



MERCURY
GO BOLDLY.™



Manuel de l'utilisateur

8M0149132

1017 fra



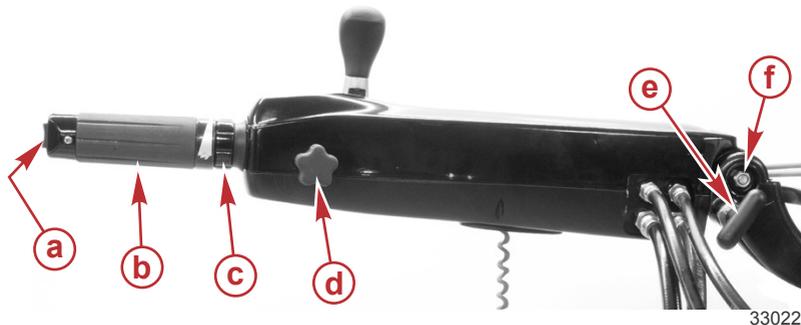
Grande barre franche

© 2018 Mercury Marine

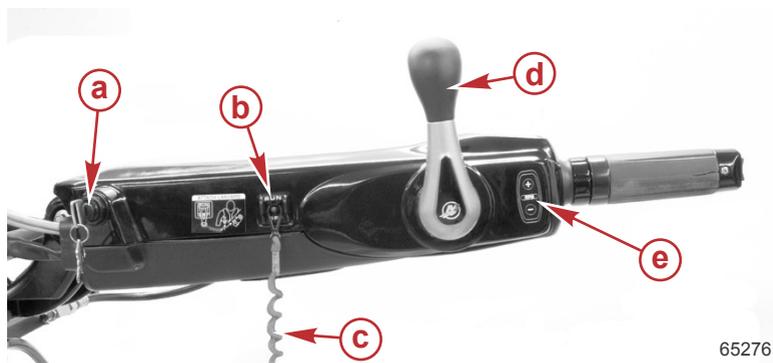
Composants de la barre franche	
Emplacement des organes de la barre franche.....	1
Fonctionnement du coupe-circuit d'urgence	
Coupe-circuit d'urgence.....	2
Réglages de la barre franche	
Réglages.....	4
Inversion de marche	
Passage de rapport.....	8
Commande de pêche à la traîne (si équipé)	
Commande de pêche à la traîne.....	9
Relevage hydraulique	
Relevage hydraulique.....	10
Fonctionnement	
Généralités.....	11
Instructions applicables préalablement au démarrage.....	11
Démarrage du moteur.....	11
Arrêt du moteur.....	14
Voyant auxiliaire (si équipé)	
Éclairage auxiliaire (selon modèle).....	15

COMPOSANTS DE LA BARRE FRANCHE

Emplacement des organes de la barre franche



- a** - Bouton de relevage hydraulique
- b** - Poignée d'accélérateur
- c** - Anneau de réglage du servomoteur de direction (modèles à direction assistée)
- d** - Bouton de friction d'accélérateur
- e** - Bouton de verrouillage de la barre franche
- f** - Contre-écrou de réglage de la friction du relevage de la barre franche



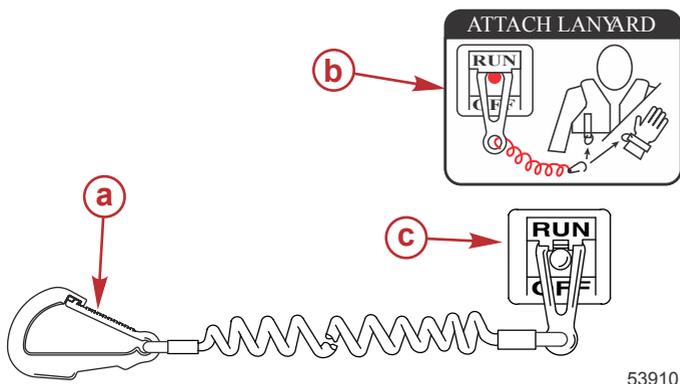
- a** - Contacteur d'allumage à clé
- b** - Coupe-circuit d'urgence
- c** - Coupe-circuit d'urgence
- d** - Poignée d'inversion de marche
- e** - Interrupteur de commande de la vitesse de pêche à la traîne (selon modèle)

FONCTIONNEMENT DU COUPE-CIRCUIT D'URGENCE

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 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 lorsqu'il est étendu au maximum, avec un élément à l'une de ses extrémités conçu pour être introduit dans le coupe-circuit et un mousqueton 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.



