnej wysokości przeszkód, zawartych w instrukcji obsługi wózka inwalidzkiego.
- Nigdy nie pokonywać małych przeszkód, takich jak krawężniki, jadąc równolegle do nich. Przez przeszkody należy przejeżdżać, jadąc prostopadłe do nich. Oznacza to, że: Na przeszkodę w pierwszej kolejności wjeżdża koło systemu e-pilot, a następnie obydwie koła wózka inwalidzkiego wjeżdżają na przeszkodę jednocześnie, a nie jedno po drugim. Należy jechać z niską prędkością, dostosowaną do przeszkody lub poprosić drugą osobę o pomoc.
- Podczas jazdy po nachylonych krawężnikach lub w podobnych warunkach konieczne może być wykonanie nieznacznej przeciwskrętu.

#### 6.5 Niebezpieczne obszary i niebezpieczne sytuacje

- Użytkownik wózka inwalidzkiego musi za każdym razem zdecydować, czy dany przejazd jest bezpieczny, na podstawie czynników takich jak jego doświadczenie w jeździe oraz fizyczna siła.
- Przed wyruszeniem w drogę użytkownik powinien skontrolować koło [1] systemu e-pilot pod kątem zużycia oraz ewentualnych uszkodzeń opony. Należy również skontrolować poziom naładowania modułu akumulatora oraz działanie klaksonu.
- Te kontrole bezpieczeństwa oraz osobiste doświadczenie użytkownika wózka inwalidzkiego mają szczególne znaczenie w wymienionych poniżej niebezpiecznych obszarach oraz w ich pobliżu, w których użytkownik systemu e-pilot musi poruszać się wedle własnego osądu i na własne ryzyko:
  - nabrzeża, porty i przystanie, drogi i obszary w pobliżu zbiorników wodnych, mosty oraz groble bez balustrad
  - wąskie ścieżki, pochyłości (np. pochylnie i podjazdy), wąskie ścieżki na zboczach, górskie ścieżki
  - wąskie i/lub strome/pochyłe ścieżki wzdłuż głównych i bocznych dróg lub w pobliżu przepaści
  - ścieżki pokryte liśćmi, śniegiem lub lodem
  - pochylnie i podnośniki pojazdów



**Podczas wchodzenia w zakręty lub skręcania wózkiem inwalidzkim na pochyłym terenie jego środek ciężkości może się przesunąć, powodując ryzyko przewrócenia się wózka inwalidzkiego na bok. Należy w związku z tym zachować najwyższą ostrożność i zredukować prędkość.**



**Należy zachować szczególną ostrożność podczas przejeżdżania przez drogi, skrzyżowania oraz przejazdy kolejowe. Nigdy nie przejeżdżać przez szyny na ulicach oraz przejazdach kolejowych, jadąc równolegle do nich, ponieważ koła wózka inwalidzkiego mogą się w nich zaklinować.**



**Należy zachować szczególną ostrożność podczas jazdy po pochylniach i podnośnikach w pojazdach. Przed podniesieniem lub opuszczeniem wózka inwalidzkiego na pochylni lub podnośniku, system e-pilot należy zaparkować w bezpiecznej odległości od krawężnika i wyłączyć go. Oprócz tego należy zablokować dźwignię hamulca [7] zlokalizowaną po lewej stronie kierownicy za pomocą mechanizmu blokującego [6], a hamulec [19] koła [21] powinien być przez cały czas uruchomiony. Należy oprócz tego uruchomić również hamulce postojowe wózka inwalidzkiego. Działania te pozwolą zapobiec odtoczeniu się.**



**Nigdy nie jeździć wózkiem inwalidzkim bezpośrednio po krawędzi lub w pobliżu krawędzi pochylni albo podnośnika. Należy zachować od niej odpowiednią odległość.**



**Pryczepność opon na mokrym podłożu może być niska, co powoduje ryzyko poślizgu. Należy odpowiednio dostosować sposób jazdy i nigdy nie jeździć ze zużytymi oponami.**



Należy pamiętać, że podczas zjeżdżania w dół droga hamowania systemu e-pilot może być znacznie dłuższa niż na równym podłożu, w zależności od prędkości i nachylenia. Należy w związku z tym odpowiednio zredukować prędkość.



Koło [21] systemu e-pilot nie jest automatycznie blokowane, gdy system e-pilot jest zatrzymany, i może się swobodnie poruszać.

Należy zwrócić szczególną uwagę na informacje i instrukcje zawarte w rozdziałach 2.8 („Informacja dotycząca bezpieczeństwa podczas uruchamiania i zwalniania hamulców na pochyłym terenie”) oraz 6.3 („Instrukcje bezpieczeństwa”) dotyczące zatrzymywania się oraz ruszania na pochyłym terenie.



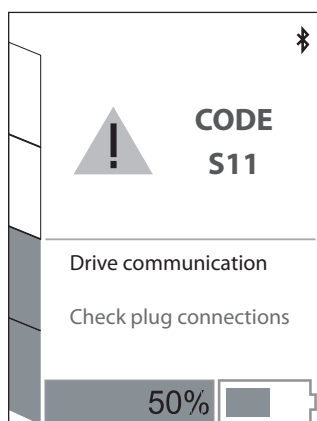
**Zachować ostrożność podczas jazdy po pochyłym terenie!**

W przypadku przekroczenia maksymalnej prędkości koło [21] automatycznie przełącza się w tryb wolnego koła, a manetka gazu [1] przestaje działać.

W takich sytuacjach należy zredukować prędkość, dopóki system e-pilot nie zwolni poniżej maksymalnej dopuszczalnej prędkości. Dopiero potem będzie znowu można korzystać z manetki gazu [1] w celu dalszej jazdy.



