

Merci

d'avoir choisi l'un des meilleurs moteurs hors-bord disponibles sur le marché. C'est un investissement judicieux dans la navigation de plaisance. Votre moteur hors-bord a été fabriqué par Mercury Marine, l'un des leaders mondiaux en matière de technologie marine et de construction de moteurs hors-bord, depuis 1939. Durant toutes ces années, la société s'est toujours efforcée de créer des produits de la meilleure qualité possible. Mercury Marine a donc établi sa réputation sur un contrôle rigoureux de la qualité, l'excellence de ses services, la durabilité et le haut niveau de performance de ses produits, ainsi que sur un service après-vente irréprochable.

Veuillez lire attentivement ce manuel avant d'utiliser votre moteur hors-bord. Il a été préparé pour vous aider à utiliser et à entretenir votre moteur hors-bord en toute sécurité.

Les employés de Mercury Marine sont fiers d'avoir participé à la construction de votre moteur et vous souhaitent de longues années de navigation, en toute sécurité.

Nous vous remercions à nouveau pour la confiance que vous accordez à Mercury Marine.

Réglementation relative au contrôle des émissions de l'EPA (agence américaine de protection de l'environnement)

Les moteurs hors-bord vendus par Mercury Marine sur le marché américain sont certifiés par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis (agence américaine de protection de l'environnement) comme conformes aux normes de lutte contre la pollution atmosphérique provoquée par les moteurs hors-bord neufs. Cette certification dépend de certains réglages effectués selon les normes d'usine. Pour cette raison, la procédure d'entretien du produit, recommandée par l'usine, doit être strictement respectée et, lorsque les conditions le permettent, le produit doit être rétabli pour l'usage initial pour lequel il a été conçu. **L'entretien, le remplacement ou la réparation des dispositifs et systèmes de contrôle des émissions peuvent être effectués par n'importe quel centre de réparation ou réparateur de moteurs marins.**

Les moteurs reçoivent un autocollant d'information sur le contrôle des émissions comme preuve permanente de la certification EPA.

⚠ AVERTISSEMENT

L'échappement du moteur de ce produit contient des produits chimiques considérés par l'État de Californie comme cancérigènes et à l'origine de malformations congénitales et d'autres troubles de l'appareil reproducteur.

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 la section **Informations sur la garantie** de ce manuel. Le texte de la garantie contient une description de la couverture et des exclusions et indique la durée de la garantie, les modalités d'application de la garantie, **d'importantes exclusions et limitations de responsabilité**, ainsi que d'autres informations pertinentes. Consulter ces informations importantes.

La description et les caractéristiques techniques indiquées 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, ainsi que de modifier des caractéristiques, configurations, méthodes ou procédures sans préavis ni obligation.

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

Imprimé aux États-Unis

© 2009, Mercury Marine

Mercury, Mercury Marine, MerCruiser, Mercury MerCruiser, Mercury Racing, Mercury Precision Parts, Mercury Propellers, Mariner, Quicksilver, #1 On The Water, Alpha, Bravo, Pro Max, OptiMax, Sport-Jet, K-Planes, MerCathode, RideGuide, SmartCraft, Zero Effort, M avec un logo en forme de vagues, Mercury avec un logo en forme de vagues et le logo SmartCraft sont des marques déposées de Brunswick Corporation. Le logo Mercury Product Protection est une marque de service déposée de Brunswick Corporation.

Déclaration de conformité – Hors-bord 2 temps conventionnel

Fabricant :

Tohatsu Marine Corporation (TMC)
Mercury Marine Joint Venture
Shimodaira 4495-9, Komagane-City,
Nagano, Japon 399-4101

Représentant agréé :

Brunswick Marine in EMEA Inc.
Parc Industriel De Petit-Rechain,
B-2800 Verviers, Belgique

Directive relative aux machines

98/37/CE

Principes d'intégration des normes de sécurité (1.1.2)	ISO 12100-1 ; ISO 12100-2 ; EN 1050
Émissions sonores (1.5.8)	ICOMIA 39/94
Vibration (1.5.9)	ICOMIA 38/94

Type de moteur : Hors-bord
Type de carburant : Essence
Cycle de combustion : 2 temps

La présente déclaration est publiée sous la seule responsabilité de Mercury Marine et de Brunswick Marine in EMEA Inc.

Nom et fonction :



Mark D. Schwabero,
Président, Mercury Marine, Fond du Lac, WI, États-Unis

Date et lieu d'émission :

20 novembre 2008

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

Contact pour la réglementation européenne :

Regulations and Product Safety Department (Service de la réglementation et de la sécurité des produits),
Mercury Marine, Fond du Lac, WI, États-Unis

TABLE DES MATIÈRES

Informations sur la garantie

Transfert de garantie.....	1
Transfert du Plan de protection des produits Mercury (Contrat d'entretien prolongé).....	1
Enregistrement de la garantie aux États-Unis et au Canada.....	1
Garantie limitée des moteurs hors bord.....	2
Garantie limitée de 3 ans contre la corrosion.....	3
Couverture de la garantie et exclusions.....	5

GÉNÉRALITÉS

Responsabilités du pilote.....	7
Avant d'utiliser le moteur.....	7
Puissance maximale du bateau.....	7
Utilisation de bateaux à haute vitesse et à hautes performances.....	8
Modèles de moteur hors-bord à commande à distance.....	8
Avis relatif à la direction à distance.....	9
Coupe-circuit d'urgence.....	9
Protection des baigneurs.....	10
Message de sécurité des passagers – Bateaux à pont et à ponton.....	11
Saut de vagues et de traînées de sillage.....	12
Impact avec des dangers immergés.....	13
Émissions d'échappement.....	14
Choix des accessoires du moteur hors-bord.....	15
Sécurité sur l'eau.....	15
Enregistrement du numéro de série.....	16
Caractéristiques 40/50 (unités impériales incluses).....	17

INSTALLATION

Puissance motrice maximale du bateau.....	31
Installation du moteur hors-bord.....	31
Installation du boîtier de commande à distance.....	35
Installation des câbles du boîtier de commande à distance (côté boîtier).....	35
Installation du boîtier de commande à distance sur le bateau.....	35
Raccord du câble de la commande à distance au moteur.....	36
Raccordement des faisceaux électriques.....	39
Fixation de la biellette de direction.....	41
Installation de la batterie	42
Sélection de l'hélice.....	43

TRANSPORT

Dépose du moteur.....	44
Transport du moteur.....	44
Remorquage du bateau/moteur hors-bord.....	45
Ancrage avec le moteur relevé.....	45
Entreposage du moteur.....	49
Transport des réservoirs de carburant portatifs.....	50

TABLE DES MATIÈRES

CARBURANT ET HUILE

Recommandations de carburant.....	52
Huiles recommandées	53
Modèles sans injection d'huile : MH, EH.....	53
Modèles à injection d'huile : EHO, EHPTO, EO, EPTO.....	53

CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

Caractéristiques de la commande à distance.....	56
Relevage du moteur hors-bord.....	56
Fonctionnement en eaux peu profondes.....	56
Réglage du trim.....	57
Réglage de la friction de la direction.....	60
Réglage de la friction de rotation de la manette des gaz.....	61
Réglage de la dérive.....	61

FONCTIONNEMENT

Vérifications à effectuer avant le départ.....	63
Fonctionnement à des températures en dessous de zéro.....	63
Fonctionnement en mer ou dans des eaux polluées.....	63
Navigation en altitude.....	63
Procédure de rodage du moteur.....	63
Démarrage du moteur.....	64
Inversion de marche.....	71
Démarrage d'urgence.....	74
Arrêt du moteur.....	78

ENTRETIEN

Entretien du moteur hors-bord.....	81
Règlements de l'EPA.....	81
Émissions polluantes.....	82
Calendrier d'inspection et d'entretien.....	82
Rinçage du système de refroidissement.....	83
Retrait et installation du capot supérieur.....	84
Inspection de la batterie	85
Système d'alimentation en carburant.....	85
Remplacement des fusibles – Modèles à commande à distance et démarrage électrique.....	87
Anode anticorrosion.....	88
Remplacement de l'hélice.....	88
Vérification et remplacement des bougies.....	91
Points de graissage.....	92
Graissage de l'embase.....	92
Moteur hors-bord immergé.....	94

TABLE DES MATIÈRES

ENTREPOSAGE

Préparation au remisage.....	95
Protection des composants externes du moteur.....	95
Protection des composants internes du moteur.....	96
Carter d'engrenage.....	96
Positionnement du moteur hors-bord lors du remisage.....	96
Remisage de la batterie.....	96
Vérification pré-saisonnière.....	96

DÉPANNAGE

Le démarreur ne lance pas le moteur (modèles à démarreur électrique).....	98
Le moteur ne démarre pas.....	98
Le moteur ne tourne pas régulièrement.....	98
Perte de puissance.....	98
La batterie se décharge.....	99

PIÈCES ASSOCIÉES

Pièces associées.....	100
Sélection de l'hélice.....	100
REMARQUE :.....	101

ACCESSOIRES

Accessoires en option.....	102
----------------------------	-----

SERVICE APRÈS-VENTE

Service de réparation local.....	106
Service à l'extérieur.....	106
Demandes d'informations relatives aux pièces et aux accessoires.....	106
Assistance au propriétaire.....	106
Centres d'entretien Mercury Marine.....	106

SCHÉMAS DE CÂBLAGE

Schémas de câblage.....	108
Abréviations des codes de couleur des fils.....	109

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

Transfert de garantie

La garantie limitée peut être transférée à un acheteur ultérieur, mais seulement pour la durée non utilisée de la garantie limitée. Cette condition ne s'applique pas aux produits utilisés à des fins commerciales.

Pour transférer la garantie au propriétaire suivant, envoyer ou faxer une copie de l'acte ou du contrat de vente, le nom du nouveau propriétaire, son adresse et le numéro de série du moteur au service des enregistrements de garantie de Mercury Marine. Aux États-Unis et au Canada, l'envoyer à :

Mercury Marine
Attn : Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. BOX 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Télécopie 920-929-5893

Une fois le transfert de la garantie effectué, Mercury Marine envoie par courrier une confirmation d'enregistrement au nouveau propriétaire.

Ce service est gratuit.

Pour les produits achetés en dehors des États-Unis ou du Canada, contacter le revendeur du pays concerné ou le bureau d'assistance Marine Power le plus proche.

Transfert du Plan de protection des produits Mercury (Contrat d'entretien prolongé)

La période de garantie restante du Plan de protection des produits est transférable à l'acheteur subséquent du moteur dans les trente (30) jours qui suivent la date d'achat. Tout contrat non transféré dans les trente (30) jours qui suivent le rachat subséquent du produit n'est plus valide et le produit n'est plus admissible à la garantie en vertu des conditions du contrat.

Pour transférer le plan au propriétaire subséquent, contacter le service Plan de protection des produits Mercury ou le revendeur agréé pour obtenir un formulaire de Demande de transfert. Envoyer au service Plan de protection des produits Mercury un reçu/contrat de vente, un formulaire de Demande de transfert dûment rempli et un chèque libellé au nom de Mercury Marine d'un montant de 50,00 USD (par moteur) en paiement des frais de transfert.

La couverture de ce plan n'est pas transférable d'un produit à un autre ni à des applications non admissibles.

Les plans pour moteurs d'occasion certifiés ne sont pas transférables.

Pour toute aide ou assistance, contacter : Mercury Product Protection Department au numéro gratuit 1-888-427-5373, entre 7h30 et 16h30 CST, du lundi au vendredi, ou par courriel à l'adresse email mpp_support@mercurymarine.com.

Enregistrement de la garantie aux États-Unis et au Canada

En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le distributeur local.

1. Vous pouvez modifier votre adresse à tout moment, y compris lors d'une revendication au titre de la garantie, en appelant Mercury Marine ou en envoyant une lettre ou un fax avec votre nom, votre ancienne adresse, votre nouvelle adresse et le numéro de série du moteur, au département d'enregistrement des garanties de Mercury Marine. Le revendeur peut également enregistrer ce changement d'informations.

Mercury Marine
À l'attention de : Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. BOX 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Télécopie 920-929-5893

REMARQUE : Les listes d'enregistrement doivent être tenues à jour par Mercury Marine et par tout revendeur de produits maritimes vendus aux États-Unis, au cas où un rappel de sécurité par le Federal Safety Act était requis.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

2. Pour être couvert par la garantie, le produit doit être enregistré auprès de Mercury Marine. Au moment de la vente, le revendeur doit remplir la fiche d'enregistrement et l'envoyer immédiatement à Mercury Marine par MercNET, courriel ou courrier postal. À réception de cette fiche, Mercury Marine valide l'enregistrement.
3. Une fois l'enregistrement de la garantie effectué, Mercury Marine envoie par courrier une confirmation d'enregistrement à l'acheteur du produit. Si cette confirmation d'enregistrement n'est pas reçue dans les 30 jours, contacter immédiatement le revendeur. La garantie ne prend effet que lorsque le produit est enregistré auprès de Mercury Marine.

Garantie limitée des moteurs hors bord

En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le distributeur local.

COUVERTURE : Mercury Marine garantit ses produits Outboard et Jet neufs contre tout défaut de matériau ou de fabrication pendant la période décrite ci-dessous.

DURÉE DE LA GARANTIE : Le produit est couvert par cette garantie limitée pendant une période d'un (1) an à partir de la date de sa première vente ou de sa première mise en service, à la première échéance. La réparation ou le remplacement des pièces et les travaux sous garantie n'étendent nullement la durée de celle-ci au-delà de sa date d'expiration initiale. La période de garantie non utilisée peut être transférée d'un client à l'autre au moment du réenregistrement du produit, si le bateau est toujours utilisé à des fins de plaisance. Cette période ne peut être transférée si le vendeur ou l'acheteur utilise le bateau à des fins commerciales. Par fins commerciales est entendue toute utilisation du produit liée à un travail ou à un emploi ou toute utilisation rémunératrice, pendant toute partie de la durée de la garantie, même si le produit n'est utilisé à ces fins qu'occasionnellement.

CONDITIONS À REMPLIR POUR POUVOIR BÉNÉFICIER DE LA GARANTIE : Ne peuvent bénéficier de cette garantie que les clients qui ont acheté le produit au détail auprès d'un revendeur agréé par Mercury Marine à distribuer le produit dans le pays où la vente a eu lieu, une fois que l'inspection avant livraison a été effectuée et documentée par Mercury Marine. Pour bénéficier de la garantie, le produit doit avoir été enregistré correctement par le revendeur agréé. L'entretien périodique décrit dans le manuel d'utilisation et d'entretien doit être exécuté en temps opportun pour que la garantie reste en vigueur. Mercury Marine se réserve le droit d'exiger une preuve d'un entretien conforme pour tout recours en garantie.

RESPONSABILITÉ DE MERCURY : En vertu des termes de cette garantie, la seule et unique obligation de Mercury est limitée, à son choix, à la réparation des pièces défectueuses, au remplacement de ces pièces par des pièces neuves ou réusinées, certifiées par Mercury Marine, ou au remboursement du prix d'achat du produit par Mercury. Mercury se réserve le droit d'améliorer ou de modifier les produits, de temps à autre, sans obligation de modifier les produits fabriqués antérieurement.

COMMENT OBTENIR L'APPLICATION DE LA GARANTIE : Le client doit fournir à Mercury une possibilité raisonnable d'effectuer la réparation, ainsi qu'un accès raisonnable au produit. Les réclamations de garantie doivent être accompagnées de la livraison du produit à un revendeur agréé par Mercury afin qu'il puisse le réparer. Si l'acheteur n'est pas en mesure de livrer le produit au revendeur, il doit en avvertir Mercury par écrit. Nous nous chargerons ensuite de faire effectuer l'inspection et toute réparation couverte par la garantie. L'acheteur devra alors s'acquitter de tous les frais de transport et/ou de déplacement. Si le service fourni n'est pas couvert par cette garantie, l'acheteur doit s'acquitter de tous les frais, pièces et main-d'œuvre, et de toute autre dépense liée à la réparation en question. L'acheteur ne doit pas envoyer le produit ou des pièces du produit directement à Mercury, sauf si Mercury lui en fait la demande. Une preuve attestant que le produit a été enregistré au nom du propriétaire doit être présentée au revendeur pour bénéficier de l'application de la garantie.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

LIMITE DE LA GARANTIE : Cette garantie limitée ne couvre pas les articles soumis à un entretien périodique, les mises au point, les réglages, l'usure normale, les dégâts provenant d'un emploi abusif, de mauvais traitements, de l'utilisation d'une hélice ou d'un rapport d'engrenage qui ne permettent pas au moteur de tourner au régime pleins gaz conseillé (cf. Manuel de fonctionnement et d'entretien), d'une utilisation du produit contraire aux recommandations de régime/pourcentage de fonctionnement qui figurent dans le Manuel de fonctionnement et d'entretien, d'un acte de négligence, d'un accident, d'une immersion, d'une installation non conforme (les caractéristiques et les techniques d'installation correcte sont énoncées dans les instructions d'installation du produit), d'un mauvais entretien, de l'utilisation d'un accessoire ou d'une pièce qui ne sont ni fabriqués ni vendus par nos soins, de turbines et de chemises de pompes à jet, de l'utilisation de carburants, d'huiles ou de lubrifiants non conformes au produit (cf. Manuel de fonctionnement et d'entretien), de la modification ou du retrait de pièces, ou de l'infiltration d'eau dans le moteur par l'intermédiaire de l'arrivée de carburant, de l'admission d'air ou du circuit d'échappement, ou de la détérioration du produit due à un blocage du circuit de refroidissement par un corps étranger, à un fonctionnement du moteur hors de l'eau, à une position trop élevée du moteur sur le tableau arrière ou à l'utilisation du bateau avec un moteur trop relevé. La garantie est nulle et non avenue en cas d'utilisation du produit pour des courses ou toute activité de compétition, ou après modifications de l'unité inférieure en vue de telles activités, peu importe le moment où ces modifications ont eu lieu, et même si elles ont été effectuées par un propriétaire antérieur.

Les frais engendrés par le halage, la mise à l'eau, le remorquage, le remisage, les appels téléphoniques, la location, la nuisance, les droits de slip, les assurances, le remboursement de prêts, les pertes de temps, les pertes de revenus, ou par tout autre dommage fortuit ou indirect, ne sont pas couverts par cette garantie. Les dépenses liées au retrait et/ou au remplacement de cloisons ou d'équipements du bateau, en raison de la conception de ce dernier, pour accéder au produit, ne sont pas non plus couvertes par la garantie.

Aucun individu ni aucune entité, y compris les revendeurs agréés par Mercury Marine, n'ont été autorisés par Mercury Marine à émettre d'affirmations, de représentations ou de garanties quelconques au sujet du produit, autres que celles spécifiées dans la présente garantie limitée. De telles affirmations, représentations ou garanties ne sauraient être opposables à Mercury Marine.

Pour de plus amples informations sur les faits et les situations couverts par la garantie, et sur ceux qui ne le sont pas, se reporter à la section Garantie du manuel de fonctionnement et d'entretien, intégrée pour référence à la présente garantie.

DÉNI ET LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ :

NOUS DÉCLINONS EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER. SI ELLES NE PEUVENT ÊTRE DÉSAVOUÉES, CES GARANTIES IMPLICITES SONT LIMITÉES À LA DURÉE DE LA GARANTIE EXPRESSE. LES DOMMAGES INDIRECTS ET CONSÉCUTIFS SONT EXCLUS DE CETTE COUVERTURE DE GARANTIE. COMME CERTAINS ÉTATS / PAYS N'AUTORISENT PAS D'EXONÉRATIONS DE RESPONSABILITÉ, LES LIMITATIONS ET LES EXCLUSIONS CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER. CETTE GARANTIE OCTROIE AU PROPRIÉTAIRE DES DROITS LÉGAUX SPÉCIFIQUES, AUXQUELS D'AUTRES PEUVENT VENIR S'AJOUTER, SELON SON ÉTAT OU PAYS DE RÉSIDENCE.

Garantie limitée de 3 ans contre la corrosion

COUVERTURE : Mercury Marine garantit que chaque moteur neuf à transmission en z, hors-bord Mercury Marine ou inboard MerCruiser neuf Mercury, Mariner, Mercury Racing, Sport Jet, M² Jet Drive, Tracker par Mercury Marine Outboard, les moteurs Mercury MerCruiser Inboard ou à transmission en Z (le Produit) ne deviendra pas inutilisable par l'action directe de la corrosion pendant la période de temps décrite ci-dessous.

DURÉE DE LA GARANTIE : Le produit est couvert par la garantie limitée contre la corrosion pendant une période de trois (3) ans à partir de sa date de vente ou de sa mise en marche initiale, à la première échéance. La réparation ou le remplacement des pièces et les travaux entrepris en période de garantie n'étendent nullement la durée de celle-ci au-delà de sa date d'expiration initiale. Toute portion de la garantie non utilisée peut être transférée à un acheteur ultérieur (usage non commercial) sous réserve d'un réenregistrement correct du produit.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

CONDITIONS À REMPLIR POUR POUVOIR BÉNÉFICIER DE LA GARANTIE : Ne peuvent bénéficier de cette garantie que les clients qui ont acheté le produit au détail auprès d'un revendeur agréé par Mercury Marine à distribuer le produit dans le pays où la vente a eu lieu, une fois que l'inspection avant livraison a été effectuée et documentée par Mercury Marine. Pour bénéficier de la garantie, le produit doit avoir été enregistré correctement par le revendeur agréé. Les dispositifs de protection contre la corrosion indiqués dans le manuel de fonctionnement et d'entretien doivent être utilisés sur le bateau, et l'entretien périodique décrit dans ce même manuel doit être effectué à intervalles réguliers (y compris, sans toutefois s'y limiter, le remplacement des anodes sacrificielles, l'utilisation des lubrifiants recommandés et les retouches apportées aux éraflures et entailles) pour pouvoir continuer à bénéficier de la garantie. Mercury Marine se réserve le droit d'exiger une preuve d'un entretien conforme pour tout recours en garantie.

RESPONSABILITÉ DE MERCURY : En vertu des termes de cette garantie, la seule et unique obligation de Mercury est limitée, à son choix, à la réparation des pièces corrodées, au remplacement de ces pièces par des pièces neuves ou réusinées, certifiées par Mercury Marine, ou au remboursement du prix d'achat du produit par Mercury. Mercury se réserve le droit d'améliorer ou de modifier les produits, de temps à autre, sans obligation de modifier les produits fabriqués antérieurement.

COMMENT OBTENIR L'APPLICATION DE LA GARANTIE : Le client doit fournir à Mercury une possibilité raisonnable d'effectuer la réparation, ainsi qu'un accès raisonnable au produit. Les demandes de garantie doivent être adressées, accompagnées du produit, à un revendeur agréé par Mercury afin qu'il puisse réparer ledit produit. Si l'acheteur n'est pas en mesure de livrer le produit au revendeur, il doit en avvertir Mercury par écrit. Nous nous chargerons ensuite de faire effectuer l'inspection et toute réparation couverte par la garantie. L'acheteur devra alors s'acquitter de tous les frais de transport et/ou de déplacement. Si le service fourni n'est pas couvert par cette garantie, l'acheteur doit s'acquitter de tous les frais, pièces et main-d'œuvre, et de toute autre dépense liée à la réparation en question. L'acheteur ne doit pas envoyer le produit ou des pièces du produit directement à Mercury, sauf si Mercury lui en fait la demande. Une preuve attestant que le produit a été enregistré au nom du propriétaire doit être présentée au revendeur pour bénéficier de l'application de la garantie.

LIMITE DE LA GARANTIE : Cette garantie limitée ne couvre pas la corrosion des circuits électriques, la corrosion résultant de dégâts, la corrosion qui entraîne des dommages purement esthétiques, les emplois abusifs et les travaux d'entretien non conformes, la corrosion des accessoires, des instruments, des circuits de direction, la corrosion de l'embase de jet installée à l'usine, les dommages provenant des salissures marines, les produits vendus avec une garantie limitée de moins d'un an, les pièces de rechange (achetées par le client) et les produits utilisés à des fins commerciales. Par fins commerciales est entendue toute utilisation du produit liée à un travail ou à un emploi ou toute utilisation rémunératrice, pendant toute partie de la durée de la garantie, même si le produit n'est utilisé à ces fins qu'occasionnellement.

Les dégâts de corrosion produits par des courants électriques vagabonds (prises de quais, bateaux avoisinants, métal immergé) ne sont pas couverts par cette garantie et doivent être protégés par l'utilisation d'un dispositif anti-corrosion, tel que les systèmes Precision Parts de Mercury ou MerCathode de Quicksilver et/ou un isolateur galvanique. Les dégâts de corrosion provoqués par une application non conforme de peintures marines à base de cuivre ne sont pas couverts par cette garantie limitée. Si une protection contre les salissures marines est nécessaire, il est recommandé d'appliquer des peintures à base d'adipate tributylétain sur les produits MerCruiser et Outboard. Dans les régions où ces peintures sont interdites par la loi, des peintures à base de cuivre peuvent être utilisées sur la coque et le tableau arrière. Ne pas appliquer de peinture sur le hors-bord ni sur le produit MerCruiser. En outre, veiller à ne pas établir de connexion électrique entre le produit sous garantie et la peinture. Pour un produit MerCruiser, un espace non peint d'au moins 38 mm (1.5 in.) doit être laissé autour du tableau arrière. Se reporter au Manuel de fonctionnement et d'entretien pour tout détail supplémentaire.

Pour de plus amples informations sur les faits et les situations couverts par la garantie, et sur ceux qui ne le sont pas, se reporter à la section Garantie du manuel de fonctionnement et d'entretien, intégrée pour référence à la présente garantie.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

DÉNI ET LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ :

NOUS DÉCLINONS EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER. SI ELLES NE PEUVENT ÊTRE DÉSAVOUÉES, CES GARANTIES IMPLICITES SONT LIMITÉES À LA DURÉE DE LA GARANTIE EXPRESSE. LES DOMMAGES INDIRECTS ET CONSÉCUTIFS SONT EXCLUS DE CETTE COUVERTURE DE GARANTIE. COMME CERTAINS ÉTATS / PAYS N'AUTORISENT PAS D'EXONÉRATIONS DE RESPONSABILITÉ, LES LIMITATIONS ET LES EXCLUSIONS CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER. CETTE GARANTIE CONFÈRE AU PROPRIÉTAIRE DES DROITS LÉGAUX SPÉCIFIQUES, AUXQUELS D'AUTRES PEUVENT VENIR S'AJOUTER, SELON SON ÉTAT OU PAYS DE RÉSIDENCE.

Couverture de la garantie et exclusions

Cette rubrique a pour but d'éliminer certains des malentendus les plus courants concernant la garantie. Les informations suivantes définissent certains des services qui ne sont pas couverts par la garantie. Les dispositions énoncées ci-dessous ont été intégrées par référence à la garantie limitée de 3 ans contre les dégâts de corrosion, à la garantie limitée internationale sur les moteurs hors-bord, et à la garantie limitée sur les moteurs hors-bord des États-Unis et du Canada.

N'oubliez pas que la garantie couvre les réparations nécessaires pendant la durée de couverture en raison de défauts de fabrication et de matériaux. Les erreurs d'installation, les accidents, l'usure normale et toute une série d'autres causes qui affectent le produit ne sont pas couverts.

La garantie est limitée aux défauts de fabrication et de matériaux, uniquement lorsque la vente au consommateur s'est produite dans le pays dans lequel nous en avons autorisé la distribution.

Pour toute question concernant la garantie, contactez votre concessionnaire agréé. Il se fera un plaisir de répondre à toutes vos questions.

EXCLUSIONS GÉNÉRALES DE LA GARANTIE

1. Petits ajustements et réglages, y compris vérification, nettoyage ou réglage des bougies, éléments d'allumage, carburateurs, filtres, courroies, commandes, et vérification de la lubrification dans le cadre de services normaux.
2. Embases à jet installées à l'usine - Les pièces exclues de la garantie sont les suivantes : rotor et chemise endommagés à la suite d'un choc ou d'usure et roulements de l'arbre moteur endommagés par l'eau et dont l'entretien n'a pas été effectué correctement.
3. Dégâts provenant d'un acte de négligence, d'un entretien insuffisant, d'un accident, d'une utilisation anormale ou d'une installation ou d'un service incorrects.
4. Dépenses liées au halage, à la mise à l'eau et au remorquage, dépose et / ou remplacement de cloisons ou d'équipements du bateau en raison de la conception de ce dernier, pour accéder au produit, frais connexes relatifs au transport et / ou au temps de déplacement, etc. Le client doit fournir un accès raisonnable au produit. Le client doit livrer le produit à un concessionnaire agréé.
5. Entretien complémentaire effectué à la demande du client, qui n'est pas nécessaire dans le cadre de la garantie.
6. Les travaux non effectués par un concessionnaire agréé peuvent être couverts par la garantie dans les conditions suivantes : s'ils ont été réalisés dans une situation d'urgence (à condition qu'aucun concessionnaire agréé capable d'effectuer les travaux nécessaires ou disposant de dispositifs de halage ne soit disponible dans la région, etc., et que l'usine ait autorisé au préalable le recours à cet autre établissement).
7. Tous les dommages indirects et / ou consécutifs (frais d'entreposage, appels téléphoniques ou frais de location de toutes sortes, préjudices secondaires ou perte de temps ou de revenus) sont à la charge du propriétaire.
8. Utilisation de pièces de marques autres que Mercury Precision ou Quicksilver lors de réparations sous garantie.
9. Le changement des huiles, lubrifiants ou liquides dans le cadre de l'entretien normal est à la charge du client à moins que la perte ou la contamination de ces liquides ne soient causées par une panne du produit couverte par la garantie.
10. Participation ou préparation à une course ou à toute autre activité de compétition, ou après modification de l'unité inférieure en vue de telles activités.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

11. Un moteur bruyant n'indique pas nécessairement un problème grave. Si le diagnostic détermine que les organes internes du moteur sont gravement endommagés et qu'une panne pourrait d'en suivre, l'origine du bruit doit être corrigée dans le cadre de la garantie.
12. Les dommages causés à l'unité inférieur et / ou à l'hélice par le heurt d'un objet immergé sont considérés comme un risque marin.
13. Infiltration d'eau dans le moteur par l'arrivée de carburant, la prise d'air ou le circuit d'échappement ou immersion du produit.
14. Panne de toute pièce par suite d'un manque d'eau de refroidissement provenant du démarrage du moteur hors de l'eau, de l'obstruction des trous d'arrivée d'eau par des objets étrangers, de l'élévation ou du relevage excessifs du moteur.
15. Utilisation de carburants et de lubrifiants non conformes au produit. Reportez-vous à la rubrique Entretien.
16. Notre garantie limitée ne couvre pas les dégâts subis par nos produits en raison de l'installation ou de l'utilisation de pièces et d'accessoires qui sont fabriqués ou vendus par la concurrence. Les pannes qui ne sont pas liées à l'utilisation de ces pièces ou accessoires sont couvertes par la garantie si elles satisfont par ailleurs aux termes de la garantie limitée de ce produit.

