

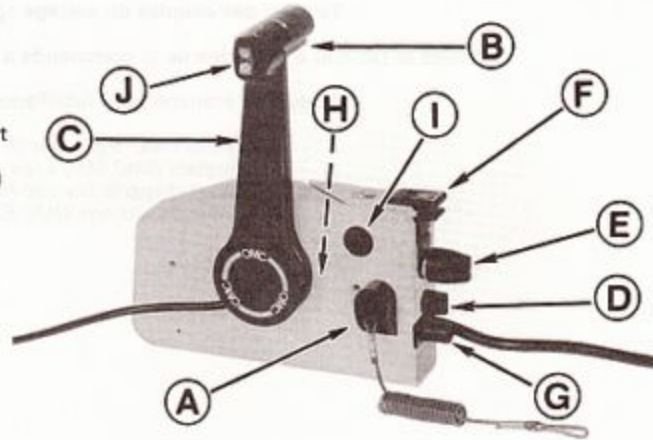
Description de la commande à distance

La commande à distance standard se compose de plusieurs éléments avec lesquels vous devez vous familiariser.

⚠ Lorsque vous effectuez l'entretien de cette commande à distance, assurez-vous que toutes ces pièces fonctionnent correctement afin d'éviter une perte de contrôle de la vitesse ou du sens de déplacement.

Pour tester le fonctionnement de ces éléments, voyez **Tests de fonctionnement**, Page 9-7.

- (A) Coupe-circuit d'urgence
- (B) Verrouillage au point mort
- (C) Poignée de commande
- (D) Réglage de la friction des gaz
- (E) Clé de contact et amorceur
- (F) Levier de ralenti élevé
- (G) Connecteur pour accessoires
- (H) Interrupteur de démarrage au point mort
- (I) Avertisseur sonore
- (J) Interrupteur d'assiette/relevage (option)



15453

Coupe-circuit d'urgence

Ce dispositif arrête le moteur dès que le capuchon et le cordon sont détachés de la commande à distance. Le moteur ne peut démarrer que si le capuchon est en place.

Pour fonctionner correctement, le cordon doit être fixé au gilet de sauvetage ou à une partie résistante des vêtements. Le cordon ne doit être entravé par aucun obstacle et ne doit être ni élimé ni entaillé.

Verrouillage au point mort

Ce dispositif empêche tout mouvement en MARCHE AVANT ou en MARCHE ARRIERE lorsque la poignée de commande est au POINT MORT.

Lorsque le moteur tourne, il faut soulever le coulisseau de la poignée pour pouvoir enclencher la MARCHE AVANT ou la MARCHE ARRIERE. Le verrouillage s'enclenche automatiquement lorsque la poignée est ramenée au POINT MORT.

Poignée de commande

Cet élément commande le régime du moteur et la direction de la poussée. La MARCHE AVANT ou la MARCHE ARRIERE s'enclenchent à 32° du POINT MORT. Au delà du point d'enclenchement, la vitesse augmente dans la direction choisie.

Réglage de la friction des gaz

Ce dispositif règle la friction de retour de la poignée de commande. Il doit être tourné dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître la friction et dans le sens inverse pour la réduire.

Le réglage doit être juste assez serré pour éviter toute variation intempestive du régime pendant la navigation normale.

Clé de contact et amorceur

Cet élément commande les accessoires du moteur, le démarrage, l'amorçage et l'arrêt.

Lorsque la clé est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la première position, tous les accessoires sont mis sous tension. A la deuxième position, le démarreur électrique est actionné. Lorsque la clé est enfoncée depuis la première ou la deuxième position, le solénoïde d'amorçage du carburant est actionné.

Lorsque la clé est complètement ramenée à sa position initiale, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le système d'allumage et tous les accessoires commandés par le moteur sont déconnectés.

Levier de ralenti élevé

Ce dispositif commande le régime du moteur lorsque la poignée de commande est au POINT MORT.

Le levier doit être suffisamment soulevé pour assurer un ralenti régulier et un bon démarrage à froid du moteur. Le levier doit être ramené en position MARCHE avant d'enclencher la MARCHE AVANT ou la MARCHE ARRIERE.

Connecteur pour accessoires

Cet élément permet d'accéder facilement aux circuits des accessoires et du compte-tours.

Plusieurs compte-tours et kits de câblage OMC sont pourvus d'un connecteur correspondant, afin de simplifier l'installation des accessoires. Ce circuit a une capacité maximum de 5 amps.

