

Guide d'installation et d'utilisation

Evinrude® Direction à levier de commande iDock

EVINRUDE®
E-TEC®



BRP US Inc.
Technical Publications
P.O. Box 597
Sturtevant, Wisconsin 53177 United States
www.evinrude.com
www.brp.com



† ABYC est une marque déposée de l'American Boat & Yacht Council (<http://www.abycinc.org>).

† NMEA 2000 est une marque déposée de la National Marine Electronics Association.

Les marques de commerce suivantes sont la propriété de BRP US Inc. ou de ses filiales :

Evinrude®

Evinrude® *E-TEC*®

Evinrude® *ICON II* MC

Le présent guide contient tous les renseignements nécessaires pour la pose, le calibrage et l'utilisation du système *Evinrude*® *iDock* sur une application à deux moteurs hors-bord.

Table des matières

Avis de sécurité	3
Informations de sécurité	4
Conditions d'installation	4
Couples de serrage prescrits	6
Abréviations	7
Vue d'ensemble du système iDock	8
Pose des composants	9
Composants	9
Modèles de moteurs iDock	12
Pose du moteur	13
Pose de l'indicateur	15
Pose du levier de commande	15
Pose du boîtier de direction hydraulique	16
Tableau des boîtiers de direction recommandés	17
Pose de la vanne d'alignement	18
Pose du module de sonde de pression	19
Schéma électrique iDock	20
Pose des systèmes hydrauliques	20
Schéma d'acheminement des boyaux hydrauliques	21
2 moteurs 1 poste	21
2 moteurs 2 postes	22
2 moteurs 1 poste avec pilote automatique	23
Procédure de purge du système iDock	29
Pose du nécessaire de barre de liaison et verrou de direction	37
Procédure de configuration du système iDock	40
Procédure de calibration du système iDock	46
Calibration à l'aide du logiciel Evinrude Diagnostics	46
Enregistrement d'un fichier de calibration	74
Chargement d'un fichier de calibration	77
Mise en place d'un deuxième poste de levier de commande	78
Essai sur l'eau	80
Virage bâbord	86
Virage tribord	87
Inspection	88
Gabarit de perçage du levier de commande	89

Avis de sécurité

Avant d'intervenir sur un quelconque élément du moteur, lire le chapitre INFORMATIONS DE SÉCURITÉ du présent guide.

Cette publication est rédigée à l'intention de techniciens qualifiés formés en usine sachant déjà utiliser les outils spéciaux *Evinrude*. Les renseignements qui y figurent ne sauraient se substituer à l'expérience professionnelle du technicien. Il s'agit d'un guide organisé à utiliser à titre de référence pour la réparation et/ou l'entretien.

Le présent document fait usage des symboles et/ou mots indicatifs suivants :

⚠ DANGER

Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, entraînera la mort ou des blessures graves.

⚠ AVERTISSEMENT

Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, entraînera la mort ou des blessures graves.

⚠ ATTENTION

Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, entraînera la mort ou des blessures corporelles graves.

AVIS

Indique une instruction qui, si elle n'est pas suivie, pourrait sévèrement endommager les composants du moteur ou d'autres éléments.

Ces mots indicatifs annonceurs d'avertissements relatifs à la sécurité signifient :

ATTENTION!

ÊTRE VIGILANT!

VOTRE SÉCURITÉ EST EN JEU!

IMPORTANT : Identifie des informations qui aideront à assembler et à faire fonctionner le produit correctement.

AVIS RELATIF À L'ENVIRONNEMENT :

Avis qui fournit des recommandations et des manières de faire liées à la protection de l'environnement.

NE PAS entreprendre d'intervention avant d'avoir attentivement lu et bien compris les présentes instructions.

Se conformer strictement aux spécifications du couple de serrage.

Si la dépose de dispositifs de verrouillage s'avère nécessaire (attaches de verrouillage, écrous autobloquants ou vis de fixation), toujours les remplacer par une pièce neuve.

Lorsque des pièces de rechange sont nécessaires, utiliser des *pièces d'origine Evinrude* ou des pièces ayant des caractéristiques équivalentes, y compris le type, la résistance et le matériau. L'utilisation de pièces de qualité inférieure peut entraîner des blessures ou une défaillance du produit.

Toujours porter une PROTECTION DES YEUX ET DES GANTS APPROPRIÉS lors de l'utilisation d'outils électriques.

Le moteur doit être à l'ARRÊT pendant le déroulement de cette intervention, sauf indication contraire.

Toujours être attentif aux pièces mobiles telles que volants moteurs, hélices, etc.

Certains composants peuvent être CHAUDS. Toujours attendre que le moteur refroidisse avant de travailler sur le véhicule.

S'il utilise des procédures ou des outils d'entretien non recommandés dans ce manuel, SEUL LE TECHNICIEN doit décider si ses actions risquent de blesser des personnes ou d'endommager le moteur hors-bord.

Il est entendu que ce document peut avoir été traduit dans d'autres langues. En cas de divergence par rapport à la version originale anglaise, cette dernière a préséance.

Informations de sécurité

⚠ AVERTISSEMENT

Les informations de sécurité fournies dans le présent document ont pour objet de vous avertir des dangers pouvant survenir avant, pendant et après l'installation. Il est primordial de bien lire et comprendre ces consignes.

Le non respect d'un avertissement, d'un avis ou d'une mise en garde peut entraîner la perte de contrôle du bateau et se traduire par une collision ou l'éjection d'un passager du bateau entraînant des dégâts matériels, des blessures voire la mort.

Conduire le bateau uniquement lorsque tous les composants sont en bon état de fonctionnement. L'utilisation en toute sécurité dépend de la bonne installation et de l'entretien approprié du système, mais fait également appel au bon sens, au jugement personnel, à la connaissance et aux compétences de l'opérateur. Chaque installateur et opérateur de la direction doit connaître les conditions ci-dessus avant d'installer ou d'utiliser la direction. Pour toute clarification concernant l'un de ces avertissements, consulter le concessionnaire ayant installé le système.

Conditions d'installation

⚠ AVERTISSEMENT

Lors de l'installation du système *Evinrude iDock*, il est **NÉCESSAIRE** qu'il y ait un moteur hors-bord à contre-rotation et un moteur à rotation standard. Il est **NÉCESSAIRE** de monter le moteur hors-bord à contre-rotation à bâbord du tableau et le moteur hors-bord à rotation standard à tribord du tableau.

Monter le moteur hors-bord 74° V6 selon un axe longitudinal minimum de 28 pouces (71,1 cm).

Monter le moteur hors-bord 66° V6 selon un axe longitudinal minimum de 27,5 pouces (69,9 cm).

Le non-respect de ces consignes peut entraîner une perte de contrôle de la direction et se traduire par l'endommagement du moteur, des blessures corporelles graves voire mortelles.

1. Lire et bien comprendre le présent document ainsi que toutes les instructions fournies avec les composants du système. Remettre le présent guide à l'opérateur final une fois l'installation terminée.
2. Veiller à disposer de l'ensemble des composants requis pour l'installation (y compris les boyaux, les raccords, l'huile et les outils nécessaires).
3. NE JAMAIS utiliser des composants de substitution. La substitution de composants *Evinrude* ou *iDock* d'origine par des pièces non d'origine risque de compromettre la sécurité, la performance et la fiabilité du système.
4. NE JAMAIS utiliser un interrupteur de correction d'assiette à cordon spiralé monté au volant. Le cordon risque à tout moment de s'enrouler autour de l'arbre de direction et d'entraver le pilotage de la direction.
5. Le système *Evinrude iDock* requiert un indicateur capable d'afficher les notifications de code de panne *Evinrude iDock*. Monter l'indicateur à un endroit dégagé d'où les notifications sont toujours bien visibles par l'opérateur pendant la navigation.

Avant chaque utilisation :

1. Vérifier que la direction réagit sans délai lorsque le(s) volant(s) est (sont) tourné(s).
2. Inspecter tous les boyaux, raccords et faisceaux électriques de direction à la recherche d'une usure, d'un pliage ou de fuites.
3. Rechercher des composants de commande d'accélérateur/de levier sélecteur grippés, desserrés, usés ou présentant une fuite.
4. Vérifier que tous les leviers de commande répondent bien aux demandes de passage de vitesse et d'accélération.

Pendant l'utilisation :

1. Porter un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé par la Garde côtière avec le cordon de sécurité attaché en permanence.
2. Autoriser uniquement les personnes connaissant bien le fonctionnement de la direction à piloter le bateau.
3. Si le bateau est muni de plusieurs boîtiers de direction, veiller à n'en utiliser qu'un seul à la fois.
4. Connaître et appliquer l'ensemble des lois et réglementations fédérales, étatiques et locales en vigueur qui régissent la navigation dans votre zone géographique.

Couples de serrage prescrits

Dimensions	In. Lb.	Ft. Lb.	Nm
N° 6	7-10	0,58-0,83	0,8-1,1
N° 8	15-22	1,25-1,83	1,7-2,5
N° 10	24-36	2-3	2,7-4,0
N° 12	36-48	3-4	4,0-5,4
1/4 po.	60-84	5-7	7-9,5
5/16 po.	120-144	10-12	13,5-16,5
3/8 po.	216-240	18-20	24,5-27
7/16 po.	336-384	28-32	38-43,5
M3	15-22	1,25-1,83	1,7-2,5
M4	24-35	2-2,9	2,7-4,0
M5	35-60	2,9-5	4,0-6,8
M6	84-106	7-8,8	9,5-12
M8	177-204	14,7-17	20-23
M10	310-336	25,8-28	35-38

IMPORTANT : Valeurs applicables uniquement si aucun couple de serrage spécifique pour une fixation donnée n'est fourni dans le chapitre en question. Lors du serrage de deux vis ou plus sur un même composant, veiller à serrer les vis uniformément. NE PAS serrer les vis les unes après les autres au couple prescrit.

Abréviations

Les abréviations ci-dessous sont utilisées dans le présent document :

ABYC	American Boat & Yacht Council
AUX	Auxiliaire/Accessoire
BAT	Batterie
CAN	Controller Area Network
CAN Bus	Bus (de données) CAN. (Faisceau de fils assurant la transmission des signaux numériques et de l'alimentation électrique entre les modules électroniques)
MOT	Moteur
EPS	Système de servodirection électronique
EVD6	<i>Logiciel Evinrude Diagnostic 6</i>
FT-LB	pieds-livres
GND	Masse
HI	Signal CAN haut
IN-LB	pouces-livres
LED	Diode électroluminescente
LO	Signal CAN bas
MPH	miles par heure
NA	Non applicable ou Non disponible
N/C	Pas de connexion
Nm	Newton-mètres
NMEA	National Marine Electronics Association
NMEA 2000®	Norme NMEA pour les systèmes électroniques et câblages marins liés au bus CAN.
VFI	Vêtement de flottaison individuel
TR/MIN	Tours par minute
TRIB	Tribord (côté droit face à l'avant)
INT	Interrupteur
WOT	Pleins gaz

REMARQUE : Certaines abréviations ne figurant pas dans la liste ci-dessus peuvent être utilisées dans les chapitre correspondants.

Vue d'ensemble du système *iDock*

Le nouveau système *Evinrude iDock* est utilisé sur les installations bimoteur des configurations à un poste ou deux postes.

Le système *Evinrude iDock* se compose d'un module de sonde de pression, d'un boîtier de direction hydraulique, de boyaux hydrauliques, de fluide hydraulique, d'une commande de levier de commande électronique, d'un câblage de réseau, d'un module de commande de collecteur et d'un ensemble collecteur de direction hydraulique sur chaque moteur hors-bord.

Le module de commande surveille et commande la direction. Le module *EMM* surveille le module de commande, enregistre les codes de panne et active le moniteur du moteur lorsqu'un code de panne est généré.

Lorsque le volant est tourné, le fluide hydraulique du boîtier de direction commence à s'écouler à travers la direction.

Le module de sonde de pression transmet les données de pression hydraulique aux deux conduits de direction.

Le module de commande surveille également le capteur de position de la direction. Lorsque le moteur se rapproche de la butée de direction, le module de commande DÉACTIVE la pompe de direction de façon à optimiser l'efficacité du système.

Lorsque le levier de commande est activé, la valve de mode bloque l'arrivée du fluide hydraulique du boîtier de direction pour permettre au levier de commande de commander la direction.

Les signaux d'entrée du levier de commande commandent le fonctionnement de la vanne de direction. La vanne de direction inverse le débit du fluide hydraulique traversant le collecteur de direction, en fonction des signaux transmis par le levier de commande, et tourne les moteurs hors-bord à bâbord ou à tribord.

Pose des composants

Composants

IMPORTANT : Respecter scrupuleusement la distance de sécurité du compas par rapport au levier de commande et au module de sonde de pression. Si la distance de sécurité du compas n'est pas respectée, les indications du compas seront erronées du fait des interférences de champ magnétique créées par le module de sonde de pression et le levier de commande.

Nécessaire de câblage iDock - N/P 5010582

N° pièce	Description	Quantité
764161	CÂBLE DE RÉSEAU DE BASE 6 FT (1,8 m)	2
587178	RALLONGE DE CÂBLE 4 FT (1,2 m)	2
770304	BOYAU, DIR. HYDR. 4 FT (1,2 m)	2
587172	MOYEU 6 BÂBORD	1
769949	MOYEU, NMEA 2000	1
587230	FAISCEAU EN Y	2
5010371	NÉCESSAIRE, CÂBLAGE DE LEVIER DE COMMANDE	1
324956	*RONDELLE	4
359214	*ÉCROU, À ÉPAULEMENT - 10-24	4
587408	*ENS. CÂBLE, ALIMENTATION ET CAN	1
360939	*AUTOCOLLANT, iDOCK	1
5010224	*ENSEMBLE DE COMMANDE DU LEVIER DE COMMANDE	
5010632	NÉCESSAIRE DE SONDE DE PRESSION	1
355965	*RACCORD, COUDÉ	2
361102	*COLLIER, SONDE DE PRESSION	2
361148	*VIS, SONDE DE PRESSION	2
587451	*MODULE DE SONDE DE PRESSION	1
764806	*BÂTONNET D'ÉTANCHÉITÉ TEFLON	1
360394	GUIDE D'INSTALLATION iDock	1
361817	GUIDE D'UTILISATION iDock	1

Vanne d'alignement, N/P 5010646

N° pièce	Description	Quantité
5010672	VANNE D'ALIGNEMENT	1
358192	RACCORD, 37 DEGRÉS	1
361315	RACCORD EN T, 3/8	1

Nécessaire de deuxième poste de levier de commande, N/P 5010815

N° pièce	Description	Quantité
587172	MOYEU 6 BÂBORD	1
769949	MOYEU, NMEA 2000	1
587230	FAISCEAU EN Y	1
5010371	NÉCESSAIRE, CÂBLAGE DE LEVIER DE COMMANDE	1
769958	CÂBLE 2 FT (0,6 m) RALLONGE	

Options de boyaux hydrauliques

IMPORTANT : La longueur des boyaux hydrauliques peut varier en fonction de l'application.

Caractéristiques requises pour le boyau hydraulique :

3X - Boyaux hydrauliques *Evinrude* 1 000 PSI (les dimensions varient en fonction de l'installation)

- Boyaux hydrauliques 1 000 PSI supplémentaires requis pour les installations avec dispositif de pilote automatique (les dimensions varient en fonction de l'installation).

2X - Boyaux hydrauliques *Evinrude* 3 000 PSI (les dimensions varient en fonction de l'installation)

Boyaux 1 000 PSI	
N° pièce	Description
5009496	Boyau de direction, 18 po. (45,7 cm)
770304	Boyau de direction 4 Ft. (1,2 m)
770306	Boyau de direction 6 Ft. (1,8 m)
770308	Boyau de direction 8 Ft. (2,4 m)
770310	Boyau de direction 10 Ft. (3,0 m)
770312	Boyau de direction 12 Ft. (3,7 m)
770314	Boyau de direction 14 Ft. (4,3 m)
770316	Boyau de direction 16 Ft. (4,9 m)
770318	Boyau de direction 18 Ft. (5,5 m)
770320	Boyau de direction 20 Ft. (6,1 m)
770322	Boyau de direction 22 Ft. (6,7 m)
770324	Boyau de direction 24 Ft. (7,3 m)
770326	Boyau de direction 26 Ft. (7,9 m)
770328	Boyau de direction 28 Ft. (8,5 m)
770330	Boyau de direction 30 Ft. (9,1 m)

Boyaux 3 000 PSI	
N° pièce	Description
768204	Nécessaire de boyau hydraulique - 4' (10,2 cm) (1.22 M)
768206	Nécessaire de boyau hydraulique - 6' (15,2 cm) (1.82 M)
768208	Nécessaire de boyau hydraulique - 8' (20,3 cm) (2.44 M)
768210	Nécessaire de boyau hydraulique - 10' (25,4 cm) (3.04 M)
768212	Nécessaire de boyau hydraulique - 12' (30,5 cm) (3.66 M)
768214	Nécessaire de boyau hydraulique - 14' (35,6 cm) (4.26 M)
768216	Nécessaire de boyau hydraulique - 16' (40,6 cm) (4.88 M)
768218	Nécessaire de boyau hydraulique - 18' (45,7 cm) (5.48 M)
768220	Nécessaire de boyau hydraulique - 20' (50,8 cm) (6.10 M)
768222	Nécessaire de boyau hydraulique - 22' (55,9 cm) (6.70 M)
768224	Nécessaire de boyau hydraulique - 24' (61,0 cm) (7.32 M)

Les composants ci-dessous sont requis pour la purge de la direction :

2X - Fluide hydraulique Seastar HA5430 – 1 qt. (0,9 l), N/P 770891

2X - Outil de verrou de direction, N/P 357717

Les composants ci-dessous NE sont PAS requis mais hautement recommandés pour la purge de la direction :

1X - Outil de purge Seastar Optimus Power Purge

Examiner chacun des composants. Bien réfléchir à l'emplacement de chaque composant en tenant compte des restrictions de montage.

S'assurer que les raccordements de faisceau peuvent être effectués sans déroger à une quelconque restriction. Déterminer si des faisceaux ou câbles supplémentaires sont requis.

Identifier l'emplacement de montage des composants sur le bateau. La longueur du faisceau sera déterminante pour le choix d'emplacement d'un composant. Vérifier que les longueurs de faisceau correctes sont disponibles pour l'installation.

IMPORTANT : Utiliser le gabarit de montage au dos du présent document. Monter tous les composants dans des endroits pratiques à l'abri de l'humidité. Les vibrations ou une chaleur excessives risquent d'endommager les composants.

EN OPTION : Certaines installations avec pilote automatique nécessitent deux raccords en T supplémentaires, N/P 361315.

Modèles de moteurs iDock

Ch	Numéro de modèle	Longueur d'arbre (po)	Carter d'engrenages		Section médiane et direction
			Type	Rapport de démultiplication	
150	C150AXHAA	25	SLX	12:26 (0,46) (2,16:1)	iDock
150	C150AXCAA	25	SLX Contre-rotation	12:26 (0,46) (2,16:1)	iDock
200	C200AXAA	25	SLX	12:26 (0,46) (2,16:1)	iDock
200	C200AXCAA	25	SLX Contre-rotation	12:26 (0,46) (2,16:1)	iDock
200	E200AXHAG	25	SLX	13,24/0,542/1,85:1	iDock
200	E200AXCAG	25	SLX Contre-rotation	13,24/0,542/1,85:1	iDock
250	E250AXHAG	25	SLX	13,24/0,542/1,85:1	iDock
250	E250AXCAG	25	SLX Contre-rotation	13,24/0,542/1,85:1	iDock
250	E250AZAG	30	SLX	13,24/0,542/1,85:1	iDock
250	E250AZCAG	30	SLX Contre-rotation	13,24/0,542/1,85:1	iDock
300	E300AXCAG	25	SLX Contre-rotation	13,24/0,542/1,85:1	iDock
300	E300AXUAG	25	SLX	13,24/0,542/1,85:1	iDock
300	E300AZCAG	30	SLX Contre-rotation	13,24/0,542/1,85:1	iDock
300	E300AZUAG	30	SLX	13,24/0,542/1,85:1	iDock

Pour une liste de modèles à jour, se reporter à la liste des modèles à l'avant du Catalogue de pièces électronique.

Pose du moteur

Lors de l'installation du système *iDock*, il est nécessaire qu'il y ait un moteur à contre-rotation et un moteur à rotation standard. Il est nécessaire de monter le moteur à contre-rotation à bâbord du tableau et le moteur à rotation standard à tribord du tableau. Veiller à utiliser la longueur d'arbre de transmission qui convient pour le tableau spécifique du bateau.

Installer les moteurs hors-bord conformément aux instructions du **Guide d'installation et de prélivraison**.

⚠ AVERTISSEMENT

Lors de l'installation du système *Evinrude iDock*, il est **NÉCESSAIRE** qu'il y ait un moteur hors-bord à contre-rotation et un moteur à rotation standard. Il est **NÉCESSAIRE** de monter le moteur hors-bord à contre-rotation à bâbord du tableau et le moteur hors-bord à rotation standard à tribord du tableau.

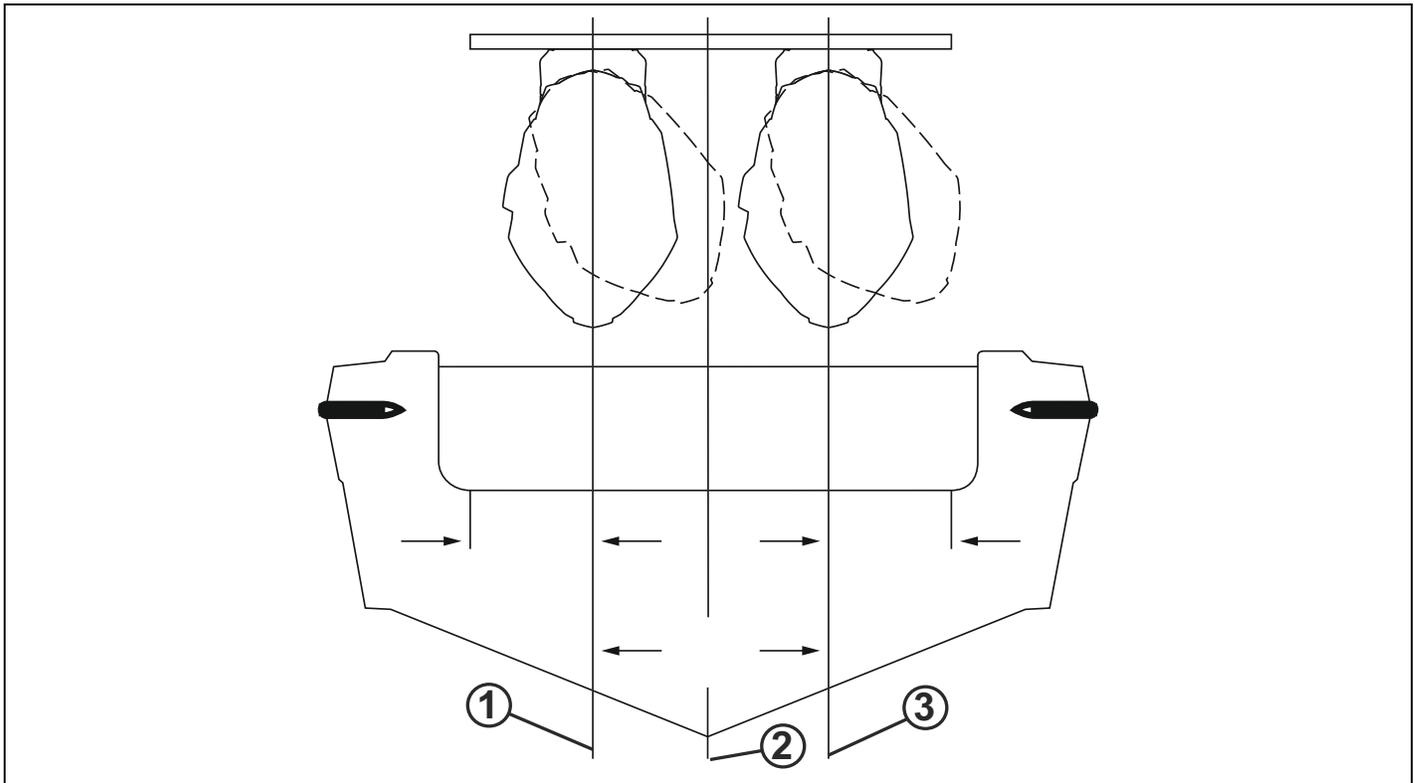
Monter le moteur hors-bord 74° V6 selon un axe longitudinal minimum de 28 pouces (71,1 cm).

Monter le moteur hors-bord 66° V6 selon un axe longitudinal minimum de 27,5 pouces (69,9 cm).

Le non-respect de ces consignes peut entraîner une perte de contrôle de la direction et se traduire par l'endommagement du moteur, des blessures corporelles graves voire mortelles.

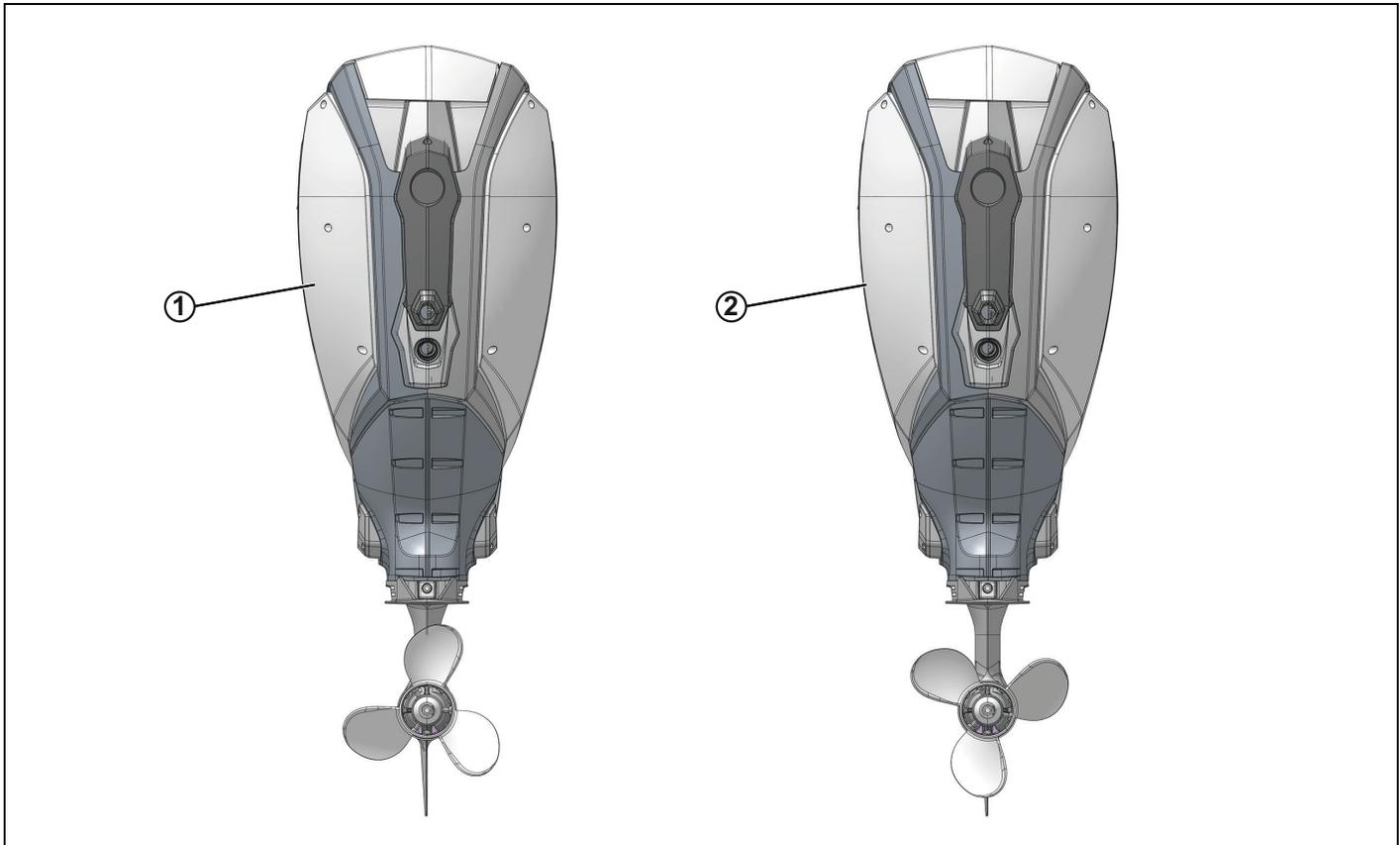
EXEMPLE : Un espacement de 698,5 mm (27,5 po) pour deux moteurs hors-bord se traduirait par deux axes de hors-bord, chacun à 349,25 mm (13,75 po) de la ligne médiane de la coque.

Ceci permet de s'assurer que les moteurs n'entrent à aucun moment en contact l'un avec l'autre et ce, quel que soit l'angle de direction ou d'assiette.



1. Axe longitudinal BÂBORD
2. Ligne médiane de la coque
3. Axe longitudinal TRIBORD

Configuration du câblage du moteur hors-bord :



1. Moteur à contre-rotation bâbord
2. Moteur à rotation standard tribord

Choix d'hélice et configuration du moteur hors-bord

Le choix d'hélice, l'angle d'assiette et la hauteur du moteur ou de la chaise moteur peuvent considérablement affecter la performance du bateau à l'accostage. Les hélices à trois lames, qui font généralement état d'une meilleure poussée de marche arrière, améliorent la performance à l'accostage. À l'accostage, la hauteur du moteur et l'angle d'assiette doivent être réglés de sorte qu'une poussée de marche arrière minimum se répercute sur la coque.

Pose de l'indicateur

Le système *Evinrude iDock* requiert un indicateur capable d'afficher les notifications de code de panne *Evinrude iDock*. Monter l'indicateur à un endroit dégagé d'où les notifications sont bien visibles par l'opérateur pendant la navigation.



4.3" CTS

Pose du levier de commande

Planifier avec soin l'installation de l'ensemble de levier de commande. Sélectionner un emplacement convenable en fonction de la configuration du bateau.

IMPORTANT : La distance de sécurité du compas par rapport au levier de commande est de 0,7 m (27,56 po).

Utiliser le gabarit de montage au dos du présent document pour l'installation correcte.

IMPORTANT : L'emplacement de montage doit être suffisamment robuste pour fournir un support rigide. Renforcer la surface de montage au besoin.

Utiliser des sangles pour libérer toute contrainte exercée sur les faisceaux de câblage du levier de commande.

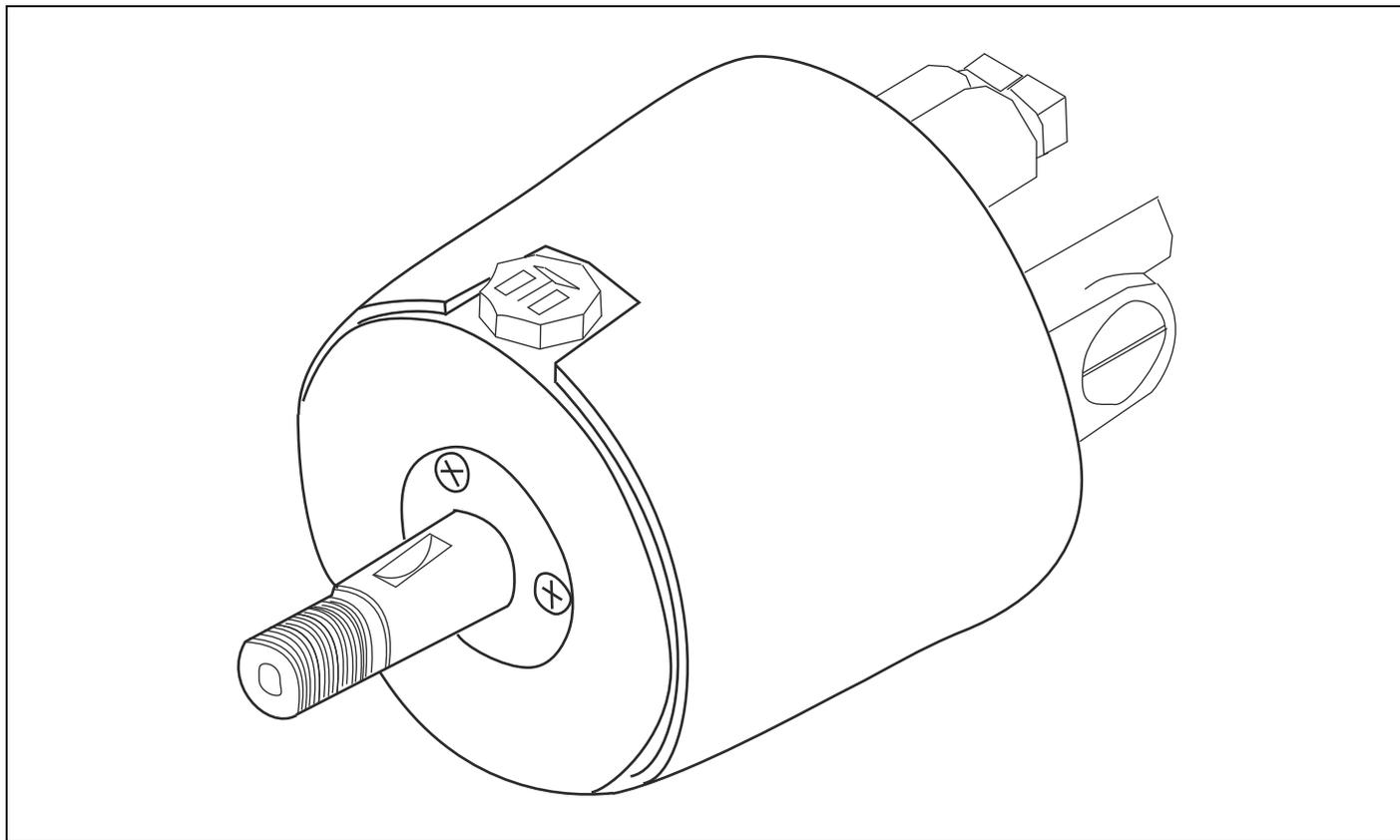


LEVIER DE COMMANDE

Pose du boîtier de direction hydraulique

Pour des instructions de montage détaillées, utiliser les instructions fournies avec le boîtier de direction.

IMPORTANT : NE PAS utiliser un boîtier de direction spécifié pour une détente de pression supérieure à 1 000 PSI.