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

Lire les informations de sécurité suivantes avant de continuer.

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 de direction 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.

L'interrupteur d'arrêt d'urgence permet d'arrêter le moteur instantanément mais le bateau continue d'avancer pendant un certain temps, suivant 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.

FUNCTIONNEMENT DU COUPE-CIRCUIT D'URGENCE

Il est vivement recommandé d'informer les autres passagers des principes de démarrage et de fonctionnement du moteur au cas où une situation d'urgence se présenterait (par ex. si l'opérateur est éjecté accidentellement).

▲ AVERTISSEMENT

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

▲ AVERTISSEMENT

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

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 avant du bateau qui peut entraîner une projection vers l'avant des occupants, notamment de ceux qui se trouvent à la proue et qui risquent d'être éjectés par dessus bord et heurtés par 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.

MAINTENIR LE COUPE-CIRCUIT D'URGENCE ET LE CORDON DU COUPE-CIRCUIT D'URGENCE EN BON ÉTAT DE FONCTIONNEMENT

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

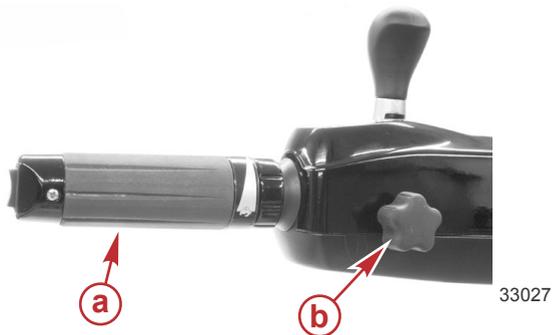
Avant chaque utilisation, inspecter visuellement le cordon du coupe-circuit d'urgence pour vérifier qu'il est en bon état et qu'il ne présente aucun signe de cassure, de coupure ou d'usure. Vérifier que les clips aux extrémités du cordon sont en bon état. Remplacer tout cordon de coupe-circuit d'urgence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

RÉGLAGES DE LA BARRE FRANCHE

Réglages

RÉGLAGE DE LA FRICTION DE LA POIGNÉE D'ACCÉLÉRATEUR

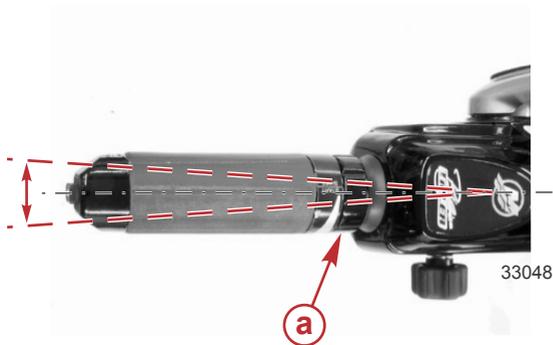
Tourner le bouton de friction de la poignée d'accélérateur pour régler et maintenir l'accélérateur au régime souhaité. Le bouton de friction peut être réglé pour augmenter ou réduire l'effort nécessaire pour faire tourner la poignée d'accélérateur. Tourner le bouton dans le sens horaire pour augmenter la friction ou dans le sens antihoraire pour la diminuer.



- a - Poignée d'accélérateur
- b - Bouton de friction d'accélérateur

ANNEAU DE RÉGLAGE DU SERVOMOTEUR DE DIRECTION (MODÈLES À DIRECTION ASSISTÉE)

Faire pivoter la poignée d'accélérateur vers la gauche ou vers la droite enclenche la direction assistée. L'anneau peut être réglé pour augmenter ou diminuer l'effort nécessaire pour faire pivoter la poignée d'accélérateur. Tourner l'anneau dans le sens antihoraire pour diminuer l'effort ou dans le sens horaire pour l'augmenter.