Interrupteur de démarrage au point mort

Ce dispositif empêche l'actionnement du démarreur lorsque la poignée de commande est en MARCHE AVANT ou en MARCHE ARRIERE.

Lorsque la commande à distance est correctement assemblée, l'interrupteur active la fonction de DEMARRAGE de la clé de contact uniquement lorsque la poignée de commande est au POINT MORT.

Avertisseur sonore

Ce dispositif avertit l'opérateur de certains problèmes de fonctionnement. Selon le modèle du moteur, ces problèmes peuvent être:

- Surchauffe - tonalité continue
- Absence d'huile - impulsions brèves à répétition
- Faible niveau d'huile - impulsion brève toutes les 20 secondes
- Alimentation obstruée - tonalité continue à plein gaz ou près de ce régime.

Interrupteur d'assiette/relevage

Ce dispositif, s'il est prévu, permet à l'opérateur de modifier l'angle de fonctionnement du moteur (0-15°) lors des poussées en marche avant.

Lorsque le moteur est arrêté ou qu'il tourne à moins de 1500 t/min., cet interrupteur commande également le relevage (16-65°).

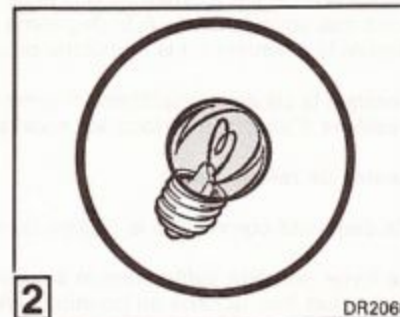
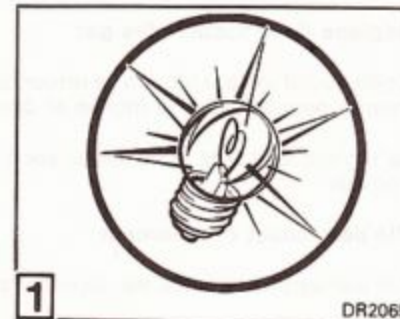
Introduction

Note Deux symboles sont utilisés dans cette section pour identifier le résultat des tests électriques.

Utilisez une lampe-témoin ou un ohmmètre réglé sur l'échelle ohmique élevée pour vérifier le passage du courant.

1 Ce symbole indique un **passage de courant** ou une très faible résistance.

2 Ce symbole indique **aucun passage de courant** ou une très forte résistance (∞).



Tests de fonctionnement

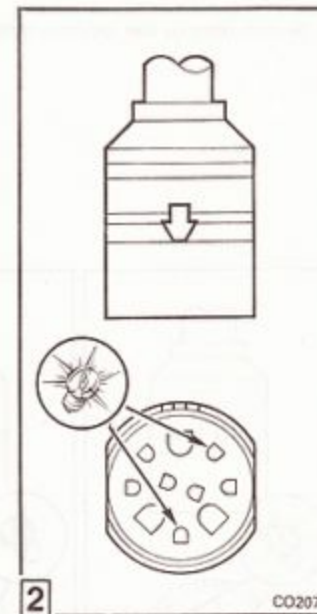
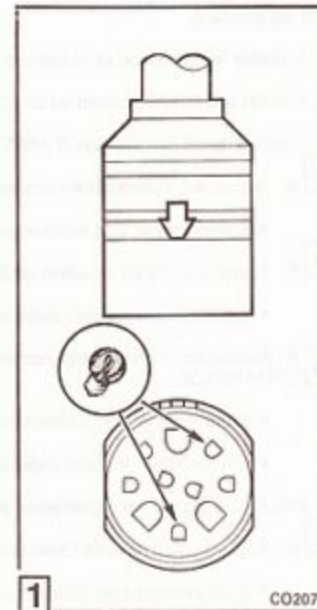
⚠ Après avoir effectué l'entretien de la commande à distance, effectuez les tests statiques suivants pour vous assurer que tous les dispositifs de sécurité fonctionnent correctement, afin d'éviter une perte de contrôle de la vitesse ou du sens de déplacement.

- Coupe-circuit d'urgence
- Clé de contact
- Position de la poignée de commande
- Interrupteur de démarrage au point mort
- Identification des câbles de commande
- Friction de la poignée de commande
- Interrupteur d'assiette/relevage

1. Détachez les câbles de la batterie.
2. Détachez les câbles d'accélération et d'inversion du moteur.
3. Détachez le connecteur rouge à dix fils du moteur.