BOÎTIER DE DIRECTION

Tableau des boîtiers de direction recommandés

Tableau des boîtiers de direction série Standard						
Boîtier de direction	Cylindrée		Détente de pression		Type de montage	N/P de boîtier
	in ³ /tr	c ³ /tr	psi	kPa		
SeaStar 1.4	1.4	23.0	1000	6895	Avant	HH5269
SeaStar 1.4	1.4	23.0	1000	6895	Arrière	HH5260
SeaStar Classic Tilt	1.4	23.0	1000	6895	Inclinable	HH6544
Ultraflex UP25 F	1.5	25.0	1000	6895	Avant	39618 R
Ultraflex UP25 T	1.5	25.0	1000	6895	Inclinable	40803 T
Mavimare GM2-MRA01	1.7	27.0	1000	6895	Avant	GM2-MRA01
SeaStar 1.7	1.7	27.8	1000	6895	Avant	HH5271
SeaStar 1.7	1.7	27.8	1000	6895	Arrière	HH5261
SeaStar Classic Tilt	1.7	27.8	1000	6895	Inclinable	HH6541
SeaStar Sport Plus Tilt	1.7	27.8	1000	6895	Inclinable	HH6491
Ultraflex UP28 F	1.7	28.0	1000	6895	Avant	39443 F
Ultraflex UP28 T	1.7	28.0	1000	6895	Inclinable	39445 K
Ultraflex UP28 R	1.7	28.0	1000	6895	Arrière	39970 F
Hydrive 401	1.7	28.0	1000	6895	Avant	401
Hydrive 501	1.7	28.0	1000	6895	Avant	501
Hydrive 402	2.0	32.8	1000	6895	Avant	402
Mavimare GM2-MRA03	2.0	32.0	1000	6895	Avant	GM2-MRA03
SeaStar 2	2.0	32.8	1000	6895	Avant	HH5273
SeaStar 2	2.0	32.8	1000	6895	Arrière	HH5263
SeaStar Classic Tilt	2.0	32.8	1000	6895	Inclinable	HH6543
SeaStar Sport Plus Tilt	2.0	32.8	1000	6895	Inclinable	HH6445
Ultraflex UP33 F	2.0	33.0	1000	6895	Avant	39422 X
Ultraflex UP33 T	2.0	33.0	1000	6895	Inclinable	39446 M
Ultraflex UP33 R	2.0	33.0	1000	6895	Arrière	39969 X
Mavimare GM2-MRA04	2.4	32.0	1000	6895	Avant	GM2-MRA03
SeaStar 2.4	2.4	39.3	1000	6895	Avant	HH5272
SeaStar 2.4	2.4	39.3	1000	6895	Arrière	HH5262
SeaStar Classic Tilt	2.4	39.3	1000	6895	Inclinable	HH6542
SeaStar Sport Plus Tilt	2.4	39.3	1000	6895	Inclinable	HH6492
Ultraflex UP39 F	2.4	39.0	1000	6895	Avant	39415 A
Ultraflex UP39 T	2.4	39.0	1000	6895	Inclinable	39447 P
Ultraflex UP39 R	2.4	39.0	1000	6895	Arrière	39444 H
Ultraflex UP45 F	2.7	45.0	1000	6895	Avant	41276 B
Ultraflex UP45 T	2.7	45.0	1000	6895	Inclinable	41277 D
Ultraflex UP45 R	2.7	45.0	1000	6895	Arrière	41278 F

Pose de la vanne d'alignement

Appliquer de l'enduit pour filets de tuyau sur les filets des raccords de fixation de la vanne d'alignement.

Poser les raccords haute et basse pression sur la vanne d'alignement comme représenté dans l'image ci-dessous.



1. Emplacement de pose du raccord de vanne d'alignement haute pression
2. Emplacement de pose du raccord de vanne d'alignement basse pression

Monter la vanne d'alignement à un endroit convenable vers l'arrière du bateau à l'aide du nécessaire de fixations de vanne d'alignement fourni.



VANNE D'ALIGNEMENT

Pose du module de sonde de pression

Monter le module de sonde de pression à un endroit convenable. Utiliser les fixations fournies pour monter le module de sonde de pression.

Il n'y a pas d'orientation spécifique à respecter pour le montage du module de sonde de pression.

IMPORTANT : La distance de sécurité du compas par rapport au module de sonde de pression est de 0,05 m (2,0 po).

IMPORTANT : Le module de sonde de pression ne peut pas se situer à une distance de plus de 1,21 m (48 po) du boîtier de direction.

IMPORTANT : Utiliser les attaches fournies dans le nécessaire de fixations pour garantir le bon montage du module.



1. Vis
2. Sangles

Schéma électrique *iDock*

Installer les systèmes de réseau et électrique conformément au schéma fourni à la fin du présent manuel.

IMPORTANT : Lors de l'installation des systèmes de réseau et électrique, il est requis d'utiliser un nécessaire de câblage pour deux instrumentations.

REMARQUE : BRP ne recommande pas d'installer un seul levier de commande *iDock* sur un deuxième poste. Lors de l'installation d'un deuxième poste de levier de commande *iDock*, il est requis qu'une commande à distance de DTM *ICON II*, un boîtier de direction et un interrupteur de DÉMARRAGE/ARRÊT/interrupteur d'ARRÊT d'urgence soient présents au niveau du second poste.

Pose des systèmes hydrauliques

⚠ AVERTISSEMENT

Utiliser des boyaux hydrauliques pouvant supporter au moins 3 000 PSI du côté haute pression du système *iDock*.

Si des boyaux hydrauliques ne supportant pas la valeur nominale minimum de 3 000 PSI sont installés ou si l'installation des boyaux hydrauliques a été mal exécutée, peut causer une perte de contrôle de la direction entraînant des dégâts matériels, des blessures ou la mort.

⚠ AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement des boyaux hydrauliques standard sur le côté basse pression du système *iDock*.

Si les boyaux hydrauliques utilisés sont inappropriés ou si l'installation des boyaux hydrauliques a été mal exécutée, peut causer une perte de contrôle de la direction entraînant des dégâts matériels, des blessures ou la mort.

Bien respecter les consignes ci-dessous lors de la planification du cheminement des boyaux et du choix des longueurs requises :

- Acheminer les boyaux dans une zone où il sera facile de vérifier régulièrement leur état d'usure.
- Utiliser des étiquettes pour identifier les extrémités de boyaux correspondant aux pompes et aux moteurs. Coller les étiquettes sur les boyaux AVANT d'acheminer les boyaux dans le bateau. Apposer toutes les étiquettes de sorte qu'elles soient bien visibles à la lecture une fois l'installation terminée.

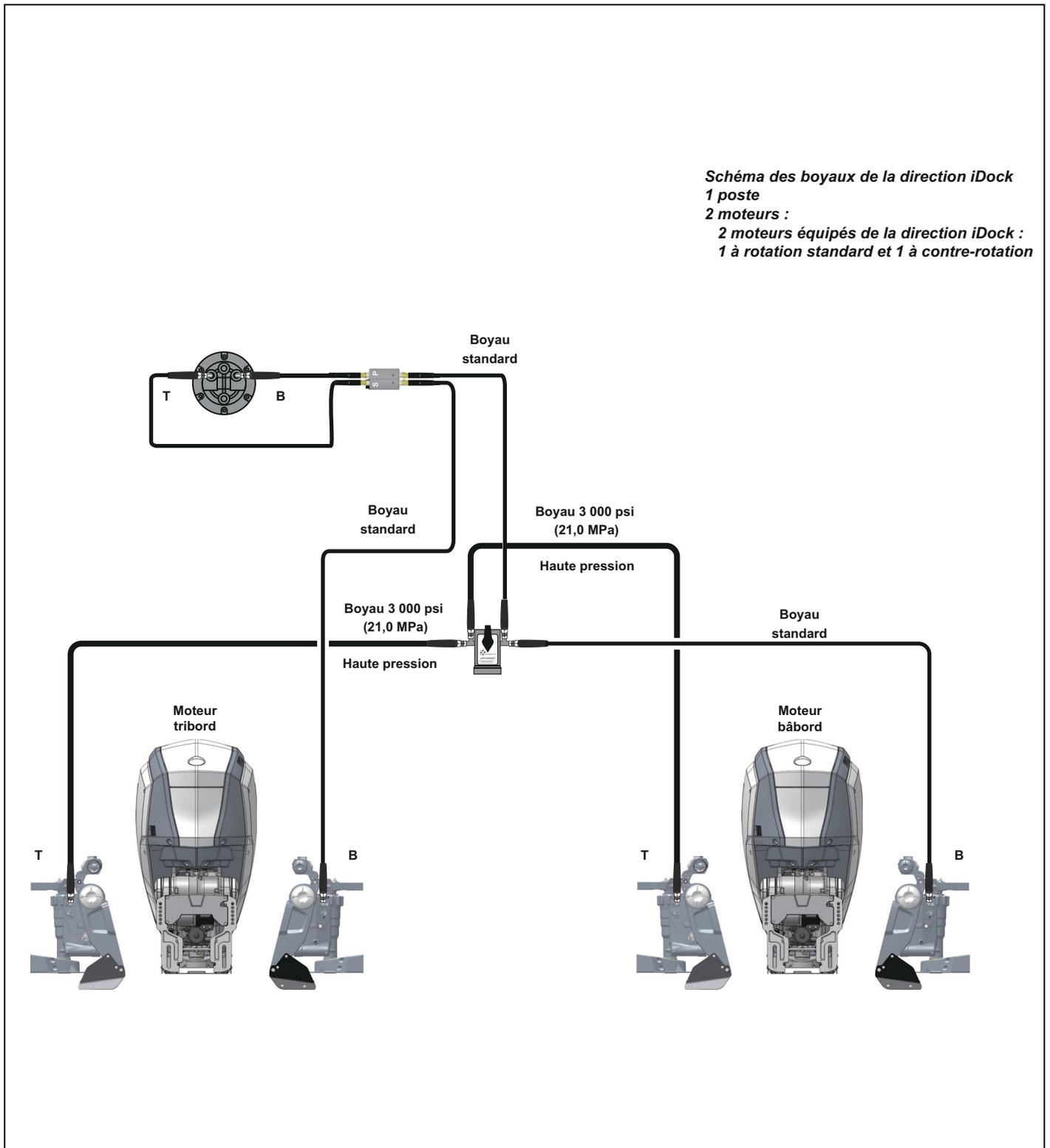
IMPORTANT : Les étiquettes destinées aux boyaux hydrauliques ne sont pas fournies par BRP.

- Ne pas déposer les capuchons de protection tant que les boyaux n'ont pas été acheminés et prêts à être raccordés.
- Veiller à ce que la longueur des boyaux soit suffisante pour permettre le mouvement complet et sans restriction de la direction dans toute les plages d'assiette et d'inclinaison.
- Ne pas plier les boyaux à un angle supérieur à 89 mm (3,5 po). Veiller à ce que les boyaux soient complètement exempts de restrictions sous l'effet d'une pliure.
- Fixer les boyaux tous les 31 cm (1 ft) au minimum sur la totalité du parcours d'acheminement. Toujours acheminer les boyaux à travers des conduits de câbles rigides. Se reporter au Guide d'installation et de prélivraison approprié pour les procédures d'installation des boyaux hydrauliques.
- Ne pas appliquer d'enduit pour tuyaux sur le côté « boyau » d'un raccord.
- Protéger en permanence les boyaux hydrauliques contre les dommages.
- Ne pas installer les boyaux à des endroits fortement exposés à la chaleur, comme sur les collecteurs de moteur ou les compartiments moteur.
- Ne pas acheminer les boyaux à des endroits fortement exposés à la corrosion, comme les compartiments de batterie. Ne pas acheminer les boyaux à proximité des raccordements électriques, les fuites de fluide ayant le potentiel d'endommager le système électrique.
- Monter le module de sonde de pression à l'aide des fixations fournies avec le module. NE PAS suspendre le module de sonde de pression par les boyaux hydrauliques.

Schéma d'acheminement des boyaux hydrauliques

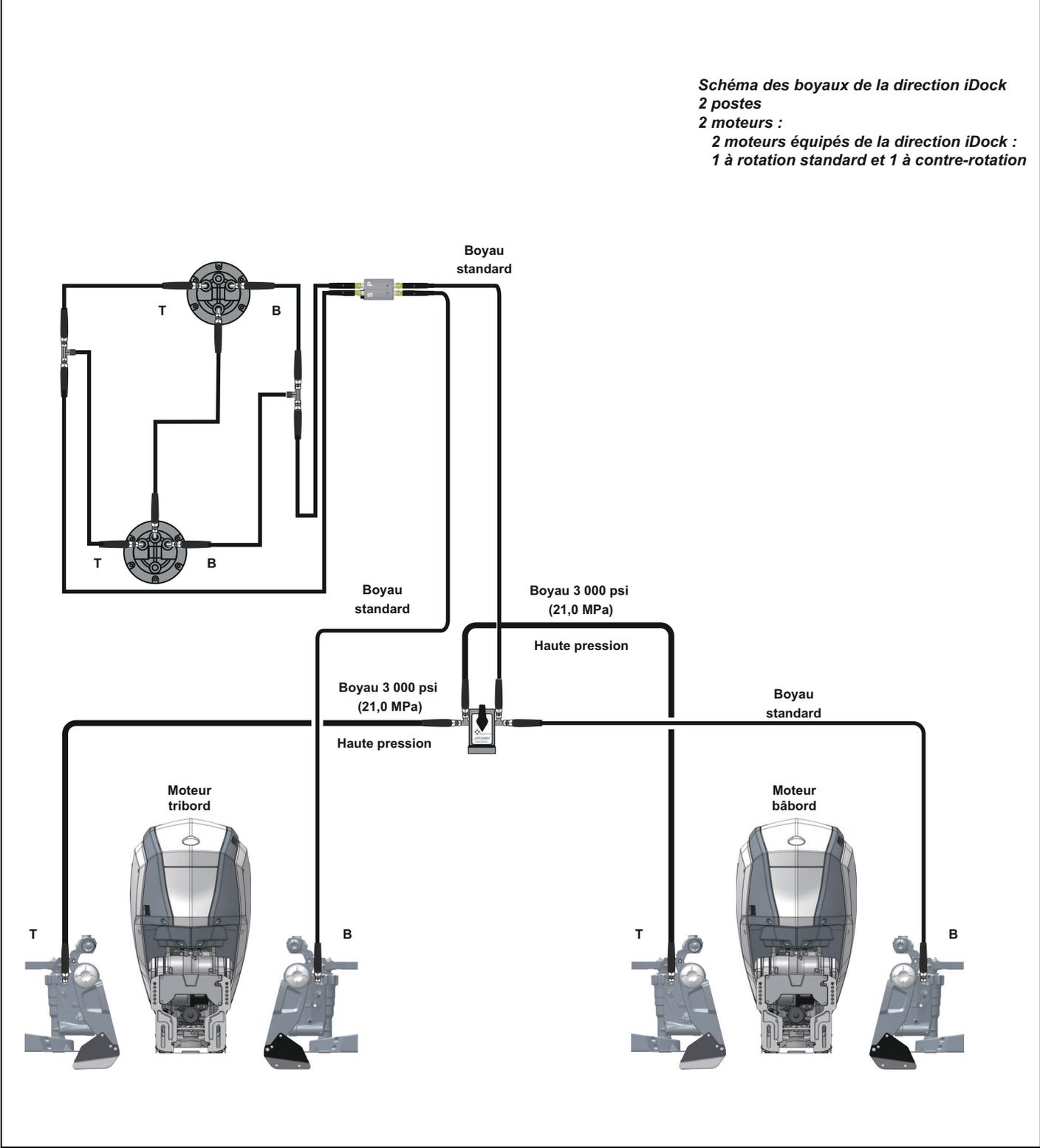
2 moteurs 1 poste

*Schéma des boyaux de la direction iDock
1 poste
2 moteurs :
2 moteurs équipés de la direction iDock :
1 à rotation standard et 1 à contre-rotation*



2 moteurs 2 postes

*Schéma des boyaux de la direction iDock
2 postes
2 moteurs :*
1 à rotation standard et 1 à contre-rotation



2 moteurs 1 poste avec pilote automatique

IMPORTANT : Il est possible d'utiliser des dispositifs de pilote automatique conjointement au système *Evinrude iDock*. Suivre les instructions du fabricant pour la pose du dispositif de pilote automatique.

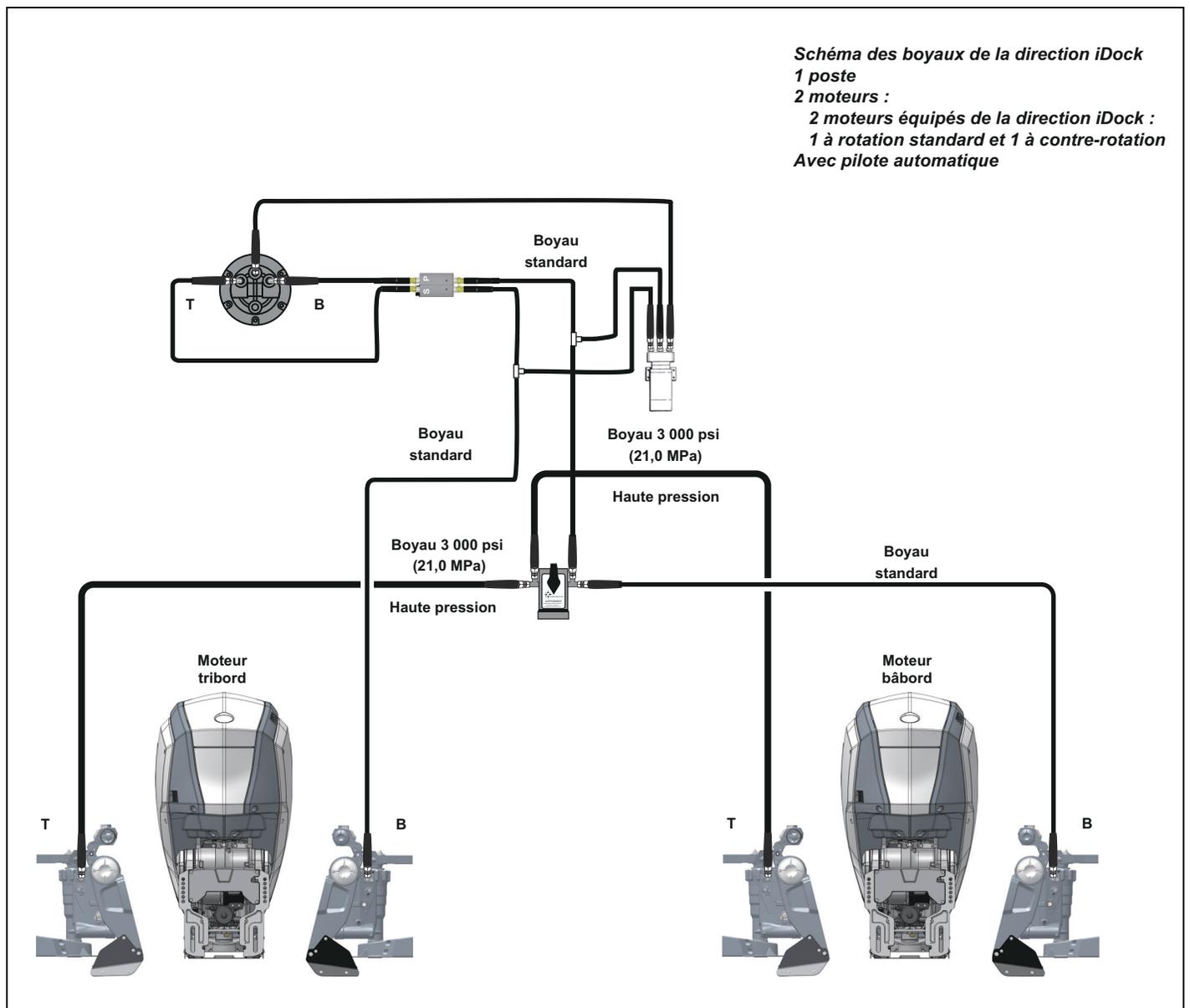
IMPORTANT : En cas d'utilisation d'un dispositif de pilote automatique conjointement au système *Evinrude iDock*, raccorder la pompe du pilote automatique entre le module de sonde de pression et la vanne d'alignement comme représenté dans l'image ci-dessous.

IMPORTANT : Le dispositif de pilote automatique doit être désactivé lorsque le système *Evinrude iDock* est en cours d'utilisation.

IMPORTANT : Ne pas faire usage de systèmes de capteur d'angle de dérive latérale. Il est recommandé d'utiliser un dispositif de pilote automatique dimensionné pour un cylindre de 145,8 cm³ (8,9 cu. in.).

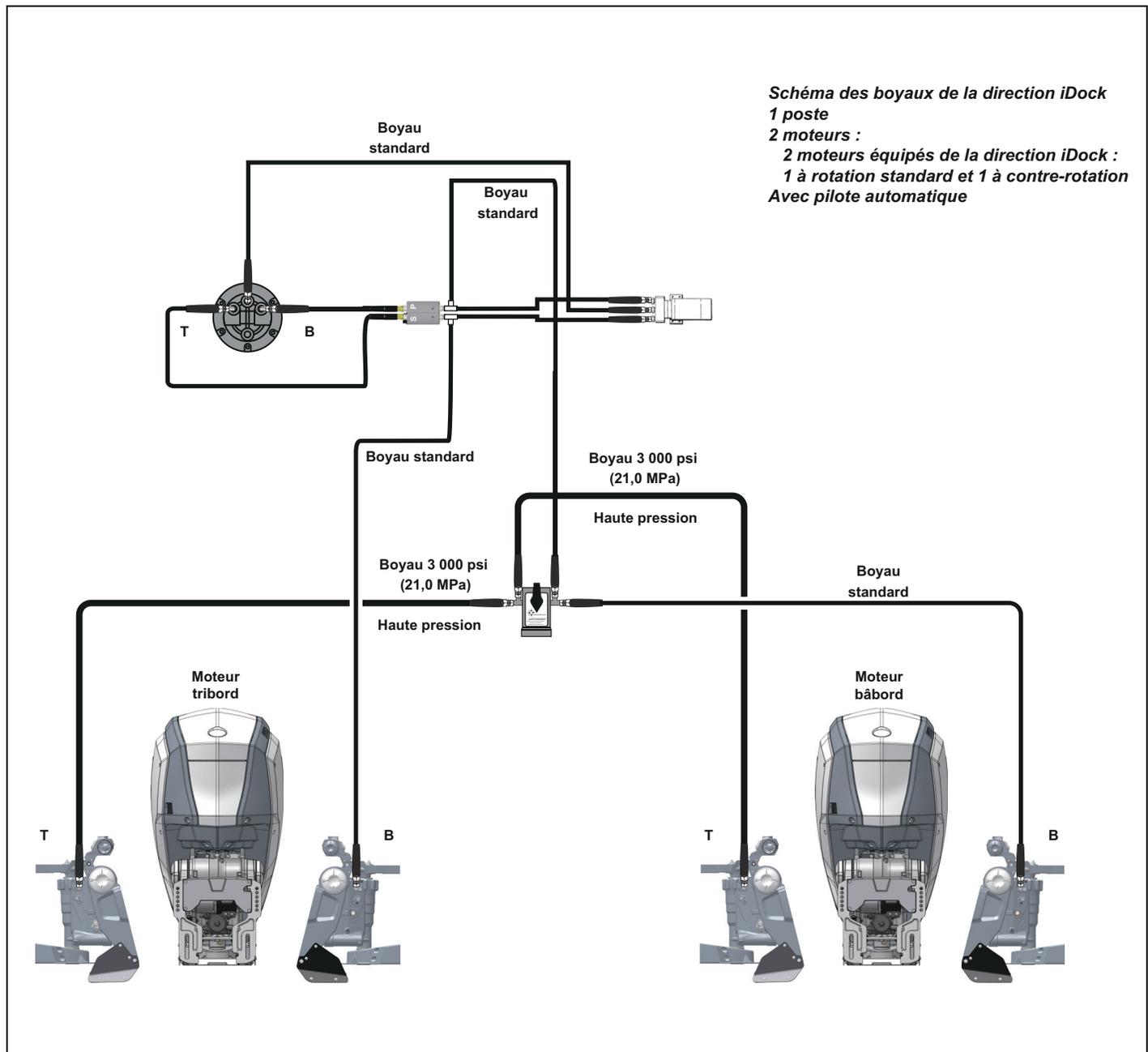
Option 1 - Raccords en T placés entre les boyaux

IMPORTANT : Ce câblage requiert cinq boyaux hydrauliques supplémentaires et deux raccords en T supplémentaires. Ces raccords en T sont de type 9/16 - 24 UNEF-2A à 3 voies. Ces raccords en T NE sont PAS fournis par BRP.



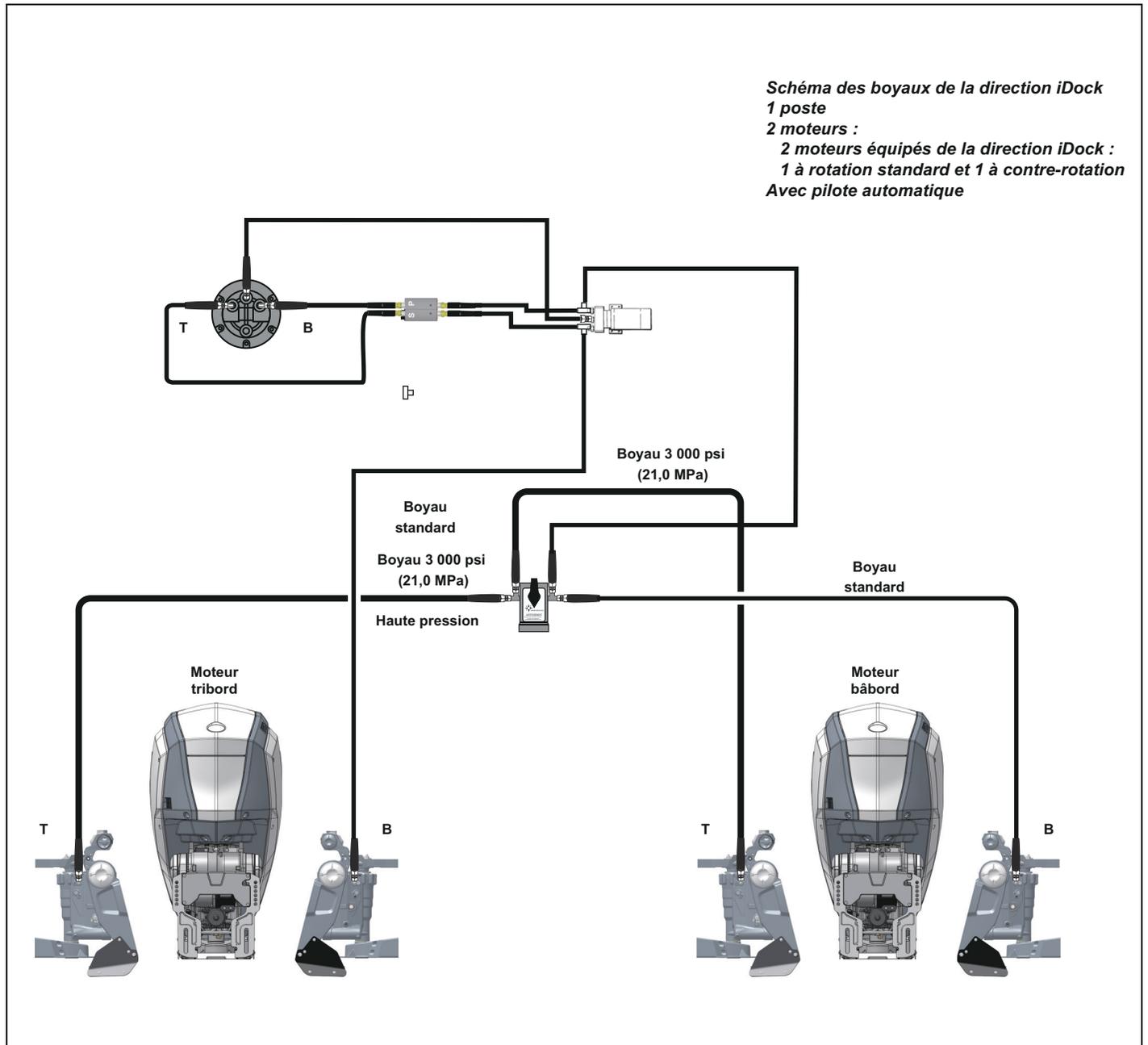
Option 2 - Raccord en T partant du module de sonde de pression

IMPORTANT : Ce câblage requiert trois boyaux hydrauliques supplémentaires et deux raccords en T supplémentaires, N/P 361315.

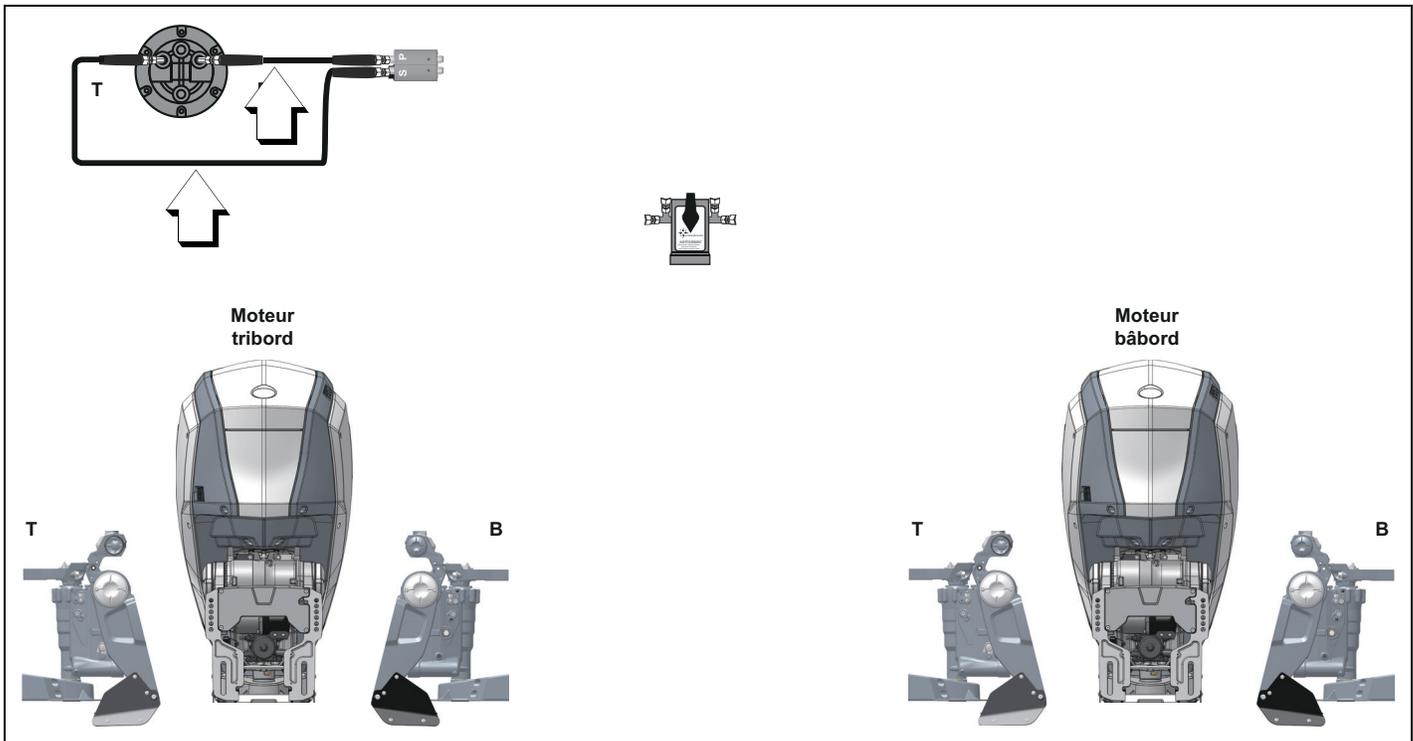


Option 3 - Raccord en T partant de la pompe du pilote automatique

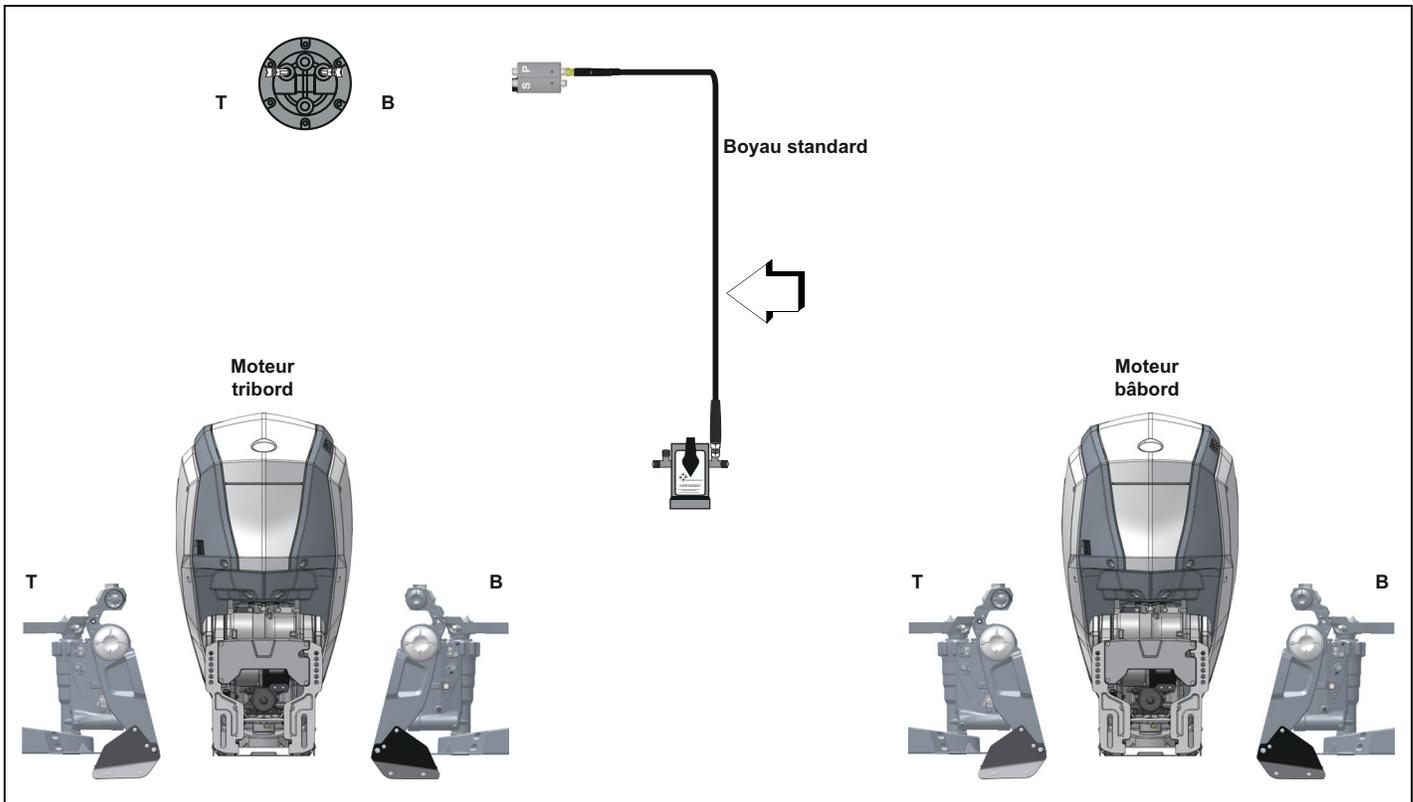
IMPORTANT : Ce câblage requiert trois boyaux hydrauliques supplémentaires et deux raccords en T supplémentaires, N/P 361315, et peut être utilisé si les filets du pilote automatique sont de type 1/4-18 NPTF.