GÉNÉRALITÉS

Responsabilités du pilote

Le pilote est responsable de la bonne conduite du bateau et de la sécurité de ses occupants ainsi que de celle du public. Nous engageons tous les utilisateurs du moteur hors-bord à lire attentivement et entièrement ce manuel et à ne commencer à piloter qu'après avoir bien compris toutes les instructions qu'il contient.

Veillez à ce qu'au moins l'un des passagers, autre que le pilote, soit informé des manoeuvres de base (démarrage, fonctionnement du hors-bord et navigation), au cas où le pilote se trouverait incapable de conduire le bateau.

Avant d'utiliser le moteur

Lire attentivement ce manuel. Se familiariser avec le fonctionnement du moteur hors-bord. Pour toute question, contacter le revendeur.

Prudence, connaissance et bon sens permettent d'éviter les blessures et les dégâts matériels.

Ce manuel, ainsi que les étiquettes de sécurité placées sur le bateau, utilisent la signalisation suivante pour attirer l'attention sur les consignes de sécurité spéciales qui doivent être respectées.

DANGER

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

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.

Puissance maximale du bateau

AVERTISSEMENT

L'utilisation d'un moteur hors-bord excédant la limite maximum de puissance du bateau peut : 1) entraîner la perte de contrôle de ce dernier, 2) modifier ses caractéristiques de flottaison en raison d'une charge excessive du tableau arrière, ou 3) causer la rupture du bateau, particulièrement au voisinage du tableau arrière.

GÉNÉRALITÉS

Ne dépassez pas les limites de puissance et de charge de votre bateau. La plupart des bateaux portent une plaque indiquant ces limites, calculées par le fabricant sur la base de certaines recommandations réglementaires. Dans le doute, contactez votre concessionnaire ou le constructeur du bateau.

U.S. COAST GUARD CAPACITY	
MAXIMUM HORSEPOWER	XXX
MAXIMUM PERSON CAPACITY (POUNDS)	XXX
MAXIMUM WEIGHT CAPACITY	XXX

26777

Utilisation de bateaux à haute vitesse et à hautes performances

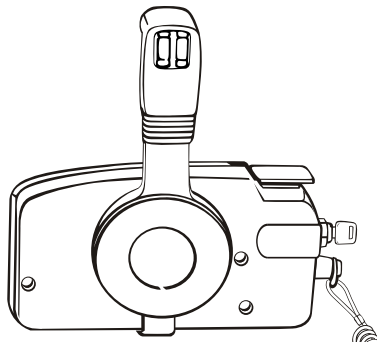
Si le moteur hors-bord est monté sur un bateau à haute vitesse ou à hautes performances et que le pilote n'en connaît pas bien le fonctionnement, il est conseillé de ne jamais l'utiliser à haute vitesse sans avoir suivi au préalable un cours d'orientation et une démonstration auprès du revendeur ou d'un opérateur familier de cette combinaison bateau/moteur hors-bord. Pour des renseignements supplémentaires, se procurer une copie de notre livret : **Hi-Performance Boat Operation (Utilisation de bateaux à hautes performances)** auprès de votre revendeur, de votre distributeur ou de Mercury Marine.

Modèles de moteur hors-bord à commande à distance

La commande à distance reliée au moteur doit être équipée d'un dispositif de protection de démarrage au point mort uniquement. Ce dispositif évite que le moteur ne démarre lorsqu'il est en prise.

▲ AVERTISSEMENT

Le démarrage du moteur avec l'embase en prise peut causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais utiliser un bateau s'il n'est pas équipé d'un dispositif de protection de démarrage au point mort.



37882

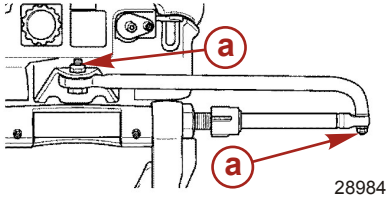
GÉNÉRALITÉS

Avis relatif à la direction à distance

▲ AVERTISSEMENT

Le dégagement d'une biellette de direction peut forcer le bateau à effectuer un virage brusque et complet, totalement inattendu. Cette manœuvre potentiellement brusque risque de projeter les occupants du bateau par-dessus bord, les exposant à des blessures graves, voire mortelles.

La biellette de direction qui connecte le câble de direction au moteur doit être fixée au moyen d'écrous autobloquants. Ces écrous autobloquants ne doivent jamais être remplacés par des écrous ordinaires (non autobloquants) qui se desserrent et vibrent, permettant ainsi à la biellette de se dégager.

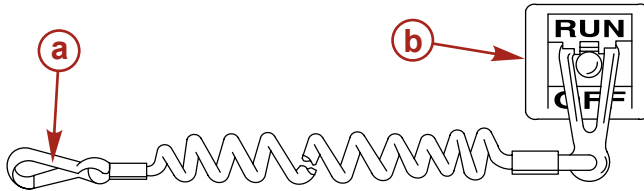


a - Écrous autobloquants

Coupe-circuit d'urgence

Le coupe-circuit d'urgence arrête le moteur chaque fois que l'opérateur s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer l'interrupteur (en cas d'éjection accidentelle, par exemple). Les moteurs hors-bord à barre franche et certaines unités à commande à distance sont équipés d'un coupe-circuit d'urgence. Un coupe-circuit d'urgence peut être installé comme accessoire – habituellement sur le tableau de bord ou sur le côté adjacent au poste de pilotage.

Le cordon 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 cordon à l'autre extrémité à attacher au pilote. Au repos, le cordon est enroulé sur lui-même pour éviter qu'il ne s'enchevêtre 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. Si le pilote souhaite raccourcir le cordon, il peut l'enrouler autour de son poignet ou de sa jambe, ou y faire un nœud.



21629

- a - Cordon de coupe-circuit d'urgence
- b - Coupe-circuit d'urgence

GÉNÉRALITÉS

Importantes informations relatives à la sécurité : Le coupe-circuit d'urgence arrête le moteur lorsque l'opérateur s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer l'interrupteur. Ceci se produit si le pilote tombe accidentellement par-dessus bord ou se déplace dans le bateau à une distance suffisante de son poste. Une chute par dessus bord ou une éjection accidentelle sont des risques plus fréquents sur certains types de bateaux, tels que les bateaux pneumatiques à flancs bas, les bateaux de pêche au lancer, les bateaux à hautes performances et les bateaux de pêche légers et au comportement sensible, contrôlés par une barre franche. La chute par-dessus bord et les éjections accidentelles sont aussi la conséquence de mauvaises pratiques d'utilisation, telles que le fait de s'asseoir sur le dossier du siège ou sur le plat-bord à des vitesses de déjaugage, de rester debout à des vitesses de déjaugage, de s'asseoir sur des plates-formes de bateau de pêche élevées, de naviguer à des vitesses de déjaugage dans des eaux peu profondes ou comportant de nombreux obstacles, de relâcher le volant ou la barre franche qui tire dans une direction, de boire de l'alcool ou de consommer des drogues ou d'effectuer des manœuvres risquées à haute vitesse.

Le coupe-circuit d'urgence permet d'arrêter le moteur instantanément mais le bateau continue d'avancer pendant un certain temps, selon la vitesse et l'angle du virage amorcé au moment de l'activation du dispositif. Le bateau n'effectuera cependant pas un cercle complet. 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 vivement recommandé d'informer les autres passagers des procédures correctes de démarrage et de fonctionnement du moteur au cas où une situation d'urgence se présenterait (par exemple, si l'opérateur est éjecté accidentellement).

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 en avant du bateau susceptible d'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 l'embase ou l'hélice.
- 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.

Protection des baigneurs

BATEAU EN MARCHÉ

Il est extrêmement difficile pour un nageur ou pour toute personne se tenant dans l'eau de se déplacer assez rapidement pour éviter un bateau allant dans sa direction, même à basse vitesse.



21604

C'est pourquoi nous vous recommandons de ralentir et de faire preuve de la plus grande prudence lorsque vous naviguez dans une zone où des nageurs ou des baigneurs peuvent se trouver.

Lorsque le bateau se déplace par inertie, moteur débrayé, l'eau exerce toujours une force suffisante sur l'hélice pour la faire tourner. Même cette rotation au point mort peut causer des blessures graves.

GÉNÉRALITÉS

BATEAU À L'ARRÊT

⚠ AVERTISSEMENT

Coupez immédiatement le moteur dès qu'un baigneur se trouve à proximité du bateau. Il risque en effet d'être gravement blessé par une hélice en rotation, un bateau en mouvement, ou un carter d'engrenage qui se déplace ou tout dispositif fixé sur le bateau ou le carter d'engrenage.

Passez au point mort et coupez le moteur avant de laisser vos passagers entrer dans l'eau ou nager près de votre bateau.

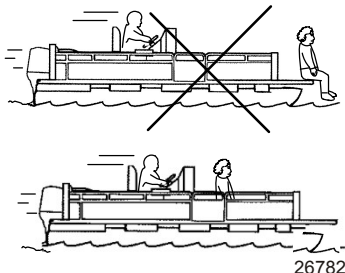
Message de sécurité des passagers – Bateaux à pont et à ponton

Chaque fois que le bateau se déplace, observer l'emplacement de tous les passagers. Veiller à ce qu'ils conservent leur place et ne s'assoient pas dans des sièges qui ne sont pas recommandés pour des vitesses supérieures au ralenti. Une réduction soudaine de la vitesse, à la suite, par exemple, d'un plongeon dans une grosse vague ou un sillage profond, d'une réduction brusque des gaz ou d'un virage inattendu, peuvent les projeter par-dessus bord. Une chute à l'avant du bateau, entre les deux pontons, les mettrait en contact avec l'embase.

BATEAUX À PONT AVANT OUVERT

Personne ne doit se tenir sur le pont devant le garde-corps lorsque le bateau est en mouvement. 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 pendantes à l'extérieur, peuvent être entraînées dans l'eau par une vague.



⚠ AVERTISSEMENT

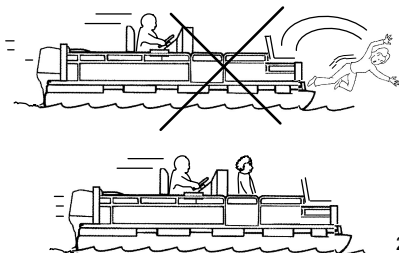
Éviter les blessures graves, voire mortelles, dues aux chutes par-dessus l'extrémité avant d'un bateau à ponton ou à plate-forme et à l'écrasement par le hors-bord. S'éloigner de l'extrémité avant du pont et rester assis lorsque le bateau est en mouvement.

BATEAUX AVEC FAUTEUILS DE PÊCHE SURÉLEVÉS SUR SOCLE, MONTÉS À L'AVANT

Ces fauteuils de pêche surélevés ne doivent pas être utilisés lorsque le bateau se déplace à une vitesse supérieure au ralenti ou à celle pour la pêche à la traîne. Les passagers doivent être assis dans les sièges désignés pour les vitesses plus rapides.

GÉNÉRALITÉS

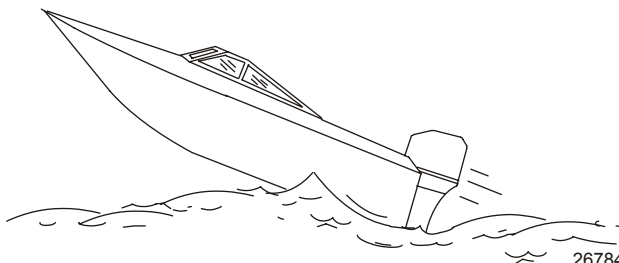
Toute décélération soudaine et inattendue du bateau peut entraîner la chute par-dessus bord des passagers qui se trouvent sur les sièges surélevés.



26783

Saut de vagues et de traînées de sillage

Il est normal d'avoir à traverser des vagues ou des traînées de sillage lorsque l'on conduit un bateau de plaisance. Quand cette manœuvre est exécutée avec suffisamment de vitesse pour que la coque du bateau se soulève partiellement ou totalement de l'eau, elle comporte alors des dangers, notamment lorsque la coque entre à nouveau en contact avec l'eau.



26784

Le changement de direction du bateau, au milieu du saut, est particulièrement dangereux, car il risque de virer brutalement à sa retombée dans l'eau. Un tel changement brusque de direction peut projeter les occupants hors de leurs sièges, ou même par-dessus bord.

▲ AVERTISSEMENT

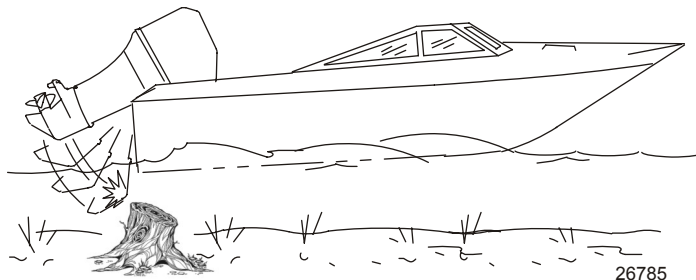
Pour éviter toute blessure grave, voire mortelle, due à une projection dans le bateau ou par-dessus bord lorsque ce dernier reprend contact avec le plan d'eau, gardez-vous, si possible, de sauter les vagues ou les traînées de sillage. Avertissez tous les passagers de se baisser et de se tenir fermement au bateau lorsque le bateau saute une vague ou une traînée de sillage.

Le saut de vagues ou de traînées de sillage peut comporter un autre danger moins courant. Si la proue de votre bateau pique suffisamment lorsque ce dernier est aéroporté, elle peut pénétrer sous l'eau et se trouver momentanément immergée. Le bateau exécute alors un arrêt presque instantané et ses occupants peuvent être projetés vers l'avant. Il risque aussi de virer brusquement d'un côté ou de l'autre.

GÉNÉRALITÉS

Impact avec des dangers immergés

Réduire la vitesse et faire preuve de prudence lors de la navigation dans des eaux peu profondes ou des zones où la présence de dangers immergés, qui pourraient être heurtés par le moteur hors-bord ou le fond du bateau, est suspectée. **La meilleure manière de réduire les risques de blessures ou de dégâts provoqués par un objet flottant ou immergé est de contrôler la vitesse du bateau. Dans de telles conditions, maintenir le bateau à une vitesse de déjaugage minimale de 24 à 40 km/h (15 à 25 mph).**



⚠ AVERTISSEMENT

Pour éviter des blessures graves, voire mortelles, de tout ou d'une partie du moteur hors-bord projeté(e) dans le bateau après avoir heurté un obstacle flottant ou immergé, maintenir une vitesse maximum ne dépassant pas la vitesse minimum de déjaugage.

Le fait de heurter un objet flottant ou immergé peut entraîner un nombre infini de situations. Certaines de ces situations peuvent provoquer les conséquences suivantes :

- Tout ou une partie du moteur hors-bord peut se détacher et être projeté(e) dans le bateau.
- Le bateau peut changer de cap soudainement. Un tel changement de direction brusque peut projeter les passagers hors de leur siège ou par-dessus bord.
- Une rapide réduction de vitesse. Les occupants peuvent être projetés vers l'avant, voire hors du bateau.
- Dégâts provoqués par des chocs au niveau du bateau et/ou du moteur hors bord.

Garder à l'esprit que la meilleure manière de réduire les risques d'accidents ou de dégâts matériels lors d'un impact 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 le moteur hors-bord afin de s'assurer qu'aucune pièce n'est desserrée ni cassée. En cas de dégâts évidents ou soupçonnés, rapporter le moteur à un revendeur agréé pour une inspection complète et une réparation, le cas échéant.

Le bateau doit aussi faire l'objet d'une vérification pour déterminer si la coque ou le tableau arrière ont été fracturés ou s'ils présentent des fuites.

Le fait d'utiliser un moteur hors-bord endommagé peut causer des dommages supplémentaires à d'autres pièces du moteur hors-bord ou affecter le contrôle du bateau. S'il est absolument nécessaire de continuer à l'utiliser, le faire uniquement fonctionner à des vitesses très réduites.

⚠ AVERTISSEMENT

Toute perte de contrôle du bateau risque d'entraîner des blessures graves, voire mortelles. Une navigation prolongée avec des dommages importants causés par un impact peut causer une défaillance soudaine d'un composant du moteur hors-bord avec ou sans autre impact. Faire inspecter complètement le moteur hors-bord et faire procéder à toute réparation nécessaire.

GÉNÉRALITÉS

Émissions d'échappement

FAIRE ATTENTION À L'INTOXICATION AU MONOXYDE DE CARBONE

Les fumées d'échappement de tous les moteurs à combustion interne produisent du monoxyde de carbone, qu'il s'agisse des moteurs marins hors-bord, à embase et en-bord, ou des générateurs qui alimentent les différents accessoires nautiques. Le monoxyde de carbone est un gaz mortel inodore, incolore et insipide.

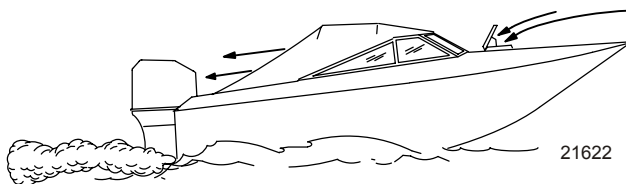
Les premiers symptômes d'intoxication au monoxyde de carbone, à ne pas confondre avec le mal de mer ou un empoisonnement, comprennent des maux de tête, des vertiges, une somnolence et des nausées.

⚠ AVERTISSEMENT

Éviter la combinaison d'un moteur en marche et d'une mauvaise ventilation. Une exposition prolongée au monoxyde de carbone en concentration suffisante peut entraîner la perte de conscience, des dommages au cerveau ou le décès.

BONNE VENTILATION

Aérer l'habitacle, ouvrir les rideaux latéraux ou les écoutilles avant pour évacuer les vapeurs.



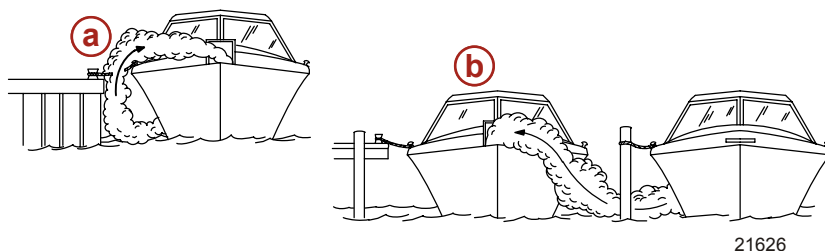
Exemple de circulation suffisante d'air dans le bateau

VENTILATION INSUFFISANTE

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

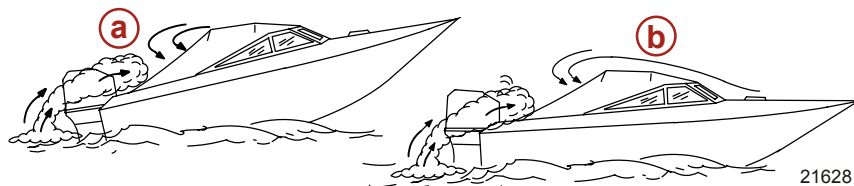
LORSQUE LE BATEAU EST STATIONNAIRE



- 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.

GÉNÉRALITÉS

LORSQUE LE BATEAU SE DÉPLACE



- a - Angle de relevage de la proue trop élevé.
- b - Écoutilles avant fermées.

Choix des accessoires du moteur hors-bord

Les accessoires de marque Mercury Precision ou Quicksilver ont été conçus et testés spécialement pour votre moteur hors-bord. Ces accessoires sont disponibles auprès des revendeurs Mercury Marine.

⚠ AVERTISSEMENT

Consultez votre concessionnaire avant toute installation d'accessoires. Un mauvais usage des accessoires recommandés ou l'installation d'accessoires incompatibles avec votre équipement peut causer des blessures graves ou mortelles ou une défaillance du produit.

Certains accessoires qui ne sont pas fabriqués ou vendus par Mercury Marine peuvent présenter des problèmes de sécurité si vous les utilisez avec votre moteur hors-bord. Procurez-vous les manuels d'installation, d'utilisation et d'entretien de tous les accessoires que vous choisissez et lisez-les attentivement.

Sécurité sur l'eau

Pour votre sécurité sur l'eau, renseignez-vous sur la réglementation et les restrictions relatives à la navigation, et n'oubliez pas les mesures de précaution ci-dessous.

Utilisez un gilet de sauvetage. Vous devez disposer d'un gilet de sauvetage homologué facilement accessible pour chaque personne à bord.

Ne chargez pas votre bateau à l'excès. La plupart des bateaux sont classés et certifiés en fonction d'une capacité de charge (poids transporté) nominale maximale. Consultez la plaque de capacité de votre bateau. Dans le doute, contactez votre concessionnaire ou le constructeur du bateau.

Procédez régulièrement à toutes les vérifications de sécurité et à tous les travaux d'entretien requis et veillez à faire effectuer les réparations nécessaires.

Prenez connaissance avec tous les règlements et lois nautiques applicables et respectez-les. Nous conseillons aux pilotes de suivre l'un des cours de navigation et de sécurité nautique proposés par diverses organisations telles que : 1. les auxiliaires des Garde-côtes, 2. les clubs nautiques, 3. la Croix Rouge et 4. la police maritime et des voies d'eau.

Veillez à ce que tous vos passagers soient bien assis. Ne laissez personne s'installer sur une partie quelconque du bateau non prévue à cet effet, par exemple les dossiers des sièges, les plats-bords, le tableau arrière, la proue, les ponts, les sièges de pêche surélevés ou tournants. De manière générale, interdisez tous les endroits d'où une personne pourrait tomber ou être projetée à l'eau en cas d'accélération brusque et inattendue, d'arrêt ou de mouvement soudains ou de perte de contrôle du bateau.

Ne naviguez jamais en état d'ivresse ou d'intoxication. Votre jugement et vos réflexes en souffriraient.

Formez d'autres personnes au pilotage du bateau. Montrez les manoeuvres de base (démarrage, fonctionnement du hors-bord et navigation) à l'un des passagers au moins, au cas où le pilote se trouverait incapable de conduire ou tomberait à l'eau.

Embarquement de passagers. Coupez le moteur lorsque vos passagers embarquent, débarquent ou se trouvent près de la poupe (arrière) du bateau (côté hélice). Passer au point mort ne suffit pas.

GÉNÉRALITÉS

Soyez vigilant. Le pilote est tenu de rester en alerte en permanence, tant par la vue que par l'ouïe. Sa vision ne doit pas être obstruée, particulièrement dans la direction de marche du bateau. Il convient à cet effet d'écarter tout passager, matériel ou siège de pêche se trouvant dans le champ de vision du pilote lorsque le bateau se déplace à une vitesse supérieure au ralenti.

Ne suivez jamais directement un skieur : s'il tombe, vous risqueriez un accident grave. A 40 km/h (25 mi/h), par exemple, votre bateau ne met que 5 secondes à rattraper un skieur tombé à 61 mètres (200 pi) de vous.

Veillez aux skieurs tombés à l'eau. Si vous utilisez votre bateau pour le ski nautique ou des activités similaires, veillez à ce que le skieur, s'il est tombé, soit toujours du côté du pilote du bateau lorsque vous retournez le chercher. Gardez toujours le skieur tombé en vue et ne faites jamais marche arrière en sa direction ou en direction de toute personne à l'eau.

Signalez les accidents. En cas d'accident, déposez un constat auprès des autorités, conformément aux lois en vigueur.

Enregistrement du numéro de série

Il est important de noter le numéro de série et d'autres informations importantes pour référence ultérieure.

Inscrire le numéro de série du moteur comme indiqué (sur le carénage inférieur et le bloc-cylindres du moteur) dans l'espace ci-dessous. Ce numéro sera utile en cas de vol et permet d'identifier rapidement le type de produit.

Numéro de série :
Année modèle :
Désignation du modèle :
Année de fabrication :
Label de certification européenne (le cas échéant) :

GÉNÉRALITÉS

Caractéristiques 40/50 (unités impériales incluses)

Modèle	40/50MH	40/50EH	40/50EHO
Longueur totale	1 143 mm		
Largeur total	384 mm		
Hauteur totale	S = 1 225 mm, L = 1 352 mm, UL = 1 479 mm		
Hauteur d'im- poste	S = 403 mm, L = 530 mm, UL = 657 mm		
Poids	S = 72,0, L = 73,5, UL = 75,0 kg	L = 78,5 kg	L = 80,0, UL = 81,5 kg
Puissance maximale	40 = 29,4 kW, 50 = 36,8 kW		
Régime à pleins gaz	40 = 5 000 à 5 700, 50 = 5 150 à 5 850		
Nombre de cy- lindres	3		
Cylindrée	697 ml		
Alésage et course	68 x 64 mm		
Système d'échappement	Échappement par le moyeu		
Graissage	Carburant prémélangé		Injection d'huile
Rapport de mé- lange du carbu- rant	50:1		120:1-50:1
Système de re- froidissement	Contrôlé par thermostat		
Système de dé- marrage	Manuel	Électrique (avec système manuel de secours)	
Allumage	CDI (allumage à décharge de condensateur)		
Bougie	40 : NGK B7HS-10/BR7HS-10 ou Champion L-82C/RL-82C (écartement de 1,0 mm), 50 : NGK B8HS-10/BR8HS-10 ou Champion L-78C/RL-78C (écartement de 1,0 mm)		
Alternateur	12 V, 130 W (12 V, 11 A)		
Système de trim	Manuel, 6 positions		
Huile moteur	Huile Mercury ou Quicksilver ou huile recommandée (TC-W3)		
Huile pour em- base	Huile pour embase Mercury, Quicksilver ou API GL5, SAE n° 80 à n° 90, environ 500 ml		
Contenance du réservoir de carburant	25 l (6.6 US gal)		
Contenance en huile moteur	-		Environ 2,0 l (0.53 US gal)
Rapport de dé- multiplication	13:24		

GÉNÉRALITÉS

Modèle	40/50MH	40/50EH	40/50EHO
Carburant	Essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane à la pompe de 87 (indice d'octane recherche de 91)		

GÉNÉRALITÉS

Modèle	40/50EHPTO	40/50EO	40/50EPTO
Longueur totale	1 143 mm	630 mm	
Largeur totale	384 mm	340 mm	355 mm
Hauteur totale	S = 1 225, L = 1 352, UL = 1 479 mm	S = 1 212, L = 1 339, UL = 1 466 mm	
Hauteur du tableau arrière	S = 403, L = 530, UL = 657		
Poids	S = 87,5, L = 89,0, UL = 90,5 kg	S = 74,5, L = 76,0 kg	S = 83,5, L = 85,0, UL = 86,5 kg
Puissance maximale	40 = 29,4 kW, 50 = 36,8 kW		
Régime à pleins gaz	40 = 5 00 à 5 700, 50 = 5 150 à 5 850		
Nombre de cylindres	3		
Cylindrée	697 ml		
Alésage et course	68 x 64 mm		
Système d'échappement	Échappement par le moyeu		
Graissage	Injection d'huile		
Rapport de mélange du carburant	120:1-50:1		
Circuit de refroidissement	Contrôlé par thermostat		
Système de démarrage	Électrique (avec système manuel de secours)	Électrique	
Allumage	CDI (allumage à décharge de condensateur)		
Bougies	40 : NGK B7HS-10/BR7HS-10 ou Champion L-82C/RL-82C (écartement de 1,0 mm), 50 : NGK B8HS-10/BR8HS-10 ou Champion L-78C/RL-78C (écartement de 1,0 mm)		
Alternateur	12 V,130 W (12 V, 11 A)		
Système de trim	Relevage hydraulique	Manuel, 6 positions	Relevage hydraulique
Huile moteur	Huile moteur Mercury ou Quicksilver ou huile moteur recommandée (TC-W3)		
Huile pour embase	Huile pour embase Mercury ou Quicksilver ou API GL5, SAE n° 80 à n° 90, environ 500 ml		
Contenance du réservoir de carburant	25 l (6.6 US gal)		
Contenance en huile moteur	Environ 2,0 l (0.53 US gal)		
Rapport de démultiplication	13:24		

