



Bienvenue

Ce produit constitue l'un des meilleurs ensembles de propulsion marine disponibles. Il intègre différentes caractéristiques assurant une utilisation facile et une conception durable.

Avec un entretien et une maintenance corrects, ce produit offrira d'excellentes performances pendant de nombreuses saisons de navigation. Afin d'obtenir des performances maximales et une utilisation sans incident, nous vous prions de lire ce manuel dans son intégralité.

Le manuel de fonctionnement et d'entretien contient des instructions spécifiques à l'utilisation et à l'entretien de ce produit. Il est conseillé de conserver ce manuel avec le produit afin de pouvoir rapidement s'y référer en cours de navigation.

Merci d'avoir acheté un de nos produits. Bonne navigation !

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin, États-Unis

Nom/fonction :
John Pfeifer, Président,
Mercury Marine

Lire ce manuel dans son intégralité

IMPORTANT : En cas de difficultés à comprendre certaines parties de ce manuel, contacter un revendeur pour une démonstration des méthodes de démarrage et d'utilisation.

Avis

Tout au long de ce manuel, et sur l'ensemble de propulsion, les mots « Avertissement », « Attention » et « Avis »,

accompagnés du symbole international de danger,  peuvent être utilisés pour attirer l'attention de l'installateur et de l'utilisateur sur certaines consignes relatives à une intervention ou une manœuvre particulière qui pourraient constituer un danger si elles n'étaient pas effectuées correctement ou conformément aux mesures de sécurité. Les respecter scrupuleusement.

Ces avertissements de sécurité ne sont pas suffisants pour éliminer les dangers qu'ils signalent. Un respect rigoureux de ces consignes lors de l'entretien, ainsi que le recours au bon sens, sont essentiels à la prévention des accidents.

AVERTISSEMENT

Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer des blessures graves, voire mortelles.

ATTENTION

Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer des blessures mineures ou modérées.

AVIS

Indique une situation qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer la défaillance du moteur ou d'un composant essentiel.

IMPORTANT : Identifie des informations essentielles au succès de la tâche.

REMARQUE : Indique des informations facilitant la compréhension d'une étape ou d'une action particulière.

IMPORTANT : L'opérateur (le pilote) est responsable de l'utilisation sûre et correcte du bateau et de l'équipement embarqué, ainsi que de la sécurité des personnes à bord. Il est vivement recommandé au pilote de lire ce manuel de fonctionnement et d'entretien, et de parfaitement comprendre les instructions relatives à l'ensemble de propulsion et à tous les accessoires avant d'utiliser le bateau.

Proposition 65 de l'État de Californie



AVERTISSEMENT : Ce produit peut vous exposer à des substances chimiques, échappement de moteur à diesel inclus, considérées par l'État de Californie comme vecteurs de cancer, de malformations congénitales et d'autres troubles de la reproduction. Pour de plus amples informations, rendez-vous sur le site www.P65Warnings.ca.gov.

Les numéros de série permettent au fabricant de répertorier par codes les nombreux détails techniques correspondant à l'ensemble de propulsion Mercury Marine. Lors de tout contact de Mercury Marine à propos d'un entretien, **toujours préciser les numéros de modèle et de série.**

La description et les caractéristiques contenues dans les présentes sont applicables à la date de délivrance du bon à tirer. Mercury Marine, qui applique une politique d'amélioration continue, se réserve le droit d'arrêter la production de certains modèles à tout moment ou de modifier des caractéristiques ou des configurations sans préavis ni obligation.

Message relatif à la garantie

Le produit acheté est assorti d'une **garantie limitée** de Mercury Marine. Les conditions de la garantie sont indiquées dans le Manuel de garantie qui accompagne le produit. Le Manuel de garantie contient une description de ce qui est couvert et de ce qui ne l'est pas, l'indication de la durée de la couverture, la meilleure façon d'obtenir une couverture, **d'importants dénis et limitations de responsabilité**, et d'autres informations relatives à la garantie. Consulter ces informations importantes.

Les produits Mercury Marine sont conçus et fabriqués en conformité avec les normes de qualité rigoureuses de la société, les réglementations et normes applicables du secteur, ainsi que certaines réglementations relatives aux émissions. Chaque moteur Mercury Marine est mis en marche et soumis à des essais avant d'être livré afin de s'assurer que chaque produit est prêt à l'emploi. En outre, certains produits Mercury Marine sont testés en environnement contrôlé, moteur en marche pendant plus de 10 heures, à des fins de vérification et d'établissement d'un dossier de conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Tous les produits Mercury Marine, vendus neufs, sont couverts par la garantie limitée, que le moteur ait fait ou non l'objet de l'un des programmes de test décrits plus haut.

Informations relatives au droit d'auteur et aux marques de commerce

© MERCURY MARINE. Tous droits réservés. Aucune de ces pages ne peut être reproduite, en tout ou partie, sans autorisation.

Alpha, Axius, Bravo One, Bravo Two, Bravo Three, Circle M with Waves Logo, GO BOLDLY, K-planes, Mariner, MerCathode, MerCruiser, Mercury, Mercury with Waves Logo, Mercury Marine, Mercury Precision Parts, Mercury Propellers, Mercury Racing, MotorGuide, OptiMax, Pro XS, Quicksilver, SeaCore, Skyhook, SmartCraft, Sport-Jet, Verado, VesselView, Zero Effort, Zeus, #1 On the Water et We're Driven to Win sont des marques déposées de Brunswick Corporation. Mercury Product Protection est une marque de service déposée de Brunswick Corporation.

Informations d'identification

Noter les informations suivantes :

MerCruiser		
Modèle et puissance du moteur		Numéro de série du moteur
Numéro de série du tableau arrière (transmission en Z)		Rapport de démultiplication
Modèle de transmission (Inboard)		Numéro de série de la transmission en Z
Numéro de l'hélice		Rapport de démultiplication
Numéro d'identification d'embarcation (WIN) ou numéro d'identification de coque (HIN)		Numéro de série de la transmission
Constructeur du bateau		Pas
Modèle du bateau		Diamètre
Numéro de certificat relatif à l'émission de gaz d'échappement (Europe uniquement)		Date d'achat
Longueur		

TABLE DES MATIÈRES

Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

Caractéristiques et commandes.....	2	Fonctionnalités du tableau de bord.....	10
Signaux de l'alarme sonore.....	2	Fonctionnalités de la console.....	10
Instruments.....	2	Caractéristiques spéciales de l'accélérateur et de	
VesselView.....	2	l'inverseur de marche numériques (DTS).....	11
Compteur de vitesse, compte-tours et jauges		Accostage.....	12
numériques SmartCraft.....	2	Throttle Only (Mode spécial d'accélération).....	12
Instruments numériques System Link.....	3	1 levier.....	13
Contacteurs.....	3	Sync (Synchronisation).....	13
Interrupteur d'arrêt d'urgence.....	4	Transfert (bateaux équipés d'une barre double).....	14
Coupe-circuit d'urgence.....	4	Transfert de barre.....	14
Maintenir le coupe-circuit d'urgence et le cordon du		Demande de transfert de barre.....	14
coupe-circuit d'urgence en bon état de		Identification.....	15
fonctionnement.....	5	Autocollant de caractéristiques.....	15
Relevage hydraulique.....	6	Emplacement de l'étiquette signalétique du moteur.....	16
Trim de moteur simple et remorquage.....	7	Étiquette signalétique du moteur.....	16
Trim de moteur jumelé et remorquage.....	7	Identification de l'autocollant de la transmission en Z	
Protection du circuit électrique du moteur contre les		Alpha.....	16
surcharges.....	7	Numéro de série du tableau arrière Alpha.....	17
Protection contre les surcharges du panneau		Numéro de série et identification de la transmission en Z	
d'intégration du bateau (VIP).....	8	Bravo.....	17
Protection du relevage hydraulique et de la MerCathode		Numéro de série de la plage arrière Bravo.....	18
contre les surcharges.....	8	Transmissions équipées SeaCore.....	18
Système Engine Guardian.....	9	Composants et pièces moulées SeaCore.....	18
Commandes à distance.....	9	Fixations en acier inoxydable.....	18
Commandes mécaniques et DTS.....	9		

Section 2 - Sur l'eau

Recommandations pour une navigation en toute sécurité... 20	Lorsque le bateau est immobile..... 26
Exposition à l'oxyde de carbone..... 21	Haute vitesse et hautes performances..... 26
Faire attention à l'intoxication à l'oxyde de carbone..... 21	Sécurité des passagers sur bateaux-pontons et
Ne pas s'approcher des zones d'échappement..... 21	bateaux-ponts..... 27
Bonne ventilation 21	Bateaux à pont avant ouvert..... 27
Ventilation insuffisante 22	Bateaux avec fauteuils de pêche surélevés sur socle,
Informations importantes sur le fonctionnement..... 22	montés à l'avant..... 27
Mise à l'eau..... 22	Saut des vagues ou du sillage..... 27
Exigences relatives aux valeurs nominales de cycle	Impact avec des obstacles et objets immergés..... 28
d'utilisation..... 22	Protection de la transmission en Z contre les impacts.... 28
Classification haute performance..... 22	Conditions affectant le fonctionnement..... 28
Tableau de fonctionnement..... 23	Répartition des charges (passagers et équipement) à
Fonctionnement par temps froid et à une température	l'intérieur du bateau..... 28
inférieure à 0 °C..... 23	Carène du bateau..... 29
Bouchon de vidange et pompe de cale..... 24	Cavitation..... 29
Démarrage, inversion de marche et arrêt..... 24	Ventilation..... 29
Avant de mettre le moteur en marche..... 24	Altitude et climat..... 29
Informations importantes relatives à SmartStart..... 24	Choix de l'hélice..... 29
Démarrage à froid du moteur..... 24	Pour vous aider à démarrer..... 30
Réchauffage du moteur..... 25	Procédure de rodage initiale..... 30
Démarrage d'un moteur chaud 25	Période de rodage de 10 heures de la transmission en Z
Inversion de marche..... 25	(neuve ou avec des engrenages de rechange)..... 30
Arrêt du moteur..... 25	Rodage du moteur..... 30
Démarrage d'un moteur arrêté en prise..... 26	Période de rodage de 20 heures..... 30
Remorquage du bateau..... 26	Après la période de rodage initiale des 20 heures.... 31
Protection des baigneurs..... 26	Vérification à la fin de la première saison..... 31
Lorsque le bateau se déplace sur l'eau..... 26	

Section 3 - Spécifications

Caractéristiques du carburant.....	34	Moteur.....	36
Métaux non ferreux et système de carburant.....	34	Caractéristiques des liquides de la transmission en Z	
Gazole par temps froid.....	34	Alpha.....	36
Antigel/liquide de refroidissement.....	34	Caractéristiques des liquides de la transmission en Z	
Huile moteur.....	35	Bravo.....	36
Caractéristiques du moteur.....	35	Huiles homologuées de direction assistée.....	36
Spécifications des fluides.....	36	Huile de relevage hydraulique homologuée.....	36
Caractéristiques des fluides.....	36	Peintures approuvées.....	36

Section 4 - Entretien

Responsabilités du propriétaire et du pilote.....	38	Filtre à carburant à séparateur d'eau.....	58
Responsabilités du revendeur.....	38	Vidange.....	58
Recommandations en matière d'entretien et de nettoyage.....	38	Remplacement.....	59
Ne pas utiliser de produits chimiques caustiques pour le nettoyage.....	38	Remplissage.....	61
Nettoyage des instruments.....	38	Circuit carburant.....	62
Nettoyage des commandes à distance.....	38	Amorçage.....	62
Entretien.....	38	Remplissage (purge).....	62
Suggestions d'entretien par le propriétaire.....	39	Nettoyage et rinçage du réservoir de carburant.....	62
Inspection générale.....	39	Système d'eau de mer.....	63
Capot moteur.....	39	Vidange du circuit d'eau de mer.....	63
Retrait.....	39	Nettoyage de la crépine d'eau de mer.....	64
Nettoyage.....	40	Vérification des entrées d'eau de la transmission en Z.....	66
Inspection.....	40	Vérification des prises d'eau de mer.....	66
Installation.....	40	Nettoyage du système d'eau de mer – Transmission en Z Alpha.....	67
Calendriers de maintenance – Modèles Alpha et Bravo.....	40	Nettoyage du système d'eau de mer – modèles à transmission en Z Bravo.....	69
Entretien de routine – Modèles Alpha et Bravo.....	40	Inspection de la pompe à eau de mer du moteur.....	71
Entretien périodique – Modèles Alpha et Bravo.....	41	Inspection de la pompe à eau de mer de la transmission en Z Alpha.....	72
Huile moteur.....	41	Protection anticorrosion.....	72
Spécifications.....	41	Informations relatives à la corrosion.....	72
Niveau d'huile – Trop plein.....	42	Maintien de la continuité du circuit de masse.....	72
Vérifications.....	42	Composants de la protection anticorrosion du moteur.....	74
Remplissage.....	43	Retrait.....	74
Vidange de l'huile et remplacement du filtre.....	43	Nettoyage et inspection.....	74
Huile pour engrenages sterndrive Alpha.....	45	Installation.....	75
Huile pour engrenages de transmission en Z.....	45	Composants de la protection anticorrosion de la transmission en Z.....	76
Vérifications.....	45	Spécifications minimales des batteries pour le système MerCathode.....	78
Remplissage.....	45	Principes fondamentaux du fonctionnement de la MerCathode.....	78
Remplacement.....	46	Surfaces extérieures de l'ensemble de propulsion.....	79
Huile pour engrenages Sterndrive Bravo.....	48	Entretien de la carène.....	79
Huile pour engrenages de transmission en Z.....	48	Peinture de l'ensemble de propulsion.....	79
Vérifications.....	48	Entretien des surfaces de la transmission en Z.....	80
Remplissage.....	48	Graissage.....	81
Remplacement.....	49	Système de direction.....	81
Fluide Power Trim.....	52	Câble d'accélérateur.....	82
Vérifications.....	52	Câble d'inversion de marche.....	83
Remplissage.....	52	Accouplement moteur.....	83
Remplacement.....	53	Modèles à extension d'arbre moteur.....	83
Huile de direction assistée.....	53	Maintien des couples de serrage.....	84
Vérifications.....	53	Vis de bride d'anneau de cloche Alpha.....	84
Remplissage.....	53	Écrous d'étrier d'anneau de cloche Bravo.....	84
Remplacement.....	53	Supports de moteur.....	85
Liquide de refroidissement.....	54	Hélices.....	85
Contrôle et remplissage du système de refroidissement fermé.....	54	Dépose de l'hélice Alpha.....	85
Vidange du système de refroidissement fermé.....	55		
Filtre à air.....	56		
Retrait.....	56		
Inspection.....	57		
Installation.....	57		

Installation de l'hélice Alpha.....	85	Courroies d'entraînement.....	91
Dépose de l'hélice de la transmission en Z Bravo.....	86	Inspection de la courroie de la pompe de direction assistée.....	91
Modèles Bravo One.....	86	Inspection de la courroie serpentine.....	91
Modèles Bravo Two.....	87	Batterie.....	92
Modèles Bravo Three.....	88	Précautions relatives aux batteries de moteurs multiples.....	92
Installation de l'hélice de la transmission en Z Bravo....	89		
Modèles Bravo One.....	89		
Bravo Three.....	90		

Section 5 - Remisage

Hivernage (températures inférieures à 0 °C), remisage saisonnier et remisage prolongé.....	96	Instructions pour le remisage prolongé (plus de six mois).....	97
Temp froid (température inférieure à 0 °C), entreposage saisonnier et entreposage prolongé.....	96	Batterie.....	98
Instructions de remisage saisonnier (six mois ou moins).....	96	Remise en service.....	98

Section 6 - Dépannage

Dépannage du système de carburant à commande électronique.....	102	La batterie ne se recharge pas.....	103
Tableaux de dépannage.....	102	La commande à distance est difficile à manœuvrer, se grippe, a trop de jeu ou émet des bruits inhabituels....	103
Le démarreur ne lance pas le moteur ou le lance lentement.....	102	Le volant de direction tourne difficilement ou par à-coups.....	103
Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement...	102	Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique fonctionne mais l'embase en Z ne bouge pas).....	103
Le moteur tourne irrégulièrement, a des ratés ou des retours de flammes.....	102	Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique ne fonctionne pas).....	104
Rendement médiocre.....	102		
Température incorrecte du moteur.....	102		
Faible pression d'huile moteur.....	103		

Section 7 - Informations relatives à l'assistance à la clientèle

Service après-vente.....	106	Coordonnées du service à la clientèle de Mercury Marine.....	107
Réparations locales.....	106	Documentation pour la clientèle.....	107
Réparations non locales.....	106	En anglais.....	107
Vol de l'ensemble de propulsion.....	106	Autres langues.....	108
Attention requise après immersion.....	106	Commande de documentation.....	108
Pièces de rechange.....	106	États-Unis et Canada.....	108
Demandes d'informations relatives aux pièces et aux accessoires.....	106	En dehors des États-Unis et du Canada.....	108
Résolution d'un problème.....	106		

Section 8 - Listes de vérification

Liste de vérification préalable à la livraison.....	110	Inspection à la livraison au client.....	110
---	-----	--	-----

Section 9 - Carnet d'entretien

Journal d'entretien.....	112	Notes d'entretien du bateau.....	113
--------------------------	-----	----------------------------------	-----

Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

1

Table des matières

Caractéristiques et commandes.....	2	Fonctionnalités du tableau de bord	10
Signaux de l'alarme sonore.....	2	Fonctionnalités de la console	10
Instruments.....	2	Caractéristiques spéciales de l'accélérateur et de	
VesselView	2	l'inverseur de marche numériques (DTS).....	11
Compteur de vitesse, compte-tours et jauges		Accostage	12
numériques SmartCraft	2	Throttle Only (Mode spécial d'accélération)	12
Instruments numériques System Link	3	1 levier	13
Contacteurs.....	3	Sync (Synchronisation)	13
Interrupteur d'arrêt d'urgence.....	4	Transfert (bateaux équipés d'une barre double)	
Coupe-circuit d'urgence.....	4	14
Maintenir le coupe-circuit d'urgence et le cordon		Transfert de barre.....	14
du coupe-circuit d'urgence en bon état de		Demande de transfert de barre.....	14
fonctionnement	5	Identification.....	15
Relevage hydraulique.....	6	Autocollant de caractéristiques.....	15
Trim de moteur simple et remorquage	7	Emplacement de l'étiquette signalétique du moteur... 16	
Trim de moteur jumelé et remorquage	7	Étiquette signalétique du moteur.....	16
Protection du circuit électrique du moteur contre les		Identification de l'autocollant de la transmission en Z	
surcharges.....	7	Alpha.....	16
Protection contre les surcharges du panneau		Numéro de série du tableau arrière Alpha.....	17
d'intégration du bateau (VIP).....	8	Numéro de série et identification de la transmission en	
Protection du relevage hydraulique et de la		Z Bravo.....	17
MerCathode contre les surcharges.....	8	Numéro de série de la plage arrière Bravo.....	18
Système Engine Guardian.....	9	Transmissions équipées SeaCore.....	18
Commandes à distance.....	9	Composants et pièces moulées SeaCore.....	18
Commandes mécaniques et DTS.....	9	Fixations en acier inoxydable.....	18

Caractéristiques et commandes

Signaux de l'alarme sonore

Lorsque le contacteur d'allumage est sur « ON » (Marche), l'alarme est activée pendant un moment dans le cadre d'un test pour indiquer qu'elle fonctionne correctement.

Il existe deux types d'avertisseurs sonores pour prévenir l'opérateur d'un problème de fonctionnement affectant le système opérationnel du moteur.

1. **Bip continu de six secondes** : signale que le moteur est dans un état critique. Selon la gravité de la situation, le système Engine Guardian peut se déclencher pour protéger le moteur en limitant sa puissance. Retourner immédiatement au port et contacter le revendeur.
2. **Bips courts et intermittents pendant six secondes** : Indique un état non critique du moteur. Cette situation n'exige pas une attention immédiate. Il est possible de continuer à utiliser le bateau. Néanmoins, en fonction de la gravité du problème, le système Engine Guardian peut limiter la puissance du moteur pour la protection du moteur. Contacter un revendeur dès que possible.

Il est important de noter que, dans les deux cas mentionnés ci-dessus, l'avertisseur ne sonnera qu'une seule fois. En cas d'arrêt puis de redémarrage du moteur, l'avertisseur sonne à nouveau, une seule fois, si le problème persiste.

Le pilote peut corriger quelques-uns des états non critiques signalés par les bips de six secondes intermittents et courts. Ces états susceptibles d'être corrigés par le pilote sont les suivants :

- Présence d'eau dans le filtre à carburant. Se reporter à la section **Maintenance – Filtre à carburant à séparateur d'eau**.
- Problème affectant le système de refroidissement (pression d'eau ou température du moteur). Arrêter le moteur et vérifier que les orifices de prise d'eau de l'unité inférieure ne sont pas obstrués.
- Niveau bas d'huile moteur. Se reporter à la section **Maintenance – Huile moteur**.

Instruments

VesselView

Votre ensemble de propulsion peut être connecté à un affichage multifonction SmartCraft VesselView. VesselView est un centre complet d'informations à bord qui peut afficher les données de quatre moteurs à essence ou diesel au maximum. Il contrôle et affiche en permanence des données de fonctionnement de base comprenant notamment des informations détaillées sur la température et la profondeur de l'eau de mer, l'état du trim, la vitesse du bateau et l'angle de direction ainsi que l'état des réservoirs de carburant, d'huile, d'eau propre et d'eau usée.

VesselView peut en outre être totalement intégré à un système mondial de localisation (GPS) du bateau ou à d'autres dispositifs compatibles NMEA pour fournir des informations instantanées sur la navigation, la vitesse et le carburant nécessaire pour parvenir à destination.



VesselView Suite

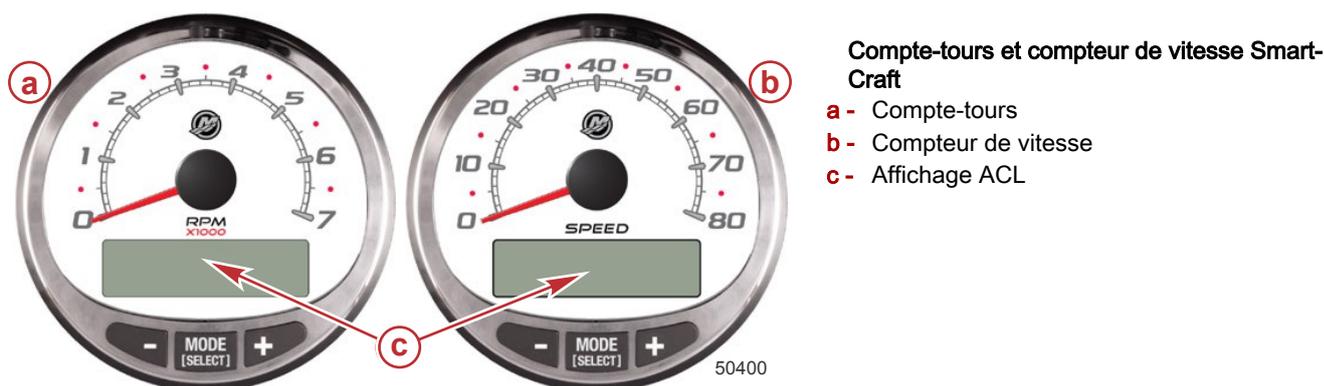
Voir le manuel d'utilisation de VesselView pour des instructions détaillées sur le fonctionnement de ce moniteur.

Compteur de vitesse, compte-tours et jauges numériques SmartCraft

Le jeu d'instruments SmartCraft permet d'obtenir davantage d'informations de VesselView. Le jeu d'instruments peut afficher les données suivantes :

- Régime moteur
- Vitesse du bateau
- Température du liquide de refroidissement
- Pression d'huile
- Tension de batterie

- Consommation de carburant
- Heures de fonctionnement du moteur



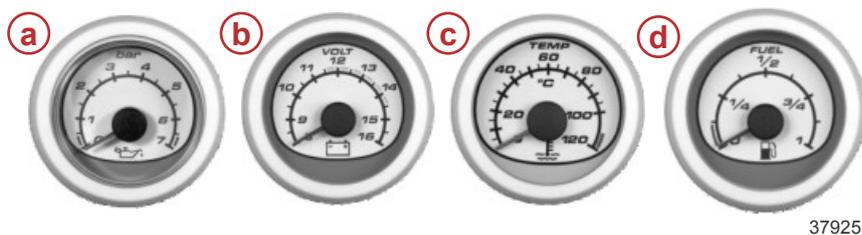
Le jeu d'instruments SmartCraft facilite aussi l'identification des codes de panne associés au système d'alarme sonore du moteur. Le jeu d'instruments SmartCraft affiche les données d'alarme critique et d'autres problèmes potentiels sur son écran ACL.

Consulter le manuel fourni avec le jeu d'instruments pour des informations sur le fonctionnement de base du jeu d'instruments SmartCraft ainsi que des détails sur les fonctions d'alerte surveillées par le système.

Instruments numériques System Link

Certains jeux d'instruments comprennent des jauges qui augmentent le volume d'informations fournies par VesselView et les compte-tours et compteurs de vitesse SmartCraft. Le propriétaire et l'opérateur doivent se familiariser avec tous les instruments, ainsi que leurs fonctions sur le bateau. Demandez à votre revendeur de vous expliquer les instruments et les relevés normaux qui s'affichent sur le bateau considéré.

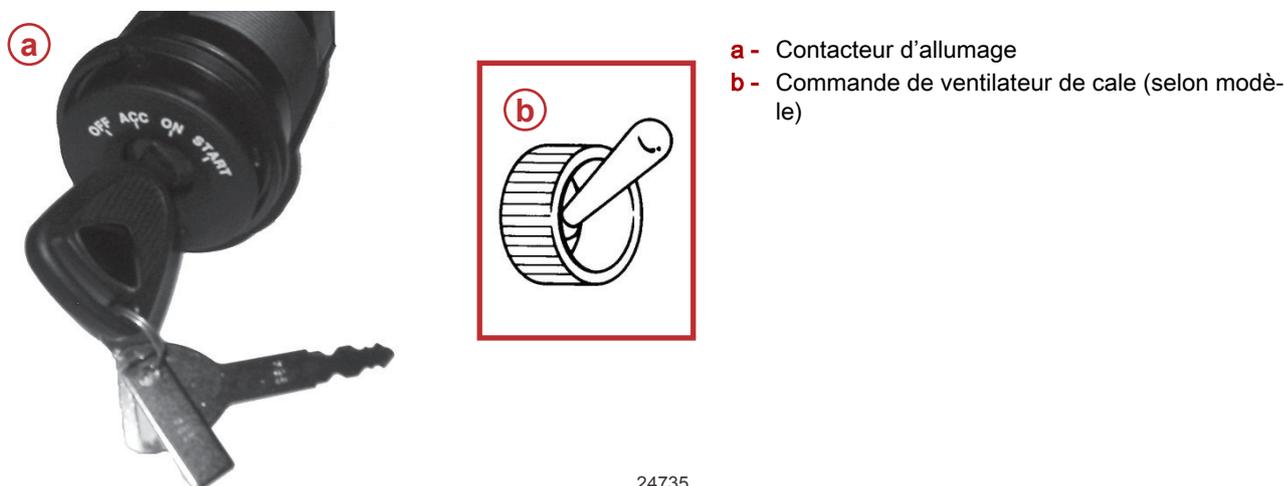
Les types d'instruments numériques suivants peuvent être inclus avec l'ensemble de propulsion considéré.



Instruments numériques System Link

Élément	Instrument	Indication
a	Indicateur de pression d'huile	Pression d'huile moteur
b	Voltmètre	Tension de batterie
c	Indicateur de température d'eau	Température de fonctionnement du moteur
d	Jauge à essence	Quantité de carburant dans le réservoir

Contacteurs



Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

Référence	Contacteur	Fonction
a	Contacteur d'allumage	Dispose de quatre fonctions. 1. « OFF » (Arrêt) En position « OFF » (Arrêt), tous les circuits électriques sont désactivés et le moteur ne peut pas démarrer. Le moteur s'arrête lorsque la clé de contact est placée sur « OFF » (Arrêt). 2. « ACC » (Accessoire) En position « ACC » (Accessoire), toutes les connexions d'accessoires aux circuits électriques peuvent être activées. Le moteur ne fonctionne pas avec le clé de contact sur « ACC » (Accessoire). 3. « ON » (Marche) En position « ON » (Marche), tous les circuits électriques et les instruments sont opérationnels. 4. « START » (Démarrage) En position « START » (Démarrage), le moteur peut démarrer. REMARQUE : La clé ne peut être retirée qu'avec le contacteur d'allumage sur la position « OFF » (Arrêt).
b	Commande de ventilateur de cale (selon modèle)	Activer le ventilateur de cale, selon modèle.

Interrupteur d'arrêt d'urgence

L'interrupteur d'arrêt d'urgence (E-stop) permet d'arrêter le moteur en cas d'urgence (une personne par-dessus bord ou une hélice enchevêtrée, par exemple). Lorsqu'il est activé, l'interrupteur E-stop (arrêt d'urgence) coupe l'alimentation du moteur et de la transmission. Si le bateau est équipé d'un interrupteur E-stop (arrêt d'urgence), celui-ci arrête tous les moteurs.



35308

Interrupteur E-stop (arrêt d'urgence) typique

L'activation de l'interrupteur E-stop (arrêt d'urgence) permet d'arrêter le ou les moteurs instantanément, toutefois le bateau continue d'avancer pendant un certain temps, suivant la vitesse et l'angle du changement de cap éventuel amorcé au moment de l'activation du dispositif. Lorsque le bateau se déplace sur sa lancée, il peut causer des blessures, aussi graves que s'il était en prise, à quiconque se trouve sur sa trajectoire.

Il est recommandé d'informer les autres passagers des procédures de démarrage et de fonctionnement du moteur au cas où une situation d'urgence se présenterait.

Il est également possible que l'interrupteur soit activé accidentellement ou involontairement au cours du fonctionnement normal, ce qui peut causer l'une ou plusieurs des situations potentiellement dangereuses suivantes :

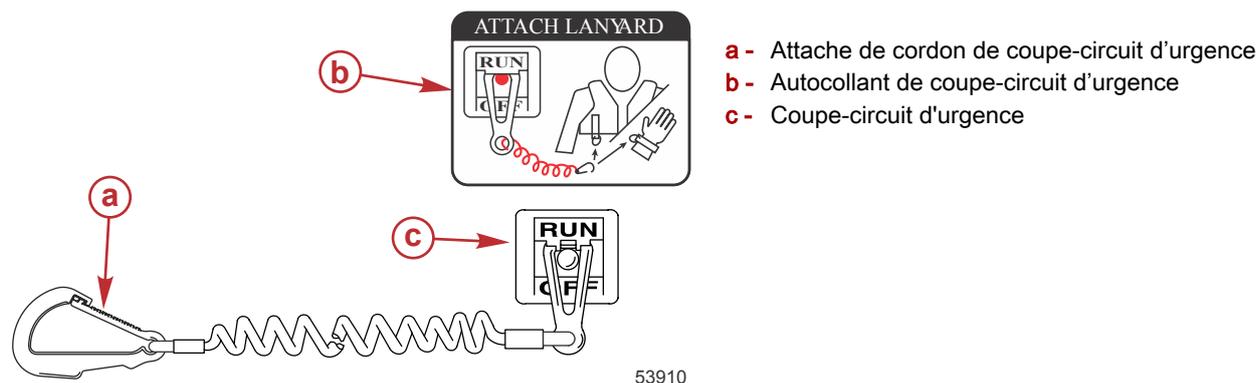
- interruption soudaine du déplacement vers l'avant du bateau qui peut entraîner une projection vers l'avant des occupants, notamment de ceux qui se trouvent à la proue et qui risquent d'être éjectés par-dessus bord et de heurter des organes de direction ou de propulsion ;
- perte de puissance et de contrôle de la direction en cas de mer agitée, de courants forts ou de vents violents ;
- Le pilote risque de perdre le contrôle du bateau à l'accostage.

Le redémarrage d'un moteur en utilisant la clé de contact ou le bouton de mise en marche après un arrêt d'urgence sans mettre d'abord la clé de contact en position d'arrêt pendant au moins 30 secondes, redémarrera le moteur, mais déclenchera des codes de panne. Sauf dans le cas d'une situation potentiellement dangereuse, tourner la clé de contact sur arrêt et attendre au moins 30 secondes avant de redémarrer le ou les moteurs. Si après le redémarrage certains codes de panne sont encore affichés, contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Coupe-circuit d'urgence

Un interrupteur d'arrêt d'urgence est conçu pour arrêter le moteur en cas d'éloignement de la barre imprévu du pilote, en cas d'éjection accidentelle par exemple. Le cordon de l'interrupteur est connecté gilet de sauvetage ou au poignet du pilote.

Un autocollant apposé près de l'interrupteur d'arrêt d'urgence rappelle au pilote d'attacher le cordon à son gilet de sauvetage ou à son poignet.



- a - Attache de cordon de coupe-circuit d'urgence
- b - Autocollant de coupe-circuit d'urgence
- c - Coupe-circuit d'urgence

Les éjections accidentelles, telles que les chutes par-dessus bord, sont plus courantes sur :

- Bateaux de sport à bords bas
- Bateaux de pêche au lancer
- Bateaux hautes performances

Des éjections accidentelles peuvent également se produire dans les cas suivants :

- Mauvaises pratiques de navigation
- Position assise sur le siège ou le plat-bord aux vitesses de déjaugage
- Position debout aux vitesses de déjaugage
- Navigation à des vitesses de déjaugage en eaux peu profondes ou jonchées d'obstacles
- Relâchement du volant
- Négligence causée par la consommation d'alcool ou de stupéfiants
- Manœuvres du bateau à vitesse élevée

Le cordon du coupe-circuit est d'une longueur habituellement comprise entre 122 et 152 cm (4 et 5 ft) lorsqu'il est étendu au maximum, avec un élément à l'une de ses extrémités conçu pour être introduit dans l'interrupteur et un mousqueton à l'autre extrémité à attacher au pilote. Au repos, le cordon est enroulé sur lui-même pour minimiser le risque d'enchevêtrement avec les objets alentour. Sa longueur étendue est telle qu'elle permet au pilote de se déplacer dans une certaine zone autour du poste de pilotage sans risquer d'activer accidentellement le système. Le pilote peut raccourcir le cordon en l'enroulant autour de son poignet ou en y faisant un nœud.

L'activation de l'interrupteur d'arrêt d'urgence arrête immédiatement le moteur, mais le bateau continue sur sa lancée sur une certaine distance, selon sa vitesse. Lorsque le bateau se déplace sur sa lancée, il peut causer des blessures à quiconque se trouve sur sa trajectoire comme s'il était en prise.

Expliquer à tous les passagers les procédures correctes de démarrage et de fonctionnement dans l'éventualité où ils devraient manœuvrer le bateau dans une situation d'urgence.

▲ AVERTISSEMENT

Si le pilote tombe par dessus bord, arrêter immédiatement le moteur pour réduire le risque de blessures graves, voire mortelles, résultant d'un heurt avec le bateau. Toujours connecter correctement le pilote au coupe-circuit d'urgence à l'aide d'un cordon de raccordement.

Il est également possible que l'interrupteur soit activé accidentellement ou involontairement au cours du fonctionnement normal. Ceci peut causer l'une, ou toutes, les situations dangereuses potentielles suivantes :

- Interruption soudaine du déplacement vers l'avant du bateau qui peut entraîner une projection vers l'avant des occupants, notamment de ceux qui se trouvent à la proue et qui risquent d'être éjectés par dessus bord et heurtés par les organes de direction ou de propulsion.
- Perte de puissance et de contrôle de la direction en cas de mer agitée, de courants forts ou de vents violents.
- Perte de contrôle lors de l'amarrage.

▲ AVERTISSEMENT

Éviter les blessures graves, voire mortelles, causées par les forces de décélération résultant d'une activation accidentelle ou involontaire de l'interrupteur. Le pilote du bateau ne doit jamais quitter son poste sans s'être d'abord déconnecté de l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

Maintenir le coupe-circuit d'urgence et le cordon du coupe-circuit d'urgence en bon état de fonctionnement

Avant chaque utilisation, s'assurer que le coupe-circuit d'urgence fonctionne correctement. Mettre le moteur en marche, puis l'arrêter en tirant sur le cordon du coupe-circuit d'urgence. Si le moteur ne s'arrête pas, faire réparer l'interrupteur avant d'utiliser le bateau.

Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

Avant chaque utilisation, inspecter le cordon du coupe-circuit d'urgence pour vérifier qu'il est en bon état et qu'il ne présente aucun signe de cassure, de coupure ou d'usure. Vérifier que les clips aux extrémités du cordon sont en bon état. Remplacer tout cordon de coupe-circuit d'urgence endommagé ou usé.

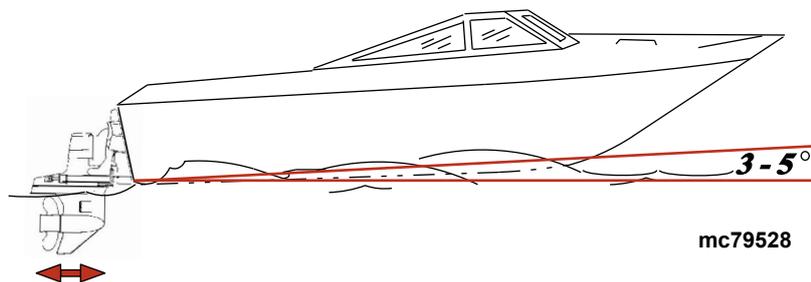
Relevage hydraulique

Le relevage hydraulique permet au pilote de modifier l'angle de la transmission en Z, une fois en route, de manière à obtenir l'angle d'inclinaison du bateau idéal en fonction de la charge et des conditions de navigation. La position de remorquage de ce dispositif permet en outre au pilote de relever et d'abaisser la transmission en Z pour le remorquage, l'échouage, la mise à l'eau et le fonctionnement à vitesse réduite (régime inférieur à 1 200 tr/min), ainsi que pour la navigation en eaux peu profondes.

⚠ AVERTISSEMENT

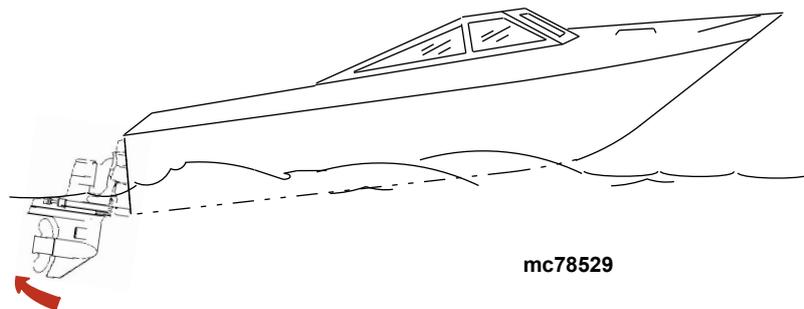
Un trim excessif peut causer des blessures graves, voire mortelles, à hauts régimes car les systèmes de trim à vérin unique ne sont pas dotés de dispositif de limite de sortie de trim ou d'indicateur de trim. Être prudent en effectuant un relevage à l'aide d'un système de trim à vérin unique et ne jamais relever au-delà des brides de support latérales de l'unité lorsque le bateau se déplace ou que le moteur tourne à un régime supérieur à 1 200 tr/min.

Pour bénéficier de performances optimales, relever la transmission en Z de manière à ce que le fond du bateau forme un angle de 3 à 5° avec la surface de l'eau.



Le relevage (la sortie) de la transmission en Z peut :

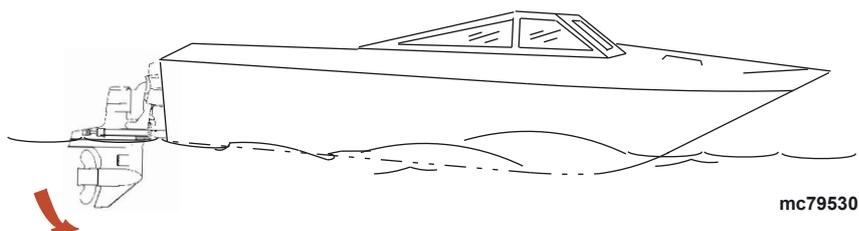
- augmenter généralement la vitesse maximale ;
- augmenter le dégagement au-dessus des objets immergés ou d'un haut-fond ;
- causer une accélération moins nerveuse et un déjaugage plus lent du bateau ;
- en cas d'excès, causer un « marsouinage » (rebondissement) du bateau ou une ventilation de l'hélice ;
- Provoque une surchauffe du moteur en cas réglage vers le haut de l'assiette (trim up en anglais) au point que tous les orifices de prise d'eau de refroidissement se trouvent au-dessus de la ligne d'eau.



L'abaissement (la rentrée) de la transmission en Z peut :

- faciliter l'accélération et le déjaugage du bateau ;
- améliorer généralement la navigation dans des eaux agitées ;
- dans la plupart des cas, réduire la vitesse du bateau ;

- En cas de réglage excessif vers le bas de l'assiette (trim down en anglais), cela peut abaisser la proue de certains bateaux au point qu'ils commencent à labourer l'eau avec la proue alors qu'ils sont en déjaugement. Cela peut entraîner un virage inattendu d'un côté ou de l'autre appelé « guidage par la proue » ou « survirage » si le pilote essaye de tourner ou s'il rencontre une grosse vague.



Trim de moteur simple et remorquage

Sur les bateaux à un seul moteur, un bouton permet de relever (sortir) ou d'abaisser (rentrer) la transmission en Z.

Pour le remorquage, l'échouage, la mise à l'eau et la navigation en eaux peu profondes à vitesse réduite (moins de 1 200 tr/min), enfoncer le bouton de trim afin de relever (sortir) la transmission en Z au maximum.

Certains modèles sont également équipés d'un bouton de relevage pour transport sur remorque qui permet de régler la position de la transmission en Z uniquement pour cette opération.

REMARQUE : Le module de commande du moteur (ECM) limite la mesure dans laquelle la transmission en Z peut être relevée (sortie) lorsque le régime moteur dépasse 1 200 tr/min.

Trim de moteur jumelé et remorquage

AVIS

En cas d'utilisation de barres de liaison externes, le relevage ou l'abaissement des embases indépendamment l'une de l'autre peut endommager les embases et les systèmes de direction. Relever et abaisser toutes les embases simultanément en cas d'utilisation d'une barre de liaison externe.

Sur certains bateaux à moteurs jumelés, un bouton intégré unique permet d'actionner les deux transmissions en Z simultanément ; sur d'autres, chaque transmission en Z est commandée par un bouton différent.

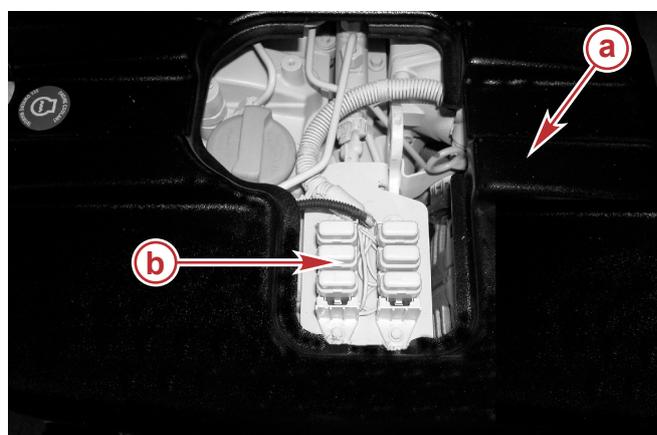
Certains modèles sont également équipés d'un bouton de relevage pour transport sur remorque qui permet de régler la position des transmissions en Z uniquement pour cette opération.

Protection du circuit électrique du moteur contre les surcharges

Si une surcharge électrique survient, un fusible grille. Identifier et corriger la cause de la surcharge électrique avant de remplacer le fusible.

REMARQUE : En cas d'urgence, lorsque le moteur doit être utilisé et que la cause de la surcharge électrique ne peut pas être identifiée ni corrigée, éteindre ou débrancher tous les accessoires reliés au câblage du moteur et des instruments de bord. Remplacer le fusible grillé. Si le fusible de remplacement grille aussi, la surcharge électrique n'a pas été éliminée. Procéder alors à des vérifications supplémentaires du circuit électrique. **Ne pas neutraliser la protection contre les surcharges électrique fournie sur les circuits protégés par fusible en installant un fusible d'intensité plus élevée ou en court-circuitant les bornes du boîtier à fusibles.** Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Les fusibles offrent une protection du circuit électrique du moteur comme indiqué. Le panneau de fusibles est situé sous un panneau d'accès à l'avant du capot moteur.



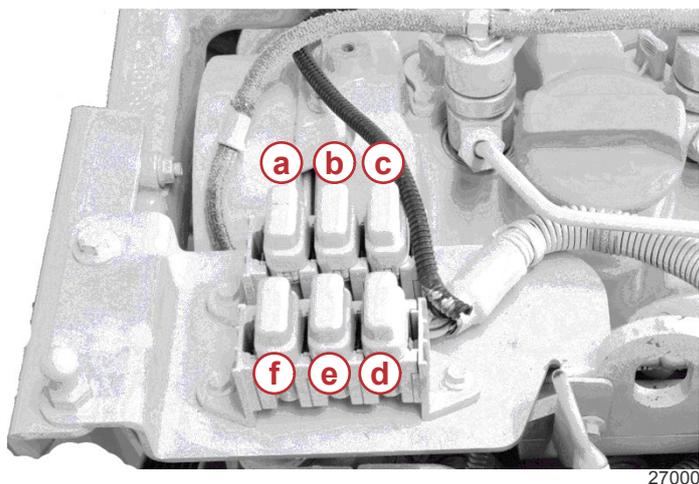
26993

Capot de moteur 2.0 avec panneau d'accès

- a - Panneau d'accès du capot moteur
- b - Panneau de fusibles

Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

Après avoir identifié et corrigé la cause de la surcharge, remplacer tout fusible grillé.



Panneau de fusibles de moteur 2.0

Référence	Fusible	Protection	Emplacement sur le panneau de fusibles (depuis l'avant du moteur)
a	20 A	Alimentation non commutée vers la barre	Côté inférieur gauche
b	10 A	Alimentation commutée vers l'ECM	Centre gauche
c	10 A	Alimentation à clé vers l'ECM	Côté supérieur gauche
d	5 A	Alimentation—connecteur de diagnostic	Côté supérieur droit
e	15 A	Alimentation commutée de l'ECM vers le SIM	Centre droit
f	15 A	Alimentation commutée vers l'ECM	Côté inférieur droit

Protection contre les surcharges du panneau d'intégration du bateau (VIP)

Un panneau d'intégration du bateau (VIP) est généralement monté dans le compartiment moteur. Le panneau d'interface du bateau (VIP) comporte trois coupe-circuits qui participent à la protection du câblage du système.



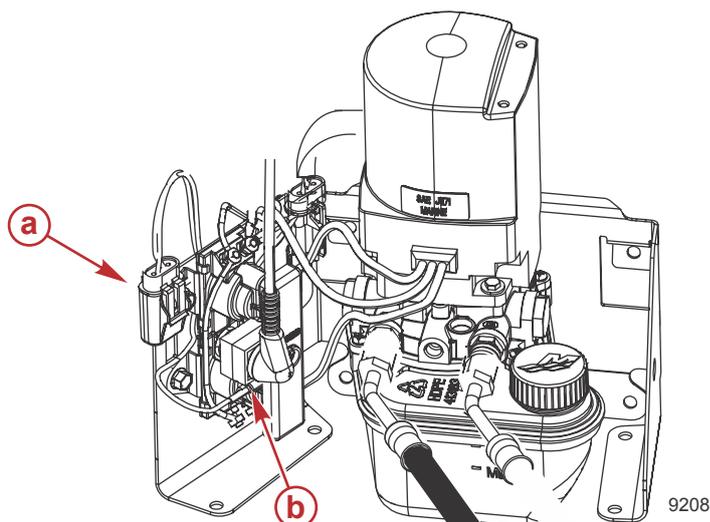
- a - Coupe-circuit de la barre (10 A)
- b - Coupe-circuit d'embase (15 A)
- c - Coupe-circuit SIM/bateau (10 A)

Protection du relevage hydraulique et de la MerCathode contre les surcharges

Si une surcharge électrique du circuit survient, un fusible grille. Identifier et corriger la cause avant de remplacer le fusible.