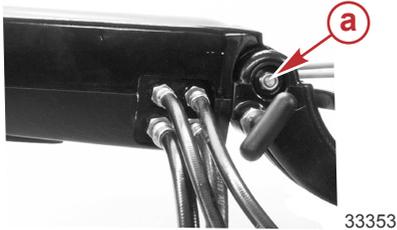


- a - Anneau de réglage du servomoteur de direction

RÉGLAGES DE LA BARRE FRANCHE

RÉGLAGE DE LA FRICTION DU RELEVAGE DE LA BARRE FRANCHE

La vis pivot de la barre franche peut être ajustée pour augmenter ou réduire l'effort nécessaire pour relever et abaisser la barre franche. Desserrer le contre-écrou à l'extrémité de la vis pivot et serrer ou desserrer la vis pivot pour obtenir le niveau de friction souhaité de la barre franche. Empêcher la vis pivot de tourner davantage et serrer le contre-écrou au couple spécifié.



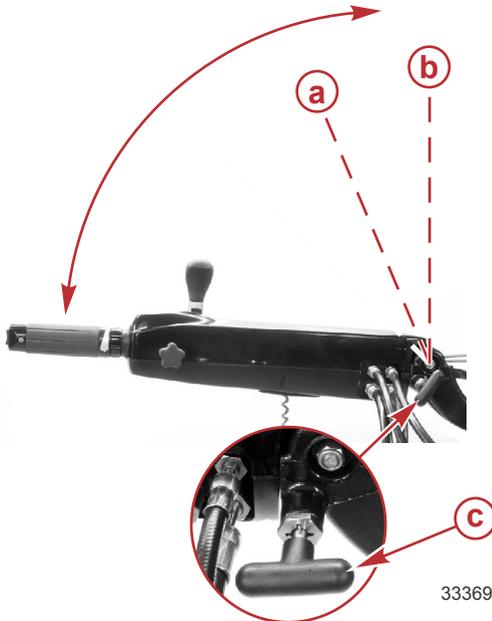
a - Vis pivot et contre-écrou

Description	N.m	lb-in.	lb-ft
Contre-écrou de la friction de relevage de la barre franche	47	-	35

RÉGLAGES DE LA BARRE FRANCHE

VERROUILLAGE DU RELEVAGE DE LA BARRE FRANCHE — BARRE 3 POSITIONS

La fonction de verrouillage du relevage permet de relever et de verrouiller la barre franche soit en position de demi-angle de relevage soit en position de relevage maximal. Lorsque la fonction de verrouillage du relevage est utilisée, amener la barre franche dans la position souhaitée et faire tourner le bouton de verrouillage du relevage dans le sens horaire de manière à ce que la contre-goupille s'insère dans la fente. Enfoncer le bouton de verrouillage du relevage pour enclencher le verrou. Libérer le verrou en faisant sortir le bouton de verrouillage du relevage et en le tournant dans le sens antihoraire.



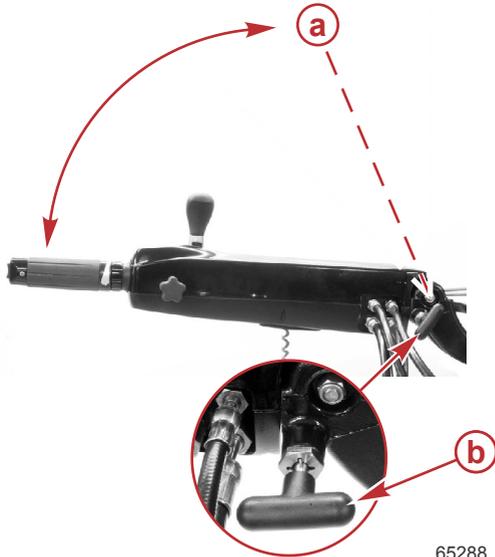
- a** - Position de demi-angle de relevage
- b** - Position de relevage maximal
- c** - Bouton de verrouillage de relevage