GÉNÉRALITÉS

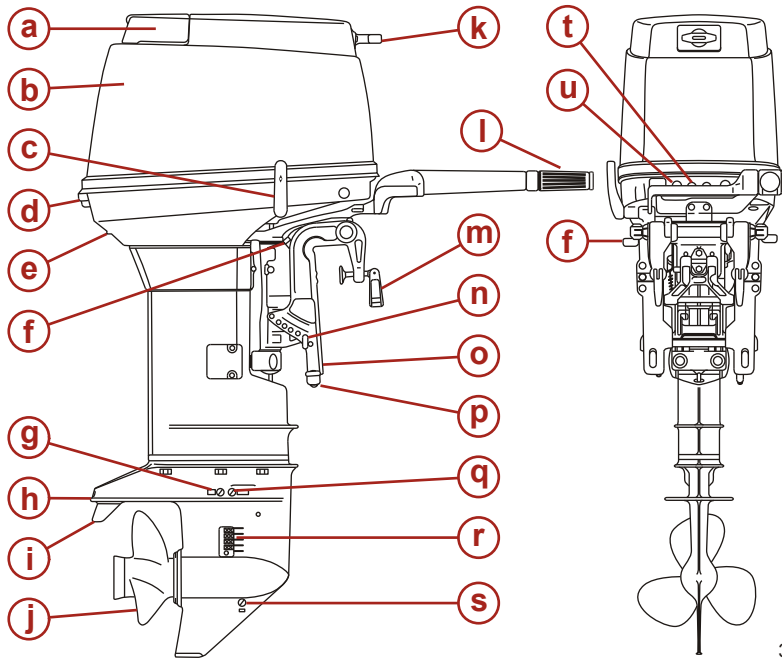
Modèle	40/50EHPTO	40/50EO	40/50EPTO
Carburant	Essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane à la pompe de 87 (indice d'octane recherche de 91)		

Modèle	W50MH	W50EHPT	W50EO
Longueur totale	1 145 mm	630 mm	
Largeur totale	384 mm	355 mm	340 mm
Hauteur totale	L = 1 413 mm	L = 1 410 mm	
Hauteur du tableau arrière	550 mm		
Poids	L = 79,0 kg	L = 84,0 kg	L = 81,5 kg
Puissance maximale	36,8 kW		
Régime à pleins gaz	5 150 à 5 850		
Nombre de cylindres	3		
Cylindrée	697 ml		
Alésage et course	68 x 64 mm		
Système d'échappement	Échappement par le moyeu		
Graissage	Carburant prémélangé		Injection d'huile
Rapport de mélange du carburant	50:1		120:1 - 50:1
Système de refroidissement	Contrôlé par thermostat		
Système de démarrage	Manuel	Électrique (avec système manuel de secours)	Électrique
Allumage	CDI (allumage à décharge de condensateur)		
Bougies	NGK B8HS-10/BR8HS-10 ou Champion L-78C/RL-78C (écartement de 1,0 mm)		
Alternateur	12 V, 130 W (12 V, 11 A)		
Système de trim	Manuel, 6 positions	Relevage hydraulique	Manuel, 6 positions
Huile moteur	Huile moteur Mercury ou Quicksilver ou huile moteur recommandée (TC-W3)		
Huile pour embase	Huile pour embase Mercury ou Quicksilver ou API GL5, SAE n° 80 à n° 90, environ 700 ml		
Contenance du réservoir de carburant	25 l (6.6 US gal)		
Contenance en huile moteur	-		environ 2,0 l (0.53 US gal)
Rapport de démultiplication	12:23		
Carburant	Essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane à la pompe de 87 (indice d'octane recherche de 91)		

GÉNÉRALITÉS

IDENTIFICATION DES COMPOSANTS

40MH/W50MH



38270

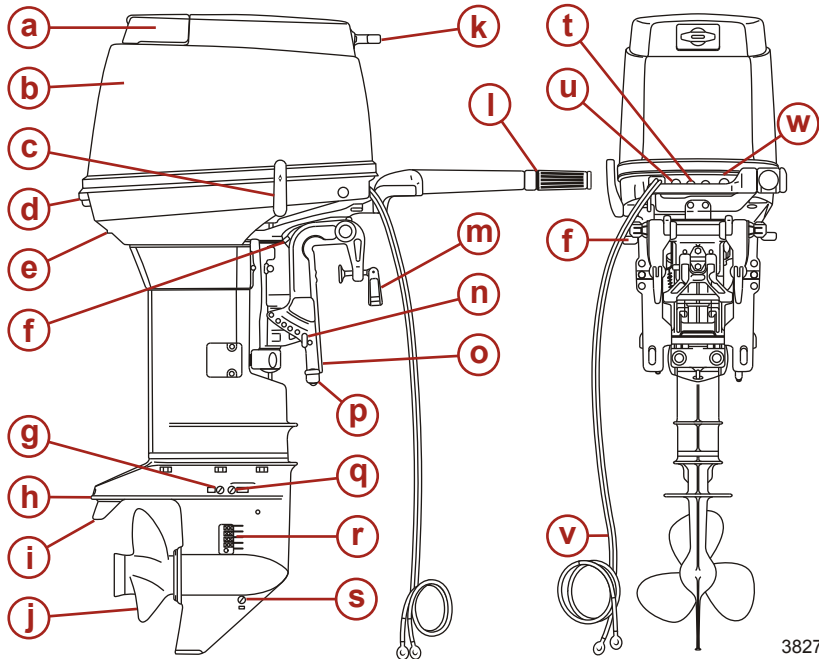
- a** - Poignée de relevage
- b** - Capot supérieur
- c** - Levier d'inversion de marche
- d** - Verrouillage de carénage
- e** - Orifice indicateur de la pompe à eau
- f** - Levier de blocage en marche arrière
- g** - Bouchon d'eau
- h** - Plaque anti-ventilation
- i** - Dérive
- j** - Hélice
- k** - Poignée de démarrage manuel
- l** - Manette des gaz
- m** - Vis de blocage
- n** - Axe de position de trim
- o** - Bras de tableau arrière
- p** - Anode
- q** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- r** - Prise d'eau
- s** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- t** - Interrupteur d'arrêt

GÉNÉRALITÉS

u - Bouton de starter

GÉNÉRALITÉS

40EH/50EH



38271

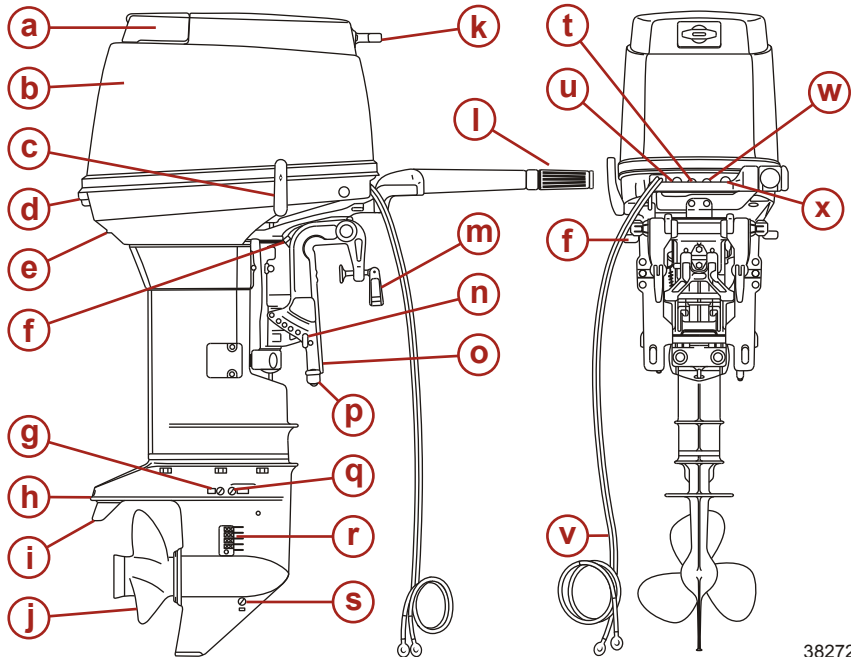
- a** - Poignée de relevage
- b** - Capot supérieur
- c** - Levier d'inversion de marche
- d** - Verrouillage de carénage
- e** - Orifice indicateur de la pompe à eau
- f** - Levier de blocage en marche arrière
- g** - Bouchon d'eau
- h** - Plaque anti-ventilation
- i** - Dérive
- j** - Hélice
- k** - Poignée de démarrage manuel
- l** - Manette des gaz
- m** - Vis de blocage
- n** - Axe de position de trim
- o** - Bras de tableau arrière
- p** - Anode
- q** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- r** - Prise d'eau
- s** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- t** - Interrupteur d'arrêt
- u** - Bouton de starter
- v** - Câbles de batterie

GÉNÉRALITÉS

w - Bouton de démarreur

GÉNÉRALITÉS

40EHO/50EHO



38272

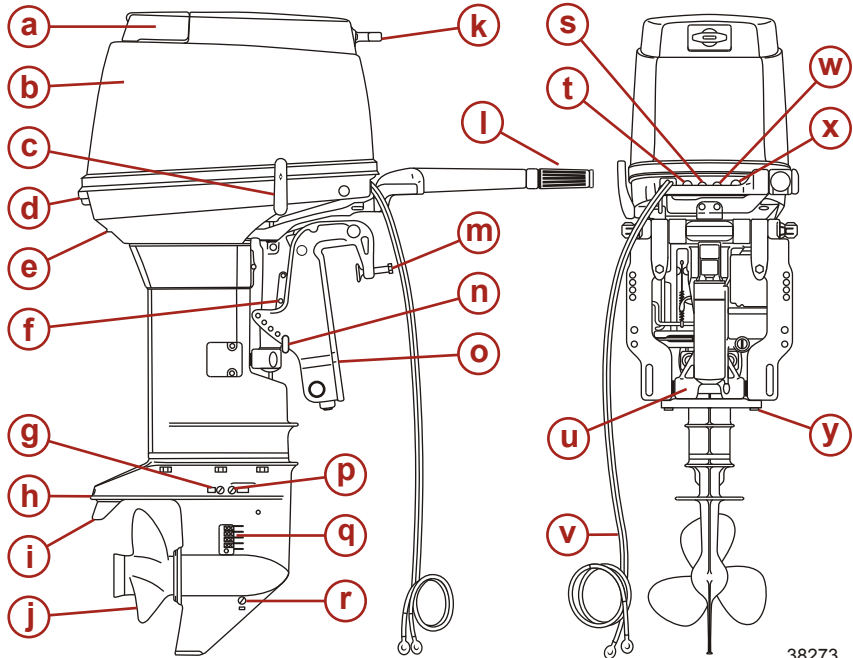
- a** - Poignée de relevage
- b** - Capot supérieur
- c** - Levier d'inversion de marche
- d** - Verrouillage de carénage
- e** - Orifice indicateur de la pompe à eau
- f** - Levier de blocage en marche arrière
- g** - Bouchon d'eau
- h** - Plaque anti-ventilation
- i** - Dérive
- j** - Hélice
- k** - Poignée de démarrage manuel
- l** - Manette des gaz
- m** - Vis de blocage
- n** - Axe de position de trim
- o** - Bras de tableau arrière
- p** - Anode
- q** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- r** - Prise d'eau
- s** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- t** - Interrupteur d'arrêt
- u** - Bouton de starter
- v** - Câbles de batterie

GÉNÉRALITÉS

- w** - Témoin de bas niveau d'huile
- x** - Bouton de démarreur

GÉNÉRALITÉS

40EHPTO/50EHPTO



38273

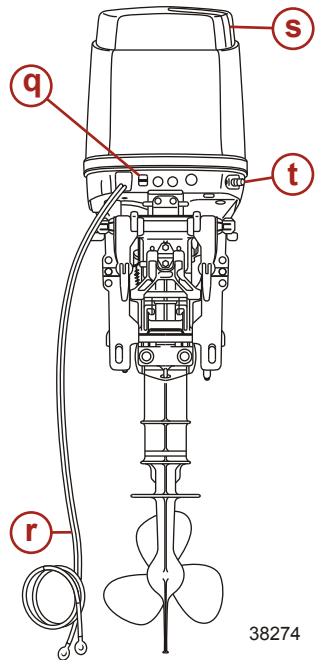
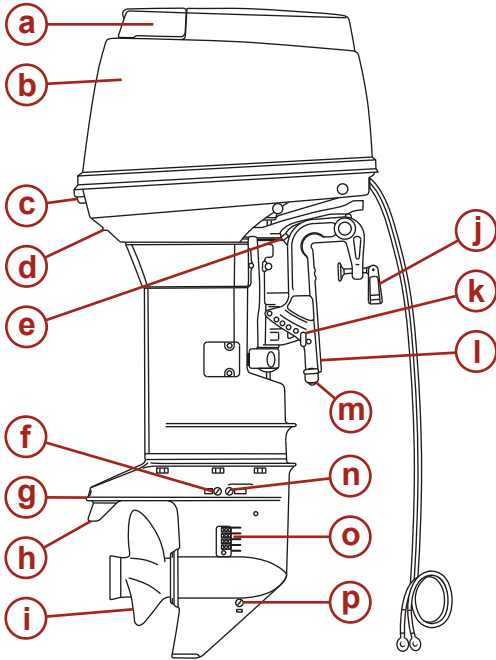
- a** - Poignée de relevage
- b** - Couvercle supérieur
- c** - Levier d'inversion de marche
- d** - Verrouillage de carénage
- e** - Orifice indicateur de la pompe à eau
- f** - Butée de relevage
- g** - Bouchon d'eau
- h** - Plaque anti-ventilation
- i** - Dérive
- j** - Hélice
- k** - Poignée de démarrage manuel
- l** - Manette des gaz
- m** - Vis de blocage
- n** - Axe de position de trim
- o** - Bras de tableau arrière
- p** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- q** - Prise d'eau
- r** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- s** - Interrupteur d'arrêt
- t** - Bouton de starter
- u** - Inclinaison et relevage hydrauliques
- v** - Câbles de batterie

GÉNÉRALITÉS

- w** - Témoin de bas niveau d'huile
- x** - Bouton de démarreur
- y** - Anode

GÉNÉRALITÉS

40EO/50EO

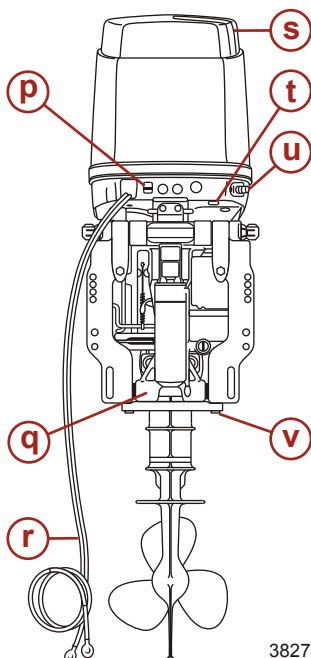
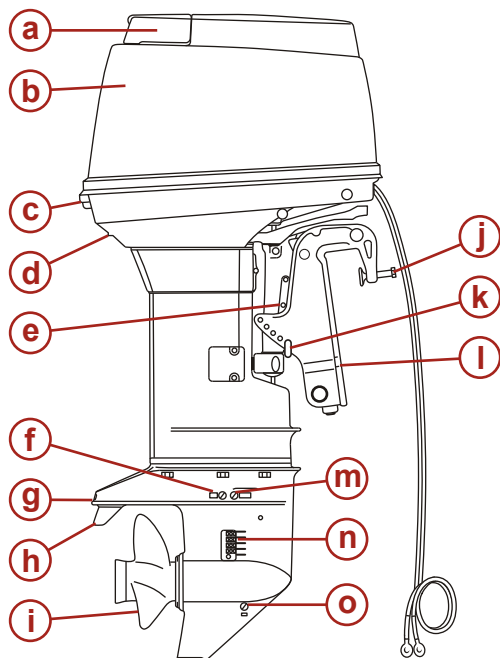


38274

- a** - Poignée de relevage
- b** - Capot supérieur
- c** - Verrouillage de carénage
- d** - Orifice indicateur de pompe à eau
- e** - Levier de blocage en marche arrière
- f** - Bouchon d'eau
- g** - Plaque anti-ventilation
- h** - Dérive
- i** - Hélice
- j** - Vis de blocage
- k** - Axe de position de trim
- l** - Bras de tableau arrière
- m** - Anode
- n** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- o** - Prise d'eau
- p** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- q** - Bouton de starter
- r** - Câbles de batterie
- s** - Trappe de remplissage d'huile
- t** - Raccord de carburant

GÉNÉRALITÉS

40EPTO/50EPTO



38275

- a** - Poignée de relevage
- b** - Capot supérieur
- c** - Verrouillage de carénage
- d** - Orifice indicateur de la pompe à eau
- e** - Butée de relevage
- f** - Bouchon d'eau
- g** - Plaque anti-ventilation
- h** - Dérive
- i** - Hélice
- j** - Vis de blocage
- k** - Axe de position de trim
- l** - Bras de tableau arrière
- m** - Bouchon de vidange d'huile (supérieur)
- n** - Prise d'eau
- o** - Bouchon de vidange d'huile (inférieur)
- p** - Bouton de starter
- q** - Inclinaison et relevage hydrauliques
- r** - Câbles de batterie
- s** - Trappe de remplissage d'huile
- t** - Commande d'inclinaison et de relevage hydraulique
- u** - Raccord de carburant
- v** - Anode

INSTALLATION

Puissance motrice maximale du bateau

▲ AVERTISSEMENT

Le dépassement de la puissance motrice maximale du bateau peut causer des blessures graves, voire mortelles. La surmotorisation du bateau peut affecter le contrôle et la flottabilité du bateau ; elle risque également de causer la rupture du tableau arrière. Ne pas installer un moteur qui excède la puissance motrice nominale maximale du bateau.

Ne pas sur-motoriser ni surcharger le bateau. La plupart des bateaux comportent une plaque de capacité indiquant la puissance et la charge maximales admissibles telles qu'elles sont déterminées par le constructeur en fonction de certaines directives des autorités compétentes. En cas de doute, contacter le revendeur ou le constructeur du bateau.

U.S. COAST GUARD CAPACITY	
MAXIMUM HORSEPOWER	XXX
MAXIMUM PERSON CAPACITY (POUNDS)	XXX
MAXIMUM WEIGHT CAPACITY	XXX

26777

Installation du moteur hors-bord

Il est vivement recommandé que le revendeur installe le moteur hors-bord et ses accessoires pour garantir une installation correcte et de bonnes performances. Si le moteur hors-bord est installé par le propriétaire, suivre les instructions du manuel

▲ AVERTISSEMENT

Le fait de ne pas correctement fixer le moteur hors-bord peut provoquer la projection du moteur hors du tableau arrière du bateau et causer des dommages aux biens, des blessures graves, voire mortelles. Avant toute utilisation, installer correctement le moteur hors-bord à l'aide de la visserie de montage requise. Ne pas accélérer au-delà du ralenti dans des eaux pouvant contenir des obstacles immergés si le moteur hors-bord n'est pas correctement fixé au tableau arrière.

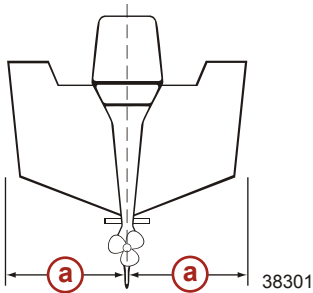
REMARQUE : Consulter le revendeur agréé pour recevoir les instructions correctes ou, au besoin, demander au revendeur de monter le moteur.

IMPORTANT : La plupart des bateaux sont classés et certifiés selon leur puissance maximale qui est indiquée sur les plaques de certification des bateaux. Ne pas équiper le bateau d'un moteur hors-bord dont la puissance dépasse cette limite. En cas de doute, contacter un revendeur. Ne pas utiliser le moteur tant qu'il n'a pas été monté en toute sécurité sur le bateau, conformément aux instructions ci-après.

INSTALLATION

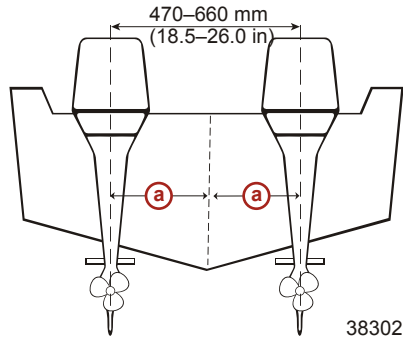
INSTALLATION

1. **Installation à moteur unique** : Placer le moteur hors-bord au centre du tableau arrière. Le monter à l'aide d'un coussin ou d'une plaque de rembourrage.



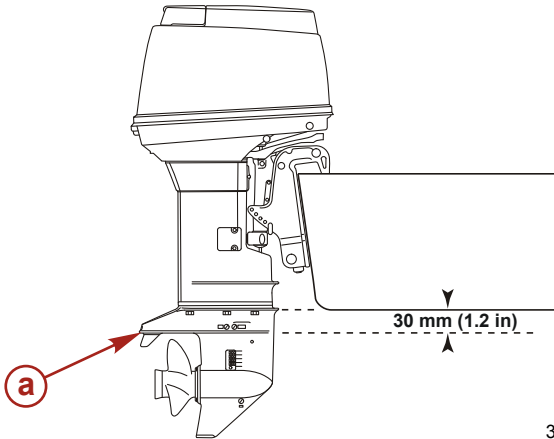
a - Moteur hors-bord sur l'axe du tableau arrière

2. **Installation à moteurs jumelés** : Placer les moteurs de hors-bord en les espaçant de 470 à 660 mm (18.5–26.0 in.), en mesurant à partir de l'axe de chaque moteur, et à une distance égale (a) du centre du tableau arrière.



INSTALLATION

3. **Hauteur du tableau arrière :** Le dégagement entre la plaque anti-ventilation du moteur et la carène du bateau doit être compris entre 10 et 30 mm (0.4 et 1.2 in.). Si la différence de hauteur dépasse 30 mm (1.2 in.), cela peut réduire les performances de puissance du moteur en raison de l'augmentation de la résistance de l'eau sur l'embase.



4. Après avoir positionné les bras de tableau arrière, les fixer à l'aide des vis de blocage. Percer deux trous dans le tableau arrière du bateau, correspondant aux trous du bras de tableau arrière. Fixer le moteur à l'aide des boulons, rondelles et écrous fournis.

AJUSTEMENT SUR LE TABLEAU ARRIÈRE

Veiller à ce que la plaque anti-ventilation du moteur hors-bord soit immergée en cours de navigation à pleins gaz. Si la condition ci-dessus ne peut être remplie en raison de la forme de la carène du bateau, consulter le revendeur local.

IMPORTANT : Une surchauffe peut se produire si la plaque anti-ventilation est à un niveau plus élevé que la carène du bateau en raison d'un manque d'eau de refroidissement.

Si la différence de hauteur dépasse 30 mm (1.2 in.), les performances de puissance du moteur peuvent être réduites en raison de l'augmentation de la résistance de l'eau sur l'embase.

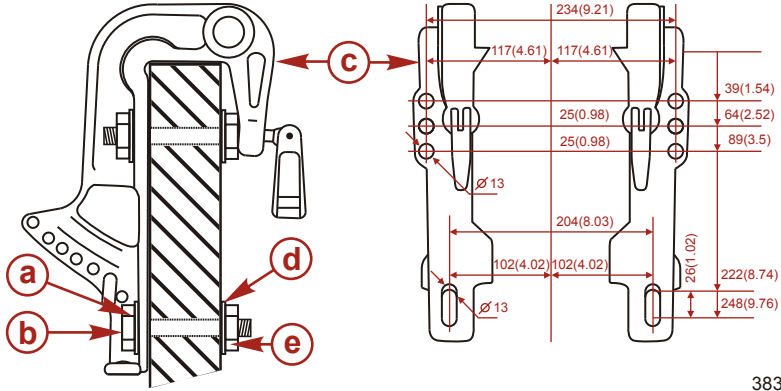
Fixation du bras de tableau arrière : Après avoir positionné le bras de tableau arrière, serrer les vis de blocage. Percer quatre trous dans le tableau arrière du bateau, correspondant aux trous du bras de tableau arrière. Fixer le moteur à l'aide des boulons (M12 x 105 mm), rondelles et écrous fournis. Utiliser les rondelles du plus gros diamètre à l'intérieur du panneau du tableau arrière et des rondelles du plus petit diamètre à l'extérieur du bras de tableau arrière.

Les trous de montage peuvent être percés à l'avance en consultant le schéma dimensionnel.

INSTALLATION

SCHÉMA DIMENSIONNEL DU BRAS DE TABLEAU ARRIÈRE

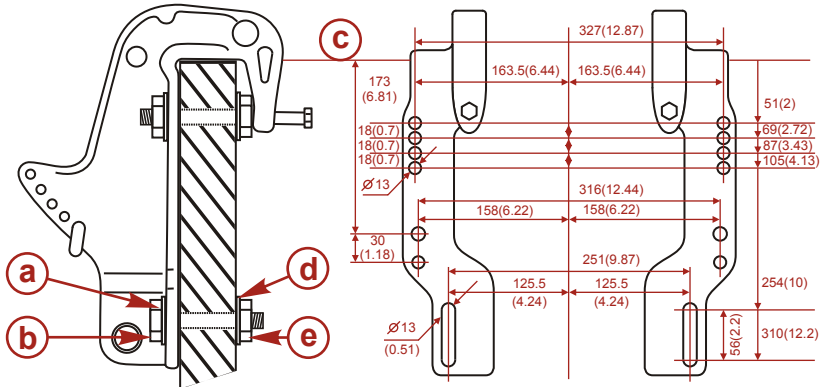
Modèle à relevage manuel : MH, EH, EHO, EO



38305

- a - Rondelle (diamètre plus petit)
- b - Boulon (M12 x 105 mm)
- c - Haut du tableau arrière
- d - Rondelle (plus gros diamètre)
- e - Écrou

Modèle à inclinaison et relevage hydrauliques : EHPTO, EPTO



38306

- a - Rondelle (plus petit diamètre)
- b - Boulon (M12 x 105 mm)
- c - Haut du tableau arrière
- d - Rondelle (plus gros diamètre)
- e - Écrou

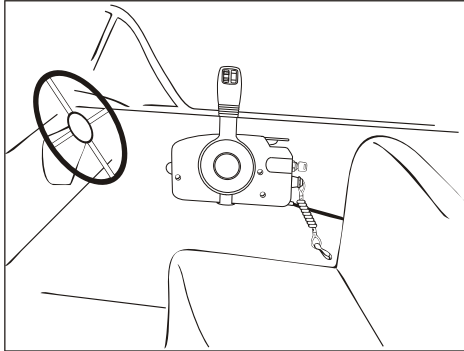
INSTALLATION

REMARQUE : Il est recommandé d'orienter les têtes de boulons supérieurs vers l'intérieur tandis que les écrous sont maintenus à l'extérieur du bateau pour éviter de blesser les passagers.

1. Lors du serrage des boulons, appliquer un produit d'étanchéité tel que la silicone entre les boulons et les trous du tableau arrière du bateau.
2. Fixer fermement le moteur à l'aide des boulons.

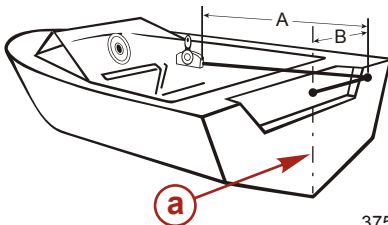
Installation du boîtier de commande à distance

1. Positionner le boîtier de commande à distance de sorte qu'il ne gêne pas l'accès aux leviers de commande et aux commutateurs. Vérifier l'absence d'obstacles dans le passage des câbles de la commande à distance.



41202

2. Détermination de la longueur du câble de commande à distance : Utiliser les distances A et B décrites dans les illustrations. Les dimensions A plus B plus 300 mm (12 in.) constituent la bonne longueur de câble de commande à distance.



a - Centre du tableau arrière

37530

REMARQUE : Le rayon de courbure minimum du câble de commande à distance est normalement de 203 mm (8 in.). Éviter toute courbure à petit rayon.

REMARQUE : Pour éviter le démarrage accidentel du moteur, susceptible de causer des blessures, ne pas raccorder la batterie avant d'avoir terminé l'installation du boîtier de commande à distance et du moteur.

Installation des câbles du boîtier de commande à distance (côté boîtier)

Suivre le manuel d'instructions fourni avec le boîtier de commande à distance.

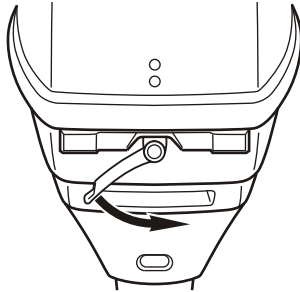
Installation du boîtier de commande à distance sur le bateau

Suivre le manuel d'instructions fourni avec le boîtier de commande à distance.

INSTALLATION

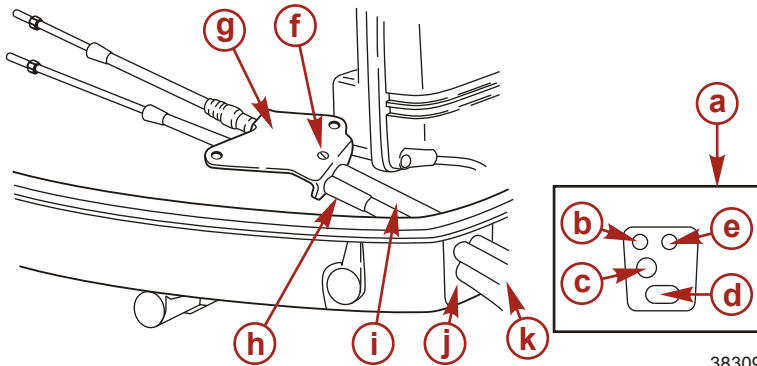
Raccord du câble de la commande à distance au moteur

1. Détacher le capot supérieur en faisant tourner le verrouillage de carénage.



38308

2. Détacher le support et installer le faisceau de câbles B et les câbles de la commande à distance. Après avoir fixé les câbles de commande à distance au support, les fixer au carénage inférieur.