Maksymalna zdolność pokonywania wzniesień systemu e-pilot wynosi  $5,71^\circ$  (10%). Podczas jazdy urządzenia po bardziej stromych nachyleniach nie można wykluczyć ryzyka staczenia się systemu e-pilot oraz wózka inwalidzkiego do tyłu. W takim wypadku należy uruchomić hamulce postojowe wózka inwalidzkiego i przerwać jazdę. Systemu e-pilot nie można wykorzystywać do jazdy po pochyłym terenie o nachyleniu przekraczającym  $8,53^\circ$  (15%).



## 7. Komunikaty o błędach i informacje na wyświetlaczu

### 7.1 Komunikaty o błędach

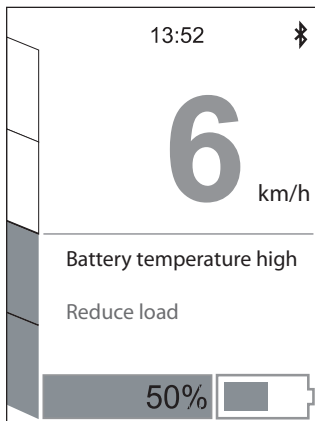
W przypadku usterki na wyświetlaczu [3] pojawia się kod błędu, identyfikujący jego źródło oraz proponujący możliwe środki zaradcze.

Tak samo jak w przypadku innych urządzeń samo wyłączenie systemu e-pilot i jego ponowne włączenie może czasami usunąć wyświetlany błąd. W poniższej tabeli wyszczególniono kody błędów, które można zazwyczaj łatwo usunąć. Jeżeli zaproponowany środek zaradczy nie rozwiązuje problemu, a kod błędu jest wciąż wyświetlany, prosimy o kontakt z dystrybutorem. Jeżeli na wyświetlaczu pojawi się błąd, który nie jest wymieniony w poniższej tabeli, prosimy o kontakt z dystrybutorem.

Kod	Wskazanie na wyświetlaczu	błąd	Środki zaradcze
B14	Error: battery hardware (initial check, electronics, ...) (błąd: komponenty sprzętowe akumulatora (wstępna kontrola, elektronika itd.))	Kontrola akumulatora zakończyła się niepowodzeniem.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B15	Error: battery temperature too low (błąd: zbyt niska temperatura akumulatora)	Zbyt niska temperatura akumulatora.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Zachować ostrożność podczas dalszej jazdy. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B16	Error: battery temperature too high (błąd: zbyt wysoka temperatura akumulatora)	Zbyt wysoka temperatura akumulatora.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Zachować ostrożność podczas dalszej jazdy. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B17	Error: battery flat (błąd: akumulator rozładowany)	Zbyt niskie napięcie akumulatora.	Naładować akumulator.
B18	Error: battery 36V (błąd: akumulator 36 V)	Błąd napięcia akumulatora.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B19	Error: battery 36V (błąd: akumulator 36 V)	Akumulator jest w pełni naładowany, odzyskiwanie energii jest niemożliwe.	Pokonać krótką odległość pod górę lub na płaskim terenie w celu zużycia niewielkiej ilości energii.
C10	Error: display hardware (initial check, electronics, ...) (błąd: komponenty sprzętowe wyświetlacza (wstępna kontrola, elektronika itd.))	Kontrola wyświetlacza zakończyła się niepowodzeniem.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
C11	Error: throttle handle (błąd: manetka gazu)	Kontrola manetki gazu zakończyła się niepowodzeniem.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
C12	Error: throttle handle start-up protection (błąd: zabezpieczenie rozruchowe manetki gazu)	Manetka gazu została obrócona w trakcie uruchamiania systemu e-pilot	Wyłączyć system e-pilot i z powrotem włączyć go: w tym czasie nie obracać manetki gazu.
C13	Emergency operation (praca w trybie awaryjnym)	Nieprawidłowe wartości manetki gazu. Praca w trybie awaryjnym z ograniczonymi wartościami.	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
M14	Error: drive hardware (błąd: komponenty sprzętowe napędu)	Error: drive electronics (Błąd układu elektronicznego napędu)	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
M15	Error: drive temperature too high (błąd: zbyt wysoka temperatura napędu)	Błąd zakresu temperatury napędu.	Ograniczyć prędkość. Pozostawić napędy do ostygnięcia. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
S10	Error: general communication (błąd: ogólna komunikacja)	Brak możliwości komunikacji z poszczególnymi podzespołami.	Wyłączyć system. Odłączyć/przyłączyć wszystkie podzespoły. Włączyć system. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
S11	Error: drive communication (błąd: komunikacja z napędem)	Brak możliwości komunikacji z napędem.	Wyłączyć system. Odłączyć/przyłączyć napęd. Włączyć system. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
S12	Error: battery communication (błąd: komunikacja z akumulatorem)	Brak możliwości komunikacji z akumulatorem.	Wyłączyć system. Ponownie umieścić akumulator. Włączyć system. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.



**Jeżeli na wyświetlaczu pojawi się kod błędu, należy wyłączyć i ponownie włączyć system e-pilot. Jeżeli nie spowoduje to usunięcia błędu, prosimy o kontakt z dystrybutorem. W zależności od typu błędu objęte nim podzespoły mogą wymagać odesłania do firmy Alber w celu przeprowadzenia naprawy.**



## 7.2 Ostrzeżenia

Podczas jazdy system e-pilot stale kontroluje stan akumulatora oraz napędu, jak również aktualną prędkość. Jeżeli wykryje on krytyczne wartości parametrów, na wyświetlaczu [3] pojawia się odpowiednie ostrzeżenie wraz z krótką informacją na temat rozwiązania problemu. Wyświetlenie ostrzeżenia nie powoduje przerwania jazdy za pomocą systemu e-pilot.

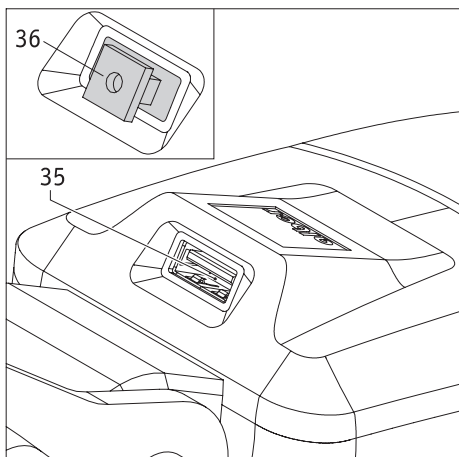
Szczegóły dotyczące ostrzeżeń można znaleźć w poniższej tabeli. Wyszczególnione w niej kody są zapisywane w pamięci wyświetlacza, ale nie są wyświetlane.