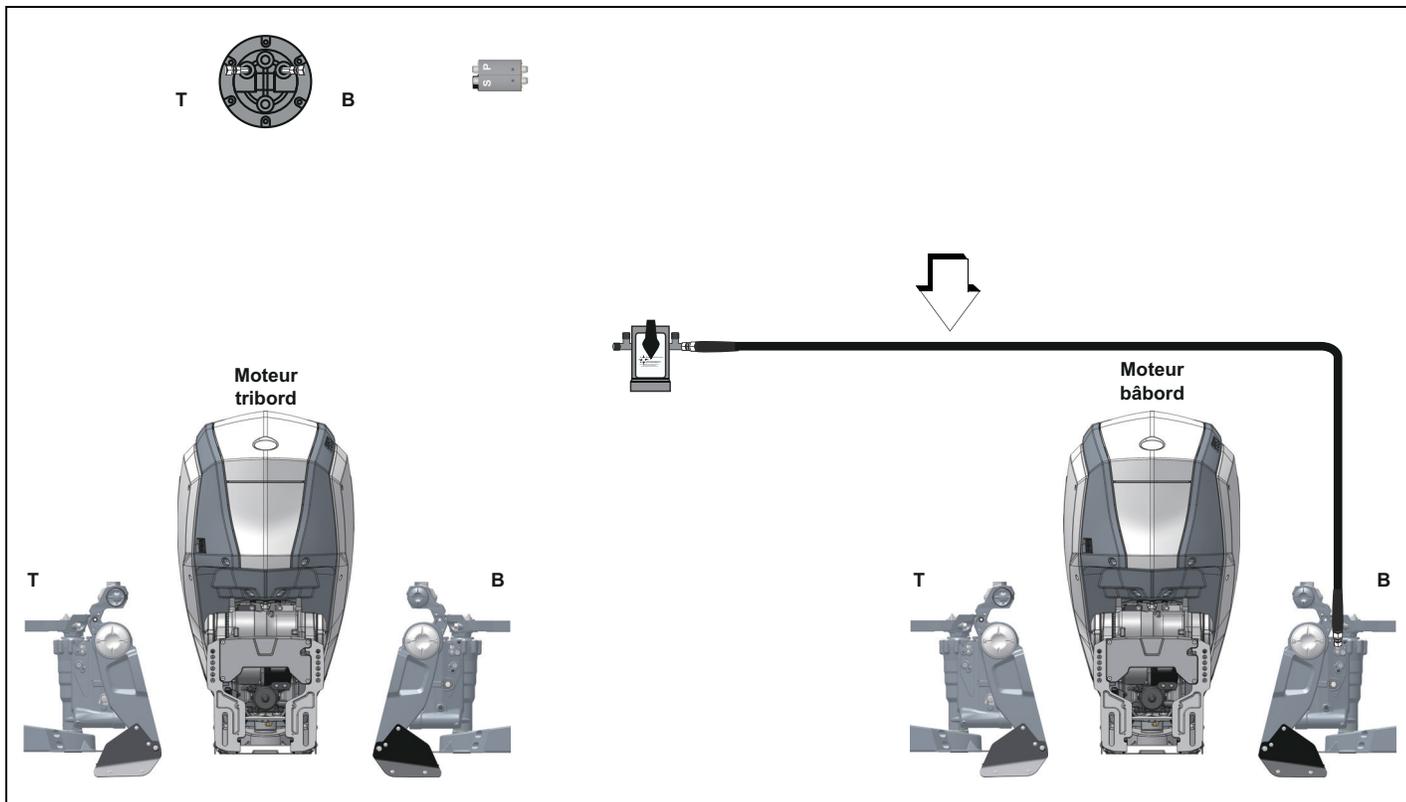
Raccorder les boyaux hydrauliques 4' (10,2 cm) 1 000 PSI fournis avec le nécessaire de câblage, N/P 5010582, aux côtés bâbord et tribord du boîtier de direction et aux orifices appropriés sur l'ensemble de module de sonde de pression.



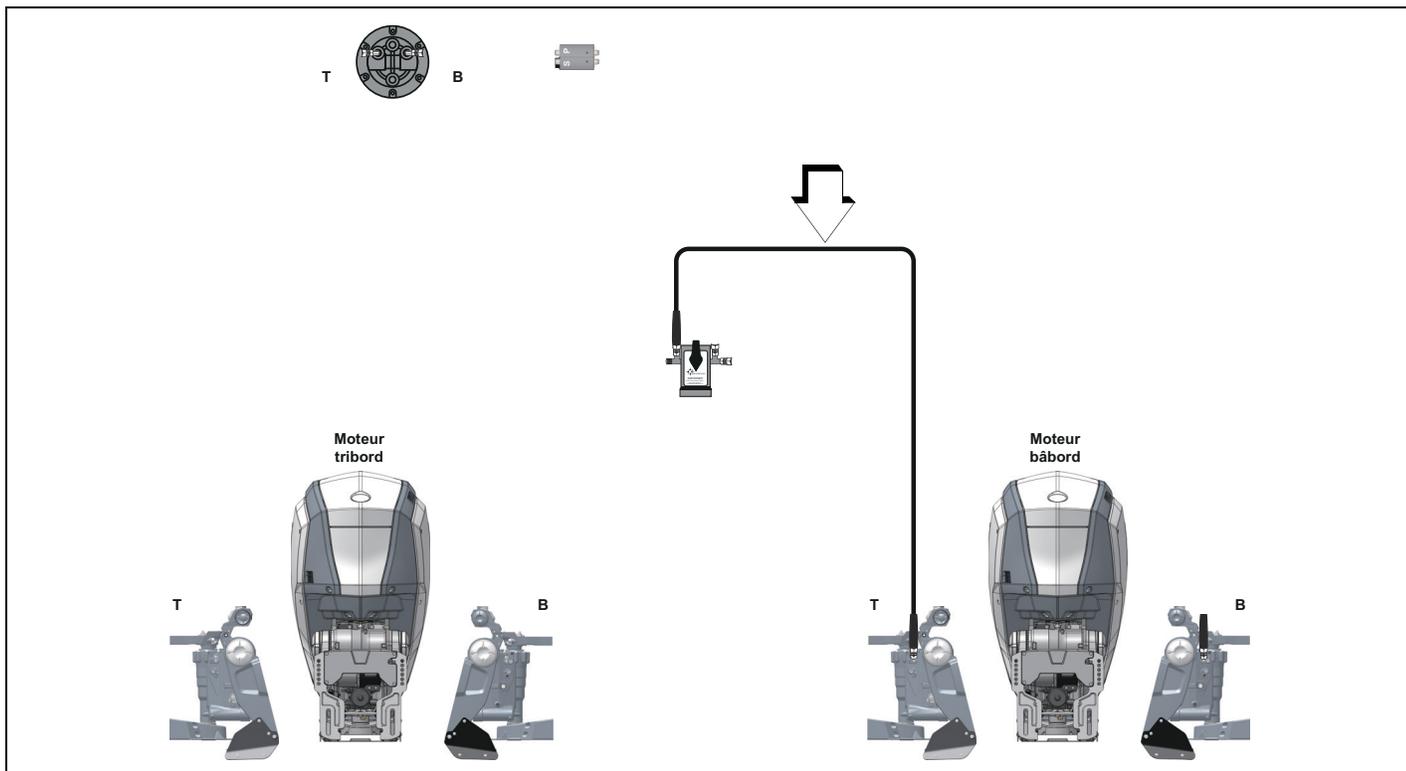
Raccorder un boyau hydraulique 1 000 PSI entre l'ensemble de sonde de pression et la vanne d'alignement.



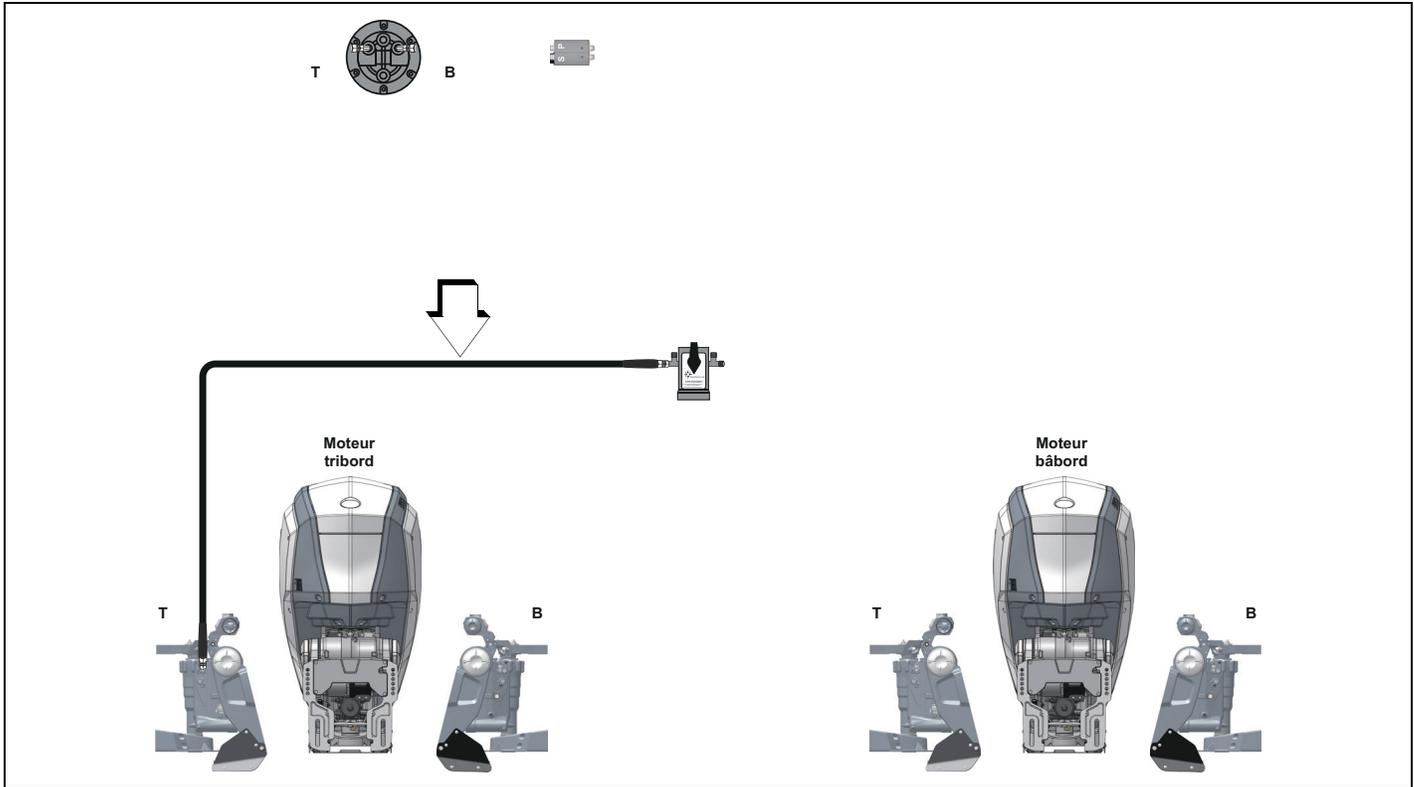
Raccorder un boyau hydraulique de 1 000 PSI entre la vanne d'alignement et le côté bâbord du moteur bâbord.



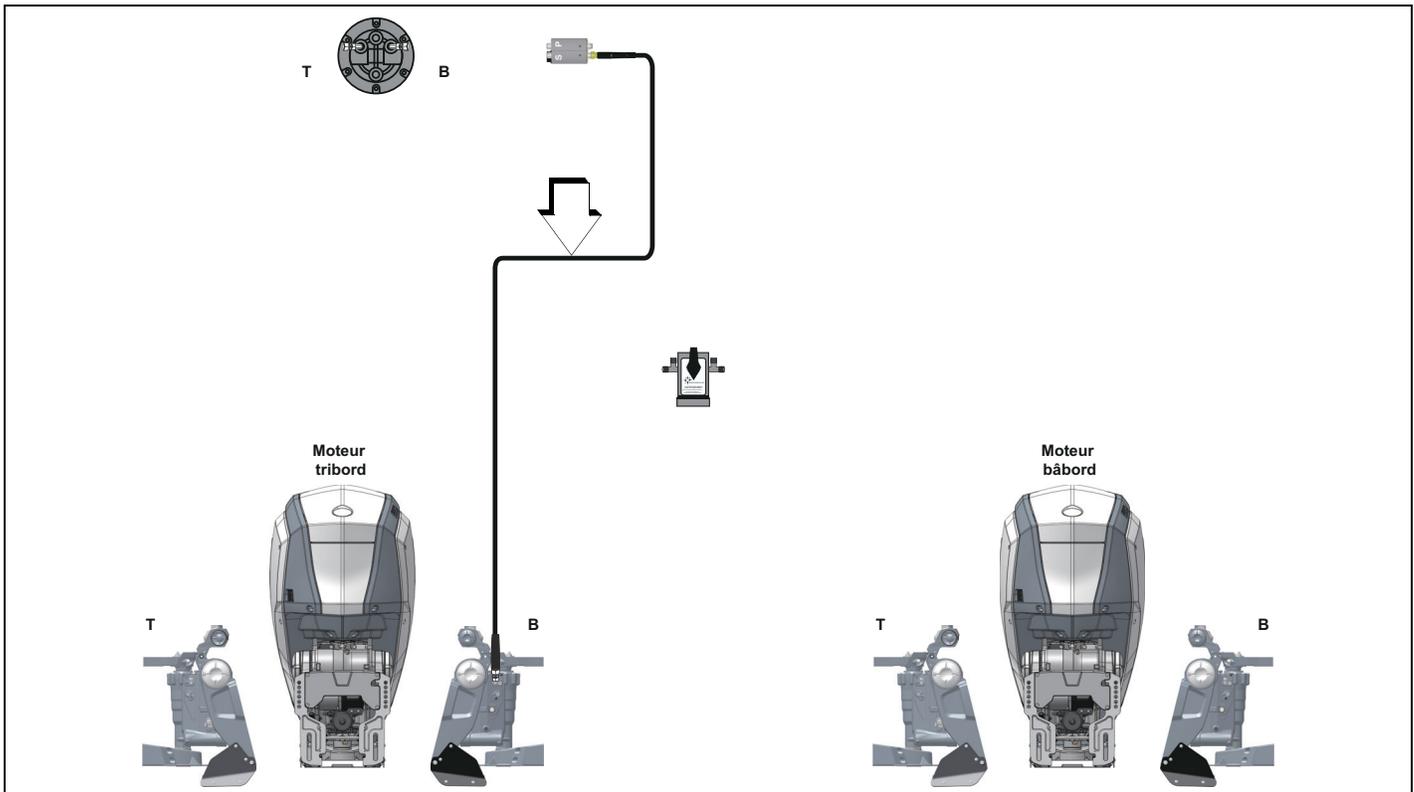
Raccorder un boyau hydraulique haute pression (valeur nominale de 3 000 PSI) entre la vanne d'alignement et le côté tribord du moteur bâbord. Serrer au couple de 13 ft. lbs. les raccords de boyaux (18 Nm).



Raccorder un boyau hydraulique haute pression (valeur nominale de 3 000 PSI) entre la vanne d'alignement et le côté tribord du moteur tribord. Serrer au couple de 13 ft. lbs. les raccords de boyaux (18 Nm).



Raccorder un boyau hydraulique de 1 000 PSI entre la sonde de pression de direction et le côté bâbord du moteur tribord.



Procédure de purge du système *iDock*

Vérifier que tous les composants sont bien installés avant d'exécuter la procédure de purge du système *iDock*.

NOTICE

Purger le système un moteur hors-bord après l'autre.

IMPORTANT : Si le bateau est équipé d'un pilote automatique, le système du pilote automatique doit être purgé en même temps que le moteur tribord.

IMPORTANT : S'assurer que le bateau est bien de niveau sur tous les plans avant de commencer la procédure de purge.

IMPORTANT : S'assurer que le moteur est réglé en position complètement ABAISSÉE avant de commencer cette procédure. L'air présent NE sera PAS entièrement purgé du système de direction à la moindre élévation du moteur.

IMPORTANT : La procédure de purge décrite dans le présent manuel correspond à la procédure effectuée à l'aide de l'outil *SeaStar Power Purge*.

IMPORTANT : La procédure de purge doit être effectuée avec la clé de contact à la position ARRÊT. Si la procédure de purge est effectuée avec la clé à la position de MARCHE, le code de panne 12 peut être généré à l'entrée en mode de levier de commande.

Composants requis :

2X - Outil de verrou de direction, N/P 357717 (un pour chaque moteur hors-bord)

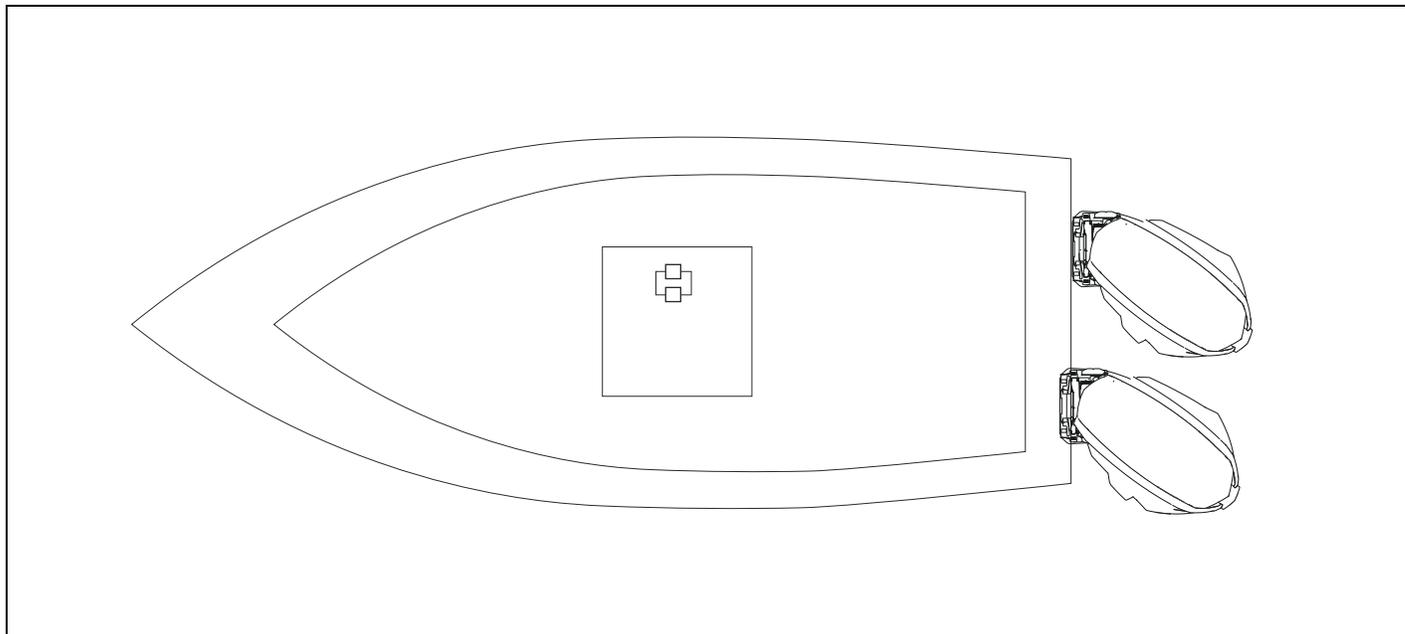
Composants recommandés :

1X - Outil de purge *Seastar Power Purge*

1X - Entraînement 1/4" - Pied de biche 1/2"

Ouvrir les deux vis de purge sur chaque moteur et les asseoir légèrement.

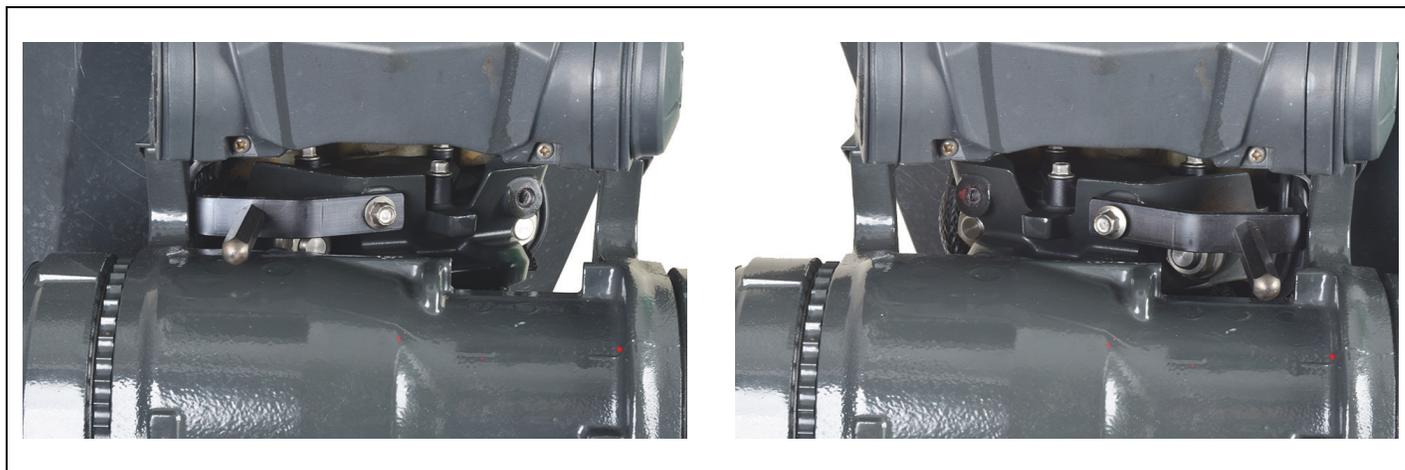
Tourner les deux moteurs en butée bâbord.



Installer un outil de verrou de direction, N/P 357717, sur chaque moteur hors-bord de façon à maintenir les moteurs en butée bâbord.

REMARQUE : Cette étape requiert l'assistance d'une deuxième personne chargée de maintenir en place le moteur.

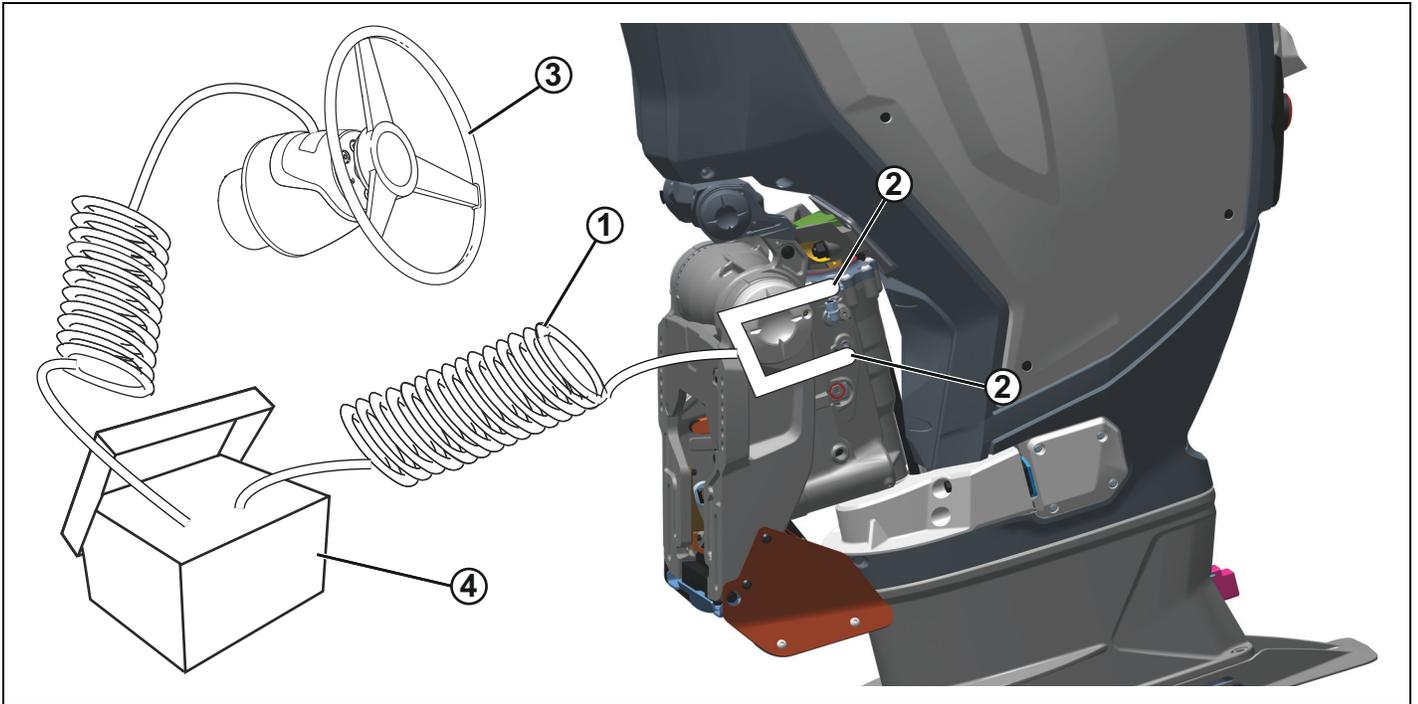
Utiliser la vis du support d'expédition pour fixer l'extrémité longue de l'outil sur le bras de direction. Fixer l'extrémité courte de l'outil au support de poupe à l'aide de l'écrou et de la rondelle fournis.



OUTIL DE VERROU DE DIRECTION, N/P 357717, INSTALLÉ

Déposer les deux couvercles noirs des raccords de purge de chaque moteur hors-bord.

Raccorder le boyau de purge au boîtier de direction et au moteur hors-bord tribord.



1. Boyau de purge
2. Emplacements des raccords de purge
3. Boîtier de direction
4. Outil de purge Seastar Power Purge

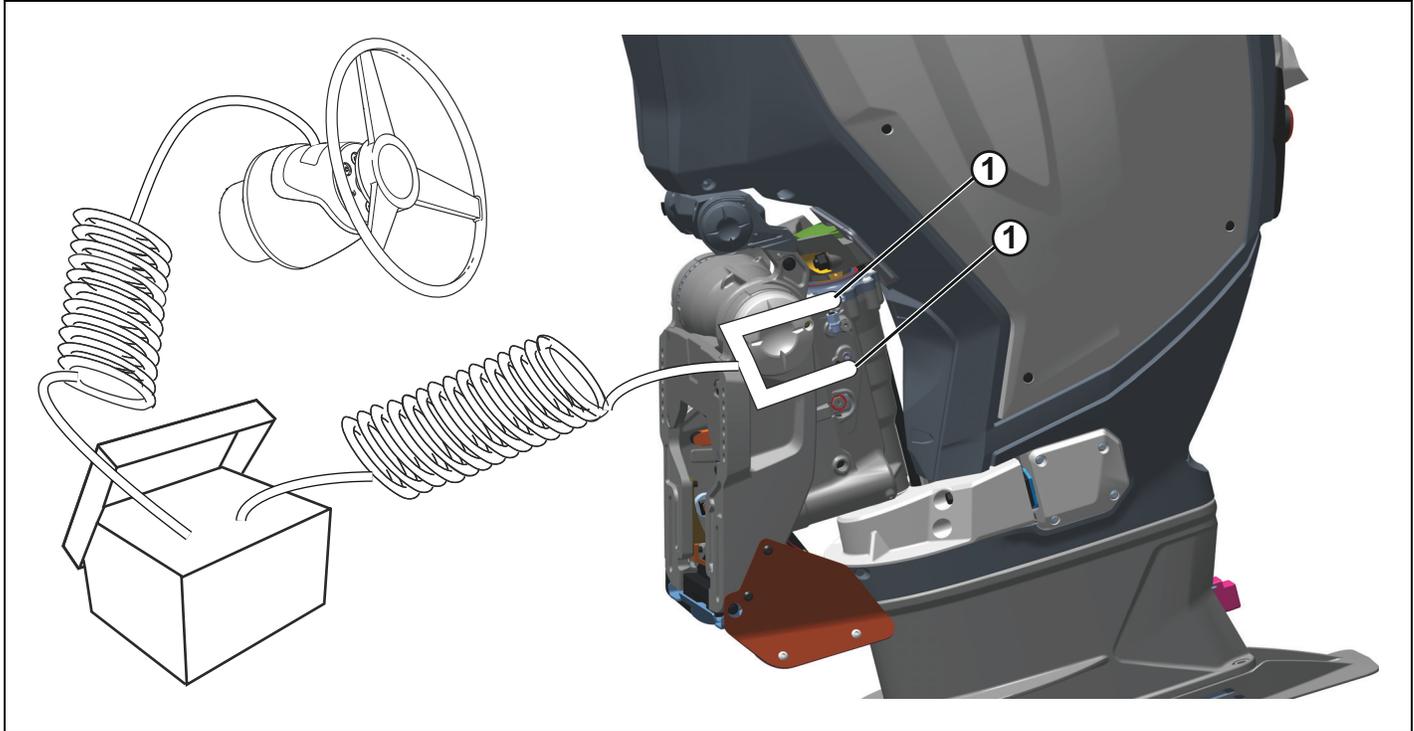
Pour ouvrir la vanne d'alignement, tourner la poignée sur la vanne d'alignement jusqu'à ce qu'elle soit perpendiculaire à la vanne.



1. Vanne d'alignement ouverte

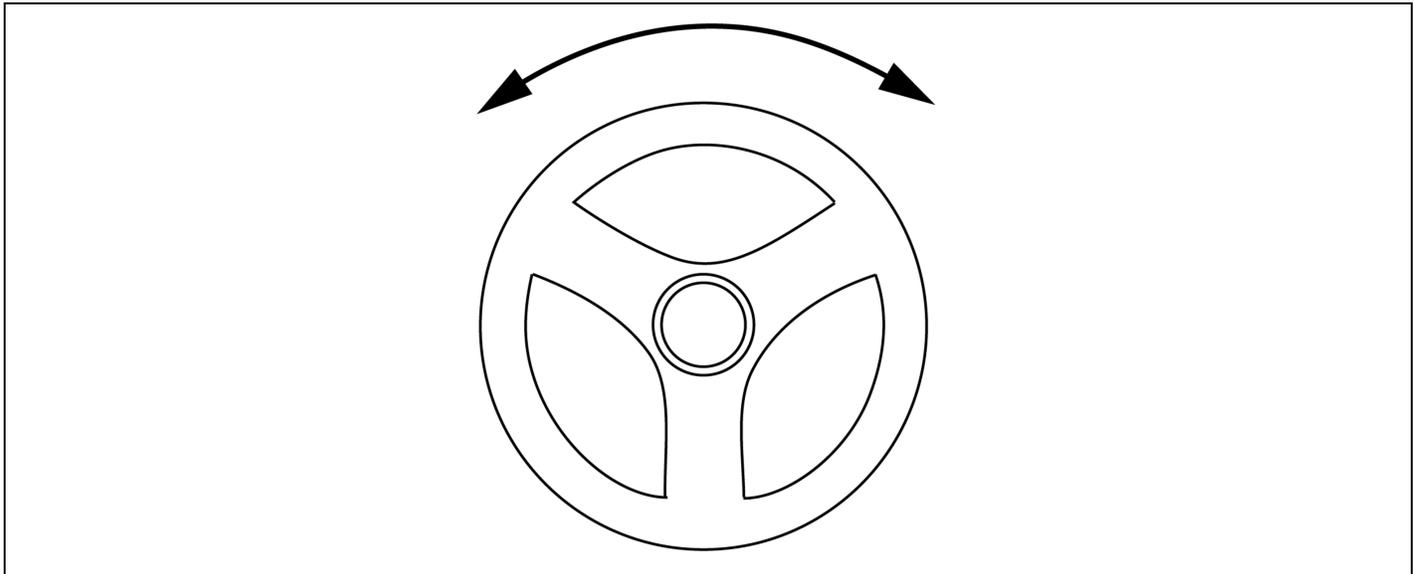
Ouvrir les deux vis de purge sur le moteur hors-bord tribord.

REMARQUE : L'utilisation d'un entraînement 1/4" - pied de biche 1/2" facilitera la procédure.



1. Vis de purge

Mettre en marche l'outil de purge *SeaStar Power Purge* et tourner le boîtier de direction pendant 10 secondes aux deux butées bâbord et pendant 10 secondes aux deux butées tribord. Recommencer la procédure jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne soit visible dans les boyaux de purge de l'outil de purge *SeaStar Power Purge*.



Fermer les vis de purge sur le moteur hors-bord tribord.

REMARQUE : L'utilisation d'un entraînement 1/4" - pied de biche 1/2" facilitera la procédure.

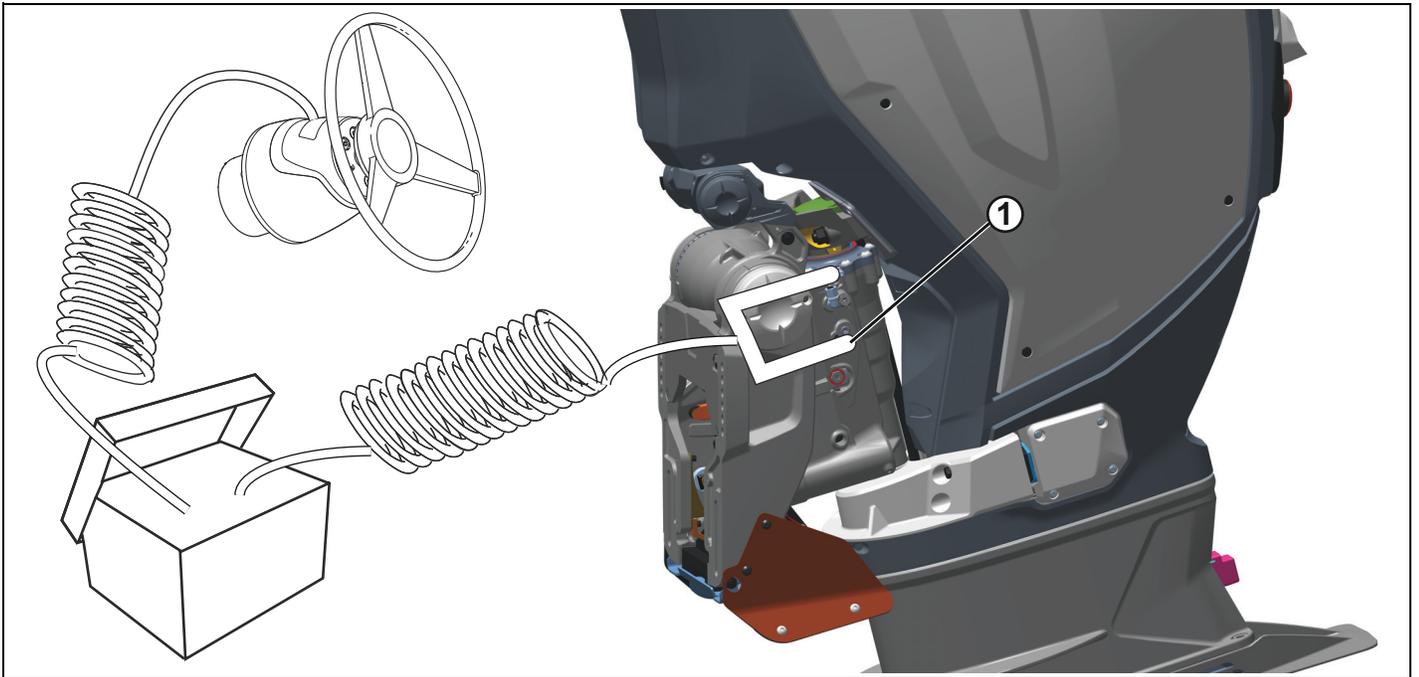
Éteindre l'outil de purge *SeaStar Power Purge*.