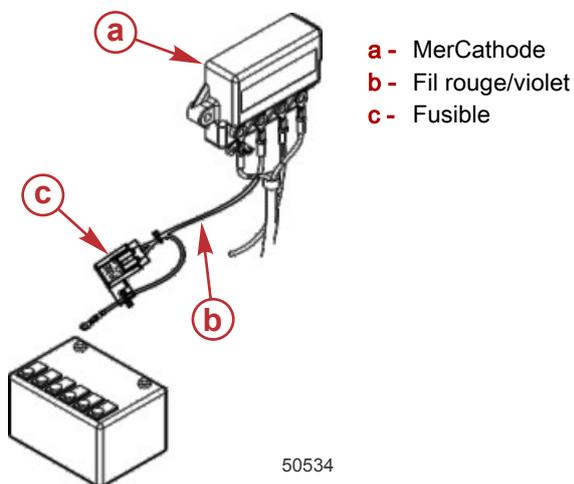
REMARQUE : Si une utilisation d'urgence du moteur est nécessaire, éteindre et déconnecter tous les accessoires du moteur et du câblage de l'instrumentation s'il n'est pas possible d'identifier et de corriger la cause de la surcharge électrique ou l'appel de courant excessif. Remplacer le fusible. Si le fusible grille, la surcharge électrique n'a pas été éliminée. Procéder alors à des vérifications supplémentaires du circuit électrique. Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

1. Le système de relevage hydraulique est protégé contre les surcharges par un fusible de 110 A et un fusible en ligne de 20 A situés sur la pompe de relevage hydraulique.



- a - Porte-fusible en ligne de 20 A
- b - Fusible de 110 A

2. Plusieurs systèmes MerCathode Quicksilver différents sont disponibles. Chacun d'eux est doté d'un fusible raccordé à la borne positive (+) du contrôleur. Si ce fusible est grillé, le système n'assure pas sa fonction de protection anticorrosion. Le remplacer par un autre de même intensité nominale.



- a - MerCathode
- b - Fil rouge/violet
- c - Fusible

Système Engine Guardian

Le système Engine Guardian surveille les principaux capteurs du moteur afin de relever tout signe précurseur de problème. Il est actif chaque fois que le moteur tourne. Par conséquent, le pilote n'a pas à se soucier de sa protection. En cas de problème, le système déclenche l'avertisseur sonore pendant six secondes et/ou réduit la puissance du moteur afin de le protéger.

Si le système Engine Guardian s'est déclenché, réduire le régime moteur. Identifier le problème puis le corriger, si possible. Il est nécessaire de réinitialiser le système pour que le moteur puisse fonctionner à des régimes supérieurs. Pour réinitialiser le système Engine Guardian, ramener la manette des gaz en position de ralenti. Si le système Engine Guardian détermine que la réinitialisation n'a pas corrigé le problème, Engine Guardian reste activé et limite l'accélérateur. Le problème doit être identifié et corrigé avant qu'Engine Guardian ne permette le retour à un régime moteur normal.

Commandes à distance

Commandes mécaniques et DTS

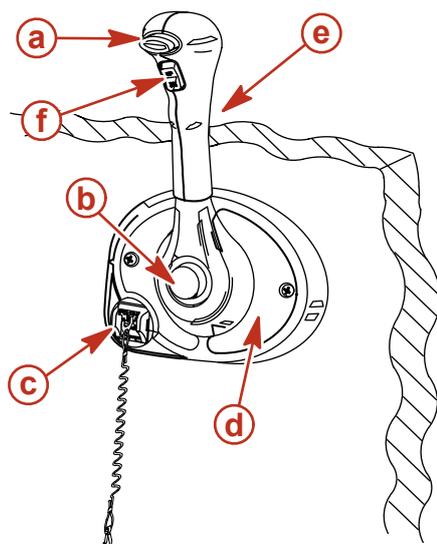
Votre bateau est équipé d'une commande à distance conçue pour une application et un système de commande de moteur spécifiques. Les bateaux qui sont équipés de systèmes de commande mécanique utilisent des câbles d'inversion de marche et d'accélération aménagés entre une commande à distance mécanique montée sur une barre ou un panneau et le moteur. Les bateaux qui sont équipés de systèmes de commande numérique utilisent un protocole numérique pour transmettre des commandes d'inversion de marche et d'accélération entre une commande à distance d'inversion de marche et d'accélération (DTS) montée sur une barre ou sur un panneau et le moteur.

Les commandes à distance qui sont fabriquées par Mercury Marine incluent des instructions qui fournissent des renseignements détaillés sur les fonctions et le fonctionnement. Les instructions relatives à vos commandes à distance se trouvent dans la documentation du propriétaire incluse avec chaque nouveau bateau au moment de la livraison. Demandez à votre revendeur une description et une démonstration du modèle de commande à distance incluse avec votre bateau.

Section 1 - Se familiariser avec l'unité de propulsion

Le bateau peut être équipé d'une commande à distance Mercury Precision ou Quicksilver. Les commandes ne présentent pas forcément toutes les caractéristiques indiquées. Demander au revendeur une description et/ou d'effectuer une démonstration du modèle de commande à distance.

Fonctionnalités du tableau de bord



- a - Bouton de verrouillage au point mort
- b - Bouton spécial d'accélération
- c - Coupe-circuit d'urgence
- d - Vis de réglage de la tension de la poignée de commande
- e - Poignée de commande
- f - Bouton de trim/relevage

mc77019-1

Bouton de verrouillage au point mort Évite les changements de vitesse et les mises en prise accidentels. Le bouton de verrouillage au point mort doit être enfoncé pour pouvoir déloger la poignée de commande de cette position.

Bouton spécial de commande des gaz Permet d'augmenter la vitesse de rotation du moteur sans passer les vitesses. L'inverseur est alors désolidarisé de la poignée de commande. Le bouton spécial d'accélération ne peut être activé que lorsque la poignée de la commande à distance est au point mort et il ne doit être utilisé que pour le démarrage du moteur.

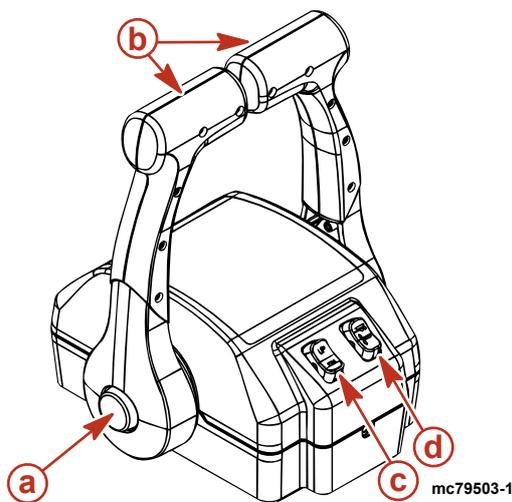
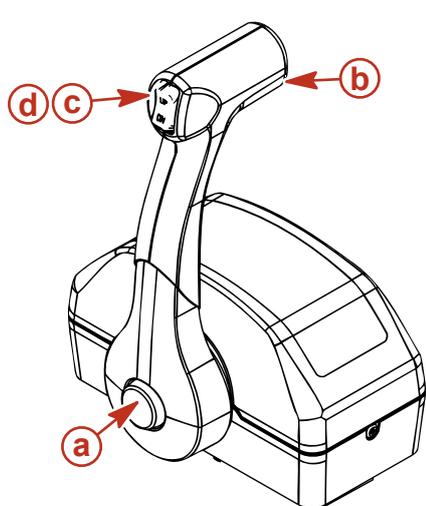
Longe-coupe moteur Assure un arrêt d'urgence du moteur si l'opérateur du bateau (lorsqu'il est attaché à l'interrupteur d'arrêt d'urgence) se déplace assez loin du poste de l'opérateur pour tirer la clé de l'interrupteur d'arrêt d'urgence qui active l'interrupteur d'arrêt du moteur.

Poignée de commande L'inversion de marche et l'accélération sont commandées par le mouvement de la poignée de commande. À partir du point mort, pousser la poignée de commande vers l'avant d'un mouvement ferme et rapide, jusqu'au premier cran, pour passer en marche avant. Continuer à pousser vers l'avant pour augmenter la vitesse. À partir du point mort, ramener la poignée de commande vers l'arrière d'un mouvement ferme et rapide, jusqu'au premier cran, pour passer en marche arrière, et continuer pour augmenter la vitesse.

Vis de réglage de tension de la poignée de commande (non visible) Cette vis sert à ajuster l'effort requis pour déplacer la poignée de commande à distance. Se reporter aux instructions fournies avec la commande à distance pour obtenir des instructions complètes pour le réglage.

Bouton de réglage de l'assiette (trim) et du gîte (tilt) Voir Réglage servocommandé de l'assiette (trim).

Fonctionnalités de la console



- a - Bouton spécial d'accélération
- b - Poignée de commande
- c - Bouton de relevage hydraulique
- d - Bouton de relevage pour transport sur remorque

mc79503-1

Bouton spécial de commande des gaz Permet d'augmenter la vitesse de rotation du moteur sans passer les vitesses. L'inverseur est alors désolidarisé de la poignée de commande. Le bouton spécial de commande des gaz ne peut être enfoncé que lorsque la poignée de télécommande est au point mort.

Poignées de commande Le fonctionnement de l'inverseur de marche et de l'accélérateur est commandé par le mouvement de la poignée de commande. À partir du point mort, avancer la poignée de commande vers l'avant d'un mouvement ferme et rapide, jusqu'au premier cran, pour passer en marche avant, et continuer pour augmenter la vitesse. À partir du point mort, ramener la poignée de commande vers l'arrière d'un mouvement ferme et rapide, jusqu'au premier cran, pour passer en marche arrière, et continuer pour augmenter la vitesse.

Vis de réglage de tension de la poignée de commande (non visible) Cette vis sert à ajuster l'effort requis pour déplacer la poignée de commande à distance. Se reporter aux instructions fournies avec la commande à distance pour obtenir des instructions complètes pour le réglage.

Commutateur de réglage servocommandé de l'assiette (Power Trim) Se reporter à la section **Réglage servocommandé de l'assiette (Power Trim)** pour une description détaillée du fonctionnement de ce dispositif.

Commutateur de remorquage (Trailer) sert à relever l'embase lors du remorquage, de la mise à l'eau ou de l'échouage du bateau, ou encore pour la navigation en eaux peu profondes. Voir la section **Réglage servocommandé de l'assiette (Power Trim)** pour une description détaillée du fonctionnement de ce bouton.

Caractéristiques spéciales de l'accélérateur et de l'inverseur de marche numériques (DTS)

Le système DTS offre plusieurs modes de fonctionnement alternatifs pour les leviers de la commande électronique à distance (ERC). Il est possible d'utiliser simultanément n'importe lesquelles des fonctionnalités indiquées.



ERC pour moteurs jumelés

Élément	Contrôle	Fonction
a	Commande de trim (poignée)	Permet de relever et d'abaisser les moteurs pour une efficacité maximale ou pour des conditions comme la navigation en eaux peu profondes, le remorquage, etc.
b	Témoins POINT MORT	S'allument lorsque la transmission est au point mort. Les témoins clignotent lorsque le moteur est en mode spécial d'accélération.
c	TRANSFERT	Permet de transférer le contrôle du bateau vers une barre différente. Voir Transfert de barre .
d	ACCOSTAGE	Le levier de commande permet de réduire la capacité d'accélération à environ 50 % de la demande d'accélération normale du levier de commande.
e	+	Augmente les paramètres de luminosité du pavé tactile CAN, des instruments VesselView et SmartCraft.
f	MODE SPÉCIAL D'ACCÉLÉRATION	Permet au pilote du bateau de réchauffer le moteur en augmentant le régime sans mettre la transmission en prise.
g	-	Diminue les paramètres de luminosité du pavé tactile CAN, des instruments VesselView et SmartCraft.
h	1 LEVIER	Permet le contrôle des fonctions d'accélérateur et d'inversion de marche des deux moteurs par le levier bâbord.
i	SYNCHRONISATION	Permet d'activer/de désactiver la fonction de synchronisation automatique. Consulter Sync (Synchronisation) .

REMARQUE : Certaines fonctions peuvent ne pas être actives.

Accostage

Le mode d'accostage réduit la capacité de l'accélérateur à environ 50 % de la demande normale de l'accélérateur, permettant un contrôle plus précis de la puissance du moteur dans des espaces restreints.



Bouton ACCOSTAGE

Throttle Only (Mode spécial d'accélération)

REMARQUE : Utiliser le mode spécial d'accélération si le capitaine n'est pas à la barre. Le réglage de l'ERC en mode spécial d'accélération permet d'éviter toute mise en prise intempestive. Les moteurs tournent à la commande du volant et il est possible d'augmenter le régime des moteurs en mode spécial d'accélération, mais l'embase reste au point mort.



Bouton MODE SPÉCIAL D'ACCÉLÉRATION

Pour activer le mode spécial d'accélération :

1. Placer les deux leviers de l'ERC au point mort.
2. Appuyer sur le bouton MODE SPÉCIAL D'ACCÉLÉRATION. Le témoin du mode spécial d'accélération s'allume et les témoins de point mort clignotent.
3. Placer l'un des leviers de l'ERC en prise. En mode spécial d'accélération, l'avertisseur sonore émet des bips chaque fois que les leviers sont mis en prise et hors de prise, mais les embases restent au point mort.
4. Le régime des moteurs peut être augmenté.

REMARQUE : Toute pression sur le bouton MODE SPÉCIAL D'ACCÉLÉRATION alors que les leviers de l'ERC ne sont pas au point mort a pour effet d'éteindre l'éclairage du bouton et de maintenir les moteurs en mode spécial d'accélération. Il est nécessaire de mettre les leviers de l'ERC au point mort pour désactiver le mode spécial d'accélération.

Pour désactiver le mode spécial d'accélération :

1. Mettre les deux leviers de l'ERC au point mort. Il n'est possible de désactiver le mode spécial d'accélération que si les leviers de l'ERC sont au point mort.
2. Appuyer sur le bouton MODE SPÉCIAL D'ACCÉLÉRATION. Le témoin du bouton s'éteint.
3. Les témoins de point mort cessent de clignoter et restent allumés en permanence.

1 levier

Cette fonction permet de contrôler les deux moteurs à l'aide d'un seul levier sur les applications à double moteur. Cette fonctionnalité simplifie le pilotage par mer forte en ce qu'un seul levier suffit au contrôle simultané des deux moteurs. Cette fonctionnalité est différente de celle dénommée Sync.



Bouton 1 LEVIER

Pour activer le mode 1 Lever :

1. Placer les deux leviers de l'ERC au point mort.
2. Appuyer sur le bouton 1 LEVIER. Le témoin du bouton s'allume.
3. Mettre le levier tribord de l'ERC en prise.
4. Lorsque la poignée est déplacée, le régime moteur et la position des pignons sont synchronisés.

Pour désactiver le mode 1 Levier :

1. Placer les deux leviers de l'ERC au point mort.
2. Appuyer sur le bouton 1 LEVIER. Le témoin du bouton s'éteint.

Sync (Synchronisation)

Sync est une fonctionnalité de synchronisation automatique des moteurs qui est, par défaut, toujours activée. Sync surveille la position des deux leviers de l'ERC. Lorsque les deux leviers sont dans une position identique, à 10 % près, le moteur bâbord se synchronise au régime du moteur tribord. Le système SmartCraft désactive Sync automatiquement lorsque 95 % de la plage du levier sont atteints pour que chaque moteur puisse atteindre le régime maximal disponible. Sync ne peut pas s'activer tant que les moteurs n'ont pas atteint un régime minimal.

Le témoin lumineux du bouton SYNCHRONISATION s'allume lorsque les deux moteurs sont en marche. Le voyant est de couleur jaune au ralenti, à 95 % de l'accélération et lorsque les moteurs ne sont pas synchronisés. Le voyant prend une couleur rouge lorsque les moteurs sont synchronisés.



Bouton SYNCHRONISATION

VesselView affiche une icône orange si le régime d'un moteur diffère de plus de 10 % de celui de l'autre ; cette icône passe au rouge lorsqu'ils sont synchronisés.

Pour désactiver le mode Sync (Synchronisation) :

1. Mettre les leviers de l'ERC sur n'importe quelle position de cliquet.
2. Appuyer sur le bouton SYNCHRONISATION. Le témoin du bouton s'éteint.

Pour activer le mode Sync, appuyer sur le bouton SYNCHRONISATION à tout moment.

Transfert (bateaux équipés d'une barre double)

Le bouton TRANSFERT permet au pilote de transférer le contrôle du bateau de la barre active à la barre inactive sur les bateaux équipés d'une barre double. Voir **Transfert de barre**.



Bouton TRANSFERT

Transfert de barre

Certains bateaux sont conçus pour être pilotés depuis plusieurs endroits. Ces endroits sont généralement appelés barres ou postes de pilotage. Le transfert de barre est une expression qui décrit la méthode utilisée pour le transfert du contrôle d'une barre (ou poste) à une autre.

⚠ AVERTISSEMENT

Toute perte de contrôle du bateau risque d'entraîner des blessures graves, voire mortelles. L'opérateur du bateau ne doit jamais quitter le poste actif pendant que le moteur est en prise. Ne tenter un transfert de barre que lorsque les deux postes sont pilotés. Le transfert de la barre à une personne doit être effectué lorsque le moteur est au point mort.

La fonction de transfert de barre permet à l'opérateur du bateau de sélectionner quelle barre contrôle le bateau. Avant qu'un transfert ne puisse être exécuté, les leviers ERC de la barre active et ceux de la barre qui fait l'objet du transfert doivent être au point mort.

REMARQUE : Si une tentative est faite de transférer le contrôle de la barre lorsque les leviers de l'ERC ne sont pas au point mort, un bip retentit et il sera impossible d'effectuer ce transfert tant que les leviers des barre concernées n'auront pas été mis au point mort et qu'une nouvelle demande de transfert n'aura pas été faite.

Certains codes de panne peuvent apparaître sur VesselView si tentative est faite d'activer d'autres fonctions de navigation ou de contrôle alors que la procédure de transfert est en cours d'exécution. Il peut s'avérer nécessaire de mettre la clé de contact sur arrêt puis sur marche, et de relancer ensuite la procédure de transfert du contrôle de la barre afin d'effacer les codes de panne. S'assurer que les autres actions de contrôle et de navigation sont bien effectuées après le transfert de barre, afin d'éviter le déclenchement de codes de panne.

AVIS

Les leviers de l'ERC doivent être au point mort pour un transfert de barre. Alors qu'il est au point mort, le bateau risque de dériver, d'entrer en collision avec des objets voisins et de subir des dommages. Être sur ses gardes lors d'un transfert de barre.

Pour éviter des dommages, faire preuve d'extrême prudence lors de toute tentative de transfert de barre si le bateau est proche de quais, de jetées ou d'autres objets fixes, ou à proximité d'autres bateaux.

Demande de transfert de barre

REMARQUE : Tout mouvement de la manette ou des leviers de l'ERC après avoir appuyé sur le bouton « TRANSFER » (Transfert) a pour effet d'annuler la requête de transfert. Un seul bip retentit et le voyant du bouton de transfert s'éteint, signalant la fin de la requête de transfert.

Pour requérir le transfert du contrôle du bateau d'une barre à une autre :

1. Après avoir mis les leviers de l'ERC au point mort et à la barre dont l'activation est souhaitée, appuyer une fois sur le bouton « TRANSFER » (Transfert). Après avoir appuyé sur le bouton « TRANSFER », le témoin du bouton s'allume et un bip retentit pour confirmer le transfert imminent.



Bouton « TRANSFER » (Transfert)

REMARQUE : Les témoins de point mort clignotent si les leviers de l'ERC aux barres ne sont pas au point mort. Mettre tous les leviers de l'ERC au point mort et le témoin du point mort cesse de clignoter.

2. Le témoin du bouton « TRANSFER » (Transfert) et le témoin de point mort étant tous deux allumés, appuyer une deuxième fois sur le bouton « TRANSFER » (Transfert) pour achever le transfert de barre.
3. Lorsque le transfert de barre est achevé, un autre bip retentit et le témoin du bouton de transfert s'éteint.

REMARQUE : Si le transfert de barre n'est pas conclu dans les 10 secondes qui suivent, la requête est automatiquement annulée et un double bip retentit. Le contrôle continue donc de s'effectuer au niveau de la barre active existante. Appuyer de nouveau sur le bouton « TRANSFER » (Transfert) pour relancer le transfert de barre.

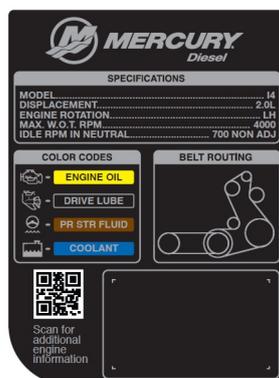
4. La barre vers laquelle la requête de transfert a été soumise est désormais active et contrôle le bateau.

Identification

Les numéros de série permettent au constructeur de répertorier par codes les nombreux détails techniques correspondant à l'ensemble de propulsion Mercury Marine. Lors de tout contact de Mercury Marine à propos d'un entretien, toujours préciser les numéros de modèle et de série.

Autocollant de caractéristiques

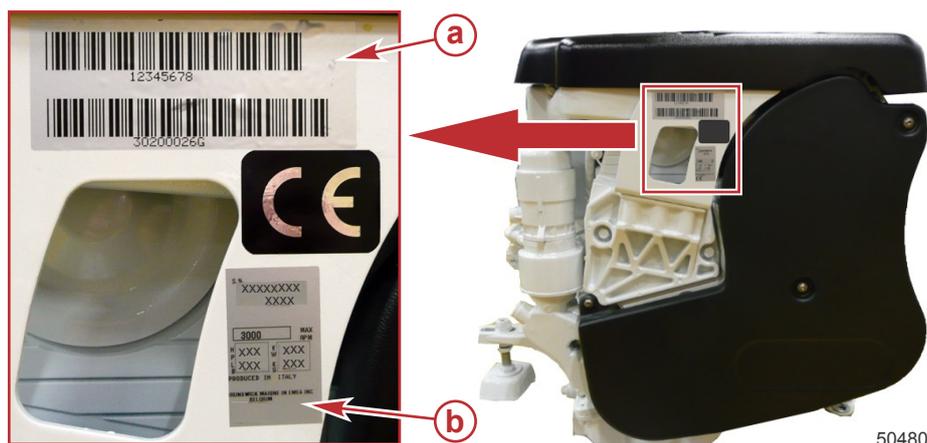
Un autocollant de caractéristiques situé en haut du capot moteur fournit des informations succinctes sur le moteur et l'embase avec des codes-couleurs qui indiquent où vérifier des fluides particuliers et le cheminement des courroies. Scanner un code QR à l'aide d'un terminal de poche pour des informations complémentaires sur le moteur.



53032

Emplacement de l'étiquette signalétique du moteur

L'étiquette signalétique du moteur est située sur la partie avant du moteur, comme illustré ci-dessous.

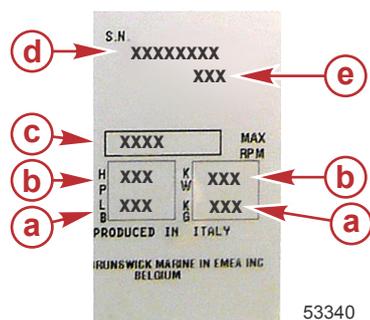


- a** - Numéro de série et numéro de pièce, avec codes à barres
- b** - Étiquette signalétique du moteur

Étiquette signalétique du moteur

Une étiquette signalétique infalsifiable est apposée sur le moteur en usine. Elle contient des informations importantes. Noter que l'étiquette signalétique du moteur n'affecte pas l'adaptation, les fonctions ou les performances du moteur et que ni les constructeurs de bateaux ni les revendeurs ne peuvent retirer l'étiquette signalétique ou le composant du moteur sur lequel elle est apposée avant la vente. Si des modifications sont nécessaires ou si l'étiquette signalétique du moteur est endommagée, contacter Mercury Marine à propos de la disponibilité d'une étiquette de remplacement.

Le propriétaire ou le pilote ne doivent modifier le moteur d'aucune manière qui affecterait sa puissance ou ses niveaux d'émission de gaz d'échappement au point de dépasser ses caractéristiques prédéterminées en usine.



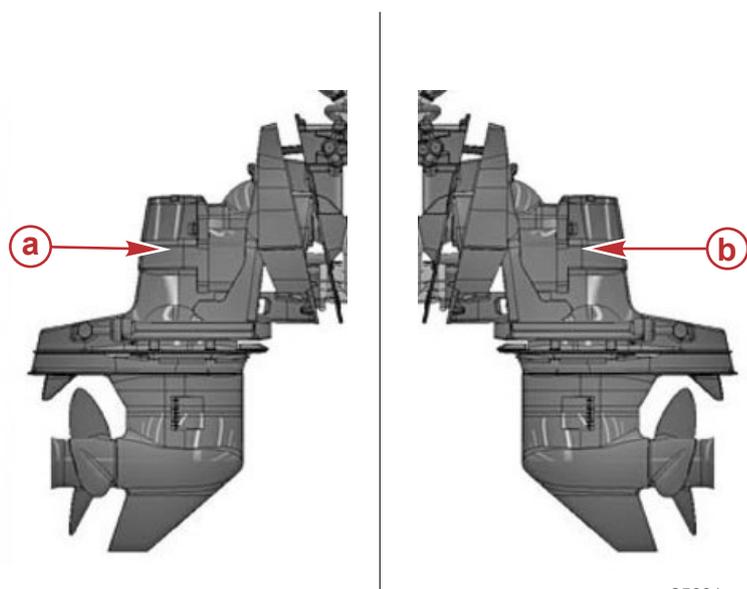
Exemple d'étiquette signalétique de moteur

- a** - Poids du moteur
- b** - Puissance nominale du moteur
- c** - Régime moteur maximal (tr/min)
- d** - Numéro de série du moteur
- e** - Description abrégée du moteur

Identification de l'autocollant de la transmission en Z Alpha

Le numéro de série de l'embase est situé sur le côté bâbord de la transmission en Z Alpha.

Le rapport d'entraînement est situé sur le côté tribord de la transmission en Z Alpha.



25681

Transmission en Z Alpha

- a** - Autocollant de rapport d'entraînement de l'embase (tribord)
- b** - Autocollant du numéro de série (bâbord)

Numéro de série du tableau arrière Alpha

Le numéro de série du tableau arrière est situé sur le dessus du tableau arrière.



25619

Tableau arrière Alpha

a - Numéro de série du tableau arrière

Numéro de série et identification de la transmission en Z Bravo

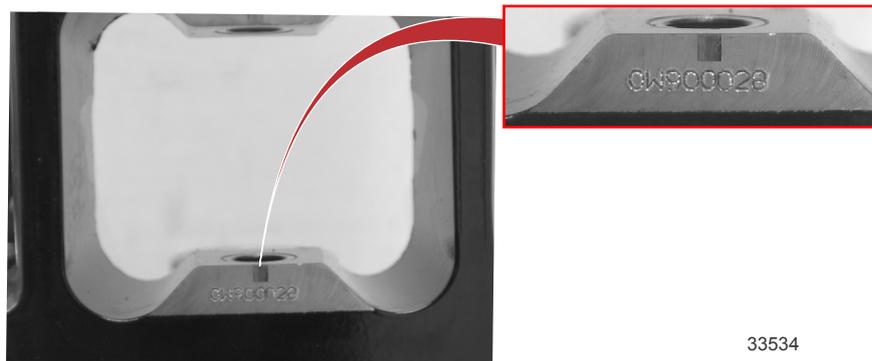
Le numéro de série de la transmission en Z Bravo, le rapport de démultiplication, le numéro de modèle et le code-barres sont estampés dans la plaque de masse située sur le côté bâbord de la transmission en Z.



33533

Informations relatives à la transmission en Z Bravo sur la plaque de masse

Le numéro de série est aussi estampillé sous forme de référence permanente sur le moulage de la transmission en Z à l'intérieur du couvercle arrière.



33534

Estampage du numéro de série de la transmission en Z Bravo

Numéro de série de la plage arrière Bravo

Le numéro de série de la plage arrière Bravo est estampillé sur la plaque de l'étrier de la plage arrière,

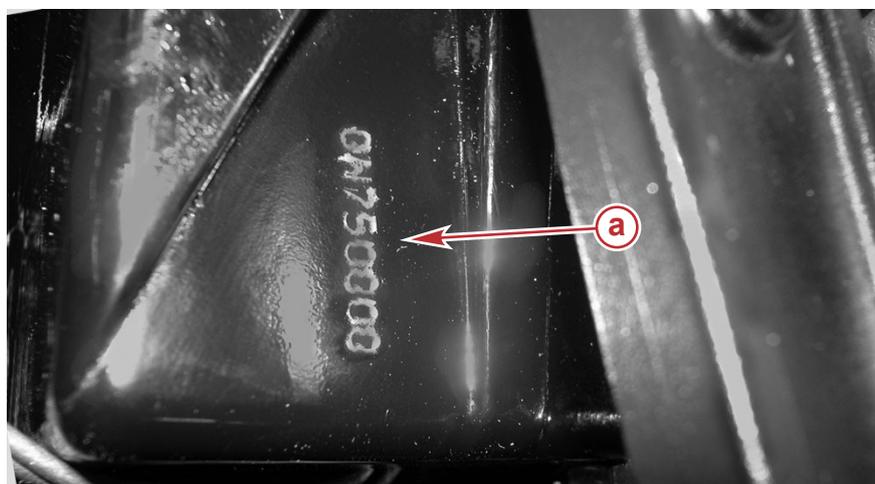


25904

Plaque de l'étrier du tableau arrière Bravo

a - Numéro de série du tableau arrière

Le numéro de série est aussi estampé sur le carter de cloche. Il est utilisé comme référence permanente pour les centres de réparation agréés.



25905

Carter de cloche avec estampillage du numéro de série

a - Numéro de série du tableau arrière

Transmissions équipées SeaCore

Composants et pièces moulées SeaCore

Les ensembles de propulsion Mercury MerCruiser SeaCore sont équipés de composants en acier inoxydable supplémentaires et de pièces moulées en aluminium particulières. Ne pas remplacer des composants SeaCore par des composants non-SeaCore. N'utiliser que les composants et pièces moulées Mercury MerCruiser SeaCore spécifiés pour ces ensembles de propulsion.

Fixations en acier inoxydable

Les modèles SeaCore sont équipés de fixations en acier inoxydable supplémentaires pour maximiser la résistance anticorrosion dans les environnements salins.

Les fixations en acier inoxydable risquent de se gripper lorsqu'elles sont installées sans lubrification. Le grippage peut entraîner la destruction des fixations, des charges de serrage incorrectes, voire les deux. Des fixations grippées peuvent sembler être serrées correctement mais, en fait, leur charge de serrage est incorrecte.

Appliquer un lubrifiant 2-4-C avec PTFE ou un produit équivalent, sur les filets des fixations en acier inoxydable au cours de l'installation pour éviter tout grippage. Graisser au moins les premiers 8 mm des filets avant installation.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 95	2-4-C au PTFE	Filets de fixations en acier inoxydable	92-802859Q 1

Section 2 - Sur l'eau

Table des matières

Recommandations pour une navigation en toute sécurité	20	Lorsque le bateau est immobile	26
Exposition à l'oxyde de carbone.....	21	Haute vitesse et hautes performances.....	26
Faire attention à l'intoxication à l'oxyde de carbone ..	21	Sécurité des passagers sur bateaux-pontons et bateaux-ponts.....	27
Ne pas s'approcher des zones d'échappement	21	Bateaux à pont avant ouvert	27
Bonne ventilation	21	Bateaux avec fauteuils de pêche surélevés sur socle, montés à l'avant	27
Ventilation insuffisante	22	Saut des vagues ou du sillage.....	27
Informations importantes sur le fonctionnement.....	22	Impact avec des obstacles et objets immergés.....	28
Mise à l'eau.....	22	Protection de la transmission en Z contre les impacts	28
Exigences relatives aux valeurs nominales de cycle d'utilisation.....	22	Conditions affectant le fonctionnement.....	28
Classification haute performance.....	22	Répartition des charges (passagers et équipement) à l'intérieur du bateau.....	28
Tableau de fonctionnement.....	23	Carène du bateau.....	29
Fonctionnement par temps froid et à une température inférieure à 0 °C.....	23	Cavitation.....	29
Bouchon de vidange et pompe de cale.....	24	Ventilation.....	29
Démarrage, inversion de marche et arrêt.....	24	Altitude et climat.....	29
Avant de mettre le moteur en marche.....	24	Choix de l'hélice.....	29
Informations importantes relatives à SmartStart.....	24	Pour vous aider à démarrer.....	30
Démarrage à froid du moteur.....	24	Procédure de rodage initiale.....	30
Réchauffage du moteur.....	25	Période de rodage de 10 heures de la transmission en Z (neuve ou avec des engrenages de rechange).....	30
Démarrage d'un moteur chaud	25	Rodage du moteur.....	30
Inversion de marche.....	25	Période de rodage de 20 heures	30
Arrêt du moteur.....	25	Après la période de rodage initiale des 20 heures	31
Démarrage d'un moteur arrêté en prise.....	26	Vérification à la fin de la première saison.....	31
Remorquage du bateau.....	26		
Protection des baigneurs.....	26		
Lorsque le bateau se déplace sur l'eau	26		

Recommandations pour une navigation en toute sécurité

Um die Gewässer sicher genießen zu können, sollten Sie sich mit örtlichen und allen anderen geltenden Schifffahrtsregeln und -vorschriften vertraut machen und die folgenden Vorschläge beachten.

Kennen und achten Sie alle Schifffahrtsregeln und -gesetze.

- Wir empfehlen, dass alle Fahrer eines Motorboots einen Kurs über Bootssicherheit absolvieren. In den USA bieten die Unterabteilung der US Küstenwache, die Power Squadron, das Rote Kreuz und die staatliche oder lokale Wasserschutzpolizei solche Kurse an. Nähere Informationen erhalten Sie in den USA bei der Boat U.S. Foundation unter 1-800-336-BOAT (2628).

Sicherheitsprüfungen und vorgeschriebene Wartungsarbeiten durchführen.

- Einen regelmäßigen Wartungsplan einhalten und sicherstellen, dass alle Reparaturen ordnungsgemäß ausgeführt werden.

Sicherheitsausstattung an Bord überprüfen.

- Voici quelques conseils concernant le type d'équipement de sécurité à embarquer :
 - extincteurs agréés ;
 - dispositifs de signalisation : lampe de poche, fusées éclairantes, pavillon et sifflet ou avertisseur sonore ;
 - outils nécessaires pour les petites réparations ;
 - ancre et ligne d'ancrage de rechange ;
 - pompe de cale manuelle et bouchons de vidange de rechange ;
 - eau potable ;
 - radio ;
 - pagaie ou rame ;
 - hélice et moyeux de poussée de rechange et clé appropriée ;
 - trousse et consignes de premiers secours ;
 - récipients de remisage étanche ;
 - équipement de manœuvre, piles, ampoules et fusibles de rechange ;
 - compas et carte ou carte marine de la région ;
 - gilet de sauvetage individuel (un par personne à bord).

Auf Zeichen eines Wetterumschwungs achten und Bootsfahrten bei schlechtem Wetter und schwerem Seegang vermeiden.

Jemanden über das Ziel der Fahrt und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr informieren.

Einsteigen von Passagieren.

- Wenn Passagiere ein- oder aussteigen oder sich in der Nähe des Bootshecks befinden, muss der Motor immer abgestellt werden. Es reicht nicht aus, den Antrieb nur in die Neutralstellung zu schalten.

Rettungshilfen verwenden.

- La loi fédérale des États-Unis exige la présence d'un gilet de sauvetage (dispositif de flottaison individuel) agréé par les garde-côtes, de taille correcte et facilement accessible pour toute personne à bord, ainsi que celle d'un coussin flottant ou d'une bouée à lancer. Il est vivement recommandé que toutes les personnes à bord portent constamment un gilet de sauvetage.

Andere Personen mit der Bootsführung vertraut machen.

- Mindestens eine weitere Person an Bord muss mit den Grundlagen für den Start und Betrieb des Motors und dem Umgang mit dem Boot vertraut gemacht werden, um einspringen zu können, falls der Fahrer betriebsunfähig wird oder über Bord fällt.

Das Boot nicht überlasten.

- La plupart des bateaux sont classés et certifiés pour une capacité de charge nominale maximale (poids) (se reporter à la plaque de capacité du bateau). Connaître les limites de fonctionnement et de charge du bateau. Déterminer s'il conserve ses capacités de flottaison une fois rempli d'eau. En cas de doute, contacter le revendeur agréé Mercury Marine ou le constructeur du bateau.

Sicherstellen, dass alle Bootsinsassen ordnungsgemäß auf einem Sitzplatz sitzen.

- Ne laisser personne s'asseoir sur une partie du bateau qui n'est pas prévue pour cet usage, à savoir : les dossiers des sièges, les plats-bords, le tableau arrière, la proue, les ponts, les fauteuils de pêche surélevés et tout fauteuil de pêche pivotant. Ne laisser aucun passager s'asseoir ou monter sur des parties quelconques du bateau où une accélération inattendue, un arrêt soudain, une perte imprévue du contrôle ou un mouvement soudain du bateau pourraient entraîner l'éjection d'un passager par-dessus bord ou sa projection dans le bateau même. S'assurer que tous les passagers ont une place attitrée et qu'ils y sont assis avant tout déplacement du bateau.

Ne pas naviguer sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. La loi l'interdit.

- L'alcool ou et les stupéfiants peuvent altérer le jugement et réduisent de façon importante la capacité à réagir rapidement.

Mit dem Gebiet vertraut sein und alle gefährlichen Orte meiden.

Immer achtsam sein.

- Der Bootsführer ist gesetzlich dafür verantwortlich, Augen und Ohren offen zu halten, um mögliche Gefahren rechtzeitig zu erkennen. Er muss insbesondere nach vorne ungehinderte Sicht haben. Wenn das Boot mit mehr als Leerlaufdrehzahl oder Gleitfahrtübergangsdrehzahl betrieben wird, dürfen keine Passagiere, Ladung oder Anglersitze die Sicht des Bootsführers blockieren. Auf andere Boote, das Wasser und Ihr Kielwasser achten.

Ne jamais suivre un skieur nautique.

- Un bateau se déplaçant à 40 km/h rattrapera un skieur nautique tombé à l'eau 61 m devant lui en cinq secondes seulement.

Auf gefallene Wasserskifahrer achten.

- Wenn das Boot zum Wasserskifahren oder für ähnliche Aktivitäten genutzt wird, muss das Boot so zu gestürzten oder im Wasser liegenden Personen zurückfahren, dass diese sich immer auf der Fahrerseite befinden. Der Bootsführer muss gestürzte Wasserskifahrer stets im Auge behalten und darf auf keinen Fall rückwärts zu einer Person im Wasser fahren.

Unfälle melden.

- Les pilotes de bateau sont légalement tenus de remplir un rapport d'accident de navigation auprès de leur autorité de police en matière de navigation quand le bateau est impliqué dans certains accidents de navigation. Un accident de navigation doit être signalé en cas de 1) décès avéré ou probable, 2) blessure nécessitant un traitement médical autre que de premiers secours, 3) dommages aux bateaux ou aux biens de tiers d'un montant supérieur à 500,00 \$ ou 4) perte totale du bateau. Pour toute aide supplémentaire, contacter les forces de police locales.

Exposition à l'oxyde de carbone

Faire attention à l'intoxication à l'oxyde de carbone

L'oxyde de carbone (CO) est un gaz mortel présent dans les fumées d'échappement de tous les équipements à combustion interne, notamment les moteurs de bateaux et les générateurs alimentant les accessoires de ces derniers. Le CO en soi est inodore, incolore et insipide, mais toute perception olfactive ou gustative de l'échappement du moteur indique une inhalation de CO.

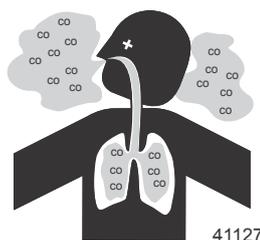
Les premiers symptômes d'intoxication à l'oxyde de carbone, proches de ceux du mal de mer ou d'un empoisonnement, comprennent des maux de tête, des vertiges, une somnolence et des nausées.

⚠ AVERTISSEMENT

L'inhalation des gaz d'échappement du moteur peut être à l'origine d'un empoisonnement à l'oxyde de carbone, ce qui peut entraîner une perte de connaissance, des lésions cérébrales, voire le décès. Éviter toute exposition à l'oxyde de carbone.

Ne pas s'approcher des zones d'échappement lors du fonctionnement du moteur. Lorsque le bateau est amarré ou en mer, veiller à maintenir une bonne ventilation du bateau.

Ne pas s'approcher des zones d'échappement



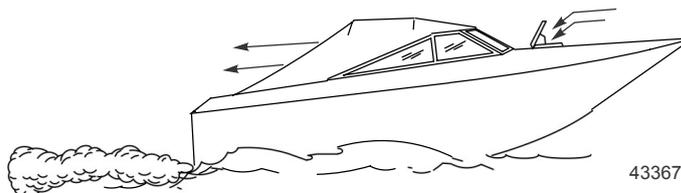
41127

Les gaz d'échappement du moteur contiennent de l'oxyde de carbone nocif. Éviter les zones où se concentrent les gaz d'échappement du moteur. Lorsque les moteurs tournent, interdire aux nageurs de s'approcher du bateau et ne pas s'asseoir, s'allonger ou se tenir sur les plates-formes de plongée ou les échelles de coupée. En mer, ne laisser aucun passager à se placer juste derrière le bateau (traction au niveau de la plate-forme, « teak/body surfing »). Une telle pratique est extrêmement périlleuse, plaçant les individus à un endroit à forte concentration en gaz d'échappement et à haut risque en raison des blessures pouvant être causées par l'hélice du moteur.

Bonne ventilation

Aérer l'habitacle, ouvrir les rideaux latéraux ou les écoutes avant pour évacuer les émanations.

Exemple de circulation suffisante d'air dans le bateau :

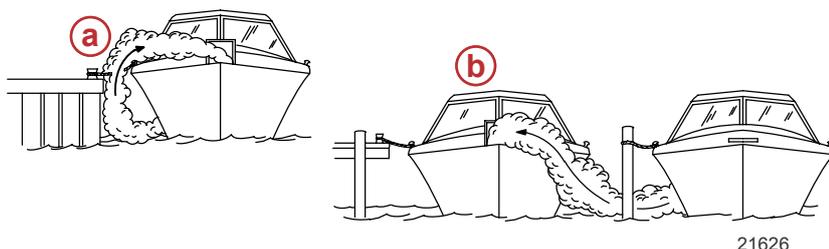


Ventilation insuffisante

Dans certaines conditions de marche ou en présence de vents, de l'oxyde de carbone peut s'accumuler dans des cabines ou des cockpits fermés ou bâchés dont l'aération est insuffisante. Installer un ou plusieurs détecteurs d'oxyde de carbone dans le bateau.

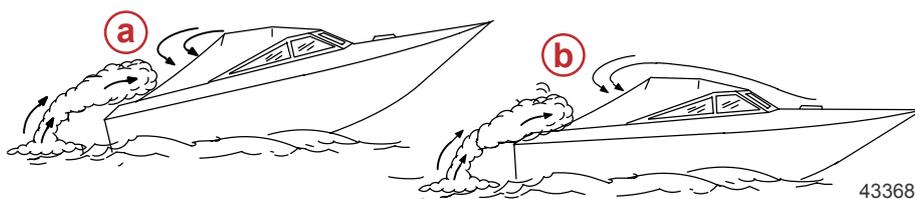
Dans de rares cas, par mer très calme, les nageurs et les passagers qui se trouvent sur le pont d'un bateau stationnaire dont le moteur tourne ou à proximité d'un moteur en marche, peuvent être exposés à un niveau dangereux d'oxyde de carbone.

1. Exemples de ventilation insuffisante sur un bateau stationnaire :



- a - Moteur en marche lorsque le bateau est amarré dans un endroit confiné
- b - Amarrage à proximité d'un autre bateau dont le moteur tourne

2. Exemples de ventilation insuffisante sur un bateau en mouvement :



- a - Angle de relevage de la proue trop élevé
- b - Fonctionnement du bateau avec les écoutilles avant fermées (aspiration à l'intérieur des gaz d'échappement)

Informations importantes sur le fonctionnement

Mise à l'eau

IMPORTANT : Poser le bouchon de vidange de cale avant la mise à l'eau du bateau.

Exigences relatives aux valeurs nominales de cycle d'utilisation

IMPORTANT : Les dommages causés par une application incorrecte ou le défaut d'utilisation de l'ensemble de propulsion selon les paramètres de fonctionnement spécifiés ne sont pas couverts par la garantie limitée de Mercury Marine.

Les moteurs Mercury Diesel doivent être utilisés dans des applications qui satisfont aux spécifications de fonctionnement indiquées par un ingénieur d'application Mercury Diesel. L'ensemble de propulsion doit être équipé d'un rapport de démultiplication et d'une hélice qui permettent au moteur de fonctionner à plein régime au régime nominal du moteur.

L'utilisation des moteurs Mercury Diesel dans des applications non conformes aux paramètres de fonctionnement spécifiés n'est pas approuvée.

Classification haute performance

Une **Classification haute performance** s'applique à des applications de plaisance (non génératrices de revenus), correspondant à un fonctionnement de 500 heures par an au maximum, au cours desquelles le moteur tourne à plein régime une (1) heure par période de huit (8) heures de fonctionnement. Le fonctionnement à puissance réduite ne doit pas dépasser le régime de croisière (tr/min). Le régime de croisière est fonction du régime nominal maximal du moteur (tr/min) :

Tableau de fonctionnement

Procédure de démarrage	Après le démarrage	En cours de route	Arrêt et extinction
Ouvrir l'écouille du moteur. Aérer complètement la cale.	Consulter tous les instruments pour contrôler l'état du moteur. En cas d'anomalie, arrêter le moteur.	Vérifier fréquemment tous les instruments pour contrôler l'état du moteur.	Mettre la manette de commande à distance au point mort.
Mettre l'interrupteur de batterie sur « ON » (Marche), selon modèle.	Vérifier l'absence de toute fuite de carburant, d'huile, d'eau, de liquide, de gaz d'échappement, etc.	Prêter attention à l'alarme sonore.	Faire tourner le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes pour permettre au turbocompresseur et au moteur de refroidir.
Selon modèle, mettre le ventilateur de cale du compartiment moteur sous tension et le faire tourner pendant cinq minutes.	Vérifier le fonctionnement de la commande de l'accélérateur et d'inversion de marche.		Mettre le contacteur à clé sur « OFF » (Arrêt).
S'assurer qu'il n'y a pas de fuites : de carburant, d'huile, d'eau, de liquide, etc.	Vérifier le fonctionnement de la direction.		Mettre l'interrupteur de batterie sur « OFF » (Arrêt), selon modèle.
Ouvrir la soupape d'arrêt de carburant, selon modèle.			Fermer la soupape d'arrêt de carburant, selon modèle.
Ouvrir la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle.			Fermer la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle.
Le cas échéant, amorcer le système d'injection.			Rincer le système de refroidissement à l'eau de mer, en cas de fonctionnement en eaux salées, saumâtres ou polluées.
Mettre le contacteur d'allumage sur « START » (Démarrage). Relâcher la clé lorsque le moteur démarre.			
Faire chauffer le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes.			

Fonctionnement par temps froid et à une température inférieure à 0 °C

IMPORTANT : Si le bateau est utilisé pendant les périodes de gel, prendre des précautions nécessaires pour éviter d'endommager l'ensemble de propulsion. Les dommages provoqués par le gel ne sont pas couverts par la garantie limitée de Mercury Marine.