33369

RÉGLAGES DE LA BARRE FRANCHE

VERROUILLAGE DU RELEVAGE DE LA BARRE FRANCHE — BARRE 2 POSITIONS

La fonction de verrouillage du relevage permet d'incliner la barre franche vers le haut et de la verrouiller dans la position entièrement inclinée. Lorsqu'on utilise la fonction de verrouillage de relevage, il faut mettre la barre franche dans la position entièrement inclinée et faire pivoter la poignée de verrouillage de relevage dans le sens horaire de sorte que l'axe cruciforme traverse la fente. Enfoncer la poignée de verrouillage de relevage pour engager le verrou. Relâcher le verrou en tirant sur la poignée de verrouillage de relevage et en la tournant dans le sens anti-horaire.



- a** - Position de relevage maximal
- b** - Bouton de verrouillage de relevage

65288

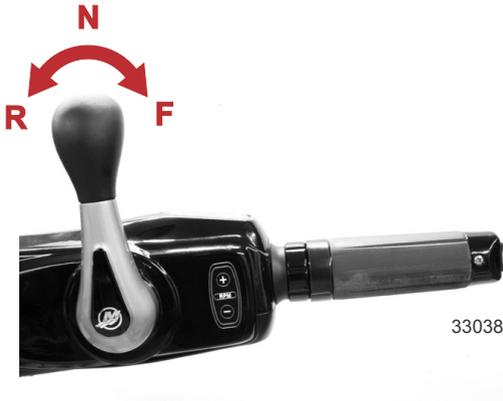
REMARQUE : Pour applications V6 et V8 CMS uniquement.

INVERSION DE MARCHÉ

Passage de rapport

IMPORTANT : Suivre les directives suivantes :

- **Ne jamais mettre le moteur hors-bord en prise à un régime autre que le ralenti.**
- **Ne pas enclencher la marche arrière lorsque le moteur ne tourne pas.**
- Le moteur hors-bord peut fonctionner sur trois positions : marche avant (F), point mort (N) et marche arrière (R).
- Passer au ralenti avant d'inverser la marche.
- Toujours mettre le moteur hors-bord en prise d'un mouvement rapide.
- Après avoir mis le moteur hors-bord en prise, la poignée d'accélérateur peut être tournée pour augmenter le régime.



COMMANDE DE PÊCHE À LA TRAÎNE (SI ÉQUIPÉ)

Commande de pêche à la traîne

La commande de pêche à la traîne permet au pilote de maintenir une vitesse de pêche à la traîne définie sans utiliser l'accélérateur. Consulter le tableau suivant pour obtenir la plage de régime de pêche à la traîne.

Plage de régime de pêche à la traîne	
Quatre temps 30 à 60 ch	700 à 1 000 tr/mn
Quatre temps 75 à 150 ch	550 à 1 000 tr/mn
OptiMax 75 à 125	650 à 1 000 tr/mn
OptiMax 135 ch et plus	550 à 1 000 tr/mn
Verado 4 cylindres 135 à 200	550 à 1 000 tr/mn
V6 (175–225), V8 (200–300) CMS mécanique	550 à 1 000 tr/mn
V6 (175–225), V8 (200–300) CMS DTS	550 à 1 000 tr/mn

Il est possible de désactiver la commande de pêche à la traîne à tout moment en faisant tourner la poignée d'accélérateur pour quitter le ralenti ou en ramenant la poignée d'inversion de marche au point mort.

REMARQUE : Une légère rotation de la poignée d'accélérateur pendant l'utilisation du moteur hors-bord peut désactiver la commande de pêche à la traîne. Il est possible d'éviter cela en réglant la friction de la poignée.

Activer la commande de pêche à la traîne comme suit :

1. Mettre le moteur en marche, puis le mettre en prise.
2. Placer la poignée de l'accélérateur en position « START/SHIFT » (Départ/inversion de marche).
3. Appuyer sur le bouton (+) ou (-) pour activer la commande de pêche à la traîne.
4. Le témoin de régime s'allume lorsque la commande de pêche à la traîne est activée.
5. Appuyer sur le bouton (+) pour augmenter la vitesse de pêche à la traîne et sur (-) pour la réduire.