Débrancher les *boyaux* de l'outil de purge *SeaStar Power Purge* et les raccorder sur le moteur bâbord.

Mettre en marche l'outil de purge *SeaStar Power Purge*.

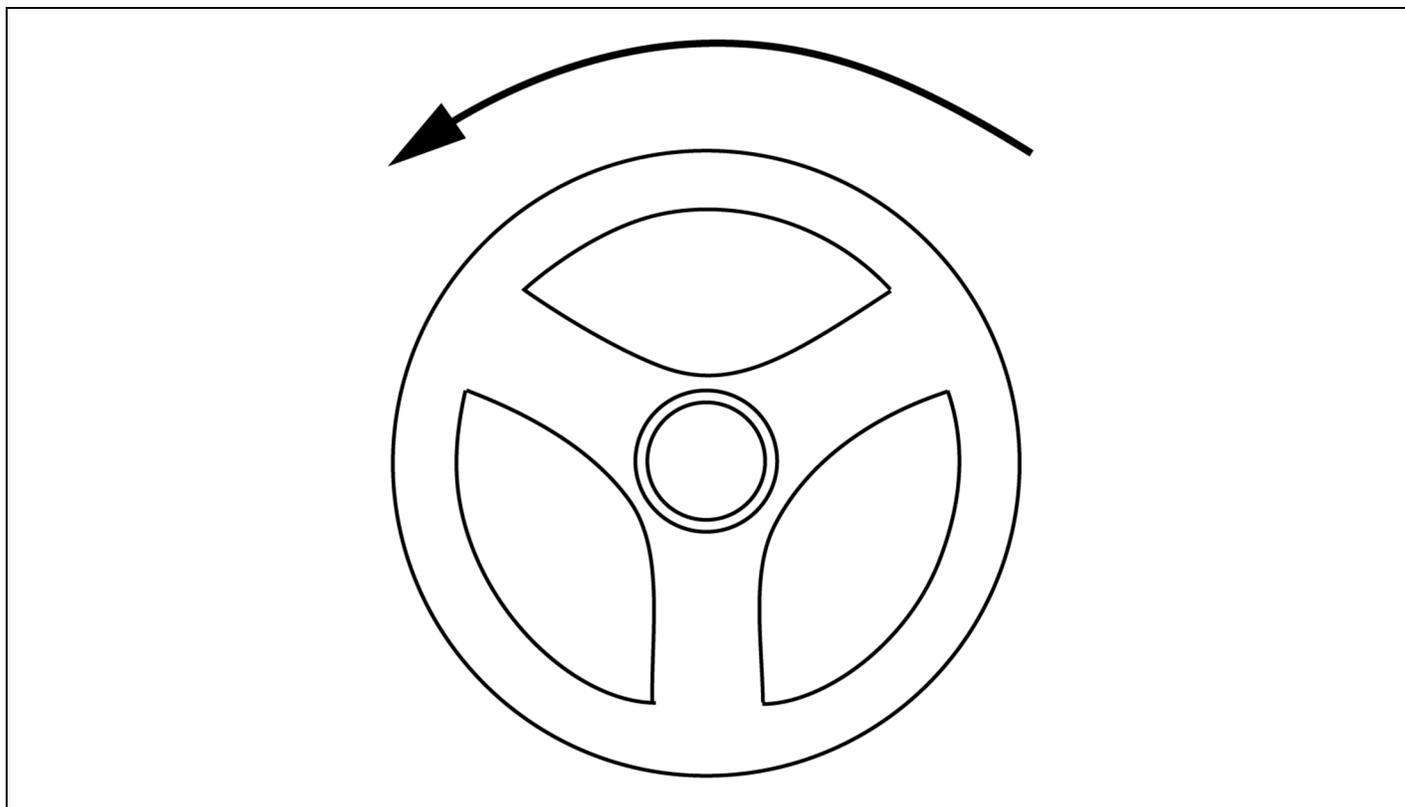
Ouvrir la vis de purge inférieure sur le moteur bâbord.

REMARQUE : L'utilisation d'un entraînement 1/4" - pied de biche 1/2" facilitera la procédure.



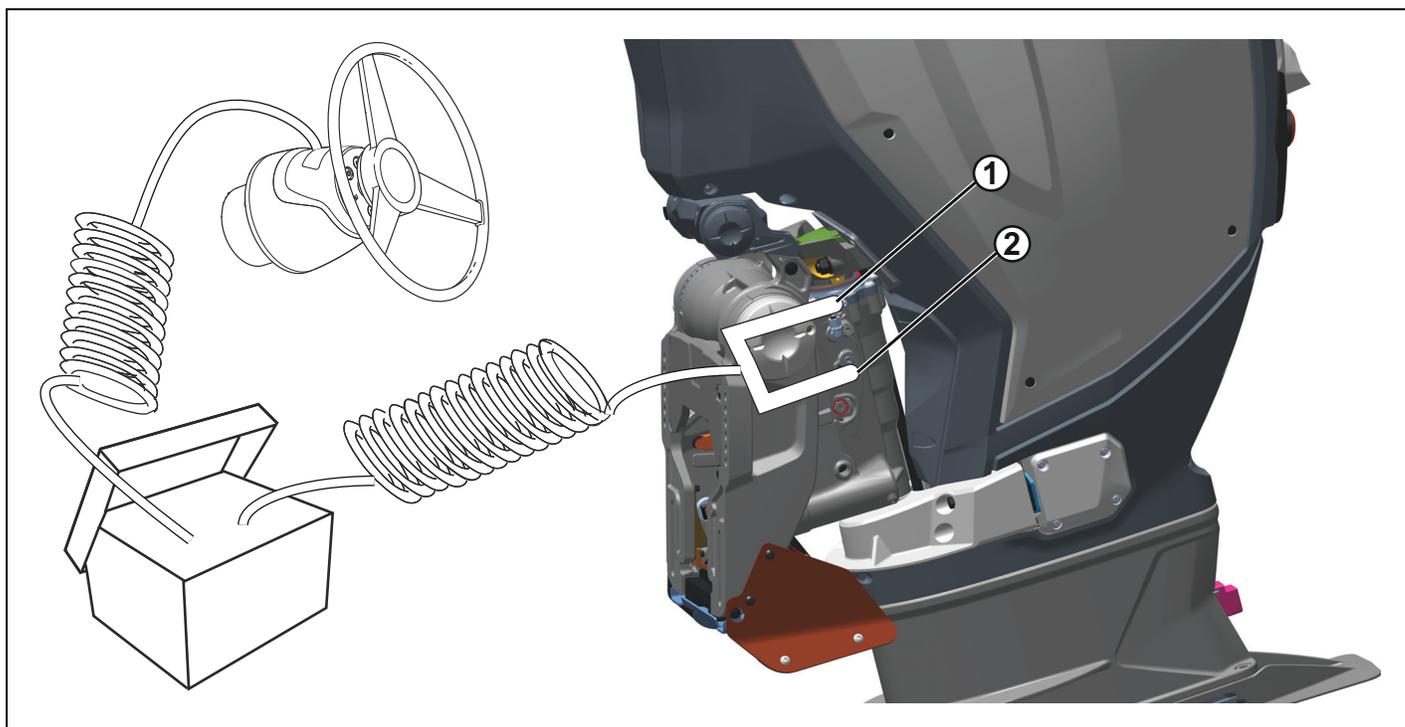
1. Vis de purge inférieure

Tourner le boîtier de direction UNIQUEMENT à bâbord jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne soit visible dans les boyaux de l'outil de purge *SeaStar Power Purge*.



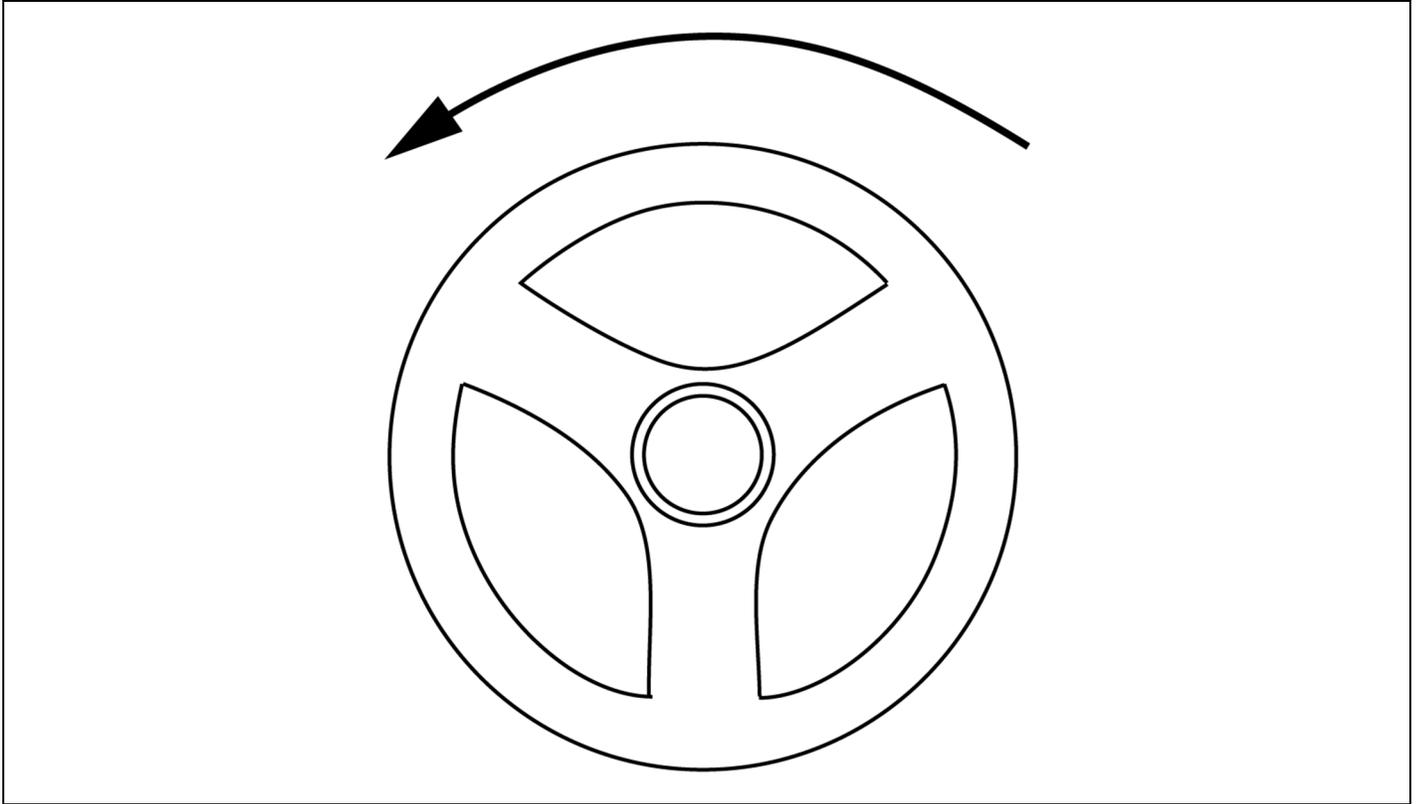
Fermer la vis de purge inférieure sur le moteur bâbord et ouvrir la vis de purge supérieure.

REMARQUE : L'utilisation d'un entraînement 1/4" - pied de biche 1/2" facilitera la procédure.



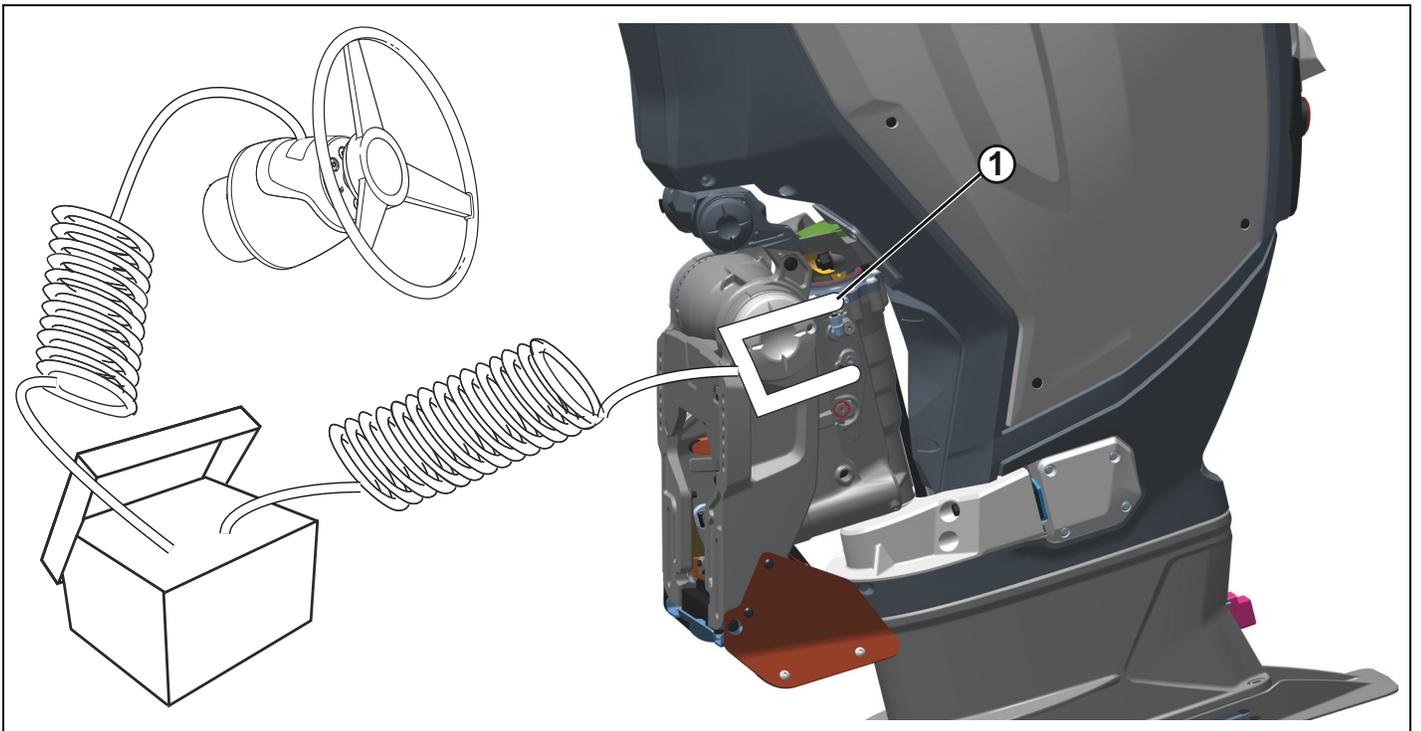
1. Vis de purge supérieure
2. Vis de purge inférieure

Tourner le boîtier de direction UNIQUEMENT à bâbord jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne soit visible dans les boyaux de l'outil de purge *SeaStar Power Purge*.



Fermer la vis de purge supérieure sur le moteur bâbord.

REMARQUE : L'utilisation d'un entraînement 1/4" - pied de biche 1/2" facilitera la procédure.



1. Vis de purge supérieure

Éteindre l'outil de purge SeaStar Power Purge.

Fermer la vanne d'alignement en tournant la poignée à la position verticale.



Déposer les boyaux de l'outil de purge *SeaStar Power Purge* du boîtier de direction et du moteur hors-bord bâbord.

Déposer les outils de verrou de direction des moteurs hors-bord bâbord et tribord.

Installer les deux couvercles noirs sur les raccords de purge de chaque moteur hors-bord.

Au besoin, recommencer la procédure de purge pour s'assurer que le système hydraulique est exempt d'air avant de procéder à l'essai sur l'eau du bateau. Se reporter au Guide d'installation et de prélivraison Evinrude E-TEC G2 pour la procédure de vérification de l'air dans le système de direction hydraulique.

Pose du nécessaire de barre de liaison et verrou de direction

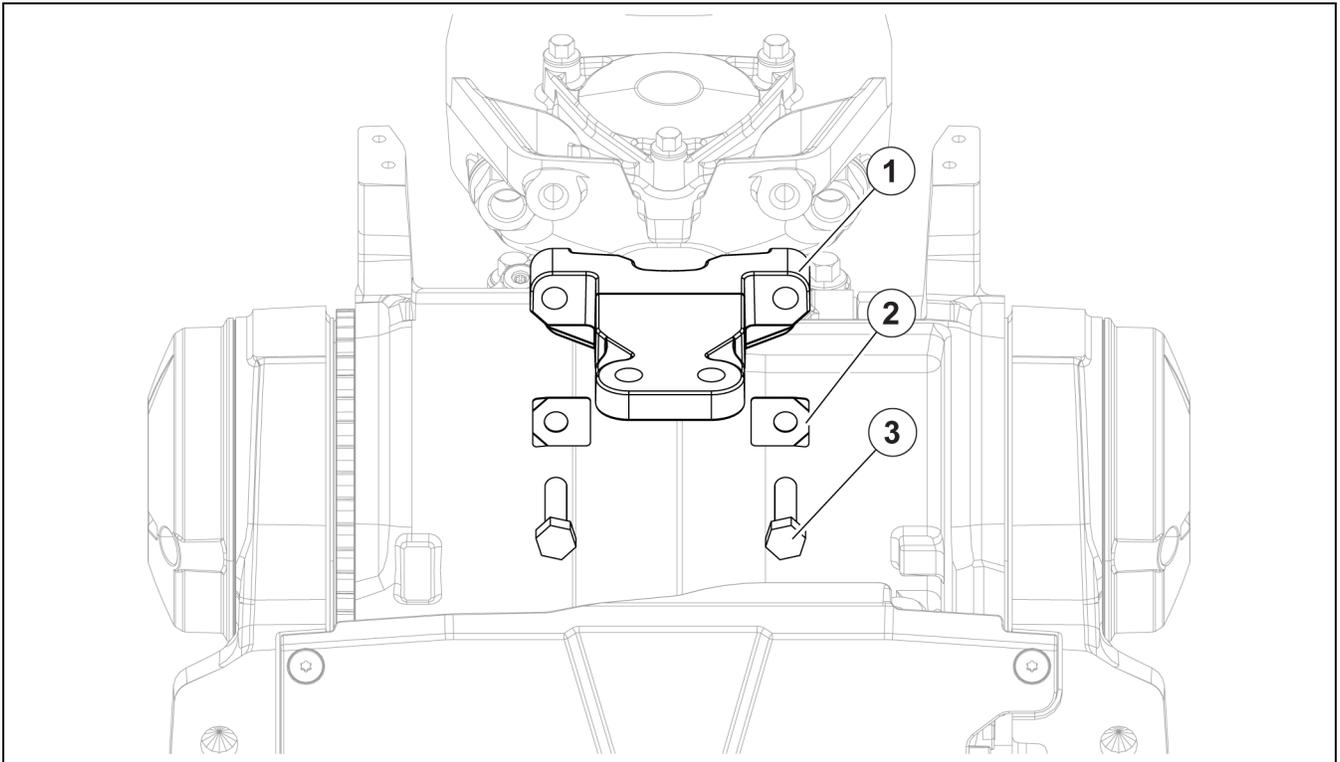
⚠ AVERTISSEMENT

Toujours retirer ce dispositif de verrou de direction avant d'amener l'interrupteur à clé à la position de MARCHE. Le moteur ne pourra pas piloter le bateau avec ce dispositif est en place.

NOTICE

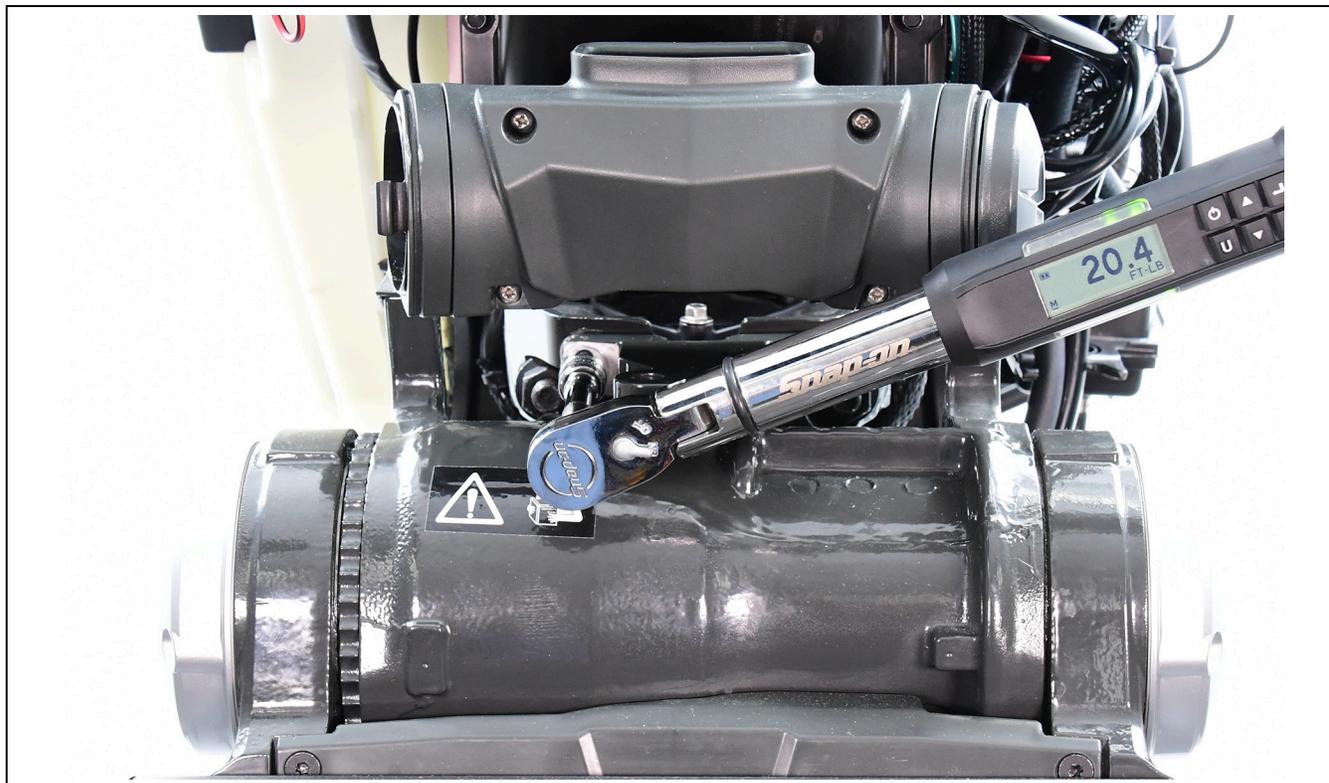
Négliger de retirer le dispositif de verrou de direction avant d'amener l'interrupteur à clé à la position de MARCHE risque d'endommager le dispositif de verrou de direction lorsque le volant est tourné tandis que le système est sollicité.

Installer le support de barre de liaison, N/P 357685, sur le moteur hors-bord à l'aide de deux rondelles à patte de verrouillage, N/P 357825, et de deux vis M8 x 35, N/P 357884. S'assurer que les rondelles à patte de verrouillage sont orientées comme représenté.

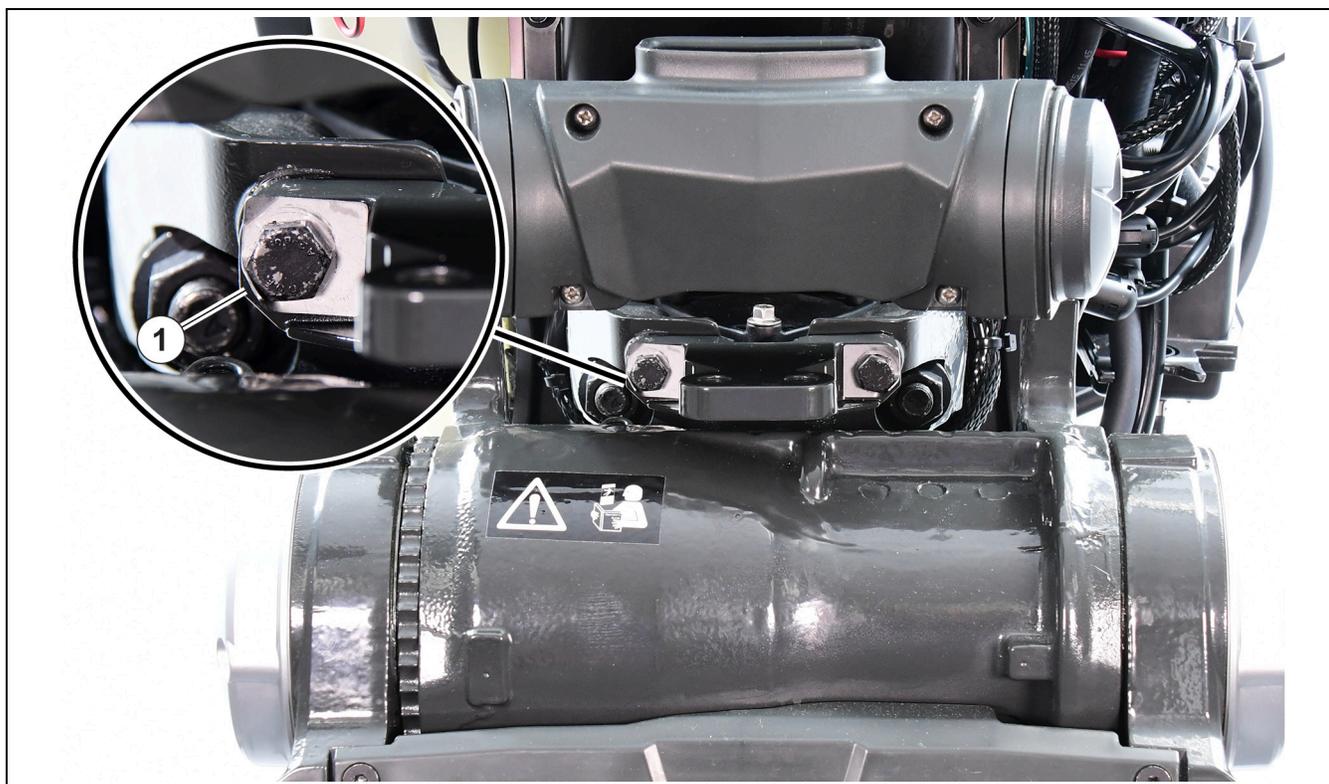


1. Support de barre de liaison, N/P 357685
2. Rondelles à patte de verrouillage, N/P 357825
3. Vis, M8 x 35, N/P 357884

Serrer les vis à un couple entre 18,0 à 20,5 ft.lbs. (24,5 et 28 Nm).



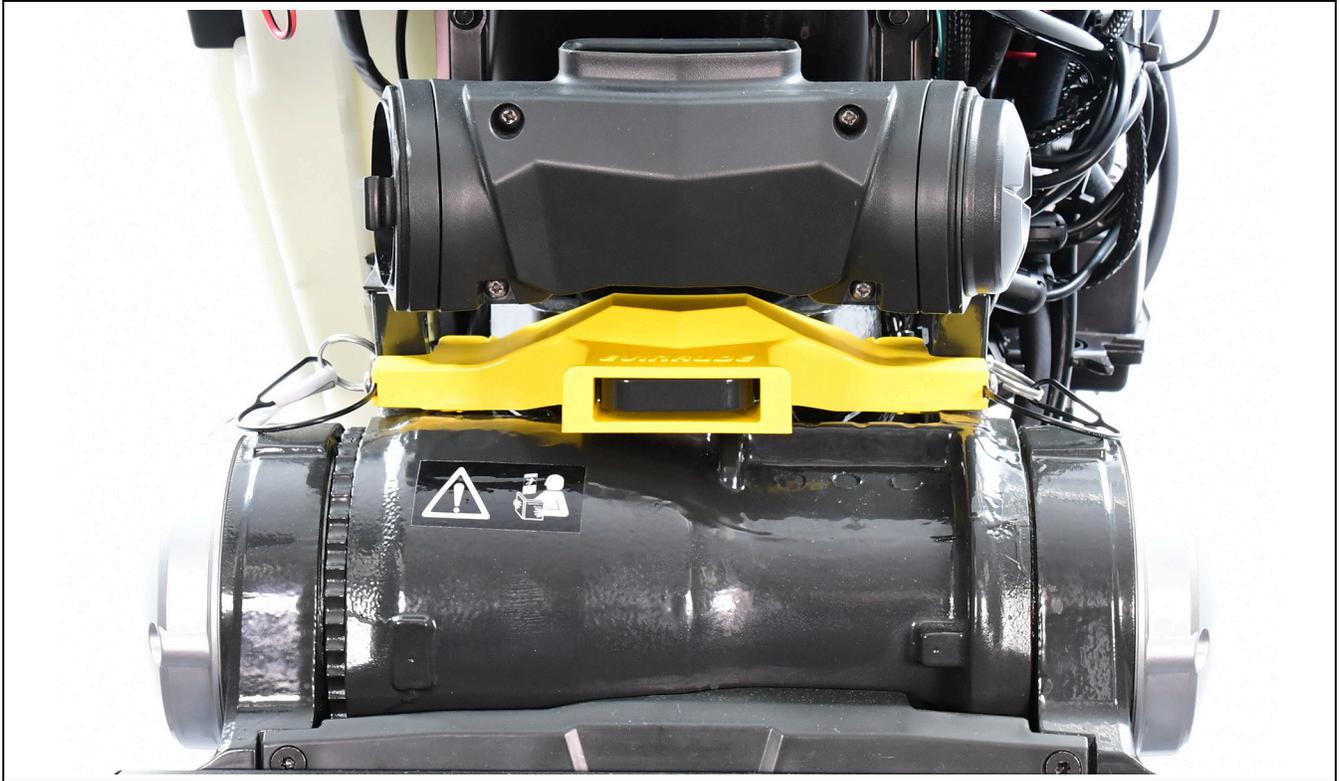
À l'aide d'un pointeau, plier une patte de chaque rondelle contre la tête hexagonale de chaque vis.



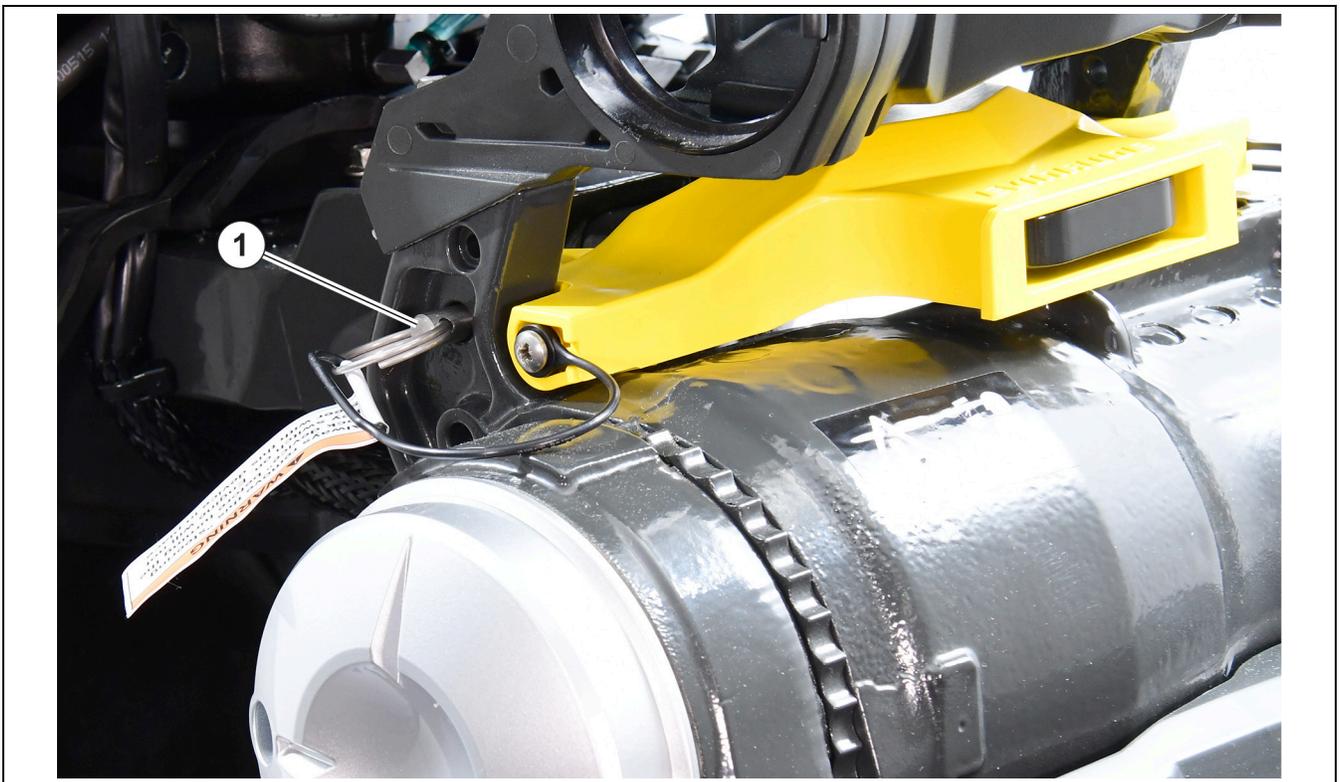
1. Patte pliée vers la tête hexagonale de la vis

Au besoin, amener le moteur hors-bord en position centrale. Faire glisser le dispositif de verrou de direction sur le support comme représenté.

REMARQUE : Il sera peut-être nécessaire d'ouvrir la vanne d'alignement pour permettre aux deux moteurs d'être centrés.



Insérer deux goupilles de déverrouillage rapide dans les trous de chaque côté du support de poupe.



1. Goupille de déverrouillage rapide (côté TRIBORD illustré)

Déposer les goupilles de déverrouillage rapide et le dispositif de verrou de direction AVANT d'amener l'interrupteur à clé à la position de MARCHE.