AVIS

L'eau emprisonnée dans le compartiment d'eau de mer du système de refroidissement peut causer des dommages par corrosion ou gel. Vidanger le compartiment d'eau de mer du système de refroidissement immédiatement après utilisation ou avant tout entreposage prolongé par temps de gel. Si le bateau est à l'eau, maintenir la soupape de prise d'eau à la mer fermée jusqu'au redémarrage du moteur pour empêcher le refoulement de l'eau dans le système de refroidissement. Si le bateau n'est pas équipé d'une soupape de prise d'eau à la mer, laisser le tuyau d'arrivée d'eau déconnecté et bouché.

REMARQUE : Par mesure de précaution, attacher une étiquette sur la clé de contact ou le volant du bateau pour rappeler au pilote d'ouvrir la soupape de prise d'eau à la mer ou de déboucher et connecter le tuyau d'arrivée d'eau de mer avant de démarrer le moteur.

Afin d'utiliser le moteur par des températures égales ou inférieures à 0 °C, suivre les instructions suivantes :

- À la fin de chaque journée d'utilisation, vidanger complètement la section d'eau de mer du système de refroidissement pour éviter les dommages causés par le gel.
- À la fin de chaque journée d'utilisation, vidanger l'eau présente dans le séparateur d'eau, selon modèle. Remplir le réservoir de carburant en fin de journée pour éviter la condensation.
- Utiliser la solution antigel permanente recommandée pour protéger les composants contre les dommages du gel.
- Utiliser une huile pour temps froid correcte. S'assurer que le carter moteur contient une quantité suffisante d'huile.
- S'assurer que la batterie est suffisamment puissante et qu'elle est en pleine charge. Vérifier que tous les autres équipements électriques sont en parfait état.
- Aux températures de -20 °C et inférieures, utiliser un élément chauffant de liquide de refroidissement pour améliorer le démarrage par temps froid.
- En cas de fonctionnement dans des conditions de températures arctiques de -29 °C ou inférieures, consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel pour toute information quant aux équipements et précautions spéciaux pour temps froids.

Se reporter à la section **Stockage** pour obtenir de plus amples informations relatives au remisage par temps froid ou pour des périodes prolongées.

Bouchon de vidange et pompe de cale

Le compartiment moteur du bateau constitue un emplacement naturel de collecte d'eau. Pour cette raison, les bateaux sont normalement équipés d'un bouchon de vidange ou d'une pompe de cale. Il est très important de vérifier régulièrement ces éléments afin de s'assurer que le niveau d'eau n'atteint pas l'ensemble de propulsion. Une immersion endommagerait les organes du moteur. Les dommages provoqués par l'immersion ne sont pas couverts par la garantie limitée de Mercury Marine.

Démarrage, inversion de marche et arrêt

▲ AVERTISSEMENT

Les vapeurs peuvent s'enflammer et causer une explosion, entraînant des blessures graves, voire mortelles et des dommages au moteur. Ne pas utiliser de produits d'aide au démarrage volatils tels que de l'éther, du propane ou de l'essence dans le système d'admission du moteur.

▲ AVERTISSEMENT

Les vapeurs de carburant stagnant dans le compartiment moteur sont susceptibles d'irriter les voies respiratoires, de causer des difficultés à respirer ou de prendre feu et de provoquer ainsi un incendie ou une explosion. Toujours aérer le compartiment moteur avant d'effectuer l'entretien de l'ensemble de propulsion.

Avant de mettre le moteur en marche

AVIS

Une alimentation insuffisante en eau de refroidissement entraîne une surchauffe et un endommagement du moteur, de la pompe à eau et d'autres pièces. Assurer une alimentation en eau suffisante vers les entrées d'eau pendant le fonctionnement.

IMPORTANT : Procéder comme indiqué ci-dessous avant de mettre le moteur en marche :

- Approvisionner en eau le sterndrive et la prise d'eau de mer.
- Vérifier que le niveau d'huile du carter moteur est correct avec le grade convenant à la température ambiante. Se reporter à la Section 3 - Spécifications.
- Vérifier que l'assiette de la transmission a été abaissée complètement.
- Vérifier tous les branchements électriques.
- Vérifier tous les points répertoriés dans les calendriers d'entretien et dans le tableau d'opération.
- Effectuer toutes les vérifications nécessaires recommandées par le centre de réparation agréé de Mercury Diesel ou indiquées dans le manuel du propriétaire et de fonctionnement du bateau.

Informations importantes relatives à SmartStart

IMPORTANT : Ce modèle de moteur Mercury Diesel est équipé de SmartStart. SmartStart exécute toutes les opérations de démarrage appropriées dès l'activation initiale du bouton de démarrage. Pour lancer la séquence SmartStart, tourner la clé de contact sur la position « START » (Démarrage) et la relâcher ou tourner la clé de contact sur la position « RUN » (Marche) et appuyer sur le bouton START/STOP (Démarrage/arrêt) puis le relâcher.

Au lieu de maintenir le bouton de démarrage ou la clé de contact en position jusqu'à ce que le moteur démarre, SmartStart se charge automatiquement du processus de démarrage. Sur pression du bouton de démarrage, le système envoie un signal à l'ECM du moteur pour le faire démarrer. Le démarreur est alimenté en courant jusqu'au démarrage du moteur ; le processus de démarrage prend fin au bout de quelques secondes ou lorsque le moteur atteint 400 tr/min. Le moteur s'arrête si l'on tente de le faire démarrer alors qu'il tourne.

Démarrage à froid du moteur

▲ AVERTISSEMENT

Une hélice qui tourne, un bateau en mouvement ou un dispositif solide fixé au bateau peuvent causer des blessures graves, voire mortelles, aux nageurs. Arrêter immédiatement le moteur lorsque le bateau se trouve à proximité de baigneurs.

REMARQUE : Vérifier les niveaux de liquides avant de démarrer le moteur. Se reporter à la **Section 4 - Calendrier de maintenance**.

1. Mettre la pompe de cale du compartiment moteur (selon modèle) sous tension et la faire tourner pendant cinq minutes. Ou, ouvrir l'écouille du moteur pour aérer la cale avant d'essayer de mettre le moteur en marche.

2. Mettre la poignée de commande au point mort.

REMARQUE : Si le moteur n'a pas tourné pendant un certain temps et ne démarre pas normalement, utiliser la poire d'amorçage sur le pied de filtre à carburant. Actionner le plongeur d'amorçage quatre ou cinq fois avant d'essayer de démarrer le moteur.

3. Mettre la clé de contact sur la position « RUN » (Marche).

- Mettre la clé de contact sur « START » (Démarrage) puis la relâcher ou appuyer sur le bouton de démarrage/d'arrêt et le relâcher. Si le moteur est froid, le laisser tourner au ralenti pendant 6 à 10 minutes ou jusqu'à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement.

IMPORTANT : La pression d'huile moteur doit dépasser 69 kPa dans les quelques secondes qui suivent le démarrage du moteur. Arrêter le moteur si la pression d'huile moteur n'est pas conforme aux spécifications. Identifier et corriger le problème. Si le problème ne peut pas être identifié, consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

- Vérifier que tous les instruments fonctionnent correctement et qu'ils indiquent des valeurs normales.

Réchauffage du moteur

AVIS

L'usure du moteur par friction accrue et débit d'huile restreint atteint son niveau le plus élevé lorsque le moteur est froid. Limiter l'usure du moteur en laissant la température du liquide de refroidissement atteindre sa plage de température normale de fonctionnement avant d'accélérer brutalement ou d'appliquer les pleins gaz.

- Après le démarrage, vérifier que tous les instruments fonctionnent correctement.
- Faire tourner le moteur entre 1 000 et 1 200 tr/mn jusqu'à ce que sa température atteigne la plage de fonctionnement normale. Il est très important de faire chauffer le moteur avant de le faire tourner à plein régime. La période de préchauffage permet à l'huile de graissage de former une pellicule entre les pièces en mouvement.
REMARQUE : La durée de préchauffage du moteur par temps froid peut être raccourcie en utilisant le bateau à régime moteur lent. Commencer l'utilisation normale du bateau quand les systèmes atteignent leurs températures de fonctionnement.
- Une fois que le moteur a atteint sa température de fonctionnement :
 - La pression d'huile doit être comprise dans la plage spécifiée. Se reporter à la **Section 3 - Spécifications**. Arrêter le moteur si la pression d'huile n'est pas comprise dans la plage spécifiée.
 - Vérifier le circuit de carburant et s'assurer qu'il n'y a aucune fuite au niveau de la pompe d'injection, des tuyaux d'alimentation, du filtre et des tuyauteries de carburant.
 - Examiner le moteur et la transmission, le filtre à huile, les durites d'huile, les raccords de durites d'huile et le carter d'huile à la recherche de fuites éventuelles.
 - Examiner les tuyaux de liquide de refroidissement, les raccords de l'échangeur de chaleur, le refroidisseur secondaire, la pompe à eau et les raccords de vidange à la recherche de fuites éventuelles.
- Identifier et corriger tout problème, ou contacter le centre de réparation agréé Mercury Diesel si la cause ne peut pas être déterminée.

Démarrage d'un moteur chaud

- Activer le ventilateur de cale du compartiment moteur (selon modèle) et le faire tourner pendant 5 minutes. Ou ouvrir l'écouille du moteur et ventiler la cale avant de mettre le moteur en marche.
- Mettre la poignée de commande à distance au point mort.
- Mettre la clé de contact sur « Run » (Marche).
- Mettre la clé de contact sur « START » (Démarrage) puis la relâcher, ou appuyer sur le bouton de démarrage/d'arrêt puis le relâcher, selon modèle.
- Vérifier que tous les instruments fonctionnent correctement et qu'ils indiquent des valeurs normales.

Inversion de marche

AVIS

Le fait de passer en prise à des régimes moteur supérieurs au ralenti endommagera l'embase. Le fait de passer en prise lorsque le moteur ne tourne pas peut causer un désalignement de l'embrayage, empêchant une inversion correcte. Toujours mettre l'embase en prise lorsque le moteur tourne au ralenti. Si une inversion est nécessaire alors que le moteur ne tourne pas, faire tourner l'arbre d'hélice dans la direction correcte lors de l'inversion.

- S'assurer que le levier de la commande à distance est sur point mort.
- Pour inverser la transmission en Z, déplacer le levier d'inversion de marche à distance vers l'avant, d'un geste ferme et rapide, pour passer en marche avant, ou vers l'arrière pour passer en marche arrière.
- Après avoir inversé la transmission en Z, avancer l'accélérateur sur la position souhaitée.
IMPORTANT : Éviter d'arrêter le moteur lorsque la transmission en Z est en prise. Si le moteur s'arrête avec la transmission en Z en prise, voir : Démarrage d'un moteur arrêté en prise

Arrêt du moteur

- Mettre le levier de commande à distance au point mort.

AVIS

Un arrêt immédiat du moteur après une période d'utilisation intense peut endommager les paliers du turbocompresseur. Faire tourner le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes avant de l'arrêter.

2. Faire tourner le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes pour permettre au turbocompresseur et au moteur de refroidir.
3. Le moteur peut être arrêté selon l'une des quatre méthodes suivantes :
 - a. Mettre la clé de contact sur la position « ACCESSORY » (Accessoire) ou « OFF » (Arrêt). Le moteur s'arrête et le système de commande est désactivé.
 - b. Appuyer sur le bouton marche/arrêt, selon modèle. Le moteur s'arrête et le système de commande reste actif.
 - c. Placer momentanément la clé de contact sur « START » (Démarrage), puis la relâcher immédiatement. Le système de commande détecte que le moteur tourne et par conséquent l'arrête. Le système de commande reste actif. Placer de nouveau la clé de contact sur « START » (Démarrage) pour envoyer une requête de démarrage au système de commande qui démarre alors le moteur, si nécessaire.
 - d. Activer le coupe-circuit d'urgence, selon modèle. Le moteur s'arrête, mais le système de commande reste actif. Le système de commande empêchera le moteur de démarrer si le coupe-circuit d'urgence est activé.

Démarrage d'un moteur arrêté en prise

IMPORTANT : Éviter d'arrêter le moteur lorsque la transmission en Z est en prise. Si le moteur s'arrête avec l'embase en prise, voir la procédure suivante :

1. Pousser et tirer à plusieurs reprises sur la poignée de la commande à distance jusqu'à ce qu'elle revienne en position de verrouillage du point mort. Plusieurs essais seront probablement nécessaires, notamment si l'ensemble de propulsion tournait à un régime supérieur au ralenti avant l'arrêt du moteur.
2. Une fois la poignée en position verrouillée au point mort, reprendre les procédures de démarrage normales.

Remorquage du bateau

Le bateau peut être remorqué lorsque la transmission en Z est en position relevée (sortie) ou abaissée (rentrée). Un dégagement suffisant doit être prévu entre la route et la transmission en Z.

Si ce dégagement est insuffisant, placer la transmission en Z en position de relevage maximal et la soutenir à l'aide d'un kit de remorquage en option, disponible auprès d'un centre de réparation agréé Mercury Marine.

Protection des baigneurs

Lorsque le bateau se déplace sur l'eau

Il n'est pas possible aux personnes se trouvant dans l'eau d'agir rapidement pour éviter un bateau se déplaçant dans leur direction.



Toujours ralentir et faire preuve d'une extrême prudence en navigant dans une zone où des personnes sont susceptibles de se trouver dans l'eau.

Lorsqu'un bateau se déplace et que la transmission est au point mort, l'eau exerce une force suffisante sur l'hélice pour la faire tourner. Cette rotation au point mort peut causer des blessures graves.

Lorsque le bateau est immobile

▲ AVERTISSEMENT

Une hélice qui tourne, un bateau en mouvement ou un dispositif solide fixé au bateau peuvent causer des blessures graves, voire mortelles, aux nageurs. Arrêter immédiatement le moteur lorsque le bateau se trouve à proximité de baigneurs.

Passer au point mort et arrêter le moteur avant de laisser les personnes dans l'eau s'approcher du bateau.

Haute vitesse et hautes performances

S'il s'agit d'un bateau à hautes performances ou à haute vitesse, il est recommandé de ne jamais l'utiliser à haute vitesse sans demander à suivre au préalable un cours d'orientation et une démonstration auprès du revendeur ou d'un pilote qui connaît bien ce type de bateau. Pour de plus amples renseignements, voir le livret **Pilotage des bateaux à hautes performances** disponible auprès des centres de réparation agréés Mercury Diesel.

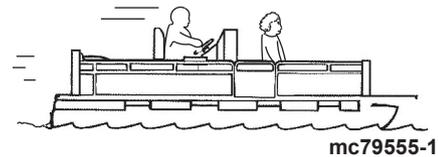
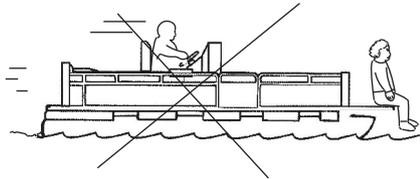
Sécurité des passagers sur bateaux-pontons et bateaux-ponts

Chaque fois que le bateau se déplace, noter l'emplacement de tous les passagers. Veiller à ce qu'ils ne restent pas à un emplacement ou ne s'assoient pas sur des sièges non conçus pour un déplacement à une vitesse supérieure au ralenti. Une réduction soudaine de la vitesse, à la suite, par exemple, d'un plongeon dans une grosse vague ou un sillage profond, une réduction brusque des gaz ou un virage serré, peut les projeter par-dessus bord. Une chute par l'avant du bateau, entre les deux pontons, les exposerait au risque d'être heurté par un élément du bateau.

Bateaux à pont avant ouvert

Personne ne doit se tenir sur le pont devant le garde-corps lorsque le bateau se déplace. Veiller à ce que tous les passagers se tiennent derrière le garde-corps ou la lisse avant.

Les personnes qui se trouvent sur le pont avant peuvent être facilement projetées par-dessus bord et les personnes assises sur le pont avant, les jambes à l'extérieur, peuvent être entraînées dans l'eau par une vague.



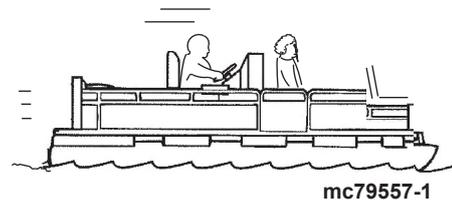
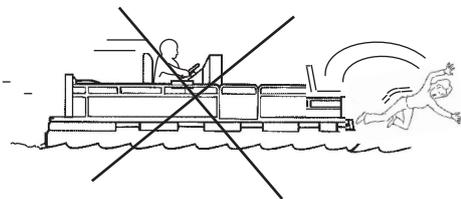
▲ AVERTISSEMENT

S'asseoir ou se tenir debout dans une partie du bateau qui n'est pas conçue pour les passagers à des vitesses supérieures au ralenti peut causer des blessures graves, voire mortelles. S'éloigner de l'extrémité avant des bateaux ponts ou à plate-forme surélevée et rester assis lorsque le bateau se déplace.

Bateaux avec fauteuils de pêche surélevés sur socle, montés à l'avant

Les fauteuils de pêche surélevés ne doivent pas être utilisés lorsque le bateau se déplace à une vitesse supérieure au ralenti ou à la vitesse de pêche à la traîne. Les passagers doivent être assis sur des sièges conçus pour des déplacements à des vitesses plus rapides.

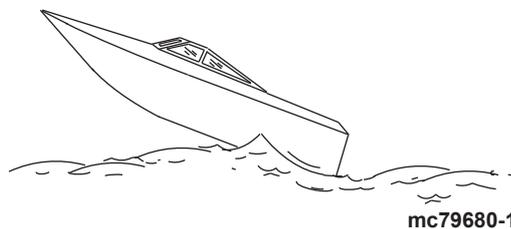
Toute décélération soudaine et inattendue du bateau peut entraîner la chute par-dessus bord des passagers en position surélevée.



Saut des vagues ou du sillage

▲ AVERTISSEMENT

Le saut des vagues ou du sillage peut provoquer des blessures graves, voire mortelles, aux occupants qui peuvent être projetés à l'intérieur ou hors du bateau. Dans la mesure du possible, éviter les sauts de vagues ou de sillages.



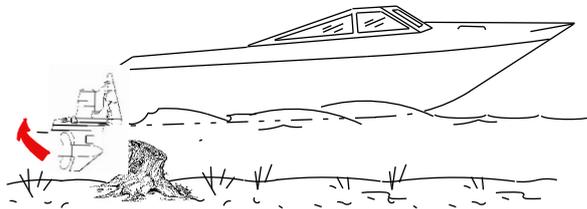
Le passage de vagues ou de sillages par les bateaux de plaisance fait partie de la navigation. Cependant, si cette activité est réalisée à une vitesse suffisante pour forcer la coque du bateau en partie ou entièrement hors de l'eau, certains risques existent, particulièrement lorsque le bateau reprend contact avec l'eau.

Veiller avant tout à ce que le bateau ne change pas de direction au milieu d'un saut. Si c'est le cas, il risque de virer soudainement dans un sens ou dans l'autre lorsqu'il reprend contact avec l'eau. Un tel changement de cap soudain peut projeter les passagers hors de leurs sièges, voire hors du bateau.

Le saut de vagues ou de sillages présente un autre risque moins courant. Si la proue du bateau pique suffisamment lorsque le bateau est projeté dans l'air, elle peut s'enfoncer dans l'eau et y demeurer pendant un moment. Le bateau s'arrête alors quasiment sur le champ, risquant de projeter ses occupants vers l'avant. Le bateau peut aussi virer brusquement d'un côté ou de l'autre.

Impact avec des obstacles et objets immergés

Ralentir et être vigilant au cours de toute navigation en eaux peu profondes ou dans des zones susceptibles de contenir des obstacles immergés qui pourraient heurter les composants immergés de l'embase, le gouvernail ou la carène du bateau.



mc79679-1

IMPORTANT : La meilleure manière de réduire les risques de blessures ou de dommages causés par un objet flottant ou immergé est de contrôler la vitesse du bateau. Dans ces conditions, la vitesse du bateau ne doit pas dépasser 24 à 40 km/h .

Les développements suivants portent sur quelques exemples des conséquences du heurt d'un objet par un bateau :

- Le bateau peut soudainement changer de cap. Un tel changement de cap ou virage brusque peut projeter les passagers hors de leur siège ou par-dessus bord.
- Un brusque ralentissement. Les passagers peuvent être projetés vers l'avant, voire hors du bateau.
- Des dommages aux composants immergés de l'embase, du gouvernail ou du bateau.

Se rappeler que la meilleure manière de réduire les risques d'accidents ou de dommages matériels dans ces situations est de contrôler la vitesse du bateau. Cette dernière doit être maintenue à une vitesse de déjaugage minimale lors de la navigation dans des eaux où les obstacles immergés sont fréquents.

Après avoir heurté un objet immergé, arrêter le moteur aussi vite que possible et examiner l'embase afin de s'assurer qu'aucune pièce n'est lâche ou cassée. En cas de dommages avérés ou soupçonnés, confier l'ensemble de propulsion à un centre de réparation agréé Mercury Diesel pour une vérification complète et toute réparation nécessaire.

Vérifier si la coque ou le tableau arrière ont été fracturés, ou s'ils présentent des fuites.

Le fait de continuer de naviguer alors que les composants immergés de l'embase, le gouvernail ou la carène du bateau sont endommagés risque de causer des dommages supplémentaires aux autres pièces de l'ensemble de propulsion ou d'affecter le contrôle du bateau. S'il est nécessaire de continuer à naviguer, le faire à des vitesses très réduites.

▲ AVERTISSEMENT

L'utilisation d'un bateau ou d'un moteur endommagés par impact peut causer des dommages ainsi que des blessures graves, voire mortelles. Si le bateau subit un impact quelconque, faire inspecter et réparer le bateau ou l'ensemble de propulsion par un revendeur Mercury Marine agréé.

Protection de la transmission en Z contre les impacts

Le système de relevage hydraulique est conçu pour protéger la transmission en Z contre les chocs. Si un objet immergé est heurté par le bateau lorsqu'il se déplace en marche avant, le système hydraulique amortit le choc lorsque la transmission en Z passe l'objet, réduisant ainsi les dommages possibles. Une fois que la transmission en Z est dégagée, le système hydraulique lui permet de reprendre sa position de fonctionnement initiale et d'éviter ainsi la perte de contrôle de la direction et un sursrégime du moteur.

Être très prudent en naviguant dans des eaux peu profondes ou susceptibles de contenir des objets immergés. Aucune protection contre les impacts n'est possible en marche arrière ; veiller tout particulièrement à ne pas heurter d'objets immergés dans ce mode.

IMPORTANT : Le système de protection contre les chocs ne peut pas être conçu pour assurer une protection totale contre les chocs en toute circonstance.

Conditions affectant le fonctionnement

Répartition des charges (passagers et équipement) à l'intérieur du bateau

Le déplacement du poids vers l'arrière (poupe) :

- augmente généralement la vitesse et le régime moteur ;
- fait taper l'étrave en eau agitée ;
- augmente le risque d'éclaboussures lorsque le bateau sort du déjaugage ;

- dans des cas extrêmes, le bateau peut se mettre à marsouiner.

Le déplacement du poids vers l'avant (proue) :

- facilite le déjaugage ;
- améliore la navigation en eau agitée ;
- dans des cas extrêmes, le bateau peut se mettre à virer d'un côté à l'autre (guidage par l'étrave).

Carène du bateau

Pour maintenir une vitesse maximum, s'assurer que la carène du bateau est :

- Propre, exempte de bernacles et d'organismes marins.
- Exempte de distorsion ; pratiquement à plat lors du contact avec l'eau.
- Droite et lisse, de la proue à la poupe.

De la végétation marine peut s'accumuler lorsque le bateau est à quai. Celle-ci doit être retirée avant d'utiliser à nouveau le bateau pour éviter de boucher les entrées d'eau et de causer une surchauffe du moteur.

Cavitation

Le phénomène de cavitation se produit lorsque l'écoulement d'eau ne parvient pas à suivre le contour d'un objet immergé qui se déplace rapidement, tel qu'un carter d'embase ou une hélice. La cavitation fait augmenter la vitesse de l'hélice tout en réduisant la vitesse de bateau. Elle peut éroder gravement la surface du carter d'embase ou de l'hélice. La cavitation est en général produite par :

- les algues et autres débris qui viennent se prendre dans l'hélice ;
- une pale d'hélice pliée ;
- une hélice qui présente des bavures en relief ou des arêtes vives.

Ventilation

La ventilation est provoquée par de l'air en surface ou des gaz d'échappement qui viennent se loger autour de l'hélice, produisant une accélération de cette dernière et une réduction de la vitesse du bateau. Des bulles d'air heurtent les pales de l'hélice et causent une érosion de celle-ci. Si ce problème n'est pas résolu, une défaillance (rupture) des pales se produira. Une ventilation excessive est généralement causée par :

- une embase trop relevée ;
- un anneau de diffusion manquant ;
- une hélice ou d'un carter d'embase endommagé permettant l'évacuation des gaz d'échappement entre l'hélice et le carter d'embase ;
- une embase posée trop haut sur le tableau arrière.

Altitude et climat

REMARQUE : Les moteurs équipés du Module de commande électronique (ECM) réduisent les effets des changements d'altitude et de climat en réglant automatiquement le débit de carburant en conséquence. Les moteurs commandés par le ECM, toutefois, ne compensent pas les surcharges ou l'état de la coque.

Les changements d'altitude et de climat affectent le fonctionnement de l'ensemble de propulsion. Une perte de performances peut être causée par :

- une altitude élevée ;
- des températures élevées ;
- une faible pression barométrique ;
- une humidité élevée.

Pour garantir une performance optimale du moteur quelles que soient les conditions atmosphériques et l'altitude, il est essentiel que le moteur soit équipé d'une hélice adaptée pour qu'il puisse fonctionner au régime nominal à pleins gaz, dans des conditions de charge normales.

Dans la plupart des cas, il est possible d'obtenir le régime moteur recommandé à pleins gaz en remplaçant l'hélice par une autre dont le pas est plus petit.

Choix de l'hélice

AVIS

L'utilisation d'un moteur équipé d'une hélice inadaptée peut limiter la puissance disponible, augmenter la consommation de carburant, provoquer la surchauffe du moteur ou causer des dommages internes à la tête motrice. Choisir une hélice qui permet au moteur de fonctionner au régime moteur pleins gaz spécifié.

Le constructeur de bateaux et le revendeur sont responsables de l'équipement de l'ensemble de propulsion avec les hélices correctes.

IMPORTANT : Les moteurs traités dans ce manuel sont équipés d'un module de commande électronique (ECM) qui limite leur régime. S'assurer que l'hélice utilisée ne permet pas au moteur de tourner au-delà de la limite imposée par le limiteur, pour éviter une perte importante de performance.

REMARQUE : Utiliser un compte-tours d'entretien précis pour vérifier le régime.

Sélectionner une hélice qui permet à l'ensemble de propulsion de tourner au régime nominal à charge maximale.

Si le régime à pleins gaz est inférieur au régime nominal, l'hélice doit être changée pour éviter toute perte de performance ainsi que d'éventuels dommages au moteur. D'autre part, un régime supérieur au régime nominal entraînera une usure anormale ou des dommages.

Après le choix initial de l'hélice, les conditions courantes suivantes peuvent exiger le remplacement de l'hélice par une autre de pas inférieur :

- Un temps plus chaud et une humidité plus élevée peuvent causer une perte de régime moteur (moins sensible sur ces modèles).
- L'utilisation du moteur à une altitude élevée peut également causer une perte de régime (moins sensible sur ces modèles).
- Le fonctionnement avec une hélice endommagée ou une carène encrassée cause une perte de régime.
- L'augmentation de la charge (passagers supplémentaires, remorquage de skieurs).

Pour une meilleure accélération, notamment pour la pratique du ski nautique, utiliser une hélice du pas immédiatement inférieur. Ne pas faire tourner le moteur à pleins gaz en cas d'utilisation d'une hélice de pas inférieur sans traction de skieur.

Pour vous aider à démarrer

Procédure de rodage initiale

Il importe de suivre la procédure suivante pour effectuer un rodage correct du moteur.

IMPORTANT : Mercury Marine recommande de ne pas accélérer brutalement tant que la procédure de rodage n'est pas terminée.

IMPORTANT : Ne jamais faire fonctionner le démarreur pendant plus de 15 secondes consécutives pour éviter qu'il ne surchauffe. Si le moteur ne démarre pas, laisser le démarreur refroidir pendant une minute avant d'essayer de répéter la procédure de démarrage.

1. Voir la section **Démarrage, inversion de marche et arrêt** et mettre le moteur en marche.
2. Faire tourner le moteur au ralenti accéléré jusqu'à ce qu'il ait atteint la température normale de fonctionnement.
3. Faire tourner le moteur en prise pendant trois minutes à chacun des régimes suivants : 1 200 tr/min, 2 400 tr/min et 3 000 tr/min.
4. Faire tourner le moteur en prise pendant trois minutes à chacun des régimes suivants : 1 500 tr/min, 2 800 tr/min et 3 400 tr/min.
5. Faire tourner le moteur en prise pendant trois minutes à chacun des régimes suivants : 1 800 tr/min, 3 000 tr/min et régime nominal maximal à pleins gaz.

Période de rodage de 10 heures de la transmission en Z (neuve ou avec des engrenages de rechange)

Il est important de suivre les procédures suivantes sur les transmissions en Z neuves ou refaites avec des engrenages de remplacement neufs. Cette méthode de rodage permet de stabiliser correctement les engrenages de la transmission en Z, ainsi que les composants connexes, ce qui permet de réduire considérablement les problèmes éventuels.

- Éviter les démarrages à pleins gaz.
- Ne pas naviguer à vitesse constante pendant des périodes prolongées.
- Ne pas dépasser 75 % des pleins gaz pendant les 5 premières heures. Au cours des 5 heures suivantes, utiliser les pleins gaz par intermittence.
- Passez en marche avant au moins 10 fois pendant le rodage, en conservant un régime modéré après chaque inversion.

Rodage du moteur

Période de rodage de 20 heures

IMPORTANT : Les 20 premières heures de fonctionnement constituent généralement la période de rodage. Un rodage correct est essentiel pour obtenir une consommation d'huile minimale et un rendement maximal du moteur. Durant cette période de rodage, respecter les règles suivantes :

- Ne pas faire tourner le moteur à moins de 1 500 tr/min pendant des périodes prolongées lors des 10 premières heures. Mettre le moteur en prise dès que possible après le démarrage et déplacer la manette des gaz au-delà de 1 500 tr/min si les conditions permettent une navigation sans risque.
- Ne pas naviguer à vitesse constante pendant des périodes prolongées.
- Ne pas dépasser 75 % du régime maximal pendant les 10 premières heures. Lors des 10 heures qui suivent, une utilisation occasionnelle des pleins gaz est permise (cinq minutes à la fois au maximum).

- Éviter les accélérations entraînant un passage direct du ralenti aux pleins gaz.
- Ne pas utiliser à pleins gaz tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement.
- Vérifier fréquemment le niveau d'huile moteur. Faire l'appoint si nécessaire. Une consommation élevée d'huile est normale lors de la période de rodage.

Après la période de rodage initiale des 20 heures

Afin de prolonger la durée de vie de l'ensemble de propulsion, Mercury Marine recommande de :

- Vidanger l'huile moteur, remplacer le filtre et vidanger l'huile de la transmission à l'intervalle indiqué dans le **Calendrier de maintenance**. Voir **Caractéristiques** et **Entretien**.
- Sélectionner une hélice qui permette à l'ensemble de propulsion de tourner au régime nominal à pleine charge et à pleins gaz. Voir **Caractéristiques** et **Entretien**.
- Le fonctionnement inférieur ou égal à 75 % du régime maximal est recommandé. Éviter le fonctionnement prolongé à pleins gaz.

Vérification à la fin de la première saison

À la fin de la première saison, contacter un revendeur agréé pour discuter des travaux de maintenance périodiques ou les faire exécuter. Dans une région où le produit peut être utilisé de façon continue toute l'année, contacter le revendeur au terme des 100 premières heures de fonctionnement ou une fois par an, à la première échéance.

Notes :

Section 3 - Spécifications

Table des matières

Caractéristiques du carburant.....	34	Moteur.....	36
Métaux non ferreux et système de carburant	34	Caractéristiques des liquides de la transmission en Z	
Gazole par temps froid.....	34	Alpha.....	36
Antigel/liquide de refroidissement.....	34	Caractéristiques des liquides de la transmission en Z	
Huile moteur.....	35	Bravo.....	36
Caractéristiques du moteur.....	35	Huiles homologuées de direction assistée.....	36
Spécifications des fluides.....	36	Huile de relevage hydraulique homologuée.....	36
Caractéristiques des fluides.....	36	Peintures approuvées.....	36

Caractéristiques du carburant

▲ AVERTISSEMENT

Le non-respect de la réglementation peut provoquer des blessures par incendie ou explosion. Les éléments du système électrique de ce moteur ne sont pas classés comme protégés contre l'allumage externe (EIP). Ne pas remiser ou utiliser de l'essence sur des bateaux équipés de ces moteurs, à moins que des précautions aient été prises pour éliminer les vapeurs d'essence du compartiment moteur (voir : 33 CFR).

▲ AVERTISSEMENT

Une fuite de carburant constitue un risque d'incendie ou d'explosion susceptible de causer des blessures graves, voire mortelles. Inspecter périodiquement les composants du circuit de carburant pour tout signe de fuite, de ramollissement, de durcissement, de boursoufflement ou de corrosion, particulièrement après un entreposage. Tout signe de fuite ou de détérioration exige un remplacement avant la remise en service du moteur.

▲ AVERTISSEMENT

Ce moteur requiert du carburant diesel. Le mélange d'essence, d'essence-alcool et de diesel peut provoquer des blessures graves, voire mortelles, par incendie ou explosion. Ne jamais mélanger de l'essence, de l'essence-alcool ou de l'alcool avec du carburant diesel.

IMPORTANT : L'utilisation de carburant incorrect ou de diesel contaminé par de l'eau peut causer de graves dommages au moteur. L'utilisation de carburant incorrect est considérée comme une utilisation incorrecte du moteur et les dommages qui en résulteraient ne seraient pas couverts par la garantie.

Les moteurs diesel Mercury requièrent du carburant diesel de catégorie n° 2-D USLD (carburant diesel à très faible teneur en soufre) conforme aux normes D975 de l'ASTM (ou carburant classé Diesel DIN EN 590) et d'un indice de cétane minimum de 40.

BIODIESEL : Le mélange de carburant diesel utilisé ne doit pas contenir plus de 7 % de carburant biodiesel. L'utilisation de carburant diesel à faible teneur en soufre (LSD) ou à très faible teneur en soufre (ULSD) contenant plus de 7 % de carburant biodiesel risque d'entraîner une dégradation du système de carburant, une obstruction des gicleurs d'injection, des difficultés au démarrage, des vidanges d'huile plus fréquentes ou une fumée d'échappement excessive.

L'indice de cétane est une mesure de la qualité d'allumage du diesel. L'augmentation de l'indice de cétane n'améliore pas les performances globales du moteur mais il peut être nécessaire d'augmenter l'indice de cétane pour une utilisation à basse température ou à haute altitude. Un indice de cétane inférieur peut causer un démarrage difficile et une montée en température plus lente et peut augmenter le bruit du moteur et les émissions d'échappement.

REMARQUE : Si le moteur devient subitement bruyant après un ravitaillement, il est possible que du carburant de moindre qualité, avec un indice de cétane inférieur, ait été fourni.

Avec les moteurs à utilisation intermittente, une forte teneur en soufre dans le carburant diesel peut augmenter de façon significative :

- la corrosion des pièces métalliques ;
- la détérioration des pièces en élastomère et en plastique ;
- une usure excessive des composants internes du moteur, particulièrement des paliers et une corrosion ainsi que des dommages importants aux autres pièces du moteur.
- la difficulté du démarrage et du fonctionnement du moteur.

Métaux non ferreux et système de carburant

Les métaux non ferreux **ne doivent pas** être utilisés dans la composition du système de carburant. L'utilisation de pièces comme des conduits en cuivre, des manchons en laiton ou des réservoirs galvanisés peut résulter en une perte de puissance motrice ou la défaillance des gicleurs.

Gazole par temps froid

Les gazoles non modifiés s'épaississent et gèlent par températures froides s'ils ne sont pas traités. Pratiquement tous les gazoles sont modifiés afin de permettre leur utilisation dans une région particulière à une saison donnée. S'il est nécessaire d'effectuer un traitement supplémentaire du gazole, il est de la responsabilité du propriétaire/pilote d'ajouter un additif antigel pour gazole d'une grande marque commerciale et de suivre les instructions figurant sur ce produit.

Antigel/liquide de refroidissement

AVIS

Éviter tout dommage au système de refroidissement et au moteur causé par l'antigel au propylène glycol. Remplir le système de refroidissement fermé uniquement avec une solution d'antigel de la technologie des acides organiques à base de propylène glycol adaptée à la température la plus basse à laquelle le moteur sera exposé.

Les moteurs diesel sont des moteurs à haute compression fonctionnant à des températures supérieures à celles des moteurs à combustion interne standard. En conséquence, le système de refroidissement fermé et le moteur, y compris les passages de refroidissement connexes, doivent rester aussi propres que possible pour assurer un refroidissement du moteur adéquat. Pour assurer un refroidissement correct, il est recommandé de remplir la section de refroidissement fermée avec une solution d'antigel de la technologie des acides organiques à base d'éthylène glycol exempte de silicate et d'eau désionisée. L'eau du robinet ou les eaux adoucies contiennent des minéraux indésirables qui peuvent laisser des dépôts importants dans le système de refroidissement et réduire son efficacité.

Seul du liquide de refroidissement prémélangé doit être versé dans le système de refroidissement fermé. Les additifs et les inhibiteurs introduits dans des solutions de liquide de refroidissement acceptables forment un film protecteur sur les passages internes et protègent le système de refroidissement contre l'érosion interne.

Ne pas vidanger la section fermée du système de refroidissement pour l'entreposage. Le compartiment de refroidissement fermé doit être maintenu rempli tout au long de l'année avec une solution d'antigel/de liquide de refroidissement acceptable pour éviter la formation de rouille sur les surfaces internes. Si le moteur doit être exposé à des températures inférieures à 0 °C, s'assurer que la section de refroidissement fermée est remplie d'une solution d'antigel/de liquide de refroidissement mélangée dans les bonnes proportions, afin de protéger le moteur et le système fermé de refroidissement contre les températures les plus basses auxquelles ils seront exposés.

REMARQUE : Il est généralement recommandé d'utiliser une solution à 50/50 de liquide de refroidissement (antigel) et d'eau purifiée désionisée. Une solution à 50/50 offre une protection antigel jusqu'à une température de -35 °C. Une solution moindre à 40/60 offre une protection antigel jusqu'à une température de -25 °C. Même dans les climats les plus chauds, ne jamais descendre au-dessous de 40/60. L'augmentation de la solution à 60/40 assure une protection antigel jusqu'à -50 °C.

IMPORTANT : L'antigel/le liquide de refroidissement utilisé dans ces moteurs marins ne doit pas contenir de silicate d'éthylène glycol. L'utilisation d'autres types de liquides de refroidissement moteur non approuvés risque d'encrasser les échangeurs de chaleur et de provoquer la surchauffe du moteur. Ne pas mélanger de liquides de refroidissement de types différents sans être sûr de leur compatibilité. Voir les instructions du fabricant du liquide de refroidissement.

Le tableau suivant répertorie les antigels/liquides de refroidissement acceptables. Se reporter à la **Section 4 - Maintenance** pour vérifier la fréquence de remplacement de chacun d'eux.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 122	Liquide de refroidissement/antigel à grande longévité	Système de refroidissement fermé	92-877770K1

Huile moteur

AVIS

Le déversement d'huile, de liquide de refroidissement ou d'autres fluides du moteur/de l'embase dans l'environnement est réglementé. Prendre soin de ne pas déverser de l'huile, du liquide de refroidissement ou d'autres fluides dans l'environnement lors de l'utilisation ou de l'entretien du bateau. Connaître les restrictions locales régissant l'élimination ou le recyclage des déchets et contenir et éliminer les fluides en conséquence.

Pour optimiser les performances de ce moteur dans le cadre d'applications marines, Mercury recommande vivement d'utiliser de l'huile moteur TDI synthétique Quicksilver 5W-30. Cette huile est conforme aux caractéristiques internationales ACEA C3.

Huile moteur			
2.0L	Contenance du système	Type d'huile	Numéro de pièce
Huile moteur (avec filtre)	5,2 l	Huile moteur TDI synthétique 5W-30	92-8M0069603

Caractéristiques du moteur

Description	Caractéristiques		
Type de moteur	Moteur diesel 4 cylindres en ligne		
Type d'induction	Turbocompressée ou à refroidissement secondaire à 16 soupapes		
Cylindrée	2,0 l		
Chevaux	130	150	170
Kilowatt	96	110	125
Ordre d'allumage	1-3-4-2		
Alésage	83 mm		
Course	92 mm		
Régime moteur nominal	4 000 tr/min		
Ralenti au point mort (moteur à température normale de fonctionnement)	700 tr/min		
Pression d'huile au ralenti	240 kPa (2.4 bar [35 psi])		
Pression de l'huile à 4 000 tr/min	660 kPa (6.6 bar [95 psi])		
Thermostats (eau)	83 °C		

Section 3 - Spécifications

Description	Caractéristiques
Thermostats (huile)	95 °C
Température du liquide de refroidissement	80 – 85 °C
Circuit électrique	Terre négative (-) 12 V
Intensité nominale de l'alternateur	14 V, 110 A
Capacité nominale recommandée de la batterie*	750 CCA (ampères de démarrage à froid), 950 MCA (ampères de démarrage marin) ou 180 A/h

*Les fabricants de batteries peuvent calculer la capacité nominale et tester leurs batteries selon des normes différentes. MCA (intensité de démarrage maritime), CCA (intensité de démarrage à froid), ampères-heures (Ah) et capacité de réserve (RC) constituent les mesures de capacité nominale reconnues par Mercury Marine. Les fabricants qui utilisent des normes différentes aux normes susmentionnées, telles qu'une MCA équivalente, ne satisfont pas aux exigences de Mercury Marine en matière de batteries.

Spécifications des fluides

Caractéristiques des fluides

IMPORTANT : Toutes les contenances indiquées sont approximatives.

Moteur

IMPORTANT : Les indicateurs de niveau de liquide sont étalonnés pour fournir des relevés précis lorsque le moteur est de niveau et installé selon les instructions du fabricant. Des modifications peuvent affecter la précision des mesures de niveau des liquides.

Toujours utiliser l'indicateur de niveau de liquide correct pour déterminer la quantité exacte d'huile ou de liquide nécessaire.

Moteurs avec refroidisseur d'huile à refroidissement en circuit fermé			
2,0 L	Contenance du système	Type de fluide	Numéro de pièce
Huile moteur (avec filtre)	5,2 l	Huile moteur TDI synthétique 5W-30	8M0069603
Système de refroidissement fermé	7,7 l (8.1 US qt)	Antigel/réfrigérant longue durée	877770K1

Caractéristiques des liquides de la transmission en Z Alpha

REMARQUE : La contenance d'huile tient compte du contrôleur de graissage d'embase.

Modèle	Contenance	Type d'huile	Numéro de pièce des huiles
Alpha One	1 892 ml (64 oz)	Graisse pour engrenages haute performance	92-858064K01

Caractéristiques des liquides de la transmission en Z Bravo

Modèle à embase	La contenance en huile inclut la transmission en Z et le contrôleur de graissage d'embase	Type de fluide	Numéro de pièce de l'huile
Bravo One X diesel Bravo One XR	2 736 ml	Huile pour engrenages hautes performances	92-858064K01
Bravo Two X diesel	3 209 ml		
Bravo Three X diesel Bravo Three XR	2 972 ml		
Bravo Three (deux prises d'eau de mer)	2 736 ml		

Huiles homologuées de direction assistée

Applications standard	
Description	Numéro de pièce
Huile de direction assistée et de relevage hydraulique	92-858074K01 ou Huile de transmission automatique (ATF) Dexron III

Huile de relevage hydraulique homologuée

Toutes applications	
Description	Numéro de pièce
Huile de direction assistée et de relevage hydraulique	92-858074K01

Peintures approuvées

Description	Numéro de pièce
Apprêt gris clair Mercury	92-802878 52
Mercury Phantom Noir	92-802878Q 1
Mercury Cold Fusion White	8M0094988

Section 4 - Entretien

Table des matières

Responsabilités du propriétaire et du pilote.....	38	Système d'eau de mer.....	63
Responsabilités du revendeur.....	38	Vidange du circuit d'eau de mer.....	63
Recommandations en matière d'entretien et de nettoyage		Nettoyage de la crépine d'eau de mer.....	64
.....	38	Vérification des entrées d'eau de la transmission en Z	
Ne pas utiliser de produits chimiques caustiques pour		66
le nettoyage.....	38	Vérification des prises d'eau de mer.....	66
Nettoyage des instruments.....	38	Nettoyage du système d'eau de mer – Transmission en	
Nettoyage des commandes à distance.....	38	Z Alpha.....	67
Entretien.....	38	Nettoyage du système d'eau de mer – modèles à	
Suggestions d'entretien par le propriétaire.....	39	transmission en Z Bravo.....	69
Inspection générale.....	39	Inspection de la pompe à eau de mer du moteur.....	71
Capot moteur.....	39	Inspection de la pompe à eau de mer de la	
Retrait.....	39	transmission en Z Alpha.....	72
Nettoyage.....	40	Protection anticorrosion.....	72
Inspection.....	40	Informations relatives à la corrosion.....	72
Installation.....	40	Maintien de la continuité du circuit de masse.....	72
Calendriers de maintenance – Modèles Alpha et Bravo...	40	Composants de la protection anticorrosion du moteur	
Entretien de routine – Modèles Alpha et Bravo.....	40	74
Entretien périodique – Modèles Alpha et Bravo.....	41	Retrait.....	74
Huile moteur.....	41	Nettoyage et inspection.....	74
Spécifications.....	41	Installation.....	75
Niveau d'huile – Trop plein.....	42	Composants de la protection anticorrosion de la	
Vérifications.....	42	transmission en Z.....	76
Remplissage.....	43	Spécifications minimales des batteries pour le système	
Vidange de l'huile et remplacement du filtre.....	43	MerCathode.....	78
Huile pour engrenages sterndrive Alpha.....	45	Principes fondamentaux du fonctionnement de la	
Huile pour engrenages de transmission en Z.....	45	MerCathode.....	78
Vérifications.....	45	Surfaces extérieures de l'ensemble de propulsion.....	79
Remplissage.....	45	Entretien de la carène.....	79
Remplacement.....	46	Peinture de l'ensemble de propulsion.....	79
Huile pour engrenages Sterndrive Bravo.....	48	Entretien des surfaces de la transmission en Z.....	80
Huile pour engrenages de transmission en Z.....	48	Graissage.....	81
Vérifications.....	48	Système de direction.....	81
Remplissage.....	48	Câble d'accélérateur.....	82
Remplacement.....	49	Câble d'inversion de marche.....	83
Fluide Power Trim.....	52	Accouplement moteur.....	83
Vérifications.....	52	Modèles à extension d'arbre moteur.....	83
Remplissage.....	52	Maintien des couples de serrage.....	84
Remplacement.....	53	Vis de bride d'anneau de cloche Alpha.....	84
Huile de direction assistée.....	53	Écrous d'étrier d'anneau de cloche Bravo.....	84
Vérifications.....	53	Supports de moteur.....	85
Remplissage.....	53	Hélices.....	85
Remplacement.....	53	Dépose de l'hélice Alpha.....	85
Liquide de refroidissement.....	54	Installation de l'hélice Alpha.....	85
Contrôle et remplissage du système de refroidissement		Dépose de l'hélice de la transmission en Z Bravo.....	86
fermé.....	54	Modèles Bravo One.....	86
Vidange du système de refroidissement fermé.....	55	Modèles Bravo Two.....	87
Filtre à air.....	56	Modèles Bravo Three.....	88
Retrait.....	56	Installation de l'hélice de la transmission en Z Bravo	
Inspection.....	57	89
Installation.....	57	Modèles Bravo One.....	89
Filtre à carburant à séparateur d'eau.....	58	Bravo Three.....	90
Vidange.....	58	Courroies d'entraînement.....	91
Remplacement.....	59	Inspection de la courroie de la pompe de direction	
Remplissage.....	61	assistée.....	91
Circuit carburant.....	62	Inspection de la courroie serpentine.....	91
Amorçage.....	62	Batterie.....	92
Remplissage (purge).....	62	Précautions relatives aux batteries de moteurs	
Nettoyage et rinçage du réservoir de carburant.....	62	multiples.....	92

Responsabilités du propriétaire et du pilote

Il incombe au pilote d'effectuer toutes les vérifications de sécurité, de s'assurer que toutes les consignes concernant le graissage et l'entretien ont été suivies, et de confier le produit à un centre de réparation agréé Mercury Diesel pour une inspection périodique.