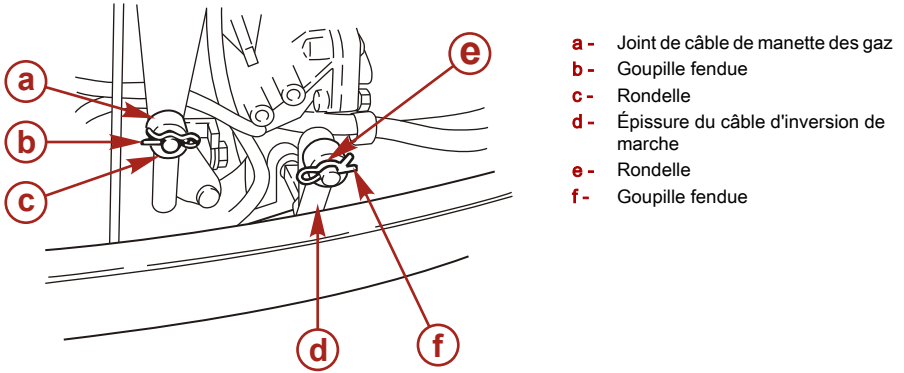


38309

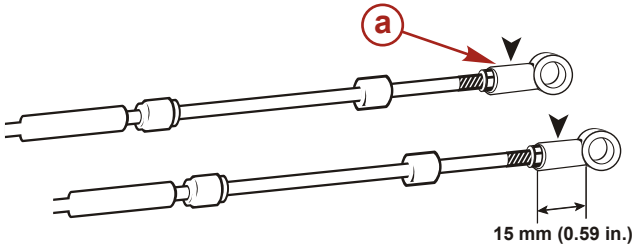
- a-** Passe-fils
- b-** Câble d'inversion de marche
- c-** Faisceau du contacteur d'allumage
- d-** Câbles de batterie
- e-** Câble d'accélérateur
- f-** Vis
- g-** Support
- h-** Câble d'inversion de marche
- i-** Câble d'accélérateur
- j-** Passe-fils
- k-** Faisceau de câbles B

INSTALLATION

3. Détacher l'épissure des câbles d'accélérateur et d'inversion de marche en retirant les goupilles fendues.



4. Enfiler au moins 15 mm (0.59 in.) des câbles de la commande à distance par les embouts à œillet. Verrouiller fermement les embouts à œillet à l'aide des écrous de blocage.

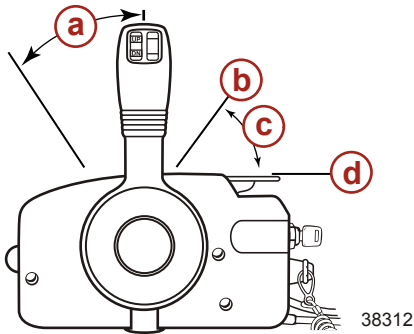


a - Épissure de câble

5. Déplacer le levier de la commande à distance sur Marche avant (F), Point mort (N), et Marche arrière (R) pour confirmer que l'inverseur de marche fonctionne ; puis mettre le levier sur Point mort (N).

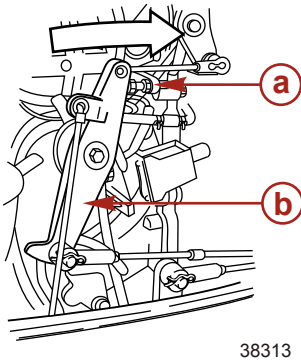
INSTALLATION

- Vérifier que les câbles de la commande à distance, le câble d'accélérateur et le câble d'inversion de marche ont été correctement raccordés. Déplacer la manette de commande à distance sur Marche avant (F) jusqu'au premier point d'enclenchement (environ 32°). Le câble qui se déplace en premier lorsque le levier est tourné est un câble d'inversion de marche. Vérifier que le levier d'inversion de marche est sur Point mort (N) et que le levier de réchauffage au point mort est complètement fermé lorsque les câbles de commande à distance ont été raccordés.



- a** - Environ 32°
- b** - Complètement ouvert
- c** - Levier de réchauffage au point mort
- d** - Complètement fermé

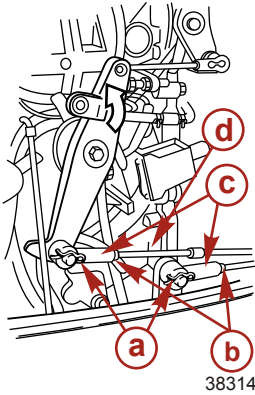
6. Le bras d'avancement du moteur doit être en contact avec la butée du papillon du carburateur.



- a** - Butée (côté complètement fermé du papillon)
- b** - Bras d'avancement

INSTALLATION

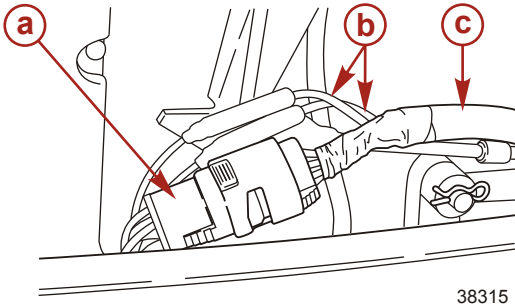
7. Régler l'épaisseur du câble jusqu'à ce que le trou rencontre l'axe de la biellette d'accélération. Après le réglage, verrouiller l'épaisseur du câble à l'aide d'un écrou et fixer à l'aide d'une goupille fendue.



- a - Goupille fendue
- b - Écrou
- c - Épaisseur du câble
- d - Câble d'accélérateur

Raccordement des faisceaux électriques

1. Raccorder le faisceau du contacteur d'allumage au faisceau du moteur.
2. Raccorder les fils rose et bleu clair depuis le faisceau du contacteur d'allumage au faisceau du moteur.



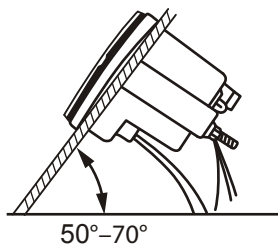
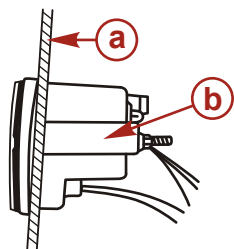
- a - Faisceau du contacteur d'allumage
- b - Fils
- c - Faisceau du moteur

IMPORTANT : Ne pas débrancher les accouplements électriques pendant que le moteur tourne, car cela endommagerait l'unité de décharge du condensateur et pourrait entraîner un choc électrique grave.

INSTALLATION

INSTALLATION DES INSTRUMENTS

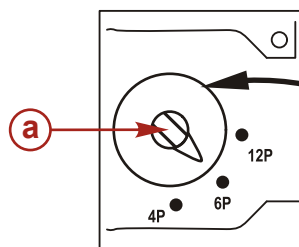
1. Bien fixer les instruments dans le tableau de bord de façon à assurer une lecture facile sans exposition aux embruns. L'épaisseur de tableau de bord recommandée est 2 à 11 mm (0.08–0.4 in.). Pour les tableaux de bord d'une épaisseur supérieure à 11 mm (0.4 in.), la plaque de raccord doit être découpée en conséquence. S'assurer de serrer les écrous du support de façon uniforme.



- a - Support du
b - tableau de bord

38316

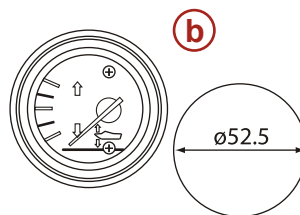
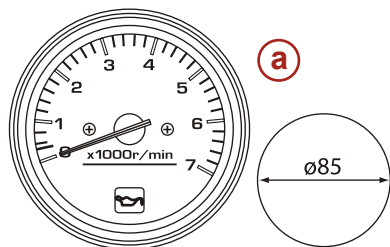
2. L'inclinaison du tableau de bord doit être de 50 à 70°.
3. Tous les modèles de la série 40 et 50 ont six pôles électriques. Régler le sélecteur du compte-tours sur « 6P ».



- a - Sélecteur

38317

4. Découper des orifices de 85 mm (3.346 in.) de diamètre pour le compte-tours et de 52,5 mm (2.067 in.) pour l'indicateur de trim.



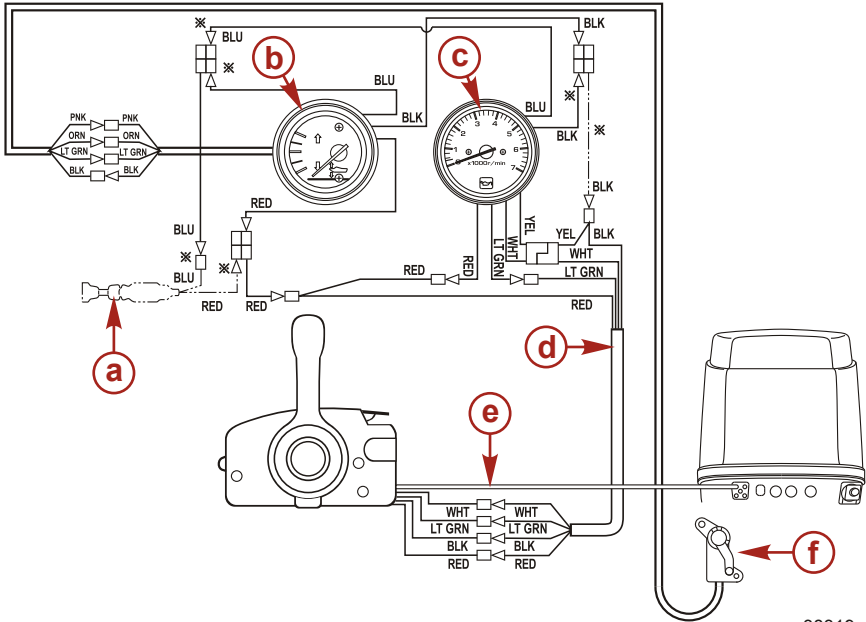
- a - Compte-tours
b - Indicateur de trim

5. Raccordement des fils :
 - Compte-tours : EO, EPTO
 - Indicateur de trim : EPTO

INSTALLATION

- Transmetteur de trim : EPTO

Schéma de câblage des instruments



38319

- a** - Interrupteur d'éclairage des instruments (en option)
- b** - Indicateur de trim
- c** - Compte-tours
- d** - Faisceau d'instruments analogues
- e** - Faisceau du contacteur d'allumage
- f** - Transmetteur de trim

REMARQUE : La partie marquée d'une * doit être câblée lorsqu'un interrupteur d'éclairage des instruments (en option) est connecté.

Fixation de la biellette de direction

⚠ AVERTISSEMENT

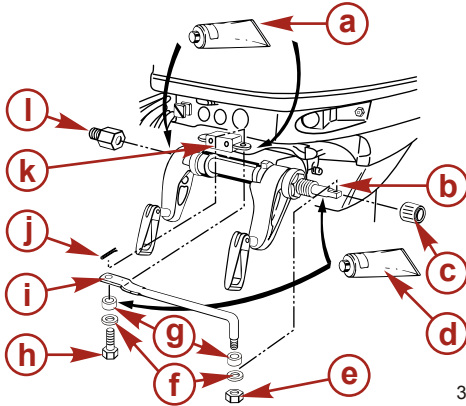
Des dispositifs de fixation ou des procédures d'installation incorrects peuvent causer le desserrage ou le désengagement de la biellette de direction. Ceci peut causer une perte de contrôle soudaine du bateau, entraînant des blessures graves, voire mortelles, consécutives à la projection de passagers dans ou hors du bateau. Toujours utiliser des composants requis et suivre les instructions et les procédures de serrage.

INSTALLATION

REMARQUE : Les pièces de la biellette de direction sont disponibles et assemblées comme illustré à la page suivante. En fonction de la marque des câbles, des entretoises peuvent être requises.

1. Raccorder la biellette de direction à l'extrémité du câble de direction. Serrer la biellette à l'aide d'un écrou auto-freiné en veillant à ce que la biellette puisse basculer librement.
2. Raccorder l'autre extrémité de la biellette au support de direction à l'aide d'un boulon, en posant un collier et une rondelle. La tête du boulon doit être orientée vers le bas. Fixer à l'aide d'une goupille fendue sur le boulon.

REMARQUE : Enduire de graisse les endroits qui l'exigent (voir l'illustration ci-dessous). Appliquer de la graisse à l'intérieur du tube d'inclinaison.



38320

- a - Graisser (appliquer de la graisse à l'intérieur du tube d'inclinaison)
- b - Appliquer de la graisse à l'extrémité du câble de direction
- c - Bague d'étanchéité
- d - Graisse
- e - Écrou de blocage
- f - Rondelle
- g - Collier
- h - Boulon
- i - Biellette de direction
- j - Goupille fendue
- k - Support de direction
- l - Entretoise (en option)

Installation de la batterie

MONTAGE DE LA BATTERIE

Suivre attentivement les instructions du fabricant de la batterie. Monter la batterie dans un endroit à l'abri des embruns en la fixant fermement à la coque.

REMARQUE : Sur les hors-bords à démarrage électrique, les câbles de batterie doivent rester branchés à une batterie lorsque le moteur tourne, même en cas de démarrage manuel, pour ne pas endommager le système de charge.

CONNEXIONS DE BATTERIE

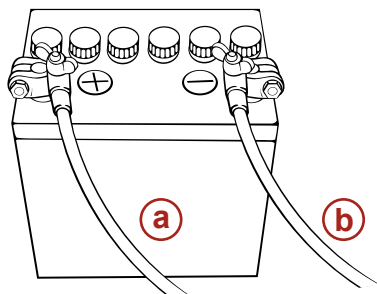
Brancher d'abord un câble rouge sur la borne positive (+), puis un câble noir sur la borne négative (-) de la batterie. Placer un capuchon rouge sur la borne positive. Pour débrancher les câbles de la batterie, commencer par débrancher le câble noir, puis débrancher le câble rouge.

Capacité de batterie requise : Batterie de 12 V dotée d'une capacité de 70 AH ou supérieure recommandée.

- Les câbles de batterie doivent être suffisamment long pour ne pas gêner l'utilisation de la direction.
- Les câbles de la batterie doivent être correctement acheminés et protégés contre tout risque d'endommagement du fait de l'utilisation de la direction.
- En cas de mauvaise connexion des câbles, le démarreur risque de ne pas se lancer.
- Les cosses des câbles de la batterie doivent être propres, bien serrées et correctement installées. Positif sur positif et négatif sur négatif.

INSTALLATION

- La batterie doit être complètement chargée avant de faire tourner le moteur.



a - Câble rouge

b - Câble noir

37712

IMPORTANT : Suivre les instructions ci-après :

- De l'hydrogène se dégage lors de la charge de la batterie. Mettre la batterie dans un endroit bien ventilé lors de sa charge. Retirer la batterie du bateau afin d'éviter d'endommager la coque et l'intérieur. Tenir la batterie à l'écart des étincelles, de cigarettes et d'autres sources d'ignition lors de sa charge, afin d'éviter tout risque d'explosion de batterie.
- Le liquide de la batterie (l'électrolyte) contient de l'acide sulfurique. En cas de projection d'électrolyte sur la peau ou les vêtements, laver à grande eau et consulter un médecin. Toujours utiliser des lunettes de protection et des gants en caoutchouc pour manipuler la batterie.

Sélection de l'hélice

Pour obtenir des performances d'ensemble optimales du bateau/hors-bord, sélectionner une hélice qui permette au moteur de fonctionner dans la moitié supérieure de la plage de régime maximal recommandée, le bateau étant normalement chargé. Cette plage de régime offre de meilleures accélérations tout en maintenant la vitesse maximale du bateau.

L'hélice fournie avec le moteur hors-bord assure les meilleurs performances globales dans des conditions de fonctionnement normales.

Des hélices de rechange sont disponibles pour des nécessités de navigation particulières. Voir le revendeur du moteur hors-bord.

HÉLICE DISPONIBLE

Voir **Pièces associées – Sélection de l'hélice** pour choisir l'hélice.

Modèle	40	50
Plage de régime moteur maximum	5 000 à 5 700 tr/mn	5 150 à 5 850 tr/mn

Si des conditions changeantes (temps plus chaud et plus humide, utilisation à des altitudes supérieures, charge du plus élevée du bateau ou carène/carter d'embase sales) entraînent la baisse du régime en dessous de la plage recommandée, un changement d'hélice ou un nettoyage peuvent s'avérer nécessaires pour maintenir le niveau optimal des performances et assurer la durabilité du moteur hors-bord.

Vérifier le régime à pleins gaz à l'aide d'un compte-tours précis, le moteur étant en position de trim sorti correspondant à un point de direction neutre (effort de direction uniforme dans les deux directions) sans provoquer le détachement de l'hélice.

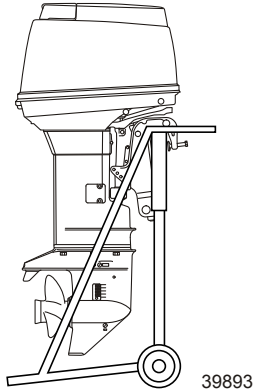
TRANSPORT

Dépose du moteur

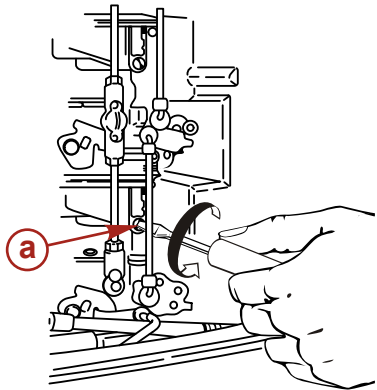
1. Arrêter le moteur.
2. Déconnecter le raccord de carburant, le câble de commande à distance, les câbles de batterie, les boulons et écrous de montage, etc. du moteur.
3. Retirer le moteur de la coque et vidanger toute l'eau du moteur hors-bord. Veiller à maintenir le moteur plus haut que l'hélice quand le moteur est transporté.

Transport du moteur

S'assurer de maintenir le moteur à la verticale lors de son transport.



S'il n'est pas possible de maintenir le moteur à la verticale, desserrer la vis de vidange des carburateurs pour en purger le carburant.

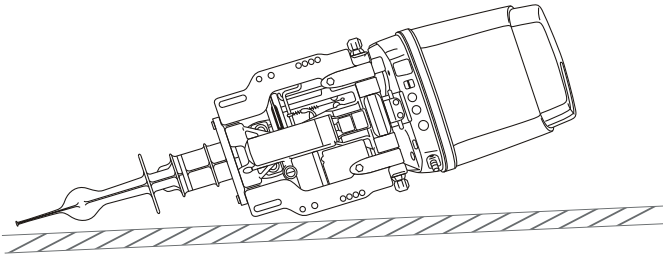


a - Vis de vidange

IMPORTANT : Faire attention au risque d'explosion. De l'essence renversée et vaporisée peut s'enflammer facilement et exploser. S'assurer de vidanger complètement l'essence des carburateurs avant le transport du moteur. Essuyer l'essence déversée avec un chiffon.

TRANSPORT

Lors du transport ou de l'entreposage du moteur, vérifier que le côté pourvu de la pompe électrique ou de l'inclinaison et du relevage hydrauliques soit abaissé, faute de quoi de l'air pénétrera dans le circuit de pompe lors du fonctionnement de l'inclinaison et du relevage hydrauliques.

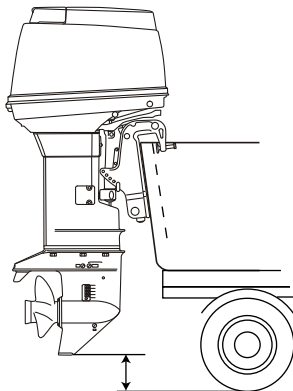


38384

Remorquage du bateau/moteur hors-bord

Abaisser complètement le moteur en position verticale (fonctionnement normal) lorsque le bateau est remorqué.

REMARQUE : *Le remorquage en position inclinée peut endommager le moteur, le bateau, etc. Si le remorquage avec le moteur complètement abaissé n'est pas possible (la dérive de l'embase est trop proche de la route en position verticale), fixer fermement le moteur en position inclinée à l'aide d'un dispositif (tel qu'une barre de protection du tableau arrière).*



39895

Faire passer le moteur hors-bord en marche avant. Ceci empêche l'hélice de tourner librement.

Si la garde au sol est insuffisante, relever le moteur hors-bord à l'aide d'un dispositif de support du moteur. Suivre les recommandations du revendeur local. Un dégagement supplémentaire peut être nécessaire pour la traversée des voies ferrées, les allées de garage et en prévision des secousses auxquelles la remorque peut-être soumise.

IMPORTANT : Les dispositifs de verrouillage de relevage et de navigation en eaux peu profondes (modèles à barre franche) du moteur hors-bord ne sont pas conçus pour supporter ce dernier en position inclinée lors du remorquage du bateau.

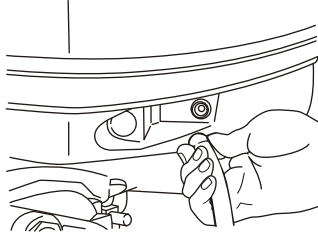
Ancrage avec le moteur relevé

Lorsque le moteur est à l'arrêt et qu'il ne sera pas utilisé pendant une longue période, ou lors de l'ancrage en eaux peu profondes, relever le moteur pour éviter d'endommager l'hélice et l'embase.

TRANSPORT

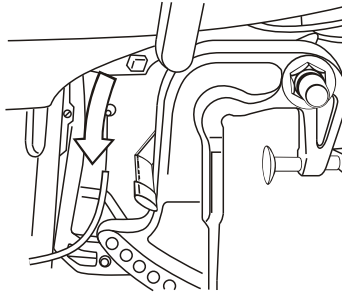
MH, EH, EHO, EO

1. Déconnecter le raccord de carburant du moteur.



38345

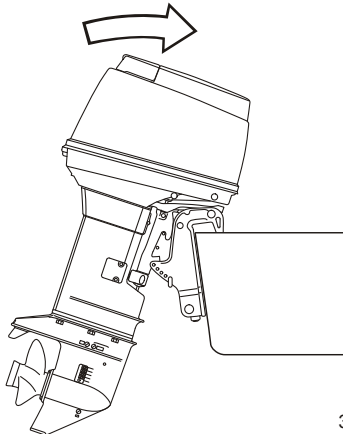
2. Régler le levier de blocage en marche arrière côté tribord sur la position déverrouillée en le tournant vers le bas.



38366

IMPORTANT : Lors du relevage ou de l'abaissement, vérifier que les doigts ou les mains ne se trouvent pas entre le support d'articulation et le bras de tableau arrière. Procéder lentement à l'abaissement du hors-bord.

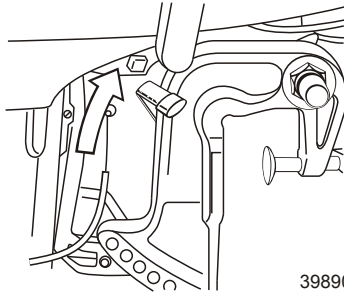
3. Relever complètement le moteur. Le hors-bord se verrouille en position relevée.



38367

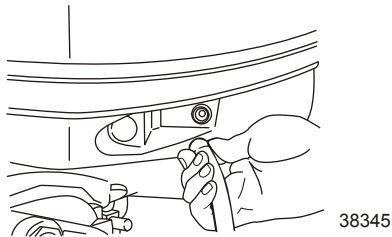
TRANSPORT

4. Pour abaisser le moteur hors-bord. Tourner le levier de blocage en marche arrière (vers la position déverrouillée). Relever légèrement le moteur, puis l'abaisser. Le blocage en marche arrière se déverrouille automatiquement.



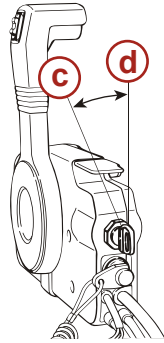
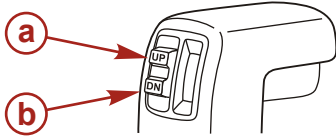
EHPTO, EPTO

1. Déconnecter le raccord de carburant du moteur.



TRANSPORT

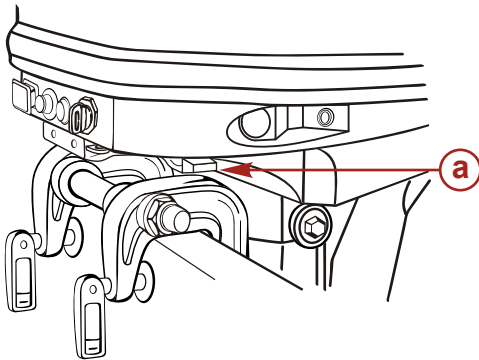
2. Actionner la commande d'inclinaison et de relevage hydrauliques de la manette de commande à distance, et relever le moteur.



38378

- a-** HAUT
- b-** Bas (DN)
- c-** Arrêt
- d-** Marche

3. Le moteur peut aussi être relevé à l'aide de la commande se trouvant sous le carénage inférieur.

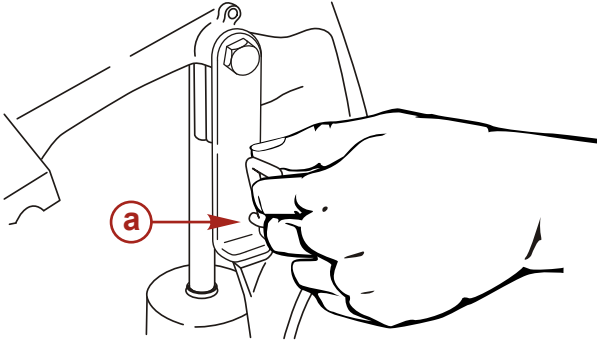


- a -** Commande d'inclinaison et de relevage hydrauliques

38379

TRANSPORT

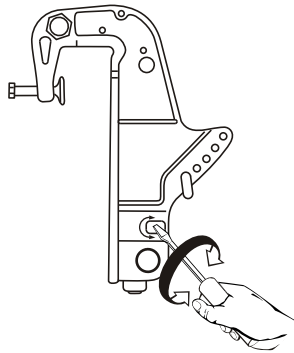
4. Bloquer le relevage à l'aide de la butée de relevage après avoir relevé le moteur.



38381

a - Butée de relevage

5. Relevage manuel : Si le moteur ne peut être relevé par voie électrique, faire tourner la soupape manuelle de quelques tours dans le sens anti-horaire. Cela permettra le relevage manuel du moteur.

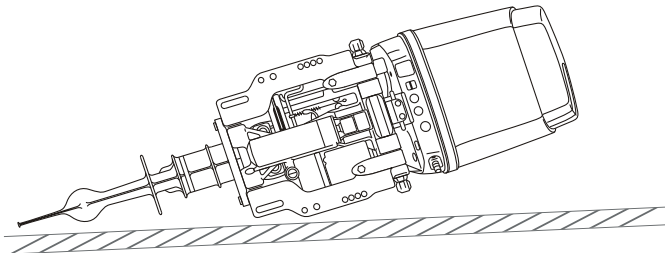


38382

Entreposage du moteur

Maintenir le moteur à la verticale lors de son entreposage.

REMARQUE : Si le moteur doit être entreposé à l'horizontale, coucher le moteur comme illustré sur la figure.



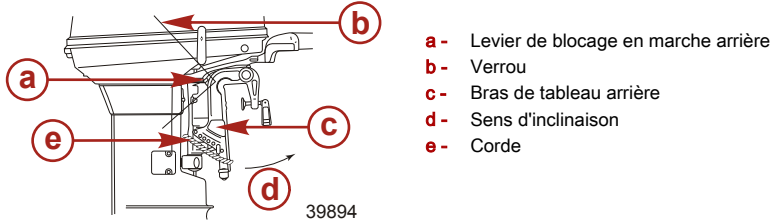
38384

TRANSPORT

EH, EHO, EO

IMPORTANT : Lors du retrait du moteur de son emballage ou lors de la dépose du moteur du bateau, ne jamais déverrouiller le levier de blocage en marche arrière. Si le levier de blocage en marche arrière est déverrouillé, le bras de tableau arrière peut très facilement sauter dans le sens de l'inclinaison car il n'est pas immobilisé.

1. Fixer le bras de tableau arrière au moteur hors-bord à l'aide du corde.
2. Faire attention au sens de l'inclinaison afin d'éviter toute blessure causée par le bras de tableau arrière.



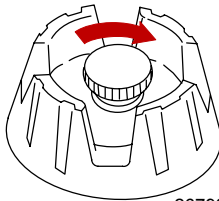
Transport des réservoirs de carburant portatifs

▲ AVERTISSEMENT

Évitez de provoquer un incendie ou une explosion pouvant entraîner des blessures graves ou mortelles. Suivez les recommandations concernant le transport des réservoirs portatifs. Transportez le réservoir portatif dans un local bien aéré, à distance de toute flamme nue ou de toute étincelle.

RÉSERVOIR DE CARBURANT À VENTILATION MANUELLE

1. Fermez le bouchon de ventilation du réservoir de carburant lorsque vous transportez le réservoir, pour éviter que le carburant ou les vapeurs ne s'échappent du réservoir.

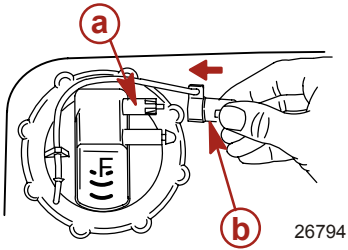


RESERVOIR DE CARBURANT À VENTILATION AUTOMATIQUE

1. Débranchez le tuyau d'alimentation à distance du carburant du réservoir. Le bouchon de ventilation sera ainsi fermé, empêchant le carburant et les vapeurs de s'échapper du réservoir.

TRANSPORT

2. Installez le capuchon protecteur sur la tige du raccord du tuyau de carburant. La tige du raccord sera ainsi protégée et ne pourra être enfoncée, évitant au carburant et aux vapeurs de s'échapper.



- a - Tige de raccord
- b - Capuchon protecteur

CARBURANT ET HUILE

Recommandations de carburant

IMPORTANT : L'utilisation d'une essence incorrecte peut endommager le moteur. De tels dommages sont considérés comme résultant d'une utilisation abusive et ne sont pas couverts par la garantie limitée.