Procédure de configuration du système *iDock*

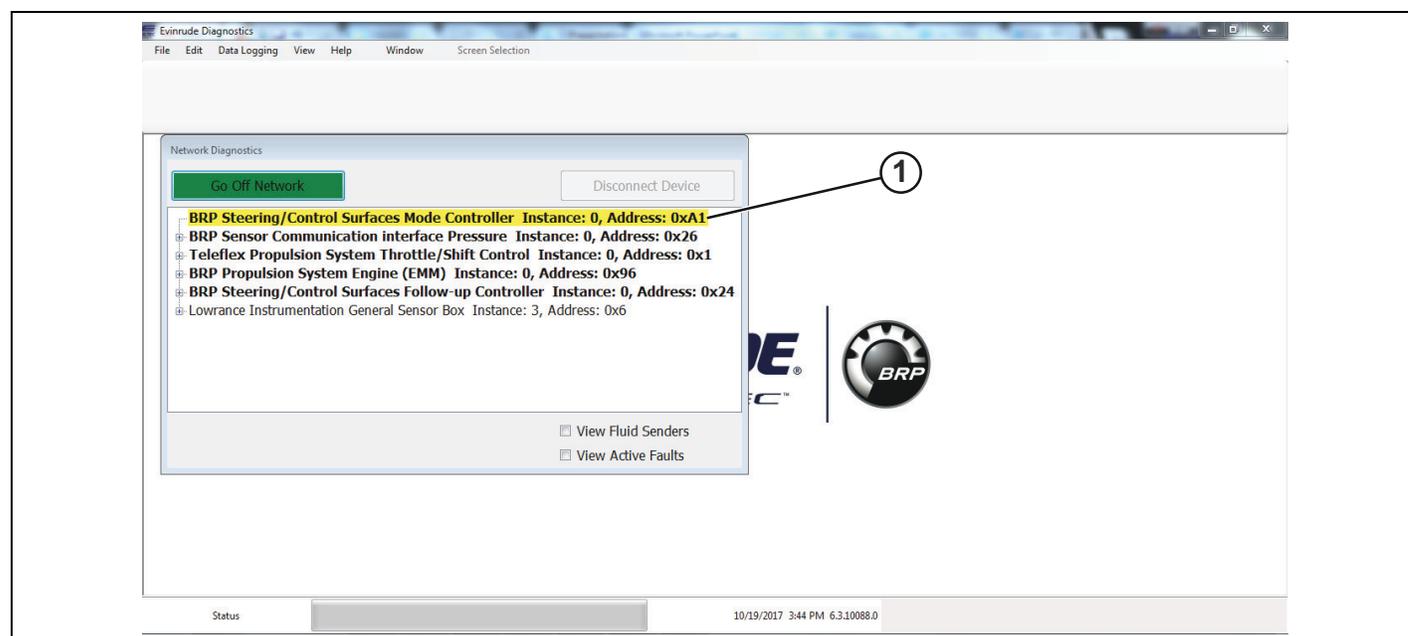
Connecter le bateau à un ordinateur portable muni de la version la plus récente du logiciel *Evinrude Diagnostics 6*.

Amener l'interrupteur à clé à la position de MARCHE.

IMPORTANT : Le code 8 devient actif et une alarme sonore peut retentir si un klaxon d'avertissement est raccordé. Ne pas en tenir compte car le levier de commande ne contient aucun fichier à ce stade.

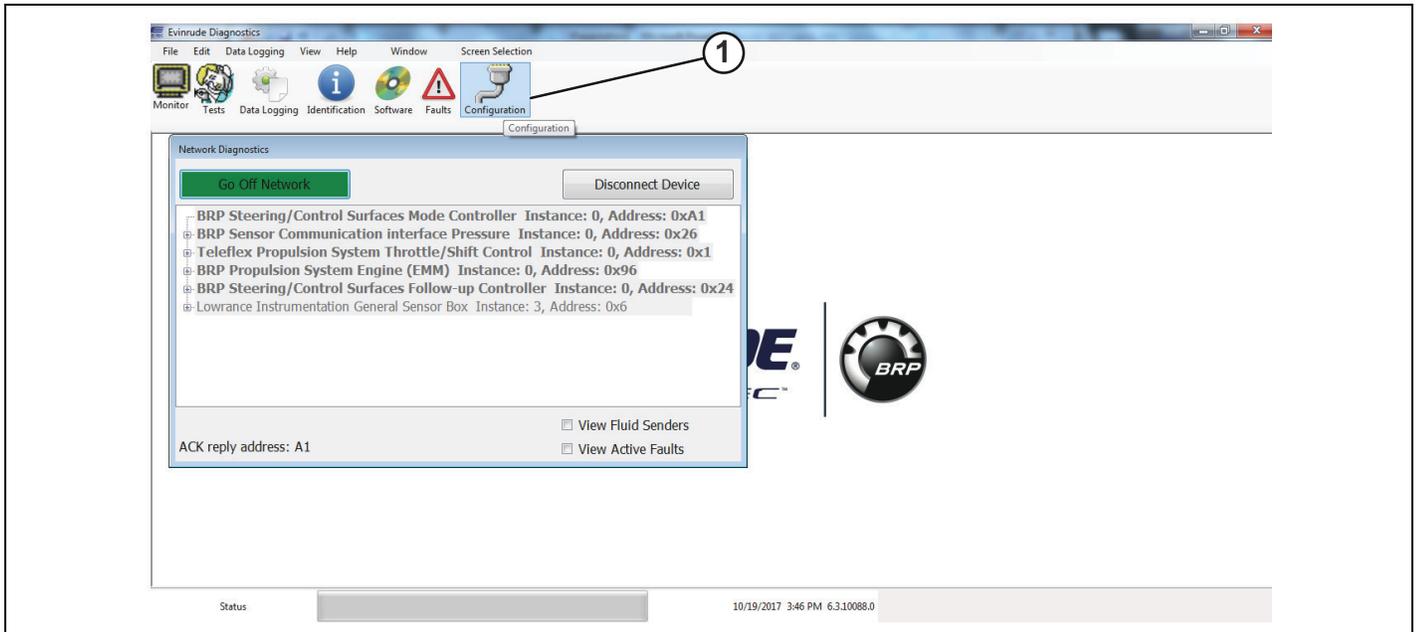
Accéder au réseau.

Sélectionner « *BRP Steering/Control Surfaces Mode Controller, instance 0* » (option 0 de direction BRP/boîtier de commande de mode de surfaces de commande) pour communiquer avec le boîtier de commande de mode du moteur hors-bord bâbord.



1. « *BRP Steering/Control Surfaces Follow-Up Controller* » (direction BRP/boîtier de commande de suivi de surfaces de commande)

Sélectionner l'icône de « *Configuration* » en haut de l'écran et utiliser l'écran « *iDock Manifold Controller Config* » (config. du boîtier de commande de collecteur iDock) pour définir les divers paramètres du boîtier de commande de mode.



1. Icône de « *Configuration* »

Remplir les champs suivants dans cet écran :

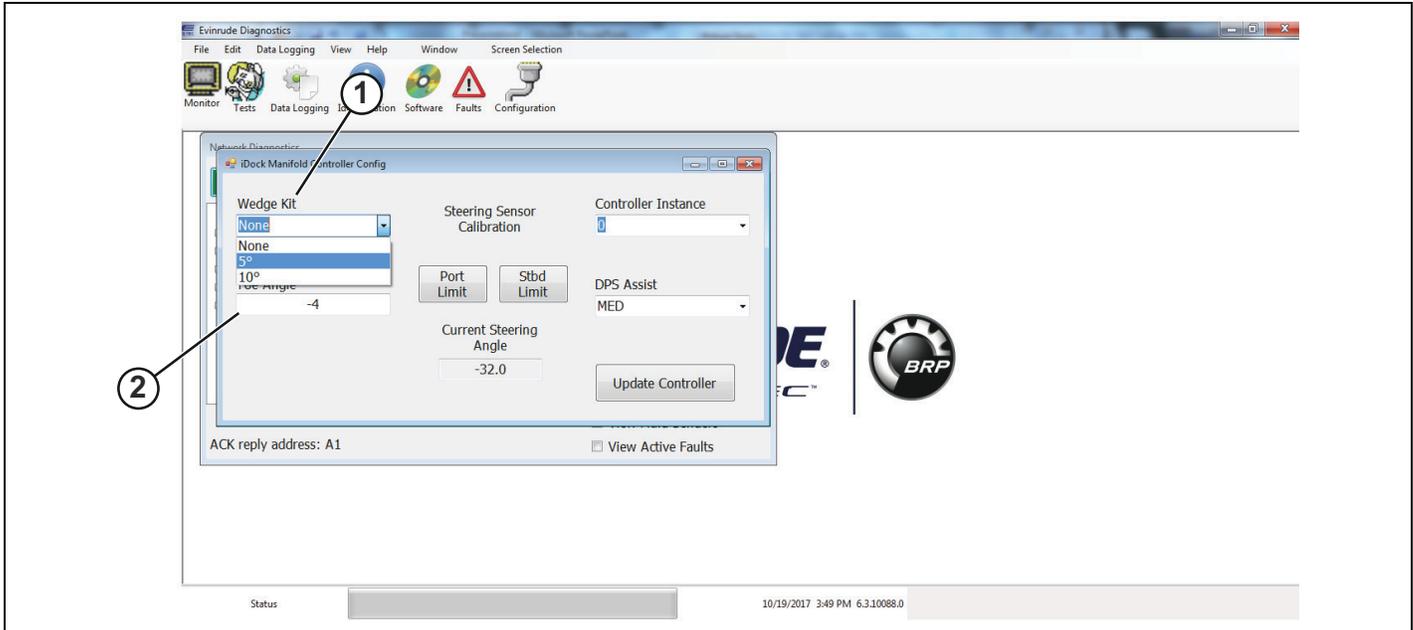
- Nécessaire de cales - effectuer le choix qui convient dans la liste déroulante

IMPORTANT : Utiliser uniquement cette option si le bateau est équipé d'un nécessaire de cales. L'angle maximum autorisé pour le kit de cales est de 10° avec le système *Evinrude iDock*.

IMPORTANT : Si cette option est utilisée, veiller à utiliser la même option pour la configuration du boîtier de commande de collecteur du moteur hors-bord tribord et pour la configuration du levier de commande.

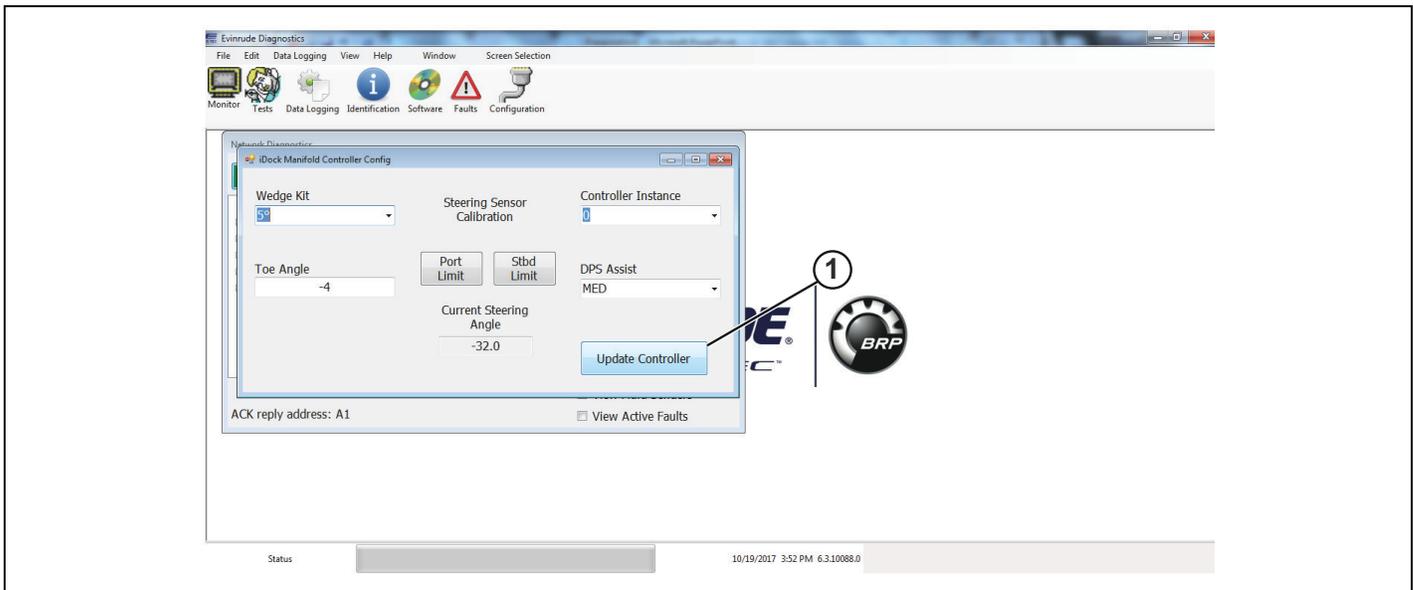
- L'angle de parallélisme peut être défini dans l'écran de configuration. La plage pour l'angle de parallélisme est de -5° / +5° par moteur. Une valeur négative est utilisée pour le pincement et une valeur positive pour la divergence. Régler l'angle de parallélisme comme requis en fonction de la configuration de coque du bateau.

IMPORTANT : Si l'angle de parallélisme est réglé, veiller à utiliser le même réglage pour la configuration du boîtier de commande de collecteur du moteur hors-bord tribord et pour la configuration du levier de commande.



1. Liste déroulante de nécessaire de cales
2. Champ d'angle de parallélisme

Cliquer sur le bouton « *Update Controller* » (mettre à jour le boîtier de commande) une fois les champs complétés.



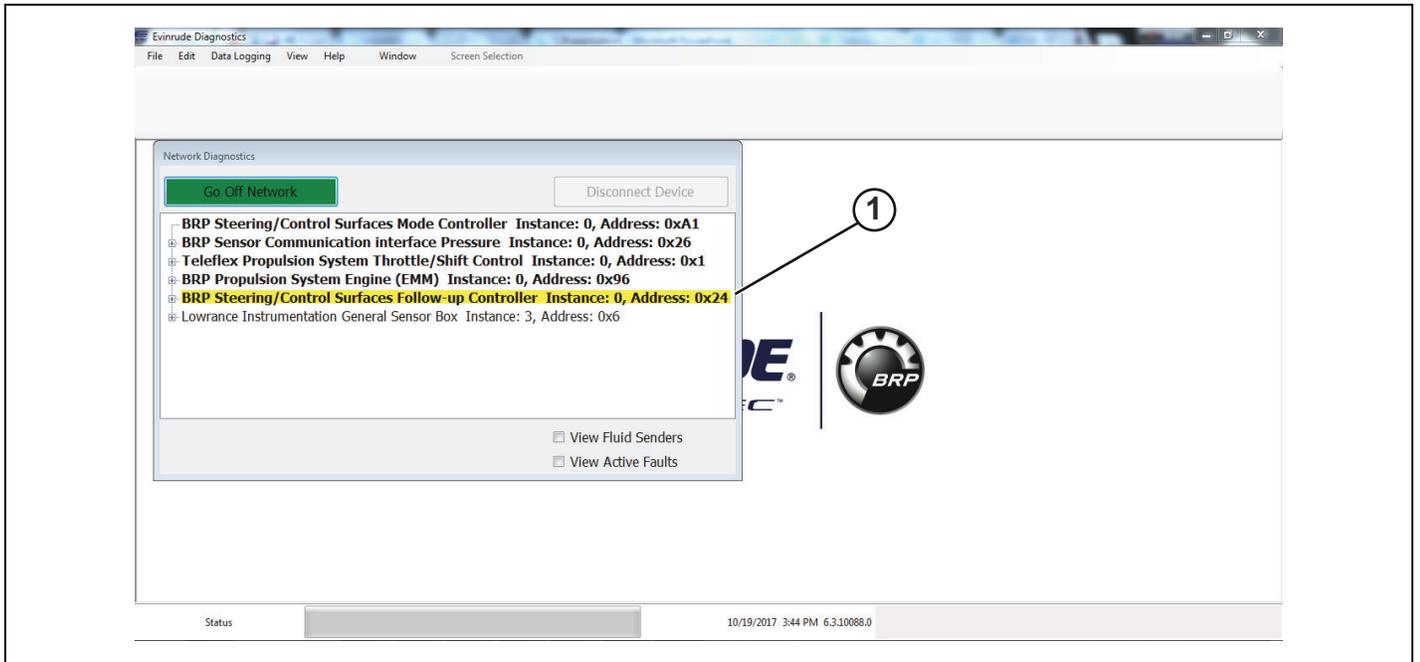
1. Bouton « *Update Controller* » (mettre à jour le boîtier de commande)

Répéter ces étapes, cependant se connecter à « *BRP Steering/Control Surfaces Mode Controller, instance 1* » (option 1 de direction BRP/boîtier de commande de mode de surfaces de commande) pour communiquer avec le boîtier de commande de mode du moteur hors-bord tribord.

IMPORTANT : Si les angles de nécessaire de cales doivent être réglés, s'assurer qu'ils sont réglés à la même valeur que pour le moteur hors-bord bâbord.

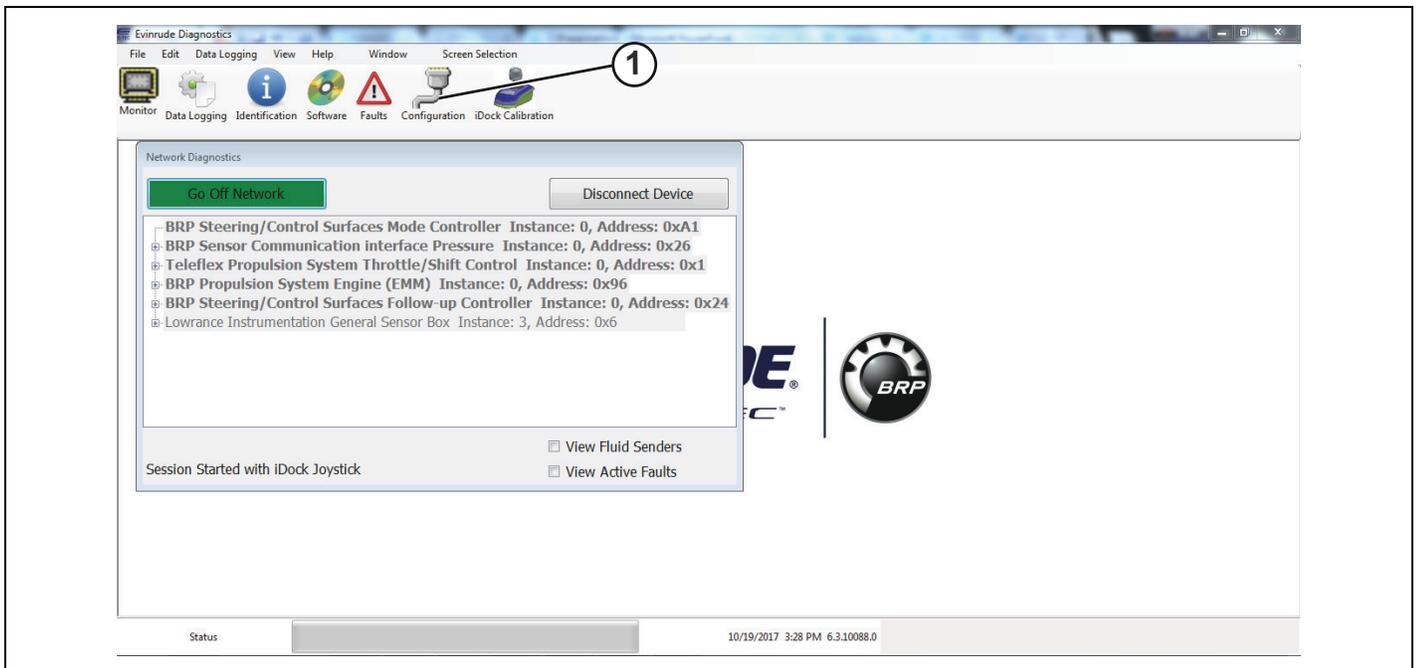
Cliquer sur le bouton « *Disconnect Device* » (débrancher le dispositif).

Cliquer sur « *BRP Steering/Control Follow-up Controller, Instance 0* » (option 0 de direction BRP/boîtier de commande de suivi de commande) pour communiquer avec le levier de commande et démarrer la procédure de calibration du levier de commande.



1. « *BRP Steering/Control Surfaces Follow-up Controller, Instance 0* » (option 0 de direction BRP/boîtier de commande de suivi de commande)

Cliquer sur l'icône de « *Configuration* » en haut de l'écran pour définir les divers paramètres de configuration du levier de commande.



1. Icône de « *Configuration* »

Remplir les champs suivants dans cet écran :

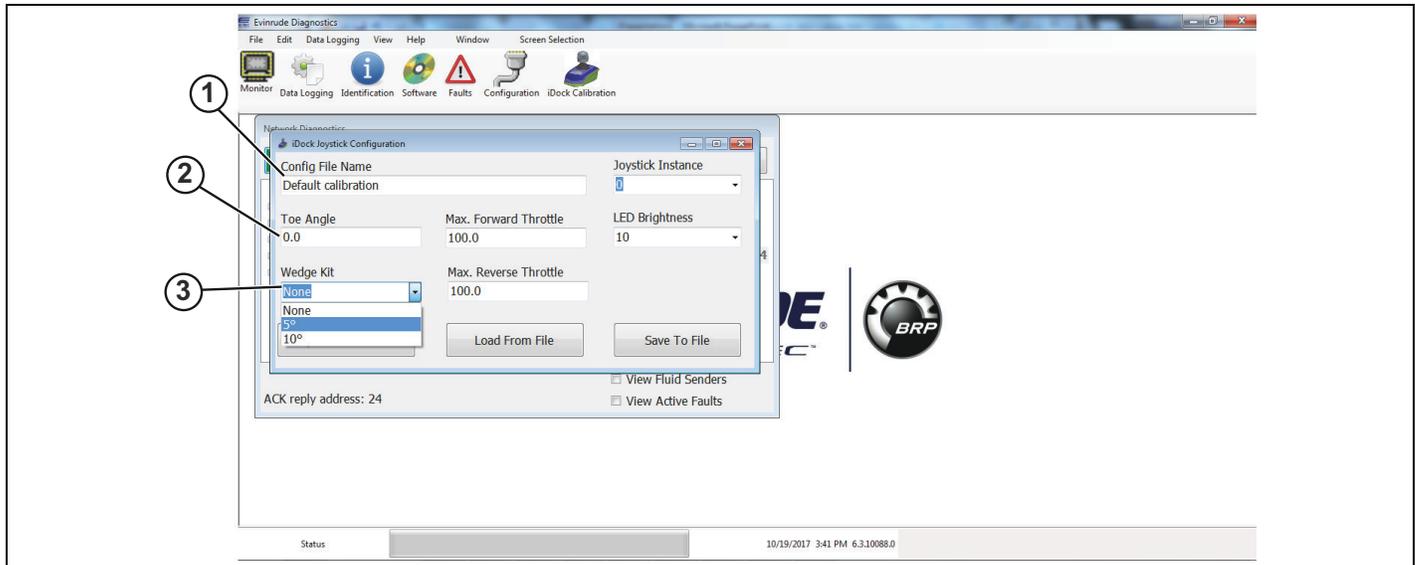
- « File name » (nom du fichier) (si désiré)
- « Wedge Kit » (nécessaire de cales) - effectuer le choix qui convient dans la liste déroulante

IMPORTANT : Utiliser uniquement cette option si le bateau est équipé d'un nécessaire de cales. L'angle maximum autorisé pour le kit de cales est de 10° avec le système *Evinrude iDock*.

IMPORTANT : Si cette option est utilisée, veiller à utiliser la même option pour la configuration des boîtiers de commande de mode des moteurs hors-bord bâbord et tribord.

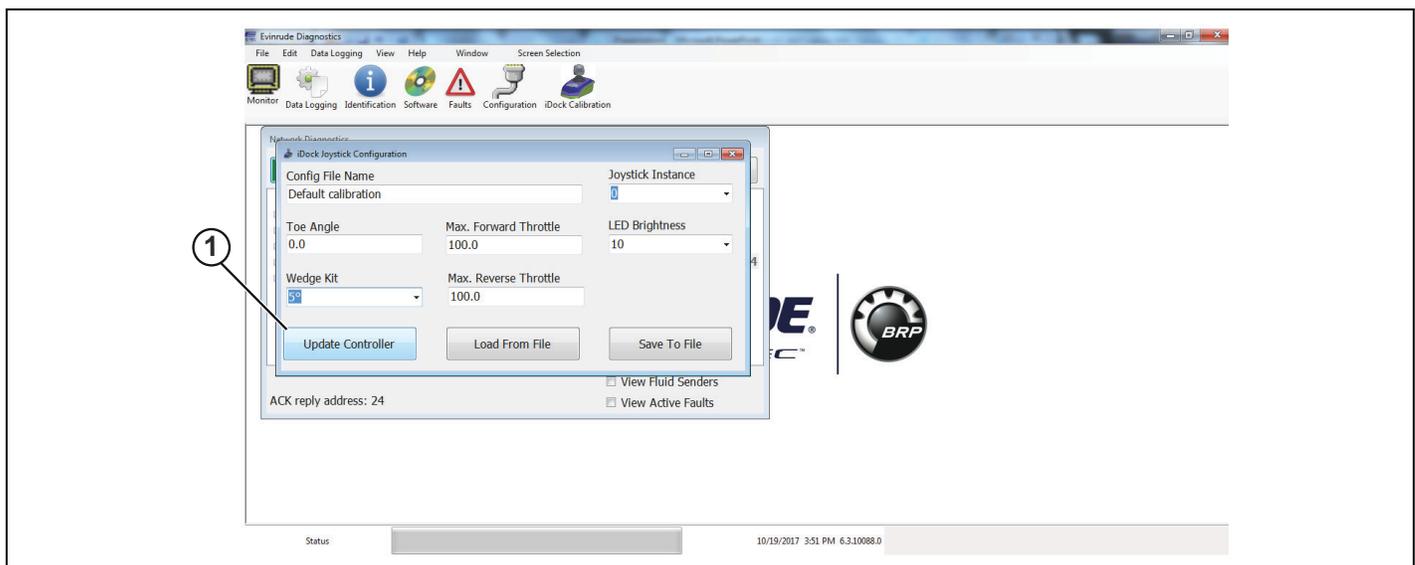
- Le paramètre « Toe Angle » (angle de parallélisme) peut être défini dans l'écran de configuration. La plage pour l'angle de parallélisme est de -5° / $+5^{\circ}$ par moteur. Une valeur négative est utilisée pour le pincement et une valeur positive pour la divergence. Régler l'angle de parallélisme comme requis en fonction de la configuration de coque du bateau.

IMPORTANT : Si l'angle de parallélisme est réglé, veiller à utiliser le même réglage pour la configuration des boîtiers de commande de collecteur des moteurs hors-bord bâbord et tribord.



1. Champs « File Name » (nom du fichier)
2. Champ « Toe Angle » (angle de parallélisme)
3. Champ « Wedge Kit » (nécessaire de cales)

Cliquer sur le bouton « Update Controller » (mettre à jour le boîtier de commande) une fois les différents champs complétés.



1. Bouton « Update Controller » (mettre à jour le boîtier de commande)

Option « Load From File » (chargement du fichier)

Si le vaisseau a déjà été étalonné et que les points de calibration ont été dûment enregistrés, un fichier contenant les point de calibration sera disponible pour le chargement à ce stade.

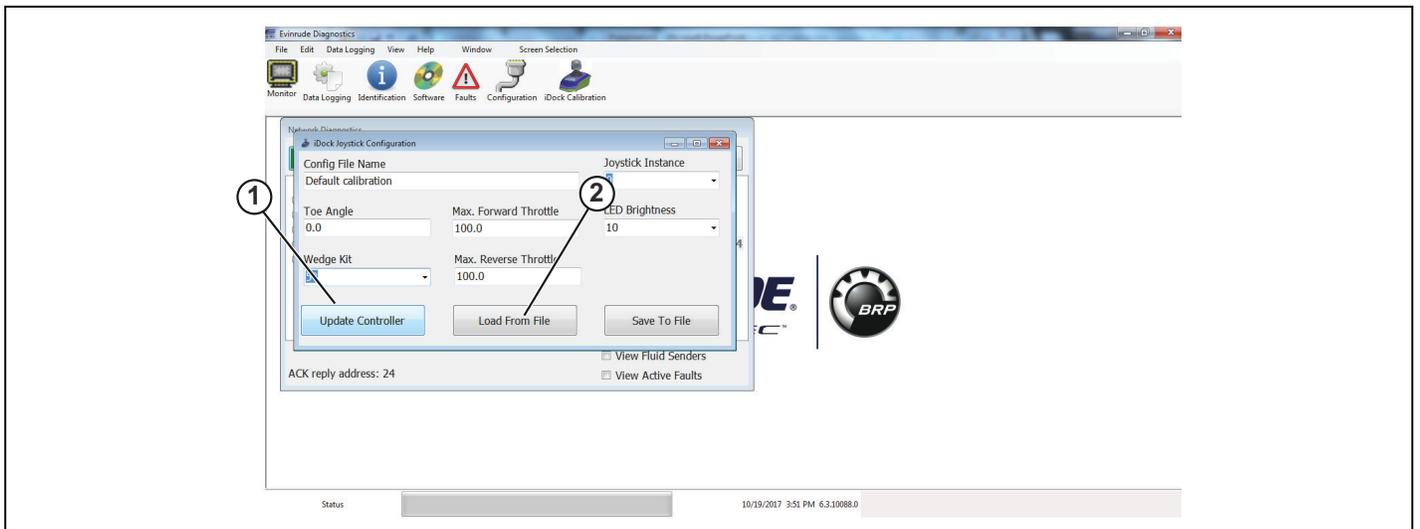
Cliquer sur le bouton « *Load From File* » (chargement du fichier).

Naviguer jusqu'au fichier devant être chargé dans le levier de commande et le sélectionner.

Cliquer sur le bouton « *Open* » (ouvrir) et cliquer deux fois sur le fichier pour le charger dans le levier de commande.

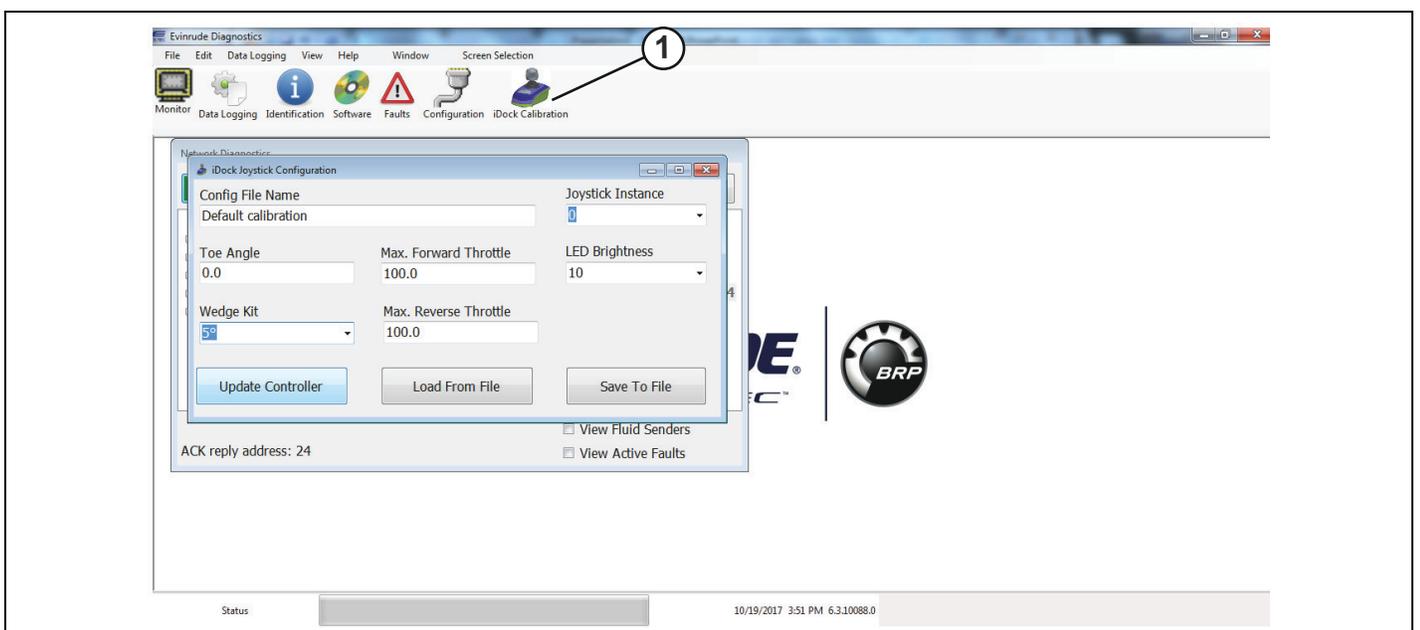
Une fois le chargement du fichier réussi, cliquer sur le bouton « *Update Controller* » (mettre à jour le boîtier de commande) pour enregistrer les paramètres.

Si cette opération a été effectuée, il n'est pas nécessaire de procéder à l'opération de calibration, sauf si la modification de différents points de calibration s'imposent.



1. Bouton « *Update Controller* » (mettre à jour le boîtier de commande)
2. Bouton « *Load From File* » (chargement du fichier)

Cliquer sur l'icône de « *Calibration iDock* » en haut de l'écran pour accéder aux écrans de calibration et démarrer le processus de calibration.



1. Icône de « *Calibration iDock* »

Procédure de calibration du système *iDock*

⚠ AVERTISSEMENT

Une mauvaise installation peut entraîner une perte de maîtrise de la direction et causer des blessures corporelles graves. Bien s'assurer de la bonne installation du système avant de procéder à des essais sur l'eau ou avant de commencer la procédure de calibration.

⚠ ATTENTION

Il est recommandé de s'entraîner à la manipulation du levier de commande dans toutes les plages de fonctionnement avant de commencer la procédure de calibration. L'utilisation inadéquate du levier de commande pourrait entraîner des dommages à l'équipement ou causer des blessures corporelles.

NOTICE

Sur les bateaux où les moteurs dépassent des bords du bateau lorsqu'ils sont tournés, veiller à maintenir une distance suffisante à l'accostage de sorte que les moteurs ne heurtent pas le quai.

IMPORTANT : Exécuter la procédure de calibration par temps calme. Si l'eau est agitée ou si le vent souffle très fort, les points de calibration seront erronés dans les conditions météo plus calmes.

IMPORTANT : Avant de commencer la procédure de calibration *Evinrude iDock*, sélectionner les hélices en fonction de l'information figurant dans le **Guide d'installation et de prélivraison *Evinrude E-TEC G2***.

IMPORTANT : Dans les courants forts et les conditions de vent extrêmes, le levier de commande pourrait ne pas être en mesure de compenser le mouvement de lacet du bateau. Dans une telle situation, stopper le déplacement du bateau, réaligner le bateau, puis reprendre l'accostage.

IMPORTANT : L'ensemble des calibrations et des corrections effectuées au cours de cette procédure s'effectuera en fonction des mouvements de proue du bateau. Si une autre partie du bateau est utilisée pour référence au cours de la procédure de calibration, la calibration sera erronée et devra être recommencée.

Calibration à l'aide du logiciel *Evinrude Diagnostics*

IMPORTANT : La procédure de calibration doit être effectuée alors que le bateau est sur l'eau.

Connecter le bateau à un ordinateur portable muni de la version la plus récente du logiciel *Evinrude Diagnostics 6*.

