

Kody usterek nagrzewnicy postojowej z ogrzewaniem powietrznym typu „Doctor Li” (płyta główna).		
Kod błędu	Problem	Rozwiązanie
0	Awaria panelu	Wymień panel
1	Niepowodzenie zapłonu	① Czy w zbiorniku paliwa brakuje paliwa / zostało zużyte
	Nieudane uruchomienie (próba uruchomienia podjęta dwukrotnie)	② Czy pompa paliwa jest zablokowana lub działa nieprawidłowo
	Brak utworzenia płomienia	③ Czy układ paliwowy jest prawidłowy – obecność pęcherzyków powietrza i brak ciągłego dopływu paliwa
		④ Niewystarczające zasilanie lub problem z jakością paliwa
2	Zgaśnięcie płomienia (powtórzone 3 razy)	① Brak paliwa w zbiorniku, nieprawidłowa praca pompy paliwa lub problem z jakością paliwa ② Nieszczelność układu paliwowego lub obecność pęcherzyków powietrza — brak ciągłości dopływu paliwa ③ Zablokowane przewody dolotowe lub wylotowe
3	Niewłaściwe napięcie zasilania — Zbyt niskie lub zbyt wysokie napięcie	① Przewód zasilający jest podłączony nieprawidłowo — upewnij się, że napięcie zasilania jest zgodne z wartością podaną na urządzeniu. ② Wtyczka nie jest pewnie osadzona lub przewód zasilający ma słaby kontakt. ③ Słaby styk wewnątrz skrzynki z bezpiecznikiem. ④ Konfiguracja panelu nie jest zgodna z napięciem pojazdu. ⑤ Zastosowano nieodpowiedniej jakości kable elektryczne lub przedłużano je dodatkowymi odcinkami. ⑥ Konwerter zasilania nie jest w stanie dostarczyć wystarczającego prądu. ⑦ Napięcie wyjściowe konwertera jest niestabilne.
6	Przegrzanie powietrza dolotowego	① Temperatura w pomieszczeniu jest zbyt wysoka ② Krążenie powietrza wlotowego i wylotowego urządzenia zachodzi w obiegu (powietrze wraca do urządzenia) ③ Zbyt mała przestrzeń montażowa
7	Zablokowanie pompy oleju / Pompa dozująca — obwód otwarty lub zwarcie	① Pompa paliwa nie jest prawidłowo podłączona — przewód ma przerwę lub zwarcie ② 5-pinowa wtyczka panelu nie jest poprawnie wpięta ③ W obwodzie pompy paliwa występuje przerwa, uszkodzenie instalacji lub sama pompa jest niesprawna
8	Awaria silnika.	① Łopatki wentylatora są zablokowane

9	Obwód otwarty lub zwarcie, przeciążenie lub zablokowany silnik wentylatora	② Nieprawidłowa kontrola prędkości (silnik trzykrotnie powtarza próbę i zgłasza błąd)
		③ Wewnętrzna usterka silnika
		④ Wtyczka silnika nie jest poprawnie podłączona
10	Przegrzanie	① Końcówka świecy zapłonowej jest zwarta lub przewód podłączono odwrotnie
		② Uszkodzona izolacja na końcu świecy powoduje zwarcie
		③ Przecbiecie świecy zapłonowej
		① Zablokowany obieg powietrza — niedrożny kanał powietrzny
		② Zbyt wąska przestrzeń montażowa
11	Awaria czujnika przegrzania	③ Podłączenie pompy paliwa o zbyt dużym przepływie
		④ Nieszczelność zaworu zwrotnego pompy paliwa
		⑤ Uszkodzony czujnik
		Rozwiązanie: wymienić czujnik przegrzania.
12	Obwód otwarty świecy zapłonowej	① Słaby kontakt w złączu świecy zapłonowej ② Świeca zapłonowa jest przepalona — wymienić
Notatka	Błędy rozpoczynające się od litery „c”	Usterka płyty głównej Gdy przed numerem nie pojawia się żaden symbol lub wskaźnik miga 5 razy jako sygnał początkowy — kolejne powolne mignięcia oznaczają kod błędu.
		③ Wskazanie błędu zaczynające się od „c” oznacza awarię przełącznika sterującego lub przewodu przełącznika sterującego — nie dotyczy to płyty głównej. Rozwiązanie: wymienić skrzynkę sterującą (panel sterowania).