L'entretien normal et les pièces de rechange relèvent de la responsabilité du propriétaire ou du pilote et ne sont pas considérés comme des vices de matériau ou de fabrication selon les termes de la garantie. La fréquence des travaux de maintenance dépend des habitudes individuelles du pilote, ainsi que de l'usage qui est fait du bateau.

Une maintenance et un entretien corrects de cet ensemble de propulsion garantiront des performances et une fiabilité optimales et limiteront au minimum les frais d'exploitation généraux. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel pour toute assistance en matière d'entretien.

Responsabilités du revendeur

Il incombe au revendeur d'effectuer l'inspection préalable à la livraison et la préparation du produit :

- Avant la livraison, s'assurer que l'ensemble de propulsion Mercury est en bon état de fonctionnement.
- Procéder à tous les réglages nécessaires pour assurer une efficacité maximale.
- Expliquer et démontrer le fonctionnement de l'ensemble de propulsion et du bateau.
- Fournir une copie de la liste de vérification préalable à la livraison.
- Remplir la fiche d'enregistrement de la garantie et la soumettre immédiatement à Mercury Marine par MercNET, courriel ou courrier postal. Tous les ensembles de propulsion doivent être enregistrés aux fins de garantie.

Recommandations en matière d'entretien et de nettoyage

Ne pas utiliser de produits chimiques caustiques pour le nettoyage

IMPORTANT : Ne pas appliquer des produits chimiques de nettoyage caustiques sur des pièces de l'ensemble de propulsion Mercury Diesel. Certains produits de nettoyage contiennent des substances caustiques puissantes. Certains produits de nettoyage pour la coque contiennent par exemple de l'acide chlorhydrique. Ces produits de nettoyage peuvent altérer certains composants, y compris des éléments de fixation critiques du système de direction.

Les dommages causés aux éléments en question peuvent passer inaperçus lors d'une inspection visuelle et entraîner une défaillance catastrophique. Certains produits chimiques caustiques peuvent provoquer de la corrosion ou accélérer le phénomène de corrosion. Redoubler de vigilance lorsque des produits chimiques de nettoyage sont utilisés autour de l'ensemble de propulsion, et respecter les recommandations figurant sur l'emballage des produits de nettoyage.

Nettoyage des instruments

IMPORTANT : Ne jamais utiliser d'eau sous haute pression pour le nettoyage des instruments.

Un nettoyage de routine des instruments est recommandé pour éviter une accumulation de sel et d'autres débris environnementaux. Du sel cristallisé peut rayer la lentille d'affichage de l'instrument si un chiffon sec ou humide est utilisé. Veiller à ce que le chiffon soit suffisamment imbibé d'eau douce pour dissoudre et éliminer les dépôts salins ou minéraux. Ne pas appuyer de façon agressive sur la lentille d'affichage lors du nettoyage.

Si les marques d'eau ne peuvent pas être éliminées avec un chiffon humide, nettoyer la lentille d'affichage avec une solution 50/50 d'eau chaude et d'alcool isopropylique. **Ne pas utiliser** d'acétone, d'essence minérale, de solvants de type essence de térébenthine ni de produits de nettoyage à base d'ammoniaque. L'utilisation de solvants ou de détergents puissants peut endommager le revêtement, les parties en plastique ou les touches en caoutchouc des instruments. Si l'instrument est doté d'un cache pare-soleil, il est recommandé d'installer le cache lorsque l'unité n'est pas utilisée afin d'empêcher que les rayons UV n'endommagent les cadres en plastique et les touches en caoutchouc.

Nettoyage des commandes à distance

IMPORTANT : Ne jamais utiliser d'eau sous haute pression pour le nettoyage des commandes à distance.

Un nettoyage de routine des surfaces externes des commandes à distance est recommandé pour éviter une accumulation de sel et d'autres débris environnementaux. Utiliser un chiffon suffisamment imbibé d'eau douce pour dissoudre et éliminer les dépôts de sel.

Si les marques d'eau ne peuvent pas être éliminées avec le chiffon, nettoyer la télécommande avec une solution 50/50 d'eau chaude et d'alcool isopropylique. **Ne pas utiliser** d'acétone, d'essence minérale, de solvants de type essence de térébenthine ni de produits de nettoyage à base d'ammoniaque. L'utilisation de solvants ou de détergents puissants peut endommager le revêtement antireflet, les parties en plastique ou les composants en caoutchouc de la télécommande.

Entretien

⚠ AVERTISSEMENT

L'exécution de travaux d'entretien ou de maintenance sans avoir préalablement débranché la batterie peut causer des dommages et des blessures graves, voire mortelles, par incendie, explosion, choc électrique ou démarrage accidentel du moteur. Toujours débrancher les câbles de batteries avant d'effectuer la maintenance, l'entretien, la pose ou la dépose des composants d'un moteur ou d'une embase.

⚠ AVERTISSEMENT

Les vapeurs de carburant stagnant dans le compartiment moteur sont susceptibles d'irriter les voies respiratoires, de causer des difficultés à respirer ou de prendre feu et de provoquer ainsi un incendie ou une explosion. Toujours aérer le compartiment moteur avant d'effectuer l'entretien de l'ensemble de propulsion.

IMPORTANT : Consulter le Calendrier d'entretien pour obtenir une liste complète des travaux de maintenance prévus. Certains travaux d'entretien peuvent être effectués par le propriétaire ou le pilote, tandis que d'autres doivent être confiés à un centre de réparation agréé Mercury Diesel. Avant d'entreprendre des travaux d'entretien ou de réparation qui ne sont pas traités dans ce manuel, il est recommandé de se procurer un manuel d'entretien Mercury ou Mercury MerCruiser et de le lire attentivement.

REMARQUE : Les points d'entretien sont codés par couleurs afin de faciliter leur identification. Voir l'autocollant figurant sur le moteur pour l'identification.

- Bleu – Liquide de refroidissement
- Jaune – Huile moteur
- Orange – Huile de transmission
- Noir – Huile pour engrenages

Suggestions d'entretien par le propriétaire

Les ensembles de propulsion sont des machines complexes d'une haute technicité. Seul un personnel qualifié disposant des outils adéquats est habilité à effectuer des réparations importantes.

- La sécurité de tous est primordiale. Toujours lire et assimiler les mises en garde (Attention et Avertissement), les avis importants et les remarques.
- Ne pas effectuer de réparations sans formation spécifique préalable.
- Consulter le manuel d'entretien correspondant au produit. Seules des personnes qualifiées peuvent tenter d'effectuer une réparation.
- Certaines réparations requièrent des outils et des équipements spéciaux. L'emploi d'outils et d'équipements incorrects risque d'endommager gravement le produit.
- Toujours confier les inspections et l'entretien périodiques de l'ensemble de propulsion à un centre de réparation agréé Mercury Diesel pour vous assurer une navigation sans incident et en toute sécurité.

Inspection générale

Vérifier souvent et régulièrement l'état de l'ensemble de propulsion pour maintenir son niveau de performances optimal et remédier aux problèmes potentiels avant qu'ils ne se produisent. L'ensemble de propulsion doit être vérifié soigneusement dans son intégralité, y compris toutes les pièces accessibles du moteur.

1. Vérifier le serrage, l'état et la présence de toutes les pièces, tuyaux et colliers de serrage ; les resserrer ou les remplacer, le cas échéant.
2. Vérifier que les raccordements électriques et les fils ne présentent ni dommage ni corrosion.
3. Retirer et examiner l'hélice. Si elle présente des entailles, des courbures ou des craquelures prononcées, consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel.
4. Réparer les entailles et les parties corrodées sur la surface du fini de l'ensemble de propulsion. Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

REMARQUE : Le capot moteur comporte un panneau permettant d'accéder au panneau de fusibles du moteur, au bouchon de remplissage d'huile moteur et à la jauge d'huile moteur sans retirer complètement le capot moteur.

Capot moteur

Retrait

1. Retirer le couvercle du panneau de fusibles du moteur.

2. Soulever et détacher le capot moteur des supports à pivot à rotule.



3. Installer le couvercle du panneau de fusibles pour éviter toute perte.

Nettoyage

1. Nettoyer le capot moteur avec de l'eau savonneuse chaude.
2. Sécher le couvercle à l'air.

Inspection

1. Inspecter le capot moteur pour la présence éventuelle de fissures ou d'autres signes de détérioration.
2. Inspecter les passe-fils en caoutchouc pour tout signe de détérioration.
3. Inspecter la visserie utilisée pour chaque passe-fil.
4. Remplacer les pièces endommagées.

Installation

1. Retirer le couvercle du panneau de fusibles.
2. Placer le capot moteur sur les supports pivots à rotule.
3. Presser le capot moteur contre chaque support de montage pour le rattacher.
4. Remettre le couvercle du panneau de fusibles en place.

Calendriers de maintenance – Modèles Alpha et Bravo

Entretien de routine – Modèles Alpha et Bravo

IMPORTANT : Certaines des tâches suivantes peuvent être effectuées par le propriétaire ou le pilote, tandis que d'autres doivent être confiées à un centre de réparation agréé Mercury Diesel. Avant d'entreprendre des travaux d'entretien ou de réparation qui ne sont pas traités dans ce manuel, il est recommandé de se procurer un manuel d'entretien de transmission en Z Alpha Mercury Diesel ou Mercury MerCruiser et de le lire attentivement.

REMARQUE : N'effectuer que les travaux d'entretien qui s'appliquent à l'ensemble de propulsion considéré.

Intervalle	Entretien à effectuer
Au début de chaque journée	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le niveau d'huile moteur (cet intervalle d'entretien peut être allongé en fonction de l'expérience du pilote avec le produit). • Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. • Vérifier le niveau de l'huile de la direction assistée. • Vérifier le niveau d'huile pour engrenages de la transmission en Z dans le contrôleur de graissage d'embase.
À la fin de chaque journée	<ul style="list-style-type: none"> • En cas de navigation en eaux salées, saumâtres ou polluées, nettoyer la section d'eau de mer du système de refroidissement après chaque utilisation. • Vidanger toute l'eau du filtre à carburant principal après chaque utilisation (vidanger toute eau des deux filtres à carburant en cas d'utilisation par température inférieure à 0 °C).
Une fois par semaine	<ul style="list-style-type: none"> • Vidanger toute eau des filtres à carburant. • Vérifier le niveau d'huile de la pompe de trim. • Vérifier les arrivées d'eau de mer afin de s'assurer qu'elles sont exemptes de débris ou d'organismes marins. • Examiner et nettoyer le filtre à eau de mer. • Examiner les anodes de la transmission en Z et les remplacer si elles sont à moitié érodées.

Intervalle	Entretien à effectuer
Tous les deux mois	<ul style="list-style-type: none"> Vérifier les branchements de la batterie et le niveau du liquide. Graisser l'arbre de l'hélice et serrer l'écrou de l'hélice au couple spécifié (en navigation en eau douce uniquement, cette opération peut être effectuée tous les quatre mois). Traiter la surface du moteur avec Corrosion Guard (produit anticorrosion) en cas d'utilisation en eaux salées, saumâtres ou polluées. Examiner le filtre à air (tous les deux mois ou toutes les 50 heures, à la première échéance). Examiner les anodes du moteur et les remplacer si elles sont à moitié érodées. Vérifier que les instruments et les raccordements de câbles sont bien serrés. Nettoyer les instruments (tous les deux mois ou toutes les 50 heures, à la première échéance. Pour la navigation en eau salée, l'intervalle est réduit à toutes les 25 heures ou tous les 30 jours, à la première échéance).

Entretien périodique – Modèles Alpha et Bravo

Intervalle	Entretien à effectuer
Une fois par an	<ul style="list-style-type: none"> Retoucher à la peinture l'ensemble de propulsion et le vaporiser de produit anticorrosion.
Toutes les 100 heures ou tous les ans (à la première échéance)	<ul style="list-style-type: none"> Vidanger l'huile pour engrenages de la transmission en Z. Serrer les écrous de blocage de l'étrier de l'anneau de cloche. Vérifier le système de direction et la commande à distance afin de s'assurer qu'aucune pièce n'est manquante, endommagée ou desserrée. Graisser les câbles et les tringleries. Inspecter et graisser les cannelures du joint de cardan de l'embase en Z. Inspecter les soufflets, le tuyau d'échappement et les colliers. Graisser l'accouplement moteur et le roulement de cloche (graisser l'accouplement moteur toutes les 50 heures si ce dernier tourne au ralenti pendant des périodes prolongées). Vérifier le circuit de continuité afin de s'assurer qu'aucune connexion n'est desserrée ou endommagée. Si équipé d'une MerCathode®, tester la sortie de l'unité. Vérifier l'alignement du moteur. Serrer les supports de moteur. Examiner le circuit électrique afin de s'assurer qu'aucune borne n'est desserrée, endommagée ou corrodée. Sur les modèles avec extension d'arbre moteur, graisser le joint de cardan de l'arbre moteur, les roulements de l'extrémité tableau arrière (contre-poupée) et les roulements de l'extrémité moteur (sortie). Inspecter le système de refroidissement et d'échappement à la recherche de tout dommage ou de toute fuite. Vérifier le serrage des colliers des deux systèmes.
Toutes les 200 heures ou tous les ans (à la première échéance)	<ul style="list-style-type: none"> Vidangez l'huile moteur et remplacez le filtre. Remplacez les filtres à carburant. Remplacez le filtre à air. Inspectez l'état et la tension des courroies d'entraînement des accessoires du moteur. Examinez et nettoyez le turbocompresseur. Lubrifiez la timonerie du turbocompresseur à géométrie variable (modèles 150 et 170 seulement). Démontez et inspectez la pompe à eau de mer du moteur et remplacez les pièces usées. Vérifiez la courroie d'entraînement de la pompe à eau de mer. Nettoyez le compartiment d'eau de mer du système de refroidissement fermé. Nettoyez, examinez et testez le bouchon de radiateur. Examinez les anodes et remplacez-les si elles sont érodées à 50 % ou plus. Examinez le niveau de liquide de refroidissement fermé et le niveau de protection. Nettoyez la crépine d'eau de mer. Contrôlez l'historique de fonctionnement à la recherche d'anomalies éventuelles. Vérifiez la courroie de distribution du moteur.
Tous les 2 ans	<ul style="list-style-type: none"> Vidanger le liquide de refroidissement.
Toutes les 300 heures ou tous les 3 ans	<ul style="list-style-type: none"> Démontez et inspectez la pompe à eau de mer de l'embase Alpha. Remplacer tous les composants usés.
Toutes les 700 heures ou tous les 3 ans	<ul style="list-style-type: none"> Remplacer la courroie d'entraînement de la pompe de direction assistée.
Toutes les 1 000 heures ou tous les 5 ans	<ul style="list-style-type: none"> Remplacer la courroie de distribution du moteur. Nettoyer le réservoir de carburant. Nettoyer le faisceau du refroidisseur intermédiaire.

Huile moteur

Spécifications

Pour optimiser les performances de ce moteur dans le cadre d'applications marines, Mercury recommande vivement d'utiliser de l'huile moteur TDI synthétique Quicksilver 5W-30. Cette huile est conforme aux caractéristiques internationales ACEA C3.

Huile moteur			
2.0L	Contenance du système	Type d'huile	Numéro de pièce
Huile moteur (avec filtre)	5,2 l	Huile moteur TDI synthétique 5W-30	92-8M0069603

Niveau d'huile – Trop plein

AVIS

Le déversement d'huile, de liquide de refroidissement ou d'autres fluides du moteur/de l'embase dans l'environnement est réglementé. Prendre soin de ne pas déverser de l'huile, du liquide de refroidissement ou d'autres fluides dans l'environnement lors de l'utilisation ou de l'entretien du bateau. Connaître les restrictions locales régissant l'élimination ou le recyclage des déchets et contenir et éliminer les fluides en conséquence.

Un carter moteur ou un bloc moteur trop remplis peuvent provoquer une fluctuation ou une chute de pression d'huile. En cas de trop-plein, le vilebrequin asperge de l'huile et agite celle-ci, la rendant ainsi aérée. De l'huile aérée provoque une baisse des performances du moteur et une hausse de la pression de retour du vilebrequin. Un trop-plein extrême peut entraîner la pénétration d'une quantité importante d'huile dans l'admission.

Vérifier le niveau d'huile avec beaucoup de soin. Le niveau d'huile doit s'inscrire entre les repères minimum et maximum de la jauge d'huile. Pour éviter toute mesure erronée du niveau d'huile, prendre les précautions suivantes avant la vérification du niveau.

- Si le bateau est dans l'eau, vérifier qu'il est au repos.
- Si le bateau est sur une remorque, relever ou abaisser la proue jusqu'à ce que le bateau repose comme il le ferait dans l'eau.
- Attendre cinq minutes que l'huile se soit écoulée dans le carter d'huile si le moteur vient juste de fonctionner ou si un appoint en huile vient d'être effectué.

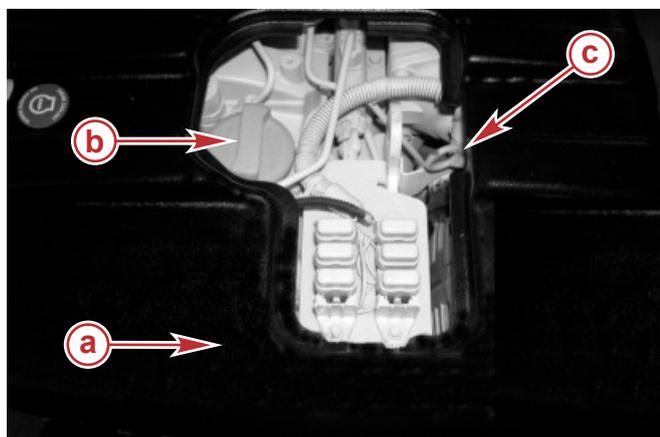
Vérifications

IMPORTANT : L'huile du carter moteur doit être vérifiée aux intervalles spécifiés dans les calendriers d'entretien. Il est normal qu'un moteur consomme une certaine quantité d'huile pour sa lubrification et son refroidissement. La quantité d'huile consommée dépend surtout du régime moteur, la consommation étant plus élevée à pleins gaz et diminuant sensiblement lorsque le régime est réduit.

AVIS

Alors que le moteur tourne, les tourillons du vilebrequin ou les tourillons de bielle peuvent heurter et casser la jauge d'huile, causant des dommages aux organes internes du moteur. Arrêter complètement le moteur avant de retirer ou d'introduire la jauge d'huile.

1. Pour vérifier le niveau d'huile moteur pendant le fonctionnement, arrêter le moteur et attendre cinq minutes pour que l'huile s'écoule dans le carter.
2. Retirer la jauge d'huile. L'essuyer et la replonger dans le tube.

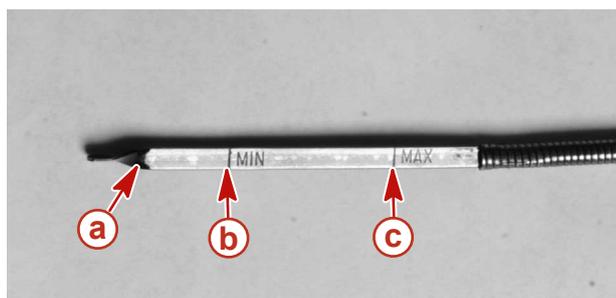


27986

Vidange d'huile du moteur 2.0L

- a - Capot moteur avec panneau d'accès retiré
- b - Bouchon de remplissage d'huile moteur
- c - Jauge d'huile moteur

3. Retirer la jauge d'huile et vérifier le niveau d'huile. L'huile doit se trouver entre les repères de la jauge d'huile. Faire l'appoint, si nécessaire. Voir **Remplissage**.



14624

Repères de la jauge d'huile moteur

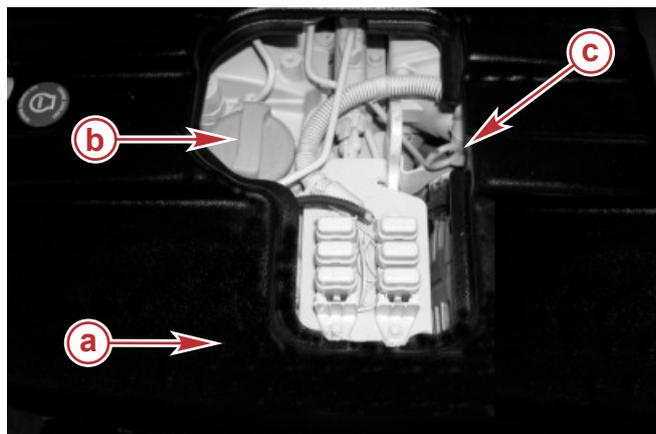
- a - Jauge d'huile
- b - Niveau de fonctionnement minimal
- c - Repère plein et niveau de fonctionnement maximal

4. Installer la jauge d'huile moteur.

Remplissage

IMPORTANT : Ne pas verser une quantité excessive d'huile dans le moteur.

1. Retirer le bouchon de remplissage d'huile.



27986

Vidange d'huile du moteur 2.0L

- a - Capot moteur avec panneau d'accès retiré
- b - Bouchon de remplissage d'huile moteur
- c - Jauge d'huile moteur

2. Faire l'appoint avec l'huile recommandée jusqu'au repère de niveau maximum de la jauge d'huile, sans toutefois le dépasser.

Huile moteur			
2.0L	Contenance du système	Type d'huile	Numéro de pièce
Huile moteur (avec filtre)	5,2 l (5.5 US qt)	Huile moteur TDI synthétique 5W-30	92-8M0069603

IMPORTANT : Lors du remplissage en huile, toujours utiliser la jauge d'huile pour confirmer le niveau d'huile.

3. Installer le bouchon de remplissage d'huile.

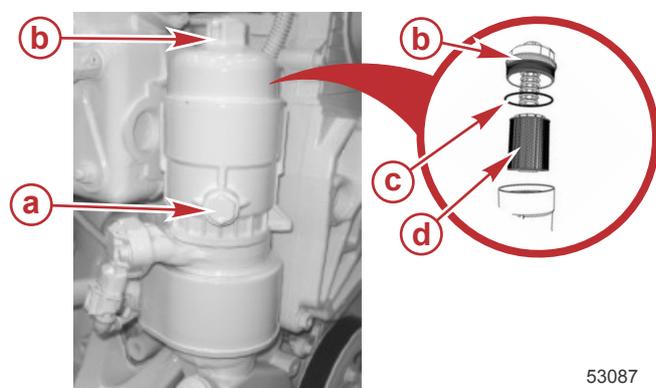
Vidange de l'huile et remplacement du filtre

Voir **Calendrier d'entretien** pour l'intervalle de vidange. Vidanger l'huile moteur avant d'entreposer le bateau.

IMPORTANT : Vidanger l'huile lorsque le moteur est chaud après avoir tourné. L'huile chaude est plus fluide et évacue davantage d'impuretés. N'utiliser que de l'huile moteur recommandée.

Huile moteur			
2.0L	Contenance du système	Type d'huile	Numéro de pièce
Huile moteur (avec filtre)	5,2 l	Huile moteur TDI synthétique 5W-30	92-8M0069603

1. Mettre le moteur en marche et le laisser atteindre la température normale de fonctionnement.
2. Arrêter le moteur et laisser l'huile s'écouler dans le bac de récupération pendant cinq minutes environ.
3. Placer un récipient adapté sous le logement du filtre à huile pour recueillir tout éventuel déversement d'huile. Utiliser une douille adéquate pour desserrer le couvercle du filtre à huile.
4. Retirer le bouchon de vidange du boîtier du filtre à huile et vidanger l'huile dans un récipient adapté.
5. Retirer le couvercle du filtre à huile et le filtre à huile.
6. Mettre au rebut le filtre à huile et le joint torique.



53087

- a - Bouchon de vidange
- b - Couvercle de filtre à huile
- c - Joint torique
- d - Filtre à huile

7. Appliquer du produit d'étanchéité sur le filetage du bouchon de vidange du boîtier du filtre à huile et l'installer.

Section 4 - Entretien

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 9	Produit d'étanchéité pour tuyaux Loctite 567 PST	Filets du bouchon de vidange	92-809822

8. Serrer le bouchon de vidange du boîtier de filtre à huile au couple spécifié.

Refroidisseur d'huile par liquide de refroidissement du moteur			
Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Bouchon de vidange	19	168	-

9. Installer un joint torique neuf sur le couvercle du filtre à huile et graisser avec de l'huile moteur.
 10. Pousser l'élément filtrant dans le couvercle jusqu'à le verrouiller. Être attentif au déclic émis.
 11. Installer le couvercle du boîtier de filtre à huile sur le boîtier du filtre à huile et serrer au couple spécifié.

IMPORTANT : Un serrage excessif du couvercle peut causer une fuite d'huile.

Refroidisseur d'huile par liquide de refroidissement du moteur			
Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Couvercle du boîtier du filtre à huile du moteur	25	-	18

12. Retirer la jauge d'huile.



- a - Bouchon de remplissage d'huile
 b - Jauge d'huile

53363

13. Repérer l'emplacement du tuyau de vidange de l'huile du carter moteur et enlever le bouchon.



53365

14. Installer la pompe à huile de carter (à commander séparément) sur le tuyau de vidange de l'huile du carter moteur.

Pompe à huile de carter de moteur	91- 802889Q 1
 11591	Facilite le retrait de l'huile moteur sans vidanger le carter de moteur.

15. Pomper l'huile du carter dans un récipient approprié.
 16. Retirer la pompe à huile du carter moteur et installer le bouchon sur le tuyau de vidange d'huile de carter moteur et serrer fermement.

17. Mettre la jauge à huile en place.
18. Retirer le bouchon de remplissage d'huile et remplir le moteur d'huile. Voir **Remplissage**.
IMPORTANT : Lors du remplissage du moteur avec de l'huile, toujours utiliser la jauge d'huile pour déterminer la quantité d'huile nécessaire.
19. Remettre en place et visser le bouchon de remplissage d'huile.
20. Mettre le moteur en marche et vérifier l'absence de fuite.
21. Mettre au rebut l'huile usagée, le filtre et le joint torique conformément aux réglementations locales.

Huile pour engrenages sterndrive Alpha

Huile pour engrenages de transmission en Z

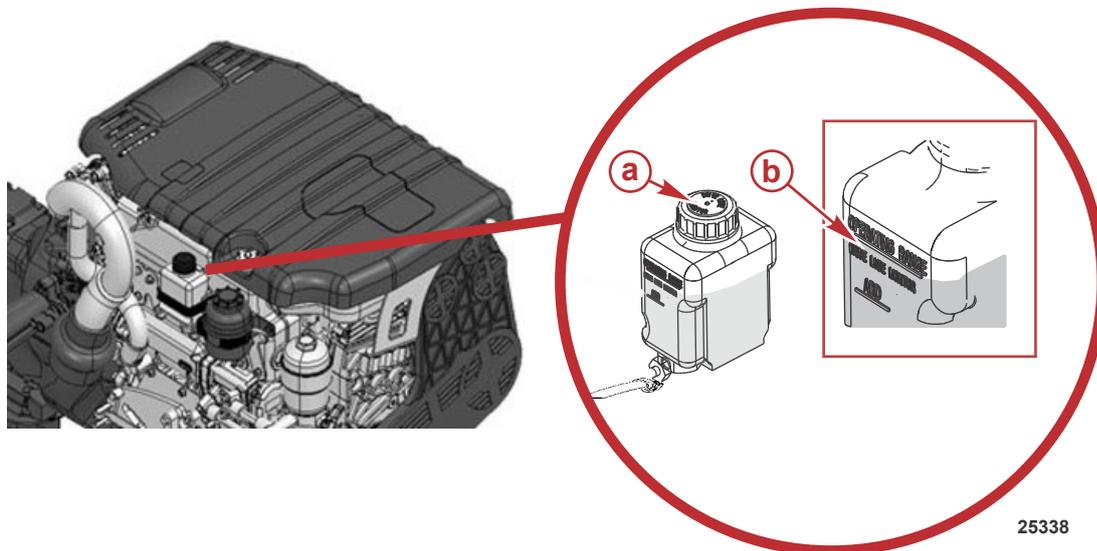
AVIS

Le déversement d'huile, de liquide de refroidissement ou d'autres fluides du moteur/de l'embase dans l'environnement est réglementé. Prendre soin de ne pas déverser de l'huile, du liquide de refroidissement ou d'autres fluides dans l'environnement lors de l'utilisation ou de l'entretien du bateau. Connaître les restrictions locales régissant l'élimination ou le recyclage des déchets et contenir et éliminer les fluides en conséquence.

Vérifications

REMARQUE : Le niveau d'huile pour engrenages fluctue lors du fonctionnement. Le niveau d'huile pour engrenages doit être vérifié moteur froid, avant le démarrage.

1. Vérifier le niveau d'huile pour engrenages dans le contrôleur de graissage d'embase. Maintenir le niveau d'huile pour engrenages dans la plage de fonctionnement recommandée. Se reporter à **Remplissage**.



Le niveau d'huile pour engrenages est dans la plage de fonctionnement correcte

- a** - Contrôleur de graissage d'engrenages
- b** - Repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)

IMPORTANT : S'il y a de l'eau au fond du contrôleur de graissage d'embase ou au niveau du bouchon de remplissage et de vidange d'huile ou si l'huile pour engrenages semble être décolorée, contacter immédiatement le centre de réparation agréé Mercury Diesel. Ces deux problèmes peuvent indiquer une fuite d'eau dans le sterndrive.

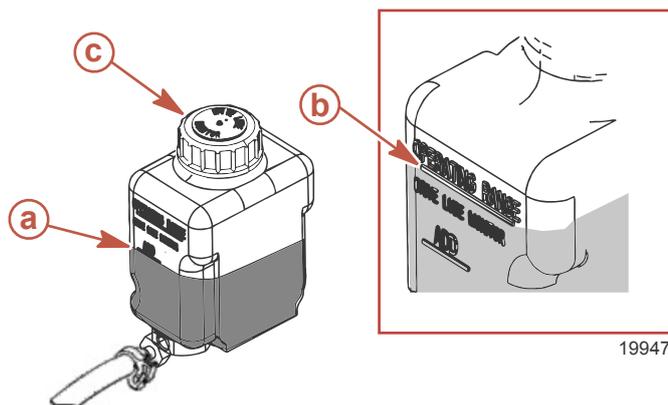
Remplissage

IMPORTANT : Si plus de 59 ml (2 oz) d'huile pour engrenages à hautes performances sont nécessaires pour remplir le contrôleur de graissage d'embase, il se peut qu'un joint fuie. La transmission en Z risque d'être endommagée par manque de graissage. Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

1. Si le niveau d'huile pour engrenages est sous ou près du repère « ADD » (Ajouter), de l'huile pour engrenages doit être ajoutée.
2. Retirer le bouchon du contrôleur de graissage d'embase.

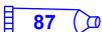
Section 4 - Entretien

- Remplir le contrôleur de graissage d'embase au moyen de l'huile pour engrenages spécifiée de manière à ce que le niveau d'huile se trouve dans la plage de fonctionnement. Ne pas remplir de façon excessive.

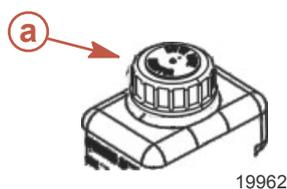


Contrôleur de graissage d'embase

- a** - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « ADD » (Ajouter)
- b** - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)
- c** - Capuchon du contrôleur de graissage d'embase

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 87	Huile pour engrenages hautes performances	Contrôleur de graissage d'embase	92-858064Q01

- Vérifier que le joint d'étanchéité en caoutchouc est à l'intérieur du capuchon du contrôleur de graissage d'embase et installer le capuchon. Ne pas serrer de manière excessive.

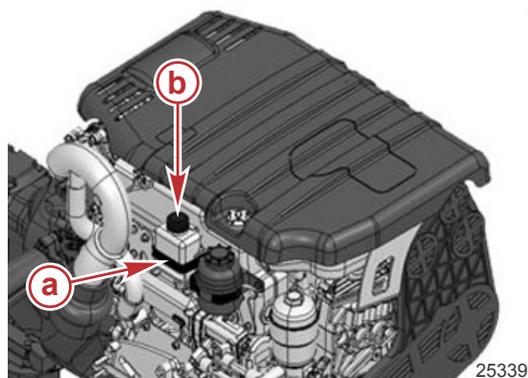


- a** - Capuchon du contrôleur de graissage d'embase

REMARQUE : Lors du remplissage complet de la transmission en Z, voir **Vidange**.

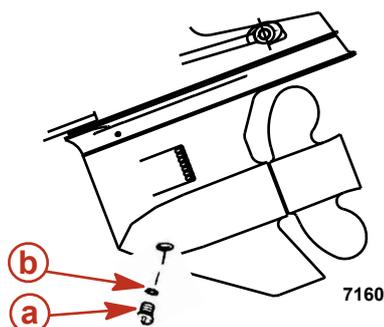
Remplacement

- Retirer le contrôleur de graissage d'embase de son support.



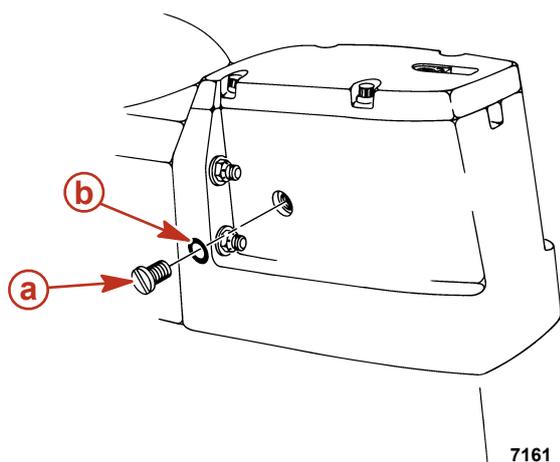
- a** - Support de montage
- b** - Contrôleur de graissage d'embase

- Vider son contenu dans un récipient adapté.
- Installer le contrôleur de graissage d'embase dans son support.
- Placer la transmission en Z en position sortie de relevage complet, retirer la vis de remplissage et de vidange d'huile ainsi que la rondelle d'étanchéité, puis vidanger l'huile pour engrenages.



- a** - Vis de remplissage et de vidange d'huile pour engrenages
- b** - Rondelle d'étanchéité

5. Retirer la vis de purge d'huile pour engrenages ainsi que la rondelle d'étanchéité. Laisser l'huile pour engrenages s'écouler complètement.



- a - Vis de purge d'huile pour engrenages
b - Rondelle d'étanchéité

7161

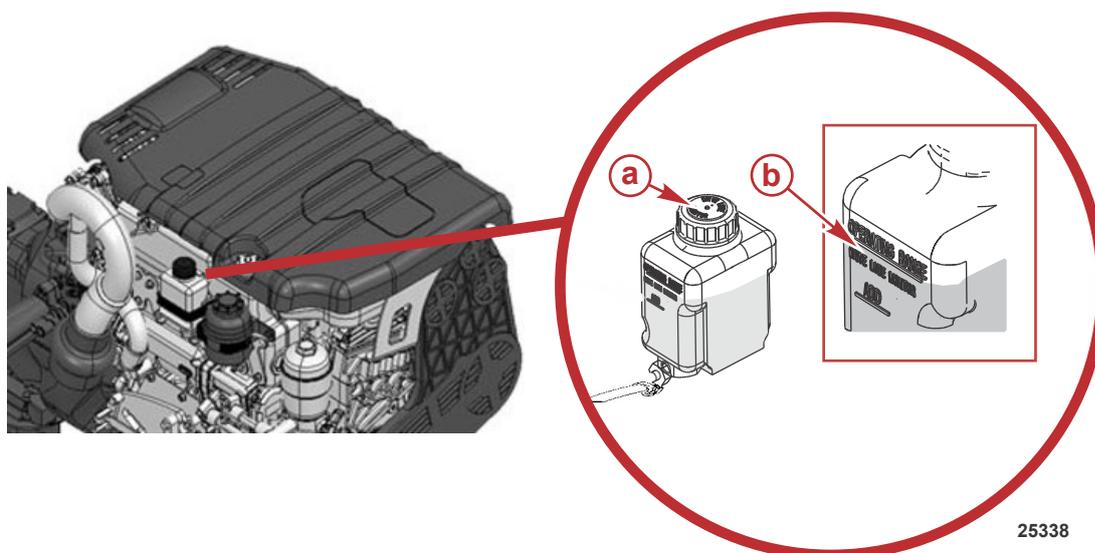
IMPORTANT : Si de l'eau s'écoule par l'orifice de remplissage et de vidange d'huile ou si l'huile a un aspect laiteux, la transmission en Z présente des fuites et doit être vérifiée immédiatement par le centre de réparation agréé Mercury Diesel.

6. Abaisser la transmission en Z de manière à ce que l'arbre d'hélice soit de niveau. Remplir la transmission en Z, par l'orifice de remplissage/vidange d'huile, avec le lubrifiant pour engrenages spécifié jusqu'à ce qu'un écoulement exempt d'air sorte de l'orifice de purge d'huile pour engrenages.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 87	Huile pour engrenages à hautes performances	Transmission en Z	92-858064Q01

IMPORTANT : Utiliser uniquement du lubrifiant pour engrenages hautes performances Mercury/Quicksilver dans la transmission en Z.

7. Installer la vis de purge d'huile pour engrenages ainsi que la rondelle d'étanchéité.
8. Continuer à pomper du lubrifiant pour engrenages dans l'embase par le tuyau de remplissage et de vidange d'huile jusqu'à ce qu'il en apparaisse dans le contrôleur de graissage d'embase.
9. Remplir le contrôleur de graissage d'embase de sorte que le niveau d'huile pour engrenages s'inscrive dans la plage de fonctionnement. Ne pas remplir de façon excessive. S'assurer que le joint en caoutchouc se trouve à l'intérieur du bouchon, puis mettre ce dernier en place. Ne pas serrer de manière excessive.



25338

- a - Contrôleur de graissage d'embase
b - Repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)

REMARQUE : La contenance d'huile tient compte du contrôleur de graissage d'engrenages.

Section 4 - Entretien

Modèle	Contenance	Type d'huile
Alpha One	1 892 ml (64 oz)	Huile pour engrenages à hautes performances

- Retirer la pompe de l'orifice de remplissage et de vidange d'huile de la transmission. Mettre rapidement en place la rondelle d'étanchéité puis le bouchon de remplissage et de vidange d'huile. Serrer la vis de remplissage et vidange d'huile pour embase au couple spécifié.

Description	Nm	lb-in.	lb-ft
Vis de remplissage et vidange d'huile pour embase	6,8	60	-

- Vérifier à nouveau le niveau d'huile après la première utilisation.

IMPORTANT : Le niveau d'huile pour engrenages dans le contrôleur de graissage d'embase fluctue pendant le fonctionnement de la transmission en Z ; toujours vérifier le niveau d'huile pour engrenages lorsque la transmission en Z est froide et le moteur arrêté.

Huile pour engrenages Sterndrive Bravo

Huile pour engrenages de transmission en Z

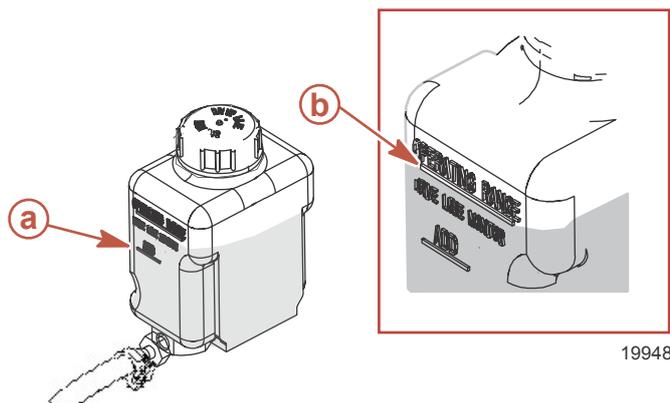
AVIS

Le déversement d'huile, de liquide de refroidissement ou d'autres fluides du moteur/de l'embase dans l'environnement est réglementé. Prendre soin de ne pas déverser de l'huile, du liquide de refroidissement ou d'autres fluides dans l'environnement lors de l'utilisation ou de l'entretien du bateau. Connaître les restrictions locales régissant l'élimination ou le recyclage des déchets et contenir et éliminer les fluides en conséquence.

Vérifications

REMARQUE : Le niveau d'huile pour engrenages fluctue lors du fonctionnement. Le niveau d'huile pour engrenages doit être vérifié moteur froid, avant le démarrage.

Vérifier le niveau d'huile pour engrenages dans le contrôleur de graissage d'embase. Maintenir le niveau d'huile pour engrenages dans la plage de fonctionnement recommandée. Voir **Remplissage**.



Le niveau d'huile pour engrenages est dans la plage de fonctionnement correcte

- a - Repère « ADD » (Ajouter)
- b - Repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)

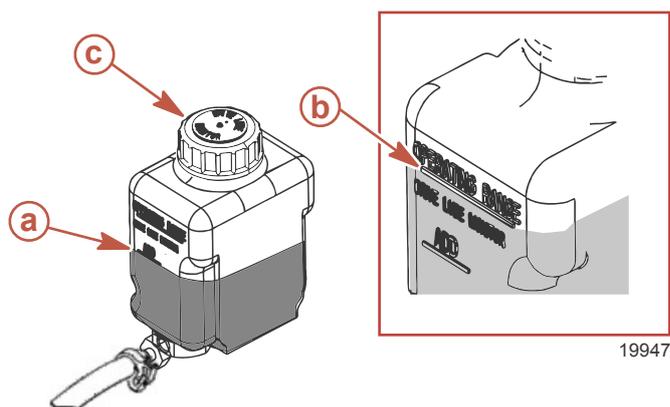
IMPORTANT : S'il y a de l'eau au fond du contrôleur de graissage d'embase ou au niveau du bouchon de remplissage et de vidange d'huile ou si l'huile pour engrenages semble être décolorée, contacter immédiatement le centre de réparation agréé Mercury Diesel. Ces deux problèmes peuvent indiquer une fuite d'eau dans la transmission en Z.

Remplissage

IMPORTANT : Si plus de 59 ml (2 oz) d'huile pour engrenages à hautes performances sont nécessaires pour remplir le contrôleur de graissage d'embase, il se peut qu'un joint fuie. La transmission en Z risque d'être endommagée par manque de graissage. Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

- Retirer le bouchon du contrôleur de graissage d'embase.

- Remplir le contrôleur de graissage d'embase au moyen de l'huile pour engrenages spécifiée de manière à ce que le niveau d'huile se trouve dans la plage de fonctionnement. Ne pas remplir de façon excessive.

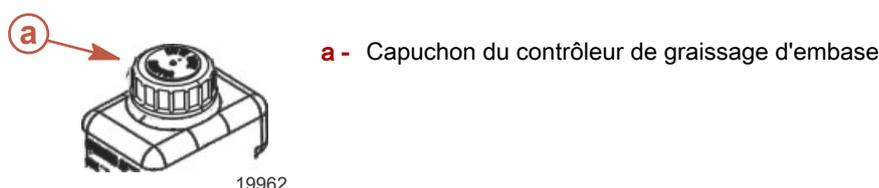


Contrôleur de graissage d'embase

- a** - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « ADD » (Ajouter)
- b** - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)
- c** - Capuchon du contrôleur de graissage d'embase

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 87	Huile pour engrenages hautes performances	Contrôleur de graissage d'embase	92-858064Q01

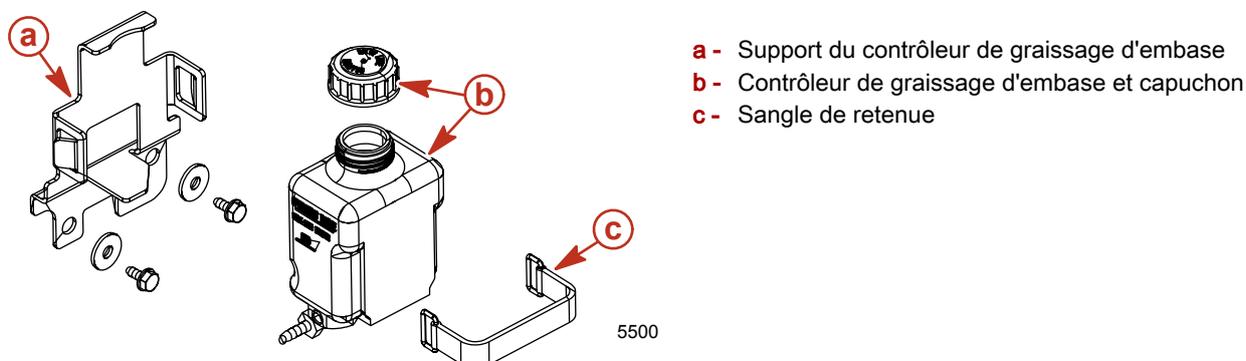
- Vérifier que le joint d'étanchéité en caoutchouc est à l'intérieur du capuchon du contrôleur de graissage d'embase et installer le capuchon. Ne pas serrer de manière excessive.



REMARQUE : Lors du remplissage complet de la transmission en Z, voir **Vidange**.

Remplacement

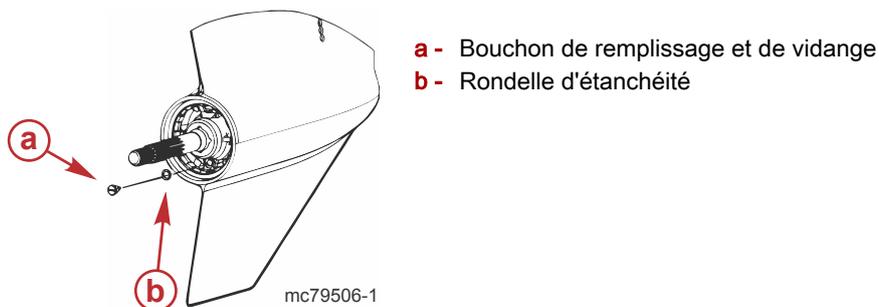
- Retirer le contrôleur de graissage d'embase de son support.



- Vider le contenu de contrôleur de graissage d'embase dans un récipient adapté.
- Installer le contrôleur de graissage d'embase dans son support.
- Retirer l'hélice. Voir **Hélices**.
- Modèles Bravo One :**
 - Abaisser complètement la transmission en Z.
 - Retirer le bouchon de remplissage et de vidange d'huile pour engrenages et la rondelle d'étanchéité.

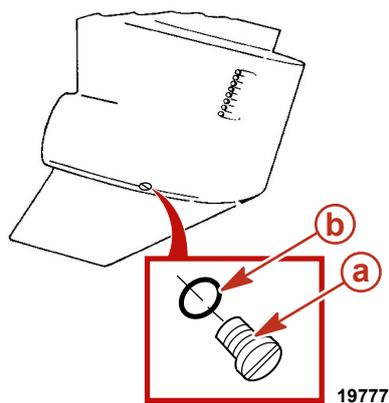
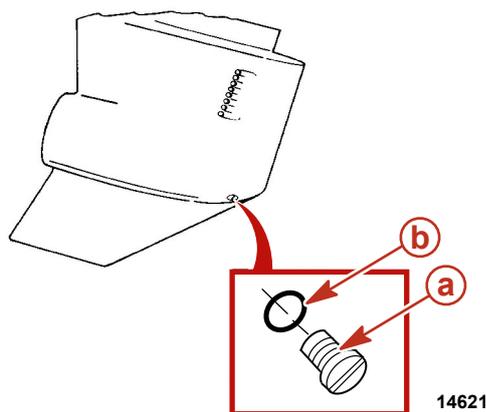
Section 4 - Entretien

- c. Vidanger l'huile pour engrenages dans un récipient adapté.



6. Modèles Bravo Two et Bravo Three :

- Relever complètement la transmission en Z.
- Retirer le bouchon de remplissage et de vidange et la rondelle d'étanchéité.
- Vidanger l'huile pour engrenages dans un récipient adapté.