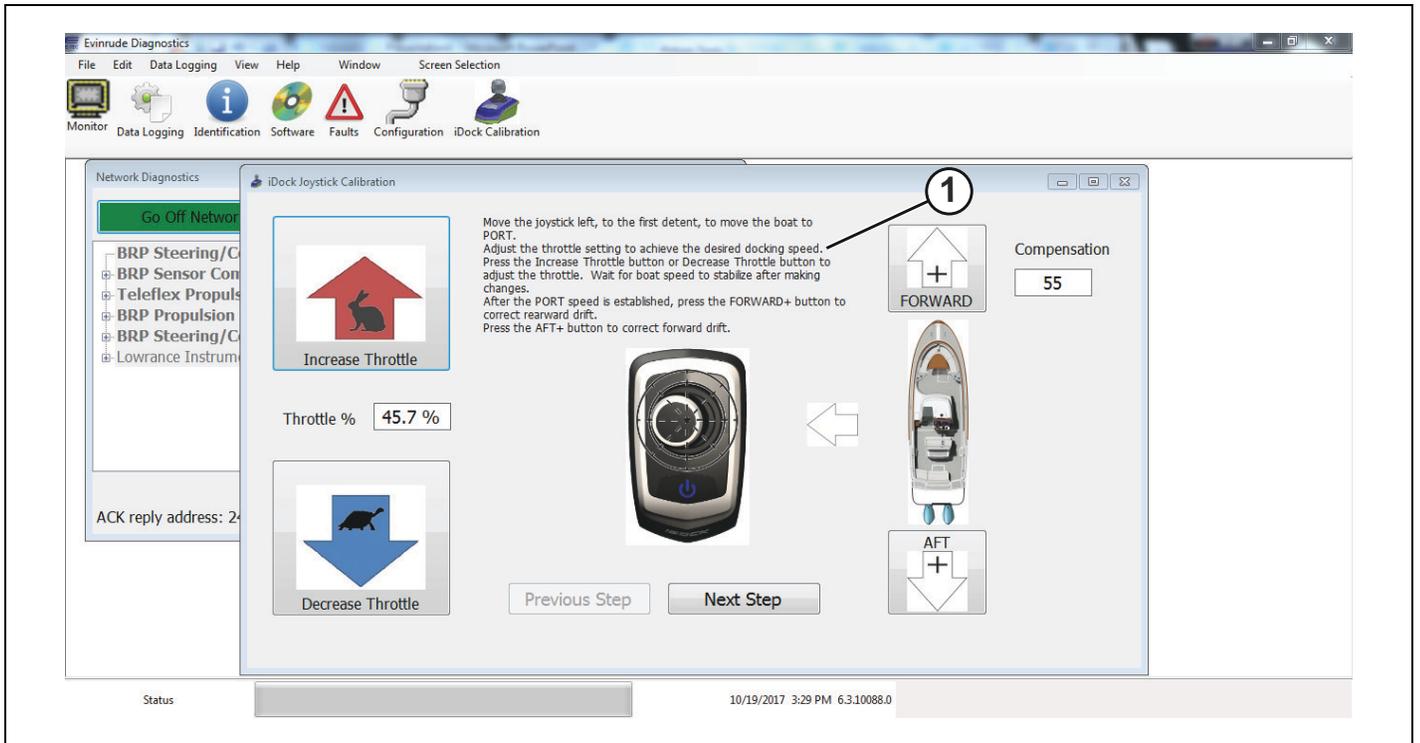
Démarrer des deux moteurs.

Mettre en fonction le levier de commande en appuyant sur le bouton de MARCHE.

REMARQUE : Lorsque le levier de commande est en fonction, le bouton de MARCHE s'allume en bleu.

Ouvrir le programme logiciel *Evinrude Diagnostics*.

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



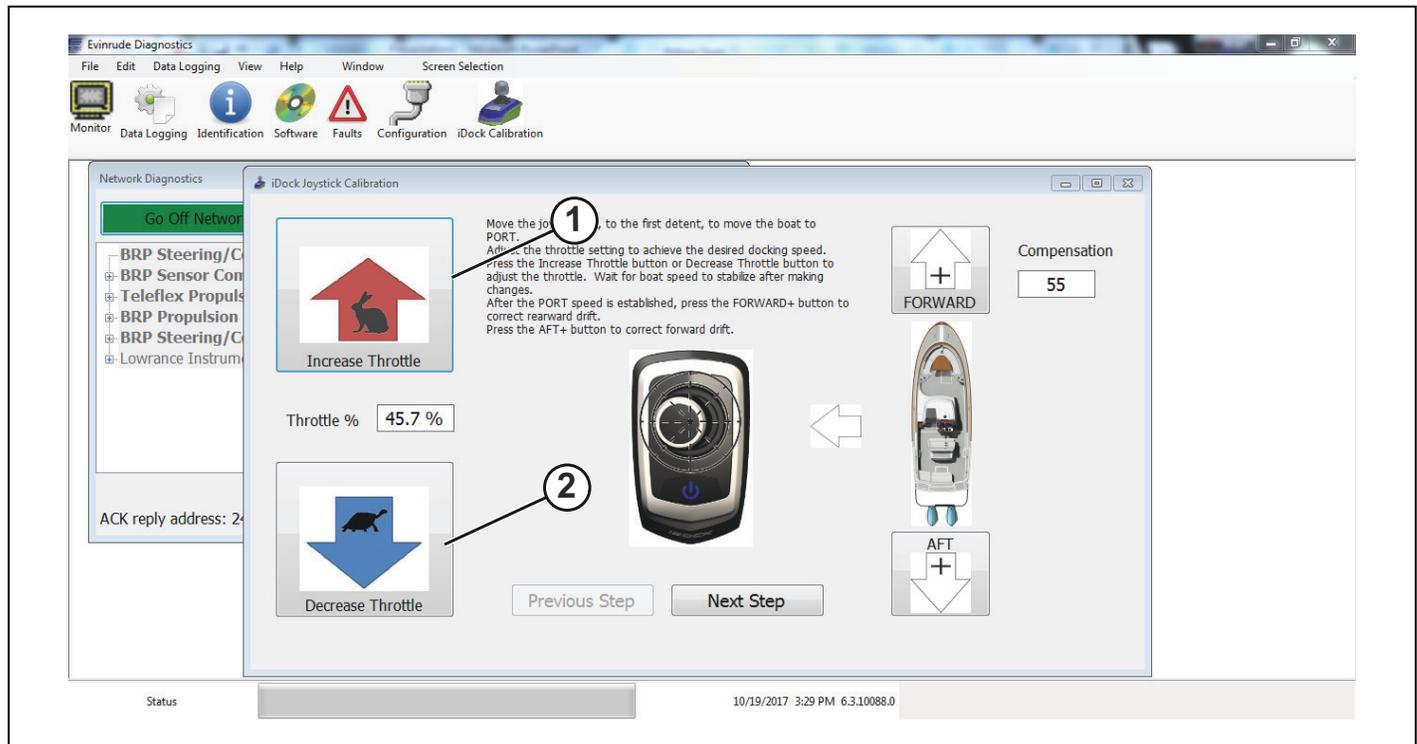
1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande à gauche, jusqu'au premier cran, pour déplacer le bateau dans le sens latéral à bâbord.



Tout en maintenant le levier de commande à gauche, utiliser les boutons « *Increase throttle* » (augmenter les gaz) et « *Decrease throttle* » (diminuer les gaz) pour régler la vitesse de déplacement bâbord voulue.

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser tout en déterminant la vitesse bâbord voulue.



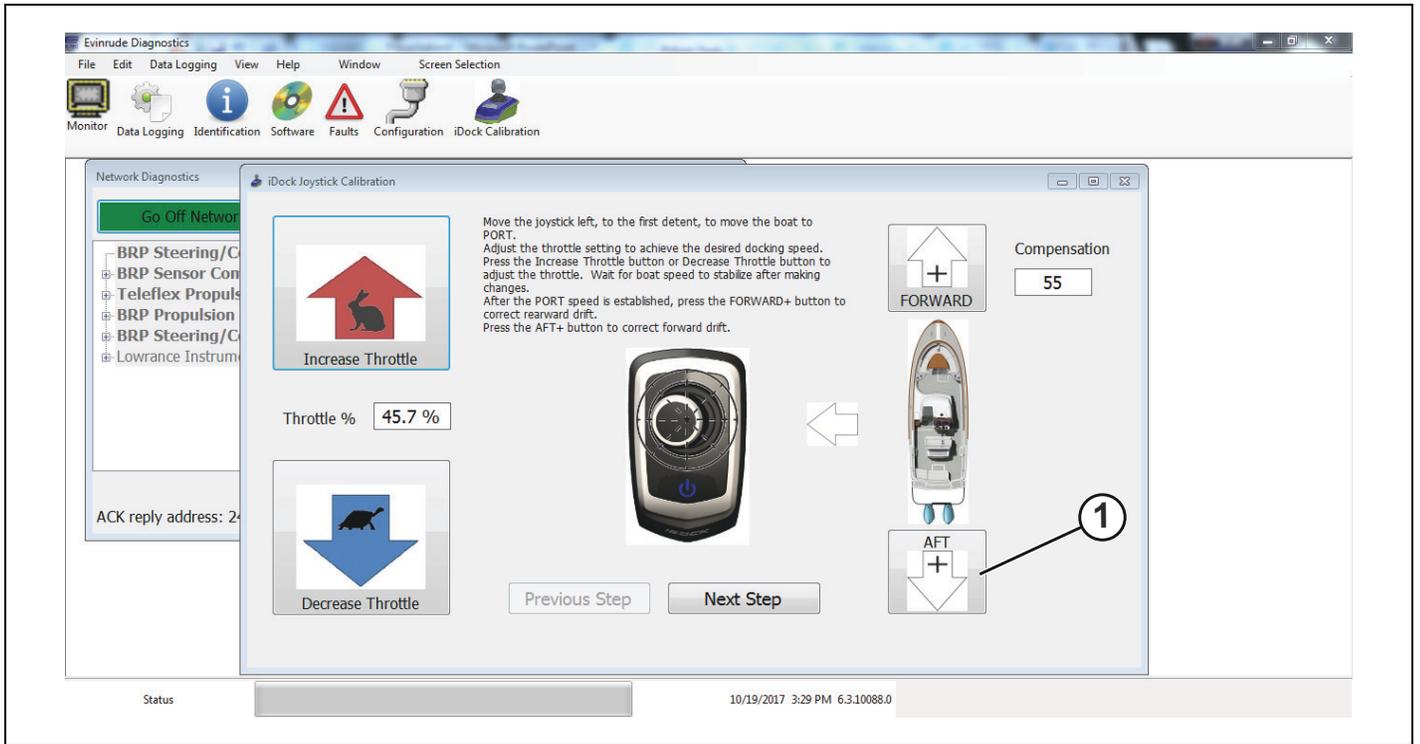
1. *Increase throttle* « augmenter les gaz »
2. *Decrease throttle* « diminuer les gaz »

Si le bateau commence à se déplacer vers l'arrière lorsque le levier de commande est maintenu à gauche, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « *FORWARD+* » (avant+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à bâbord du bateau.



1. Bouton « *FORWARD+* » (avant+)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'avant lorsque le levier de commande est maintenu à gauche, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « AFT+ » (arrière+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à bâbord du bateau.



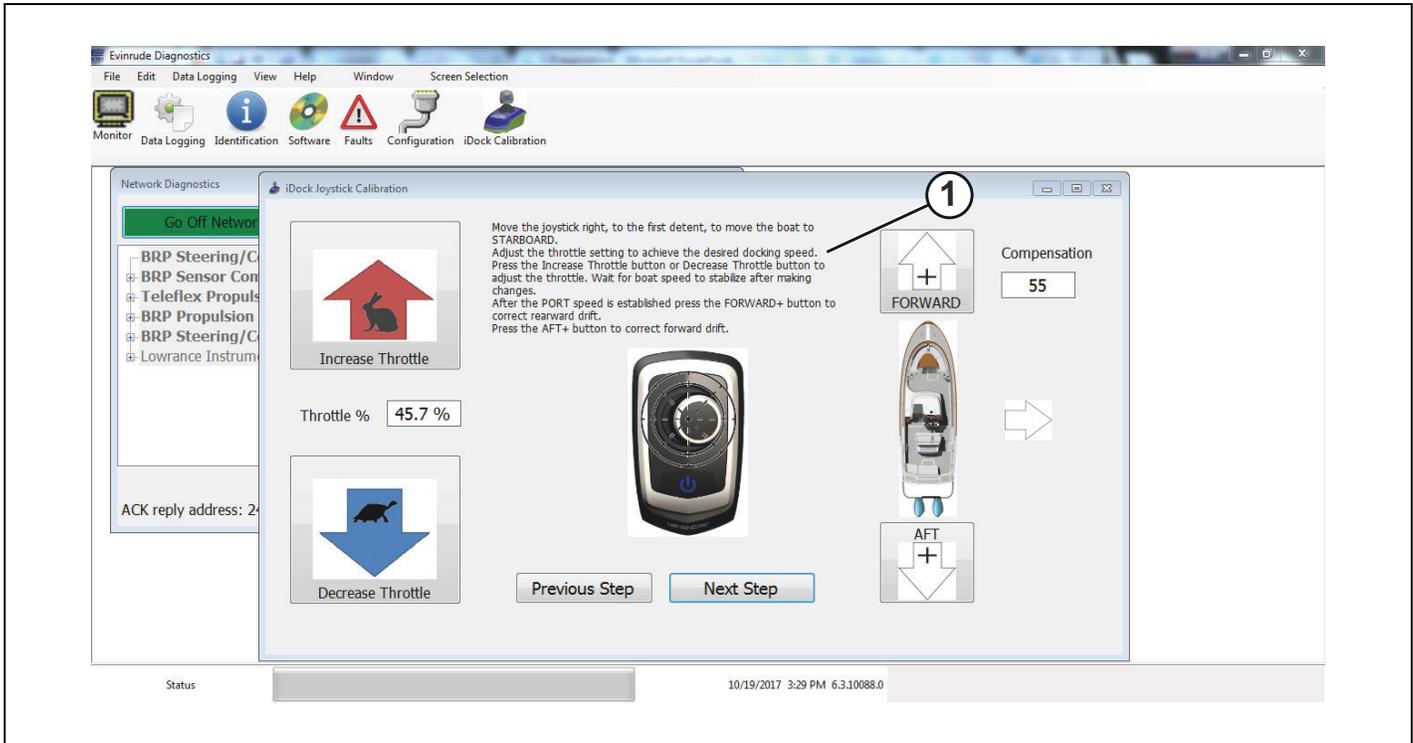
1. Bouton « AFT+ » (arrière+)

Une fois le déplacement franc à bâbord et une plage d'accélération adéquate obtenus, cliquer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.

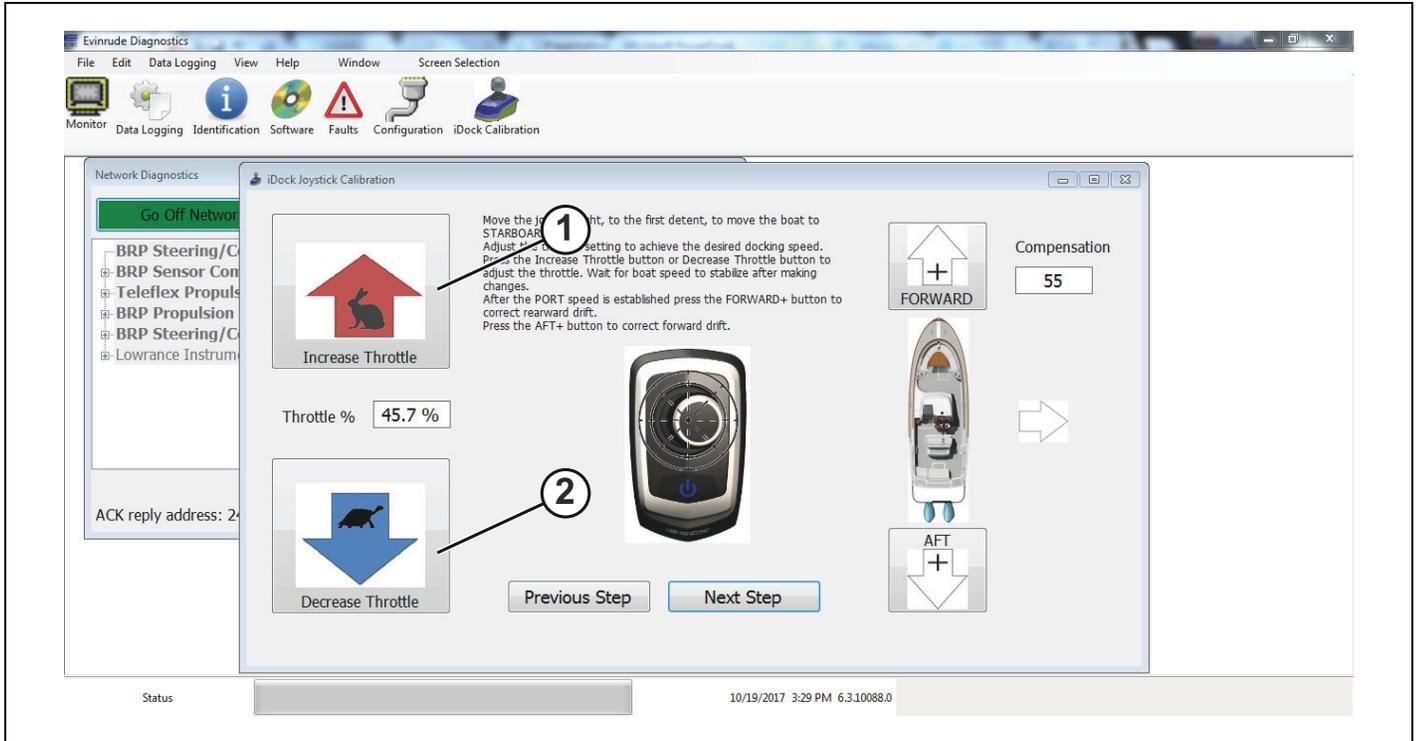


1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande à droite, jusqu'au premier cran, pour déplacer le bateau dans la direction tribord.



Tout en maintenant le levier de commande à droite, utiliser les boutons « *Increase throttle* » (augmenter les gaz) et « *Decrease throttle* » (diminuer les gaz) pour régler la vitesse de déplacement tribord voulue.



1. *Increase throttle* « augmenter les gaz »
2. *Decrease throttle* « diminuer les gaz »

Si le bateau commence à se déplacer vers l'arrière lorsque le levier de commande est maintenu à droite, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « *FORWARD+* » (avant+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à tribord du bateau.



1. Bouton « *FORWARD+* » (avant+)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'avant lorsque le levier de commande est maintenu à droite, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « AFT+ » (arrière+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à tribord du bateau.



1. Bouton « AFT+ » (arrière+)

Une fois le déplacement franc à tribord et une plage d'accélération adéquate obtenus, cliquer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



1. Consignes en haut de l'écran

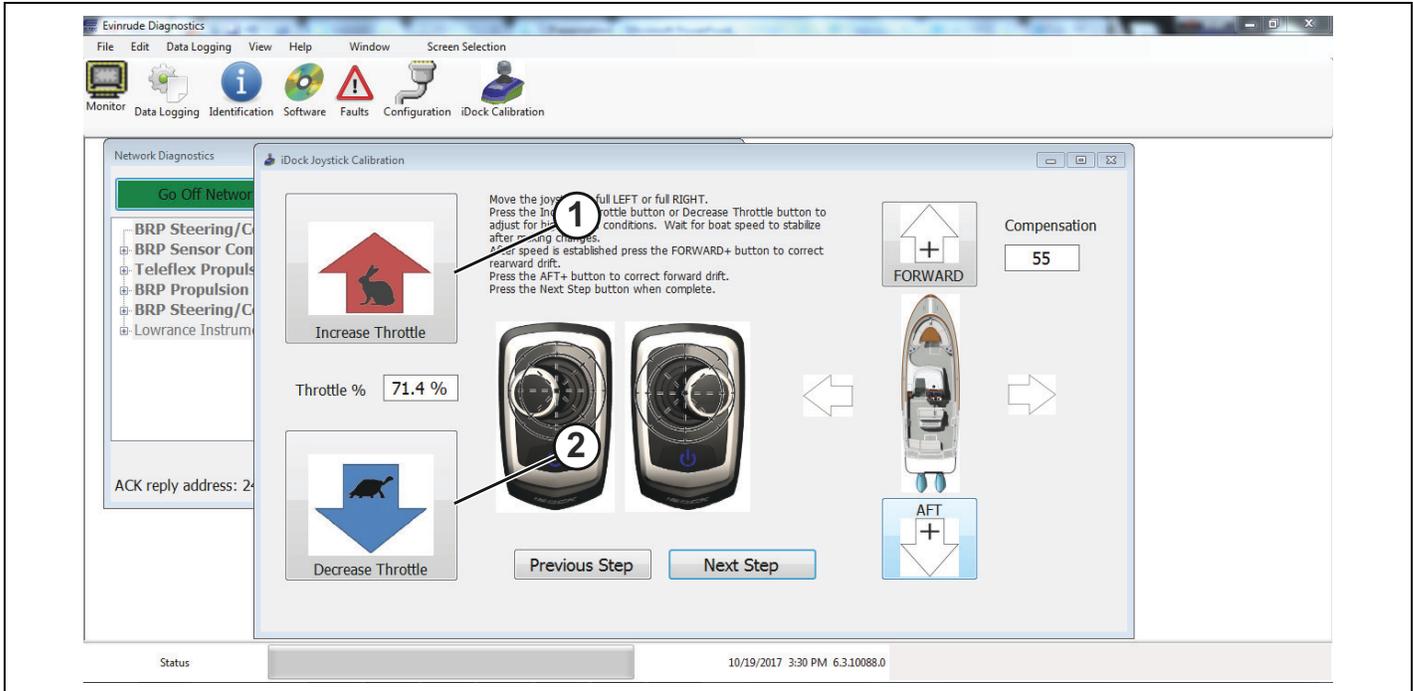
Déplacer le levier de commande en butée bâbord ou en butée tribord.



Appuyer sur le bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz) ou le bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz) jusqu'à obtention d'une vitesse de compensation adéquate.

REMARQUE : Cette procédure de calibration permet de régler la vitesse de compensation pour les conditions de vent extrêmes ou de courants forts.

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser tout en déterminant la vitesse de compensation bâbord ou tribord adéquate.



1. Bouton « Increase Throttle » (augmenter les gaz)
2. Bouton « Decrease Throttle » (diminuer les gaz)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'arrière lorsque le levier de commande est maintenu à butée à gauche ou à droite, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « FORWARD+ » (avant+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à bâbord ou à tribord du bateau.



1. Bouton « FORWARD+ » (avant+)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'avant lorsque le levier de commande est maintenu en butée à gauche ou à droite, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « AFT+ » (arrière+) jusqu'à obtention d'un déplacement franc à bâbord ou à tribord du bateau.



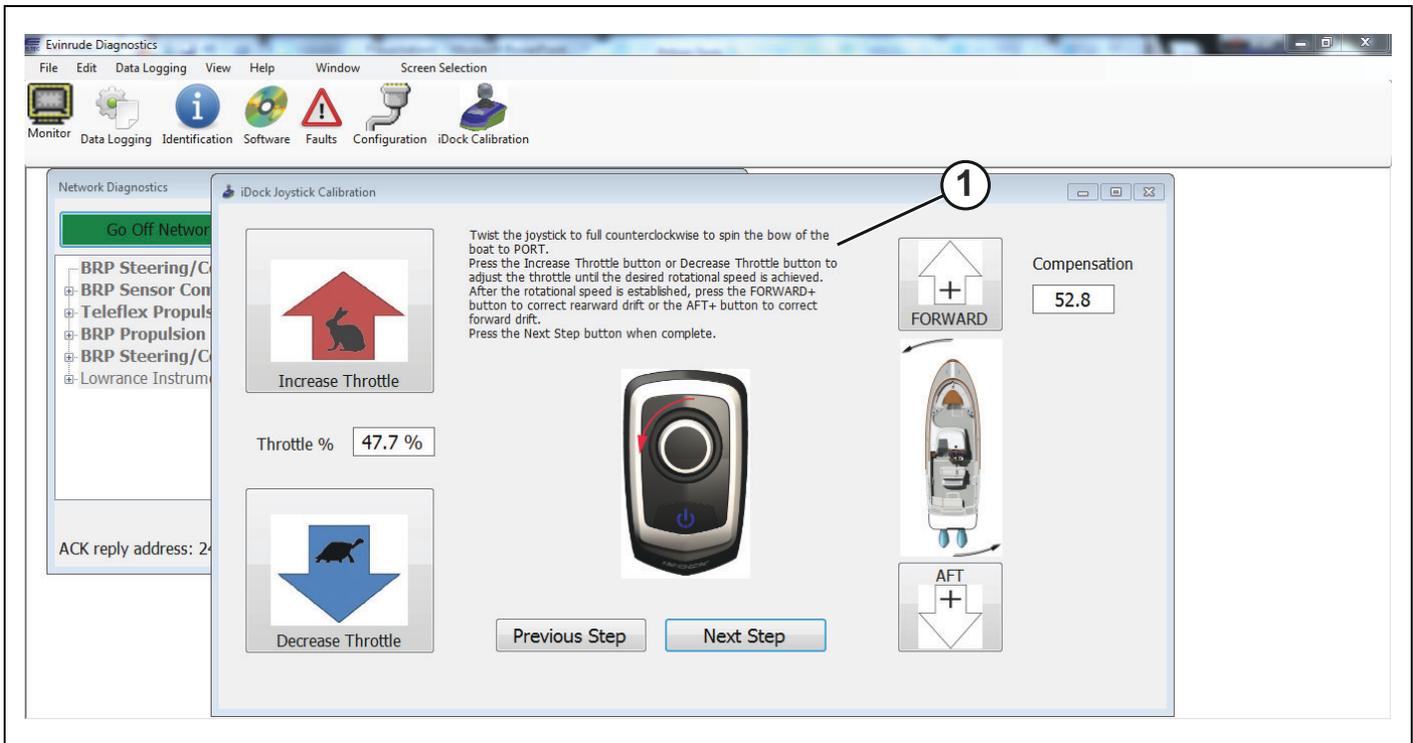
1. Bouton « AFT+ » (arrière+)

Cliquer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) une fois une plage d'accélération adéquate et un déplacement franc à bâbord et tribord obtenus.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande dans le sens antihoraire pour faire tourner la proue du bateau à bâbord.



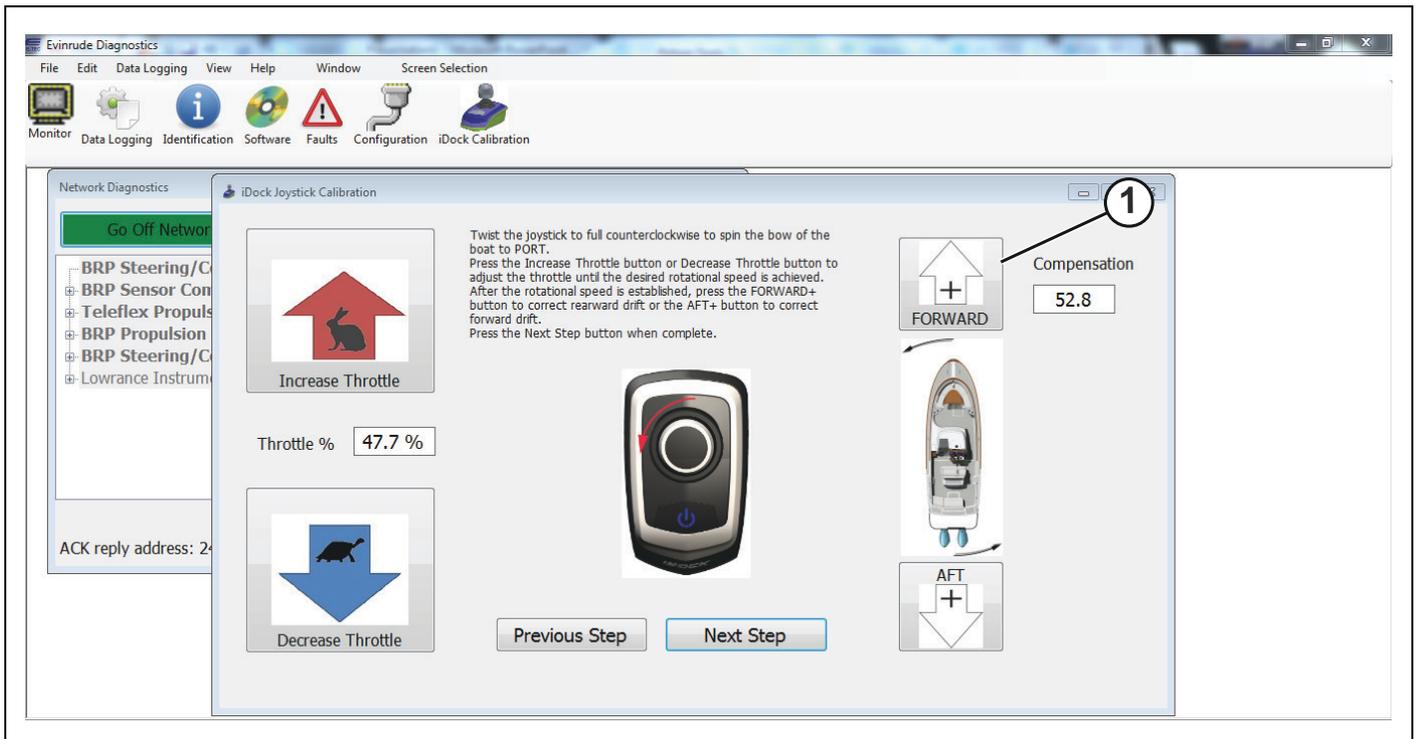
Appuyer sur le bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz) ou le bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz) jusqu'à obtention d'une vitesse de virage bâbord adéquate.

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser tout en déterminant la vitesse bâbord voulue.



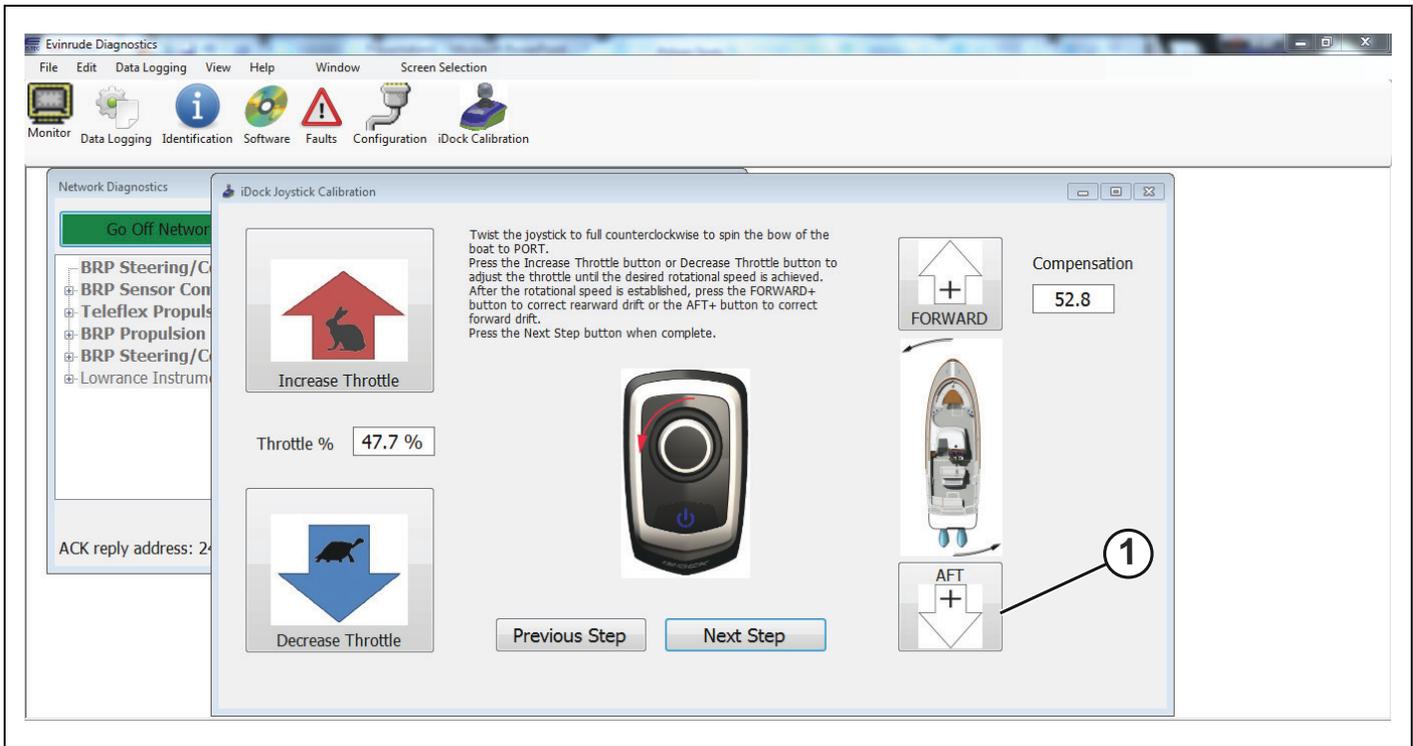
1. Bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz)
2. Bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'arrière lorsque le levier de commande est tourné dans le sens antihoraire, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « *FORWARD+* » (avant+) jusqu'à obtention d'un virage franc à bâbord du bateau.



1. Bouton « *FORWARD+* » (avant+)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'avant lorsque le levier de commande est tourné dans le sens antihoraire, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « AFT+ » (arrière+) jusqu'à obtention d'un virage franc à bâbord du bateau.



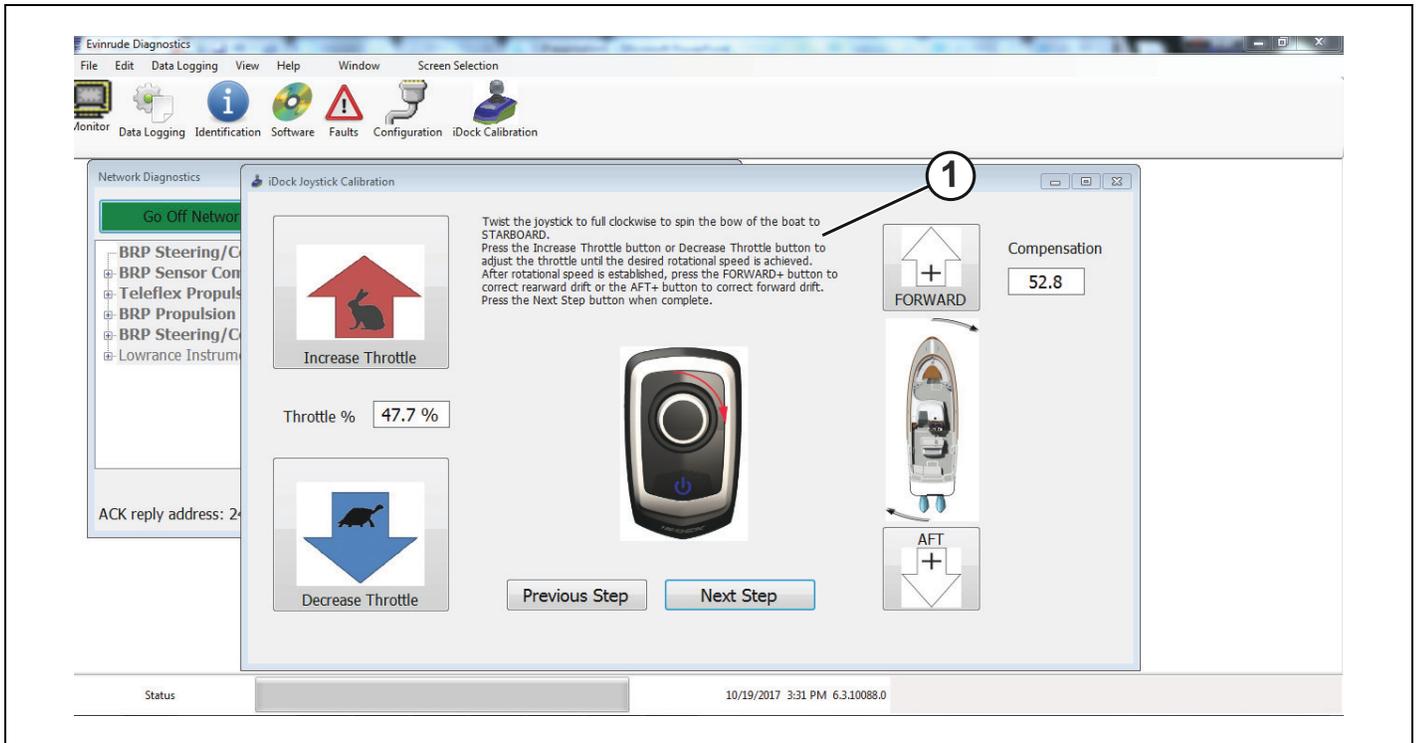
1. Bouton « AFT+ » (arrière+)

Une fois une plage d'accélération adéquate et un virage franc à bâbord obtenus, appuyer sur le bouton « Next Step » (étape suivante).