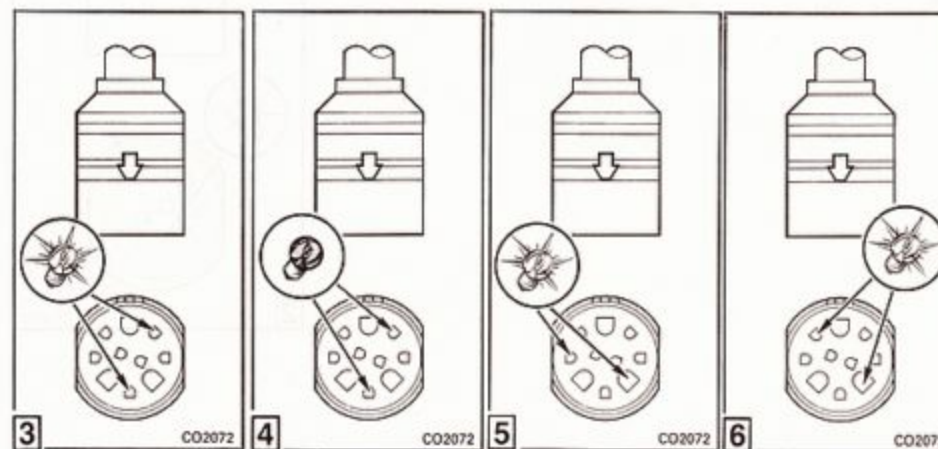
Coupe-circuit d'urgence

1. Installez le capuchon et le cordon du coupe-circuit d'urgence.
2. Utilisez une lampe-témoin ou un ohmmètre réglé sur l'échelle ohmique élevée pour vérifier le passage du courant.
3. Tournez la clé en position de CONTACT.
- 1** 4. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué.
 - L'instrument ne doit indiquer aucun passage de courant.
- 2** 5. Enlevez le capuchon et le cordon du coupe-circuit.
 - L'instrument doit indiquer un passage de courant.
6. Si vous obtenez des résultats différents, vérifiez le coupe-circuit et les fils.



Clé de contact

1. Installez le capuchon et le cordon du coupe-circuit.
2. Utilisez une lampe-témoin ou un ohmmètre réglé sur l'échelle ohmique élevée pour vérifier le passage du courant.
3. Tournez la clé en position d'ARRET.
- 3 4. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué.
 - L'instrument doit indiquer un **passage de courant**.
- 4 5. Tournez la clé en position de CONTACT.
 - L'instrument ne doit indiquer **aucun passage de courant**.
- 5 6. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué et enfoncez la clé depuis les positions de CONTACT et de DEMARRAGE.
 - L'instrument doit indiquer un **passage de courant**.
 - L'instrument ne doit indiquer **aucun passage de courant** lorsque la clé est relâchée.
7. Placez la poignée de commande au POINT MORT.
- 6 8. Après avoir raccordé l'instrument comme indiqué, tournez la clé en position de DEMARRAGE.
 - L'instrument doit indiquer un **passage de courant**.
 - L'instrument ne doit indiquer **aucun passage de courant** lorsque la clé est relâchée.
9. Si vous obtenez des résultats différents, vérifiez l'interrupteur de contact et le câblage.



Position de la poignée de commande

Lorsque la poignée de commande est au POINT MORT, le coulisseau de blocage doit pénétrer correctement dans l'encoche de la plaque graduée, la poignée de blocage doit être abaissée et le levier de ralenti élevé doit pouvoir se relever en position de DEMARRAGE.

1. Lorsque la poignée de commande est en MARCHE AVANT -

- la poignée de blocage doit être relevée
- le coulisseau de blocage ne doit pas pénétrer dans l'encoche de la plaque graduée
- le levier de ralenti élevé doit être bloqué en position de MARCHE

2. Lorsque vous ramenez la poignée de commande au POINT MORT -

- le bouton de verrouillage au point mort doit s'abaisser brusquement
- le coulisseau de blocage doit pénétrer dans l'encoche de la plaque graduée
- le levier de ralenti élevé doit pouvoir être relevé en position de DEMARRAGE

3. Lorsque la poignée de commande est en MARCHE ARRIERE -

- la poignée de blocage doit être relevée
- le coulisseau de blocage ne doit pas pénétrer dans l'encoche de la plaque graduée
- le levier de ralenti élevé doit être bloqué en position de MARCHE

4. Si vous obtenez des résultats différents, vérifiez la position de la poignée de commande et de la plaque graduée au point mort. Voyez Remontage, Page 9-14.