SPÉCIFICATIONS DE CARBURANT

Les moteurs Mercury Marine fonctionnent de façon satisfaisante lorsqu'ils sont alimentés avec de l'essence sans plomb de grande marque présentant les spécifications suivantes :

États-Unis et Canada - carburant ayant un indice d'octane [(R + M)/2] affiché à la pompe d'au moins 87. Le supercarburant [92 (R + M)/2] est également acceptable. NE PAS utiliser d'essence au plomb.

En dehors des États-Unis et du Canada - carburant ayant un indice d'octane affiché à la pompe d'au moins 90 RON. Le supercarburant (98 RON) est également acceptable. Si aucune essence sans plomb n'est disponible, utiliser de l'essence au plomb de l'une des principales marques.

UTILISATION D'ESSENCES REFORMULÉES (OXYGÉNÉES) (ÉTATS-UNIS SEULEMENT)

Ce type d'essence est requis dans certaines régions des États-Unis. Les deux types de composés oxygénés utilisés dans ces carburants sont l'alcool (éthanol) ou l'éther (MTBE ou ETBE). Si l'éthanol est le composé oxygéné utilisé dans la région en question, voir la section Essences contenant de l'alcool.

Ces essences reformulées peuvent être utilisées sur les moteurs Mercury Marine.

ESSENCES CONTENANT DE L'ALCOOL

Si l'essence utilisée dans la région en question contient du méthanol (alcool méthylique) ou de l'éthanol (alcool éthylique), certains effets néfastes peuvent survenir. Ces effets sont encore plus néfastes avec le méthanol. L'augmentation du pourcentage d'alcool dans le carburant peut également aggraver ces effets.

Ces effets sont dus à la présence d'alcool dans l'essence. L'alcool peut absorber l'humidité contenue dans l'air et entraîner la séparation de l'eau et de l'alcool dans l'essence du réservoir de carburant.

Les composants du circuit d'alimentation en carburant du moteur Mercury Marine peuvent résister à un maximum de 10 % d'alcool dans l'essence. Nous ne connaissons pas la résistance maximale du circuit d'alimentation du bateau. Contacter le fabricant de bateau pour obtenir des recommandations spécifiques sur les composants du circuit d'alimentation du bateau (réservoir de carburant, conduites d'alimentation, raccords). Les essences contenant de l'alcool peuvent accélérer :

- la corrosion des pièces métalliques ;
- la détérioration de pièces en plastique ou en caoutchouc ;
- l'infiltration du carburant au travers des conduites de carburant en caoutchouc ;
- les difficultés au démarrage et au cours du fonctionnement.

AVERTISSEMENT

RISQUE D'INCENDIE ET D'EXPLOSION : Une fuite de carburant dans une partie quelconque du circuit d'alimentation peut entraîner un risque d'incendie et d'explosion susceptible d'occasionner des blessures graves, voire mortelles. Une inspection minutieuse périodique de l'ensemble du circuit d'alimentation est obligatoire, tout particulièrement après le remisage. Tous les composants de ce circuit doivent être inspectés pour vérifier l'absence de fuite, de ramollissement, de durcissement, de gonflement ou de corrosion. Tout signe de fuite ou de détérioration exige un remplacement avant la remise en service du moteur.

En raison des effets néfastes de l'alcool contenu dans l'essence, il est recommandé de n'utiliser que de l'essence sans alcool quand cela est possible. Si le seul carburant disponible contient de l'alcool ou si la présence de ce dernier n'est pas indiquée, il est nécessaire d'inspecter le circuit d'alimentation plus fréquemment pour rechercher toute fuite ou anomalie.

CARBURANT ET HUILE

IMPORTANT : Lorsque le moteur Mercury Marine fonctionne avec de l'essence contenant de l'alcool, éviter de laisser de l'essence dans le réservoir de carburant pendant des périodes prolongées. Les périodes de remisage prolongées, courantes dans le cas des bateaux, créent des problèmes particuliers. Dans le cas des voitures, les carburants contenant de l'alcool sont généralement consommés avant de pouvoir absorber suffisamment d'humidité pour poser des problèmes, mais les bateaux sont souvent remisés pendant suffisamment longtemps pour que la séparation des phases se produise. En outre, une corrosion interne risque de se produire en cours de remisage si l'alcool a éliminé les pellicules d'huile protectrices des organes internes.

Huiles recommandées

Huile recommandée	Huile moteur hors-bord 2 temps TC-W3 Premium
-------------------	--

IMPORTANT : L'huile doit être une huile pour moteur 2 temps certifié TC-W3 par la NMMA.

L'huile pour moteur 2 temps Mercury ou Quicksilver Premium TC-W3 est recommandée pour ce moteur. Pour une meilleure protection et lubrification, il est recommandé d'utiliser de l'huile pour moteur 2 temps Mercury ou Quicksilver Premium Plus TC-W3. Si l'huile Mercury ou Quicksilver n'est pas disponible, la remplacer par une huile pour moteur hors-bord 2 temps de marque différente TC-W3 certifiée par la NMMA. Le moteur peut être gravement endommagé par une huile de qualité inférieure.

Modèles sans injection d'huile : MH, EH

Ajouter de l'huile moteur dans le réservoir de carburant. Le rapport de mélange avec l'essence est de 50:1 (50 parts d'essence et une part d'huile). Bien mélanger à la main. Le rapport de mélange lors du rodage est de 25:1.

Rapport de mélange

	Essence	Huile moteur
Pendant le rodage	25	1
Après le rodage	50	1

Verser l'huile dans le réservoir de carburant.

Verser de l'essence dans le réservoir de carburant.

RODAGE DU MOTEUR

Mélange de carburant pour rodage du moteur

Utiliser un mélange de 25:1 d'essence/huile dans le premier réservoir de carburant.

Procédure de rodage du moteur

Voir **Fonctionnement – Procédure de rodage du moteur** pour connaître la procédure correcte de rodage.

Modèles à injection d'huile : EHO, EHPTO, EO, EPTO

La quantité requise d'huile moteur est automatiquement fournie par la pompe à huile en fonction des conditions de fonctionnement du moteur.

IMPORTANT : Pendant le rodage, de l'huile moteur doit être ajoutée à l'essence en plus de l'huile qui est automatiquement fournie depuis le réservoir d'huile.

Rapport de mélange (pendant le rodage sur les modèles à injection d'huile)

	Essence	Huile moteur
Pendant le rodage	50	1
Après le rodage	Automatique : Remplir régulièrement le réservoir d'huile moteur	

Verser de l'huile dans le réservoir de carburant.

Verser de l'essence dans le réservoir de carburant. Bien secouer pour mélanger l'huile et le carburant.

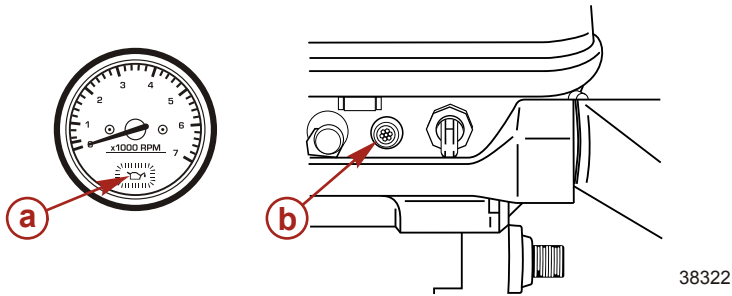
CARBURANT ET HUILE

Alarme de faible niveau d'huile moteur

Si le niveau d'huile tombe en dessous de 0,4 l (0.105 US gal), l'alarme de faible niveau d'huile se déclenche. La capacité du réservoir d'huile moteur est de 2 l (0.53 US gal).

EO, EPTO : Le témoin indiquant un faible niveau d'huile s'allume sur le compte-tours et le vibreur du boîtier de commande à distance se déclenche si le niveau d'huile moteur tombe en dessous de 0,4 l (0.105 US gal).

EHO, EHPTO : Le témoin lumineux de faible niveau d'huile est situé sur la partie avant du carénage inférieur. Le témoin s'allume si le niveau d'huile moteur tombe en dessous de 0,4 l (0.105 US gal).



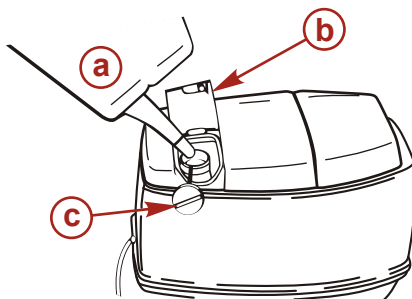
- a - Témoin indiquant le faible niveau d'huile sur le compte-tours
- b - Témoin indiquant le faible niveau d'huile sur le couvercle du moteur

Réinitialisation de l'alarme de faible niveau d'huile :

1. Réduire le régime moteur au régime de pêche à la traîne et se diriger vers une zone sans danger où les eaux sont calmes. Mettre la manette de commande à distance sur Point mort (le vibreur s'arrête).
2. Mettre le contacteur d'allumage sur arrêt, puis remplir le réservoir d'huile avec l'huile moteur recommandée.
3. Mettre le moteur en marche et embrayer avec prudence.
4. Vérifier que le témoin lumineux s'éteint et que le vibreur s'arrête.

Apport d'huile dans le réservoir d'huile moteur :

1. Ouvrir la trappe de remplissage d'huile du capot supérieur.
2. Retirer le bouchon du réservoir d'huile.
3. Remplir le réservoir d'huile moteur d'origine ou recommandée.



- a - Huile moteur recommandée
- b - Trappe de remplissage d'huile
- c - Bouchon du réservoir d'huile

IMPORTANT : Suivre les instructions ci-après.

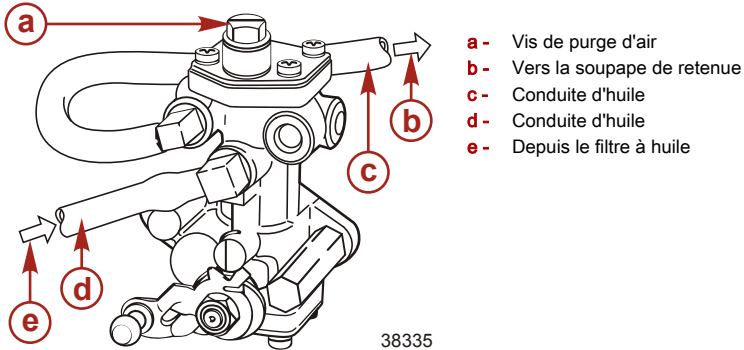
1. Dans le cas peu probable où le réservoir d'huile est rempli d'essence par erreur, vidanger complètement le réservoir d'huile et consulter un atelier agréé.
2. Vérifier visuellement la quantité d'huile présente dans le réservoir d'huile avant de faire démarrer le moteur.

CARBURANT ET HUILE

Évent de la pompe à huile

Vérifier visuellement si de l'air est présent dans l'huile par la conduite d'huile reliant le réservoir d'huile à la pompe à huile. Le cas échéant, purger l'air comme suit :

Desserrer la vis de purge d'air de la pompe à huile pour purger l'air, et la serrer lorsque tout l'air observé dans la conduite d'huile a été purgé.



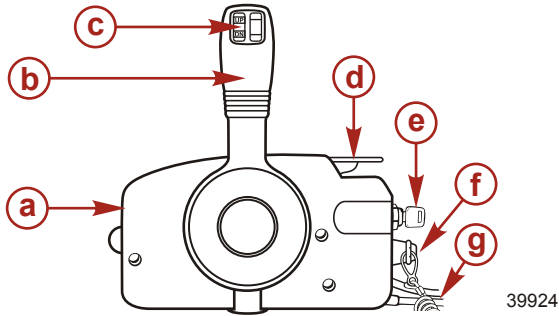
- a** - Vis de purge d'air
- b** - Vers la soupape de retenue
- c** - Conduite d'huile
- d** - Conduite d'huile
- e** - Depuis le filtre à huile

REMARQUE : Essuyer l'huile déversée à l'aide d'un chiffon, puis mettre le chiffon au rebut.

CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

Caractéristiques de la commande à distance

Le bateau peut être équipé de la commande à distance illustrée. Dans le cas contraire, demander au revendeur de décrire les fonctions et les modes de fonctionnement de la commande à distance.



- a - Boîtier de commande à distance
- b - Poignée de commande à distance
- c - Commande d'inclinaison et de relevage hydrauliques
- d - Levier de réchauffage au point mort
- e - Contacteur d'allumage à clé
- f - Coupe-circuit d'urgence
- g - Cordon du coupe-circuit d'urgence

Relevage du moteur hors-bord

FONCTIONNEMENT DE BASE DU RELEVAGE

La fonction de relevage permet au pilote d'incliner le moteur hors-bord à un plus grand angle en eaux peu profondes, ou d'incliner le moteur en position de relevage maximum.

Lors du fonctionnement du moteur hors-bord, laisser le levier de relevage en position déverrouillée. Ceci permet au moteur hors-bord de revenir en position de marche s'il heurte un obstacle immergé et qu'il est soulevé.

En poussant le levier de relevage en position relevée, le moteur hors-bord est verrouillé en position de navigation en eaux peu profondes ou en position de relevage maximal.

Fonctionnement en eaux peu profondes

Le moteur hors-bord est équipé d'un dispositif de relevage pour eaux peu profondes qui permet d'augmenter l'angle de relevage du moteur afin d'éviter de heurter le fond.

IMPORTANT : Avant de relever le moteur hors-bord en position de navigation en eaux peu profondes, réduire le régime au ralenti et mettre le moteur au point mort.

REMARQUE : Suivre les instructions ci-après :

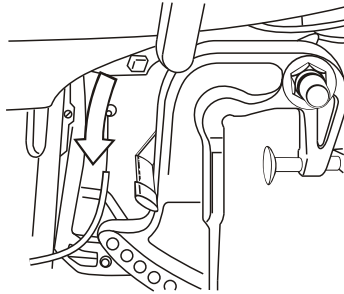
- Lors du fonctionnement en eaux peu profondes, vérifier que la prise d'eau est toujours immergée et que l'eau s'écoule continuellement hors de l'orifice indicateur de la pompe à eau.
- Naviguer lentement lors de l'utilisation de la fonction de navigation en eaux peu profondes. Une navigation à vitesses élevées peut entraîner un manque de contrôle et endommager l'embase.
- Vérifier que le moteur ne heurte pas le fond, surtout en marche arrière (R). Si le moteur heurte le fond en marche arrière, l'impact est transmis au tableau arrière ce qui risque d'endommager le moteur et le bateau.

POSITION DE NAVIGATION EN EAUX PEU PROFONDES

MH, EH, EHO, EO

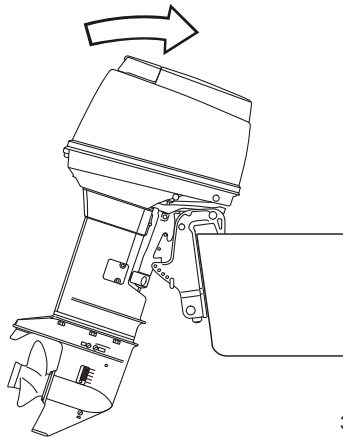
CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

1. Mettre le levier de blocage en marche arrière côté tribord sur la position déverrouillée en le tournant vers le bas.



38366

2. Relever le moteur à environ 45° et l'abaisser. Le moteur est alors réglé pour la navigation en eaux peu profondes.



38367

3. Déverrouillage du réglage de navigation en eaux peu profondes :
 - a. Tourner le levier de blocage en marche arrière vers le haut pour le mettre en position verrouillée.
 - b. Relever légèrement le moteur et le laisser s'abaisser. Le réglage de navigation en eaux peu profondes est déverrouillé.
 - c. Le moteur n'est plus en position de navigation en eaux peu profondes : il est verrouillé en position de fonctionnement normal.

EHPTO, EPTO

Relever le moteur à l'aide du système d'inclinaison et de relevage hydrauliques.

Réglage du trim

Le trim du moteur peut être réglé afin d'accommoder l'angle du tableau arrière et les conditions de charge du bateau. Veiller à maintenir la plaque anti-ventilation parallèle à l'eau en cours de navigation.

Les instructions suivantes expliquent comment régler l'angle optimal du bateau.

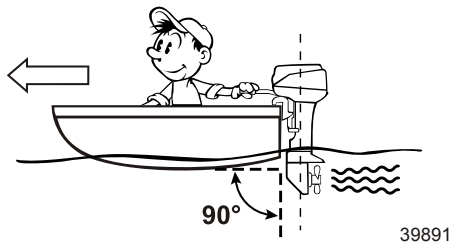
CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

Un réglage correct permet une navigation stable du bateau, d'atteindre des performances optimales et de minimiser l'effort de direction.

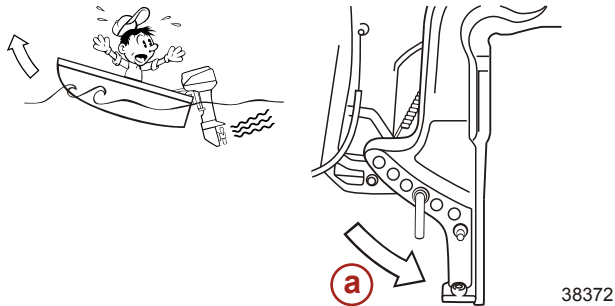
MH, EH, EHO, EO

L'angle de trim est réglé en plaçant l'axe de position de trim dans la position de trim correcte. Disposer les passagers et la charge embarquée de sorte que le poids soit uniformément réparti.

- **Trim correct** : L'angle de trim est optimal lorsque le bateau navigue parallèlement à la surface de l'eau.



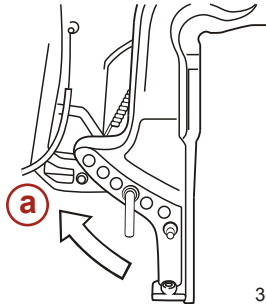
- **Trim rentré** : Si l'angle de trim est excessif, la proue sort de l'eau et le bateau ralentit.



- a - Sélectionner un trou plus bas

CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

- **Trim sorti** : Si l'angle de trim est bas, la proue plonge dans l'eau, le bateau ralentit et de l'eau peut entrer dans le bateau. Dans ce cas, augmenter l'angle de trim en plaçant l'axe de position de trim dans une position supérieure.



- a - Sélectionner un trou plus haut

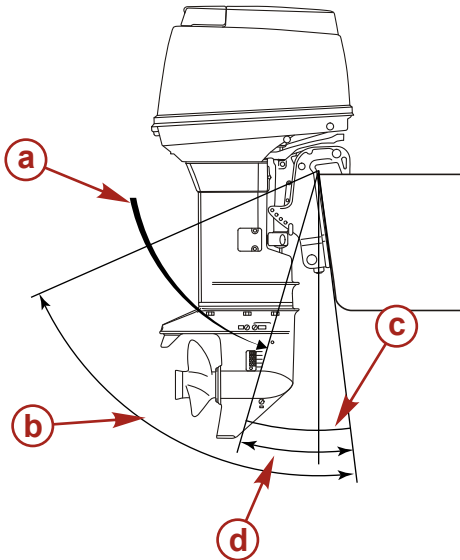
38374

EHPTO, EPTO

L'inclinaison et le relevage hydrauliques peuvent être ajustés afin de régler l'angle de trim souhaité du moteur en fonction de la forme du tableau arrière, des vitesses de déjaugage et de la charge. Il est impératif de régler correctement l'angle de trim. Un mauvais réglage entraîne une embardée du bateau, une détérioration des performances du moteur et des conditions de direction dangereuses.

IMPORTANT : L'inclinaison et le relevage hydrauliques peuvent être réglés à l'angle de trim, éviter toutefois de naviguer avec le moteur incliné dans la fourchette d'inclinaison. La navigation dans de telles conditions peut entraîner une aspiration d'air dans le circuit de refroidissement par eau et causer une surchauffe du moteur.

Utilisation de l'indicateur de trim : Lorsque l'angle de trim est réglé selon les paramètres souhaités, relever les valeurs de l'indicateur de trim et les consigner pour future référence.



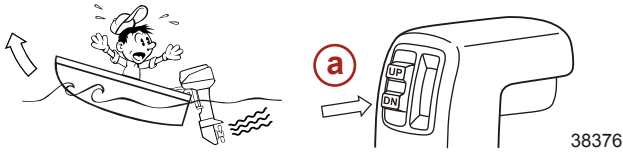
- a - Plage de réglage de l'angle de trim
- b - 74°
- c - 8°
- d - 28°

38375

- **Trim correct** : L'angle de trim est optimal lorsque le bateau navigue parallèlement à la surface de l'eau.

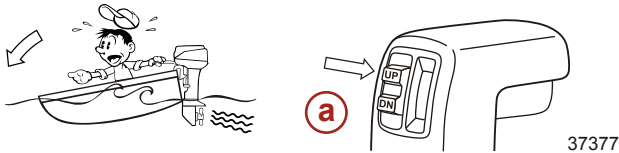
CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

- **Trim rentré** : Si l'angle de trim est excessif, la proue sort de l'eau et le bateau ralenti. Si cela se produit, enfoncer l'interrupteur de la manette de commande à distance pour le mettre sur la position abaissée (DN).



a - Manette de commande à distance : Bas (DN)

- **Trim sorti** : Si l'angle de trim est bas, la proue plonge dans l'eau et le bateau ralenti. De l'eau peut aussi pénétrer dans le bateau. Dans ce cas, augmenter l'angle de trim en appuyant sur l'interrupteur de la manette de commande à distance pour le mettre sur la position haute (UP).



a - Manette de commande à distance : Haut (UP)

Réglage de la friction de la direction

La friction de la direction peut être réglée selon les préférences du pilote à l'aide du copilote de direction.

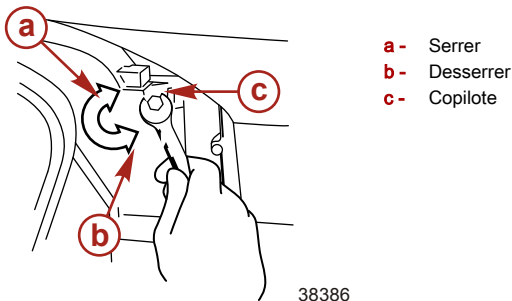
⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage insuffisant de la friction peut causer des blessures graves, voire mortelles, dues à une perte de contrôle du bateau. Lors du réglage de la friction, maintenir une friction de direction suffisante pour éviter que le moteur hors-bord ne parte dans un virage complet si la barre franche ou le volant de direction est relâché.

Régler le copilote de direction pour obtenir la friction de direction souhaitée.

- Tourner dans le sens horaire pour augmenter la friction.
- Tourner dans le sens anti-horaire pour diminuer la friction.

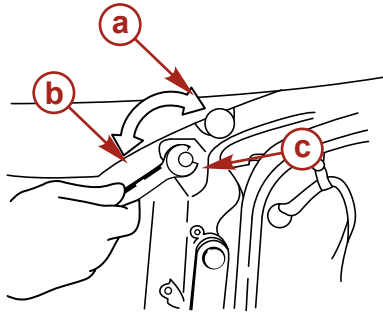
MH, EH, EHO, EO



38386

CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

EHPTO, EPTO

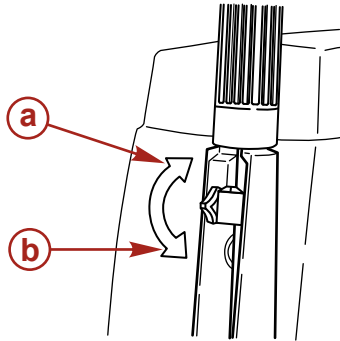


- a- Serrer
- b- Desserrer
- c- Copilote

38387

Réglage de la friction de rotation de la manette des gaz

Faire tourner la vis dans le sens horaire pour augmenter la friction et dans le sens anti-horaire pour diminuer la friction.



- a- Diminuer la friction
- b- Augmenter la friction

38388

Réglage de la dérive

Le couple de direction de l'hélice fait tirer le bateau dans une direction. Ce couple de direction est un résultat normal pour un moteur qui n'est pas relevé avec l'arbre d'hélice parallèle à la surface de l'eau. La dérive peut compenser ce couple de direction dans bien des cas et peut être réglée dans certaines limites pour réduire tout effort de direction irrégulier.

- Naviguer à une vitesse de croisière normale, le moteur hors-bord étant réglé à l'angle de fonctionnement souhaité. Faire virer le bateau à gauche et à droite et noter dans quelle direction il tourne le plus facilement.
- Si un réglage s'avère nécessaire, desserrer le boulon de dérive et procéder à de petits réglages successifs.
- Après le réglage, serrer fermement le boulon de dérive.

REMARQUE : Vérifier régulièrement que le boulon et la dérive ne se desserrent pas. Du fait de la corrosion, la dérive s'usera au fil du temps.

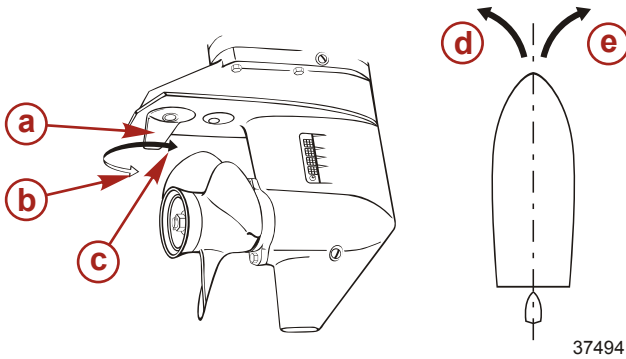
IMPORTANT : La dérive fait également office d'anode sacrificielle, empêchant la corrosion galvanique. Ne pas appliquer de peinture, graisse, ni aucun autre produit sur la surface de la dérive.

REMARQUE : Le réglage de la dérive aura peu d'effets sur ce couple de direction si la plaque anti-ventilation du moteur se situe à environ 50 mm (2 in.) ou plus au-dessus de la carène du bateau.

La dérive est située sous la plaque anti-ventilation.

CARACTÉRISTIQUES ET COMMANDES

- Si le bateau à tendance à virer à gauche, régler la dérive vers B.
- Si le bateau a tendance à virer à droite, régler la dérive vers C.



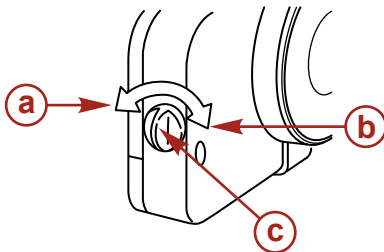
- a** - Dérive
- b** - Tendance à virer à gauche, régler la dérive vers B.
- c** - Tendance à virer à droite, régler la dérive vers C
- d** - Virage à gauche
- e** - Virage à droite

FRICION DE LA MANETTE DE COMMANDE À DISTANCE

EO, EPTO

(Vis de réglage de la friction de l'accélérateur)

Pour régler la charge de la manette de commande à distance, tourner la vis de réglage de la friction située à l'avant du boîtier de commande à distance. Tourner dans le sens horaire pour augmenter la friction et dans le sens anti-horaire pour la réduire.



- a** - Tourner dans le sens anti-horaire pour réduire la friction
- b** - Tourner dans le sens horaire pour augmenter la friction
- c** - Vis de réglage de la friction de l'accélérateur

FONCTIONNEMENT

Vérifications à effectuer avant le départ

- Le pilote s'est familiarisé avec les règles de sécurité de navigation et avec le fonctionnement du bateau et du moteur hors-bord.
- Chaque passager dispose d'un gilet (ou d'un autre dispositif de sauvetage homologué) à sa taille et ce dernier est facilement accessible.
- Une bouée ronde ou un coussin de flottaison sont disponibles au cas où un passager tomberait à l'eau.
- La charge du bateau n'est pas excessive. Consultez la plaque de capacité de votre bateau.
- Il y a assez de carburant.
- La charge (passagers et matériel à bord) est répartie uniformément et chacun est bien assis à son poste.
- Une personne à terre est prévenue de votre destination et de l'heure à laquelle vous comptez rentrer.
- Il est interdit de conduire un bateau sous l'influence de l'alcool ou de la drogue.
- Le pilote connaît les eaux et les zones de navigation qu'il compte emprunter : marées, courants, bancs de sable, rochers et autres dangers.
- Respectez les instructions du calendrier d'inspection et d'entretien. Consultez le chapitre Entretien à ce sujet.

Fonctionnement à des températures en dessous de zéro

Lorsque vous utilisez ou amarrez votre hors-bord à des températures en dessous ou voisines de zéro, laissez toujours le moteur en position basse, afin de conserver le carter d'engrenage dans l'eau. Vous empêcherez ainsi l'eau qui y est emprisonnée de geler et d'endommager la pompe à eau et d'autres éléments du moteur.

Si de la glace risque de se former à la surface de l'eau, le moteur doit être retiré et vidé de toute l'eau qui peut s'y trouver. En effet, la formation éventuelle de glace à l'intérieur du carter de l'arbre moteur, au niveau de la surface de l'eau, risque d'empêcher la circulation de l'eau de refroidissement vers le moteur et d'endommager ce dernier.

Fonctionnement en mer ou dans des eaux polluées

Nous vous recommandons de rincer à l'eau douce le circuit d'eau interne de votre moteur hors-bord après chaque fonctionnement en mer ou dans des eaux polluées. Vous empêcherez ainsi l'accumulation des dépôts dans ce circuit. Consultez les instructions de rinçage du système de refroidissement au chapitre Entretien.

Si vous laissez votre bateau amarré sur l'eau et que vous ne vous servez pas du moteur, relevez toujours ce dernier pour complètement sortir le carter d'engrenage de l'eau (sauf à des températures au-dessous de zéro).