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande dans le sens horaire pour faire tourner la proue du bateau à tribord.



Tout en tournant le levier de commande dans le sens horaire, utiliser les boutons « *Increase throttle* » (augmenter les gaz) et « *Decrease throttle* » (diminuer les gaz) pour régler la vitesse de virage tribord voulue.



1. *Increase throttle* « *augmenter les gaz* »
2. *Decrease throttle* « *diminuer les gaz* »

Si le bateau commence à se déplacer vers l'arrière lorsque le levier de commande est tourné dans le sens horaire, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « *FORWARD+* » (avant+) jusqu'à obtention d'un virage franc à tribord du bateau.



1. Bouton « *FORWARD+* » (avant+)

Si le bateau commence à se déplacer vers l'avant lorsque le levier de commande est tourné dans le sens horaire, corriger le mouvement en cliquant sur le bouton « AFT+ » (arrière+) jusqu'à obtention d'un virage franc à tribord du bateau.



1. Bouton « AFT+ » (arrière+)

Une fois le virage franc à tribord et une plage d'accélération adéquate obtenus, cliquer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande vers l'avant jusqu'au premier cran.



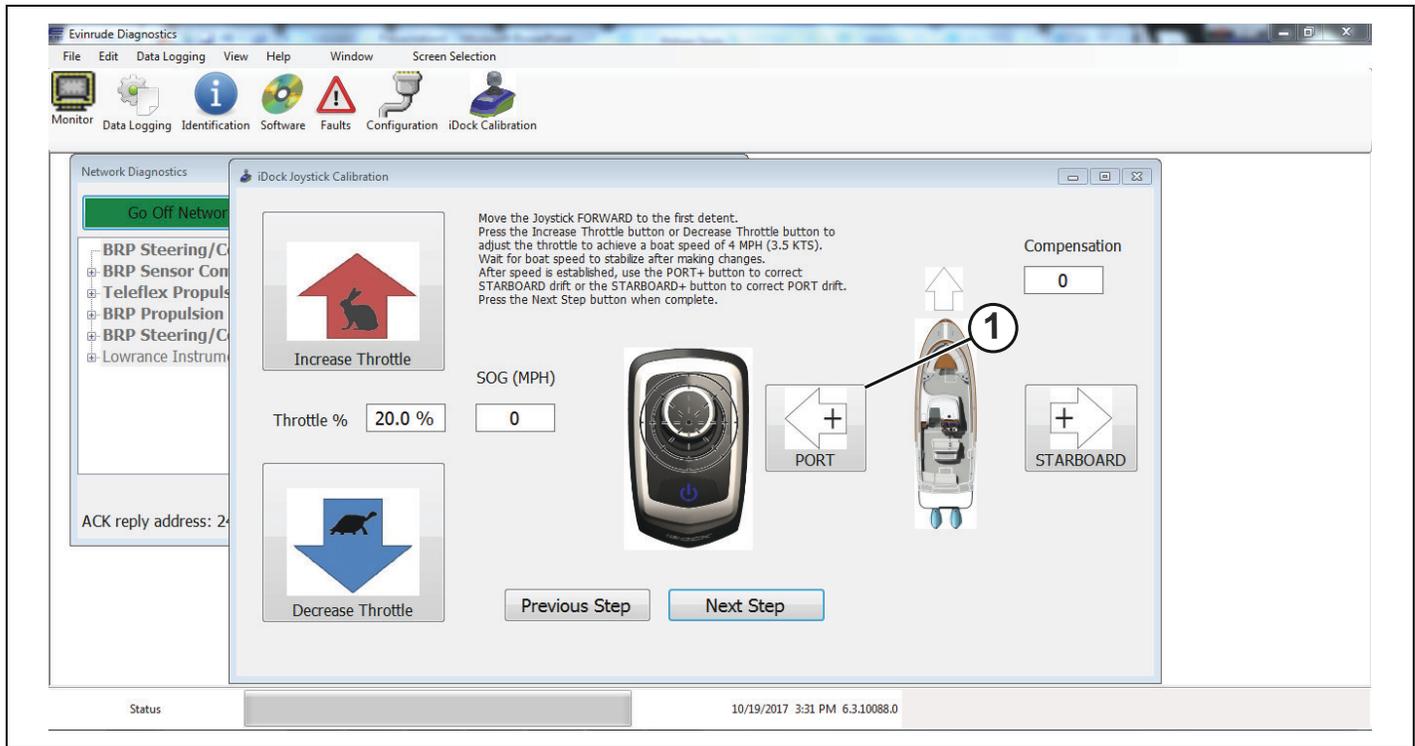
Utiliser les boutons « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz) et « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz) pour régler l'accélération jusqu'à ce que le bateau atteigne une vitesse de 3,5 nœuds (4 MPH). Observer la fenêtre *Speed Over Ground (SOG (MPH))* (vitesse sur le fond) pour vérifier que le bateau atteint la vitesse de 3,5 nœuds (4 MPH).

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser après toutes modifications.



1. Bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz)
2. Fenêtre « *Speed Over Ground (SOG)* » (vitesse sur le fond)
3. Bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz)

Une fois la vitesse requise atteinte, pousser le levier de commande vers l'avant jusqu'au premier cran. Si le bateau commence à dériver vers tribord, utiliser le bouton « *PORT+* » (bâbord+) pour corriger le mouvement jusqu'à obtention d'un déplacement vers l'avant franc du bateau.



1. Bouton « *PORT+* » (bâbord+)

Si le bateau commence à dériver vers bâbord, utiliser le bouton « *STARBOARD+* » (tribord+) pour corriger le mouvement jusqu'à obtention d'un déplacement vers l'avant franc du bateau.



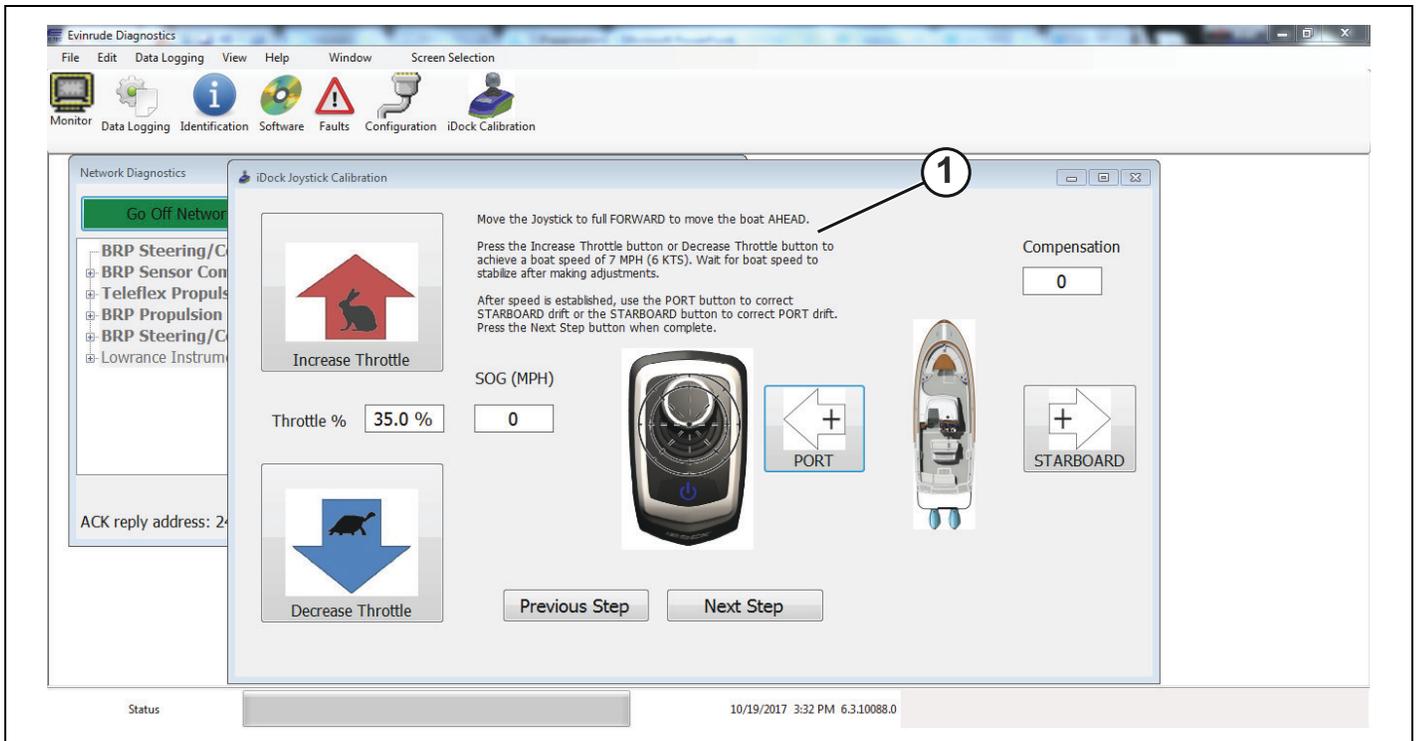
1. Bouton « *STARBOARD+* » (tribord+)

Une fois la vitesse de 3,5 nœuds (4 MPH) et un mouvement franc vers l'avant du bateau obtenus, appuyer sur le bouton « *Next Step* » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « *Next Step* » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.

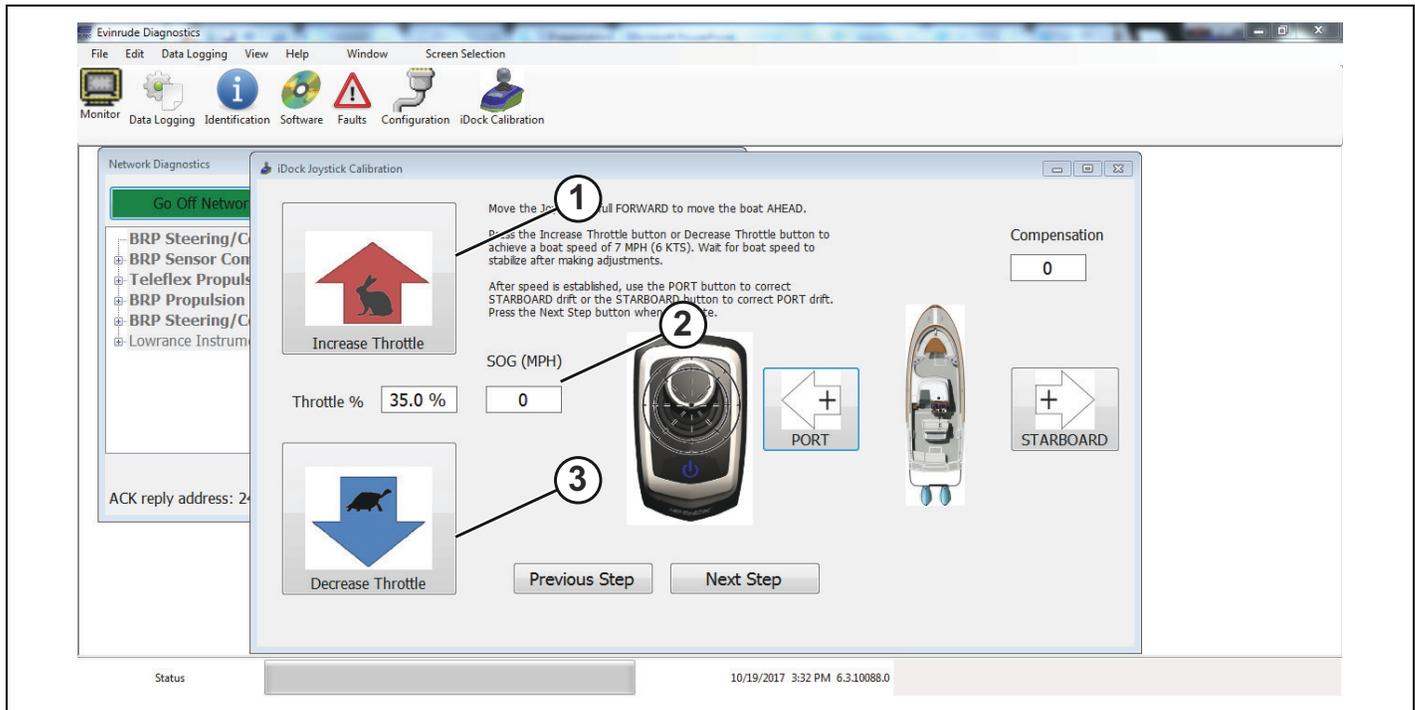


1. Consignes en haut de l'écran

Pousser le levier de commande jusqu'en butée vers l'avant pour déplacer le bateau vers l'avant jusqu'à ce qu'il atteigne une vitesse de 6 nœuds (7 MPH). Utiliser le bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz) et

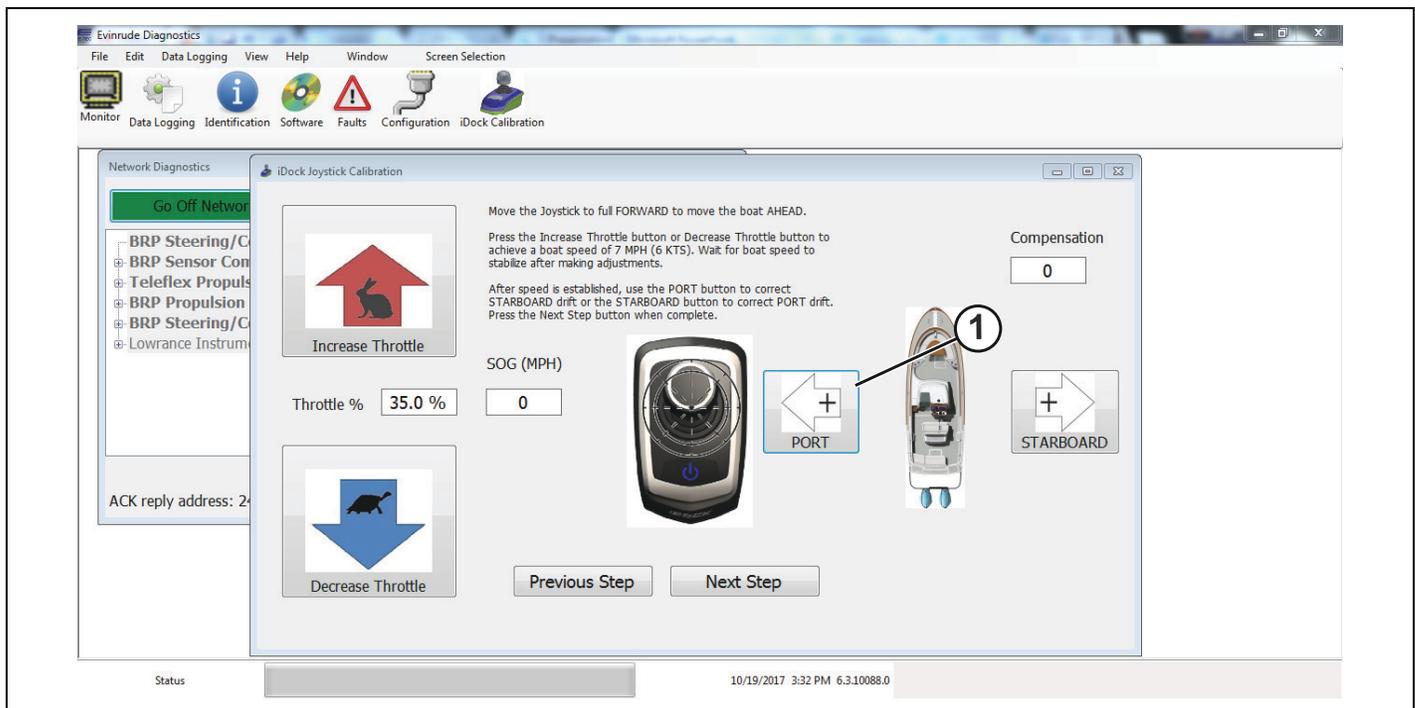
le bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz) pour atteindre la vitesse de 6 nœuds (7 MPH). Observer la fenêtre « *SOG (MPH)* » (vitesse sur le fond) pour s'assurer que la vitesse requise est atteinte.

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser après toutes modifications.



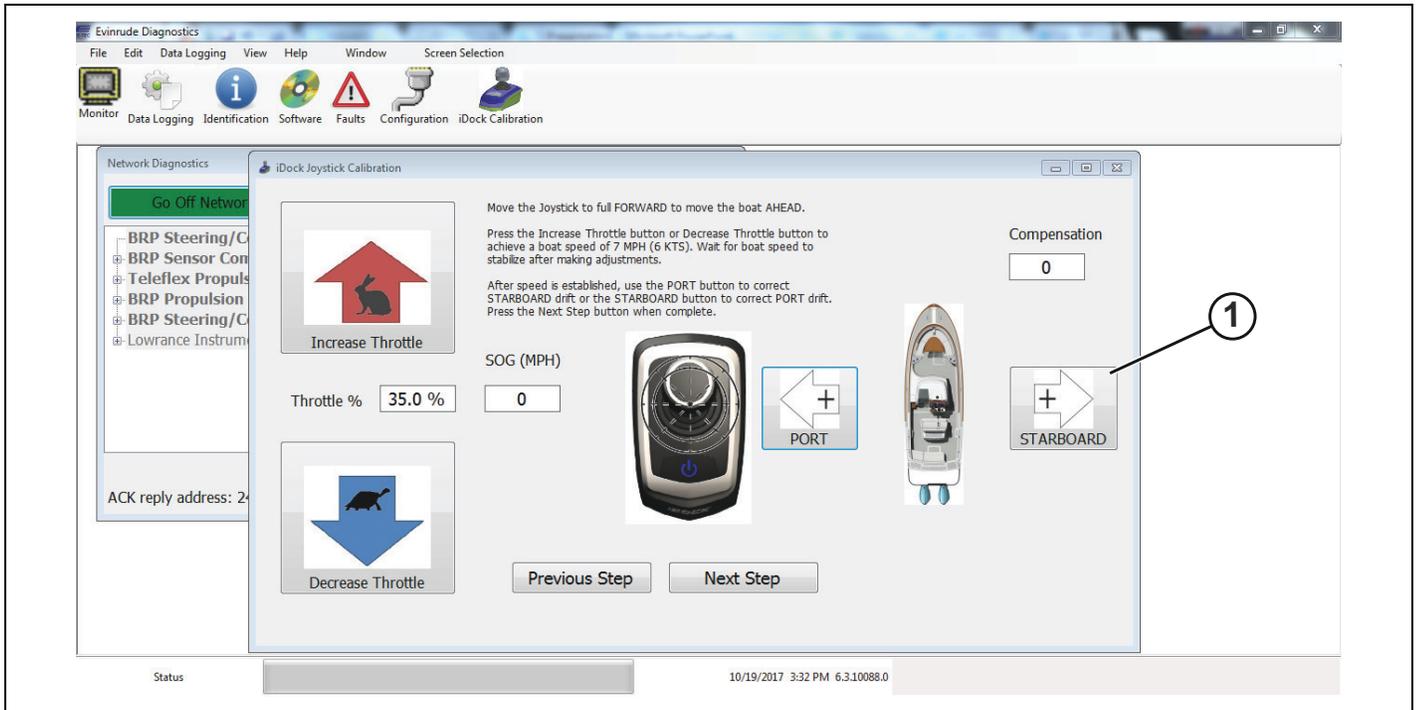
1. Bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz)
2. Fenêtre « *SOG (MPH)* » (vitesse sur le fond)
3. Bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz)

Une fois la vitesse de 6 nœuds (7 MPH) atteinte, pousser le levier de commande jusqu'en butée vers l'avant. Si le bateau dérive vers tribord lorsque le levier de commande est poussé jusqu'en butée vers l'avant, appuyer sur le bouton « *PORT+* » (bâbord+) jusqu'à obtention d'un mouvement vers l'avant franc du bateau.



1. Bouton « *PORT+* » (bâbord+)

Si le bateau dérive vers bâbord lorsque le levier de commande est poussé jusqu'en butée vers l'avant, appuyer sur le bouton « STARBOARD+ » (tribord+) jusqu'à obtention d'un mouvement vers l'avant franc du bateau.



1. Bouton « STARBOARD+ » (tribord+)

Une fois la vitesse de 6 nœuds (7 MPH) et un mouvement vers l'avant franc du bateau obtenus, appuyer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.



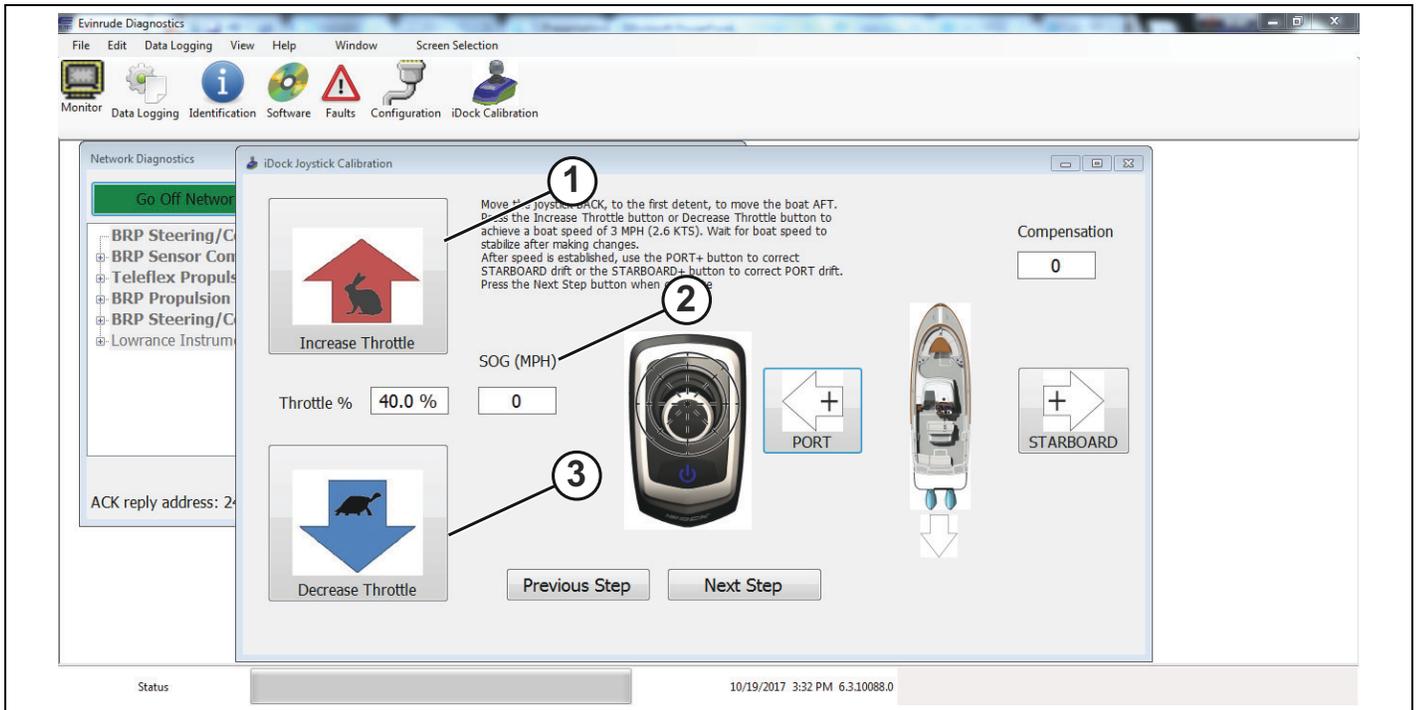
1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande vers l'arrière, jusqu'au premier cran, pour déplacer le bateau vers l'arrière.



Appuyer sur le bouton « Increase Throttle » (augmenter les gaz) ou le bouton « Decrease Throttle » (diminuer les gaz) jusqu'à ce que le bateau atteigne une vitesse de 2,6 nœuds (3 MPH). Observer la fenêtre « SOG (MPH) » (vitesse sur le fond) pour s'assurer que la vitesse requise du bateau est atteinte durant cette étape de calibration.

IMPORTANT : Veiller à laisser la vitesse du bateau se stabiliser après toutes modifications.



1. Bouton « Increase Throttle » (augmenter les gaz)
2. Fenêtre « SOG (MPH) » (vitesse sur le fond)
3. Bouton « Decrease Throttle » (diminuer les gaz)

Lorsque le levier de commande est poussé en arrière, si le bateau commence à dériver vers tribord, appuyer sur le bouton « PORT+ » (bâbord+) pour corriger le déplacement.



1. Bouton « PORT+ » (bâbord+)

Lorsque le levier de commande est poussé en arrière, si le bateau commence à dériver vers bâbord, appuyer sur le bouton « STARBOARD+ » (tribord+) pour corriger le déplacement.



1. Bouton « STARBOARD+ » (tribord+)

Une fois la vitesse de marche arrière adéquate et un mouvement vers l'arrière franc du bateau obtenus, appuyer sur le bouton « Next Step » (étape suivante) pour poursuivre la procédure de calibration.



1. Bouton « Next Step » (étape suivante)

Suivre les consignes qui s'affichent en haut de l'écran, comme représenté sur l'image ci-dessous.

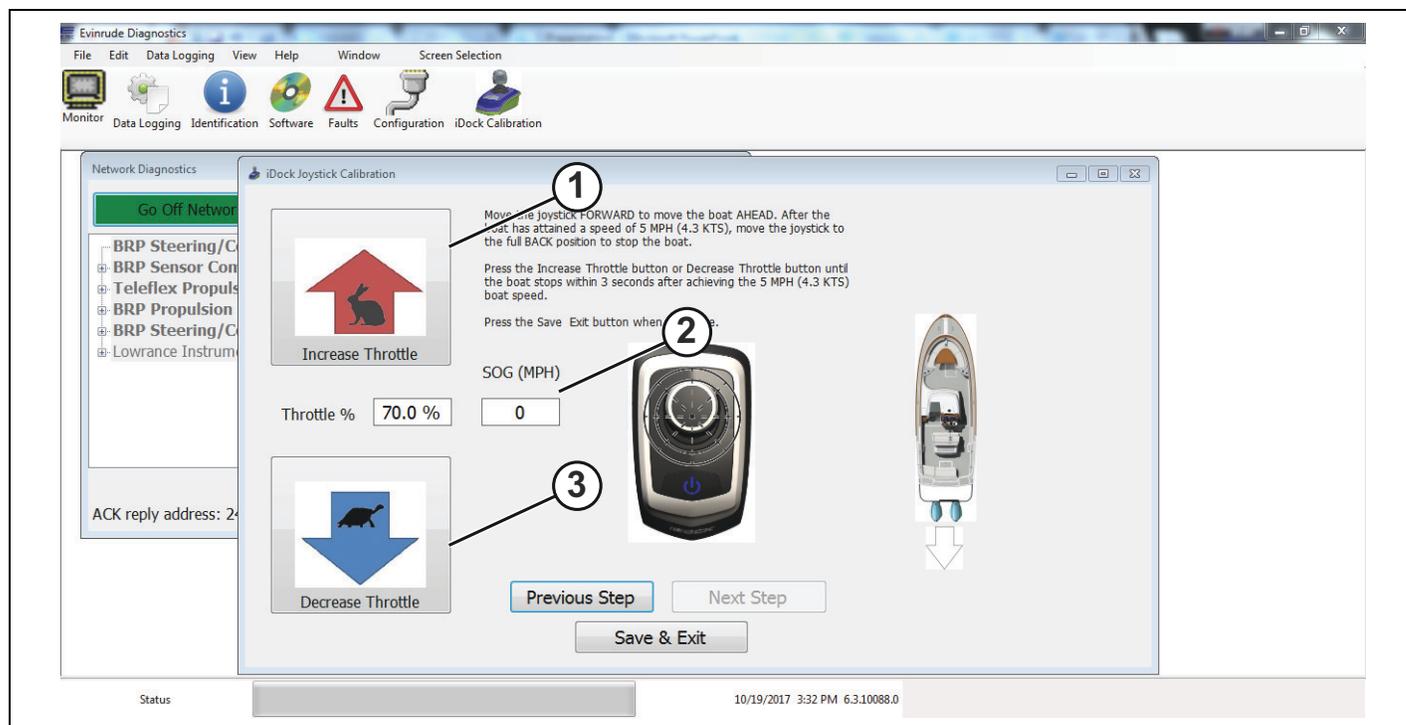


1. Consignes en haut de l'écran

Déplacer le levier de commande vers l'avant, jusqu'au premier cran, pour déplacer le bateau vers l'avant.

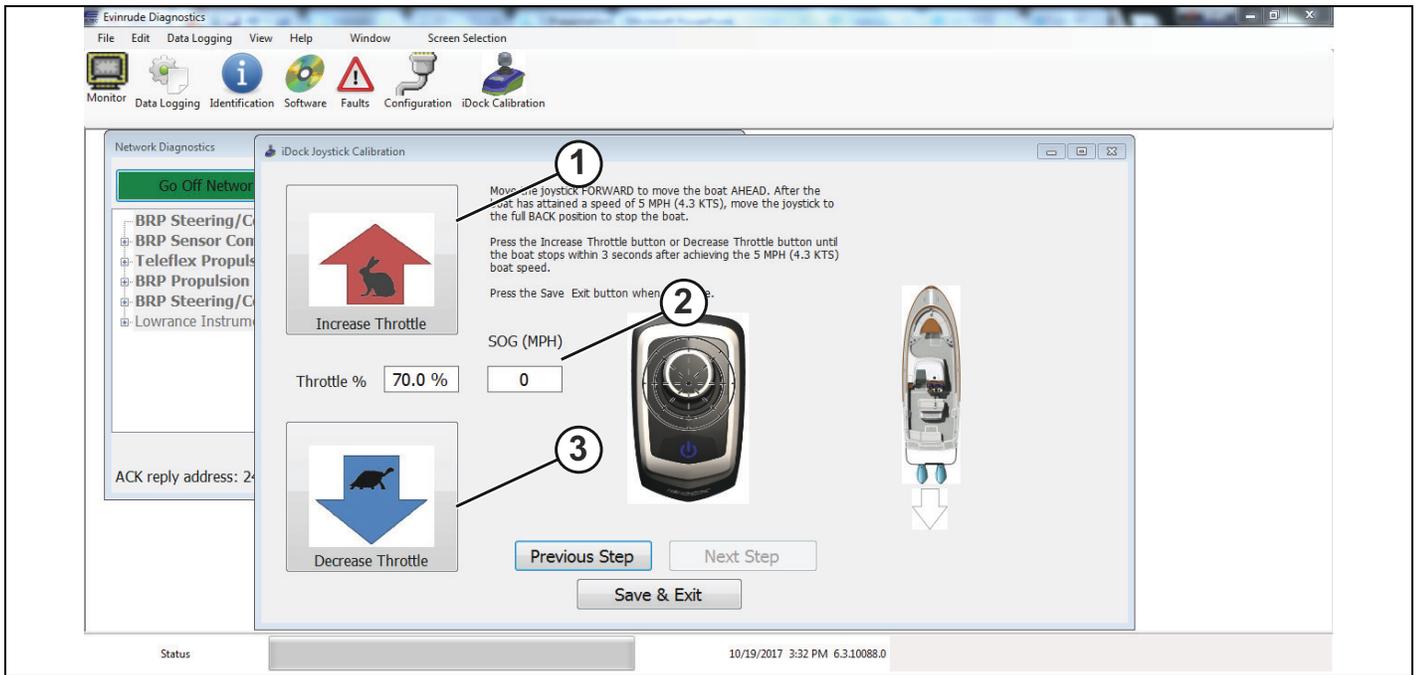


Lorsque le levier de commande est poussé en avant, observer la fenêtre « SOG (MPH) » (vitesse sur le fond) jusqu'à ce que le bateau atteigne une vitesse de 4,3 nœuds (5 MPH).



1. Bouton « Increase Throttle » (augmenter les gaz)
2. Fenêtre « SOG (MPH) » (vitesse sur le fond)
3. Bouton « Decrease Throttle » (diminuer les gaz)

Lorsque la vitesse de 4,3 nœuds (5 MPH) est atteinte, tirer le levier de commande en arrière jusqu'à immobilisation complète du bateau. Utiliser les boutons « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz) et « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz) pour effectuer les réglages de vitesse jusqu'à ce que le bateau s'immobilise complètement dans un délai de 3 secondes après avoir atteint la vitesse de 4,3 nœuds (5 MPH). Observer la fenêtre « *SOG (MPH)* » (vitesse sur le fond) pour s'assurer que la vitesse requise du bateau est atteinte avant de tirer le levier de commande en arrière.



1. Bouton « *Increase Throttle* » (augmenter les gaz)
2. Fenêtre « *SOG (MPH)* » (vitesse sur le fond)
3. Bouton « *Decrease Throttle* » (diminuer les gaz)

Une fois la vitesse d'immobilisation requise atteinte, appuyer sur le bouton « *Save & Exit* » (enregistrer et quitter) pour achever la procédure de calibration.