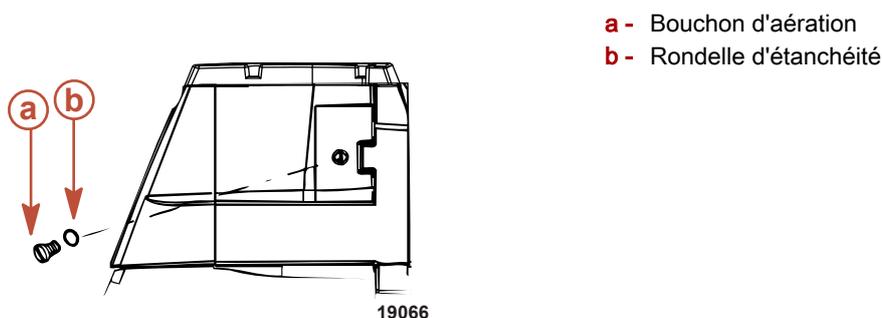


Bravo Two

- a - Bouchon de remplissage et de vidange
b - Rondelle d'étanchéité

Bravo Three

7. Retirer le bouchon à événements et la rondelle d'étanchéité. Laisser l'huile pour engrenages s'écouler complètement.



IMPORTANT : Si de l'eau s'écoule par l'orifice de remplissage et de vidange ou si l'huile pour engrenages a un aspect laiteux, la transmission en Z présente des fuites et doit être vérifiée immédiatement par le centre de réparation agréé Mercury Diesel.

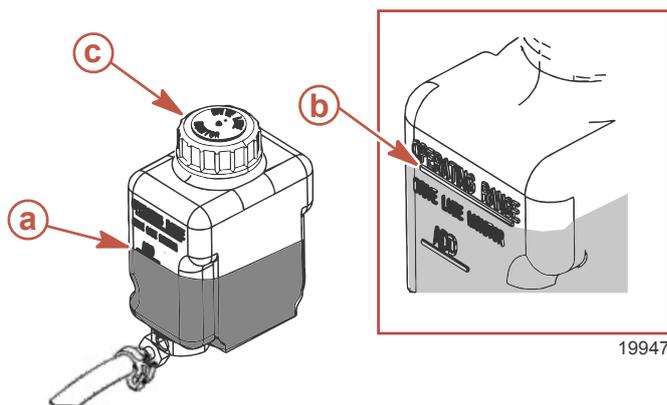
- Abaisser la transmission en Z de manière à ce que l'arbre d'hélice soit de niveau.
- Remplir la transmission en Z par l'orifice de remplissage et de vidange avec l'huile pour engrenages spécifiée jusqu'à ce qu'un flot d'huile exempte d'air s'écoule de l'orifice du bouchon à événements.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 87	Huile pour engrenages hautes performances	Transmission en Z	92-858064Q01

IMPORTANT : Utiliser uniquement de l'huile pour engrenages hautes performances Mercury/Quicksilver dans la transmission en Z.

10. Installer le bouchon à événements et la rondelle d'étanchéité.

11. Continuer à pomper de l'huile pour engrenages vers l'embase par l'orifice de remplissage et de vidange jusqu'à ce que de l'huile apparaisse dans le contrôleur de graissage d'embase.
12. Remplir le contrôleur de graissage d'embase de sorte que le niveau d'huile d'engrenages soit dans la plage de fonctionnement. Ne pas remplir de façon excessive.

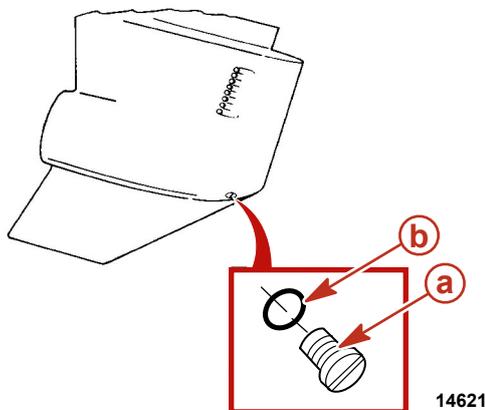
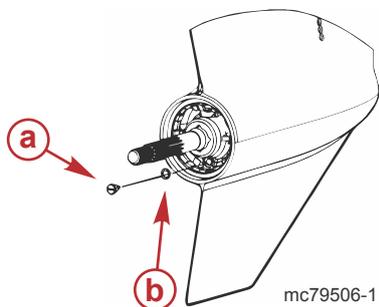


Contrôleur de graissage d'embase

- a - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « ADD » (Ajouter)
- b - Niveau d'huile pour engrenages au niveau du repère « OPERATING RANGE » (Plage de fonctionnement)
- c - Capuchon du contrôleur de graissage d'embase

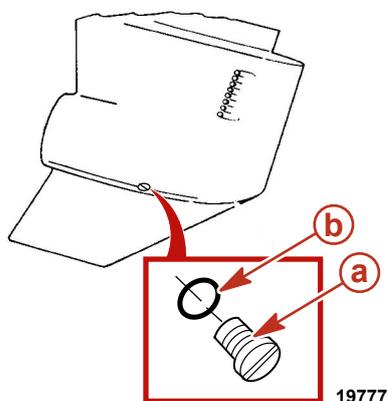
Modèle à transmission en Z	La contenance en huile inclut la transmission en Z et le contrôleur de graissage d'embase	Type d'huile	Numéro de pièce de l'huile
Bravo One X diesel Bravo One XR	2 736 ml (92.5 oz)	Huile pour engrenages à haute performance	92-858064K01
Bravo Two X diesel	3 209 ml (108.5 oz)		
Bravo Three X diesel Bravo Three XR	2 972 ml (100.5 oz)		
Bravo Three (deux prises d'eau de mer)	2 736 ml (92.5 oz)		

13. Vérifier que le joint d'étanchéité en caoutchouc est à l'intérieur du capuchon du contrôleur de graissage d'embase et installer le capuchon. Ne pas serrer de manière excessive.
14. Retirer la pompe de l'orifice de remplissage et de vidange de la transmission en Z.
15. Mettre rapidement en place la rondelle d'étanchéité puis le bouchon de remplissage et de vidange d'huile. Serrer aux couples spécifiés ci-après.



Tous les modèles Bravo illustrés

- a - Bouchon de remplissage et de vidange
- b - Rondelle d'étanchéité



Description	Nm	lb-in.	lb-ft
Bouchon de remplissage et de vidange	6,8	60	-

Section 4 - Entretien

16. Installer l'hélice de la transmission en Z. Voir **Hélices**.
17. Vérifier le niveau de lubrifiant pour engrenages au niveau du contrôleur de graissage d'embase après la première utilisation. Voir **Vérification**.

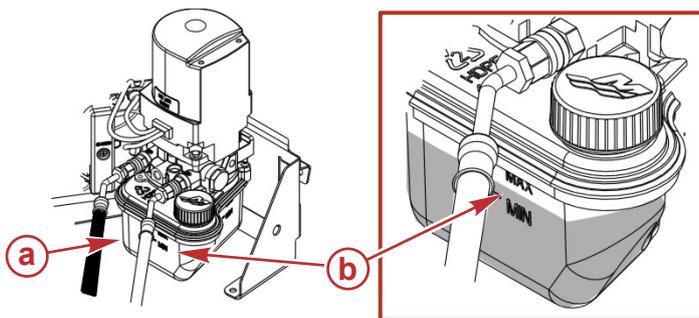
IMPORTANT : Le niveau d'huile pour engrenages dans le contrôleur de graissage d'embase fluctue pendant le fonctionnement de la transmission en Z ; toujours vérifier le niveau d'huile pour engrenages lorsque la transmission en Z est froide et le moteur arrêté.

Fluide Power Trim

Vérifications

IMPORTANT : Vérifier le niveau d'huile uniquement lorsque la transmission en Z est complètement abaissée (rentrée).

1. Abaisser (rentrer) complètement la transmission en Z.
2. Observer le niveau d'huile. Celui-ci doit se situer entre les repères « MIN » et « MAX » du réservoir.



7876

- a - Réservoir
- b - Repères « MIN » (minimum) et « MAX » (maximum)

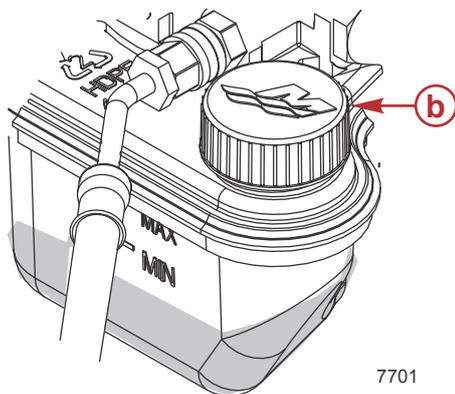
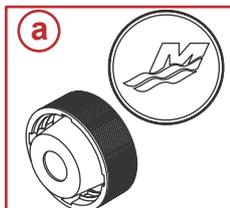
3. Faire l'appoint, si nécessaire, avec le liquide recommandé. Voir **Remplissage**.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 114	Huile pour relevage hydraulique et direction assistée	Pompe de relevage hydraulique	92-802880Q1

Remplissage

1. Si le niveau d'huile est sous le repère « MIN », faire l'appoint avec de l'huile spécifiée.
2. Retirer le bouchon de remplissage du réservoir.

REMARQUE : Le bouchon de remplissage est muni d'un évent.

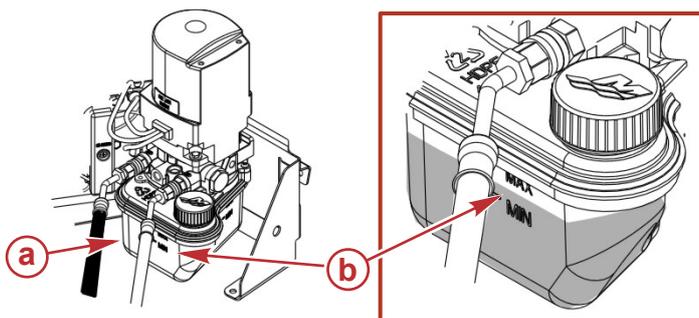


7701

Le réservoir de la pompe de relevage hydraulique indique que le niveau d'huile est sous le repère « MIN »

- a - Bouchon de remplissage
- b - Bouchon de remplissage installé

3. Faire l'appoint d'huile spécifiée pour amener le niveau d'huile entre les repères « MIN » et « MAX » du réservoir.



7876

- a - Réservoir
- b - Repères « MIN » (minimum) et « MAX » (maximum)

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 114	Huile pour relevage hydraulique et direction assistée	Pompe de relevage hydraulique	92-802880Q1

- Remettre le bouchon de remplissage en place.

Remplacement

Il n'est pas nécessaire de vidanger l'huile de relevage hydraulique, sauf si elle contient de l'eau ou des débris. Contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

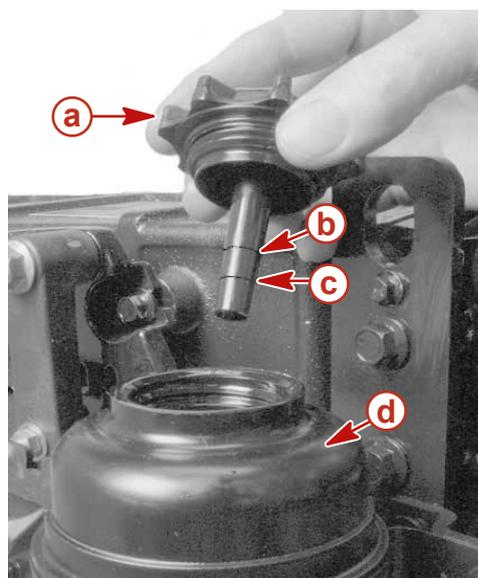
Huile de direction assistée

IMPORTANT : N'utiliser que de l'huile Quicksilver pour relevage hydraulique et direction assistée ou de l'huile de transmission automatique Dexron III (ATF) dans le circuit de direction assistée.

IMPORTANT : Le fait de faire tourner la pompe à sec l'endommagera. Toujours vérifier les niveaux d'huile de direction assistée avant d'utiliser le bateau.

Vérifications

- Centrer la transmission en Z et arrêter le moteur.
- Retirer le bouchon de remplissage et la jauge d'huile du réservoir d'huile et contrôler le niveau.
 - Lorsque le moteur est froid, le niveau d'huile correct doit se situer entre le repère plein froid et l'extrémité de la jauge d'huile.
 - À température normale de fonctionnement, le niveau d'huile doit se situer entre les repères plein chaud et plein froid.



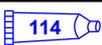
Bouchon de remplissage et jauge d'huile

- a - typiques
- b - Repère plein à chaud
- c - Repère plein à froid
- d - Réservoir d'huile

IMPORTANT : Si l'huile n'est pas visible dans le réservoir d'huile, consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Remplissage

- Retirer le bouchon de remplissage ou la jauge d'huile et vérifier le niveau.
- Ajouter de l'huile spécifiée pour amener le niveau dans la plage correcte.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 114	Huile pour relevage hydraulique et direction assistée	Pompe de direction assistée	92-802880Q1

- Installer le bouchon de remplissage et la jauge d'huile.

Remplacement

Il n'est pas nécessaire de vidanger l'huile de la direction assistée si elle n'est pas contaminée. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

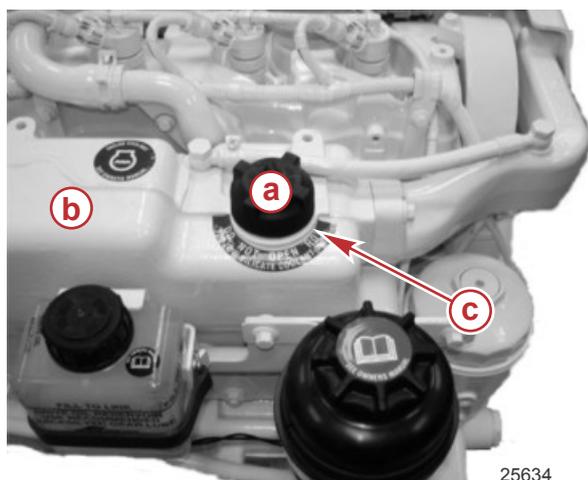
Liquide de refroidissement

⚠ ATTENTION

En cas de chute soudaine de pression, le liquide de refroidissement peut se mettre à bouillir et être projeté violemment, causant des brûlures graves. Laisser le moteur refroidir avant de retirer le bouchon de radiateur de liquide de refroidissement.

Contrôle et remplissage du système de refroidissement fermé

1. Laisser refroidir le moteur.
2. Retirer le bouchon de radiateur du vase d'expansion du liquide de refroidissement.
3. Le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion doit se trouver à 25 mm (1 po) du haut de la goulotte de remplissage.



25634

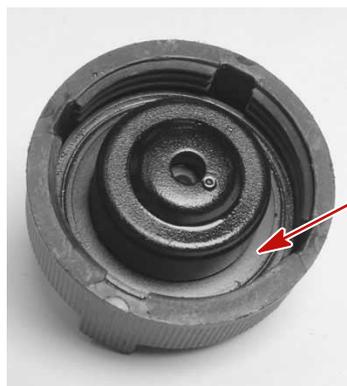
Modèle 2,0 L (capot moteur retiré)

- a - Bouchon de radiateur
- b - Vase d'expansion du liquide de refroidissement
- c - Goulot de remplissage du liquide de refroidissement

IMPORTANT : N'utiliser que le liquide de refroidissement spécifié. Le liquide de refroidissement doit être mélangé avec de l'eau selon le ratio indiqué dans la Section 3 - Antigel/Liquide de refroidissement.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 122	Liquide de refroidissement/antigel à grande longévité	Système de refroidissement en circuit fermé	92-87770K1

4. Si le niveau de liquide de refroidissement est bas :
 - a. Vérifier que le vase d'expansion du liquide refroidissement ne fuit pas.
 - b. Vérifier si les joints d'étanchéité du bouchon de radiateur sont endommagés et les remplacer si nécessaire.



14142

a - Joint

- c. Le bouchon de radiateur maintient la pression du système de refroidissement, il peut ne pas la maintenir correctement. Pour tester le bouchon, contacter le centre de réparation agréé Mercury Diesel.
5. Verser lentement du liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau s'établisse à 25 mm du haut de la goulotte de remplissage du vase d'expansion.
6. Si le bateau est hors de l'eau, le moteur et la transmission en Z doivent être alimentés en eau de refroidissement. Voir la section **Nettoyage du système d'eau de mer** de ce manuel.

AVIS

Une alimentation insuffisante en eau de refroidissement entraîne une surchauffe et un endommagement du moteur, de la pompe à eau et d'autres pièces. Assurer une alimentation en eau suffisante vers les arrivées d'eau pendant le fonctionnement.

7. Ne pas installer le bouchon de radiateur. Démarrer et faire tourner le moteur au ralenti accéléré entre 600 et 1 400 tr/min. Ajouter du liquide de refroidissement selon besoin pour maintenir le liquide au niveau précédemment spécifié.
8. Installer le bouchon de radiateur une fois que le moteur a atteint sa température de fonctionnement normale (avec le thermostat complètement ouvert) et que le niveau de liquide de refroidissement demeure constant.
IMPORTANT : Veiller à bien serrer le bouchon de radiateur lors de son installation pour éviter toute perte de liquide de refroidissement.
9. Tester le fonctionnement du moteur. Consulter l'indicateur de température et inspecter le moteur à la recherche de fuites du liquide de refroidissement. Si l'indicateur de température affiche une température excessive ou une fuite de liquide de refroidissement, arrêter immédiatement le moteur et en rechercher la cause.
10. Après la première utilisation, laisser le moteur refroidir.
11. Retirer le bouchon de radiateur et ajouter du liquide de refroidissement jusqu'au niveau spécifié.
12. Installer et serrer fermement le bouchon de radiateur.

Vidange du système de refroidissement fermé

IMPORTANT : En raison de la complexité de cet entretien, Mercury Diesel recommande vivement de le confier à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

AVIS

Le déversement d'huile, de liquide de refroidissement ou d'autres fluides du moteur/de l'embase dans l'environnement est réglementé. Prendre soin de ne pas déverser de l'huile, du liquide de refroidissement ou d'autres fluides dans l'environnement lors de l'utilisation ou de l'entretien du bateau. Connaître les restrictions locales régissant l'élimination ou le recyclage des déchets et contenir et éliminer les fluides en conséquence.

REMARQUE : Pour des instructions sur la vidange de la section d'eau de mer, consulter *Vidange du système d'eau de mer* dans cette section.

IMPORTANT : Suivre les directives suivantes :

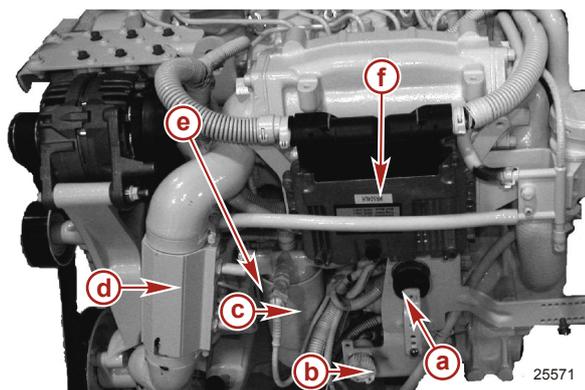
- Vérifier que le moteur est de niveau, autant que possible, pour favoriser une vidange complète du système de refroidissement.
- La section de refroidissement fermée doit être remplie tout au long de l'année avec le liquide de refroidissement requis. Si le moteur est exposé à des températures inférieures à 0 °C, vérifier que la section de refroidissement fermée est remplie d'une formule correctement mélangée d'antigel de la technologie des acides organiques à base d'éthylène glycol exempt de silicate et d'eau désionisée pour protéger le moteur contre les températures les plus basses auxquelles il sera exposé.
- Ne pas utiliser d'antigel au propylène glycol dans la section de refroidissement fermée du moteur.

▲ ATTENTION

En cas de chute soudaine de pression, le liquide de refroidissement peut se mettre à bouillir et être projeté violemment, causant des brûlures graves. Laisser le moteur refroidir avant de retirer le bouchon de radiateur de liquide de refroidissement.

1. Laisser refroidir le moteur.
2. Retirer le bouchon de radiateur du vase d'expansion et du réservoir de liquide de refroidissement.
3. Retirer le filtre à carburant pour accéder au bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur. Voir **Filtre à carburant à séparateur d'eau**.

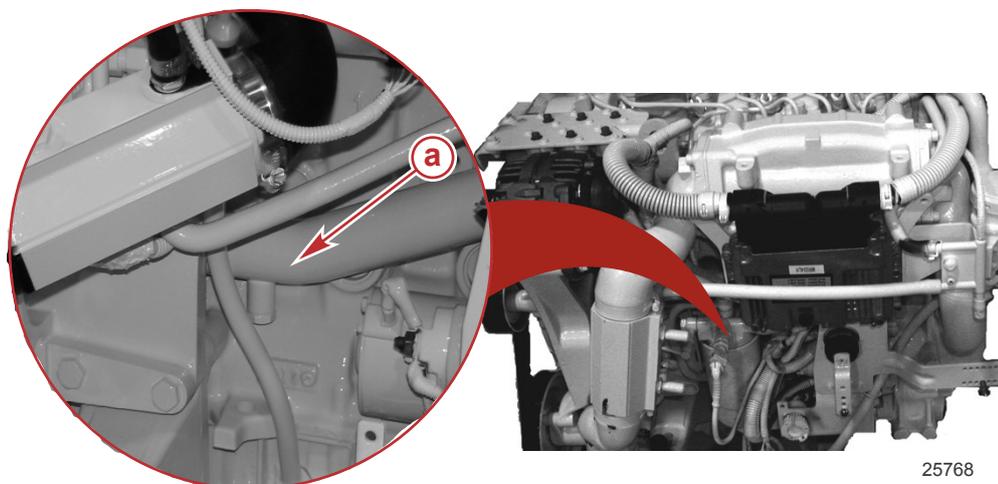
- Si le moteur est équipé d'un refroidisseur de carburant en option, écarter les conduites de carburant afin qu'elles ne gênent pas l'accès au bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur.



Côté bâbord du moteur

- a - Support du câble d'accélérateur
- b - Connecteur à 14 broches
- c - Filtre à carburant à séparateur d'eau
- d - Refroidisseur de carburant avec conduites de carburant écartées pour en assurer l'accès (selon modèle)
- e - Emplacement général du bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur
- f - Module de commande du moteur

- Retirer le bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur et vidanger le liquide de refroidissement dans un récipient adapté. Laisser le système de refroidissement du moteur se vidanger complètement. Mettre au rebut le liquide de refroidissement utilisé conformément à la législation locale.



Côté bâbord du bloc avec le filtre à carburant à séparateur d'eau retiré pour l'accès

- a - Bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur

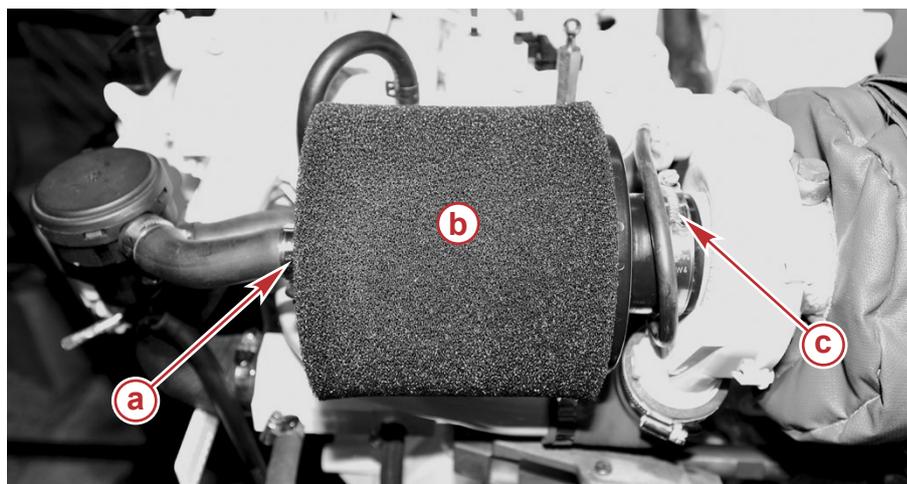
- Vérifier que le liquide de refroidissement est complètement vidangé.
- Nettoyer le système de refroidissement fermé, si nécessaire. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
- Installer et serrer le bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur.
- Installer le filtre à carburant à séparateur d'eau. Voir **Filtre à carburant à séparateur d'eau – Remplacement**.
- Remplir le système avec le liquide de refroidissement spécifié. Voir **Contrôle et remplissage du système de refroidissement fermé**.

Filtre à air

Retrait

- Desserrer la bride et retirer le tuyau d'évent du séparateur d'huile.

- Desserrer la bride et retirer le boîtier du filtre à air de l'admission du turbocompresseur.

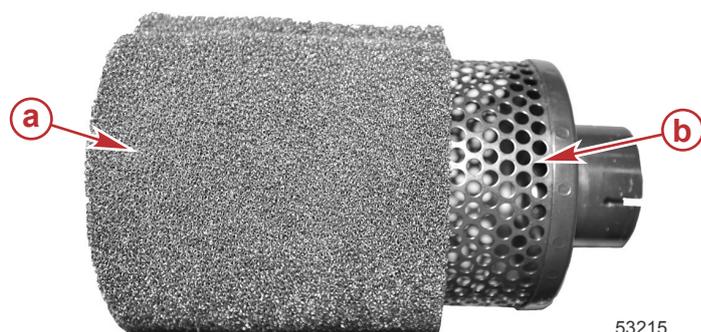


53217

Boîtier du filtre à air sur le moteur

- a** - Collier de serrage de l'évent du séparateur d'huile
- b** - Élément du filtre à air
- c** - Bride du boîtier du filtre à air

- Retirer l'élément du filtre à air du boîtier du filtre à air.



53215

- a** - Élément du filtre à air
- b** - Boîtier du filtre à air

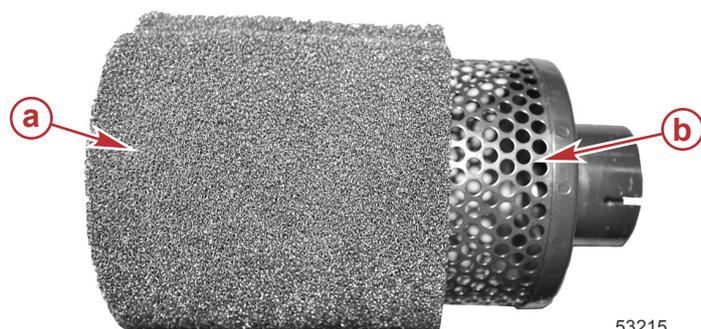
Inspection

- Le filtre à air ne peut pas être nettoyé. Remplacer le filtre à air s'il est sale ou contaminé.
- Remplacer le filtre à air si l'élément en mousse est détérioré ou déchiré.
- Remplacer le filtre à air à l'intervalle recommandé. Voir **Calendriers d'entretien** pour l'intervalle de remplacement dans des conditions normales.

Installation

IMPORTANT : L'élément du filtre à air est un composant intégré ; il doit être propre et sec pour assurer une filtration correcte et de bonnes performances du moteur. Ne pas appliquer de l'huile sur l'élément du filtre à air.

- Faire glisser l'élément du filtre à air sur le boîtier du filtre à air. Vérifier que l'élément couvre tous les trous du boîtier du filtre à air.



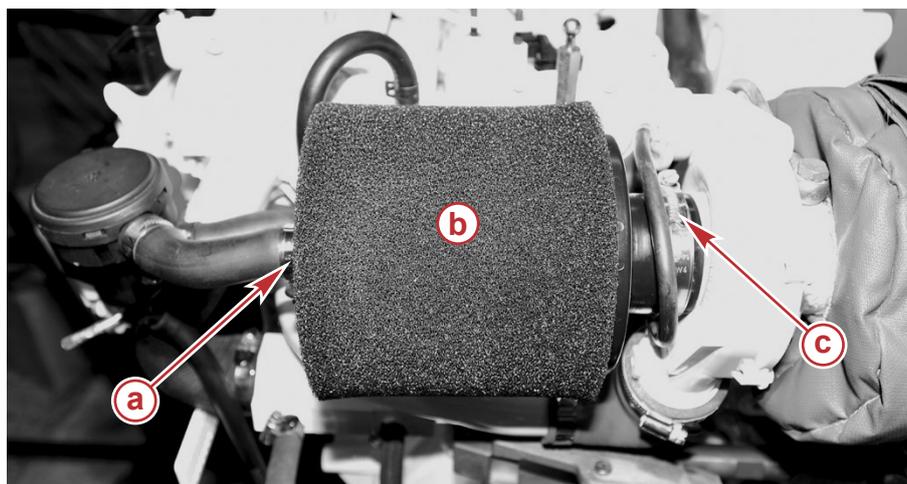
53215

- a** - Élément du filtre à air
- b** - Boîtier du filtre à air

- Installer le boîtier du filtre à air sur l'admission du turbocompresseur.
- Serrer la bride du boîtier du filtre à air au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Bride du boîtier du filtre à air	5.6	50	-

4. Installer le tuyau de l'évent du séparateur d'huile.



- a - Collier de serrage de l'évent du séparateur d'huile
- b - Élément du filtre à air
- c - Bride du boîtier du filtre à air

53217

5. Serrer le collier de serrage de l'évent du séparateur d'huile au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Collier de serrage de l'évent du séparateur d'huile	5.6	50	-

Filtre à carburant à séparateur d'eau

⚠ AVERTISSEMENT

Le carburant est inflammable et explosif. Vérifier que la clé de contact est sur arrêt et que le coupe-circuit d'urgence est placé de sorte que le moteur ne puisse pas démarrer. Ne pas fumer ou ne pas approcher de source d'étincelles ou de flamme nue lors de l'entretien. Assurer une bonne ventilation de l'aire de travail et éviter toute exposition prolongée aux vapeurs. Toujours vérifier l'absence de fuites avant de tenter de démarrer le moteur et essuyer immédiatement tout déversement de carburant.

AVIS

La pénétration d'eau dans le système d'injection cause la corrosion et la rouille des injecteurs et d'autres composants, mettant hors fonction le système d'injection. Vérifier quotidiennement l'absence d'eau dans le filtre à carburant à séparateur d'eau et faire inspecter le moteur immédiatement si des signes de présence d'eau dans le système de carburant sont visibles.

IMPORTANT : Utiliser un récipient adapté pour récupérer le carburant. Nettoyer immédiatement tout déversement et mettre au rebut le carburant en toute sécurité, conformément aux réglementations locales, nationales et internationales.

Le filtre à carburant à séparateur d'eau monté sur le moteur est muni d'un détecteur d'eau dans le carburant qui signale au pilote la présence d'eau dans le filtre. Le filtre à carburant doit être remplacé aux intervalles spécifiés ou lorsque la présence d'eau dans le carburant est détectée, à la première échéance.

Le pilote peut être alerté que le détecteur d'eau dans le carburant a détecté la présence d'eau selon l'instrumentation du bateau et selon le modèle :

- Un code de panne peut être affiché sur un affichage du système.
- Le système d'alarme sonore peut retentir.

Voir **Caractéristiques et commandes**.

Vidanger ou remplacer le filtre principal à montage déporté (tel qu'un filtre Racor®) aux intervalles spécifiés ou chaque fois que de l'eau est détectée dans le filtre à carburant monté sur le moteur.

Vidange

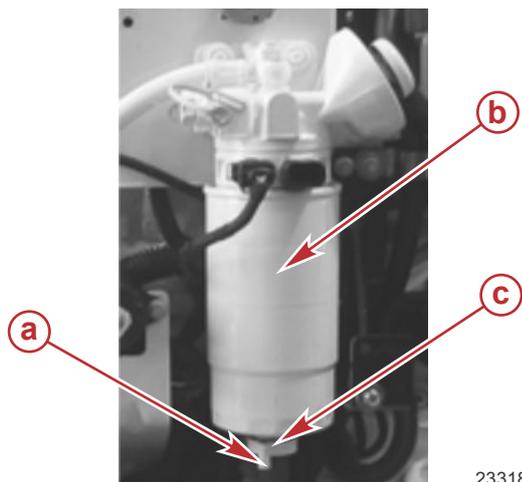
L'eau et les petites particules de poussière présentes dans le filtre à carburant à séparateur d'eau monté sur le moteur peuvent être vidangées en ouvrant le bouchon de vidange situé au fond du filtre.

REMARQUE : Pour assurer une vidange complète, par temps chaud, vidanger le filtre avant d'effectuer les opérations quotidiennes de mise en marche. Lorsqu'il fait froid et que l'eau condensée risque de geler, vidanger le filtre immédiatement après chaque utilisation quotidienne du bateau.

REMARQUE : Placer un récipient approprié sous le filtre à carburant pour récupérer le carburant contaminé ou l'eau. Mettre au rebut le contenu conformément aux normes en vigueur.

1. Placer une cuvette sous le bouchon de vidange du filtre.

- Ouvrir le bouchon de vidange en le tournant dans le sens anti-horaire (vu du fond du filtre) jusqu'à ce que le carburant commence à se vider. Ne pas retirer le bouchon.



23318

Filter à carburant à séparateur d'eau type

- a** - Connexion du fil du détecteur de présence d'eau dans le carburant
- b** - Filtre
- c** - Bouchon de vidange

- Vidanger jusqu'à ce que le carburant ait un aspect transparent.
- Fermer le bouchon de vidange en le tournant dans le sens horaire. Bien serrer.
- Remplir le filtre à carburant. Voir **Remplissage**.

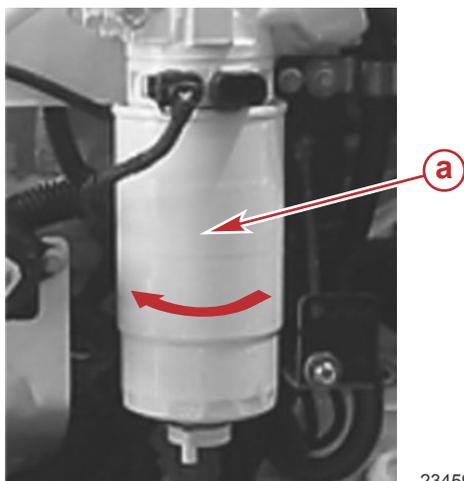
Remplacement

⚠ AVERTISSEMENT

L'exécution de travaux d'entretien ou de maintenance sans avoir préalablement débranché la batterie peut causer des dommages et des blessures graves, voire mortelles, par incendie, explosion, choc électrique ou démarrage accidentel du moteur. Toujours débrancher les câbles de batteries avant d'effectuer la maintenance, l'entretien, la pose ou la dépose des composants d'un moteur ou d'une embase.

IMPORTANT : L'élément ne peut être nettoyé ni réutilisé. Il doit être remplacé.

- Débrancher les deux câbles de la batterie.
- Déconnecter les fils du détecteur d'eau dans le carburant, selon modèle.
- Retirer le filtre à carburant à séparateur d'eau et la bague d'étanchéité du support de montage. Ne pas utiliser de clé à filtre.



23459

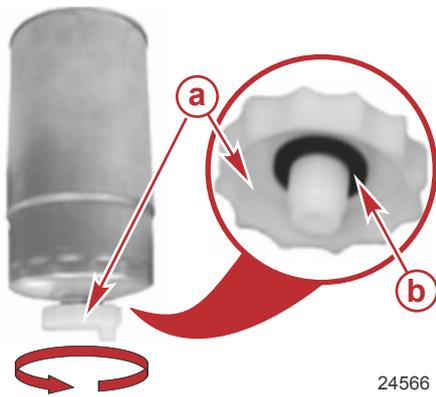
Filter à carburant à séparateur d'eau

- a** - typique

REMARQUE : Il peut être nécessaire de conserver le bouchon de vidange existant et le l'utiliser sur le filtre neuf. Veiller à remplacer le joint torique du bouchon de vidange.

Section 4 - Entretien

4. Retirer le bouchon de vidange et le joint torique qui se trouvent au fond du filtre à carburant existant. Noter la position du joint torique.

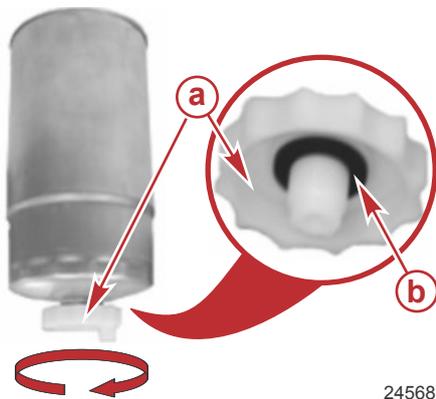


Capuchon de vidange

- a** - typique
b - Joint torique

24566

5. Mettre au rebut le filtre et le joint torique usagés conformément aux prescriptions des autorités locales.
6. Installer le joint torique et le bouchon de vidange sur le filtre à carburant à séparateur d'eau neuf.

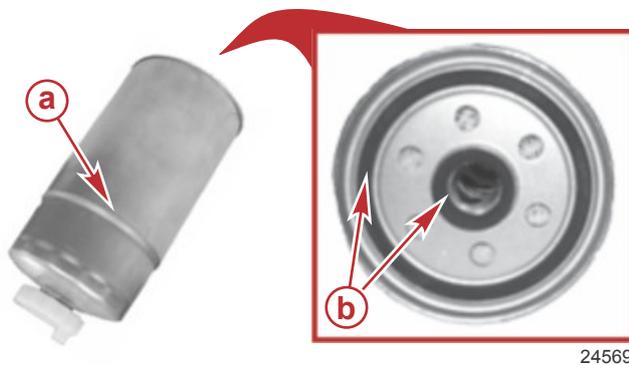


Capuchon de vidange

- a** - typique
b - Joint torique

24568

7. Lubrifier les joints du filtre à carburant avec de l'huile moteur SAE 30W.



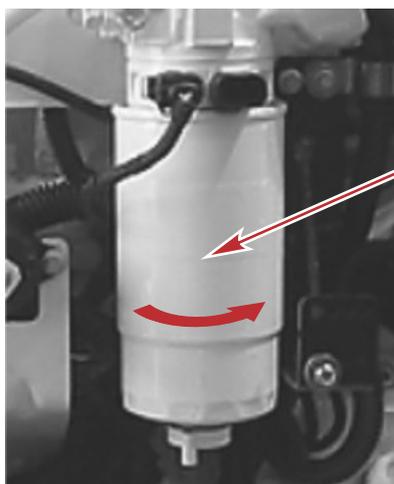
Filtre à carburant à séparateur d'eau

- a** - typique
b - Joints

24569

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 80	Huile moteur SAE 30W	Bague d'étanchéité du filtre à carburant à séparateur d'eau	Obtain Locally

8. Aligner le filtre sur le support. Tourner le filtre à la main pour le fixer au support. Ne pas utiliser de clé à filtre.



23460

Filter à carburant à séparateur d'eau

a - typique

9. S'assurer que le bouchon de vidange est bien serré.
10. Connecter les fils du détecteur d'eau dans le carburant, selon modèle.
11. Remplir de carburant le filtre à carburant à séparateur d'eau. Voir **Remplissage**.
12. Vérifier l'absence de toute fuite de carburant au niveau du filtre et du bouchon de vidange.
13. Brancher les câbles de batterie.
14. Démarrer le moteur et le laisser tourner. Vérifier que les raccords du filtre ne fuient pas. En cas de fuite, vérifier à nouveau le montage du filtre. Si la fuite continue, arrêter immédiatement le moteur et contacter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Remplissage

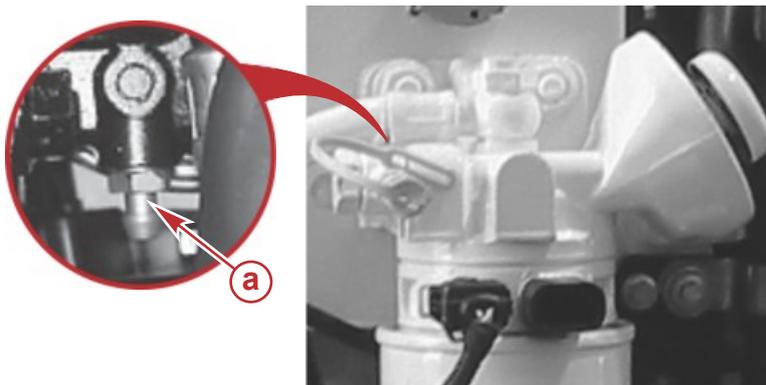
Un type de pompe manuelle et un plongeur d'amorçage se trouvent sur le support du filtre à carburant et permet de

- Remplir le filtre à carburant lors de la vidange ou du changement de filtre.
- Remplir le circuit de carburant du moteur si le circuit a tourné à sec.
- Amorcer le circuit de carburant si le moteur n'a pas tourné pendant une période prolongée.

IMPORTANT : Ne remplir que le filtre à carburant avec la pompe manuelle et le plongeur d'amorçage pour garantir que le carburant non filtré ne s'écoule pas dans le circuit d'alimentation en carburant.

REMARQUE : Suivre cette procédure après l'installation d'un filtre neuf ou si le carburant a été vidangé du filtre pour vérifier la présence d'eau.

1. Desserrer la vis de l'évent (purger) sur le support du filtre à carburant.



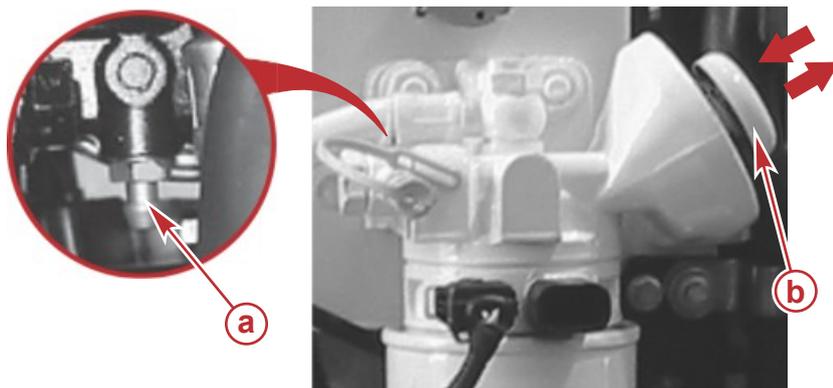
23469

Typique

a - Vis de l'évent

Section 4 - Entretien

- Déplacer le plongeur d'amorçage de bas en haut de façon répétée. Le filtre est plein lorsqu'un flot de carburant exempt d'air s'écoule de la vis de l'évent.

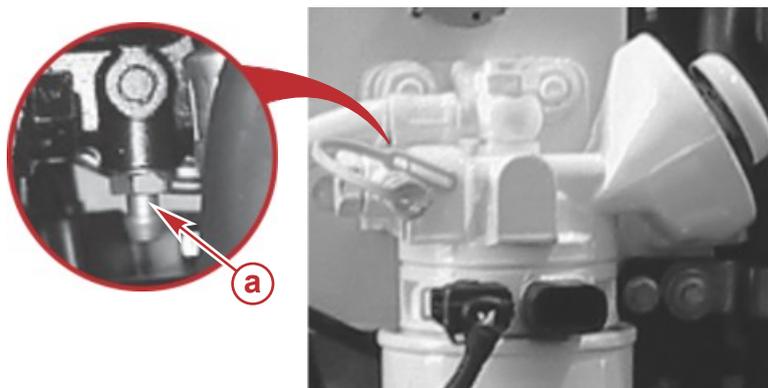


23468

Typique

- a - Vis de l'évent
- b - Plongeur d'amorçage

- Serrer fermement la vis de l'évent.



23469

Typique

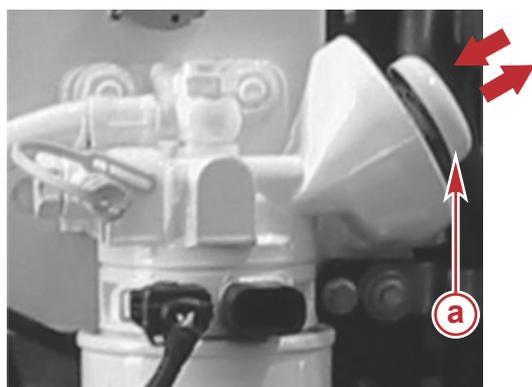
- a - Vis de l'évent

Circuit carburant

Amorçage

Amorcer le moteur s'il n'a pas tourné pendant une période prolongée ou s'il ne démarre pas.

- Déplacer le plongeur d'amorçage de bas en haut de façon répétée.



25985

- a - Pompe d'amorçage de carburant

- Essayer de mettre le moteur en marche.

Remplissage (purge)

REMARQUE : Procéder comme suit si le moteur a tourné alors que le circuit d'alimentation était à sec ou si une partie de ce circuit a été vidangée dans le cadre d'un entretien.

- Voir **Filtre à carburant à séparateur d'eau - Remplissage** et remplir le filtre à carburant.
- Vérifier l'absence de toute fuite de carburant au niveau du filtre et du bouchon de vidange. S'assurer que la vis de purge du support du filtre à carburant est fermée.

Nettoyage et rinçage du réservoir de carburant

IMPORTANT : Le réservoir ne doit pas contenir de carburant diesel pendant le remisage d'hiver ; une accumulation de rouille, de boues et de cire pourrait se former.

Nettoyer le réservoir de carburant aux intervalles indiqués par le constructeur du bateau. Sauf indications contraires, rincer et nettoyer le réservoir de carburant diesel toutes les 1 000 heures ou tous les cinq ans, à la première échéance.

Système d'eau de mer

Vidange du circuit d'eau de mer

⚠ ATTENTION

De l'eau peut pénétrer dans la cale, endommager le moteur, voire causer le naufrage du bateau, lorsque le système de vidange est ouvert. Retirer le bateau de l'eau ou fermer la soupape de prise d'eau à la mer, débrancher et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer et vérifier que la pompe de cale est opérationnelle avant d'effectuer la vidange. Ne pas faire tourner le moteur si le système de vidange est ouvert.

IMPORTANT : Le moteur doit être aussi horizontal que possible pour assurer une vidange complète du système d'eau de mer.

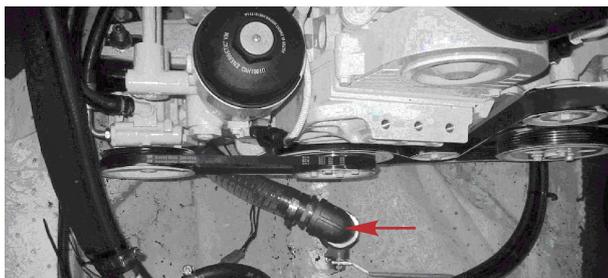
Vidanger le système d'eau de mer avant la saison froide (températures inférieures à 0 °C), l'hivernage ou un entreposage pendant une période prolongée.

IMPORTANT : Le moteur ne doit pas tourner lors de cette opération.

⚠ ATTENTION

De l'eau peut pénétrer dans la cale, endommager le moteur, voire causer le naufrage du bateau, lorsque le système de vidange est ouvert. Retirer le bateau de l'eau ou fermer la soupape de prise d'eau à la mer, débrancher et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer et vérifier que la pompe de cale est opérationnelle avant d'effectuer la vidange. Ne pas faire tourner le moteur si le système de vidange est ouvert.

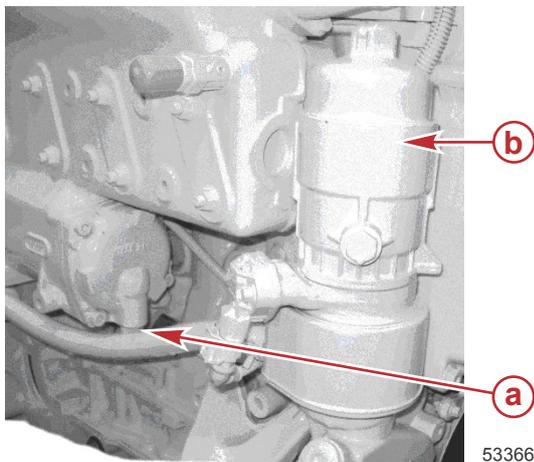
1. Retirer le bateau de l'eau, si possible.
2. **Si le bateau reste dans l'eau**, activer la pompe de cale, fermer la soupape de prise d'eau à la mer (selon modèle), ou débrancher et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.