Désactiver la commande de pêche à la traîne comme suit :

1. Faire tourner la poignée d'accélérateur hors de la position « START/SHIFT » (Départ/inversion de marche) ou ramener la poignée d'inversion de marche au point mort.
2. Le témoin de régime s'éteint lorsque la commande de pêche à la traîne est désactivée.



- a - Bouton de commande de la vitesse – augmenter la vitesse
- b - Bouton de commande de la vitesse – réduire la vitesse
- c - Témoin de régime

65117

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Relevage hydraulique

Le bouton de relevage hydraulique permet au pilote de régler la position du moteur hors-bord. Voir **Fonctionnement du relevage hydraulique** dans le manuel de l'opérateur du moteur hors-bord.



a - Bouton de relevage hydraulique

FUNCTIONNEMENT

Généralités

TOUS MODÈLES

Ne jamais monter sur la barre franche ni l'utiliser comme une marche.

Lorsque le moteur hors-bord est relevé au maximum, s'assurer que la barre franche ne touche rien qui puisse l'endommager.

Si la barre franche gêne lorsque le moteur hors-bord est relevé au maximum, un kit de limitation du relevage est disponible auprès de Mercury Marine pour les modèles de 75 ch et plus. Ce kit limitera l'amplitude de relevage vertical du moteur hors-bord. Contacter un revendeur agréé.

MODÈLES À DIRECTION ASSISTÉE

Le système de direction assistée dispose d'une fonction de reprise de la direction manuelle. Cette fonction permet au pilote de diriger le moteur hors-bord au cas où la pompe de direction assistée ne fonctionnerait plus.

Une tension faible de la batterie peut provoquer des dysfonctionnements de la pompe de direction assistée.

Dans certaines conditions de fonctionnement, un léger tremblement peut être ressenti au niveau de la poignée d'accélérateur. Ce phénomène est normal. Il est causé par un retour de la pompe de direction assistée.

Instructions applicables préalablement au démarrage

TOUS MODÈLES

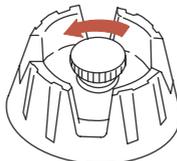
- Avant de démarrer, lire la liste des vérifications préalables au démarrage, les instructions applicables préalablement au démarrage et la procédure de rodage du moteur dans la section **Fonctionnement** du manuel de l'opérateur du moteur hors-bord.
- Vérifier visuellement que la barre franche est serrée et que le système de direction ne présente aucune pièce desserrée.

MODÈLES À DIRECTION ASSISTÉE

- Vérifier que la fonction de reprise de la direction manuelle est opérationnelle. Avant de démarrer le moteur, diriger manuellement le moteur hors-bord sur toute l'amplitude de déplacement. S'il n'est pas possible de diriger le moteur hors-bord manuellement, la fonction de reprise de la direction manuelle ne fonctionnera pas en cas de besoin. Faire vérifier le moteur hors-bord par un revendeur agréé.
- Retirer les fixations de remorquage, le cas échéant.

Démarrage du moteur

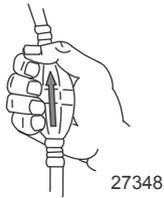
1. Ouvrir la vis d'évent du réservoir de carburant (dans le bouchon de remplissage) sur les réservoirs de carburant à mise à l'air manuelle.



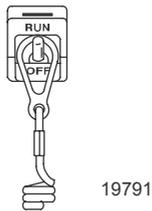
19748

FUNCTIONNEMENT

2. Modèles à poire d'amorçage – Placer la poire d'amorçage de la tuyauterie d'essence de sorte que la flèche sur le côté de la poire pointe vers le haut. Presser la poire d'amorçage jusqu'à ce qu'elle soit ferme.