Lavez l'extérieur du hors-bord à l'eau douce et rincez l'échappement de l'hélice et le carter d'engrenage de la même façon après chaque utilisation. Une fois par mois, vaporisez du Mercury Precision ou Quicksilver Corrosion Guard sur l'extérieur du bloc moteur, sur les organes électriques et sur les autres surfaces de métal (mais pas sur les anodes anti-corrosion ; s'en trouverait réduite leur efficacité).

Navigation en altitude

IMPORTANT : Pour éviter qu'un mélange de carburant trop pauvre n'endommage gravement le moteur, ne pas utiliser le moteur (si les gicleurs de carburateur ont été changés pour s'adapter une altitude supérieure) à une altitude inférieure, à moins que les gicleurs initiaux n'aient été réinstallés pour correspondre à la nouvelle altitude.

Le fonctionnement du moteur hors-bord à une altitude supérieure à 750 m (2 500 ft.) au-dessus du niveau de la mer peut nécessiter une modification des injecteurs du carburateur et/ou un différent pas d'hélice. Consulter le revendeur. Ceci permettra de réduire la perte de performance normale qui résulte du manque d'oxygène dû à un mélange de carburant trop riche.

Procédure de rodage du moteur

IMPORTANT : Le non-respect des procédures de rodage du moteur peut résulter en des performances médiocres pendant toute la vie du moteur et des dommages à ce dernier. Toujours suivre les procédures de rodage.

Durée de fonctionnement en rodage : 10 heures

FONCTIONNEMENT

Durée	0 mn~	10 mn~	1 h.~	2 h.~	10 h.~
Mode de rodage	Pêche à la traîne ou ralenti	Ouverture du volet des gaz < 1/2 à environ 3 000 tr/mn	Ouverture du volet des gaz < 3/4 à environ 4 000 tr/mn	Ouverture du volet des gaz aux 3/4 à environ 4 000 tr/mn	Fonctionnement normal
Conditions de fonctionnement	Navigation à vitesse minimum	—	Fonctionnements à pleins gaz autorisés pendant 1 mn toutes les 10 mn	Fonctionnement à pleins gaz autorisé sur une courte durée.	—

MÉLANGE DE CARBURANT POUR RODAGE DU MOTEUR

Utiliser un mélange essence/huile à 25:1 (4 %) pour faire le premier plein de carburant.

L'utilisation d'une huile de qualité médiocre diminuera la durée de vie du moteur et provoquera des dysfonctionnements, y compris des pannes de démarrage. Il est fortement recommandé d'utiliser de l'essence de qualité supérieure avec l'huile d'origine ou recommandée. (Voir la section **Carburant et huile**).

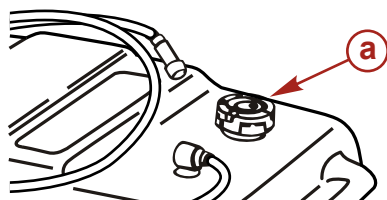
Démarrage du moteur

IMPORTANT : Ne jamais remplir de réservoir de carburant portable à bord afin d'éviter un incendie ou une explosion dus à un déversement d'essence. Si de l'essence est renversée à bord, l'essuyer soigneusement. Les réservoirs de carburant doivent toujours être remplis à terre ferme.

IMPORTANT : Avant de démarrer, lire la liste de contrôle préalable au démarrage, les instructions spéciales de fonctionnement et la procédure de rodage du moteur dans la section Fonctionnement.

PRÉPARATIFS

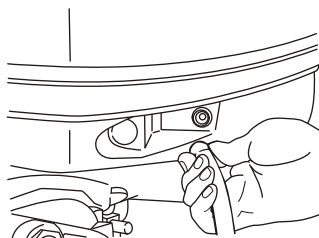
- Desserrer la vis de purge d'air du bouchon du réservoir de carburant. Pour les réservoirs de carburant munis d'un évent automatique (en option) : Il n'est pas nécessaire de desserrer la vis de purge d'air. Un évent s'ouvre automatiquement lorsque le raccord est connecté au réservoir.



a - Vis de purge d'air

38342

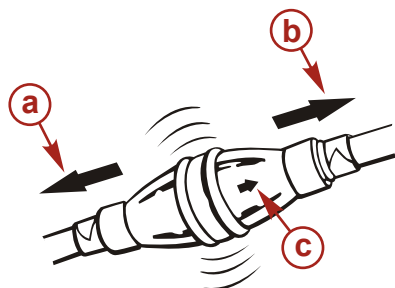
- Connecter le raccord de carburant au moteur.



38345

FUNCTIONNEMENT

3. Presser sur la poire d'amorçage jusqu'à ce qu'elle soit ferme.

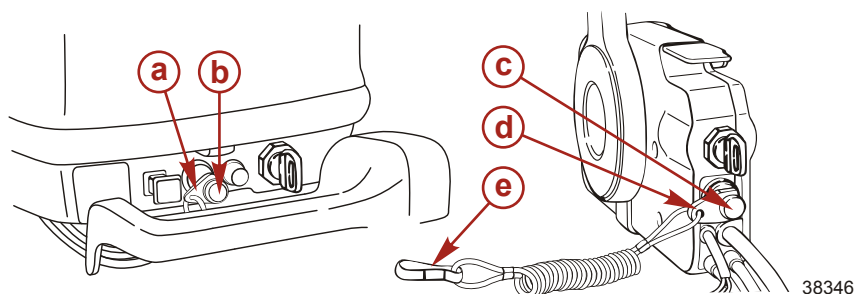


- a - Vers le réservoir de carburant
- b - Vers le moteur
- c - Sens d'écoulement du carburant

37714

IMPORTANT : Pour éviter de noyer le moteur, ne pas presser la poire d'amorçage lorsque le moteur est chaud.

4. Installer le cordon du coupe-circuit d'urgence.



- a - Cordon du coupe-circuit d'urgence
- b - Coupe-circuit d'urgence
- c - Coupe-circuit d'urgence
- d - Cordon du coupe-circuit d'urgence
- e - Mousqueton

IMPORTANT : Veiller à bien raccorder le coupe-circuit d'urgence au corps. Le moteur s'arrête si l'interrupteur d'arrêt est débranché.

DÉMARRAGE (DÉMARRAGE MANUEL)

IMPORTANT : Avant de démarrer, lire la liste de contrôle préalable au démarrage, les instructions de spéciales fonctionnement et la procédure de rodage du moteur dans la section Fonctionnement.

REMARQUE : Vérifier que l'inversion de marche est sur le Point mort (N) lors du démarrage du moteur. Ce modèle est muni d'une protection de démarrage en prise.

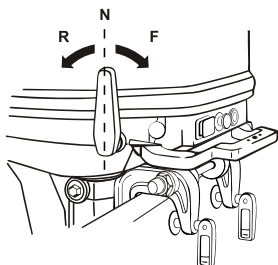
AVIS

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.

MH : Modèle à barre franche

FUNCTIONNEMENT

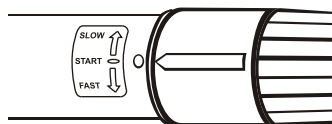
1. Mettre le levier d'inversion de marche sur Point mort (N).



38347

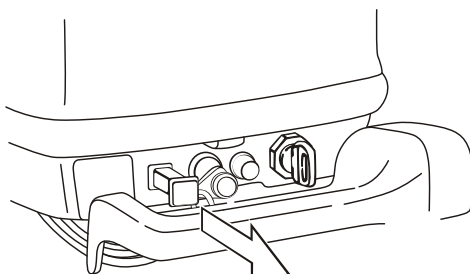
REMARQUE : Si le moteur démarre en prise, ne pas utiliser le moteur. Contacter le revendeur.

2. Tourner la manette des gaz de sorte que la ligne de l'indicateur rencontre le repère « START » (Démarrer).



38348

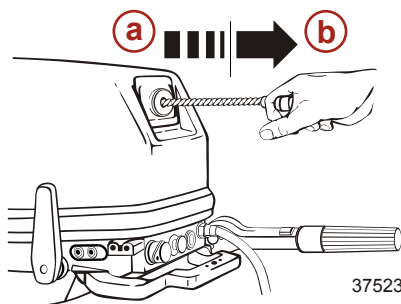
3. Tirer le bouton du starter.



38349

REMARQUE : L'actionnement du bouton du starter n'est pas nécessaire si le moteur est chaud.

4. Tirer lentement sur le cordon de démarreur jusqu'à ce que l'enclenchement du démarreur soit perceptible puis tirer rapidement pour lancer le moteur. Laisser le cordon revenir lentement.



37523

- a - Tirer lentement
- b - Tirer rapidement

5. Tourner avec précaution la manette des gaz sur la position « SLOW » (Ralenti)

FUNCTIONNEMENT

DÉMARRAGE (DÉMARRAGE MANUEL)

REMARQUE : Vérifier que le levier d'inversion de marche est sur Point mort (N) lors du démarrage du moteur. Ce modèle est muni d'une protection du démarrage en prise.

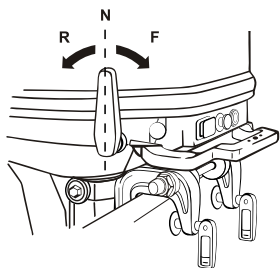
IMPORTANT : Avant de démarrer, lire la liste de contrôle préalable au démarrage, les instructions spéciales de fonctionnement et la procédure de rodage du moteur dans la section Fonctionnement.

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.

EH, EHO, EHPTO : Modèle à barre franche

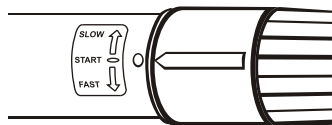
1. Mettre le levier d'inversion de marche sur Point mort (N).



38347

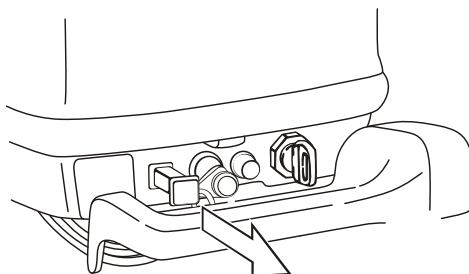
REMARQUE : Si le moteur démarre en prise, ne pas utiliser le moteur. Contacter le revendeur.

2. Tourner la manette des gaz de sorte que la ligne de l'indicateur rencontre le repère « START » (Démarrer).



38348

3. Tirer le bouton du starter.

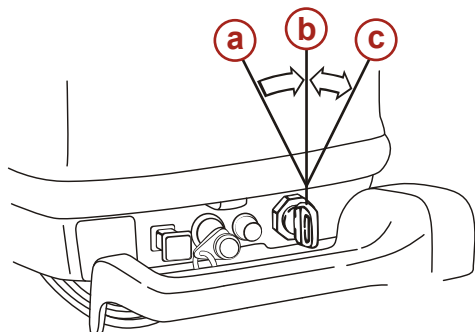


38349

REMARQUE : L'actionnement du bouton du starter n'est pas nécessaire si le moteur est chaud.

FUNCTIONNEMENT

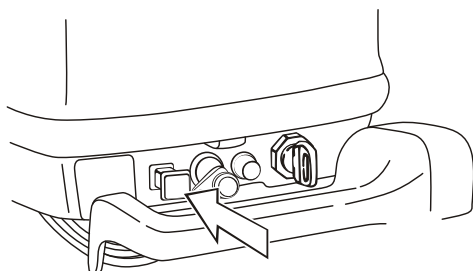
4. Mettre la clé de contact sur ON (Marche). Continuer de tourner la clé de contact dans le sens horaire pour faire démarrer le moteur.



- a- Arrêt (Off)
- b- Marche (On)
- c- Démarrer (Start)

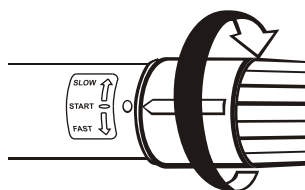
38350

5. Relâcher la clé de contact dès que le moteur démarre. La clé revient automatiquement en position de marche (ON).
6. Pousser lentement le bouton du starter.



38351

7. Tourner avec précaution la manette de l'accélérateur sur la position « SLOW » (Ralenti).



38352

IMPORTANT : Suivre les instructions ci-après :

- Un fonctionnement prolongé du démarreur épuisera la batterie. Ne faire tourner le démarreur que pendant un maximum de cinq secondes. Si le moteur ne démarre pas, attendre 10 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur.
- Ne jamais actionner le démarreur une fois que le moteur a démarré.
- Si le démarreur ne fonctionne pas, vérifier que les connexions des bornes de la batterie sont bien serrées et que la batterie est complètement chargée.

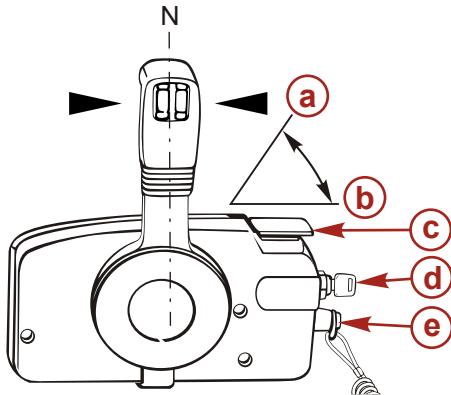
FUNCTIONNEMENT

DÉMARRAGE (MODÈLE À COMMANDE À DISTANCE)

IMPORTANT : Avant de démarrer, lire la liste de contrôle préalable au démarrage, les instructions spéciales de fonctionnement et la procédure de rodage du moteur dans la section Fonctionnement.

EO, EPTO

1. Introduire la clé dans le contacteur d'allumage.
2. Mettre la manette de commande à distance sur Point mort (N), et déplacer le levier de réchauffage au point mort sur OPEN (Ouvert).

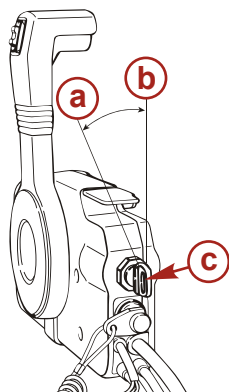


- a** - Position complètement ouverte
- b** - Position complètement fermée
- c** - Levier de réchauffage au point mort
- d** - Contacteur d'allumage à clé
- e** - Coupe-circuit d'urgence

37715

FUNCTIONNEMENT

3. Tourner la clé de contact sur ON (Marche) et appuyer sur ON (Marche) pour activer le starter La clé ne doit pas être enfoncée si le moteur est chaud.

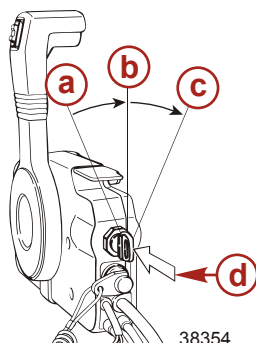


- a - Off (Arrêt)
- b - On (Marche)
- c - Appuyer pour activer le starter

37466

REMARQUE : Le levier de réchauffage au point mort ne fonctionne que si la manette de commande à distance est réglée sur Point mort (N).

4. Tout en maintenant la clé enfoncée, la tourner sur START (Démarrer).



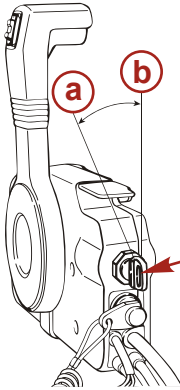
- a - Off (Arrêt)
- b - On (Marche)
- c - Start (Démarrer)
- d - Appuyer pour activer le starter

38354

REMARQUE : Si le moteur est chaud, il n'est pas nécessaire d'appuyer sur la clé pour activer le starter au moment de passer à la position START (Démarrer).

FUNCTIONNEMENT

5. Lorsque le moteur démarre, lâcher la clé et la laisser revenir sur ON (Marche).



- a- Off (Arrêt)
- b- On (Marche)
- c- Appuyer pour activer le starter

37466

IMPORTANT : Suivre les instructions ci-après :

- Un fonctionnement prolongé du démarreur épuisera la batterie. Ne faire tourner le démarreur que pendant un maximum de cinq secondes. Si le moteur ne démarre pas, attendre 10 secondes avant d'actionner à nouveau le démarreur au risque d'endommager le starter.
- Ne jamais actionner le démarreur une fois que le moteur a démarré.
- Si le démarreur ne fonctionne pas, vérifier que les connexions des bornes de la batterie sont bien serrées et que la batterie est complètement chargée.

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.

Inversion de marche

FUNCTIONNEMENT EN MARCHÉ AVANT/ARRIÈRE

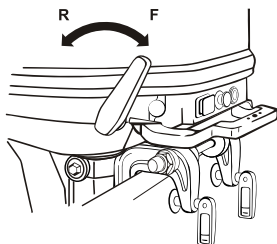
Le moteur hors-bord a trois positions d'inversion de marche : Marche avant (F), Marche arrière (R) et Point mort (N).

IMPORTANT : Il peut être dangereux d'inverser le sens de la marche pendant le déplacement à haut régime. Toujours ralentir avant d'inverser la marche.

MH, EH, EHO, EHPTO

FONCTIONNEMENT

Modèles à barre franche : Tourner la manette des gaz sur la position « SLOW » (Ralentí) et déplacer le levier d'inversion de marche sur Marche avant (F) ou Marche arrière (R) rapidement lorsque le régime moteur baisse à son niveau le plus bas.

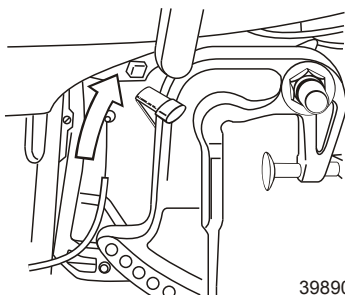


36363

IMPORTANT : Il peut être dangereux d'inverser le sens de la marche pendant le déplacement à haut régime. Toujours ralentir avant d'inverser la marche.

REMARQUE : Suivre les instructions ci-après :

1. Le moteur doit tourner au ralenti lorsque le levier d'inversion de marche passe de la Marche avant (F) à la Marche arrière (R).
2. Avant de déplacer le levier sur Marche arrière (R), vérifier que le blocage en marche arrière est enclenché en position « UP » (Relevé) .



39890

MH, EH, EHO, EHPTO

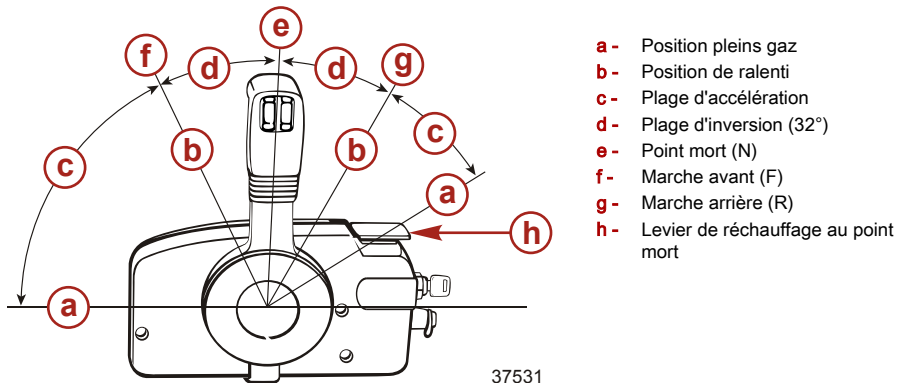
3. Le levier d'inversion de marche ne peut passer du Point mort (N) à la Marche arrière (R) que si la manette des gaz est sur position « SLOW » (Ralentí).

IMPORTANT : Ne mettre le moteur hors-bord en prise que lorsqu'il tourne au ralenti. Ne pas enclencher la marche arrière lorsque le moteur hors-bord ne tourne pas. Ceci pourrait endommager la timonerie d'inversion de marche et éventuellement l'engrenage.

FUNCTIONNEMENT

EO, EPTO

1. Modèles à commande à distance : Tout en appuyant sur le bouton de verrouillage de la manette de commande à distance, déplacer rapidement la manette sur Marche avant (F) ou Marche arrière (R) en position de détente (environ 32° vers l'avant ou l'arrière depuis le point mort).
2. Si le levier d'inversion/la manette des gaz dépassent la position de détente, le volet des gaz commence à s'ouvrir.

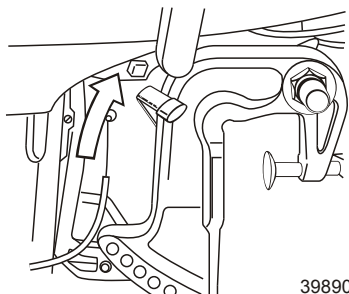


REMARQUE : Suivre les instructions ci-après :

1. Le moteur doit tourner au ralenti lorsque le levier d'inversion est déplacé de Marche avant (F) à Marche arrière (R).

FUNCTIONNEMENT

2. Avant de déplacer le levier d'inversion sur Marche arrière (R), vérifier que le levier de blocage en marche arrière est en position « UP » (Relevé).



EO, EPTO

REMARQUE : La manette de commande à distance cesse de fonctionner à moins que le levier de réchauffage au point mort ne soit en position complètement fermée.

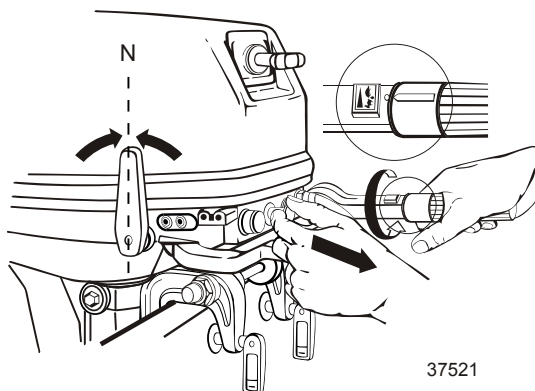
IMPORTANT : Ne mettre le moteur hors-bord en prise que lorsqu'il tourne au ralenti. Ne pas enclencher la marche arrière lorsque le moteur hors-bord ne tourne pas.

Démarrage d'urgence

Si le démarreur ne fonctionne pas, utiliser le cordon de démarreur de rechange (fourni) et suivre la procédure.

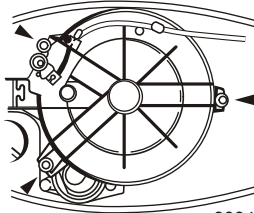
IMPORTANT : Pour éviter les décharges électriques, ne toucher aucun élément d'allumage, câble ou fil de bougie lors du démarrage ou du fonctionnement du moteur.

1. Mettre la manette de commande à distance sur Point mort (N).



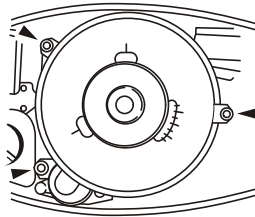
FUNCTIONNEMENT

2. MH, EH, EHO, EHPTO : Retirer le capot supérieur. Retirer le couvercle du démarreur/du volant.



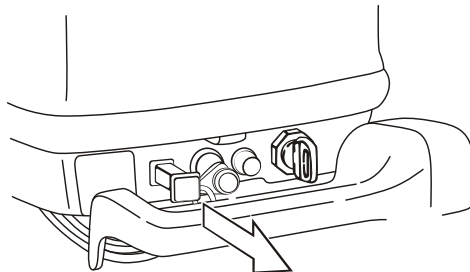
39941

3. EO, EPTO : Retirer le capot supérieur. Retirer le couvercle du volant.



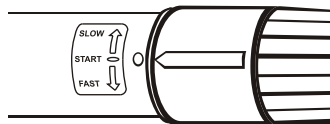
38355

4. Tirer le bouton du starter.



38349

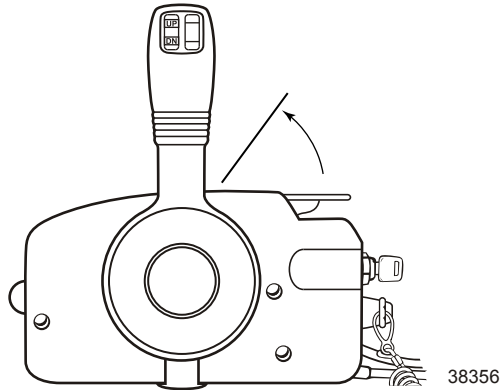
5. MH, EH, EHO, EHPTO : Tourner la manette des gaz de sorte que la ligne de l'indicateur rencontre le repère « START » (Démarrer).



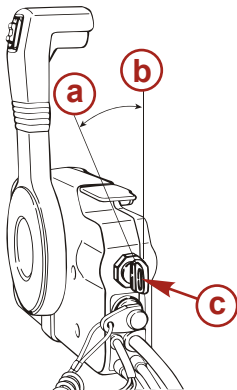
38348

FUNCTIONNEMENT

6. EO, EPTO : Soulever le levier de réchauffage au point mort, de 1/3 à 1/2 de sa course.



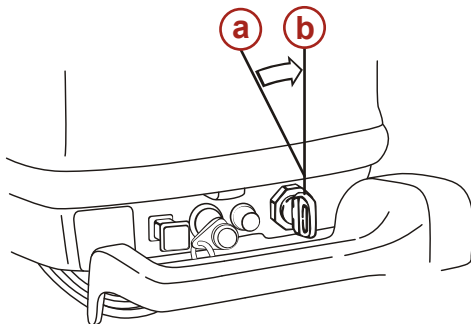
7. EO, EPTO : Tourner le contacteur d'allumage sur ON (Marche).



- a-** Off (Arrêt)
- b-** On (Marche)
- c-** Contacteur d'allumage

37881

8. EH, EHO, EHPTO : Tourner le contacteur d'allumage sur ON (Marche).

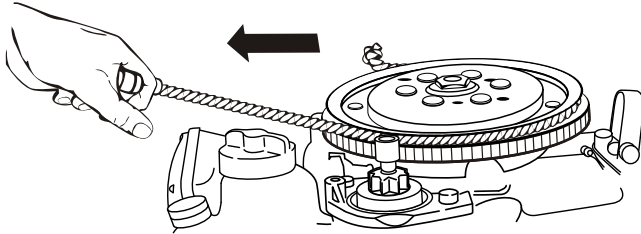


- a-** Off (Arrêt)
- b-** On (Marche)

38359

FUNCTIONNEMENT

9. Enrouler plusieurs fois le cordon de démarreur autour du volant dans le sens horaire. Tirer d'un geste sec pour faire démarrer le moteur. Utiliser une clé à douilles pour avoir une bonne prise sur l'extrémité du cordon.



38361

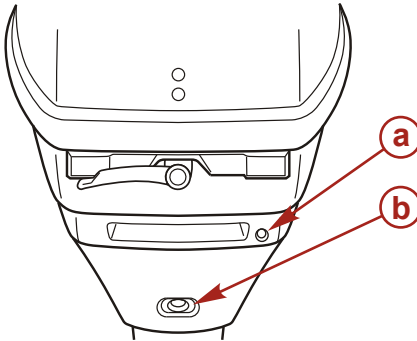
10. Modèles à commande à distance : Vérifier que le contacteur d'allumage est sur « ON » (Marche).

REMARQUE : Vérifier que le levier d'inversion de marche est au Point mort (N).

RÉCHAUFFAGE

Avant de naviguer, laisser le moteur tourner au ralenti pendant environ trois minute pour le réchauffer. Si le moteur n'est pas réchauffé au préalable, sa durée de vie sera considérablement écourtée. Pendant le réchauffage, confirmer que l'eau de refroidissement s'écoule de l'orifice indicateur de la pompe à eau et de l'orifice de ralenti.

IMPORTANT : Si l'eau de refroidissement ne s'écoule pas et que le moteur continue de fonctionner, le moteur peut surchauffer et subir des dommages.



- a - Orifice de refoulement de l'eau de refroidissement
- b - Orifice de ralenti

38362

Régime moteur :

Vitesse de ralenti correcte après la procédure de réchauffage

En prise	Point mort
750 tr/mn	900 tr/mn

Ne pas dépasser le régime pleins gaz

Régime à pleins gaz	
40	50
5 000 à 5 700 tr/mn	5 150 à 5 850 tr/mn

FOCTIONNEMENT

ALARME ET CAPTEUR DE SURCHAUFFE (EN OPTION SUR CERTAINS MODÈLES)

EH, EHO, EHPTO, EO, EPTO

- L'alarme de surchauffe retentit si la température du moteur dépasse le niveau préréglé.
- Si l'alarme retentit pour indiquer une surchauffe, mettre immédiatement la manette de commande à distance sur Point mort (N). Confirmer que l'eau de refroidissement s'écoule par l'orifice indicateur de la pompe à eau, puis arrêter le moteur. Mettre la clé de contact sur « OFF » (Arrêt).
- Éliminer la saleté et autres corps étrangers obstruant les entrées d'eau de l'engrenage.

REMARQUE : Si l'alarme retentit fréquemment après le redémarrage du moteur, contacter le revendeur.

REMARQUE : Vérifier qu'un jet d'eau continu s'écoule de l'orifice indicateur de la pompe à eau. Si de l'eau ne s'écoule pas de l'orifice indicateur de la pompe à eau ou si le jet est intermittent, arrêter le moteur et vérifier que les orifices de prise d'eau de refroidissement ne sont pas bouchés. L'absence d'une telle obstruction peut indiquer une obstruction du circuit de refroidissement ou un problème de pompe à eau. Faire vérifier le moteur hors-bord par le revendeur. Faire tourner le moteur alors qu'il surchauffe peut l'endommager.

REMARQUE : Si le moteur surchauffe alors que le bateau est échoué, arrêter le moteur et le laisser refroidir. Ceci permet en général d'obtenir un temps de fonctionnement à faible régime (ralenti) supplémentaire avant que le moteur ne recommence à surchauffer. Faire fonctionner un moteur qui surchauffe peut l'endommager.

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.