25667

Installation type de la soupape de prise d'eau à la mer

3. Vérifier que le moteur est de niveau, autant que possible, pour garantir une vidange complète du système d'eau de mer.
4. Fixer un tuyau de vidange temporaire sur le raccord cannelé du robinet de vidange d'eau de mer.



53366

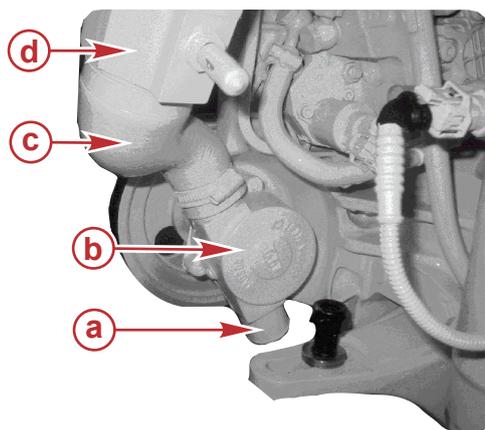
Refroidisseur d'huile par liquide de refroidissement

- a - Robinet de vidange d'eau de mer
- b - Boîtier du filtre à huile

5. Ouvrir le robinet de vidange d'eau de mer.
6. Une brosse métallique pour alésage de petit diamètre ou un morceau de fil de fer rigide peuvent être utilisés pour nettoyer le robinet de vidange d'eau de mer de tout débris.

Section 4 - Entretien

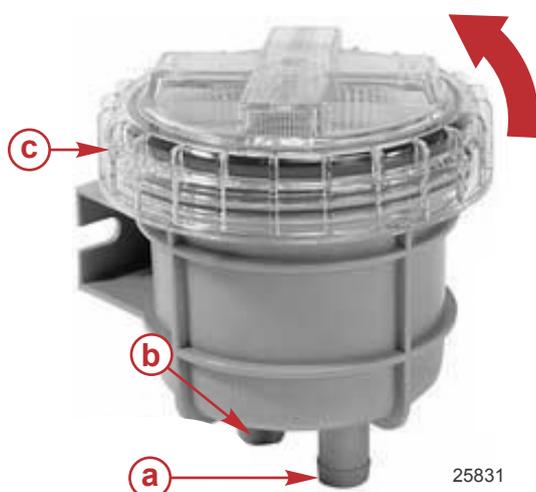
7. Débrancher le tuyau d'arrivée d'eau de mer du connecteur de la pompe d'eau de mer.



25668

- a - Arrivée de la pompe à eau de mer
- b - Pompe à eau de mer
- c - Sortie de la pompe à eau de mer
- d - Refroidisseur de carburant (selon modèle)

8. Sur les modèles équipés d'une crépine d'eau de mer, retirer les tuyaux au niveau de la crépine d'eau de mer et les vidanger complètement. Vidanger et vider la crépine d'eau de mer. Brancher les tuyaux et serrer fermement les colliers de serrage.



25831

Arrivée d'eau de mer

- a - typique
- b - Sortie d'eau de mer
- c - Couvercle de la crépine d'eau de mer

9. Une fois l'eau de mer complètement vidangée, retirer le tuyau de vidange temporaire et fermer le robinet de vidange d'eau de mer de l'échangeur de chaleur.
10. Connecter tous les tuyaux d'eau de mer.
11. Serrer les colliers de serrage au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Collier de serrage	5.6	50	-

Nettoyage de la crépine d'eau de mer

REMARQUE : La crépine d'eau de mer peut être visuellement inspectée par son couvercle transparent, sans nécessiter un quelconque démontage du système d'eau de mer.

AVIS

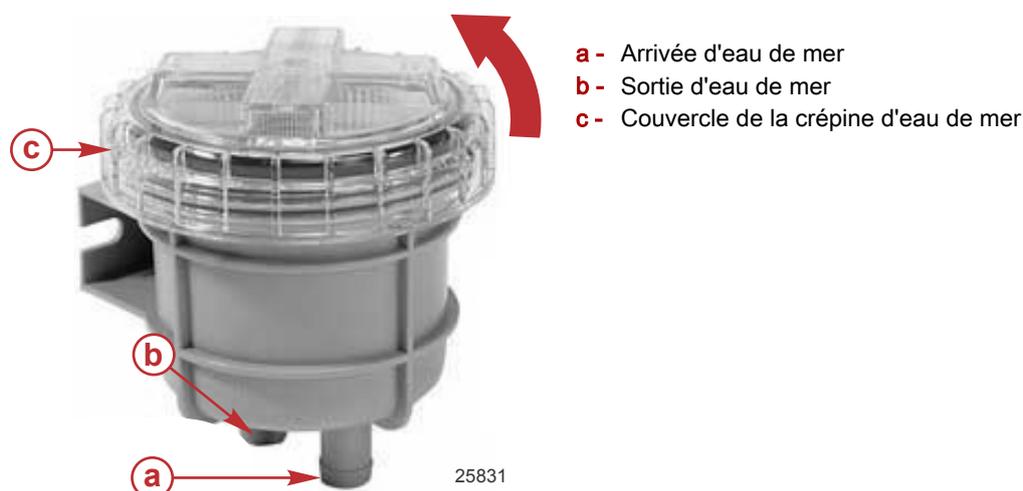
Un filtre d'eau de mer ou une soupape de prise d'eau à la mer ouverte lors de certains entretiens ou de certaines procédures d'entretien peut introduire de l'eau dans le bateau, en causant des dommages ou le naufrage du bateau. Toujours fermer l'alimentation d'eau de la pompe à eau de mer, de l'arrivée d'eau ou de la soupape de prise d'eau à la mer lors de l'entretien du système de refroidissement.

AVIS

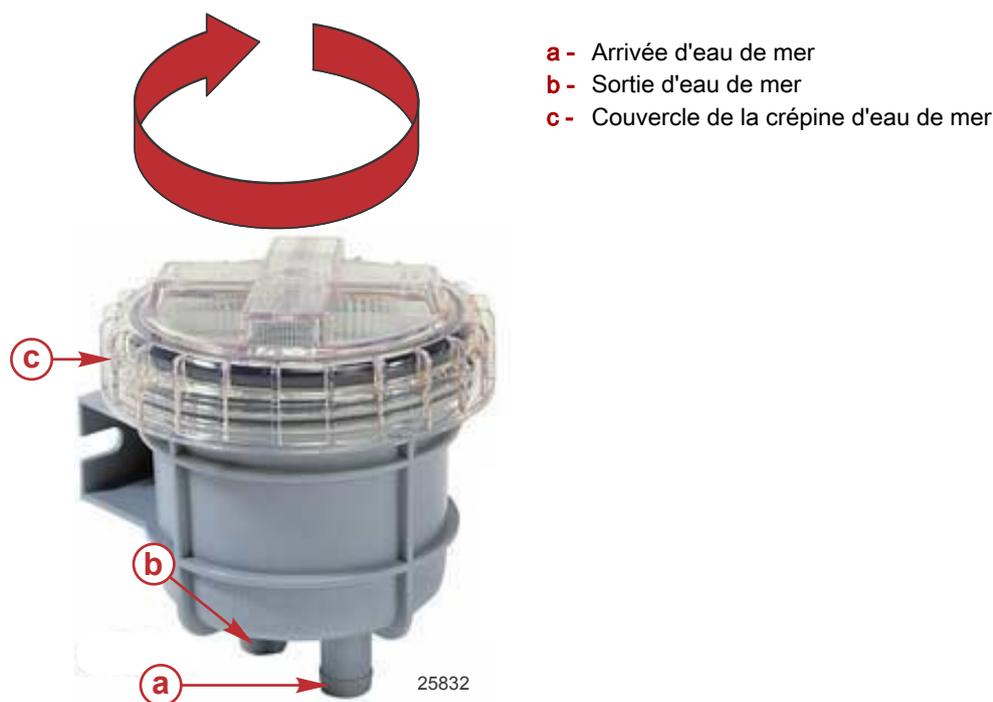
La déconnexion du tuyau d'arrivée d'eau de mer provoque l'entrée d'eau dans le fond de cale, susceptible d'endommager le moteur. Fermer la soupape de prise d'eau à la mer avant de déconnecter le tuyau d'arrivée d'eau de mer. Boucher immédiatement le tuyau d'arrivée d'eau de mer après l'avoir déconnecté.

1. Si le bateau est à l'eau, vérifier que le moteur est arrêté, fermer la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle, ou retirer et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.

2. Retirer le couvercle de la crépine d'eau de mer en le tournant à la main dans le sens anti-horaire.



3. Retirer la crépine de son logement et nettoyer tout débris. Rincer la crépine avec de l'eau propre.
4. Nettoyer tout débris du logement de la crépine et rincer avec de l'eau propre.
5. Replacer la crépine dans son logement. Vérifier qu'elle est assise complètement et uniformément au fond de son logement.
6. Inspecter le joint torique du couvercle de la crépine et le remplacer s'il est endommagé ou s'il fuit.
7. Installer le couvercle de la crépine en le tournant à la main dans le sens horaire. Vérifier que le joint torique du couvercle de la crépine est correctement placé et modérément comprimé lorsque le couvercle est installé. Ne pas serrer de manière excessive.



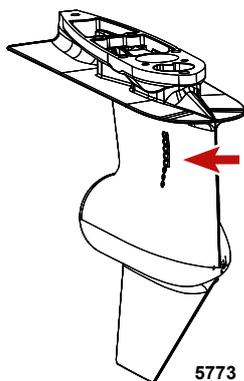
8. Si le bateau est hors de l'eau, étiqueter les clés du bateau, consigner l'entretien dans le journal d'entretien ou noter par tout autre moyen qu'une inspection opérationnelle correcte du système d'eau de mer doit être effectuée avant de remettre le bateau à l'eau pour l'utiliser.
9. Bateau hors de l'eau. Effectuer une inspection opérationnelle du système de refroidissement à l'eau de mer après le nettoyage de la crépine d'eau de mer.
 - a. Le moteur et la transmission en Z doivent être alimentés en eau de refroidissement. Voir **Nettoyage du système de refroidissement à l'eau de mer** à propos de l'alimentation en eau de refroidissement lorsque cet entretien est effectué avec le bateau hors de l'eau.
 - b. Démarrer le moteur et laisser le système d'eau de mer se remplir et le moteur atteindre une température normale de fonctionnement.
 - c. Faire tourner le moteur au ralenti accéléré entre 600 et 1 400 tr/min. Surveiller la température du moteur pour vérifier que le système de refroidissement fonctionne correctement.
 - d. Inspecter le circuit d'eau de mer à la recherche de toute fuite en maintenant un régime de ralenti accéléré compris entre 600 et 1 400 tr/min.

Section 4 - Entretien

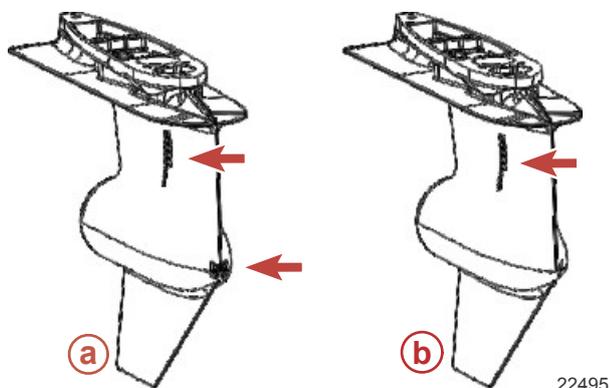
10. Si le bateau est à l'eau, effectuer une inspection opérationnelle du système de refroidissement à l'eau de mer.
 - a. Ouvrir la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle, ou retirer le bouchon et rebrancher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.
 - b. Démarrer le moteur et laisser le système d'eau de mer se remplir et le moteur atteindre une température normale de fonctionnement.
 - c. Inspecter le système de refroidissement à l'eau de mer pour détecter toute fuite dans une plage de régime de 600 à 1 400 tr/min.
 - d. Surveiller attentivement la température de fonctionnement du moteur pour s'assurer qu'elle demeure dans la plage normale de fonctionnement et que le système de refroidissement à l'eau de mer fonctionne correctement.

Vérification des entrées d'eau de la transmission en Z

1. Utiliser un fil de fer adapté aux orifices de prise d'eau.
2. Faire entrer et sortir le fil de fer des entrées d'eau de la transmission en Z pour s'assurer qu'elles sont ouvertes et retirer les débris ou les organismes marins. Ne pas rayer la peinture de la transmission en Z.
3. Retirer le fil de fer de la transmission en Z et le conserver pour des vérifications périodiques des arrivées d'eau.



Emplacement des arrivées de prise d'eau latérales des moteurs à transmission en Z Alpha et Bravo.

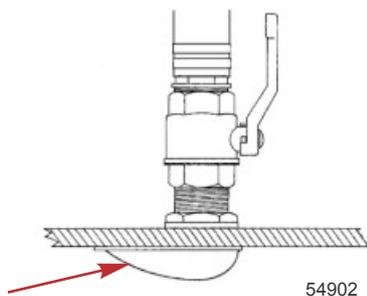


Emplacement des arrivées de prise d'eau doubles des moteurs à transmission en Z Bravo

- a - Arrivées de prises d'eau doubles
- b - Arrivées de prises d'eau latérales

Vérification des prises d'eau de mer

Vérifier que les orifices d'arrivée d'eau pour les prises d'eau de mer sont propres et non obstrués.



Prise d'eau de mer dans la coque typique

Nettoyage du système d'eau de mer – Transmission en Z Alpha

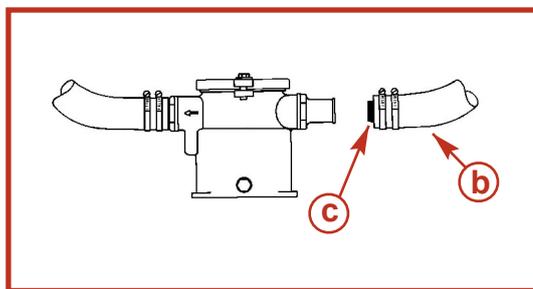
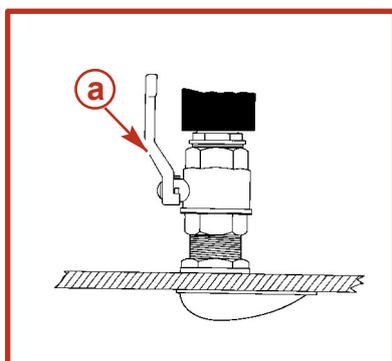
IMPORTANT : L'orifice d'alimentation en eau de mer de la transmission en Z vers le moteur de l'ensemble de propulsion à transmission en Z Alpha Mercury est bloqué au niveau du carter de cloche et utilise une entrée d'eau de mer alternative pour alimenter le moteur en eau de refroidissement. Lors du nettoyage du système d'eau de mer, une alimentation en eau de refroidissement doit être assurée pour la transmission en Z et le moteur lors de leur fonctionnement.

Nettoyer périodiquement le système d'eau de mer à l'eau douce pour la navigation en eau salée, saumâtre, polluée ou à haute teneur en minéraux. Il est recommandé de nettoyer le système d'eau de mer après chaque sortie dans ces conditions de navigation. Toujours nettoyer le système d'eau de mer après une sortie en eau salée et avant de remettre le bateau. Voir les sections **Entretien de routine** et **Calendrier d'entretien** de ce manuel.

⚠ AVERTISSEMENT

Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche du moteur. Placer une cale de bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation.

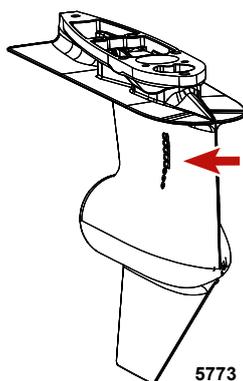
1. Vidanger la section d'eau de mer du système de refroidissement. Voir **Vidange du système d'eau de mer**.
2. **Pour le nettoyage du système d'eau de mer lorsque le bateau est à l'eau :**
 - a. Fermer la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle, ou déconnecter et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.



13171

- a - Soupape de prise d'eau à la mer
- b - Tuyau d'arrivée d'eau de mer
- c - Bouchon

- b. Relever la transmission en Z en position de transport sur remorque.
- c. Mettre le dispositif de nettoyage approprié en place sur les orifices d'arrivée d'eau du carter d'embase.

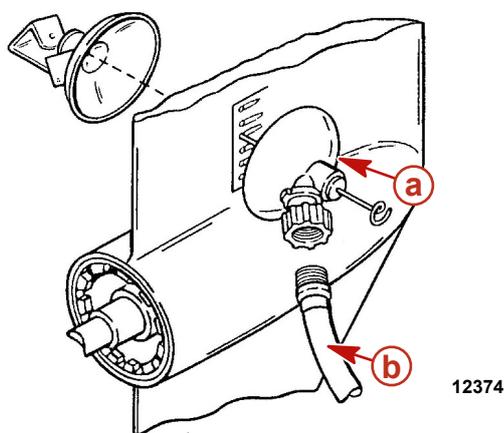


5773

Prise d'eau latérale des moteurs à transmission en Z Alpha

Dispositif de nettoyage	91-44357Q 2
 <p>9192</p>	<p>Se fixe aux admissions d'eau ; assure une alimentation en eau fraîche lors du nettoyage du système de refroidissement ou du fonctionnement du moteur.</p>

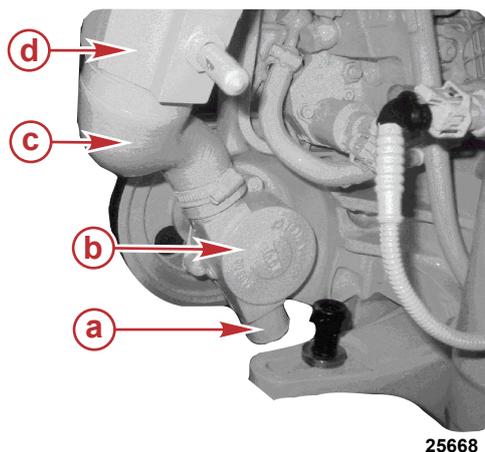
- d. Abaisser complètement la transmission en Z.
3. **Pour le nettoyage du système d'eau de mer lorsque le bateau est hors de l'eau :**
 - a. Abaisser complètement la transmission en Z.
 - b. Retirer l'hélice.
 - c. Mettre le dispositif de nettoyage approprié en place sur les orifices d'arrivée d'eau dans le carter d'embase.
4. Connecter un tuyau branché à un robinet au dispositif de nettoyage.



Type
a - Dispositif de nettoyage
b - Tuyau

IMPORTANT : Les moteurs dont l'arrivée d'eau de transmission en Z est bloquée au niveau du carter de cloche et qui utilisent une arrivée d'eau par la coque ou par le tableau arrière requièrent une alimentation en eau de refroidissement disponible pour la transmission en Z et le moteur en cours de fonctionnement.

5. Connecter un second tuyau de nettoyage d'un robinet d'eau au connecteur de l'arrivée d'eau de mer ou à l'arrivée de la pompe à eau de mer en utilisant un adaptateur approprié.



a - Arrivée de la pompe à eau de mer
b - Pompe à eau de mer
c - Sortie de la pompe à eau de mer
d - Refroidisseur de carburant (selon modèle)

6. La transmission en Z étant en position de fonctionnement normal, ouvrir partiellement l'alimentation en eau de nettoyage du moteur et de la transmission en Z (à environ la moitié du débit maximum). Ne pas utiliser la pression d'eau maximale.

IMPORTANT : Vérifier qu'il y a une alimentation suffisante en eau de refroidissement vers la transmission en Z et le moteur durant le fonctionnement.

7. Placer la commande à distance au point mort, au ralenti et mettre le moteur en marche.

AVIS

Le fonctionnement du moteur hors de l'eau à haut régime crée une aspiration qui peut causer l'affaissement du tuyau d'alimentation en eau et une surchauffe du moteur. Ne pas faire tourner le moteur à un régime supérieur à 1 400 tr/min hors de l'eau et sans alimentation suffisante en eau de refroidissement.

8. Faire tourner le moteur avec la transmission en Z au point mort au ralenti accéléré entre 600 et 1 400 tr/min pendant environ 10 minutes ou jusqu'à ce que l'eau évacuée soit limpide.
9. Contrôler la jauge de température d'eau pour déterminer si le moteur fonctionne normalement.
10. Ramener lentement l'accélérateur en position de ralenti.
11. Arrêter le moteur.
12. Fermer les alimentations en eau.
13. Retirer le dispositif de nettoyage de la transmission en Z.
14. Retirer tout adaptateur utilisé et reconnecter les tuyaux d'eau de mer.

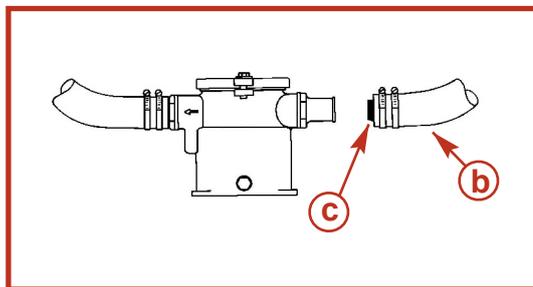
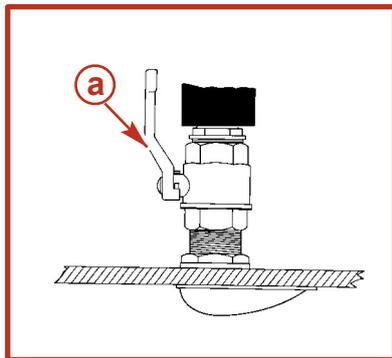
Nettoyage du système d'eau de mer – modèles à transmission en Z Bravo

Nettoyer périodiquement le système d'eau de mer à l'eau douce pour la navigation en eau salée, saumâtre, polluée ou à haute teneur en minéraux. Il est recommandé de nettoyer le système d'eau de mer après chaque sortie dans ces conditions de navigation. Toujours nettoyer le système d'eau de mer après une sortie en eau salée et avant de remiser le bateau. Voir **les sections Entretien de routine et Calendrier d'entretien** de ce manuel.

▲ AVERTISSEMENT

Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche du moteur. Placer une cale de bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation.

1. Vidanger la section d'eau de mer du système de refroidissement. Voir **Vidange du système d'eau de mer**.
2. **Pour le nettoyage du système d'eau de mer lorsque le bateau est à l'eau :**
 - a. Fermer la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle, ou déconnecter et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.



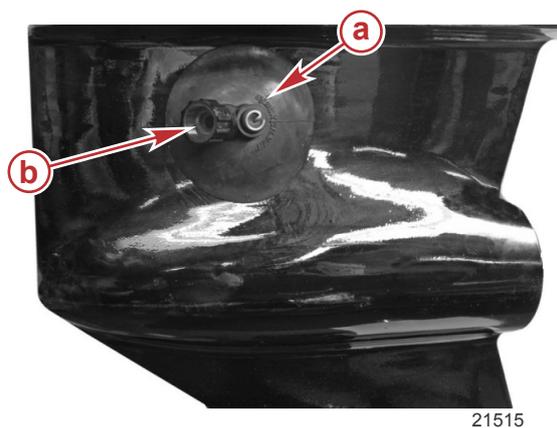
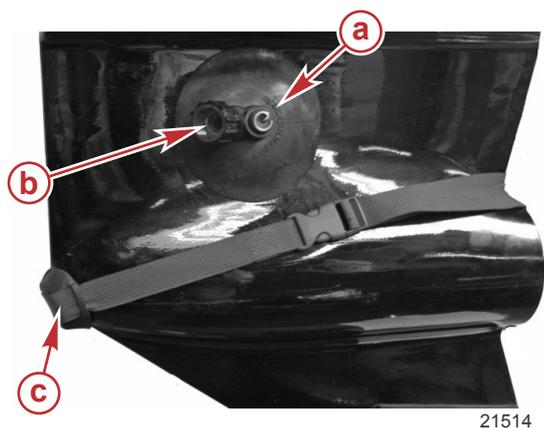
13171

- a** - Soupape de prise d'eau à la mer
- b** - Tuyau d'arrivée d'eau de mer
- c** - Bouchon

- b. Relever la transmission en Z en position de transport sur remorque.

Section 4 - Entretien

- c. Mettre le dispositif de nettoyage approprié en place sur les orifices d'arrivée d'eau du carter d'embase.



Dispositifs de nettoyage pour la prise d'eau double

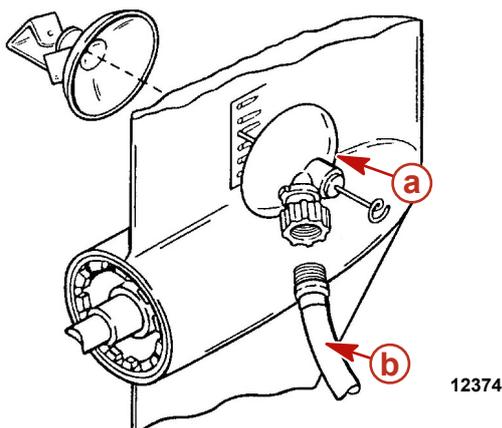
Dispositifs de nettoyage pour la prise d'eau latérale

- a** - Dispositif de nettoyage
b - Fixation du tuyau
c - Kit de joint d'embase pour le nettoyage de la prise d'eau double

Dispositif de nettoyage	91-44357Q 2
<p>9192</p>	Se fixe aux admissions d'eau ; assure une alimentation en eau fraîche lors du nettoyage du système de refroidissement ou du fonctionnement du moteur.
Kit de joint d'embase pour le nettoyage par la prise d'eau double	91-881150K 1
<p>9194</p>	Obture les trous avant d'arrivée d'eau des embases à prise d'eau double.

- d. Abaisser complètement la transmission en Z.
3. **Pour le nettoyage du système d'eau de mer lorsque le bateau est hors de l'eau :**
- Abaisser complètement la transmission en Z.
 - Retirer l'hélice.
 - Mettre le dispositif de nettoyage approprié en place sur les orifices d'arrivée d'eau dans le carter d'embase.

4. Connecter un tuyau branché à un robinet au dispositif de nettoyage.

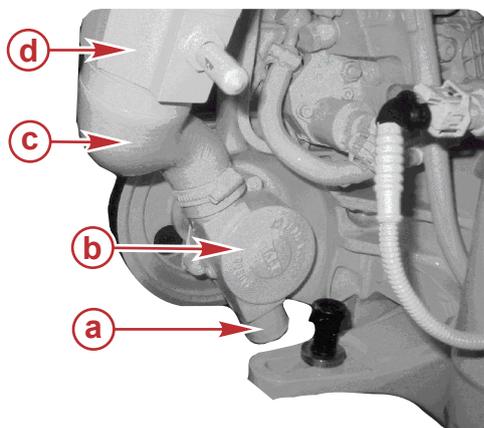


Type

- a** - Dispositif de nettoyage
b - Tuyau

IMPORTANT : Les moteurs dont l'arrivée d'eau de transmission en Z est bloquée au niveau du carter de cloche et qui utilisent une arrivée d'eau par la coque ou par le tableau arrière requièrent une alimentation en eau de refroidissement disponible pour la transmission en Z et le moteur en cours de fonctionnement.

5. Connecter un second tuyau de nettoyage d'un robinet d'eau au connecteur de l'arrivée d'eau de mer ou à l'arrivée de la pompe à eau de mer en utilisant un adaptateur approprié.



- a** - Arrivée de la pompe à eau de mer
b - Pompe à eau de mer
c - Sortie de la pompe à eau de mer
d - Refroidisseur de carburant (selon modèle)

25668

6. La transmission en Z étant en position de fonctionnement normal, ouvrir partiellement l'alimentation en eau de nettoyage du moteur et de la transmission en Z (à environ la moitié du débit maximum). Ne pas utiliser la pression d'eau maximale.

IMPORTANT : Vérifier qu'il y a une alimentation suffisante en eau de refroidissement vers la transmission en Z et le moteur durant le fonctionnement.

7. Placer la commande à distance au point mort, au ralenti et mettre le moteur en marche.

AVIS

Le fonctionnement du moteur hors de l'eau à haut régime crée une aspiration qui peut causer l'affaissement du tuyau d'alimentation en eau et une surchauffe du moteur. Ne pas faire tourner le moteur à un régime supérieur à 1 400 tr/min hors de l'eau et sans alimentation suffisante en eau de refroidissement.

8. Faire tourner le moteur avec la transmission en Z au point mort au ralenti accéléré entre 600 et 1 400 tr/min pendant environ 10 minutes ou jusqu'à ce que l'eau évacuée soit limpide.
9. Contrôler la jauge de température d'eau pour déterminer si le moteur fonctionne normalement.
10. Ramener lentement l'accélérateur en position de ralenti.
11. Arrêter le moteur.
12. Fermer les alimentations en eau.
13. Retirer les dispositifs de nettoyage de la transmission en Z.
14. Retirer tout adaptateur utilisé et reconnecter les tuyaux d'eau de mer.

Inspection de la pompe à eau de mer du moteur

IMPORTANT : Mercury recommande vivement que cet entretien soit effectué par un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Section 4 - Entretien

Retirer et inspecter la pompe à eau de mer du moteur à l'intervalle spécifié dans la rubrique **Calendrier de maintenance**. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Inspection de la pompe à eau de mer de la transmission en Z Alpha

IMPORTANT : Mercury Diesel recommande vivement que cet entretien soit effectué par un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Retirer et inspecter la pompe à eau de mer de la transmission en Z Alpha à l'intervalle spécifié dans le **Calendrier de maintenance**. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Protection anticorrosion

Informations relatives à la corrosion

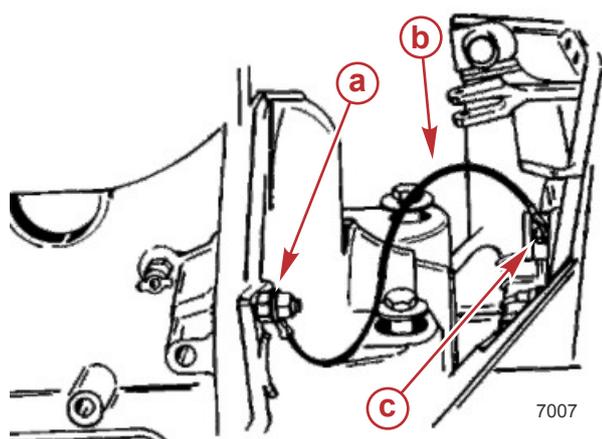
Chaque fois qu'au moins deux métaux dissemblables sont immergés dans une solution conductrice, telle que de l'eau salée, de l'eau polluée ou de l'eau à haute teneur en matières minérales, une réaction chimique se produit et un courant électrique circule entre les métaux. La circulation du courant électrique entraîne l'érosion du métal le plus actif du point de vue chimique, ou le plus anodique. C'est ce que l'on appelle la corrosion galvanique. Pour de plus amples informations, contacter un revendeur Mercury MerCruiser agréé.

Maintien de la continuité du circuit de masse

Le tableau arrière et la transmission en Z sont équipés d'un circuit de masse afin d'assurer une bonne continuité électrique entre le moteur, le tableau arrière et les composants de la transmission en Z. Une bonne continuité est essentielle pour le fonctionnement efficace de l'anode et du système MerCathode.

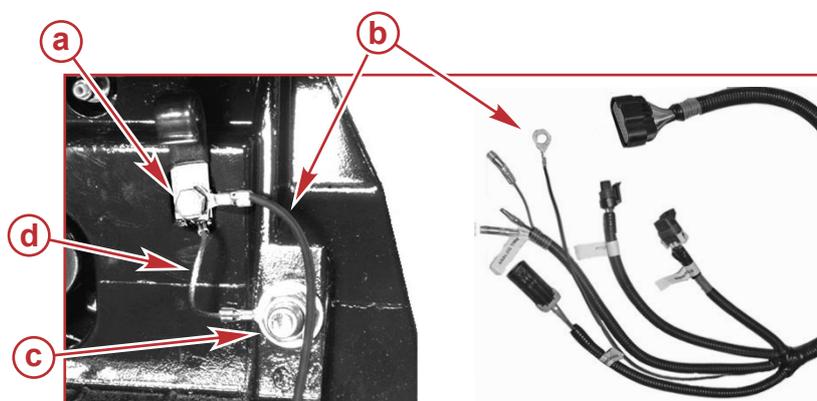
Vérifier que tous les composants du circuit de masse ne présentent aucun branchement desserré ni de des fils rompus ou effilochés.

Pour les modèles équipés d'un conducteur de terre séparé, ce fil doit être connecté entre le carter du volant moteur et la plaque du tableau arrière.

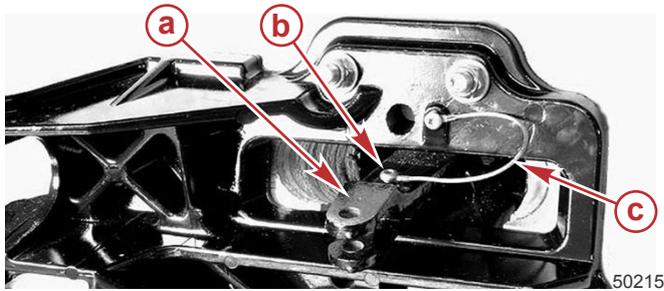


- a - Vis du carter du volant moteur du moteur
- b - Fil de masse
- c - Vis de mise à la terre du tableau arrière interne

Pour les modèles équipés d'un faisceau de tableau arrière, le conducteur de terre doit être connecté à la vis de mise à la terre du carter de cloche.

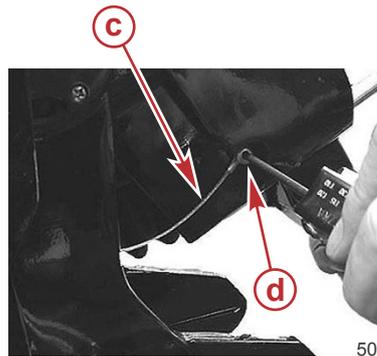
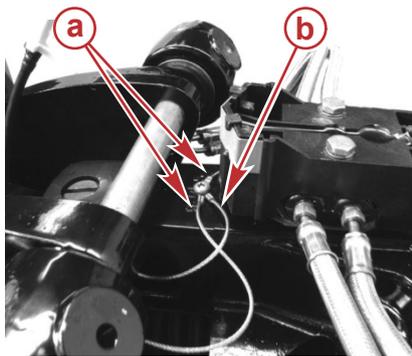


- a - Vis de mise à la terre du carter de cloche
- b - Conducteur de terre, du faisceau du tableau arrière au faisceau du moteur
- c - Goujon et écrou de mise à la terre de plaque de tableau arrière
- d - Conducteur de terre, du carter de cloche à la plaque du tableau arrière



- a - Levier de direction
- b - Vis Torx®
- c - Fil de continuité

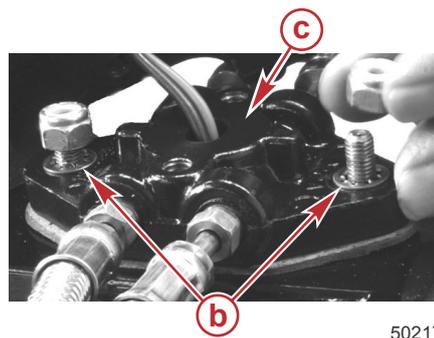
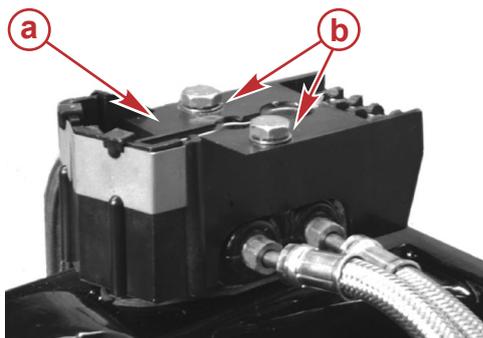
50215



Modèle Bravo illustré

- a - Conducteur de terre reliant le vérin de trim à l'anneau de cloche (2)
- b - Conducteur de terre reliant le carter de cloche à l'anneau de cloche
- c - Conducteur de terre reliant l'anneau de cloche au carter de transmission
- d - Vis

50216



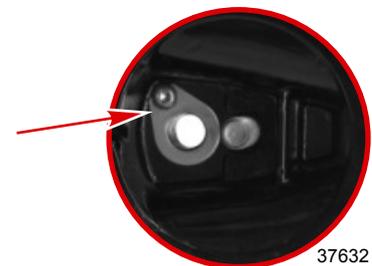
- a - MerCathode
- b - Rondelles de continuité
- c - Collecteur hydraulique

50217



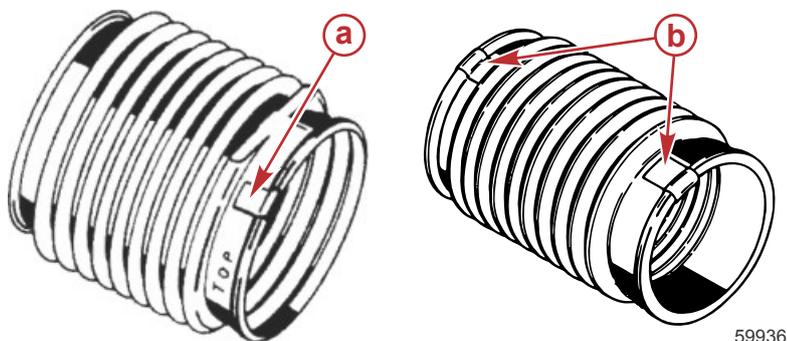
37513

- Sterndrive Bravo illustrée**
- a - Sterndrive
 - b - Rondelle de masse
 - c - Plaque de masse (modèle ultérieur)



37632

Rondelle de mise à la terre illustrée à l'intérieur de la cavité d'anode du carter d'embase Bravo Three. Similaire pour les autres modèles



- a - Attache de mise à la terre du soufflet de joint de cardan
- b - Attache de mise à la terre du soufflet d'échappement

59936

Composants de la protection anticorrosion du moteur

Le moteur est équipé d'une anode sacrificielle située dans le couvercle d'extrémité du refroidisseur secondaire du moteur pour contribuer à la protection anticorrosion du moteur et du système de refroidissement à l'eau de mer.

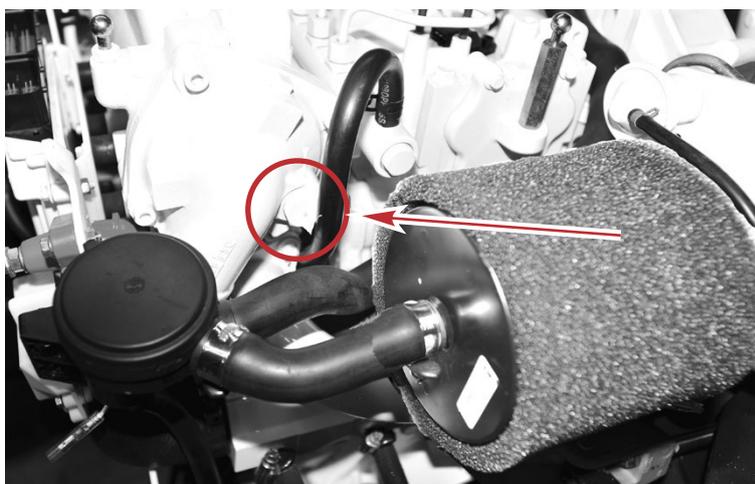
Retrait

1. Laisser refroidir le moteur.

AVIS

Le fait de ne pas fermer l'arrivée d'eau de mer ou la soupape de prise d'eau à la mer lors du retrait ou du remplacement des bouchons d'anode peut causer des dommages par infiltration d'eau de mer. Fermer la soupape de prise d'eau à la mer ou retirer et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer pour empêcher que l'eau ne pénètre par les trous de bouchon d'anode.

2. Le moteur arrêté, fermer la soupape de prise d'eau à la mer, selon le modèle, ou retirer et boucher le tuyau d'arrivée d'eau de mer.
3. Vidanger le système d'eau de mer. Voir **Vidange du système d'eau de mer**.
4. Retirer l'anode (bouchon d'anode, rondelle d'étanchéité et anode sacrificielle) du couvercle d'extrémité du refroidisseur intermédiaire.



53216

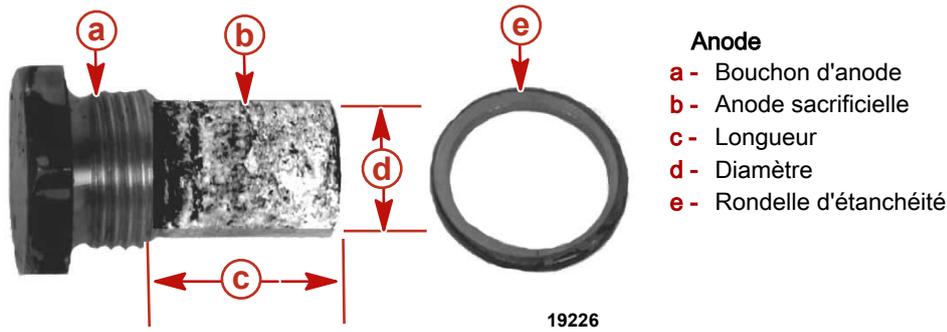
Emplacement de l'anode du système d'eau de mer

Nettoyage et inspection

REMARQUE : À l'aide de papier de verre, d'une brosse en fibres ou d'un tampon de nettoyage, retirer les dépôts de la surface de l'anode avant de tenter de déterminer le niveau d'érosion. Ne pas utiliser une brosse métallique qui peut laisser des dépôts susceptibles d'accélérer la corrosion.

1. Retirer les dépôts.
2. Inspecter et mesurer l'anode. Comparer les mesures aux spécifications d'une anode sacrificielle neuve et remplacer l'anode lorsqu'elle est détériorée à 50 %.

REMARQUE : Les anodes sacrificielles sont disponibles en jeux complets uniquement. Remplacer le bouchon et l'anode, en un tout.

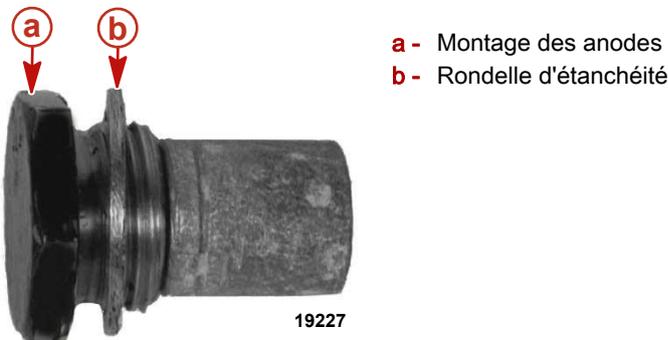


Dimensions de l'anode sacrificielle (neuve)	
Longueur	19 mm
Diamètre	16 mm

- Mettre la rondelle d'étanchéité au rebut.

Installation

- Installer une rondelle d'étanchéité neuve sur l'anode (bouchon d'anode avec anode sacrificielle).



- Installer l'anode et la rondelle dans le couvercle d'extrémité du refroidisseur intermédiaire. Serrer fermement.
- Déboucher et raccorder le tuyau d'arrivée d'eau de mer ou ouvrir la soupape de prise d'eau à la mer, selon modèle.

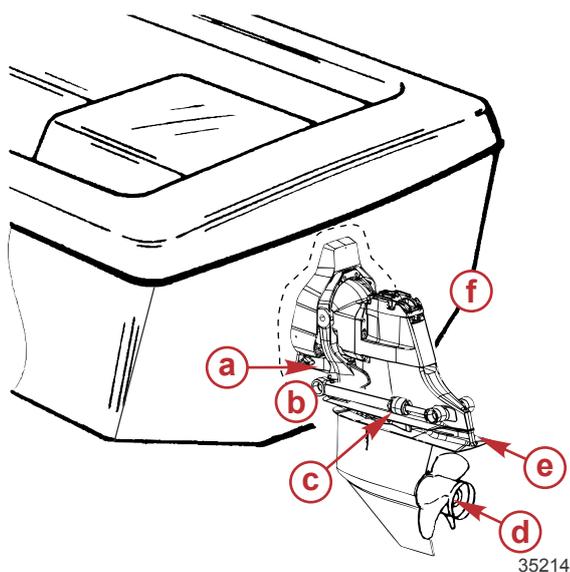
AVIS

Une alimentation insuffisante en eau de refroidissement entraîne une surchauffe et un endommagement du moteur, de la pompe à eau et d'autres pièces. Assurer une alimentation en eau suffisante vers les entrées d'eau pendant le fonctionnement.

- Vérifier que les pompes de captage d'eau de mer de la transmission en Z et du moteur sont suffisamment alimentées en eau de refroidissement.
- Mettre le moteur en marche et vérifier l'absence de fuite.

Composants de la protection anticorrosion de la transmission en Z

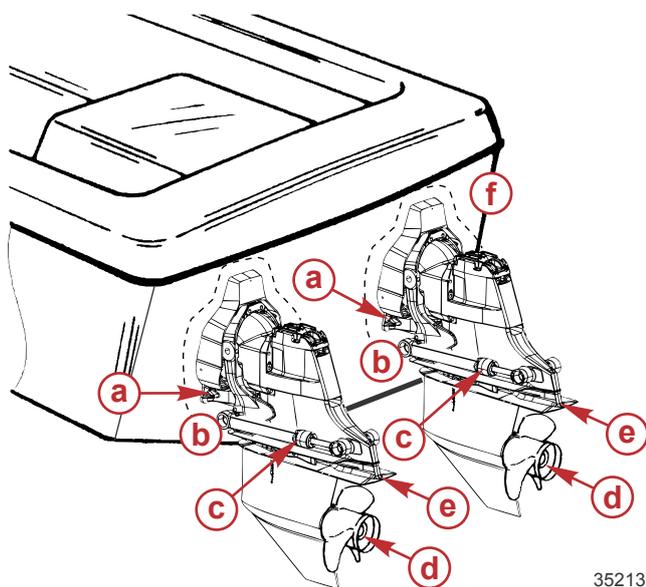
Pour mieux contrôler les effets de la corrosion galvanique, les transmissions en Z sont dotées de plusieurs anodes sacrificielles, ainsi que d'autres dispositifs de protection anticorrosion. Pour de plus amples explications sur la corrosion et la protection anticorrosion, consulter le **Guide de protection contre la corrosion marine**.



35214

Transmission en Z simple typique

- a - Anode (modèles Alpha), MerCathode (modèles Bravo)
- b - Anode de la plaque de ventilation
- c - Anodes de vérin de trim
- d - Anodes de palier
- e - Plaque anodique de l'embase
- f - Kit d'anodes sur la coque (selon modèle)



35213

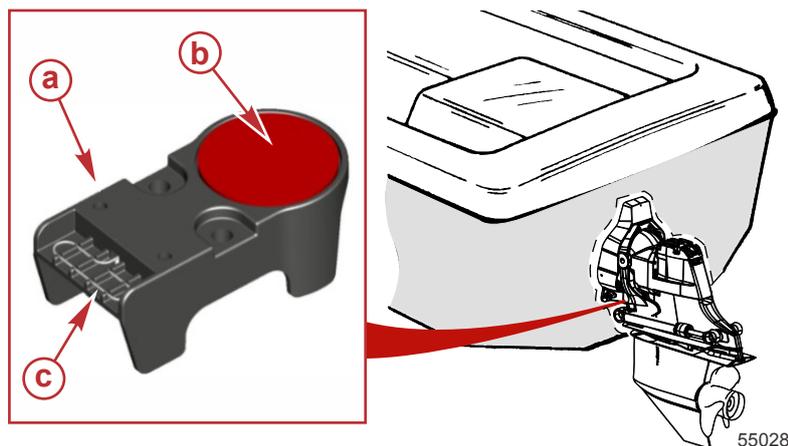
Transmissions en Z jumelées

- a - Anode (modèles Alpha), MerCathode (modèles Bravo)
- b - Anode de la plaque de ventilation
- c - Anodes de vérin de trim
- d - Anodes de palier
- e - Plaque anodique de l'embase
- f - Kit d'anodes sur la coque (selon modèle)

AVIS

Le nettoyage de l'ensemble MerCathode peut endommager des composants ou entraîner une corrosion rapide. Ne pas utiliser d'équipement de nettoyage, tels que des brosses ou des dispositifs de nettoyage à haute pression, pour nettoyer l'ensemble MerCathode.