Kod	Wskazanie na wyświetlaczu	błąd	Środki zaradcze
B10	Note: battery temperature high (ostrzeżenie: wysoka temperatura akumulatora)	Wysoka temperatura akumulatora. Prędkość została ograniczona.	Jechać ostrożnie. Unikać jazdy po pochyłym terenie. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B11	Note: battery temperature low (ostrzeżenie: niska temperatura akumulatora)	Niska temperatura akumulatora. Prędkość została ograniczona.	Jechać ostrożnie. Unikać jazdy po pochyłym terenie. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
B12	Note: battery almost flat (<=20% to >7%) (ostrzeżenie: akumulator prawie rozładowany (<=20% do >7%))	Niskie napięcie akumulatora.	Naładować akumulator.
B13	Note: battery soon flat (<=20% to >7%) (ostrzeżenie: akumulator wkrótce się rozładuje (<=7%))	Niskie napięcie akumulatora.	Naładować akumulator.
C14	Error: SIU hardware (błąd: komponenty sprzętowe SIU)	Kontrola zespołu interfejsu sygnałów (signal interface unit – SIU) zakończyła się niepowodzeniem	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
M10	Note: drive temperature high (ostrzeżenie: wysoka temperatura napędu)	Temperatura napędu jest wysoka.	Ograniczyć prędkość. Pozostawić napędy do ostygnięcia. Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.
M11	Note: speed much too high (approx. 40 km/h) (ostrzeżenie: dużo za wysoka prędkość (ok. 40 km/h))	Dużo za wysoka prędkość. Ryzyko uszkodzenia systemu.	Znacznie obniżyć prędkość w celu zredukowania ryzyka wypadku. Może dojść do uszkodzenia napędu i modułu akumulatora. Utrata wszelkich roszczeń z tytułu odpowiedzialności producenta i gwarancji!
M12	Note: speed high (30 km/h) (ostrzeżenie: wysoka prędkość (30 km/h))	Wysoka prędkość.	Obniżyć prędkość w celu zredukowania ryzyka wypadku.
M13	Note: speed too high (35 km/h) (ostrzeżenie: za wysoka prędkość (35 km/h))	Za wysoka prędkość	Znacznie obniżyć prędkość w celu zredukowania ryzyka wypadku.
S13	Error: SIU communication (błąd: komunikacja z SIU)	Brak możliwości komunikacji z zespołem interfejsu sygnałów (signal interface unit – SIU)	Wyłączyć system i z powrotem włączyć go. Jeżeli błąd wciąż się pojawia, skontaktować się z dystrybutorem.

### ! Ważna informacja dotycząca ostrzeżeń M11, M12 i M13:

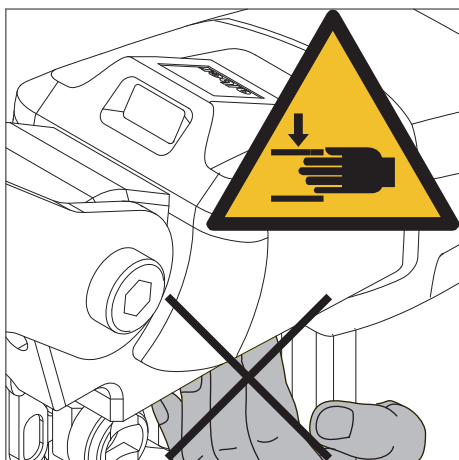
W przypadku przekroczenia maksymalnej prędkości (patrz tabela w rozdziale 13) i nieprzebrzegania informacji zawartych w niniejszej instrukcji obsługi układ napędowy oraz moduł akumulatora mogą ulec uszkodzeniu. Wyklucza to wszelką odpowiedzialność firmy Alber GmbH oraz roszczenia z tytułu rękojmi.



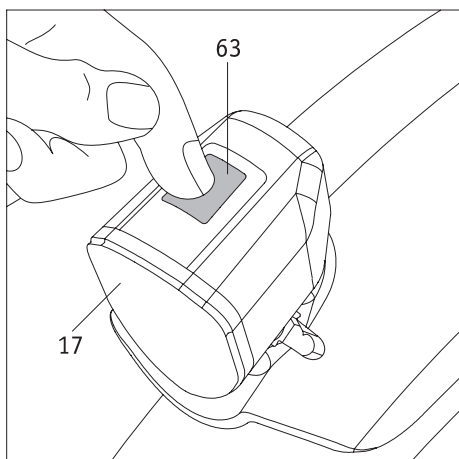


### 8. Gniazdo ładowania USB

System e-pilot wyposażony jest w gniazdo ładowania USB [35], umożliwiające ładowanie urządzeń prądem o natężeniu do 1,3 A (np. telefonów komórkowych). Gniazdo ładowania umieszczone jest przed mostkiem kierownicy i jest ono zabezpieczone gumową pokrywą [36]. Należy uważać, aby gumowa pokrywa była zawsze całkowicie wsunięta w port i uszczelniała go, gdy gniazdo ładowania USB nie jest używane. Jeżeli gniazdo ładowania USB nie jest całkowicie uszczelnione, do jego wnętrza przedostać może się wilgoć, powodując uszkodzenie.