3. Placer le coupe-circuit d'urgence sur « RUN » (Marche). Voir **Fonctionnement du coupe-circuit d'urgence**.



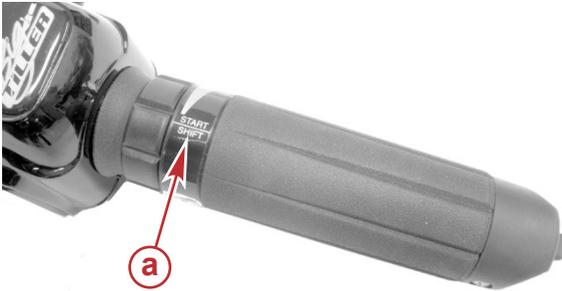
4. Mettre le moteur hors-bord au point mort (« N »).



5. Faire tourner la poignée de l'accélérateur dans le sens horaire, en position de « START/SHIFT » (Démarrage/inversion de marche).

FONCTIONNEMENT

6. Démarrage d'un moteur noyé – Régler la poignée d'accélérateur à mi-course.

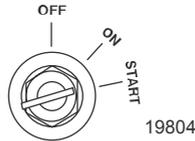


a - Démarrage/Inversion de marche

65328

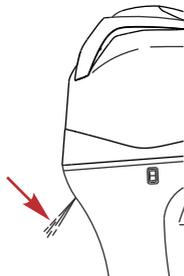
REMARQUE : Dans le cas du démarrage initial d'un moteur neuf ou si le réservoir de carburant du moteur est à sec ou s'il a été vidangé, le circuit de carburant doit être rempli en suivant la procédure énoncée dans la section **Démarrage du hors-bord** du manuel de l'utilisateur du hors-bord.

7. Modèles autres que DTS – Mettre la clé de contact sur « START » (Démarrage). Si le moteur ne démarre pas au bout de dix secondes, ramener la clé sur « ON » (Marche), attendre 30 secondes, puis réessayer.
8. Modèles 4 temps 150 et DTS – Mettre la clé de contact sur « START » (Démarrage) puis relâcher la clé. Le système de démarrage électronique lance automatiquement le moteur pour le faire démarrer. Si le moteur ne démarre pas, il s'arrête de tourner. Mettre à nouveau la clé de contact sur « START » (Démarrage) jusqu'à ce que le moteur démarre.



19804

9. Après le démarrage du moteur, vérifier qu'un jet d'eau continu s'écoule de l'orifice indicateur de la pompe à eau.



20766

IMPORTANT : Si de l'eau ne s'écoule pas de l'orifice indicateur de la pompe à eau, arrêter le moteur et vérifier que l'orifice d'admission d'eau de refroidissement n'est pas obstrué. S'il n'y a aucune obstruction, la pompe à eau peut être défectueuse ou le système de refroidissement peut être bouché. Ces états causent une surchauffe du moteur. Faire vérifier le moteur hors-bord par le revendeur. Le moteur sera endommagé s'il fonctionne alors qu'il surchauffe.

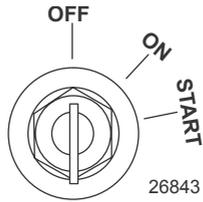
RÉCHAUFFEMENT DU MOTEUR

Avant toute navigation, laisser le moteur chauffer au ralenti pendant trois minutes.

FONCTIONNEMENT

Arrêt du moteur

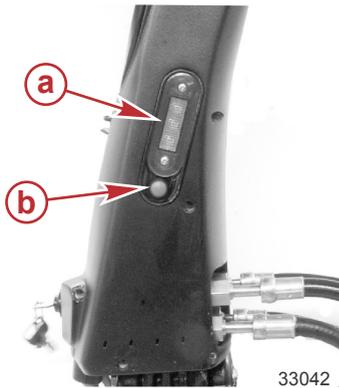
Réduire le régime moteur et mettre le moteur hors-bord au point mort. Mettre la clé de contact sur « OFF » (Arrêt).



VOYANT AUXILIAIRE (SI ÉQUIPÉ)

Éclairage auxiliaire (selon modèle)

Un éclairage auxiliaire est situé sur la partie inférieure de la barre franche. Cet éclairage peut être allumé lorsque le contacteur d'allumage à clé est sur « ON » ou « RUN » (Marche). Il s'allume et s'éteint à l'aide de l'interrupteur situé dans son boîtier.



- a -** Éclairage auxiliaire
- b -** Interrupteur d'éclairage

33042