Ne pas laver le système MerCathode, selon modèle, au jet haute pression pour ne pas endommager le revêtement du fil de l'électrode de référence et réduire la protection anticorrosion.



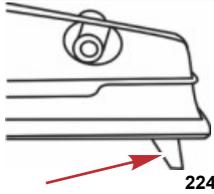
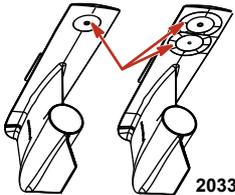
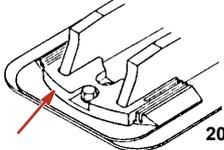
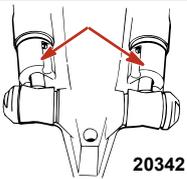
Le dispositif MerCathode est monté sous le carter de cloche, selon modèle.

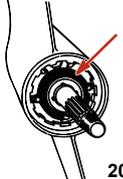
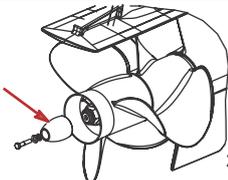
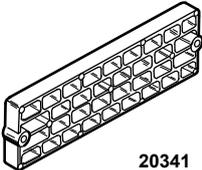
- a - Électrode de référence du dispositif MerCathode, selon modèle
- b - Ne pas peindre
- c - Ne pas laver sous pression

IMPORTANT : Remplacer les anodes sacrificielles si elles sont usées à 50 % ou plus.

Les anodes sacrificielles suivantes sont installées à différents endroits de l'ensemble de propulsion. Ces anodes fournissent une protection contre la corrosion galvanique en sacrifiant leur métal, qui est lentement érodé au lieu des composants métalliques de l'ensemble de propulsion.

Système MerCathode— L'électrode, selon modèle, remplace le bloc anodique. Surveiller le système pour s'assurer que la sortie est correcte. Après que le bateau a passé au moins huit heures au mouillage, consulter la DEL du module de contrôle de la MerCathode pour une indication visuelle de l'état de protection. Voir **Principes fondamentaux du fonctionnement de la MerCathode**.

Description	Emplacement	Figure
Transmission en Z Alpha plaque anodique de l'embase	Montée sur le dessous de l'embase inférieure.	 22405
Transmission en Z Alpha Anode de carter de cloche	Montée sous le carter de cloche.	 53380
Transmission en Z Bravo plaque anodique de l'embase	Montée sur le dessous de l'embase inférieure.	 20336
Transmissions en Z Alpha et Bravo anode de la plaque de ventilation	Montée à l'avant de l'embase.	 20338
Transmissions en Z Alpha et Bravo anodes de vérin de trim	Montées sur chaque vérin de trim.	 20342

Description	Emplacement	Figure
Transmissions en Z Alpha et Bravo anode de palier	Située devant l'hélice, entre la partie avant de l'hélice et le carter d'embase.	 20343
Anode d'arbre d'hélice (Bravo Three)	Située derrière l'hélice arrière.	 20344
Système MerCathode	L'électrode MerCathode, selon modèle, est montée sous le carter de cloche. Le contrôleur du système MerCathode est monté sur le moteur ou sur le tableau arrière du bateau. Le faisceau du contrôleur se connecte au faisceau de l'électrode.	 20340
Kit d'anodes (selon modèle)	Monté sur le tableau arrière du bateau.	 20341

Outre les dispositifs de protection anticorrosion, suivre les étapes suivantes pour éviter les effets de la corrosion :

1. Peindre l'ensemble de propulsion.
2. Une fois par an, pulvériser du produit anticorrosion Corrosion Guard sur les éléments de l'ensemble de propulsion, à l'intérieur du bateau, pour éviter le ternissement des surfaces et les protéger contre la corrosion. Les composants externes de l'ensemble de propulsion peuvent aussi être pulvérisés.
3. Maintenir tous les graisseurs bien lubrifiés, particulièrement les tringleries du système de direction, d'inversion de marche et de papillon.
4. Rincer périodiquement le système de refroidissement, de préférence après chaque utilisation.

Spécifications minimales des batteries pour le système MerCathode

Le système MerCathode du Mercury MerCruiser nécessite une charge de batterie minimale de 12,6 V en permanence pour pouvoir fonctionner.

Pour les bateaux équipés du système MerCathode qui utilisent une alimentation à quai et ne sont pas utilisés pendant des périodes prolongées, utiliser un chargeur de batterie pour maintenir la charge à au moins 12,6 V.

Les bateaux équipés du système MerCathode qui n'ont pas accès à une alimentation à quai doivent être utilisés suffisamment souvent pour maintenir une charge de batterie d'au moins 12,6 V en permanence.

Principes fondamentaux du fonctionnement de la MerCathode

Le circuit MerCathode assure une protection contre la corrosion en produisant un courant inverse de blocage qui arrête le flux destructeur de courant galvanique. Le contrôleur MerCathode régule la sortie pour maintenir une tension de 0,94 V sur l'électrode de référence.

Une DEL allumée en permanence indique que le circuit fonctionne correctement. Une DEL clignotante indique qu'une erreur ou une anomalie s'est produite.

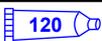
IMPORTANT : Lors de la mise en service initiale d'un bateau ou d'une nouvelle embase, la DEL peut initialement indiquer que le courant de protection n'est pas fourni par l'anode MerCathode. C'est normal et, dans de tels cas, la DEL peut clignoter pendant un certain temps. La DEL s'allumera en continu une fois que le bateau est amarré et inutilisé pendant une période de huit heures.

Codes DEL de la MerCathode

DEL de la MerCathode	Définition	Action requise
Vert constant	Aucune panne. Le contrôleur fonctionne correctement.	Aucune action n'est nécessaire. Il s'agit de l'indication normale de la DEL pour un fonctionnement correct du système MerCathode.
2 clignotements par seconde	Présence d'un circuit ouvert ou d'un court-circuit dans l'électrode de référence/l'anode, d'une température élevée ou détection d'une tension de l'électrode de référence supérieure à 1,4 V.	Le système ne fonctionne pas correctement. Contacter un revendeur Mercury Service local pour assistance.
1 clignotement toutes les 4 secondes	La tension de référence est en dehors de la plage normale attendue : soit supérieure à 1,04 V soit inférieure à 0,86 V.	Le système se stabilise. Le surveiller pour toute nouvelle variation.
DEL non allumée	Le contrôleur n'est pas alimenté ou les circuits de l'électrode de référence et l'anode sont ouverts.	<ul style="list-style-type: none"> • Si le bateau est hors de l'eau, aucune action n'est nécessaire. • Contrôler la tension de la batterie, la tension doit être au minimum de 9 V. • Contrôler le fusible de 5 A dans le faisceau de fils du contrôleur. • Si une assistance supplémentaire est requise, contacter le revendeur Mercury Service local.

Surfaces extérieures de l'ensemble de propulsion

1. Vaporisez entièrement l'ensemble de propulsion aux intervalles recommandés avec du produit anticorrosion Corrosion Guard. Respectez les recommandations d'application figurant sur le bidon.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 120	Produit anticorrosion	Surfaces peintes	92-802878Q55

2. Nettoyez entièrement l'ensemble de propulsion. Appliquez une couche d'apprêt et peignez au pistolet les surfaces externes dénudées tel que recommandé et aux intervalles indiqués.

Description	Numéro de pièce
Apprêt gris clair Mercury	92-802878 52
Mercury Phantom Black	92-802878Q 1
Mercury Cold Fusion White	8M0094988

Entretien de la carène

La carène doit être propre pour obtenir des performances et une économie de carburant optimales. L'accumulation d'organismes marins et autres corps étrangers sur la coque réduit substantiellement la vitesse du bateau et accroît la consommation de carburant. Nettoyer périodiquement la carène selon les recommandations du fabricant afin d'obtenir des performances et un rendement optimaux.

Dans certaines régions, il est conseillé de peindre la carène du bateau pour éviter la croissance d'organismes marins. Consulter les informations suivantes sur l'utilisation de peintures anti-fouling.

Peinture de l'ensemble de propulsion

IMPORTANT : La corrosion due à une application incorrecte de peinture anti-fouling n'est pas couverte par la garantie limitée.

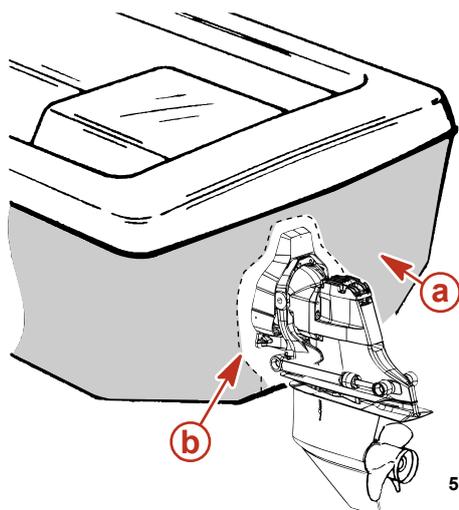
1. **Peinture de la coque ou du tableau arrière du bateau :** Une peinture antifouling peut être appliquée sur la coque et le tableau arrière du bateau. Suivre toutefois les directives suivantes :

IMPORTANT : Ne pas peindre les anodes ou l'électrode de référence et l'anode du système MerCathode. La peinture les rend inefficaces comme inhibiteurs de corrosion galvanique.

IMPORTANT : Si la protection antifouling est nécessaire pour la coque ou le tableau arrière, des peintures à base de cuivre ou d'étain peuvent être utilisées si elles ne sont pas illégales. Si des peintures antifouling à base de cuivre ou d'étain sont utilisées, suivre les consignes suivantes :

Section 4 - Entretien

- Éviter toute interconnexion électrique entre la peinture et le produit Mercury MerCruiser, les blocs anodiques ou le système MerCathode en laissant une surface non peinte minimum de 40 mm (1.5 in.) sur le tableau arrière du bateau autour de ces éléments.



- a - Tableau arrière peint
- b - Zone non peinte sur le tableau arrière

5578

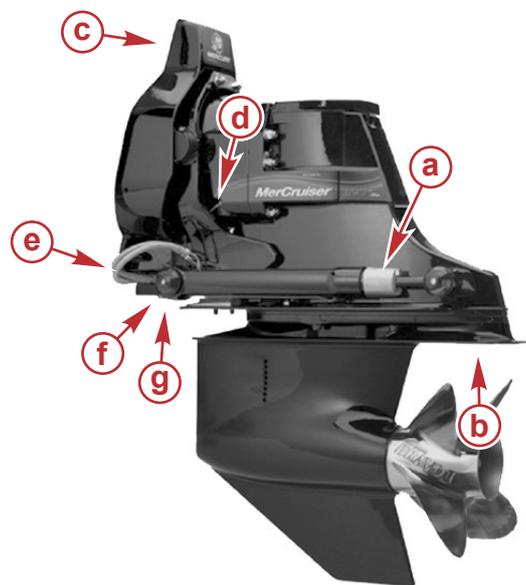
- Peinture de la transmission en Z ou du tableau arrière:** La transmission en Z et le tableau arrière doivent être recouverts d'une peinture marine de bonne qualité ou d'une peinture antifouling ne contenant pas de cuivre, d'étain ou tout autre matériau conducteur. Ne pas peindre les orifices de vidange, les anodes, le système MerCathode ou les articles signalés par le constructeur du bateau.

AVIS

Le nettoyage de l'ensemble MerCathode peut endommager des composants et entraîner une corrosion rapide. Ne pas utiliser d'équipement de nettoyage, tels que des brosses ou des dispositifs de nettoyage à haute pression, pour nettoyer l'ensemble MerCathode.

- Ne pas laver au jet haute pression une transmission en Z dotée d'un ensemble MerCathode afin de ne pas endommager le revêtement du fil de référence de l'ensemble MerCathode et de ne pas augmenter la corrosion.

Entretien des surfaces de la transmission en Z



Transmission en Z Bravo standard

- a - Anode sacrificielle du vérin de trim
- b - Plaque anodique sacrificielle
- c - Fil de masse du levier de direction
- d - Fil de masse entre l'anneau de cloche et le carter de transmission
- e - Tuyaux en acier inoxydable
- f - Fil de masse entre l'anneau de cloche et le vérin de trim
- g - Fil de masse entre l'anneau de cloche et le carter de cloche

21083

Il est recommandé d'effectuer les opérations d'entretien suivantes pour que la transmission en Z reste exempte de corrosion.

- Veiller à ce que toute la transmission en Z soit peinte.
- Vérifier régulièrement la finition, et apprêter et peindre les rayures à l'aide de peinture émail et de peinture de retouche Mercury. N'utiliser que de la peinture anti-fouling à base d'étain ou une peinture similaire sur ou à proximité des surfaces en aluminium se trouvant sous la ligne de flottaison.
- En cas d'apparition de métal nu, appliquer deux couches de peinture.

Description	Emplacement	Numéro de pièce
Mercury Phantom Black	Métal nu	92- 802878-1

- Pulvériser du produit d'étanchéité sur toutes les connexions électriques.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 25	Néoprène liquide	Toutes les connexions électriques	92- 25711 3

- Inspecter la dérive sacrificielle ou la plaque anodique, selon modèle, à intervalles réguliers et la remplacer avant qu'elle ne soit à moitié usée. Si une hélice en acier inoxydable est installée, des anodes supplémentaires ou un système MerCathode sont requis.
- Vérifier qu'aucune ligne de pêche n'est prise dans l'arbre d'hélice : elle pourrait entraîner la corrosion de l'arbre en acier inoxydable.
- Déposer l'hélice au moins tous les 60 jours et graisser l'arbre d'hélice.
- Ne pas utiliser de graisse contenant du graphite sur ou à proximité d'aluminium dans l'eau salée.
- Ne pas peindre les dérives ni la surface de montage.

Graissage

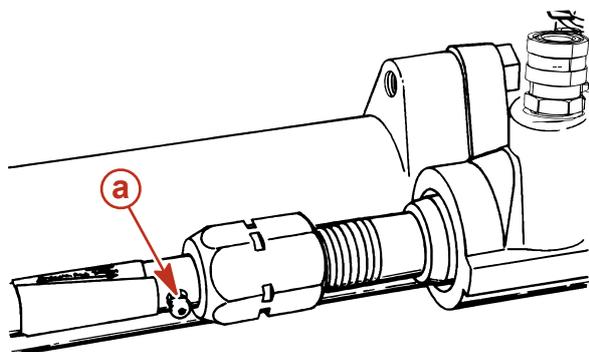
Système de direction

⚠ AVERTISSEMENT

Un graissage incorrect du câble peut provoquer un blocage hydraulique, causant des blessures graves, voire mortelles, dues à une perte de contrôle du bateau. Rétracter complètement l'extrémité du câble de direction avant d'appliquer de la graisse.

REMARQUE : Si le câble de direction ne comporte pas de graisseur, le fil interne du câble ne peut pas être graissé.

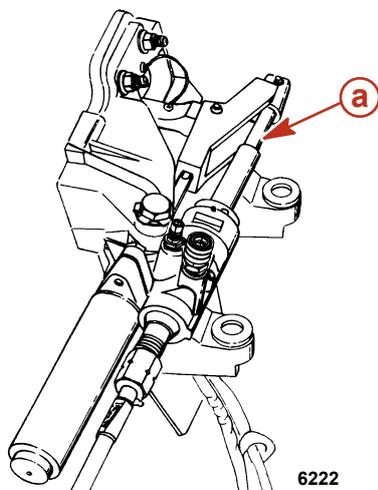
1. Si le câble de direction est doté de graisseurs, tourner le volant jusqu'à ce que le câble soit entièrement rétracté dans son logement. Appliquer environ trois coups de pompe à graisse avec un pistolet graisseur manuel classique.



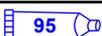
a - Graisseur du câble de direction

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 95	2-4-C avec PTFE	Graisseur du câble de direction	92-802859Q 1

2. Tourner le volant jusqu'à ce que le câble de direction soit complètement déployé. Graisser légèrement la partie exposée du câble.

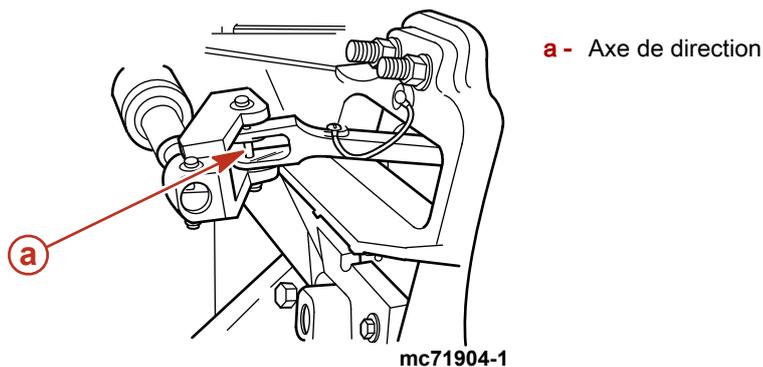


a - Câble de direction déployé

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 95	2-4-C avec PTFE	Câble de direction	92-802859Q 1

Section 4 - Entretien

3. Graisser l'axe de direction.



N° de réf. du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Mélange synthétique d'huile moteur MerCruiser SAE25W-40	Axe de direction	8M0078630

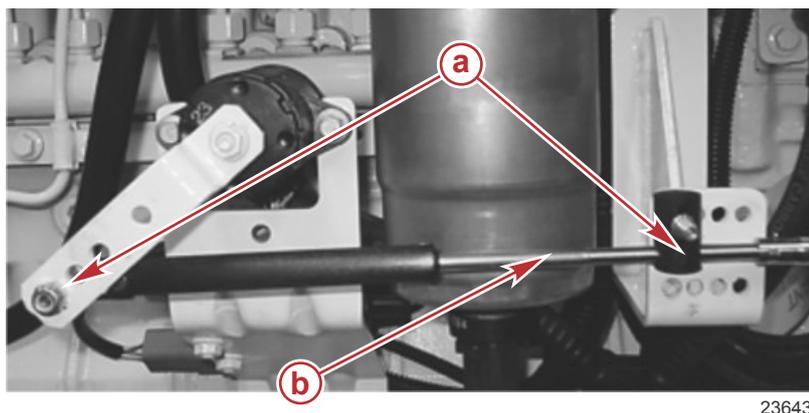
4. Sur les bateaux à moteurs jumelés : graisser les points d'articulation de la barre d'accouplement.

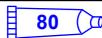
N° de réf. du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Mélange synthétique d'huile moteur MerCruiser SAE25W-40	Points d'articulation de la barre d'accouplement	8M0078630

5. Dès que le moteur a démarré, tourner le volant plusieurs fois à tribord, puis à bâbord, pour s'assurer que le système de direction fonctionne correctement, avant de faire route.

Câble d'accélérateur

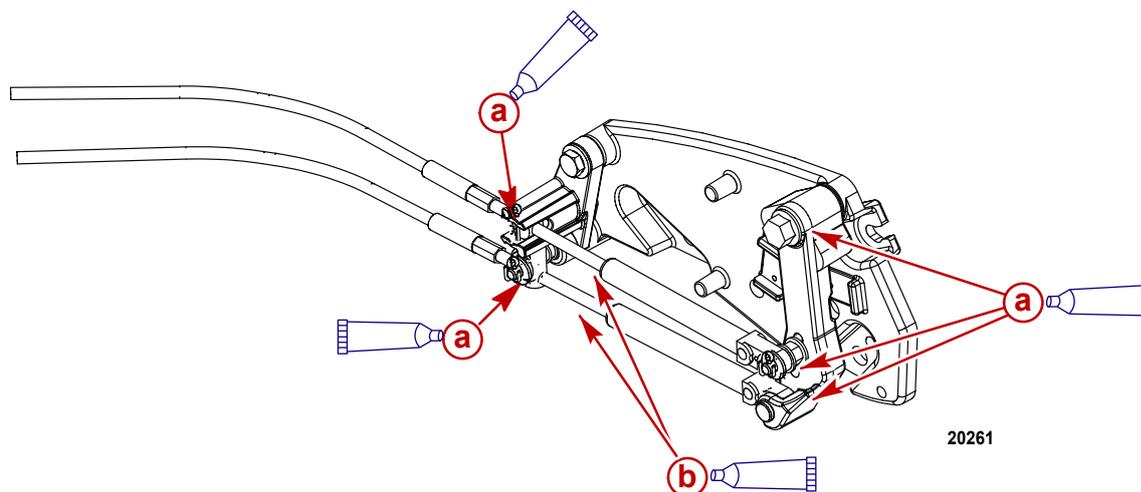
Graisser les points d'articulation ainsi que les surfaces de contact du guide.



N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Huile moteur SAE 30W	Points d'articulation du câble d'accélérateur et surfaces de contact du guide	Obtain Locally

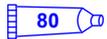
Câble d'inversion de marche

Graisser les points d'articulation ainsi que les surfaces de contact du guide.



Modèle typique de câble d'inversion de marche de transmission en Z

- a - Points d'articulation
- b - Surface de contact du guide

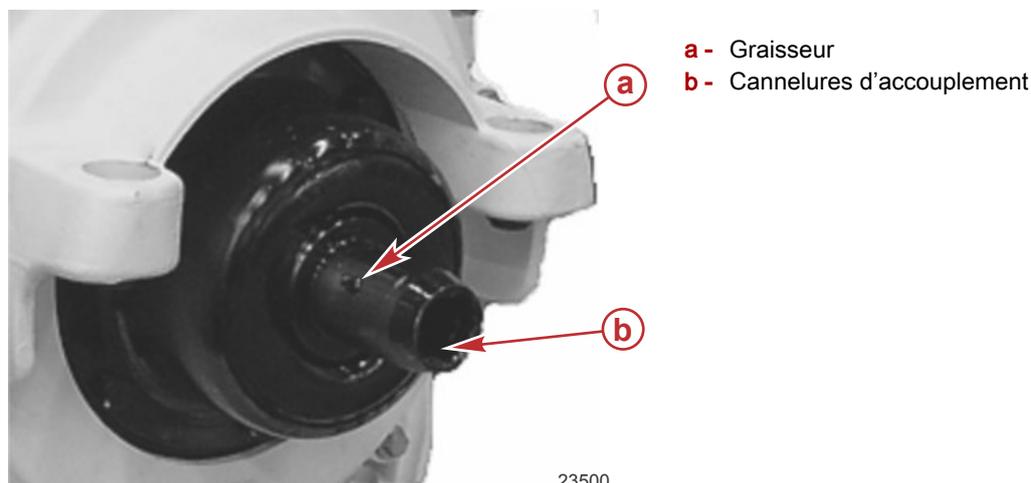
N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 80	Huile moteur SAE 30W	Points d'articulation du câble d'inversion de marche et surfaces de contact du guide	Obtain Locally

Accouplement moteur

IMPORTANT : Ces moteurs sont équipés d'un accouplement moteur étanche. Il est possible de graisser l'accouplement étanche et les cannelures de l'arbre sans déposer la transmission en Z.

Graisser les cannelures de l'accouplement moteur par les graisseurs de l'accouplement, en appliquant environ 8 à 10 coups de pompe à graisse extrême avec un pistolet graisseur manuel ordinaire.

REMARQUE : Si le bateau fonctionne au ralenti pendant une période prolongée, l'accouplement doit être graissé toutes les 50 heures sur les modèles Bravo.



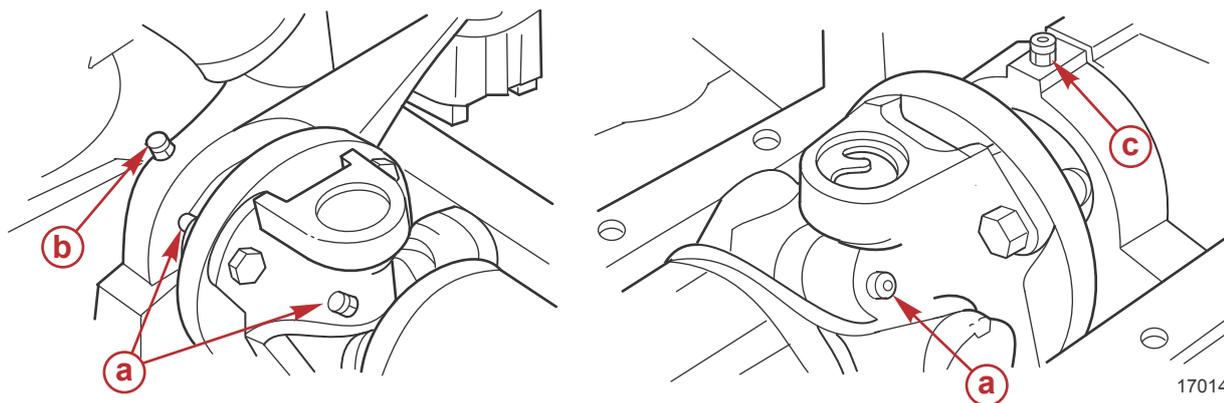
N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Graisse à haute performance	Accouplement moteur et cannelures d'arbre	8M0071841

Modèles à extension d'arbre moteur

1. Lubrifier le graisseur d'extrémité de tableau arrière et le graisseur d'extrémité de moteur en appliquant approximativement 10 à 12 coups de pompe de graisse à l'aide d'un pistolet à graisse manuel classique.

Section 4 - Entretien

2. Lubrifier les graisseurs de l'arbre moteur en appliquant environ 3 à 4 coups de pompe à graisse à l'aide d'un pistolet à graisse manuel ordinaire.



- a - Graisseurs d'arbre moteur
- b - Graisseur de l'extrémité tableau arrière
- c - Graisseur de l'extrémité moteur

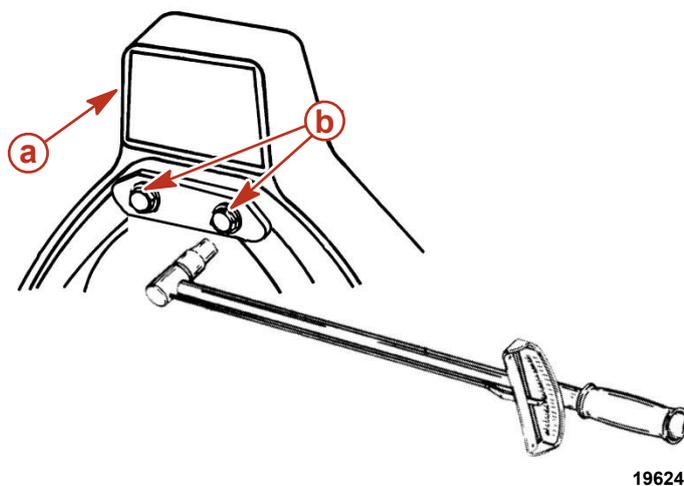
N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Graisse extrême	Graisseur de l'extrémité tableau arrière, graisseur de l'extrémité moteur, graisseurs d'arbre moteur	8M0071841

Maintien des couples de serrage

Vis de bride d'anneau de cloche Alpha

REMARQUE : L'anneau de cloche est un composant du tableau arrière.

Serrer les vis de bride de l'anneau de cloche au couple spécifié.



- a - Tableau arrière
- b - Vis de bride de l'anneau de cloche

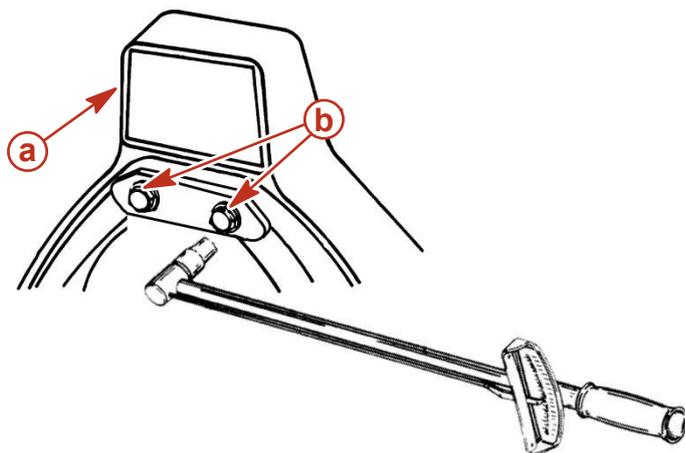
19624

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Vis de bride de l'anneau de cloche	74	-	55

Écrous d'étrier d'anneau de cloche Bravo

REMARQUE : L'anneau de cloche est un composant du tableau arrière.

Serrer les écrous de l'étrier de l'anneau de cloche aux couples spécifiés.



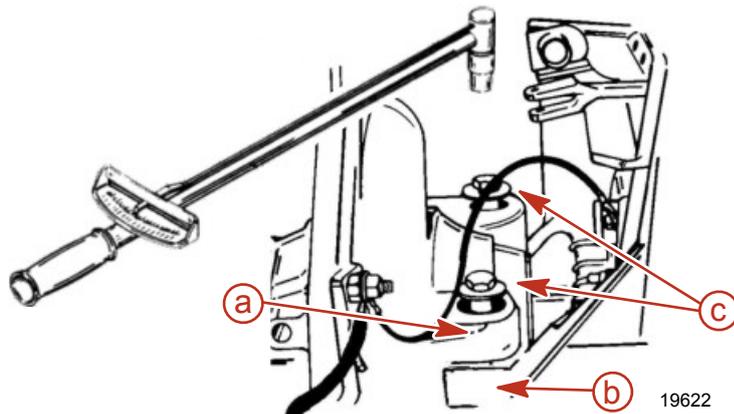
- a - Tableau arrière
- b - Écrous d'étrier d'anneau de cloche

19624

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Écrous d'étrier d'anneau de cloche pour 7/16 in. Étrier	95	-	70

Supports de moteur

Desserrer les boulons du support de moteur arrière de 1 à 1,5 tour. Serrer les boulons du support de montage arrière du moteur au couple spécifié.



- a - Support de moteur arrière
- b - Support de plaque de tableau arrière
- c - Boulon du support de moteur arrière

19622

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Supports de moteur arrière	47	-	35

Hélices

Dépose de l'hélice Alpha

▲ AVERTISSEMENT

Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche du moteur. Placer une cale de bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation.

- Placer une cale en bois entre les pales de l'hélice et la plaque anti-ventilation pour empêcher la rotation de l'hélice. Redresser les languettes tordues de la rondelle à languettes.
- Faire tourner l'écrou de l'arbre d'hélice dans le sens anti-horaire et le retirer.
- Retirer la rondelle à languettes, la douille d'assemblage, l'hélice et le moyeu de poussée de l'arbre d'hélice.

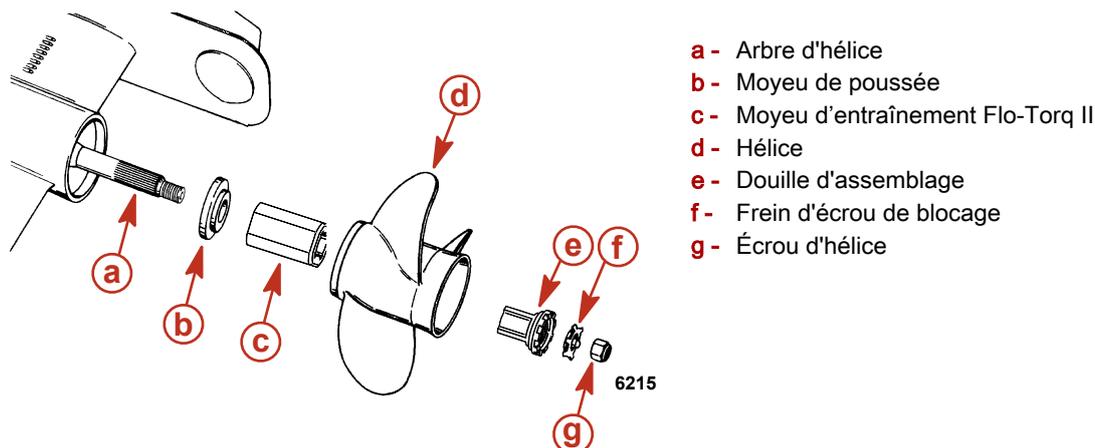
Installation de l'hélice Alpha

AVIS

L'utilisation d'un moteur dont l'hélice est desserrée peut endommager l'hélice, l'embase ou les composants de l'embase. Toujours serrer le ou les écrous de l'hélice au couple spécifié et vérifier le serrage périodiquement ainsi qu'aux intervalles d'entretien requis.

Section 4 - Entretien

IMPORTANT : En cas d'utilisation de la rondelle à languettes, vérifier soigneusement que les languettes ne sont pas fendues ni endommagées. En cas de doute, remplacer la rondelle à languettes.



1. Graisser généreusement l'arbre d'hélice avec l'une des graisses suivantes.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
	Graisse extrême	Arbre d'hélice	8M0071841
	2-4-C avec PTFE	Arbre d'hélice	92-802859Q 1

2. Enfiler le moyeu de poussée sur l'arbre d'hélice en plaçant le côté cranté vers le moyeu d'hélice.
3. Installer le moyeu d'entraînement Flo-Torq II dans l'hélice.

REMARQUE : La douille d'assemblage est conique et s'insère entièrement dans l'hélice une fois l'écrou serré au couple spécifié.

4. Aligner les cannelures et positionner l'hélice sur l'arbre d'hélice.
5. Installer la douille d'assemblage et la rondelle à languettes.
6. Installer l'écrou d'hélice et le serrer au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Écrou d'hélice (serrage minimal)	75	-	55

7. Courber trois languettes de la rondelle à languettes dans les rainures de la rondelle crénelée. À l'issue de la première sortie, redresser les trois languettes et serrer l'écrou d'hélice. Plier à nouveau les languettes dans la rondelle crénelée. Contrôler l'hélice toutes les 20 heures d'utilisation. Ne pas faire tourner le moteur avec une hélice desserrée.

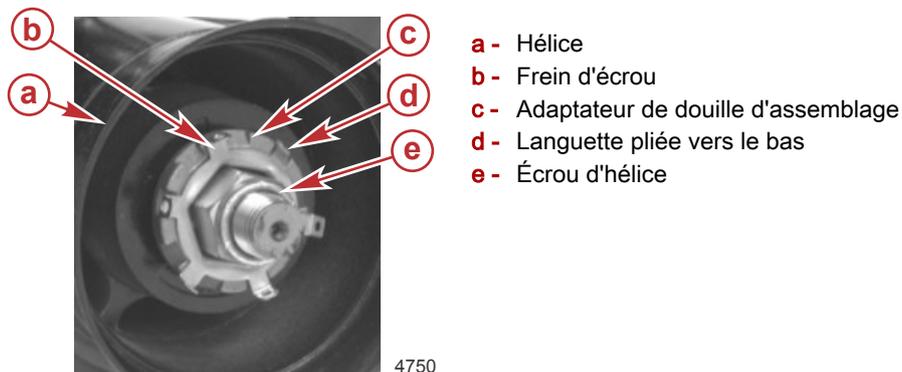
Dépose de l'hélice de la transmission en Z Bravo

⚠ AVERTISSEMENT

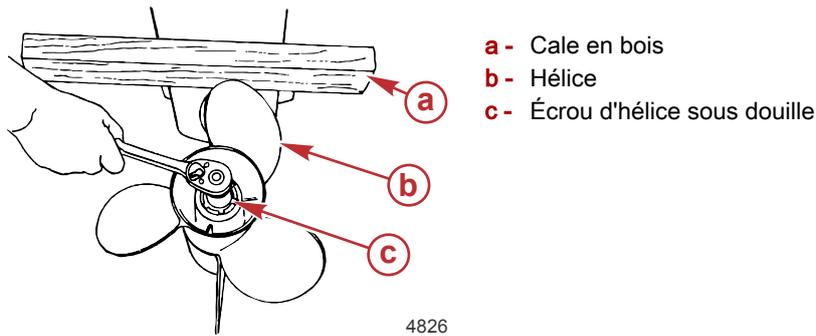
Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche du moteur. Placer une cale de bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation.

Modèles Bravo One

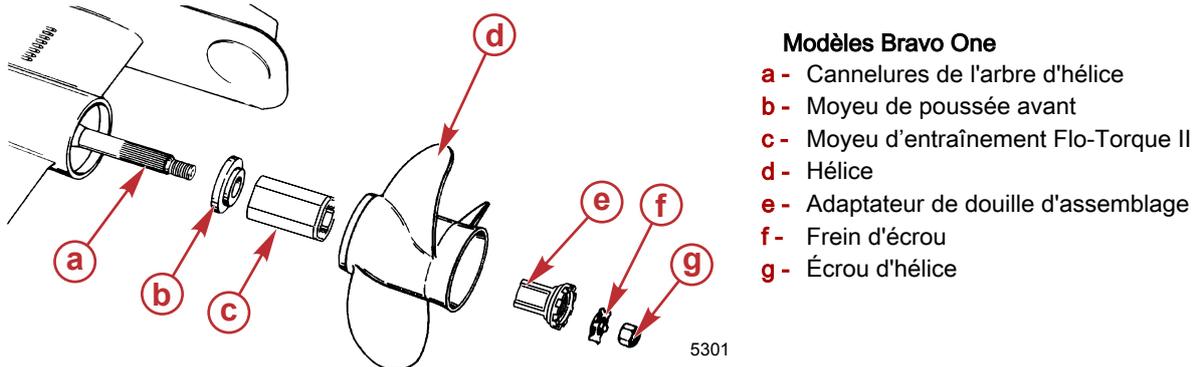
1. Redresser les languettes pliées du frein d'écrou de l'arbre d'hélice.



- Placer une cale en bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation de la transmission en Z.

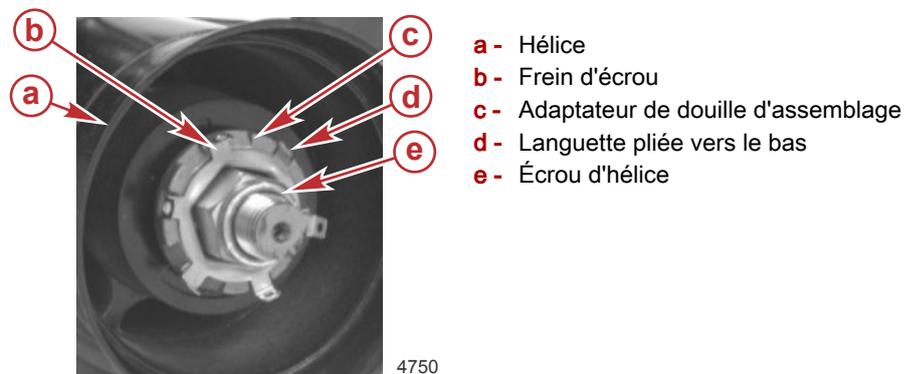


- Faire tourner l'écrou de l'arbre d'hélice dans le sens anti-horaire et le retirer.
- Faire glisser l'hélice et la visserie de fixation hors de l'arbre d'hélice.

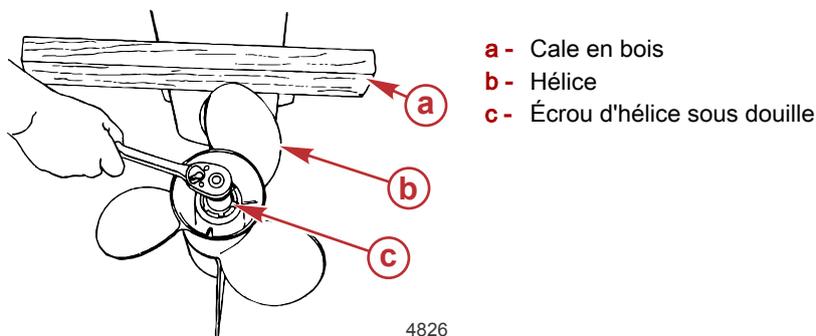


Modèles Bravo Two

- Redresser les languettes pliées du frein d'écrou de l'arbre d'hélice.



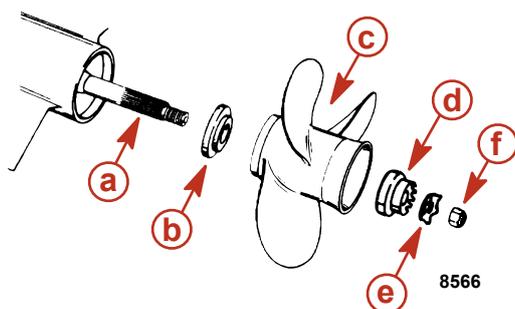
- Placer une cale en bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation de la transmission en Z.



- Faire tourner l'écrou de l'arbre d'hélice dans le sens anti-horaire et le retirer.

Section 4 - Entretien

- Faire glisser l'hélice et la visserie de fixation hors de l'arbre d'hélice.

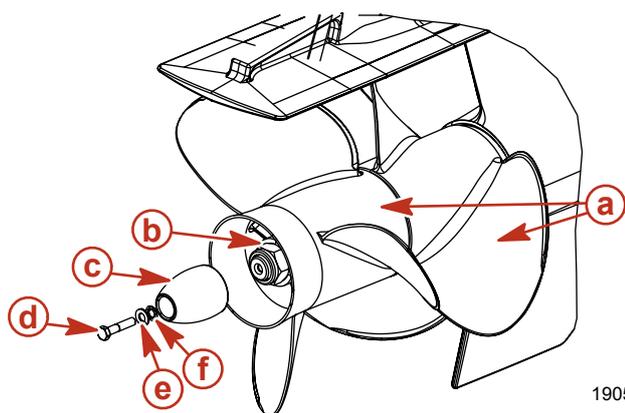


Bravo Two

- a - Cannelures de l'arbre d'hélice
- b - Moyeu de poussée avant
- c - Hélice
- d - Rondelle crénelée
- e - Frein d'écrou
- f - Écrou d'hélice

Modèles Bravo Three

- Placer une cale en bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation de la transmission en Z.
- Retirer le boulon et les rondelles fixant l'anode de l'arbre d'hélice.
- Retirer l'anode de l'arbre d'hélice.

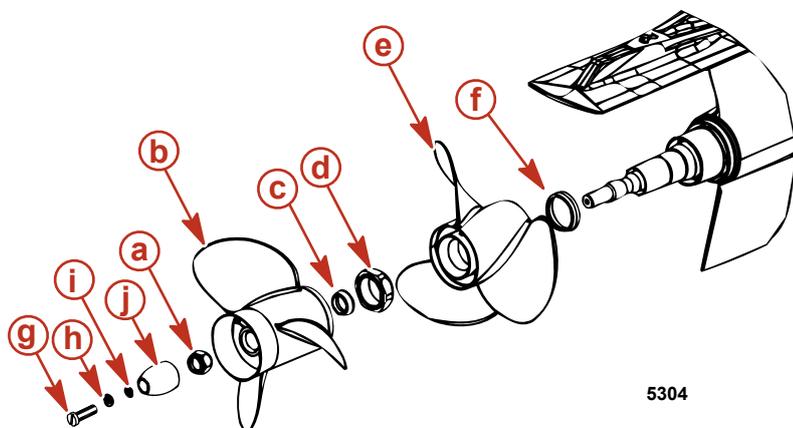


- a - Hélice
- b - Écrou de l'arbre d'hélice
- c - Anode de l'arbre d'hélice
- d - Vis de l'anode de l'arbre d'hélice
- e - Rondelle plate
- f - Rondelle en étoile

- Faire tourner l'écrou de l'arbre d'hélice arrière dans le sens anti-horaire et le retirer.
- Retirer l'hélice et le moyeu de poussée de l'arbre d'hélice.
- En utilisant l'outil pour écrou d'hélice, faire tourner l'écrou de l'hélice avant dans le sens anti-horaire et retirer l'écrou.

Outil pour écrou d'hélice	91-805457T 1
	Facilite le retrait et l'installation de l'écrou d'hélice avant.

- Retirer l'hélice et le moyeu de poussée de l'arbre d'hélice.



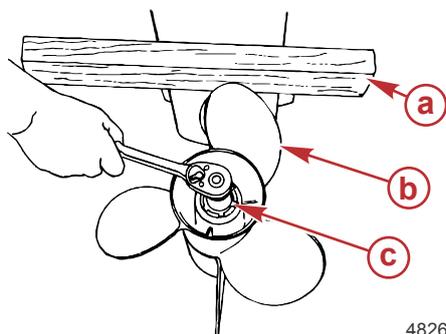
Bravo Three

- a - Écrou d'hélice arrière
- b - Hélice arrière
- c - Moyeu de poussée de l'hélice arrière
- d - Écrou d'hélice avant
- e - Hélice avant
- f - Moyeu de poussée de l'hélice avant
- g - Vis de l'anode de l'arbre d'hélice
- h - Rondelle plate
- i - Rondelle en étoile
- j - Anode de l'arbre d'hélice

Installation de l'hélice de la transmission en Z Bravo

▲ AVERTISSEMENT

Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche du moteur. Placer une cale de bois entre la pale d'hélice et la plaque anti-ventilation.



- a - Cale en bois
- b - Hélice
- c - Écrou d'hélice sous douille

4826

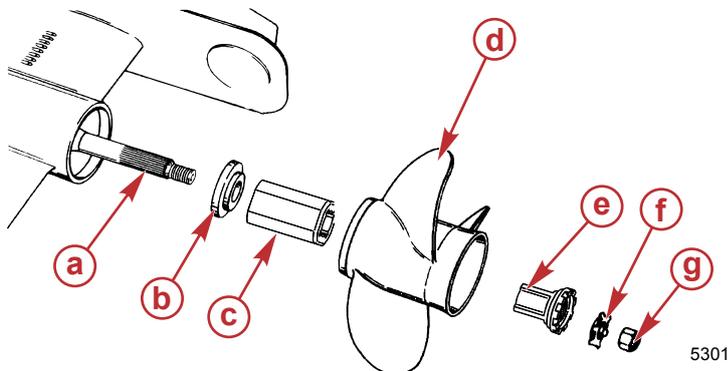
Modèles Bravo One

IMPORTANT : Utiliser l'hélice de rotation correcte. La rotation correcte de l'hélice doit correspondre au sens de rotation de l'arbre d'hélice.

1. Graisser généreusement la cannelure de l'arbre d'hélice avec l'une des graisses suivantes.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 95	2-4-C avec PTFE	Cannelures de l'arbre d'hélice	92-802859Q 1
	Graisse extrême	Cannelures de l'arbre d'hélice	8M0071841

2. Installer l'hélice avec la visserie de fixation, comme illustré.
3. Serrer l'écrou d'hélice au couple spécifié.



5301

Modèles Bravo One typiques

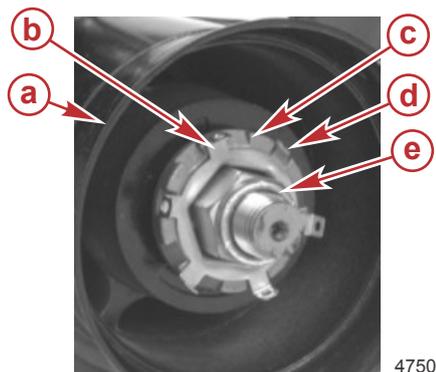
- a - Cannelures de l'arbre d'hélice
- b - Moyeu de poussée avant
- c - Moyeu d'entraînement Flo-Torque II
- d - Hélice
- e - Adaptateur de douille d'assemblage
- f - Frein d'écrou
- g - Écrou d'hélice

REMARQUE : Le couple de serrage d'hélice indiqué correspond à une valeur minimale.

Description	N.m	lb-in	lb-ft
Écrou d'hélice Bravo One	75	-	55
Aligner ensuite les languettes avec les gorges			

4. **Modèles équipé du frein d'écrou:** Continuer à serrer l'écrou d'hélice jusqu'à ce que les trois languettes du frein d'écrou soient alignées avec les gorges de la rondelle crénelée.

5. Recourber les trois languettes dans les gorges.



- a - Hélice
- b - Frein d'écrou
- c - Adaptateur de douille d'assemblage
- d - Languette pliée vers le bas
- e - Écrou d'hélice

Bravo Three

1. Graisser généreusement la cannelure de l'arbre d'hélice avec l'une des graisses suivantes.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
95	2-4-C avec PTFE	Cannelures de l'arbre d'hélice	92-802859Q 1
	Graisse extrême	Cannelures de l'arbre d'hélice	8M0071841

2. Faire glisser le moyeu de poussée avant sur l'arbre d'hélice en plaçant le côté conique vers le moyeu d'hélice.
3. Aligner les cannelures et placer l'hélice avant sur l'arbre d'hélice.
4. Installer l'écrou de blocage de l'hélice avant et le serrer au couple spécifié en utilisant l'outil pour écrou d'hélice.