**Ryzyko obrażeń spowodowanych przez zmiążdżenie!**  
**Nigdy nie sięgać do pokrywy znajdującej się pod portem USB [35].**  
**Zwłaszcza podczas zakręcania istnieje ryzyko zmiążdżenia palców.**

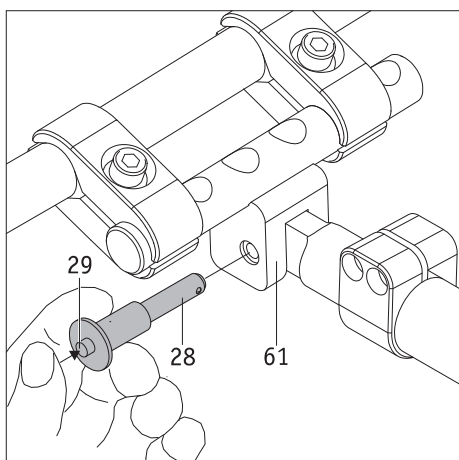
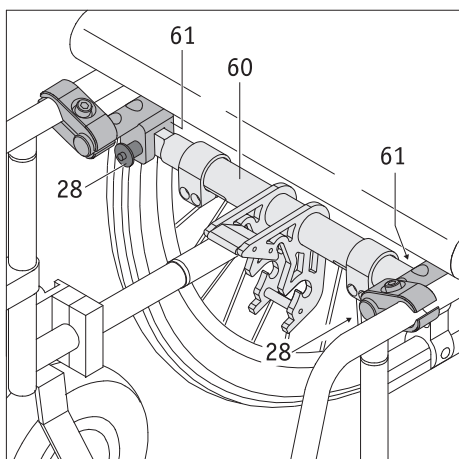


### 9. Światło

Podstawowym elementem włączającym i wyłączającym światło [17] jest przycisk [5] na kierownicy (patrz rozdział 2.6). Światło [63] można również włączać i wyłączać za pomocą przycisku zlokalizowanego na samej lampie.

#### Ważne informacje:

Przycisk [5] całkowicie odcina dopływ prądu do światła [17]. Oznacza to, że światło można włączyć tylko wtedy, jeżeli zostało ono uprzednio włączone za pomocą przycisku [5].



## 10. Transport

### 10.1 System e-pilot

- Na czas transportu moduł akumulatora i wyświetlacz powinno się odłączać od systemu e-pilot i przechowywać w bezpiecznym miejscu. Jeżeli te dwa podzespoły pozostają na systemie e-pilot, należy go wyłączyć.
- Po podniesieniu systemu e-pilot nigdy nie należy sięgać do obręczy kół.
- Należy przestrzegać odpowiednich przepisów dotyczących transportu akumulatorów litowo-jonowych, zwłaszcza podczas podróży (patrz również rozdział 3.5.8).

### 10.2 Wózek inwalidzki

Przed złożeniem wózka inwalidzkiego należy wyjąć pręt dokujący [60] ze wspornika.

- Mocno chwycić pręt dokujący [60].
- Po lewej lub prawej stronie pręta dokującego: Przcisnąć kciukiem mechanizm odblokowujący [29] pośrodku sworznia mocującego [28] i wyciągnąć sworzni mocujący z otworu w mocowaniu [61] zamontowanym w wózku inwalidzkim. Pręt dokujący można teraz obrócić w dół.
- Powtórzyć procedurę po przeciwległej stronie wózka inwalidzkiego i całkowicie usunąć belkę poprzeczną z wózka inwalidzkiego.

W celu ponownego przyłączenia systemu e-pilot do wózka inwalidzkiego po zakończeniu transportu, w wózku inwalidzkim należy z powrotem zamocować belkę poprzeczną [60].

- Wprowadzić pręt dokujący [60] prawidłową stroną w mocowanie po prawej lub lewej stronie wózka inwalidzkiego [61] i mocno przytrzymać go.
- Przcisnąć kciukiem mechanizm odblokowujący [29] pośrodku sworznia mocującego [28] i wprowadzić go do oporu w mocowanie [61].
- Po zwolnieniu mechanizmu odblokowującego [29] pręt dokujący [60] zostaje zablokowany w mocowaniu [61] i nie można go już wyciągnąć.
- Powtórzyć procedurę po przeciwległej stronie wózka inwalidzkiego.



**Po zamocowaniu pręta dokującego [60] sprawdzić, czy dwa sworznie mocujące [28] i pręt dokujący [60] są stabilnie zamocowane w mocowaniach [61].**

**Wyciągnięcie sworzni mocujących z mocowań [61] bez przyciśnięcia mechanizmu odblokowującego [29] powinno być niemożliwe.**

**Niemożliwe powinno być również wyciągnięcie pręta dokującego [60] z mocowań [61] bez wyciągnięcia obu sworzni mocujących [61].**

## 11. Przechowywanie, konserwacja, pielęgnacja i utylizacja

### 11.1 Przechowywanie

W przypadku konieczności przechowywania wózka inwalidzkiego lub systemu e-pilot przez dłuższy okres (np. kilku miesięcy) należy przestrzegać poniższych instrukcji:

- Wózek inwalidzki należy przechowywać zgodnie z zaleceniami jego producenta.
- Odłączyć moduł akumulatora, owinąć go w folię i przechowywać osobno.
- Przestrzegać instrukcji przechowywania modułu akumulatora zawartych w rozdziale 3.5.7.
- Również system e-pilot należy zabezpieczyć przed wnikaniem wilgoci za pomocą folii.
- Wózek inwalidzki oraz system e-pilot należy przechowywać w suchym pomieszczeniu.
- Pomieszczenie należy chronić przed dostępem osób niepowołanych (zwłaszcza dzieci) bez nadzoru.
- Wózek inwalidzki oraz system e-pilot należy chronić przed dostaniem się do nich wilgoci oraz kapaniem na nie cieczy.
- Nie należy dopuszczać do stałego narażenia wózka inwalidzkiego oraz systemu e-pilot na działanie promieniowania słonecznego (wpadającego np. przez okna).
- Wózek inwalidzki, system e-pilot oraz moduł akumulatora należy wyczyścić przed ponownym rozpoczęciem ich użytkowania. Szczególnie ważne jest, aby na wtyku ładowarki [25] ani na gnieździe ładowania [10] w module akumulatora nie znajdowały się żadne cząstki metali.
- Przed ponownym rozpoczęciem użytkowania należy sprawdzić, czy wymagana jest konserwacja (patrz rozdział 10.4), i w razie potrzeby zlecić ją.