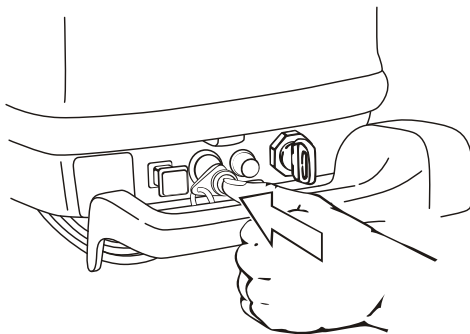
IMPORTANT : Si un jet d'eau s'écoule de l'orifice indicateur de la pompe à eau et que le moteur continue de surchauffer, consulter le revendeur.

Arrêt du moteur

IMPORTANT : Ne jamais arrêter le moteur immédiatement après avoir navigué à pleins gaz. Continuer de faire tourner le moteur pendant deux ou trois minutes au ralenti (Point mort) pour lui permettre de refroidir.

MH

1. Réduire le régime moteur jusqu'au ralenti.
2. Appuyer sur l'interrupteur d'arrêt ou tirer sur le cordon de coupe-circuit d'urgence. Le moteur s'arrêtera.



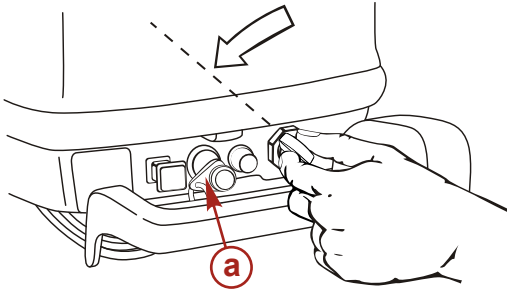
38368

EH, EHO, EHPTO

1. Réduire le régime moteur jusqu'au ralenti.

FUNCTIONNEMENT

2. Mettre l'interrupteur principal sur OFF (Arrêt), appuyer sur l'interrupteur d'arrêt ou tirer sur le cordon de coupe-circuit d'urgence. Le moteur s'arrêtera.

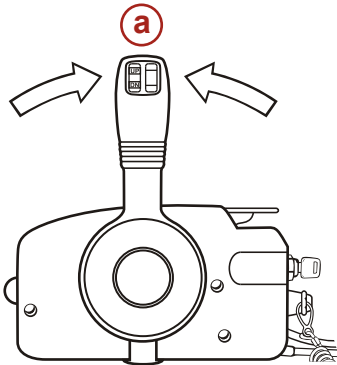


a - Coupe-circuit d'urgence/
interrupteur d'arrêt

38369

EO, EPTO

1. Déplacer la manette de commande à distance sur Point mort (N) et faire tourner le moteur au ralenti pendant deux ou trois minutes pour lui permettre de refroidir.

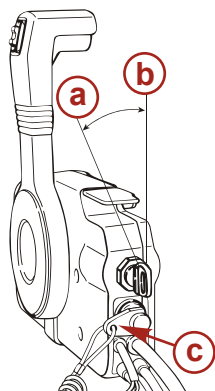


a - Point mort (N)

39942

FUNCTIONNEMENT

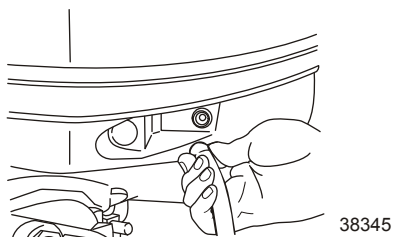
2. Tourner le contacteur d'allumage dans le sens anti-horaire sur OFF (Arrêt) ou tirer le cordon de coupe-circuit d'urgence. Le moteur s'arrêtera. Il est aussi possible d'arrêter le moteur en appuyant sur l'interrupteur d'arrêt d'urgence.



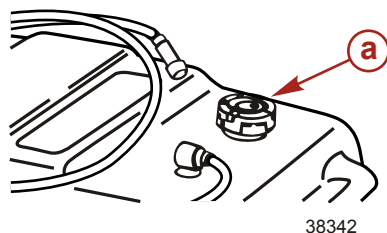
- a- Off (Arrêt)
- b- On (Marche)
- c- Plaque d'arrêt de l'interrupteur d'arrêt

REMARQUE : Suivre les instructions ci-après :

- Débrancher le raccord de carburant du moteur.
 - Après l'arrêt du moteur, serrer la vis de purge d'air du bouchon du réservoir de carburant.
 - Débrancher les câbles de batterie de la batterie si le moteur ne doit pas être utilisé pendant une période prolongée.
3. Débrancher le raccord de carburant du moteur.



4. Serrer la vis de purge d'air du bouchon du réservoir de carburant.



- a- Vis de purge d'air

ENTRETIEN

Entretien du moteur hors-bord

Pour maintenir le hors-bord en bon état de fonctionnement, il est important d'effectuer les inspections et les entretiens périodiques du moteur prévus dans le **Calendrier d'inspection et d'entretien**. Nous insistons sur l'importance de ces entretiens, afin d'assurer la sécurité du pilote et de celle des passagers, et de garantir la fiabilité de ce moteur hors-bord.

AVERTISSEMENT

L'inobservation des procédures d'inspection et d'entretien du moteur ou toute tentative d'effectuer soi-même des travaux d'inspection ou de réparation sans connaître les méthodes ni les mesures de sécurité correctes présente des risques de blessures graves, voire mortelles, ainsi que des risques de dégâts matériels.

Noter les entretiens effectués dans le **Journal d'entretien** au dos de ce livret. Conserver tous les ordres et reçus des travaux de maintenance.

SÉLECTION DES PIÈCES DE RECHANGE DU MOTEUR HORS-BORD

Nous recommandons les pièces de rechange d'origine et les huiles d'origine Mercury Precision ou Quicksilver.

AVERTISSEMENT

L'utilisation d'une pièce de rechange de qualité inférieure à celle de l'originale peut entraîner des blessures graves, voire mortelles, ainsi qu'une défaillance du produit.

Règlements de l'EPA

Tous les moteurs hors-bord neufs fabriqués par Mercury Marine sont certifiés conformes aux réglementations en matière de lutte contre la pollution atmosphérique applicables aux moteurs hors-bord neufs, établies par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Cette certification dépend des réglages de certains éléments aux normes fixées à l'usine. Pour cette raison, la procédure d'entretien du produit, recommandée par l'usine, doit être respectée à la lettre et, lorsque les conditions le permettent, le produit doit être rétabli pour l'usage initial pour lequel il a été conçu. **L'entretien, le remplacement ou la réparation des dispositifs et des systèmes de contrôle des émissions peuvent être effectués par tout établissement ou personne assurant la réparation des moteurs marins à allumage par étincelle.**

ENTRETIEN

Émissions polluantes

ÉTIQUETTE D'HOMOLOGATION ANTIPOLLUTION

Une étiquette d'homologation antipollution, indiquant les niveaux d'émission et les caractéristiques du moteur liées directement aux émissions, est apposée sur le moteur lors de sa fabrication.

The diagram shows a rectangular label with the Mercury logo on the left and the text "EMISSION CONTROL INFORMATION" on the right. The label contains several fields for engine specifications and emissions data. Red callouts labeled 'a' through 'i' point to specific parts of the label: 'a' points to the EPA regulation text; 'b' points to the IDLE SPEED field; 'c' points to the hp field; 'd' points to the TIMING (IN DEGREES) field; 'e' points to the Valve Clearance (Cold) mm field; 'f' points to the FAMILY field; 'g' points to the FEL: g/kWh field; 'h' points to the Intake/Exhaust fields; and 'i' points to the date field.

MERCURY		EMISSION CONTROL INFORMATION	
This engine conforms to <input type="checkbox"/> model year EPA regulations for Marine SI engines. Refer to Owner's Manual for required maintenance.			
IDLE SPEED: <input type="text"/>		FAMILY: <input type="text"/>	
<input type="text"/> hp	<input type="text"/> cc	FEL: <input type="text"/> g/kWh	
TIMING (IN DEGREES): <input type="text"/>			
Standard spark plug: <input type="text"/>		<input type="text"/>	
Suppressor spark plug: <input type="text"/>			
GAP: <input type="text"/>			
Valve Clearance (Cold) mm	Intake <input type="text"/>	Exhaust <input type="text"/>	

28405

- a- Ralenti
- b- Puissance du moteur
- c- Calage d'allumage
- d- Écartement des électrodes de bougies et bougies recommandés
- e- Jeu des soupapes (le cas échéant)
- f- Numéro de gamme
- g- Émissions maximum pour cette gamme de moteurs
- h- Cylindrée
- i- Date de fabrication

RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE

Le propriétaire/utilisateur doit procéder à l'entretien de routine du moteur afin de maintenir les niveaux d'émission en conformité avec les normes d'homologation imposées.

Il ne doit modifier le moteur d'aucune manière qui affecterait sa puissance ou ses niveaux d'émission au point où ils dépasseraient les caractéristiques déterminées en usine.

Calendrier d'inspection et d'entretien

AVANT CHAQUE UTILISATION

- Vérifier que le coupe-circuit d'urgence arrête bien le moteur.
- Vérifier le circuit de carburant pour s'assurer qu'il n'est pas endommagé et qu'il ne présente aucune fuite.
- Vérifier que le moteur est bien fixé au tableau arrière.
- Vérifier que les composants du circuit de direction ne sont ni grippés ni desserrés.
- Modèles à commande à distance – Vérifier que les attaches de la biellette de direction sont bien serrées. Voir la section **Fixations de biellette de direction**.
- Vérifier l'état des pales de l'hélice.

APRÈS CHAQUE UTILISATION

- Rincer le circuit de refroidissement du moteur si le bateau navigue dans des eaux salées ou polluées. Voir la section **Rinçage du circuit de refroidissement**.
- Éliminer tous les dépôts de sel et rincer l'orifice d'échappement de l'hélice et de l'embase à l'eau douce si le bateau navigue en mer.

ENTRETIEN

TOUTES LES 100 HEURES D'UTILISATION OU UNE FOIS PAR AN, À LA PREMIÈRE ÉCHÉANCE

- Lubrifier tous les points de graissage. Lubrifier plus fréquemment en cas d'utilisation en eau de mer. Voir la section **Points de graissage**.
- Inspecter et nettoyer les bougies. Voir la section **Vérification et remplacement des bougies**.
- Vérifier le filtre de la tuyauterie d'essence pour voir s'il n'est pas encrassé. Voir la section **Circuit d'alimentation en carburant**.
- Vérifier les réglages du carburateur si nécessaire. Voir la section **Réglage du carburateur**.
- Vérifier les anodes anticorrosion. Vérifier plus fréquemment en cas d'utilisation en mer. Voir la section **Anodes anti-corrosion**.
- Vidanger et remplacer le lubrifiant de l'embase. Voir la section **Graissage de l'embase**.
- Graisser les cannelures de l'arbre d'entraînement et de l'arbre d'inversion de marche.¹
- Modèles à démarrage électrique – Examiner la batterie. Voir la section **Inspection de la batterie**.
- Modèles à commande à distance – Vérifier le réglage des câbles de commande.¹
- Retirer les dépôts présents sur le moteur à l'aide du produit de nettoyage pour moteurs Power Tune de Mercury Precision ou Quicksilver.
- Vérifier le serrage des boulons, des écrous et des autres fixations.
- Nettoyer le filtre d'aspiration du réservoir de carburant.

TOUTES LES 300 HEURES D'UTILISATION OU TOUS LES TROIS ANS

- Remplacer le rotor de pompe à eau (plus souvent en cas de surchauffe ou de baisse de pression d'eau).¹

AVANT LE REMISAGE

- Voir la section Procédure de remisage. Voir la section **Remisage**.

Rinçage du système de refroidissement

RINÇAGE

Rincer les passages d'eau internes du moteur à l'eau douce après chaque navigation en eaux salées, polluées ou boueuses. Ceci permet d'éviter leur obstruction par accumulation de dépôts.

Utiliser un dispositif de nettoyage Mercury Precision ou Quicksilver (ou équivalent).

IMPORTANT : Le moteur doit être en marche pendant le nettoyage pour que le thermostat s'ouvre et que l'eau circule dans les passages d'eau.

AVERTISSEMENT

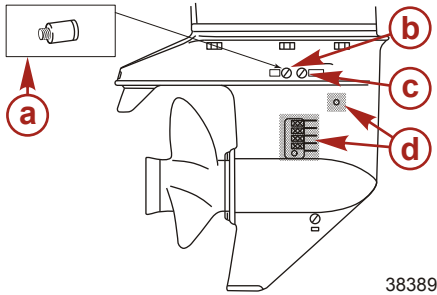
Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves, voire mortelles. Ne jamais faire fonctionner le bateau hors de l'eau avec une hélice installée. Avant d'installer ou de retirer une hélice, mettre l'embase au point mort et engager le coupe-circuit d'urgence pour empêcher la mise en marche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

1. Retirer le bouchon d'eau du moteur et visser le bouchon de rinçage approprié (adaptateur de tuyau).
2. Raccorder un tuyau sur le bouchon de rinçage pour rincer l'intérieur du moteur avec de l'eau. À l'aide de ruban adhésif, bien étanchéiser la prise d'eau de refroidissement et la prise d'eau secondaire situées au niveau de l'embase.

1. Faire effectuer l'entretien de ces pièces par un revendeur agréé.

ENTRETIEN

3. Au préalable, bien fixer la crépine d'eau et la sous-crépine d'eau sur l'embase.

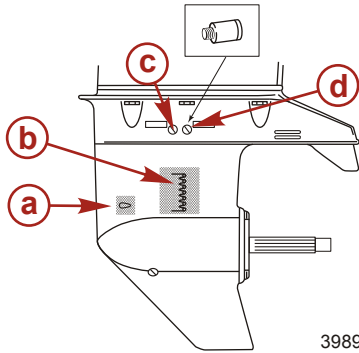


40/50

- a-** Dispositif de nettoyage (en option)
- b-** Bouchon de lavage
- c-** Bouchon d'huile
- d-** Ruban adhésif (pour le rinçage avec un dispositif vissable)

38389

4. Mettre le levier d'inversion de marche sur Point mort (N), faire tourner le moteur au ralenti afin d'évacuer l'eau du circuit de refroidissement pour éliminer l'eau de mer et la boue.



W50

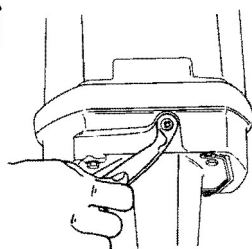
- a-** Ruban adhésif
- b-** Ruban adhésif (pour le rinçage avec un dispositif vissable)
- c-** Bouchon d'huile
- d-** Dispositif de nettoyage (en option)

39896

Retrait et installation du capot supérieur

RETRAIT

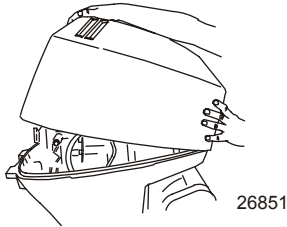
1. Déverrouiller le verrou arrière en poussant le levier vers le bas.



29054

ENTRETIEN

2. Relever l'arrière du capot et désengager le crochet avant.



INSTALLATION

1. Engager le crochet avant et pousser le capot sur le joint du capot.
2. Pousser le capot vers le bas et déplacer le levier de verrouillage arrière vers le haut pour verrouiller.

Inspection de la batterie

La batterie doit être inspectée à intervalles réguliers pour assurer un bon démarrage du moteur.

IMPORTANT : Lire les consignes de sécurité et d'entretien qui accompagnent la batterie.

1. Arrêter le moteur avant d'effectuer l'entretien de la batterie.
2. Vérifier que la batterie est bien fixée et immobile.
3. Les bornes des câbles de la batterie doivent être propres, bien serrés et montés correctement. Positif sur positif et négatif sur négatif.
4. Vérifier que la batterie est équipée d'une protection isolante pour éviter les courts-circuits accidentels de ses bornes.

Système d'alimentation en carburant

CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT

▲ AVERTISSEMENT

Éviter les risques de blessures graves, voire mortelles, que peuvent provoquer un incendie ou une explosion d'essence. Suivre attentivement toutes les instructions d'entretien du circuit d'alimentation en carburant. Toujours arrêter le moteur, NE PAS fumer et s'assurer de l'absence de flammes nues ou d'étincelles sur le lieu d'entretien d'un élément quelconque du circuit d'alimentation en carburant.

Avant de procéder à l'entretien d'un élément du circuit d'alimentation en carburant, arrêter le moteur et débrancher la batterie. Vidanger entièrement le circuit d'alimentation. Récupérer et entreposer le carburant dans un récipient homologué. Essuyer immédiatement tout carburant renversé. Les matériaux utilisés pour circonscrire l'écoulement doivent être mis au rebut dans un récipient homologué. Tout entretien du circuit d'alimentation en carburant doit être effectué dans un endroit bien aéré. Vérifier toute réparation terminée pour s'assurer qu'il n'y a aucune fuite de carburant.

INSPECTION DE LA TUYAUTERIE D'ESSENCE

Examiner la tuyauterie d'essence et la poire d'amorçage pour vérifier qu'elles ne présentent pas de signes de craquelures, de boursoufflures, de fuites, de durcissement ou d'autres détériorations ou dommages. Si c'est le cas, la tuyauterie d'essence ou la poire d'amorçage doivent être remplacées.

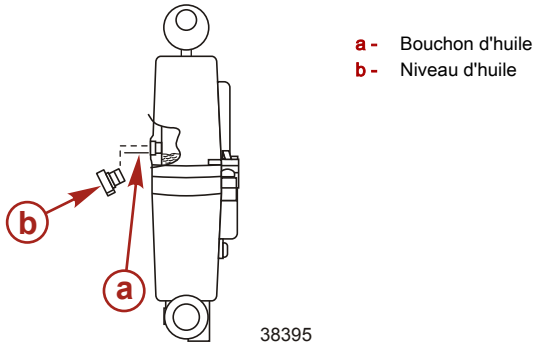
FILTRE À CARBURANT DU MOTEUR

Examiner la cuvette de regard pour voir si de l'eau s'y est accumulée et examiner l'élément filtrant pour voir si des dépôts ne s'y sont pas formés. Nettoyer le réservoir et les filtres en procédant comme suit.

ENTRETIEN

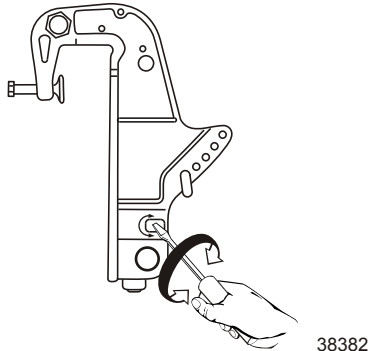
VÉRIFICATION ET APPOINT D'HUILE DANS L'INCLINAISON ET LE RELEVAGE HYDRAULIQUES

1. Vérifier le niveau d'huile dans le réservoir, comme illustré, tout en maintenant le moteur en position verticale.
2. Retirer le bouchon d'huile en le tournant dans le sens anti-horaire, puis vérifier si le niveau d'huile atteint la ligne inférieure de l'orifice du bouchon.



REMARQUE : Ne pas complètement dévisser le bouchon d'huile lorsque le moteur est abaissé. L'huile sous pression dans le réservoir d'huile peut gicler.

3. Huile recommandée : Ajouter de l'huile pour relevage hydraulique et direction assistée Mercury ou Quicksilver. À défaut, utiliser de l'huile pour transmission automatique automobile (ATF).
4. Purge de l'air hors de l'unité d'inclinaison et de relevage hydrauliques : L'air piégé dans l'unité d'inclinaison et de relevage hydrauliques affecte le mouvement de relevage. Après avoir monté le moteur sur le bateau, régler la valve de desserrage manuel sur le côté manuel, et abaisser et relever manuellement le moteur 5 à 6 fois pendant la vérification du niveau d'huile. L'opération terminée, fermer la vanne en la tournant du côté hydraulique.



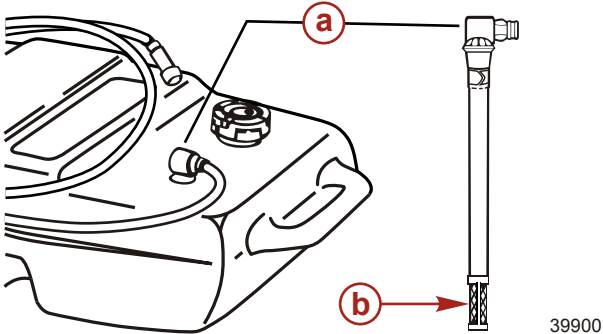
NETTOYAGE DES RÉSERVOIRS DE CARBURANT ET DES FILTRES

1. L'eau ou les impuretés présentes dans le réservoir de carburant peuvent causer des pannes de moteur.
2. Nettoyer le réservoir aux intervalles spécifiés ou après un entreposage de longue durée du moteur (plus de trois mois).

Des filtres à carburant se trouvent à l'intérieur du réservoir de carburant et au niveau du moteur.

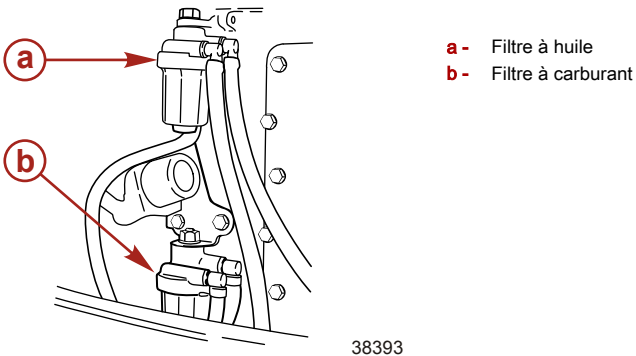
ENTRETIEN

1. Desserrer le coude de prise de carburant et le retirer. Nettoyer le filtre à carburant.



- a- Coude de prise de carburant
- b- Filtre

2. Nettoyer le filtre à carburant du moteur après avoir retiré les étuis à filtre de carburant.



- a- Filtre à huile
- b- Filtre à carburant

3. Filtre à carburant et réservoir d'huile : Vérifier que le réservoir d'huile et/ou le filtre ne contiennent pas d'eau ou de poussière piégées.
 - a. Débrancher toutes les conduites entre le réservoir d'huile et la pompe à huile.
 - b. Nettoyer tous les corps étrangers.
 - c. Rebrancher les conduites sur le réservoir d'huile et les pompes, puis faire l'appoint avec de l'huile moteur fraîche.
 - d. Pour purger l'air, voir **Carburant et huile – Événement de pompe à huile**.

Remplacement des fusibles – Modèles à commande à distance et démarrage électrique

IMPORTANT : Toujours disposer de fusibles SFE de 20 A de rechange.

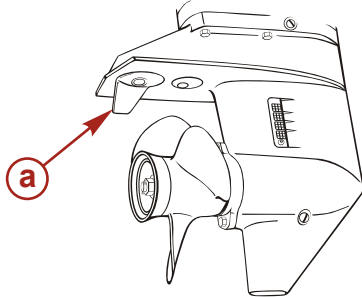
Un fusible SFE de 20 A protège le circuit de démarrage électrique des surcharges. Si le fusible est grillé, le démarreur électrique ne fonctionne pas. Essayer d'identifier et de corriger la cause de la surcharge. Si la cause ne peut pas être identifiée, le fusible risque de griller de nouveau. Remplacer le fusible par un de même calibre.

ENTRETIEN

Anode anticorrosion

Le moteur hors-bord est équipé d'une anode anticorrosion montée sur l'embase et le cylindre. Une anode contribue à protéger le moteur hors-bord de la corrosion galvanique en laissant son métal être lentement corrodé à la place des métaux du moteur.

Il est nécessaire d'examiner régulièrement les anodes, particulièrement en eaux salées où l'érosion est accélérée. Pour maintenir cette protection anticorrosion, toujours remplacer l'anode avant qu'elle ne soit complètement érodée. Ne jamais peindre l'anode ni lui appliquer de revêtement protecteur pour ne pas réduire son efficacité.



a - Anode (dérive)

37879

Important :

- Avant de remplacer l'anode, retirer le capuchon de bougie, pour s'assurer que le moteur ne démarre pas, puis vérifier et remplacer l'anode.
- Si l'anode est usée ou absente, les parties en aluminium du moteur hors-bord se corrodent plus rapidement ce qui peut entraîner l'écaillage de la peinture et des dommages à la surface.

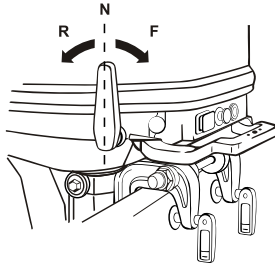
Remplacement de l'hélice

▲ 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.

DÉPOSE DE L'HÉLICE

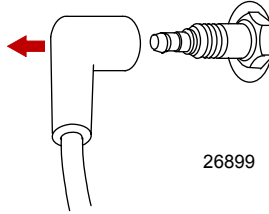
1. Modèles à commande à distance : Mettre le moteur hors-bord au point mort (N).
2. Modèle à barre franche : Mettre le levier d'inversion de marche au point mort (N).



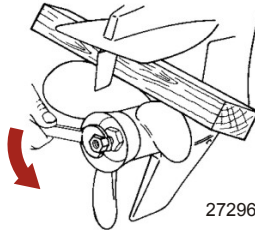
38347

ENTRETIEN

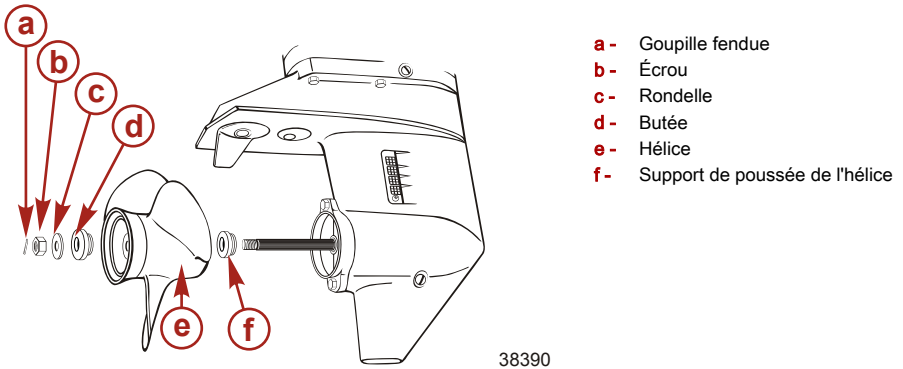
3. Débrancher les fils de bougie pour empêcher le démarrage du moteur.



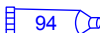
4. Placer une cale de bois entre l'embase et l'hélice et pour maintenir d'hélice.




5. Retirer la goupille fendue, l'écrou d'hélice, la butée et la rondelle.

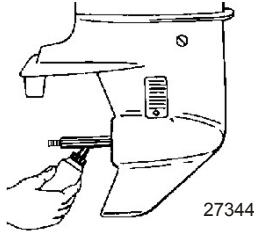


6. Retirer l'hélice en ligne droite de l'arbre d'hélice. Si l'hélice est grippée sur l'arbre et ne peut pas être retirée, la faire retirer par un revendeur agréé.
7. Appliquer une couche de graisse anticorrosion Quicksilver ou Mercury Precision ou 2-4-C au Téfalon sur l'arbre d'hélice.

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 94	Graisse anticorrosion	Arbre d'hélice	92-802867 Q1

ENTRETIEN

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 95	2-4-C au Téflon	Arbre d'hélice	92-802859Q 1

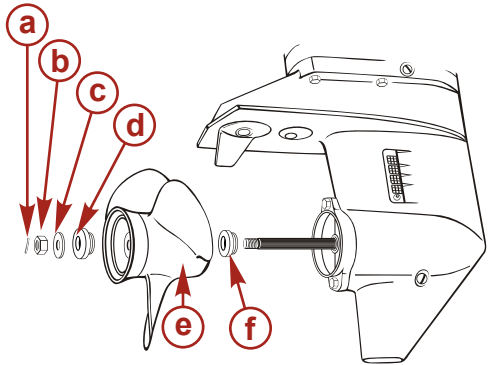


27344

IMPORTANT : Pour éviter la corrosion et le grippage du moyeu d'hélice sur l'arbre d'hélice (particulièrement en eaux salées), toujours appliquer une couche de la graisse recommandée sur l'arbre d'hélice aux intervalles d'entretien recommandés et chaque fois que l'hélice est retirée.

INSTALLATION DE L'HÉLICE

1. Installer le support de poussée de l'hélice, l'hélice, la rondelle, l'écrou, la butée et la goupille fendue sur l'arbre d'hélice.



- a** - Goupille fendue
- b** - Écrou
- c** - Rondelle
- d** - Butée
- e** - Hélice
- f** - Support de poussée de l'hélice

38390

2. Mettre le frein d'écrou d'hélice sur les goupilles. Placer une cale en bois entre l'embase et l'hélice. Serrer l'écrou d'hélice au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Écrou d'hélice	75		55

3. Installer les fils de bougie.

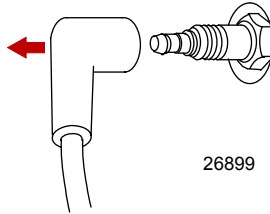
ENTRETIEN

Vérification et remplacement des bougies

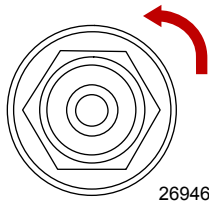
⚠ AVERTISSEMENT

Des capuchons de protection de bougies endommagés peuvent émettre des étincelles susceptibles d'enflammer les vapeurs de carburant présentes sous le carénage du moteur et causer des blessures graves, voire mortelles, consécutives à un incendie ou à une explosion. Pour éviter de détériorer les capuchons de protection des bougies, ne jamais utiliser d'objets acérés ou d'outils métalliques pour les extraire.

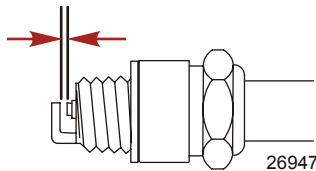
1. Retirer les capuchons de protection des bougies. Tordre légèrement les capuchons de protection en caoutchouc et les retirer.