VOTfai[®]



V05382_1

1. **Włączanie i wyłączanie:** przytrzymaj przycisk przez 3 sekundy, aby włączyć urządzenie, a następnie ponownie przytrzymaj przycisk przez 3 sekundy, aby je wyłączyć.
2. **Regulacja trybów:** naciśnij strzałki w górę lub w dół, aby ustawić poziom: P1–P5 (5 poziomów).
3. **Szybkie parowanie pilota:** w stanie wyłączenia naciśnij jednocześnie strzałki w górę i w dół. Na ekranie pojawi się 10-sekundowe odliczanie. W tym czasie naciśnij dowolny przycisk na pilocie, aby zakończyć parowanie.

Ustawianie timera: przytrzymaj długo przycisk ,

na ekranie pojawi się „00:00”.

Następnie użyj strzałek w górę i w dół, aby ustawić odliczanie w formacie XX:XX, po czym urządzenie się włączy.

Przycisk służący do wybierania cyfr czasu to przycisk włączania/wyłączania.

Na przykład „12:15” oznacza, że urządzenie włączy się po 12 godzinach i 15 minutach. Jeśli chcesz

anulować timer, naciśnij  aby anulować.

5. **Przycisk podglądu:** naciśnij  aby wyświetlić temperaturę otoczenia, temperaturę aluminiowego korpusu oraz napięcie.

Przytrzymanie przycisku w stanie włączania/wyłączania umożliwia obsługę funkcji a–e poniżej:

a. Normalne włączanie:

Przytrzymaj środkowy przycisk zasilania przez 5 sekund – pierwszym wyświetlanym komunikatem będzie „on”, co oznacza normalne włączenie.

b. Automatyczne uruchamianie pompy oleju:

Przytrzymaj środkowy przycisk zasilania przez 5 sekund – drugim wyświetlanym komunikatem będzie „Po”.

Puść przycisk, a po wstępnym podgrzaniu świecy zapłonowej przez 1 minutę rozpocznie się pompowanie paliwa.

Gdy przewód paliwowy napełni się, urządzenie automatycznie przejdzie do stanu normalnego spalania.

Jeśli przewód jest długi i nie napełni się za pierwszym razem, wentylator nadal będzie pracować, a „Po” zacznie migać – wtedy ponownie naciśnij przycisk, aby uruchomić pompę drugi raz.

c. Funkcja wentylacji:

Przytrzymaj środkowy przycisk zasilania – trzecim wyświetlanym komunikatem będzie „Fn”.

Puść przycisk – na ekranie pojawi się F1–F5 (ustawienia regulowane). Funkcja ta zapewnia wentylację kabiny.

d. Parowanie pilota:

Przytrzymaj środkowy przycisk zasilania – czwartym wyświetlanym komunikatem będzie „r1”.

Puść przycisk, a następnie w ciągu 10 sekund od rozpoczęcia odliczania na ekranie naciśnij dowolny przycisk na pilocie – parowanie zostanie zakończone pomyślnie.

e. Ręczne pompowanie paliwa pilotem:

Przytrzymaj środkowy przycisk zasilania – piątym wyświetlanym komunikatem będzie „rp”.

Puść przycisk – pojawi się „20”, co oznacza, że funkcja wyłączy się po 20 minutach.

Po włączeniu pilota rozpocznie się pompowanie paliwa, a po jego wyłączeniu — pompowanie zatrzyma się.

Uwaga:

1. Funkcja nie obsługuje zapłonu — należy stale obserwować przewód paliwowy i przerwać pompowanie, gdy zostanie napełniony.
2. Po użyciu tej funkcji konieczne będzie ponowne sparowanie wcześniej sparowanego pilota.