### 11.2 Pielęgnacja



**Dostanie się wody do wnętrza napędu oraz modułu akumulatora może spowodować ich zniszczenie. W związku z tym poszczególnych podzespołów systemu e-pilot nigdy nie należy czyścić bieżącą wodą ani za pomocą myjek ciśnieniowych.**

Piastę koła oraz moduł akumulatora należy zawsze chronić przed dostaniem się do nich cieczy lub wilgoci. Z tego względu podczas czyszczenia systemu e-pilot należy zachować szczególną ostrożność. Należy w szczególności przestrzegać poniższych instrukcji:

- Do czyszczenia podzespołów lub modułu akumulatora należy zawsze stosować suchą lub lekko zwilżoną ściereczkę.
- Do czyszczenia podzespołów nigdy nie należy stosować myjek do szorowania, środków czyszczących o właściwościach ściernych ani agresywnych środków chemicznych.
- Podzespołów systemu nie należy nigdy czyścić bieżącą wodą, np. przy użyciu węża lub myjki wysokociśnieniowej. Mogłoby to bowiem doprowadzić do dostania się wody do ich wnętrza i spowodować niemożliwe do naprawienia szkody w ich układzie elektrycznym.

Firma Alber GmbH nie ponosi odpowiedzialności za szkody spowodowane przez dostanie się wody do wnętrza urządzenia. Należy mieć na uwadze, że udzielana przez nas rękojmia nie obejmuje tego typu uszkodzeń.

### 11.3 Ponowne wykorzystanie

Jeżeli system e-pilot został dostarczony przez instytucję ubezpieczeń zdrowotnych i nie jest już potrzebny, prosimy o kontakt z tą instytucją, przedstawicielem firmy Alber lub autoryzowanym dystrybutorem. System e-pilot może wówczas zostać przekazany innej osobie. Przed ponownym zastosowaniem systemu e-pilot powinien on zostać poddany konserwacji. Autoryzowany dystrybutor lub przedstawiciel firmy Alber może w łatwy i szybki sposób wymontować wspornik do mocowania systemu e-pilot z wózka inwalidzkiego i zamontować go w innym wózku.

Oprócz czyszczenia wg instrukcji zamieszczonych w rozdziale 10.2 przed ponownym zastosowaniem systemu e-pilot konieczne jest przeprowadzenie dezynfekcji kierownicy oraz wszystkich dostępnych z zewnątrz plastikowych elementów systemu. Należy w tym celu zastosować środek czyszczący odpowiedni do dezynfekcji na mokro oraz przestrzegać instrukcji jego stosowania.

### 11.4 Konserwacja

W Niemczech konserwację wyrobów medycznych regulują zapisy Rozporządzenia dotyczącego użytkowników wyrobów medycznych (MPBetreibV), sekcja 7. Zgodnie z jego zapisami do zapewnienia nieprzerwanej bezpiecznej i prawidłowej pracy wyrobów medycznych wymagane jest przeprowadzanie czynności konserwacyjnych – w szczególności przeglądów i serwisowania.

Na podstawie przeprowadzonych przez nas obserwacji rynku jako rozsądną częstotliwość konserwacji przyjęliśmy okres dwóch lat – przy założeniu, że nasze produkty eksploatowane są w normalnych warunkach.

Dwa lata stanowią okres orientacyjny. Wymagana częstotliwość konserwacji może różnić się w zależności od rzeczywistego stopnia wykorzystania produktu oraz zachowania użytkownika. Kontrola stopnia wykorzystania oraz zachowania użytkownika produktu leży w zakresie odpowiedzialności podmiotu eksploatującego produkt.

Niezależnie od sytuacji zdecydowanie zalecamy uprzednie wyjaśnienie, w jakim stopniu koszty prac konserwacyjnych przeprowadzanych na naszych produktach pokrywane są przez instytucję ubezpieczeń zdrowotnych, zwłaszcza w przypadku istniejących już umów.

## 11.5 Utylizacja



Opisywane urządzenie, jego moduł akumulatora oraz akcesoria są trwałymi produktami.

Mogą one mimo to zawierać substancje szkodliwe dla środowiska w przypadku wyrzucania części produktu w miejscach (np. na wysypiska), które zgodnie z właściwymi przepisami ustawowymi nie są przeznaczone do utylizacji tego typu materiałów.

Zgodnie z dyrektywą europejską 2002/96/WE (w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego – WEEE) produkt opatrzony jest symbolem przekreślonego pojemnika na śmieci, informującym o konieczności oddania go do recyklingu.

W celu ochrony środowiska produkt należy po zakończeniu okresu jego eksploatacji oddać do lokalnego centrum recyklingu.

Ponieważ nie we wszystkich europejskich krajach produkt objęty jest zapisami dyrektywy w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE), należy zapoznać się z mającymi zastosowanie krajowymi przepisami dotyczącymi utylizacji odpadów. System e-pilot można też zwrócić do autoryzowanego dystrybutora lub firmy Alber GmbH w celu jego prawidłowej i przyjaznej dla środowiska utylizacji.

## 12 Rękojmia, gwarancja i odpowiedzialność

### 12.1 Rękojmia za wady

Firma Alber gwarantuje, że system e-pilot jest wolny od wad w momencie dostawy. Rękojmia ta wygasa po 24 miesiącach od daty dostawy systemu e-pilot.

### 12.2 Gwarancja trwałości

Firma Alber udziela 24-miesięcznej gwarancji trwałości na system e-pilot.