2. Retirer les bougies pour vérifier leur état. Remplacer les bougies si les électrodes sont usées ou si l'isolant est rugueux, fendu, cassé, cloqué ou encrassé.



3. Régler l'écartement des électrodes de bougies (0,9 à 1,0 mm).



4. Avant d'installer les bougies, nettoyer toute saleté présente sur les sièges de bougie. Installer les bougies à la main puis les serrer d'un quart de tour ou au couple spécifié.

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Bougie	27		20

IMPORTANT : Suivre les instructions ci-après :

- Ne pas toucher les câbles à haute tension reliant la bobine d'allumage et les bougies pendant que le moteur est en marche ou lorsqu'il est lancé par le démarreur électrique, pas même pour tester les câbles à haute tension ou les bougies.
- Les câbles à haute tension et les bougies produisent une très haute tension électrique, susceptible de caser des chocs électriques très graves en cas de contact.

ENTRETIEN

Points de graissage

Il est important de vérifier et d'entretenir régulièrement le moteur hors-bord. Les intervalles d'entretien doivent être déterminés en fonction du nombre d'heures ou du nombre de mois, à la première échéance. Pour obtenir des instructions d'entretien et de maintenance périodiques, contacter le revendeur Mercury local.

Élément	Toutes les 50 heures ou tous les 3 mois	Toutes les 100 heures ou tous les 6 mois	Action
Pièces coulissantes et rotatives	Oui	Oui	Appliquer et injecter de la graisse
Graisseurs	Oui	Oui	Appliquer et injecter de la graisse

Graissage de l'embase

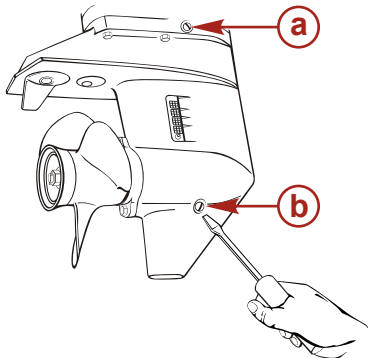
GRAISSAGE DE L'EMBASE

En cas d'ajout ou de vidange du lubrifiant de l'embase, examiner visuellement le lubrifiant pour voir s'il contient de l'eau. Si c'est le cas, il se peut que l'eau se soit déposée au fond et s'écoule avant le lubrifiant ou qu'elle se soit mélangée à ce dernier, lui donnant une couleur laiteuse. En présence d'eau, faire vérifier l'embase par le revendeur. La présence d'eau dans le lubrifiant peut entraîner une défaillance prématurée des roulements ou cette eau se transformera en glace en cas de gel, ce qui endommagera l'embase.

À chaque retrait du bouchon de remplissage/de vidange, examiner son côté aimanté pour la présence éventuelle de particules métalliques. La présence d'une petite quantité de limaille ou de fines particules métalliques indique une usure normale des engrenages. Une accumulation excessive de limaille ou de grosses particules métalliques (copeaux) peut indiquer une usure anormale des engrenages et doit être signalée à un revendeur agréé.

VIDANGE DE L'HUILE POUR EMBASE

1. Placer le moteur hors-bord en position verticale de fonctionnement.
2. Placer une cuvette de vidange sous le moteur hors-bord.
3. Retirer les bouchons d'huile (supérieur et inférieur) et vidanger complètement l'huile pour embase.

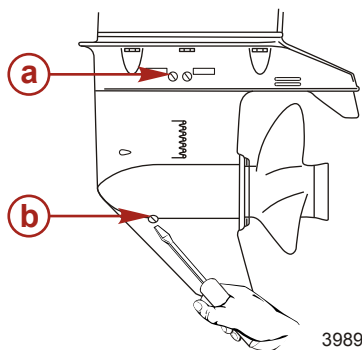


40/50

- a - Bouchon d'évent
- b - Bouchon de remplissage

38391

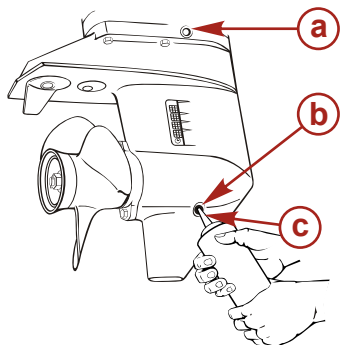
ENTRETIEN



39897

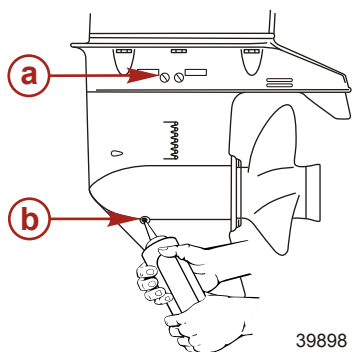
- W50**
a- Bouchon d'évent
b- Bouchon de remplissage

4. Placer l'injecteur du tube de lubrifiant dans l'orifice de remplissage/de vidange et ajouter du lubrifiant jusqu'à ce qu'il en apparaisse au niveau de l'orifice du bouchon d'huile supérieur.



38392

- 40/50**
a- Bouchon d'évent
b- Bouchon de remplissage
c- Injecteur du tube de lubrifiant

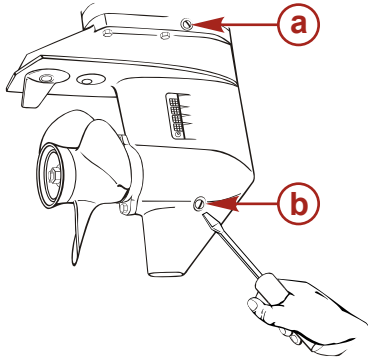


39898

- W50**
a- Bouchon d'évent
b- Bouchon de remplissage

ENTRETIEN

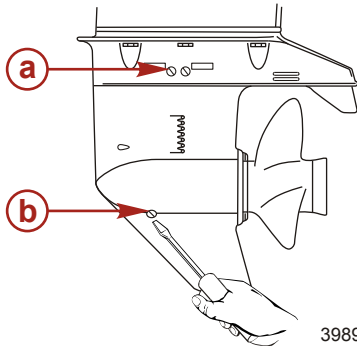
5. Installer le bouchon d'évent. Retirer ensuite l'injecteur du tube de lubrifiant et installer le bouchon de remplissage.



38391

40/50

- a -** Bouchon d'évent
b - Bouchon de remplissage



39897

W50

- a -** Bouchon d'évent
b - Bouchon de remplissage

REMARQUE : N'utiliser que de l'huile d'origine ou de l'huile pour embase recommandée. Si cette huile n'est pas disponible, utiliser une huile API (American Petroleum Institute) de grade GL5 SAE n° 80 – SAE n° 90.

Volume requis		
40/50	Environ 500 ml	17 fl oz
W50	Environ 700 ml	24 fl oz

RECOMMANDATION EN LUBRIFIANT DE L'EMBASE

Lubrifiant pour engrenages Mercury ou Quicksilver Premium ou High Performance.

Moteur hors-bord immergé

Un moteur immergé nécessite un entretien par un revendeur agréé dans les quelques heures qui suivent son repêchage, afin de minimiser les dégâts internes dus à la corrosion une fois que le moteur a été ramené à l'air libre.

Les mesures d'urgence à prendre en cas d'immersion d'un moteur hors-bord sont les suivantes :

1. Le sortir immédiatement de l'eau et le nettoyer à l'eau douce pour éliminer le sel ou la saleté.
2. Retirer les bougies et vidanger complètement l'eau du moteur en tirant plusieurs fois sur le démarreur à rappel.
3. Injecter suffisamment d'huile d'origine par le trou de bougie et dans le carter moteur depuis le côté carburateur. Tirer plusieurs fois sur le démarreur à rappel pour faire circuler l'huile dans le moteur.

ENTREPOSAGE

Préparation au remisage

Le principal facteur à prendre en considération lors de la préparation au remisage du moteur hors-bord est sa protection contre la rouille, la corrosion et les dégâts causés par le gel de l'eau contenue dans le moteur.

Il convient de procéder comme suit pour préparer le moteur hors-bord au remisage de fin de saison ou à un remisage prolongé (deux mois ou plus).

▲ ATTENTION


Ne jamais faire démarrer ni faire tourner le moteur hors-bord (même pendant quelques instants) si de l'eau ne circule pas par les orifices d'admission d'eau de refroidissement de l'embase pour éviter d'endommager la pompe à eau (en la faisant tourner à sec) ou de surchauffer le moteur.

CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT

IMPORTANT : L'essence contenant de l'alcool (éthanol ou méthanol) peut entraîner la formation d'acide au cours du remisage, ce qui risque d'endommager le circuit d'alimentation en carburant. Si l'essence utilisée contient de l'alcool, il est conseillé de vidanger au maximum le réservoir, la tuyauterie du réservoir d'essence du bateau et le circuit d'alimentation du moteur.

Remplir le réservoir de carburant et le circuit d'alimentation en carburant du moteur avec du carburant traité (stabilisé) pour éviter la formation de vernis et de gomme. Procéder selon les instructions suivantes.

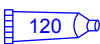
- Réservoir de carburant portatif - Verser la quantité nécessaire de stabilisant pour essence (conformément à la notice du produit) dans le réservoir. Faire basculer le réservoir de carburant plusieurs fois pour mélanger le stabilisant au carburant.
- Réservoir de carburant fixe - Verser la quantité nécessaire de stabilisant pour essence (conformément à la notice du produit) dans un récipient séparé et ajouter environ 1 litre (1 qt U.S.) d'essence. Verser ce mélange dans le réservoir de carburant.
- Mettre le moteur à l'eau ou raccorder un accessoire de nettoyage pour faire circuler de l'eau de refroidissement. Laissez le moteur tourner pendant dix minutes pour permettre au carburant de remplir le circuit d'alimentation du moteur.

Dispositif de rinçage	91-44357Q 2
 9192	Se fixe aux prises d'eau ; permet l'arrivée d'eau douce pour le rinçage du circuit de refroidissement ou le fonctionnement du moteur.

Protection des composants externes du moteur

- Graisser tous les composants du moteur répertoriés dans la section **Entretien - Programme d'inspection et d'entretien**.
- Effectuer toute retouche de peinture nécessaire. Consulter le revendeur sur la peinture à utiliser.
- Pulvériser du produit anticorrosif Quicksilver ou Mercury Precision sur les surfaces métalliques extérieures (à l'exception des anodes anticorrosion).

ENTREPOSAGE

N° de pièce du tube	Description	Emplacement	N° de pièce
 120	Produit anticorrosif Corrosion Guard	Surfaces métalliques externes	92-802878Q55

Protection des composants internes du moteur

REMARQUE : S'assurer que le circuit d'alimentation en carburant est prêt au remisage. Voir Circuit de carburant, ci-dessus.

IMPORTANT : Voir Entretien – Vérification et remplacement de la bougie pour la procédure correcte de retrait des capuchon de protection de la bougie.

- Mettre le moteur à l'eau ou raccorder un dispositif de nettoyage pour faire circuler de l'eau de refroidissement. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au point mort pour le faire chauffer.
- Tandis que le moteur tourne au ralenti accéléré, couper l'alimentation en carburant en débranchant la tuyauterie du réservoir d'essence du bateau. Lorsque le moteur commence à caler, vaporiser rapidement du produit protecteur pour remisage Storage Seal Quicksilver ou Mercury Precision dans le carburateur jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.
- Retirer les bougies et pulvériser du produit protecteur pour remisage Storage Seal sur le pourtour intérieur du cylindre pendant cinq secondes.
- Faire tourner plusieurs fois le volant à la main pour répartir le produit protecteur Storage Seal pour remisage dans le cylindre. Remettre la bougie en place.

Carter d'engrenage

- Vidangez et remplacez le lubrifiant du carter d'engrenage (consultez les instructions données à ce sujet au chapitre Entretien).

Positionnement du moteur hors-bord lors du remisage

Conserver le moteur hors-bord en position droite (à la verticale) pour permettre à l'eau de s'écouler.

AVIS

Le moteur hors-bord risque d'être endommagé s'il est remisé en position inclinée. L'eau emprisonnée dans les passages de refroidissement ou de l'eau de pluie accumulée dans l'orifice d'échappement de l'hélice de l'embase peut geler. Entreposer le moteur hors-bord en position complètement abaissée.

Remisage de la batterie

- Suivre les instructions du fabricant de la batterie relatives au remisage et à la recharge.
- Déposer la batterie du bateau et vérifier le niveau d'eau. La recharger si nécessaire.
- Conserver la batterie dans un local frais et sec.
- Vérifier périodiquement le niveau d'eau et recharger la batterie pendant le remisage.

Vérification pré-saisonnière

Confier la vérification du moteur au revendeur avant le début de la saison ou, le cas échéant, vérifier soi-même les points suivants :

- Vérifier le niveau d'électrolyte et mesurer la tension ainsi que la densité de la batterie.

Densité à 20 °C	Tension aux bornes (V)	État de charge
1,120	10,5	Complètement déchargée
1,160	11,1	Chargée à 1/4
1,210	11,7	Chargée à 1/2

ENTREPOSAGE

Densité à 20 °C	Tension aux bornes (V)	État de charge
1,250	12,0	Chargée aux 3/4
1,280	13,2	Complètement chargée

- Vérifier que la batterie est fermement fixée et que ses câbles sont correctement installés.
- Nettoyer le filtre à huile moteur.
- Purger l'air de la conduite d'huile raccordant le réservoir d'huile à la pompe à huile.
- Vérifier le fonctionnement de la commande de l'accélérateur et d'inversion de marche. S'assurer de faire tourner l'arbre d'hélice lors de la vérification de la fonction d'inversion de marche, sinon la timonerie d'inversion de marche risque d'être endommagée.

DÉPANNAGE

Le démarreur ne lance pas le moteur (modèles à démarreur électrique)

CAUSES POSSIBLES

- Modèles à commande à distance – Le fusible de 20 A est grillé dans le circuit de démarrage. Voir la section **Entretien** .
- Le moteur hors-bord n'est pas au point mort.
- La batterie est faible ou les connexions sont lâches ou corrodées.
- La clé de contact est défectueuse.
- Le câblage ou la connexion électrique sont défectueux.
- Le démarreur ou son solénoïde sont défectueux.

Le moteur ne démarre pas

CAUSES POSSIBLES

- Le coupe-circuit d'urgence n'est pas sur « RUN » (Marche).
- La procédure de démarrage n'a pas été respectée. Voir la section **Fonctionnement** .
- L'essence est trop vieille ou contaminée.
- Le moteur est noyé. Voir la section **Fonctionnement** .
- Le carburant ne parvient pas au moteur.
 - a. Le réservoir de carburant est vide.
 - b. L'évent du réservoir n'est pas ouvert ou est bouché.
 - c. La conduite de carburant est débranchée ou vrillée.
 - d. La poire d'amorçage n'a pas été actionnée.
 - e. La soupape à clapet de la poire d'amorçage est défectueuse.
 - f. Le filtre à carburant est bouché. Voir la section **Entretien** .
 - g. La pompe à carburant est défectueuse.
 - h. Le filtre du réservoir de carburant est bouché.
- Un composant du circuit d'allumage est défectueux.
- Les bougies sont sales ou défectueuses. Voir la section **Entretien** .

Le moteur ne tourne pas régulièrement

CAUSES POSSIBLES

- Les bougies sont sales ou défectueuses. Voir la section **Entretien** .
- Le montage et les réglages ne sont pas corrects.
- Le carburant ne parvient pas librement au moteur.
 - Le filtre à carburant est bouché. Voir la section **Entretien** .
 - Le filtre du réservoir de carburant est bouché.
 - Soupape anti-siphon du réservoir de carburant bouché.
 - La tuyauterie d'essence est vrillée ou pincée.
- La pompe à carburant est défectueuse.
- Un composant du circuit d'allumage est défectueux.

Perte de puissance

CAUSES POSSIBLES

- Le volet des gaz n'est pas complètement ouvert.

DÉPANNAGE

- L'hélice est endommagée ou sa taille n'est pas correcte.
- Calage du moteur, réglages ou configuration incorrects.
- Le bateau est trop chargé ou sa charge est mal répartie.
- La cale contient trop d'eau.
- Le fond du bateau est sale ou endommagé.

La batterie se décharge

CAUSES POSSIBLES

- Les connexions de la batterie sont lâches ou corrodées.
- Le niveau d'électrolyte est trop bas.
- La batterie est usée ou inefficace.
- Trop d'accessoires électriques sont utilisés.
- Le redresseur, l'alternateur ou le régulateur de tension sont défectueux.

PIÈCES ASSOCIÉES

Pièces associées

Il est recommandé d'utiliser les pièces de rechange d'origine et les huiles d'origine Mercury Precision ou Quicksilver.

	Désignation	Quantité	Dimensions	
Outils d'entretien	Trousse à outils	1		
	Pinces	1		
	Clé à douilles	1	10 x 13 mm	
	Clé à douilles	1	21 mm	
	Poignée de clé à douilles	1		
	Tournevis (cruciforme et à lame plate)	1		
Pièces de rechange	Cordon de démarreur	1	1 600 mm	
	Bougie	2	40 : NGK B7HS-10	
		2	50 : NGK B7HS-10	
	Goupille fendue	1	Diamètre x longueur - 3 x 25 mm	
Autres*	Boulons de fixation de support	4	12 mm	
	Écrous de fixation de support	4	12 mm	
	Rondelles A, B	4 de chaque	A = grosse, B = petite	
	Réservoir de carburant (avec poire d'amorçage)	1		
	Boîtier de commande à distance	1	Pour types EO et EPTO	
	Biellette de direction	1		
	Compte-tours	1		
	Indicateur de relevage	1		
Fil pour instrument	1			

REMARQUE : * Non inclus comme accessoire de série sur certains marchés.

Sélection de l'hélice

IMPORTANT : Pour éviter la corrosion et le grippage du moyeu d'hélice sur l'arbre d'hélice (particulièrement en eaux salées), toujours appliquer une couche de la graisse recommandée sur l'arbre d'hélice aux intervalles d'entretien recommandés et chaque fois que l'hélice est retirée.

Une hélice doit être sélectionnée de sorte que le régime à pleins gaz lors de la navigation s'inscrive dans la plage recommandée :

40	5 000 à 5 700 tr/mn
50	5 150 à 5 850 tr/mn

Des valeurs plus basses indiquent une charge plus élevée, et des valeurs plus élevées indiquent une charge plus légère

PIÈCES ASSOCIÉES

Marque	40	50
*7		
8.5		
9		
10		
11		
12	Tableau arrière XL	
C 12.5	Tableau arrière SL	Tableau arrière XL
13		
C 13.5		Tableau arrière SL
14		
C 14.5		
C 16		

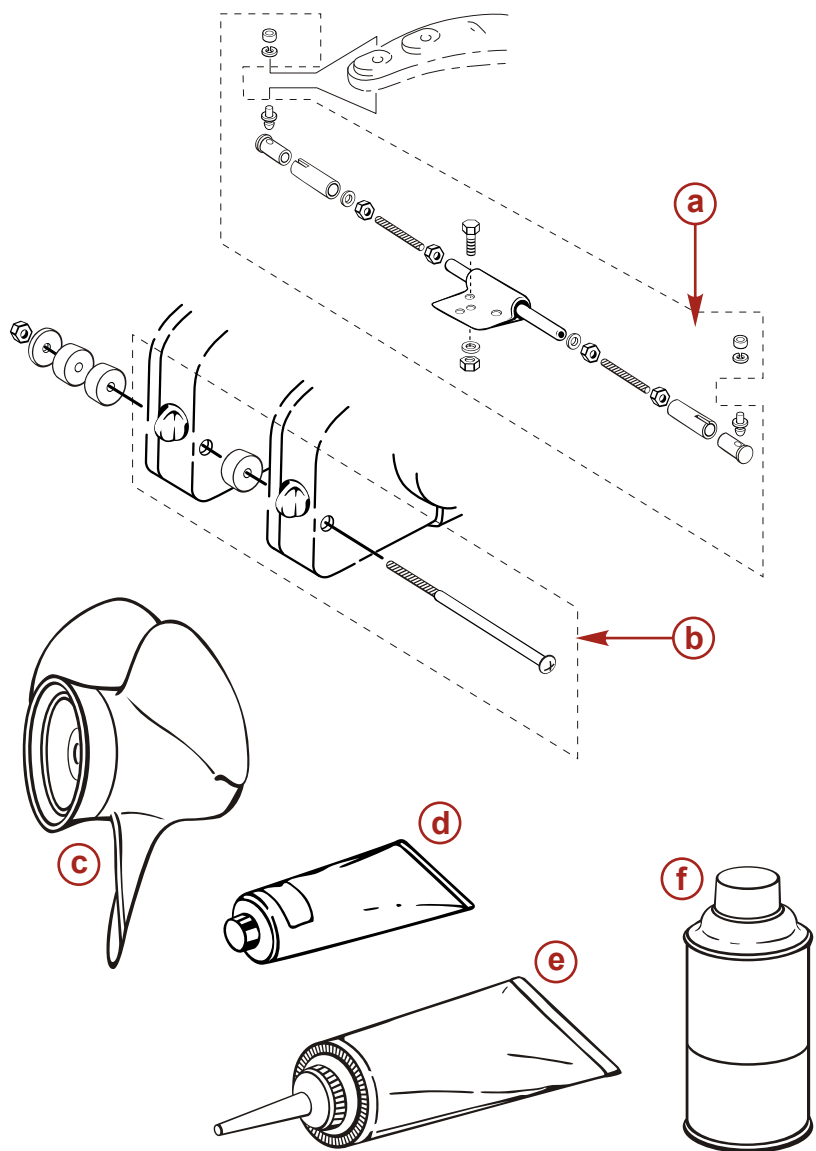
REMARQUE : * Illustration d'une hélice à quatre pales.

Marque	W50
9	
10	
11	
12	Tableau arrière L
13	
14	
15	
16.5	
17.5	

REMARQUE :

ACCESSOIRES

Accessoires en option

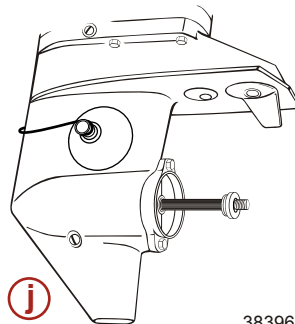
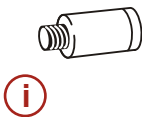
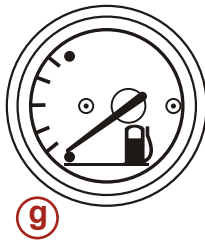
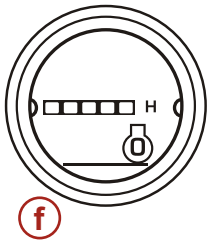
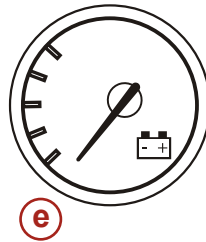
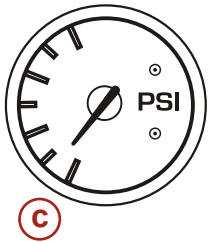
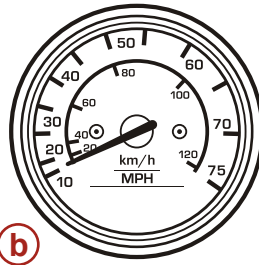
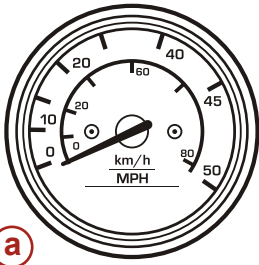


38397

ACCESSOIRES

- a** - Kit de barre d'accouplement B (pour le fonctionnement avec des moteurs jumelés)
- b** - Kit de commandes jumelées (pour le fonctionnement avec des moteurs jumelés)
- c** - Hélice
- d** - Graisse
- e** - Huile pour embase (500 ml)
- f** - Vaporisateur de retouche

ACCESSOIRES



38396

- a** - Compteur de vitesse (50 mph)
- b** - Compteur de vitesse (75 mph)
- c** - Jauge de pression d'eau
- d** - Jauge de température d'eau

ACCESSOIRES

- e** - Voltmètre
- f** - Compteur horaire (compteur horaire de fonctionnement du moteur)
- g** - Jauge de carburant
- h** - Compte-tours
- i** - Dispositif de rinçage
- j** - Produit de nettoyage de l'embase

SERVICE APRÈS-VENTE

Service de réparation local

En cas de besoin, ramenez toujours votre hors-bord chez votre concessionnaire agréé local. Il est le seul à disposer des techniciens qualifiés, des connaissances, des outils et équipement spéciaux, et des pièces et accessoires d'origine nécessaires pour réparer votre moteur. Il connaît parfaitement votre moteur.

Service à l'extérieur

En cas de besoin, si vous ne vous trouvez pas à proximité de votre concessionnaire local, contactez le concessionnaire agréé le plus proche. Reportez - vous aux pages jaunes de l'annuaire téléphonique. Pour les produits achetés en dehors des Etats-Unis et du Canada, contactez le distributeur de votre pays ou le service après-vente Mercury Marine/Marine Power le plus proche.

Demandes d'informations relatives aux pièces et aux accessoires

Toutes les demandes concernant des pièces ou des accessoires de rechange d'origine doivent être adressées au revendeur agréé local. Ce dernier dispose des informations nécessaires pour commander les pièces et accessoires requis. Lors d'une demande relative à des pièces et accessoires, communiquer au revendeur les numéros de modèle et de série du moteur afin qu'il puisse commander les pièces appropriées.

Assistance au propriétaire

Votre satisfaction est de prime importance pour votre concessionnaire et pour Mercury Marine. Pour tout problème ou toute question concernant votre hors-bord, contactez votre concessionnaire ou tout concessionnaire agréé Mercury. Pour toute aide supplémentaire, veuillez suivre les étapes ci-après :

- 1. Exposez votre problème à l'un des responsables du service commercial ou du service après - vente. Si vous les avez déjà contactés, adressez - vous au propriétaire de la concession.*
- 2. Si vos questions ou vos problèmes ne peuvent être résolus par votre concessionnaire, veuillez contacter le service après-vente Mercury Marine, le service ou le distributeur Marine Power (International). Ils feront leur possible pour résoudre tous les problèmes avec votre concessionnaire.*

Les informations suivantes devront être fournies au centre de service après - vente :

- Vos nom et adresse.
- Votre numéro de téléphone durant la journée.
- Les numéros de modèle et de série du hors - bord.
- Le nom et l'adresse du concessionnaire.
- La nature du problème.

Les centres de service après - vente Mercury Marine sont énumérés à la page suivante.

Centres d'entretien 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 – (920) 929-5040 Français – (905) 636-4751	Mercury Marine W6250 W. Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Fax	Anglais – (920) 929-5893 Français – (905) 636-1704	
Site Web	www.mercurymarine.com	

SERVICE APRÈS-VENTE

Australie, Pacifique		
Téléphone	(61) (3) 9791-5822	Brunswick Asia Pacific Group 132-140 Frankston Road Dandenong, Victoria 3164 Australie
Fax	(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
Fax	(32) (87) 31 • 19 • 65	

Mexique, Amérique centrale, Amérique du Sud, Caraïbes		
Téléphone	(954) 744-3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 États-Unis
Fax	(954) 744-3535	

Japon		
Téléphone	072-233-8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho Sakai-shi Sakai-ku 5900984 Osaka, Japon
Fax	072-233-8833	

Asie, Singapour		
Téléphone	5466160	Mercury Marine Singapore 72 Loyang Way Singapour, 508762
Fax	5467789	

SCHÉMAS DE CÂBLAGE

Schémas de câblage

1. Bobine de pulsation
2. Alternateur
3. Bobine de l'excitateur
4. Unité de décharge de condensateur
5. Bobine d'allumage
6. Redresseur
7. Démarreur
8. Solénoïde de démarreur
9. Inclinaison et relevage hydrauliques
10. Contacteur A de l'inclinaison et du relevage hydrauliques
11. Contacteur B de l'inclinaison et du relevage hydrauliques
12. Transmetteur de trim
13. Fusible
14. Solénoïde du starter
15. Capteur de niveau d'huile
16. Capteur de surchauffe (**en option**)
17. Capteur de température de l'eau
18. Câble de batterie
19. Faisceau
20. Faisceau B
21. Faisceau C
22. Contacteur de l'inclinaison et du relevage hydrauliques B
23. Cordon de démarreur
24. Solénoïde du faisceau A
25. Solénoïde du faisceau B
26. Solénoïde du faisceau C
27. Batterie
28. Interrupteur principal
29. Interrupteur d'arrêt
30. Vibreur de surchauffe (**en option**)
31. Contacteur de point mort
32. Contacteur d'inclinaison et de relevage hydrauliques
33. Compte-tours
34. Indicateur de trim
35. Faisceau des instruments
36. Témoin de niveau d'huile
37. Témoin de bas niveau d'huile
38. Compteur de vitesse
39. Jauge de pression de l'eau
40. Compteur horaire
41. Voltmètre
42. Jauge de température de l'eau
43. Jauge de carburant

SCHÉMAS DE CÂBLAGE

- 44. Transmetteur de la jauge de carburant
- 45. Faisceau du doseur de carburant
- 46. Faisceau de la température de l'eau
- 47. Contacteur d'éclairage des instruments
- 48. Adaptateur de faisceau (noir)
- 49. Adaptateur de faisceau (rouge)
- 50. Adaptateur de faisceau (bleu)

Abréviations des codes de couleur des fils

Abréviations des codes de couleur				
BLK	Noir		BLU	Bleu
BRN	Marron		GRY	Gris
GRN	Vert		ORN ou ORG	Orange
PNK	Rose		PPL ou PUR	Violet
RED	Rouge		TAN	Beige
WHT	Blanc		YEL	Jaune
LT ou LIT	Clair		DK ou DRK	Foncé