Outil pour écrou d'hélice	91-805457T 1
	Facilite le retrait et l'installation de l'écrou d'hélice avant.

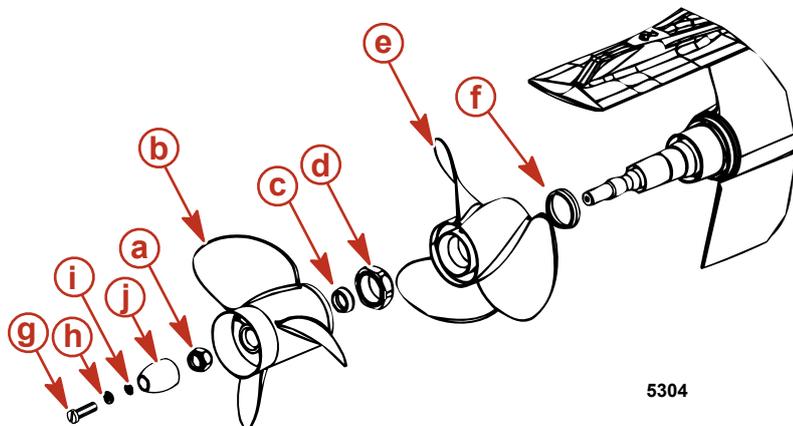
Description	N.m	lb-in	lb-ft
Écrou d'hélice avant Bravo Three	136	-	100

5. Faire glisser le moyeu de poussée arrière sur l'arbre d'hélice en plaçant le côté conique vers le moyeu d'hélice.
6. Aligner les cannelures et installer l'hélice arrière.
7. Installer l'écrou d'hélice et le serrer.

REMARQUE : Le couple de serrage d'hélice indiqué correspond à une valeur minimale.

Description	N.m	lb-in	lb-ft
Écrou d'hélice arrière Bravo Three	81	-	60

8. Installer l'anode de l'arbre d'hélice et la fixer avec la vis. Serrer la vis au couple spécifié.



Bravo Three

- a - Écrou d'hélice arrière
- b - Hélice arrière
- c - Moyeu de poussée de l'hélice arrière
- d - Écrou d'hélice avant
- e - Hélice avant
- f - Moyeu de poussée de l'hélice avant
- g - Vis de l'anode de l'arbre d'hélice
- h - Rondelle plate
- i - Rondelle en étoile
- j - Anode de l'arbre d'hélice

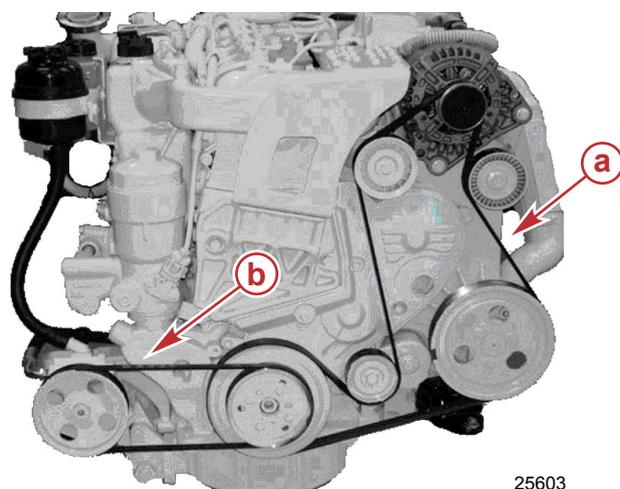
Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Vis de l'anode de l'arbre d'hélice	19	168	-

Courroies d'entraînement

La tension et l'état de toutes les courroies d'entraînement doivent être vérifiés régulièrement pour détecter toute usure excessive, toute craquelure, tout effilochage ou toute surface brillante.

⚠ AVERTISSEMENT

L'inspection des courroies avec le moteur en marche peut causer des blessures graves, voire mortelles. Arrêter le moteur et retirer la clé de contact avant de régler la tension ou d'inspecter les courroies.



Modèle 2.0L capot avant retiré

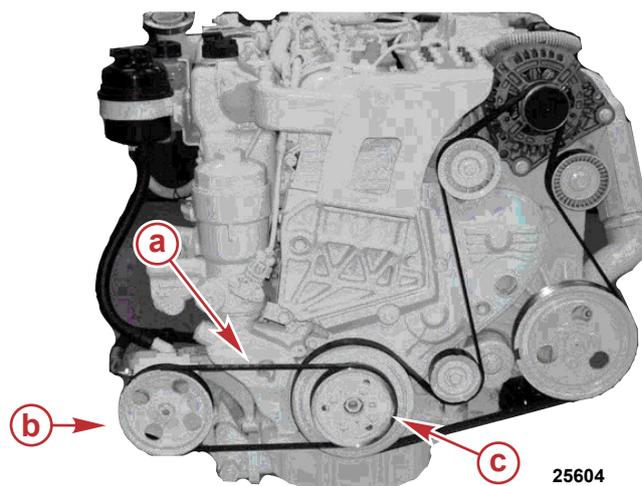
- a - Courroie serpentine
- b - Courroie de direction assistée

25603

Inspection de la courroie de la pompe de direction assistée

Le moteur diesel 2.0 est équipé d'une courroie extensible pour l'entraînement de la pompe de direction assistée. La courroie extensible est conçue pour offrir une certaine élasticité ainsi que des caractéristiques de tension automatique et d'amortissement de vibrations sans équivalent sur les courroies serpentines d'entraînement d'accessoires standard. Les procédures d'entretien et de maintenance des courroies extensibles diffèrent de celles applicables aux courroies d'entraînement d'accessoires standard. Consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel si la courroie extensible de la pompe de direction assistée doit être remplacée.

1. Examiner la courroie extensible de la direction assistée à la recherche des défauts suivants :
 - Usure excessive
 - Craquelures
 - Effilochage des fibres
 - Surfaces lustrées
2. Remplacer la courroie si elle est usée ou endommagée. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.



- a - Courroie extensible de direction assistée
- b - Poulie de la pompe de direction assistée
- c - Poulie du vilebrequin

25604

3. La courroie extensible de la pompe de direction assistée ne peut pas être réglée. Une courroie lâche ou bruyante est usée et doit être remplacée. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

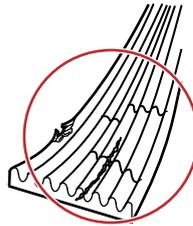
Inspection de la courroie serpentine

Consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel si la courroie serpentine doit être remplacée.

1. Vérifier la courroie serpentine pour vérifier qu'elle est bien tendue et qu'elle ne comporte aucun des défauts suivants :
 - Usure excessive
 - Fissures

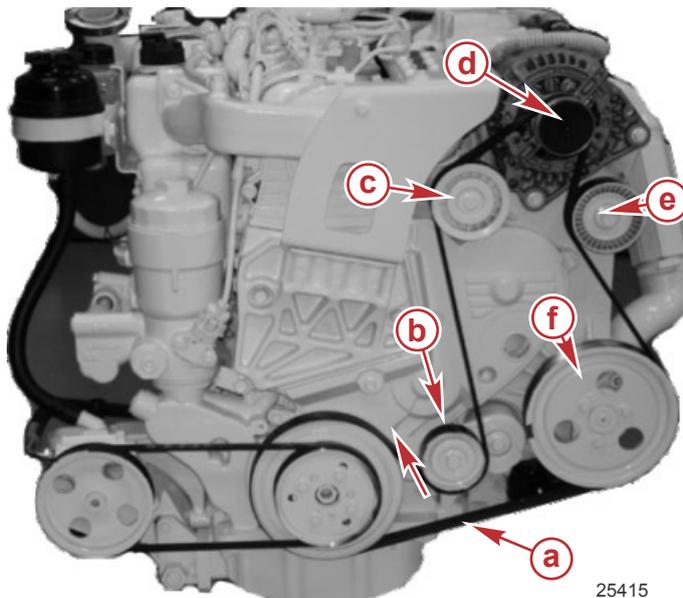
REMARQUE : La présence de petites fissures perpendiculaires à la courroie (dans le sens de sa largeur) est acceptable. Par contre, les fissures longitudinales (dans le sens de la longueur de la courroie) rejoignant les fissures transversales ne le sont pas.

- Effilochage
- Surfaces lustrées



21062

2. Vérifier le fonctionnement du tendeur automatique et des pièces connexes.
 - a. Placer un outil adapté sur le boulon de la poulie du tendeur automatique.
 - b. Faire tourner le tendeur automatique dans le sens horaire.



- a - Courroie serpentine
- b - Tendeur automatique
- c - Poulie folle
- d - Alternateur
- e - Poulie folle
- f - Poulie de la pompe à eau de mer

25415

- c. Relâcher le tendeur automatique en lui permettant de revenir en position chargée sur la courroie serpentine.
 - d. Le tendeur automatique doit revenir dans la position initiale et maintenir la tension de la courroie serpentine. Si le tendeur automatique ne fonctionne pas en douceur ou ne revient pas en position chargée, en assurant la tension de la courroie, il doit être remplacé. Voir le revendeur agréé Mercury Diesel pour tous besoins de réparation.
3. La courroie serpentine ne peut pas être réglée. Une courroie lâche ou bruyante est usée et doit être remplacée. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
 4. Consulter le centre de réparation agréé Mercury Diesel si la courroie serpentine doit être remplacée.

Batterie

Consulter les instructions et avertissements spécifiques accompagnant la batterie. Si ces renseignements ne sont pas disponibles, respecter les précautions suivantes lors de la manipulation d'une batterie.

⚠ AVERTISSEMENT

La recharge d'une batterie déchargée dans le bateau ou l'utilisation des câbles volants et d'une batterie de renfort pour mettre le moteur en marche peut causer des blessures ou des dommages graves par incendie ou par explosion. Retirer la batterie du bateau et la recharger dans un local aéré, à distance de toute étincelle ou flamme.

⚠ AVERTISSEMENT

Une batterie en fonctionnement ou en cours de charge produit des gaz qui peuvent s'enflammer et exploser, en répandant de l'acide sulfurique qui peut causer de graves brûlures. Aérer la zone autour de la batterie et porter des équipements de protection lors de la manipulation ou de l'entretien des batteries.

Précautions relatives aux batteries de moteurs multiples

Alternateurs Les alternateurs sont conçus pour charger une seule batterie qui alimente le moteur individuel sur lequel ils sont montés. Brancher une seule batterie sur un seul alternateur. Ne pas brancher deux batteries sur le même alternateur **sauf si un coupe-batterie est utilisé.**

Module de commande du moteur (ECM) et panneau d'intégration du bateau (VIP). L'ECM et le VIP doivent être reliés à une source de courant stable. Lorsque le bateau est équipé de plusieurs moteurs, un dispositif électrique embarqué peut causer une soudaine chute de tension au niveau de la batterie du moteur. La tension peut chuter sous la tension minimale requise par l'ECM ou le VIP. L'alternateur sur le second moteur peut aussi commencer à charger, causant une pointe de tension dans le circuit électrique du moteur.

Dans les deux cas, l'ECM peut s'arrêter. Lorsque la tension reprend la valeur requise par l'ECM, ce dernier se réarme lui-même. Le moteur fonctionne alors normalement. Cet arrêt de l'ECM survient habituellement si rapidement que le moteur semble avoir un raté d'allumage. Un arrêt du VIP intermittent ou temporaire peut causer une perte d'instrumentation, un raté du moteur et peut affecter les performances de l'ensemble de propulsion et la sécurité du bateau.

Batteries. Sur les bateaux dotés d'ensembles de propulsion à commande électronique de moteurs multiples, il est nécessaire de connecter chaque moteur à sa propre batterie, en veillant à ce que l'ECM dispose d'une source de tension stable.

Interrupteurs de batterie. Les interrupteurs de batterie doivent toujours être positionnés de manière à ce que chaque moteur puisse fonctionner à partir de sa propre batterie. Ne pas utiliser de moteur avec des interrupteurs dans les **deux** ou **toutes** les positions. En cas d'urgence, la batterie d'un autre moteur peut être utilisée pour faire démarrer le moteur dont la batterie est déchargée.

Répartiteurs de charge. Des répartiteurs de charge peuvent être utilisés pour charger une batterie auxiliaire alimentant en électricité les accessoires du bateau. Ils ne doivent pas être employés pour charger la batterie d'un autre moteur du bateau, sauf si le type de répartiteur a été spécialement conçu à cet effet.

Générateurs. La batterie du générateur doit être considérée comme une batterie d'un autre moteur.

Notes :

Section 5 - Remisage

Table des matières

Hivernage (températures inférieures à 0 °C), remisage saisonnier et remisage prolongé.....	96	Instructions pour le remisage prolongé (plus de six mois).....	97
Temp froid (température inférieure à 0 °C), entreposage saisonnier et entreposage prolongé.....	96	Batterie.....	98
Instructions de remisage saisonnier (six mois ou moins).....	96	Remise en service.....	98

Hivernage (températures inférieures à 0 °C), remisage saisonnier et remisage prolongé

Temp froid (température inférieure à 0 °C), entreposage saisonnier et entreposage prolongé

IMPORTANT : Mercury Marine recommande vivement que cet entretien soit effectué par un centre de réparation agréé Mercury Diesel. Les dommages provoqués par le gel ne sont pas couverts par la garantie limitée de Mercury Marine.

AVIS

L'eau emprisonnée dans le compartiment d'eau de mer du système de refroidissement peut causer des dommages par corrosion ou gel. Vidanger le compartiment d'eau de mer du système de refroidissement immédiatement après utilisation ou avant tout entreposage prolongé par temps de gel. Si le bateau est à l'eau, maintenir la soupape de prise d'eau à la mer fermée jusqu'au redémarrage du moteur pour empêcher le refoulement de l'eau dans le système de refroidissement. Si le bateau n'est pas équipé d'une soupape de prise d'eau à la mer, laisser le tuyau d'arrivée d'eau déconnecté et bouché.

REMARQUE : Par mesure de précaution, fixez à la clé de contact ou au volant de direction du bateau une étiquette rappelant au pilote qu'il doit ouvrir la soupape de prise d'eau de mer.

Un bateau est considéré comme étant en **remisage** lorsqu'il n'est pas utilisé. La durée pendant laquelle l'ensemble de propulsion n'est pas utilisé peut soit être courte (une journée, une nuit), soit une saison entière ou une période prolongée. Observez certaines précautions et procédures pendant le remisage pour protéger l'ensemble de propulsion contre les risques de gel, de corrosion ou les deux à la fois.

Des dommages dus au gel peuvent survenir lorsque l'eau piégée dans le système de refroidissement à l'eau de mer gèle. Exemple : après utilisation, toute exposition d'un bateau à des températures inférieures à 0 °C, ne serait-ce que pour une courte période, risque d'endommager le moteur.

Les dommages dus à la corrosion sont le résultat de l'emprisonnement d'eau salée, d'eau polluée ou d'eau à haute teneur en matières minérales dans le système de refroidissement à l'eau de mer. L'eau salée ne doit pas rester dans le système de refroidissement à l'eau de mer ne serait-ce que pour une courte période d'entreposage ; vidanger et rincer le système de refroidissement après chaque sortie.

REMARQUE : Un kit d'accessoires de rinçage du moteur P/N 8M0117939 est disponible pour assurer un rinçage facile et pratique du système de refroidissement à l'eau de mer.

Le fonctionnement par temps froid désigne la mise en fonctionnement du bateau lorsque les températures peuvent être inférieures à 0 °C. De même, l'entreposage par temps froid (température inférieure à 0 °C) désigne l'inutilisation du bateau à des températures pouvant être inférieures à 0 °C. Dans de tels cas, la section d'eau de mer du système de refroidissement doit être vidangée immédiatement après utilisation du moteur.

Par **remisage saisonnier** on entend la période pendant laquelle le bateau n'est pas utilisé, ne dépassant pas six mois. La durée varie selon la localisation géographique du bateau remisé. Les précautions et les procédures de remisage saisonnier comprennent toutes les étapes à suivre concernant le remisage par temps froid (températures atteignant le point de congélation) ainsi que des mesures supplémentaires à prendre pour une période de remisage qui se prolonge au delà de la saison froide (températures atteignant le point de congélation).

Par **remisage prolongé** on entend le remisage pendant une période supérieure à six mois. Les précautions et les procédures de remisage prolongé comprennent toutes les étapes à suivre concernant le remisage par temps froid (températures atteignant le point de congélation) et le remisage saisonnier ainsi que des mesures supplémentaires.

Consulter les procédures spécifiques indiquées dans cette section concernant les conditions et la durée d'entreposage pour l'application considérée.

Instructions de remisage saisonnier (six mois ou moins)

AVIS

Une alimentation insuffisante en eau de refroidissement entraîne une surchauffe et un endommagement du moteur, de la pompe à eau et d'autres pièces. Assurer une alimentation en eau suffisante vers les entrées d'eau pendant le fonctionnement.

IMPORTANT : Si le bateau a déjà été retiré de l'eau, alimentez les orifices d'arrivée en eau avant de mettre le moteur en marche.

1. Traitez le carburant dans le réservoir de carburant avec QuickGuard Diesel Fuel Treatment en suivant les consignes figurant sur l'étiquette.



58414

Description	Numéro de pièce
QuickGuard Diesel Fuel Treatment	8M0089197

2. Alimenter les orifices d'arrivée d'eau ou l'arrivée de la pompe d'eau de mer en eau de refroidissement.
3. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner jusqu'à ce qu'il atteigne la température normale de fonctionnement.
4. Arrêter le moteur.
5. Vidangez l'huile moteur et remplacez le filtre. Reportez-vous à la **Section 4 – Huile moteur**.
6. Rincez le système de refroidissement à l'eau de mer. Se reporter à la **Section 4 – Système d'eau de mer**.
7. Vérifiez qu'il n'y a aucune fuite d'huile.
8. Vidangez le système d'eau de mer et protégez-le avec de l'antigel au propylène glycol. Se reporter à la **Section 4 – Système d'eau de mer**.

REMARQUE : Avant de démarrer le moteur pour aspirer l'antigel au propylène glycol, retirez le filtre à air. Démarrez le moteur et vaporisez une petite quantité d'antirouille Storage Seal dans le tuyau d'admission.

IMPORTANT : Il ne faut pas appliquer une quantité excessive de Storage Seal, le but étant de recouvrir uniquement la partie compresseur du turbocompresseur et non les chambres de combustion du moteur. N'introduisez jamais une quantité excessive d'huile dans l'admission d'un moteur diesel.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 119	Antirouille Storage Seal	Pales d'admission du turbocompresseur	92-858081Q03

9. Arrêtez immédiatement le moteur lorsque l'antigel au propylène glycol est aspiré dans le moteur.
10. Installez le filtre à air.
11. Nettoyez l'extérieur du moteur et peignez les surfaces endommagées avec l'apprêt et la peinture au pistolet. Lorsque la peinture est sèche, appliquez un spray anticorrosion ou un autre traitement équivalent.

Description	Emplacement	Numéro de pièce
Produit anticorrosion	À l'extérieur du moteur	92-80287855
Apprêt gris clair Mercury		92-80287852
Mercury Cold Fusion White		8M0094988
Mercury Phantom Black		92-802878Q1

12. Votre centre de réparation agréé Mercury Diesel devrait maintenant exécuter toutes les vérifications, inspections, lubrifications et changements de fluide décrits dans la **Section 4 - Calendriers de maintenance**—Modèles Alpha et Bravo.

Instructions pour le remisage prolongé (plus de six mois)

IMPORTANT : Mercury Marine recommande vivement que cet entretien soit effectué par un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

1. Lisez et prenez toutes les précautions figurant dans la rubrique **Instructions de remisage saisonnier (six mois ou moins)**.
2. Lisez toutes les précautions et effectuez toutes les procédures décrites à la **Section 4 - Système d'eau de mer**.

Section 5 - Remisage

3. Traitez le carburant dans le réservoir de carburant avec QuickGuard Diesel Fuel Treatment en suivant les consignes figurant sur l'étiquette.



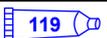
58414

Description	Numéro de pièce
QuickGuard Diesel Fuel Treatment	8M0089197

4. Alimenter les orifices d'arrivée d'eau ou l'arrivée de la pompe d'eau de mer en eau de refroidissement.
5. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner jusqu'à ce qu'il atteigne la température normale de fonctionnement.
6. Arrêter le moteur.
7. Vidangez l'huile moteur et installez un nouveau filtre à huile.
8. Remplissez le carter avec une huile de protection compatible avec les moteurs diesel de haute qualité, telle que Tectyl™ 915W40, jusqu'au niveau minimum indiqué sur la jauge.
9. Rincer le système de refroidissement à l'eau de mer. Se reporter à la **Section 4 – Système d'eau de mer**.
10. Vérifiez qu'il n'y a aucune fuite d'huile.
11. Vidanger le système d'eau de mer et le protéger avec de l'antigel au propylène glycol. Se reporter à la **Section 4 – Système d'eau de mer**.

REMARQUE : Avant de démarrer le moteur pour aspirer l'antigel au propylène glycol, retirer le filtre à air. Démarrer le moteur et vaporiser une petite quantité d'antirouille Storage Seal dans le tuyau d'admission.

IMPORTANT : Il ne faut pas appliquer une quantité excessive de Storage Seal, le but étant de recouvrir uniquement la partie compresseur du turbocompresseur et non les chambres de combustion du moteur. N'introduisez jamais une quantité excessive d'huile dans l'admission d'un moteur diesel.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 119	Antirouille Storage Seal	Pales d'admission du turbocompresseur	92-858081Q03

12. Arrêtez immédiatement le moteur lorsque l'antigel est aspiré dans le moteur. Installez le filtre à air.
13. Vidangez toute l'huile de protection résiduelle du moteur.
14. Remplacez le filtre à huile du moteur par un nouveau.
15. Relâchez la tension de la courroie multifonction ou enlevez complètement la courroie.
16. Déposez la turbine de la pompe à eau de mer et remisez-la à l'abri de la lumière directe.

IMPORTANT : Posez une étiquette de mise en garde sur le tableau de bord et dans le compartiment moteur indiquant de ne pas mettre le moteur en marche lorsque la turbine de la pompe à eau de mer est sortie, la courroie est retirée et le carter ne contient pas d'huile.

Batterie

Suivre les instructions du fabricant de batteries pour le remisage.

Remise en service

REMARQUE : L'évacuation du propylène glycol dans l'environnement peut être interdite par la loi. Recueillir et mettre au rebut le propylène glycol conformément aux directives et aux réglementations nationales et locales.

1. Sur les moteurs préparés à un entreposage prolongé, confier le montage de la turbine de la pompe à eau de mer à un centre de réparation agréé Mercury Diesel si cette turbine a été démontée avant l'entreposage.
2. Concernant les moteurs ayant été préparés pour le temps froid (température inférieure à 0 °C), l'entreposage saisonnier et l'entreposage prolongé, consulter **Vidange du système d'eau de mer** et vidanger le propylène glycol dans un récipient adapté. Mettre au rebut le propylène glycol conformément aux directives et aux réglementations nationales et locales.
3. S'assurer que tous les tuyaux du système de refroidissement sont en bon état, branchés correctement et que les colliers de serrage sont bien serrés. Vérifier que tous les robinets et bouchons de vidange sont installés et serrés.

4. Inspecter toutes les courroies d'entraînement.
5. Effectuer tous les graissages et travaux de maintenance qui, selon le **calendrier de maintenance**, doivent être entrepris, sauf ceux déjà exécutés lors de l'entretien du moteur.
6. Remplir les réservoirs de carburant du gazole frais. Ne pas utiliser du carburant ancien. Vérifier l'état général des tuyaux de carburant et inspecter les connexions à la recherche de fuites.
7. Remplacer le ou les filtres à carburant à séparateur d'eau (certains moteurs peuvent en avoir plusieurs).

▲ ATTENTION

Le débranchement ou le branchement des câbles de batterie dans l'ordre incorrect peut causer des blessures graves, consécutives à un choc électrique, ou endommager le circuit électrique. Toujours débrancher le câble de batterie négatif (-) en premier et le brancher en dernier.

8. Installer une batterie complètement chargée. Nettoyer les colliers-raccords de câbles et les bornes de batterie. Raccorder les câbles (se reporter à ATTENTION ci-dessus). Fixer chaque collier-raccord de câble lors du branchement. Appliquer du produit anticorrosion sur les bornes de la batterie pour retarder l'apparition de rouille.
9. Effectuer tous les contrôles de la colonne Procédure de démarrage figurant dans le **Tableau de fonctionnement**. Voir la section **Sur l'eau** .

AVIS

Une alimentation insuffisante en eau de refroidissement entraîne une surchauffe et un endommagement du moteur, de la pompe à eau et d'autres pièces. Assurer une alimentation en eau suffisante vers les entrées d'eau pendant le fonctionnement.

10. Alimenter les arrivées d'eau en eau de refroidissement.
11. Mettre le moteur en marche et observer les instruments. S'assurer que tous les systèmes fonctionnent correctement.
12. Vérifier soigneusement que le moteur ne présente aucune fuite de carburant, d'huile ou de gaz d'échappement.
13. Vérifier le fonctionnement du système de direction et des commandes d'inversion de marche et d'accélérateur.

Notes :

Section 6 - Dépannage

Table des matières

Dépannage du système de carburant à commande électronique.....	102	La batterie ne se recharge pas.....	103
Tableaux de dépannage.....	102	La commande à distance est difficile à manœuvrer, se grippe, a trop de jeu ou émet des bruits inhabituels.	103
Le démarreur ne lance pas le moteur ou le lance lentement.....	102	Le volant de direction tourne difficilement ou par à-coups.....	103
Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement	102	Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique fonctionne mais l'embase en Z ne bouge pas).....	103
Le moteur tourne irrégulièrement, a des ratés ou des retours de flammes.....	102	Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique ne fonctionne pas).....	104
Rendement médiocre.....	102		
Température incorrecte du moteur.....	102		
Faible pression d'huile moteur.....	103		

Dépannage du système de carburant à commande électronique

Un centre de réparation agréé Mercury Diesel dispose des outils d'entretien appropriés pour diagnostiquer les problèmes qui peuvent survenir dans les systèmes de carburant à commande électronique. Le module de commande électronique (ECM) de ces moteurs peut détecter certains problèmes d'y système et stocker un code d'incident dans sa mémoire. Ce code peut ensuite être lu par un technicien d'entretien à l'aide d'un outil de diagnostic spécial.

Tableaux de dépannage

Le démarreur ne lance pas le moteur ou le lance lentement

Cause possible	Solution
Le commutateur de batterie est désactivé.	L'activer.
La commande à distance n'est pas au point mort.	Mettre le levier de commande de position au point mort.
Disjoncteur ouvert ou fusible grillé.	Vérifier et réarmer le disjoncteur ou remplacer le fusible.
Raccords électriques desserrés ou encrassés ou câblage endommagé.	Vérifier tous les raccords électriques et les câbles (tout particulièrement les câbles de batterie). Nettoyer et serrer le raccord défectueux.
Batterie défectueuse.	Tester et la remplacer si elle est défectueuse.

Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement

Cause possible	Solution
Coupe-circuit d'urgence activé.	Vérifier le coupe-circuit d'urgence.
La procédure de démarrage n'a pas été respectée.	Lire la procédure de démarrage.
Réservoir de carburant vide ou robinet de carburant fermé.	Remplir le réservoir ou ouvrir le robinet.
Fonctionnement défectueux de l'accélérateur.	Vérifier la liberté de déplacement du papillon.
Circuit d'arrêt électrique défectueux.	Confier l'entretien du circuit d'arrêt électrique à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Filtres à carburant bouchés.	Remettre les filtres à carburant en place.
Carburant éventé ou contaminé.	Vidanger le réservoir. Le remplir avec du carburant frais.
Tuyauterie de carburant ou tuyauterie d'évent du réservoir coudée ou obstruée.	Remplacer les tuyauteries coudées ou expulser l'obstruction à l'air comprimé.
Air dans le système d'injection.	Purger le système d'injection.
Branchements défectueux.	Vérifier les branchements.
Panne du système de carburant électronique.	Confier la vérification du système de carburant électronique à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Le moteur tourne irrégulièrement, a des ratés ou des retours de flammes

Cause possible	Solution
Fonctionnement défectueux de l'accélérateur.	Vérifier que l'accélérateur n'est ni courbé ni bouché.
Ralenti trop bas.	Confier la vérification et le réglage du ralenti à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Filtres à carburant ou filtres à air bouchés.	Remplacer le filtre à carburant ou les filtres à air.
Carburant éventé ou contaminé.	Si le carburant est contaminé, vidanger le réservoir. Le remplir avec du carburant frais.
Pincement ou obstruction de la tuyauterie de carburant ou de la conduite d'évent du réservoir de carburant.	Remplacer les tuyauteries coudées ou expulser l'obstruction à l'air comprimé.
Air dans le système de carburant.	Purger le système d'injection.
Panne du système de carburant électronique	Confier la vérification du système électronique à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Rendement médiocre

Cause possible	Solution
Le papillon n'est pas complètement ouvert.	Vérifier que le câble d'accélérateur et les tringleries du papillon fonctionnent correctement.
Hélice endommagée ou inadaptée.	Remplacer l'hélice. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Excès d'eau de cale.	Vidanger et vérifier la cause d'entrée d'eau.
Surcharge du bateau ou charge mal répartie.	Réduire la charge ou la répartir plus uniformément.
Carène du bateau encrassée ou endommagée.	Nettoyer ou remplacer selon le besoin.
Panne du système de carburant électronique.	Confier la vérification du système de carburant électronique à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Panne de turbocompresseur à commande électronique (Modèles de 150 et 170 ch uniquement)	Confier la vérification du turbocompresseur à commande électronique à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Température incorrecte du moteur

Cause possible	Solution
Arrivée d'eau ou soupape de prise d'eau à la mer fermée.	L'ouvrir.
Courroie d'entraînement détendue ou en mauvais état.	Remplacer ou régler la courroie.
Prises d'eau de mer ou filtre à eau de mer obstrués.	Éliminer l'obstruction.

Cause possible	Solution
Thermostat défectueux.	Remplacer. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Bas niveau du liquide de refroidissement dans le système de refroidissement fermé.	Vérifier la cause du faible niveau de liquide de refroidissement et y remédier. Remplir le système avec du liquide de refroidissement correct.
Les faisceaux de l'échangeur de chaleur sont obstrués par des corps étrangers.	Nettoyer l'échangeur de chaleur. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Perte de pression dans le système de refroidissement fermé.	Vérifier l'étanchéité. Nettoyer, examiner et tester le bouchon de radiateur. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Pompe de captage d'eau de mer défectueuse.	Réparer. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Mécanisme d'évacuation de l'eau de mer bloqué ou bouché.	Nettoyer les coudes d'échappement. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Tuyau d'arrivée d'eau de mer coudé.	Positionner le tuyau de façon à éviter les coudes (restrictions).
L'utilisation d'un tuyau de conception inadaptée sur le côté arrivée de la pompe à eau de mer en provoque l'affaissement.	Remplacer avec tuyau renforcé par des fils de fer.
Thermostats défectueux.	Remplacer. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Faible pression d'huile moteur

Cause possible	Solution
Transmetteurs défectueux.	Confier la vérification du circuit à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Niveau d'huile du carter moteur insuffisant.	Vérifier et ajouter de l'huile.
Excès d'huile dans le carter moteur (ce qui la rend aérée).	Vérifier la quantité d'huile et retirer la quantité requise. Vérifier la raison de l'excès d'huile (remplissage incorrect).
Huile diluée ou de mauvaise viscosité.	Changer l'huile et le filtre à huile, en veillant à utiliser une huile de qualité et de viscosité correctes. Déterminer la cause de la dilution (ralenti prolongé).

La batterie ne se recharge pas

Cause possible	Solution
Appel de courant de la batterie excessif.	Arrêter les accessoires qui ne sont pas nécessaires.
Raccords électriques desserrés ou encrassés ou câblage endommagé.	Vérifier tous les raccords électriques et les câbles associés (tout particulièrement les câbles de batterie). Nettoyer et serrer les raccords défectueux. Réparer ou remplacer tous les câbles endommagés.
Courroie d'entraînement de l'alternateur détendue ou en mauvais état.	Remplacer ou régler.
État de la batterie inacceptable.	Tester la batterie.

La commande à distance est difficile à manœuvrer, se grippe, a trop de jeu ou émet des bruits inhabituels

Cause possible	Solution
Graissage insuffisant des fixations de la tringlerie de papillon et d'inversion de marche.	Graisser.
Obstruction dans les tringleries de l'inversion de marche ou de l'accélérateur.	Éliminer l'obstruction.
Tringleries de papillon ou d'inversion de marche desserrées ou manquantes.	Vérifier toute les tringleries de papillon. Si la tringlerie est desserrée ou manquante, consulter immédiatement un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Câble d'accélérateur ou d'inversion de marche coudé.	Redresser le câble ou le faire remplacer par un centre de réparation agréé Mercury Diesel s'il est trop endommagé.
Réglage incorrect du câble d'inversion de marche.	Confier la vérification du réglage à un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Le volant de direction tourne difficilement ou par à-coups

Cause possible	Solution
Niveau de liquide de la pompe de direction assistée bas.	Vérifier l'étanchéité. Remplir le système de liquide.
Courroie d'entraînement détendue ou en mauvais état.	Remplacer ou régler.
Graissage insuffisant des organes de directions.	Graisser.
Attaches ou pièces de directions desserrées ou manquantes.	Vérifier toutes les pièces et tous les dispositifs de fixation. Si certains sont desserrés ou manquants, consulter immédiatement un centre de réparation agréé Mercury Diesel.
Huile de direction assistée contaminée.	Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique fonctionne mais l'embase en Z ne bouge pas)

Cause possible	Solution
Niveau d'huile de la pompe de relevage hydraulique trop bas.	Remplir la pompe de trim d'huile.
L'embase est grippée dans l'anneau de cloche.	Vérifier qu'il n'y a pas d'obstruction. Consulter un centre de réparation agréé Mercury Diesel.

Le relevage hydraulique ne fonctionne pas (le moteur électrique ne fonctionne pas).

Cause possible	Solution
Fusible grillé.	Remplacer le fusible.
Raccords électriques desserrés ou encrassés ou câblage endommagé.	Vérifier tous les connexions électriques et les fils associés (tout particulièrement les câbles de batterie). Nettoyer et serrer le connexions défectueuses. Réparer ou remplacer le câblage.

Section 7 - Informations relatives à l'assistance à la clientèle

Table des matières

Service après-vente.....	106	Coordonnées du service à la clientèle de Mercury	
Réparations locales	106	Marine	107
Réparations non locales	106	Documentation pour la clientèle.....	107
Vol de l'ensemble de propulsion	106	En anglais	107
Attention requise après immersion	106	Autres langues	108
Pièces de rechange	106	Commande de documentation.....	108
Demandes d'informations relatives aux pièces et		États-Unis et Canada	108
aux accessoires	106	En dehors des États-Unis et du Canada	108
Résolution d'un problème	106		

Service après-vente

Réparations locales

Confier l'entretien du bateau équipé d'un moteur Mercury MerCruiser à un revendeur agréé. Seuls les revendeurs agréés sont spécialistes des produits Mercury MerCruiser et disposent des mécaniciens formés en usine, de l'équipement et des outils spéciaux, ainsi que des pièces et accessoires Quicksilver d'origine, qui leur permettent d'effectuer un entretien correct du moteur.

REMARQUE : Les pièces et accessoires Quicksilver sont conçus et fabriqués par Mercury Marine spécialement pour les transmissions en Z et les moteurs inboard Mercury MerCruiser.

Réparations non locales

Si le propriétaire est éloigné de son revendeur local et qu'un entretien doit être effectué, contacter le revendeur agréé le plus proche. Si, pour une quelconque raison, aucun service ne peut être obtenu, contacter le centre d'entretien régional le plus proche. En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le centre d'entretien Marine Power International le plus proche.

Vol de l'ensemble de propulsion

Si l'ensemble de propulsion venait à être volé, communiquer immédiatement aux autorités locales et à Mercury Marine les numéros de modèle et de série, ainsi que la personne à prévenir en cas de restitution. Une base de données contenant toutes ces informations est conservée par Mercury Marine afin d'aider les autorités et les revendeurs à retrouver les ensembles de propulsion volés.

Attention requise après immersion

1. Avant la récupération, contacter un revendeur agréé Mercury MerCruiser.
2. Après la récupération, une opération d'entretien immédiate doit être effectuée par un revendeur agréé Mercury MerCruiser afin de limiter autant que possible les risques de dommages graves au moteur.

Pièces de rechange

▲ AVERTISSEMENT

Éviter les risques d'incendie ou d'explosion. Les composants des systèmes électriques, d'allumage et du circuit d'alimentation en carburant des produits Mercury Marine sont conformes aux normes américaines et internationales visant à réduire les risques d'incendie ou d'explosion. Ne pas utiliser des composants de circuit électrique ou de circuit d'alimentation en carburant de remplacement non conformes à ces normes. Lors de l'entretien des circuits électriques et d'alimentation en carburant, installer et serrer correctement tous les composants.

Les moteurs marins sont conçus pour fonctionner à régime maximal, ou à un régime proche de celui-ci, pendant la plus grande partie de leur durée de vie. Ils sont également conçus pour fonctionner en eau douce comme en eau salée. Ces conditions requièrent de nombreuses pièces spéciales. Remplacer les pièces de moteurs marins avec précaution, leurs caractéristiques étant différentes des pièces ordinaires pour moteurs d'automobiles. Par exemple, l'une des pièces de rechange les plus importantes est le joint de culasse. Il n'est pas possible d'utiliser des joints de culasse de type automobile sur les moteurs marins car l'eau salée est très corrosive. Un joint de culasse marin est composé de matériaux spéciaux pour résister à la corrosion.

Dans la mesure où les moteurs marins doivent pouvoir tourner la plupart du temps à leur régime maximal, ou à un régime proche de celui-ci, ils doivent être équipés de ressorts et poussoirs de soupapes, de pistons, de paliers et d'arbre à cames spéciaux, ainsi que d'autres pièces mobiles renforcées.

Les moteurs marins Mercury MerCruiser comportent d'autres modifications spéciales pour prolonger leur durée de service et garantir des performances fiables.

Demandes d'informations relatives aux pièces et aux accessoires

Adresser toutes questions relatives aux pièces ou aux accessoires de rechange Quicksilver à un revendeur agréé local. Ce dernier dispose des informations nécessaires pour commander les pièces et accessoires requis. Seuls les revendeurs agréés peuvent acheter des pièces et accessoires d'origine Quicksilver à l'usine. Mercury Marine ne fournit pas les revendeurs non agréés ou les acheteurs au détail. Pour toute question concernant les pièces et accessoires, le revendeur a besoin de connaître **les numéros de modèle et de série du moteur** afin de commander les pièces correctes.

Résolution d'un problème

La satisfaction des clients quant aux produits Mercury MerCruiser est importante pour le revendeur et nous-mêmes. En cas de problème, question ou préoccupation au sujet de l'ensemble de propulsion, contacter le revendeur agréé Mercury MerCruiser. Pour toute assistance supplémentaire :

1. contacter le directeur commercial ou le responsable du service entretien du revendeur. Contacter le propriétaire de l'établissement revendeur si le directeur commercial et le responsable du service entretien n'ont pas résolu le problème.

2. Toutes les questions et préoccupations restées sans réponses et tous les problèmes non résolus au niveau local doivent être adressés à un centre d'entretien de Mercury Marine. Mercury Marine s'efforcera de résoudre tous les problèmes avec le propriétaire et le revendeur.

Les informations suivantes seront demandées par le Service à la clientèle :

- nom et adresse du propriétaire ;
- numéro de téléphone du propriétaire pendant la journée ;
- numéros de modèle et de série de l'ensemble de propulsion ;
- nom et adresse du revendeur ;
- La nature du problème

Coordonnées du service à la clientèle de Mercury Marine

Pour obtenir de l'aide, appeler, faxer ou écrire. Pour toute correspondance écrite ou faxée, indiquer le numéro de téléphone auquel le propriétaire peut être joint pendant la journée.

États-Unis, Canada		
Téléphone	Anglais +1 920 929 5040 Français +1 905 636 4751	Mercury Marine W6250 W. Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Télécopieur	Anglais +1 920 929 5893 Français +1 905 636 1704	
Site Web	www.mercurymarine.com	

Australie, Pacifique		
Téléphone	+61 3 9791 5822	Brunswick Asia Pacific Group 41-71 Bessemer Drive Dandenong South, Victoria 3175 Australie
Télécopieur	+61 3 9706 7228	

Europe, Moyen-Orient, Afrique		
Téléphone	+32 87 32 32 11	Brunswick Marine Europe Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgique
Télécopieur	+32 87 31 19 65	

Mexique, Amérique centrale, Amérique du Sud, Caraïbes		
Téléphone	+1 954 744 3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 États-Unis
Télécopieur	+1 954 744 3535	

Japon		
Téléphone	+072 233 8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho Sakai-shi Sakai-ku 5900984 Osaka, Japon
Télécopieur	+072 233 8833	

Asie, Singapour		
Téléphone	+65 65466160	Brunswick Asia Pacific Group T/A Mercury Marine Singapore Pte Ltd 29 Loyang Drive Singapour, 508944
Télécopieur	+65 65467789	

Documentation pour la clientèle

En anglais

Les publications en anglais sont disponibles auprès de :

Mercury Marine
Attn : Publications Department
W6250 West Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54935-1939

En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le centre de service Mercury Marine ou Marine Power International le plus proche pour plus de renseignements.

Lors de la commande, veiller à :

- Indiquer les numéros de produit, de modèle, de série et l'année modèle.
- Vérifier la documentation et les quantités voulues.
- Joindre le paiement par chèque ou mandat (pas de paiement à la livraison).

Autres langues

Pour se procurer un manuel d'utilisation, d'entretien et de garantie dans une autre langue, contacter le centre d'entretien Mercury Marine ou Marine Power International le plus proche pour de plus amples informations. Une liste des références de pièces dans les autres langues accompagne l'ensemble de propulsion.

Commande de documentation

Avant de commander toute documentation, préparer les renseignements suivants relatifs à l'ensemble de propulsion :

Modèle		Numéro de série	
Puissance		Année	

États-Unis et Canada

Pour toute documentation supplémentaire relative à un ensemble de propulsion Mercury Marine, contacter le revendeur Mercury Marine le plus proche ou contacter :

Mercury Marine		
Téléphone	Fax	Courier
(920) 929-5110 (États-Unis uniquement)	(920) 929-4894 (États-Unis uniquement)	Mercury Marine Attn : Publications Department P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939

En dehors des États-Unis et du Canada

Contactez le centre de réparation agréé Mercury Marine le plus proche pour commander des documents supplémentaires relatifs à l'ensemble de propulsion concerné.

Envoyer le formulaire de commande suivant avec paiement à :	Mercury Marine Attn : Publications Department W6250 Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
---	---

Expédier à : (Copier ce formulaire et taper ou écrire les informations en lettres capitales – Ceci est votre étiquette d'expédition)

Nom	
Adresse	
Ville, État, Province	
ZIP ou code postal	
Pays	

Quantité	Élément	Numéro d'inventaire	Prix	Total
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			Total dû	.

Section 8 - Listes de vérification

Table des matières

Liste de vérification préalable à la livraison.....	110	Inspection à la livraison au client.....	110
---	-----	--	-----

Liste de vérification préalable à la livraison

Sans objet	Contrôler/Régler	VÉRIFICATION AVANT UTILISATION	Sans objet	Contrôler/Régler	TEST SUR L'EAU
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bouchon de vidange installé et robinets de purge fermés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alignement du moteur (inboards uniquement)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Soupape d'arrivée d'eau de mer ouverte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement du contacteur de sécurité de démarrage au point mort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Supports de moteur serrés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement de la pompe à eau
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alignement du moteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement des instruments
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le système MerCathode est connecté à une batterie – le voyant de la commande allumé indique que le système est raccordé au réseau (si équipé).
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visserie de l'embase serrée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuites de carburant
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fixations des vérins de relevage hydraulique bien serrées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuites d'huile
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Batterie entièrement chargée et fixée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuites d'eau
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Toutes les connexions électriques sont serrées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuites d'échappement
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Colliers du tuyau d'échappement serrés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Calage d'allumage
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Toutes les connexions du système d'alimentation en carburant sont serrées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ralenti _____ régime conforme aux spécifications
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rotation correcte de l'hélice (installée et serrée)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Passage marche avant - point mort - marche arrière
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visseries des systèmes d'accélérateur, d'inversion de marche et de direction correctement serrées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement de la direction sur toute sa course
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau d'huile du carter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Accélération à partir du régime de ralenti
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau d'huile du relevage hydraulique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	À pleins gaz _____ régime conforme aux spécifications (en marche avant)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau d'huile de la transmission en Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement du relevage hydraulique
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau d'huile de la direction assistée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Réglage de la dérive
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau de refroidissement fermé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Comportement du bateau
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveau d'huile de transmission			APRÈS ESSAI EN MER
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tension de la courroie de l'alternateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Couple de serrage de l'écrou d'hélice
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tension de la courroie de la pompe de prise d'eau de mer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuites de carburant, d'huile, d'eau et de liquide de refroidissement
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tension de la courroie de pompe de direction assistée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Niveaux d'huile et des liquides
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement du système d'alarme sonore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Appliquer du Mercury Corrosion Guard sur l'ensemble moteur

Inspection à la livraison au client

IMPORTANT : Cette liste de vérification est destinée aux ensembles de propulsion qui ne sont pas équipés du système de pilotage par manette. Pour les ensembles de propulsion équipés d'un système de pilotage par manette, consulter la liste de vérification préalable jointe au manuel d'utilisation.

Effectuer ces tâches après l'inspection préalable à la livraison.

Cette inspection doit avoir lieu en présence du client.

N/D	Effectuée	Élément
	<input type="checkbox"/>	Manuel d'utilisation et d'entretien – à remettre au client et à examiner avec lui. Souligner l'importance des avertissements concernant la sécurité et des procédures de test des moteurs Mercury.
	<input type="checkbox"/>	Approbation de l'apparence extérieure du produit (peinture, carénage, autocollants, etc.)
	<input type="checkbox"/>	Garantie : remettre et expliquer la garantie limitée au client. Présenter les services offerts par le concessionnaire.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présenter le Plan de protection du produit de Mercury (Amérique du Nord uniquement)
		Fonctionnement de l'équipement – l'expliquer et le démontrer :
	<input type="checkbox"/>	Fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence, du coupe-circuit d'urgence (toutes barres)
	<input type="checkbox"/>	Cause et effet de couple ou de tirage de la direction, instructions sur la tenue ferme de la direction, explication du phénomène de « dérapage » du bateau et du réglage du trim pour obtenir une direction neutre
	<input type="checkbox"/>	Expliquer la stratégie de l'avertisseur sonore – prudence et critique
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plaque de capacité de l'U.S. Coast Guard
	<input type="checkbox"/>	Allocation correct des places assises
	<input type="checkbox"/>	Importance des vêtements de flottaison individuels (vêtements de flottaison individuels ou gilet de sauvetage) et des vêtements de flottaison individuels jetables (coussin de flottaison jetable)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fonctions des accessoires SmartCraft (le cas échéant)
	<input type="checkbox"/>	Entreposage et calendrier d'entretien hors saison
	<input type="checkbox"/>	Expliquer la procédure de nettoyage de l'ensemble de propulsion
	<input type="checkbox"/>	Moteur (mise en marche, arrêt, inversion de marche, actionnement de l'accélérateur)
	<input type="checkbox"/>	Bateau (feux, emplacement de l'interrupteur de batterie, fusibles/coupe-circuits)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Remorque (le cas échéant)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le client est informé de l'emplacement du MerCathode et de la fonction de la lampe de la commande.
		Enregistrement :
	<input type="checkbox"/>	Remplir et soumettre la fiche d'enregistrement de garantie – En remettre un exemplaire au client

Section 9 - Carnet d'entretien

Table des matières

Journal d'entretien.....	112	Notes d'entretien du bateau.....	113
--------------------------	-----	----------------------------------	-----