Gwarancja trwałości nie obejmuje:

- Urządzeń, w których dokonano manipulacji przy numerach seryjnych lub usunięto je
- Części zużywalnych, takich jak opony, elementy sterownicze i szprychy
- Uszkodzeń spowodowanych przez normalne zużycie, nieprawidłowe obchodzenie się z urządzeniem – w tym nieprzestrzeganie instrukcji zawartych w niniejszej instrukcji obsługi – wypadki, lekkomyślność oraz ogień, wodę, siły wyższe i inne zdarzenia, na które firma Alber GmbH nie ma wpływu
- Części wymagających serwisowania lub wymiany w ramach normalnego użytkowania (np. wymiana opon)
- Przeglądów urządzenia bez wykrycia awarii lub usterek

### 12.3 Odpowiedzialność

Producent systemu e-pilot, firma Alber GmbH, nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo produktu w następujących okolicznościach:

- Nieprawidłowe obchodzenie się z systemem e-pilot
- Nieprzeprowadzanie zalecanego co dwa lata serwisowania systemu e-pilot, dokonywanego przez autoryzowanego dystrybutora lub firmę Alber GmbH
- Eksploatacja systemu e-pilot w sposób niezgodny z instrukcjami zawartymi w niniejszej instrukcji obsługi
- Eksploatacja systemu e-pilot przy niewystarczającym poziomie naładowania akumulatora
- Naprawy lub modyfikacje systemu e-pilot przez osoby nieupoważnione do wykonywania tego typu prac
- Montaż części innych producentów w systemie e-pilot
- Demontaż części systemu e-pilot

## 13 Dane techniczne

### Napęd

Zasięg (*):	do 50 km (standardowy moduł akumulatora) / 20 km (lotniczy moduł akumulatora) wg ISO 7176-4
Maksymalna zdolność pokonywania wzniesień:	do 5,71° (10%); należy również przestrzegać ograniczeń podanych przez producenta wózka inwalidzkiego
Maksymalne nachylenie podczas zjeżdżania w dół:	8,53° (15%); należy również przestrzegać ograniczeń podanych przez producenta wózka inwalidzkiego
Promień skrętu (minimalny):	2,75 m
Maksymalna prędkość:	6 km/h (10 lub 15 km/h tylko z odpowiednim wyposażeniem (trójkąt ostrzegawczy, światła, światła odblaskowe) oraz z dopuszczeniem jednostkowym

**Należy zawsze przestrzegać ograniczeń podanych przez producenta wózka inwalidzkiego oraz krajowych przepisów ruchu drogowego.**

Moc znamionowa silnika:	250 W
Napięcie robocze:	36 V
Temperatura robocza:	-25°C do +50°C
Masa ciała:	maks. 100 kg
Maks. dopuszczalna masa łączna	maks. 135 kg

### Moduł akumulatora

	Standardowy	Lotniczy moduł akumulatora
Typ akumulatora:	ogniwa litowo-jonowe, zabezpieczone przed wyciekaniem i bezobsługowe	ogniwa litowo-jonowe, zabezpieczone przed wyciekaniem i bezobsługowe
Znamionowe napięcie robocze:	36 V	36 V
Znamionowa pojemność:	13,8 Ah	7,8 Ah
Znamionowa energia:	496,8 Wh	280,8 Wh
Temperatura ładowania:	0°C do +45°C	0°C do +45°C
Temperatura robocza:	-25°C do +50°C	-25°C do +50°C
Stopień ochrony:	IPX4	IPX4
Czas ładowania akumulatora:	9 godzin	5,5 godziny

### Masy podzespołów

Zespół napędowy:	15,5 kg
Moduł akumulatora:	standardowy 2,9 kg / lotniczy moduł akumulatora 2,8 kg
Masa całkowita:	18,4 kg (może różnić się w zależności od wersji lub akcesoriów)

### Opona koła

Nazwa	Model i typ	Rozmiar (cale)	Ciśnienie powietrza w barach i kPa
CST 16x300 C-1488	średnioprofilowa opona pneumatyczna dętkowa	16" / 16 x 3.00	2,0 bara / 200 kPa



**Na kole stosować można wyłącznie opony typów wyszczególnionych w tabeli. Zastosowanie opon innych typów jest zabronione. W przypadku przebicia opony prosimy o kontakt z dystrybutorem.**

(\*) Zasięg zależy od terenu i panujących warunków jazdy. Podany maksymalny zasięg obowiązuje dla optymalnych warunków jazdy (płaskiego terenu, świeżo naładowanego modułu akumulatora, temperatury otoczenia około 20°C, spokojnej jazdy itd.). Przy niższych temperaturach zasięg systemu e-pilot może być mniejszy niż podano w powyższej tabeli.

Szacowany okres eksploatacji tego produktu wynosi średnio pięć lat, pod warunkiem, że jest on użytkowany zgodnie ze swoim przeznaczeniem oraz konserwowany i serwisowany zgodnie ze wszystkimi instrukcjami zawartymi w instrukcji obsługi. Okres eksploatacji można wydłużyć poprzez ostrożne obchodzenie się z produktem, jego serwisowanie, konserwację i użytkowanie oraz w przypadku braku ograniczeń technicznych wynikających z dalszego rozwoju nauki i technologii.

Okres eksploatacji może jednak ulec znacznemu skróceniu w wyniku zbyt intensywnego lub nieprawidłowego użytkowania produktu. Okres eksploatacji wymagany przez mające zastosowanie normy nie jest uważany za dodatkową gwarancję.

## Ładowarka

Informacje techniczne oraz inne informacje na temat ładowania można znaleźć w oddzielnej instrukcji obsługi dołączonej do ładowarki akumulatora.

## Pozostałe

Wszystkie podzespoły systemu e-pilot są chronione przed korozją.

**CE** System e-pilot oraz jego zewnętrzna ładowarka są zgodne z odpowiednimi sekcjami normy EN 12184 dot. wózków inwalidzkich z napędem elektrycznym oraz normy ISO 7176-14 dot. wózków inwalidzkich oraz są zgodne z dyrektywą UE dotyczącą wyrobów medycznych. System e-pilot jest wyrobem medycznym klasy I.


Zastrzegamy sobie prawo do wprowadzania zmian w konstrukcji i technologii naszych produktów w celu wprowadzenia najnowszych udoskonaleń.