Interrupteur de démarrage au point mort

1. Vérifiez si la poignée de commande est bien au POINT MORT. Voyez Position de la poignée de commande.

2. Utilisez une lampe-témoin ou un ohmmètre réglé sur l'échelle ohmique élevée pour vérifier le passage du courant.

7

3. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué.

7

4. Tournez la clé en position de DEMARRAGE.

- L'instrument doit indiquer un passage de courant.

8

5. Placez la poignée de commande en MARCHE AVANT et tournez la clé en position de DEMARRAGE.

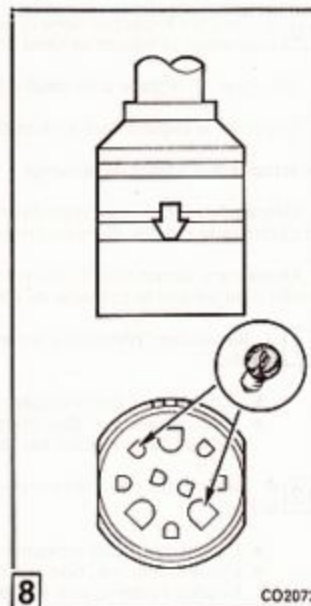
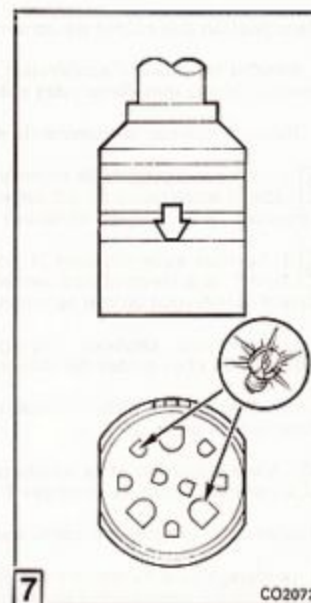
- L'instrument ne doit indiquer aucun passage de courant.

8

6. Placez la poignée de commande en MARCHE ARRIERE et tournez la clé en position de DEMARRAGE.

- L'instrument ne doit indiquer aucun passage de courant.

7. Si vous obtenez des résultats différents, vérifiez l'interrupteur de démarrage au point mort et le câblage.



Identification des câbles de commande

1. Installez les câbles d'accélération et d'inversion dans la commande à distance. Voyez **Installation des câbles**, Page 9-16.

2. Placez la poignée de commande au POINT MORT.

9 3. Lorsque la poignée de commande est au POINT MORT, le guide du câble d'accélération **A** est totalement rétracté et le guide du câble d'inversion **B** se trouve à mi-course.

9 4. Lorsque vous déplacez la poignée de commande en MARCHE AVANT, le guide du câble d'inversion **B** doit se rétracter et le guide du câble d'accélération **A** doit commencer à s'étirer.

5. Lorsque vous déplacez la poignée de commande en MARCHE ARRIERE, les deux guides des câbles doivent s'étirer.

6. Identifiez chaque câble de commande afin de pouvoir les remonter correctement par la suite.

! L'identification et le fonctionnement des câbles doivent être corrects avant de procéder à l'installation.

Friction de la poignée de commande

1. Le réglage de la friction des gaz doit être juste assez serré pour éviter toute variation intempestive du régime pendant la navigation normale.

10 2. Tournez le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la friction et dans le sens inverse pour la réduire.

3. Effectuez un réglage préliminaire léger avant de lancer le moteur.

4. Effectuez le réglage final en conditions normales de navigation.

Interrupteur d'assiette/relevage

1. Débranchez momentanément les fils d'assiette/relevage de la poignée de commande des fils d'assiette/relevage du moteur.

2. Utilisez une lampe-témoin ou un ohmmètre réglé sur l'échelle ohmique élevée pour vérifier le passage du courant.

11 3. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué. Enfoncez le bouton vers le HAUT.

- L'instrument doit indiquer un **passage de courant**.
- L'instrument ne doit indiquer **aucun passage de courant** lorsque l'interrupteur est relâché.

12 4. Raccordez l'ohmmètre comme indiqué. Enfoncez le bouton vers le BAS.

- L'instrument doit indiquer un **passage de courant**.
- L'instrument ne doit indiquer **aucun passage de courant** lorsque l'interrupteur est relâché.

5. Si vous obtenez des résultats différents, vérifiez la position des fils ou remplacez l'interrupteur.