## 14. Etykiety


Na podzespołach systemu e-pilot umieszczone są etykiety z różnymi szczegółowymi informacjami na temat produktu. W razie wystąpienia usterki urządzenia dystrybutor może wymienić jego podzespoły na części z puli części zamiennych firmy Alber. W tym celu dystrybutor potrzebować będzie niektórych informacji zawartych na etykietach.






### Etykieta systemu

Etykieta systemu zawiera informacje na temat podstawowych danych technicznych systemu e-pilot i umożliwia w razie potrzeby jego identyfikację. W razie konieczności wymiany urządzenia w ramach puli części zamiennych firmy Alber prosimy podać numer systemu. Etykieta systemu umieszczona jest na ramie systemu e-pilot, po wewnętrznej stronie uchwytu akumulatora [7].

<b>Systemnr. / System No.</b>	<b>P15200135</b>	
FIN	699	
Produkt/Modell [Product/Model]	e-pilot P15	
Betriebsspannung [Nominal Voltage]	36 V	
Motor Nennleistung [Rated Power]	250 W	
Max. Geschwindigkeit [Max. Speed]	6 km/h [3.73 mph]	
Nenn-Steigung [Rated Slope]	5,7° [10%]	


2020-02-07




**CE MD**     

**Alber GmbH**  
Vor dem Weissen Stein 14  
D-72461 Albstadt  
Made in Germany

(01)04046727182502  
(11)200207  
(21)P15200135

Wartung Maintenance			
durch/by:			
Alber GmbH 72461 Albstadt			
01	nächste	07	
02	next	08	
03		09	
04		10	
05		11	
06		12	
2021	2022	2023	2024

Wartung Maintenance			
am/at: .....			
durch/by: .....			
in (PLZ)/in: .....			
01	nächste	07	
02	next	08	
03		09	
04		10	
05		11	
06		12	
2021	2022	2023	2024

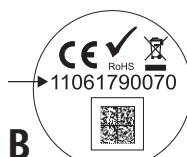
### Etykieta konserwacyjna

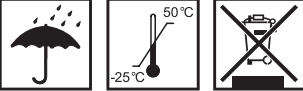
Etykieta ta informuje o terminie kolejnej konserwacji. Jest ona umieszczona po wewnętrznej stronie uchwytu akumulatora [7].

### Etykieta podzespołu

Etykieta [A] umieszczona jest na kole, z tyłu modułu akumulatora oraz na spodzie ładowarki; etykieta [B] umieszczona jest z tyłu wyświetlacza.

W razie konieczności wymiany podzespołu w ramach puli części zamiennych firmy Alber prosimy podać numer podzespołu (numer umieszczony pośrodku etykiety, oznaczony strzałką na umieszczonej obok ilustracji).






**Bitte vergessen Sie nicht, die Akku-Packs nach jedem Gebrauch nachzuladen, um deren volle Leistungsfähigkeit zu erhalten.**  
*Please make sure that the battery packs are recharged after each partial discharge i.e. after each use, to maintain their full capacity.*

**Typ:** Lithium-Ionen Akku-Pack  
10INR19/66-4  
**Type:** Lithium-Ion battery pack  
10INR19/66-4

**Auslaufsicher / Nonspillable battery**  
**Nennspannung:** 36 V  
*Nominal voltage:* 36 V  
**Nennkapazität:** 13,8 Ah  
*Nominal capacity:* 13.8 Ah  
**Nennenergie:** 496,8 Wh  
*Nominal energy:* 496.8 Wh  
**Betriebstemperatur:**  
 -25°C ... +50 °C  
*Operating Temperature:*  
 - 13°F ... 122°F  
**Ladetemperatur:**  
 0 °C ... +45 °C  
*Charging Temperature:*  
 32 °F ... 113 °F

**Kurzschluss vermeiden / Avoid short circuits**

**Nur Original-Ladegerät gemäß Gebrauchsanweisung verwenden / Use only genuine charger provided with the unit**



**Bitte beachten Sie die Hinweise zum Laden und zum Transport in der Gebrauchsanweisung / For charging and transportation, please read operating instructions.**

**alber** Alber GmbH  
 Vor dem Weißen Stein 21  
 72461 Albstadt, Germany  
 Phone: +49 7432 2006-0  
 Fax: +49 7432 2006-299

### Naklejka na module akumulatora

Zilustrowana tu naklejka umieszczona jest z tyłu modułu akumulatora i zawiera informacje o jego użytkowaniu oraz dane techniczne.



THE INNOVATION GROUP

**BMZ GmbH**  
 Am Sportplatz 28-30  
 D-63791 Karlstein am Main/Germany

**Battery charger for 36V Li-Ion battery**

**Model: BSC42004000**

**Article No.: 24555-9**

**P/N: BC1120-U**



**Before charging read the instruction**

**For indoor use**

**Input: 230V~50Hz 2.0A max**

**Output: 42.0V --- 4.0A**

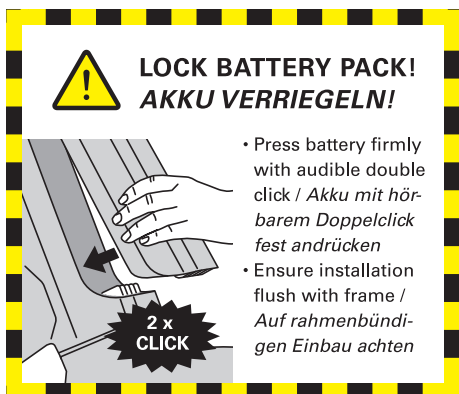
**Date code: 45/16**



MADE IN PRC

### Naklejka na ładowarce

Zilustrowana tu naklejka umieszczona jest z tyłu ładowarki i zawiera informacje o jej użytkowaniu oraz dane techniczne.



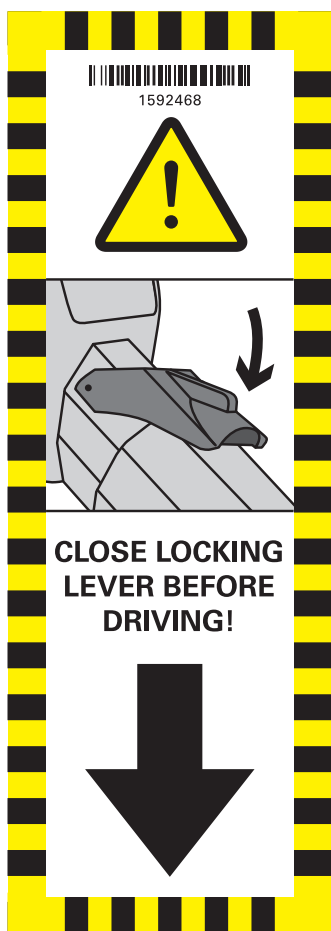
#### Naklejka „blokowanie akumulatora”

Ta naklejka jest umieszczona z przodu (na dole) modułu akumulatora i informuje o prawidłowym sposobie jego umieszczania (patrz rozdział 3.3).



#### Naklejka „ryzyko wywrócenia”

- Uwaga, ryzyko wywrócenia! Przed zakręcaniem należy ograniczyć prędkość.
- Na krawężniki i przeszkody należy zawsze wjeżdżać prostopadłe do nich.
- Unikać gwałtownych manewrów kierownicą.



#### Naklejka „zamknąć klapę przed jazdą”

Ta naklejka znajduje się na dolnej rurze systemu e-pilot i informuje o tym, że klapa odblokowująca [9] musi zawsze pozostawać zamknięta w trakcie jazdy.

Jazda z niezamkniętą klapą odblokowującą [9] jest zabroniona.

Patrz również rozdziały 2.1 i 2.2.



### 15. Informacje na temat bezpieczeństwa produktu

Wszystkie podzespoły systemu e-pilot zostały poddane testom działania oraz szczegółowym kontrolom. Jeżeli mimo to dojdzie do nie-  
możliwych do przewidzenia usterek w działaniu systemu e-pilot, na poniższych stronach internetowych można szybko znaleźć właściwe  
informacje dla klientów na temat bezpieczeństwa:

- Strona internetowa firmy Alber (producenta systemu e-pilot)
- Strona internetowa niemieckiego Federalnego Instytutu ds. Produktów Leczniczych i Wyrobów Medycznych [BfArM]

W razie konieczności podjęcia działań korekcyjnych firma Alber powiadomi dystrybutora, który skontaktuje się z użytkownikiem.

### 16. Ważna informacja prawna dla użytkownika tego produktu

Zdarzenia zachodzące z powodu usterek produktu i prowadzące do poważnych obrażeń należy zgłaszać producentowi oraz odpowiednie-  
mu organowi kraju członkowskiego Unii Europejskiej, w którym użytkownik ma swoje miejsce zamieszkania.

W przypadku Republiki Federalnej Niemiec są to:

- Firma Alber GmbH (szczegółowy adres można znaleźć na odwrocie niniejszej instrukcji obsługi)
- Niemiecki Federalny Instytut ds. Produktów Leczniczych i Wyrobów Medycznych (BfArM),  
Kurt-Georg-Kiesinger-Allee 3  
53175 Bonn  
www.bfarm.de

W przypadku innych krajów członkowskich Unii Europejskiej należy powiadomić:

- Dystrybutora firmy Alber (szczegółowy adres można znaleźć na odwrocie niniejszej instrukcji obsługi)
- Organy danego kraju odpowiedzialne za wypadki z udziałem wyrobów medycznych

Listę odpowiednich organów można znaleźć w internecie pod adresem: <http://ec.europa.eu/growth/sectors/medical-devices/contacts/>

### 17. Ważna informacja na temat transportu lotniczego

Dla systemu e-pilot dostępne są dwa moduły akumulatora: standardowy moduł akumulatora (13,8 Ah / 496,8 Wh) oraz lotniczy  
moduł akumulatora (7,8 Ah / 280,0 Wh). **Należy pamiętać, że standardowego modułu akumulatora nie można transportować  
w statkach powietrznych!**

Tylko lotniczy moduł akumulatora (7,8 Ah / 280,0 Wh) jest zgodny z wymaganiami Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźni-  
ków Powietrznych (IATA) w zakresie transportu lotniczego. Co roku potwierdzamy to w postaci naszego certyfikatu transporto-  
wego. Jest on przygotowywany na podstawie nowych przepisów IATA dotyczących towarów niebezpiecznych, które zazwyczaj  
publikowane są dopiero w połowie grudnia danego roku. Aktualny certyfikat można pobrać ze strony internetowej firmy Alber:  
(<https://www.alber.de/de/hilfe-service/alber-service/reisen-mit-alber-produkten/>). Chętnie prześlemy go również na Państwa prośbę.

Niemniej jednak podczas planowania podróży prosimy skontaktować się z biurem podróży lub odpowiednimi liniami lotniczymi  
w celu omówienia możliwości zabrania ze sobą systemu e-pilot w każdym z planowanych lotów. Ostateczna decyzja dotycząca  
zezwolenia na zabranie systemu e-pilot na pokład lub odmowy zależy od pilota. Firma Alber GmbH ani dystrybutor nie mają wpły-  
wu na decyzję pilota.



**Należy zapoznać się również z odpowiednimi przepisami dotyczącymi transportu akumulatorów litowo-jonowych obo-  
wiązującymi w odwiedzanych krajach (patrz również rozdział 3.5.8).**

Ihre Alber-Vertretung / Your Alber representative / Votre représentation Alber /  
Vostra rappresentanza Alber / Su representación Alber / Din Alber representant /  
Din Alber-agenturene / Uw distributeur Alber / Deres Alber-repræsentation



**Alber GmbH**

Vor dem Weißen Stein 14  
72461 Albstadt-Tailfingen

Telefon +49 (0)7432 2006-0

Telefax +49 (0)7432 2006-299

info@alber.de

www.alber.de