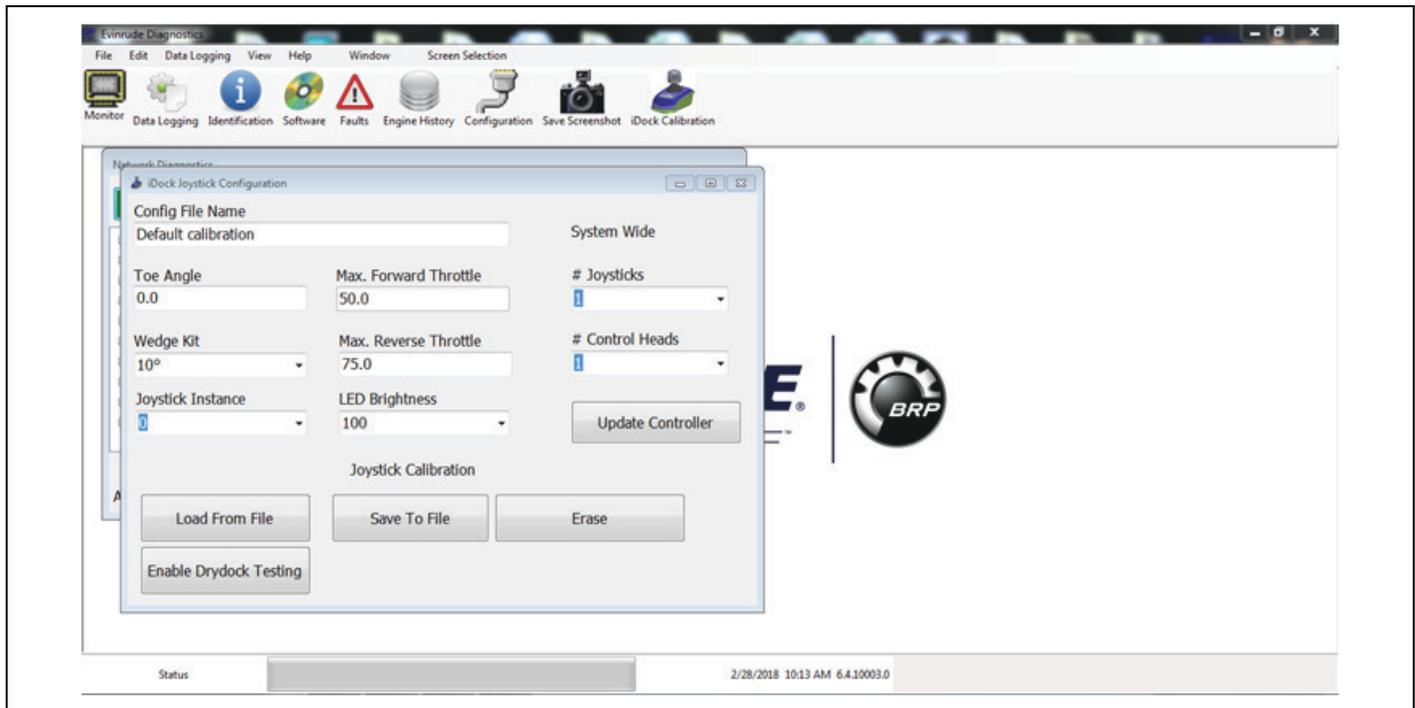
Si une étape de calibration doit être recommencée, appuyer sur le bouton « *Previous Step* » (étape précédente) pour repasser par les différents écrans de calibration.



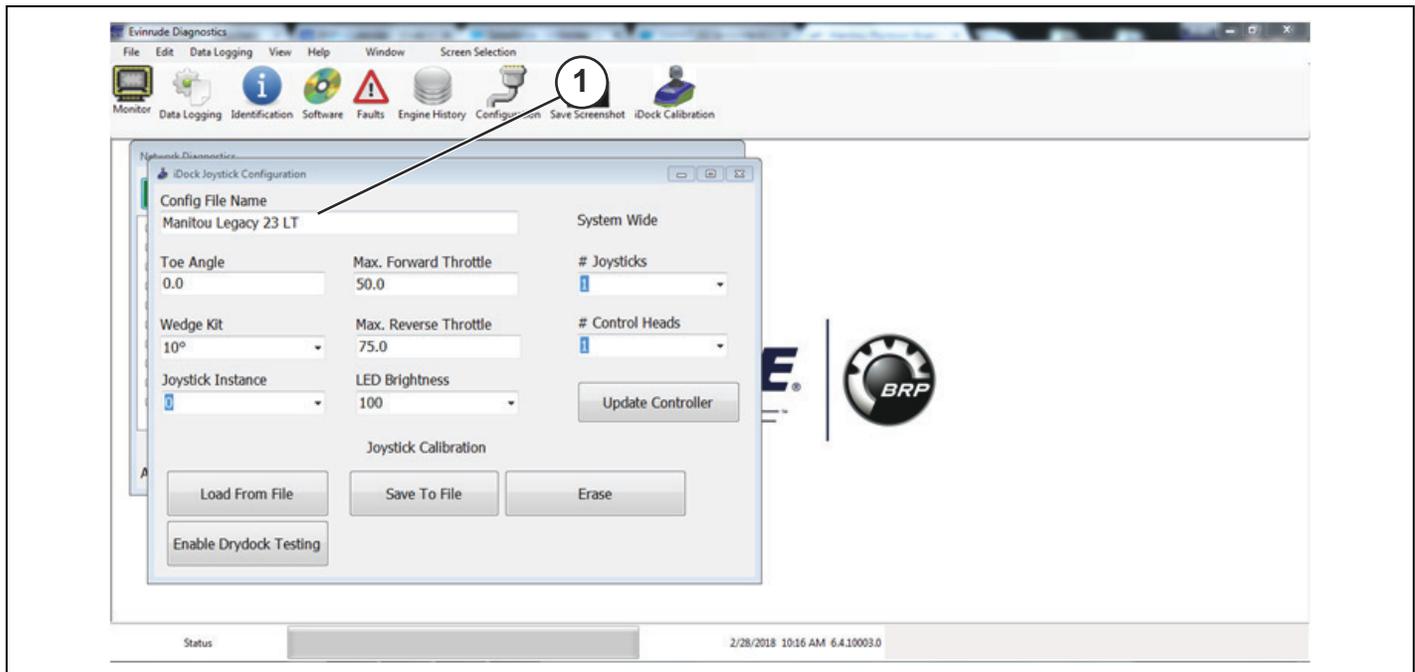
1. Bouton « *Save & Exit* » (enregistrer et quitter)
2. Bouton « *Previous Step* » (étape précédente)

Enregistrement d'un fichier de calibration

Tout en étant encore sur le BUS et connecté à « Surfaces Follow Up Controller, Instance 0 » (option 0 de boîtier de commande de suivi de surfaces), naviguer jusqu'à l'écran « iDock Joystick Configuration » (configuration du levier de commande iDock).

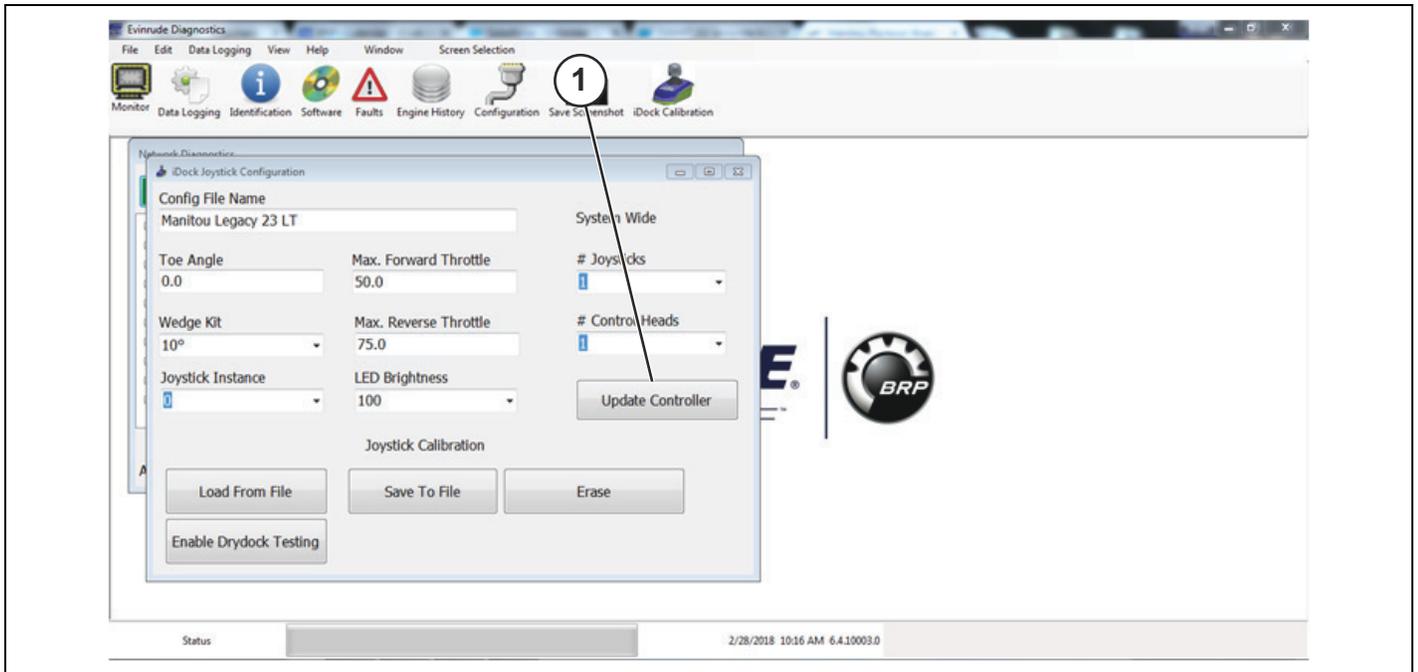


Cliquer sur le champ « Config File Name » (nom de fichier de conf.) et remplacer le nom par une description du bateau.



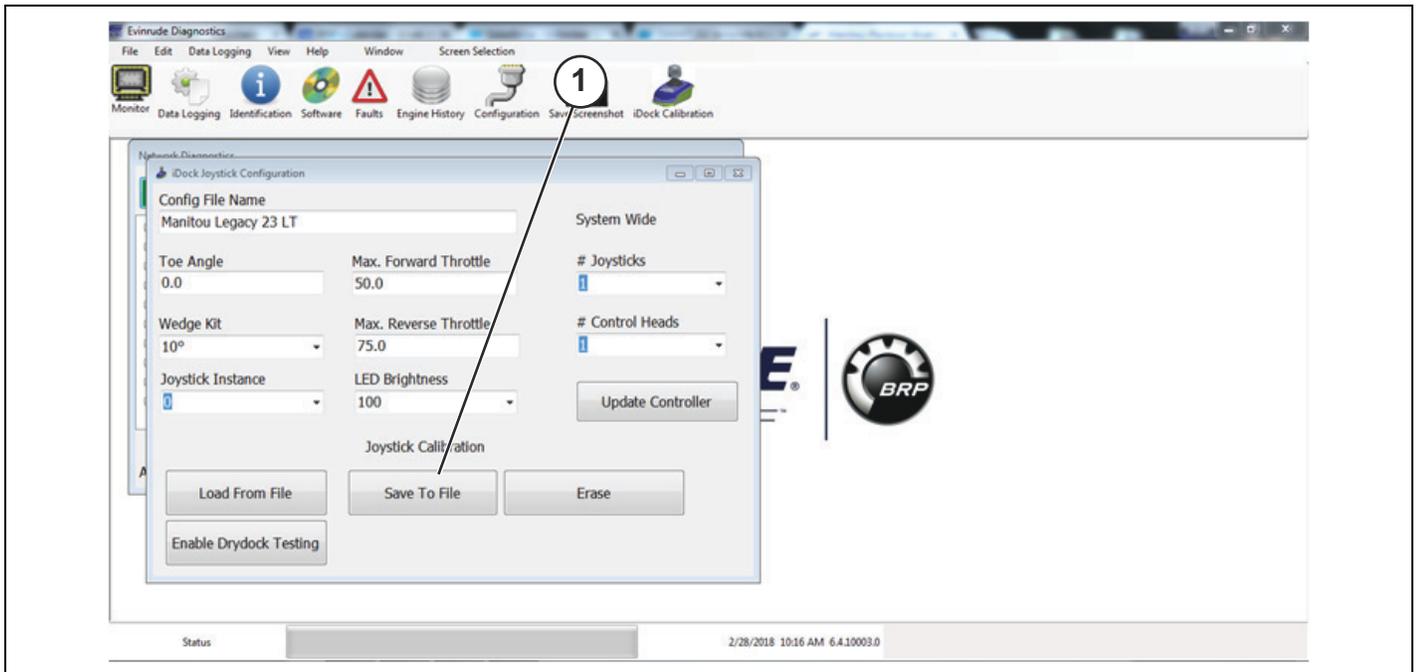
1. Nom remplacé dans le champ « Config »

Sélectionner « Update Controller » (mettre à jour le boîtier de commande).



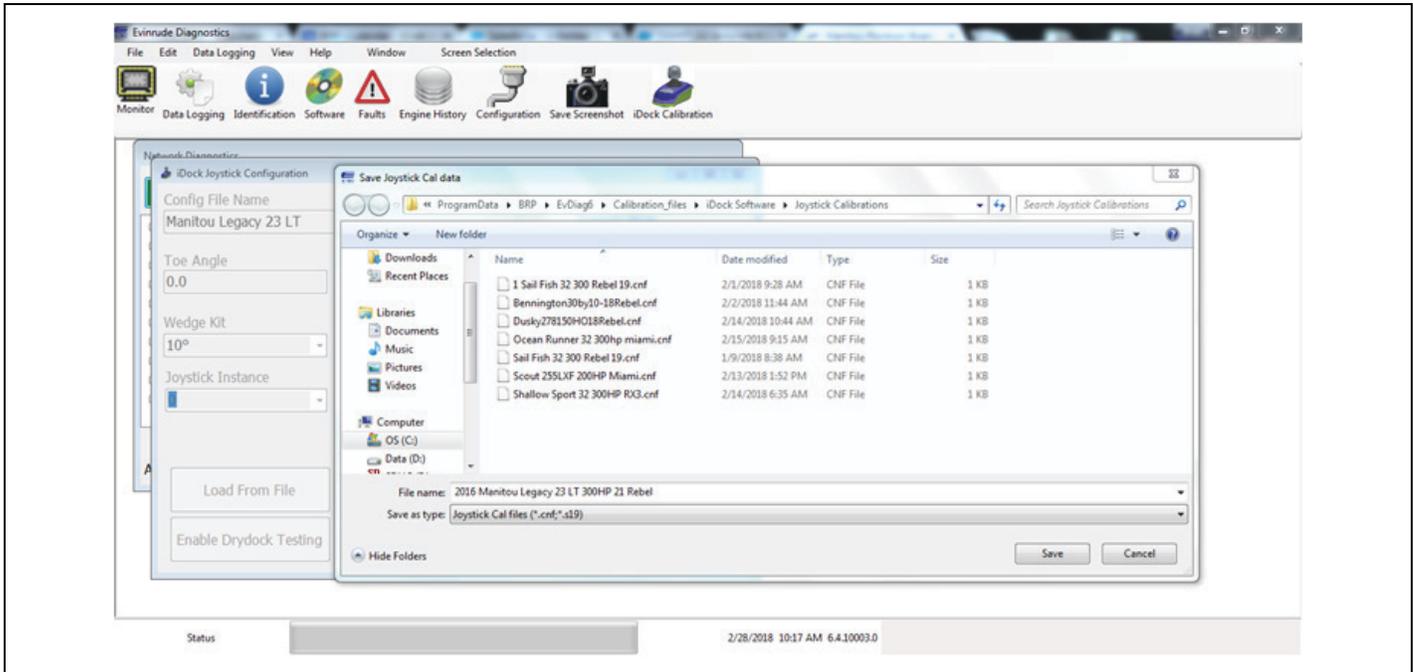
1. Bouton « Update Controller » (mettre à jour le boîtier de commande)

Sélectionner « Save to File » (enregistrer dans le fichier).



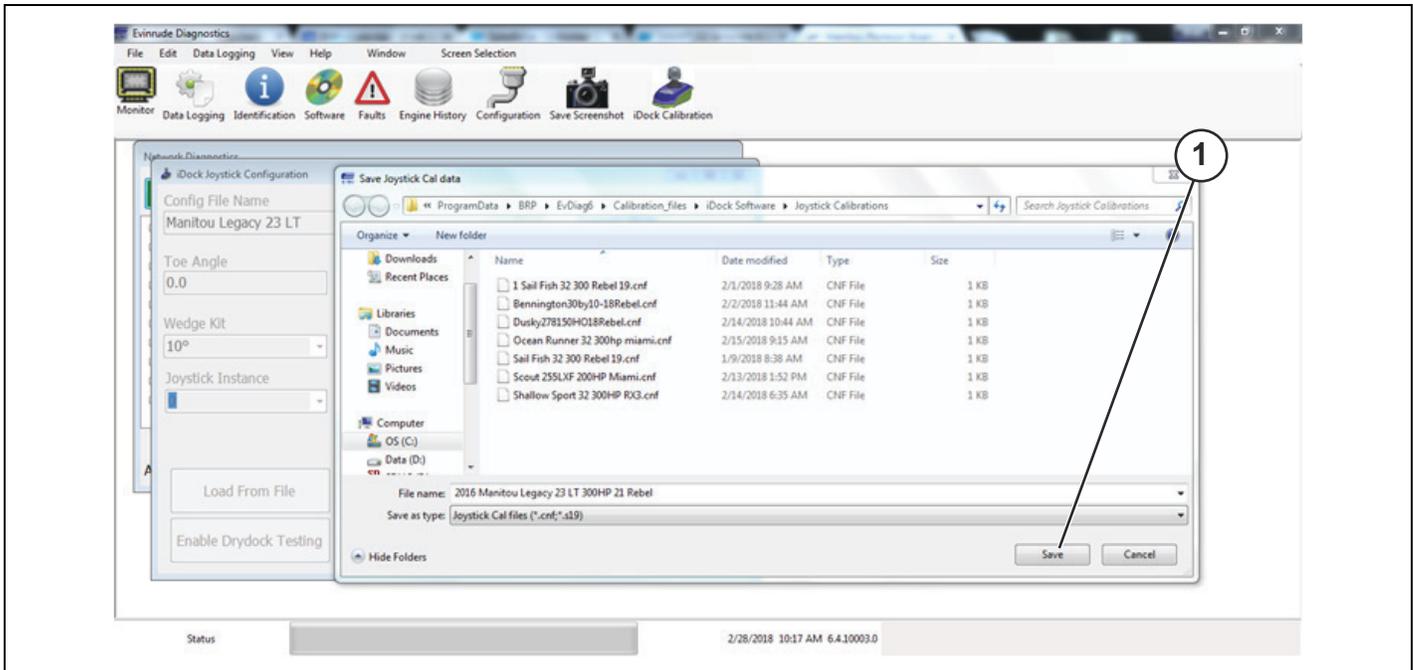
1. Bouton « Save to File » (enregistrer dans le fichier)

Lorsque « Save to File » (enregistrer dans le fichier) est sélectionné, l'écran contextuel suivant apparaît.



Au niveau du nom de fichier, la description doit correspondre à Année, Modèle du bateau, Puissance du moteur et nom de l'hélice, et Pas de l'hélice.

Cliquer sur « Save » (enregistrer).

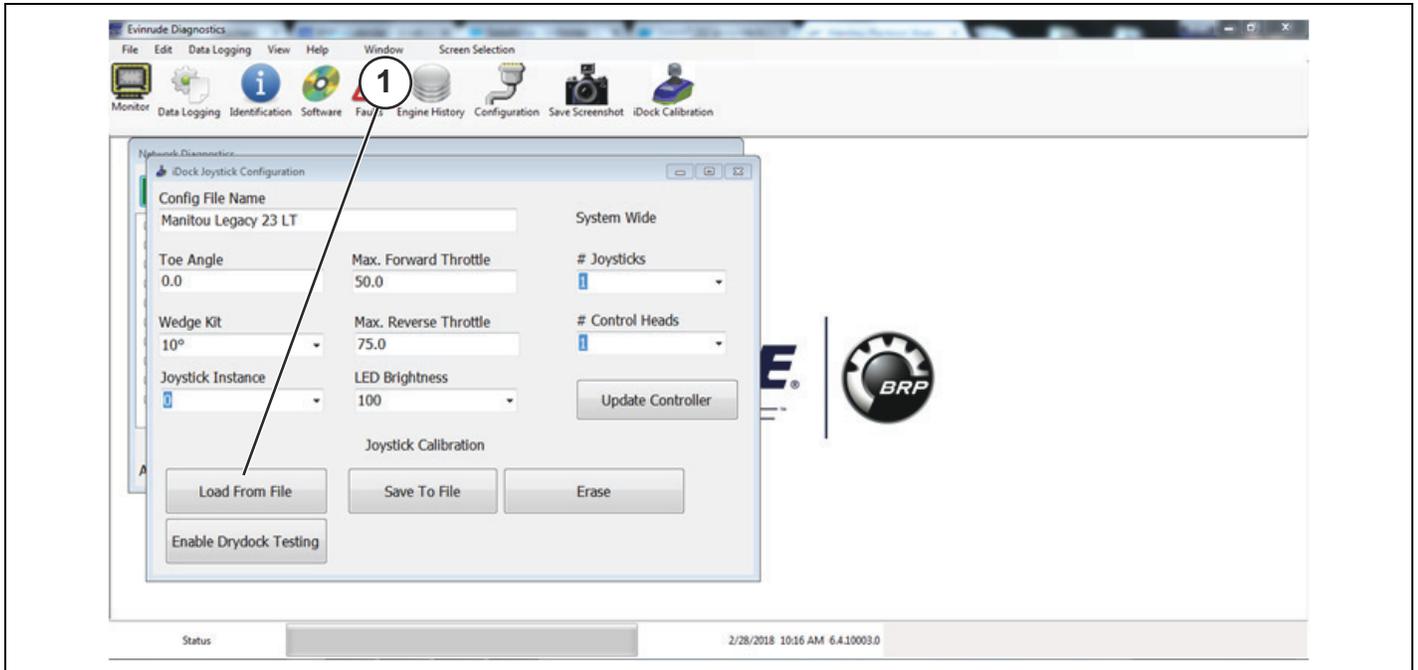


1. Bouton « Save » (enregistrer)

Chargement d'un fichier de calibration

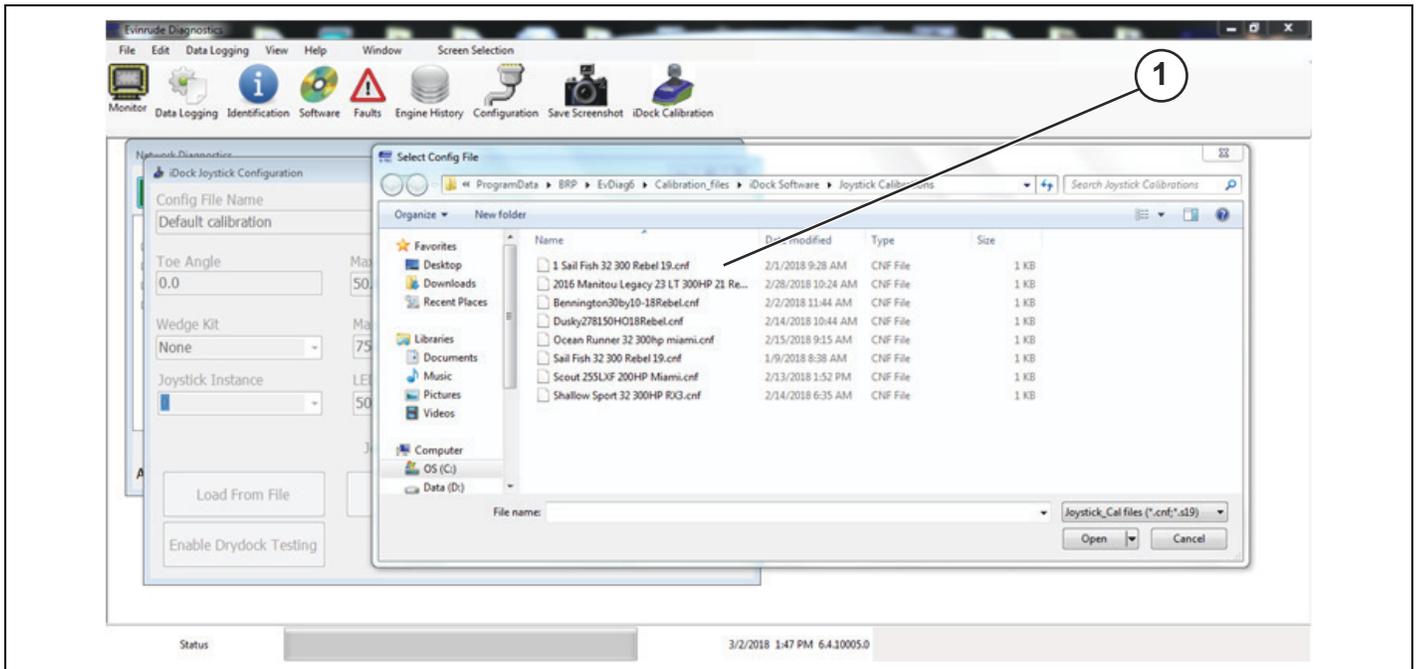
Tout en étant encore sur le BUS et connecté à « Surfaces Follow Up Controller, Instance 0 » (option 0 de boîtier de commande de suivi de surfaces), naviguer jusqu'à l'écran « iDock Joystick Configuration » (configuration du levier de commande iDock).

Sélectionner « Load From File » (chargement du fichier).



1. Bouton « Load Form File » (chargement du fichier)

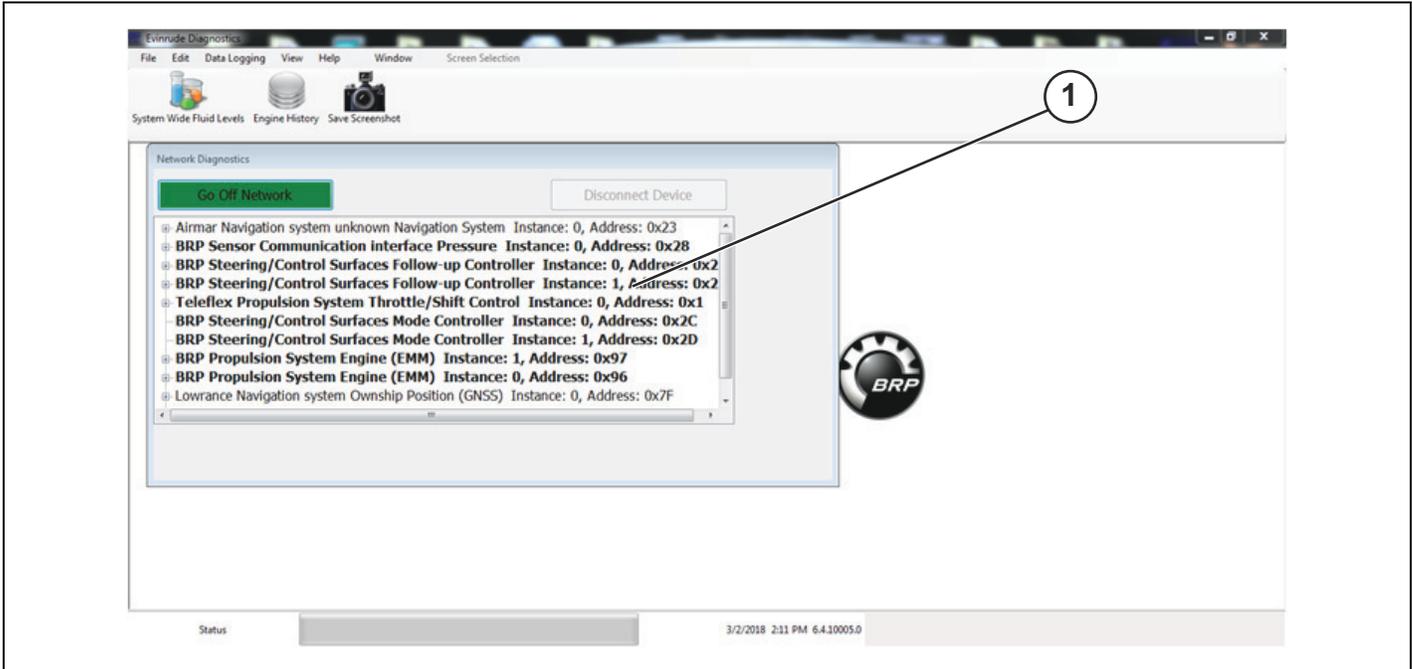
Sélectionner le fichier approprié pour votre modèle, si disponible dans la liste.



1. Liste des fichiers disponibles

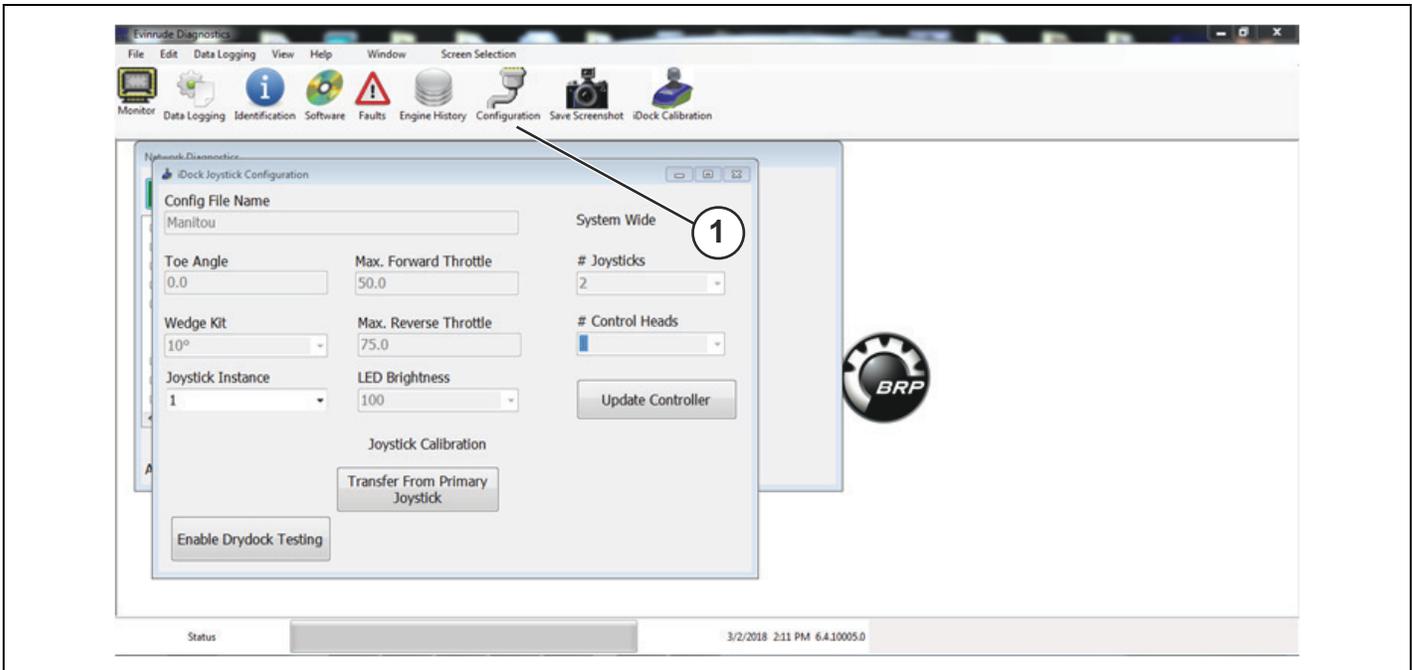
Mise en place d'un deuxième poste de levier de commande

Se déconnecter du BUS et se connecter à « Surfaces Follow Up Controller, Instance 1 » (option 1 de boîtier de commande de suivi de surfaces).



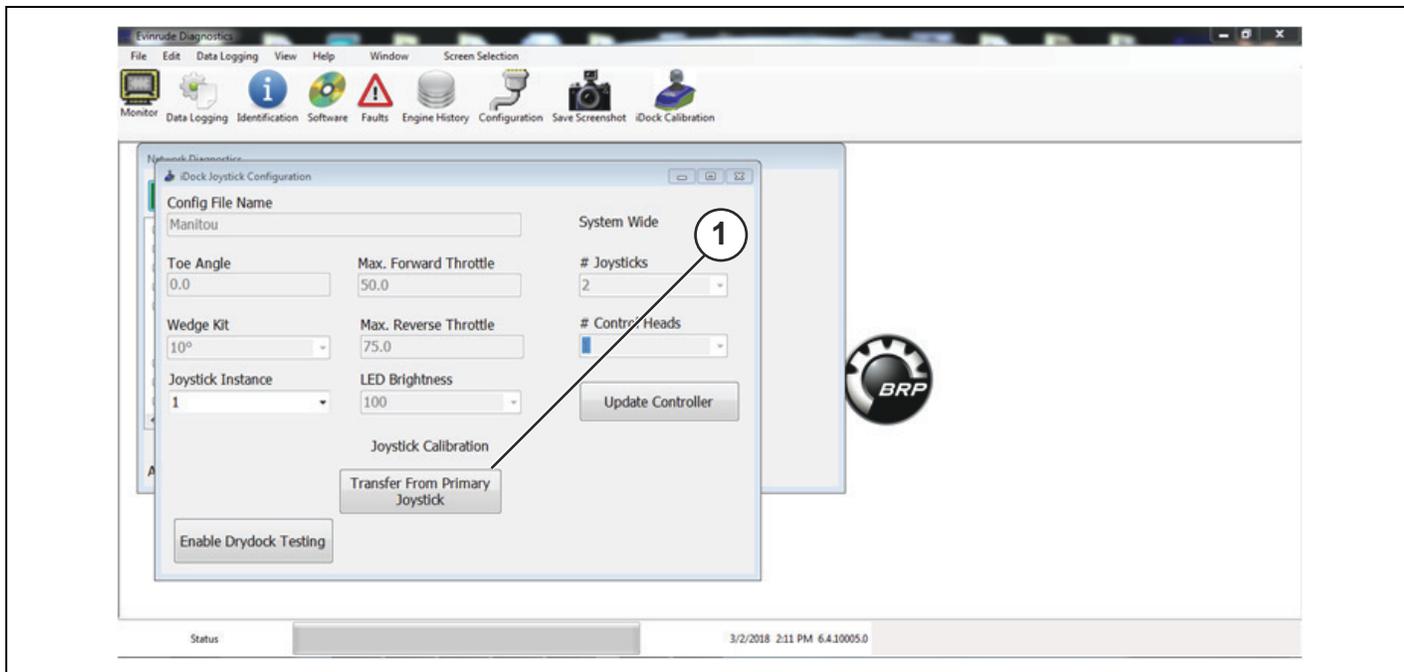
1. « Surfaces Follow Up Controller, Instance 1 » (option 1 de boîtier de commande de suivi de surfaces)

Cliquer sur « Configuration » en haut de l'écran.



1. « Configuration »

Cliquer sur « Transfer From Primary Joystick » (transférer du levier de commande principal) pour charger le fichier de calibration dans le deuxième poste de levier de commande.



1. Bouton « Transfer From Primary Joystick » (transférer du levier de commande principal)

Essai sur l'eau

⚠ AVERTISSEMENT

Une mauvaise installation peut entraîner une perte de maîtrise de la direction et causer des blessures corporelles graves. Bien s'assurer de la bonne installation du système *iDock* avant de procéder à des essais sur l'eau ou avant de commencer la procédure de calibration.

⚠ ATTENTION

Il est recommandé de s'entraîner à la manipulation du levier de commande dans toutes les plages de fonctionnement avant de commencer la procédure de calibration. L'utilisation inadéquate du levier de commande pourrait entraîner des dommages à l'équipement ou causer des blessures corporelles.

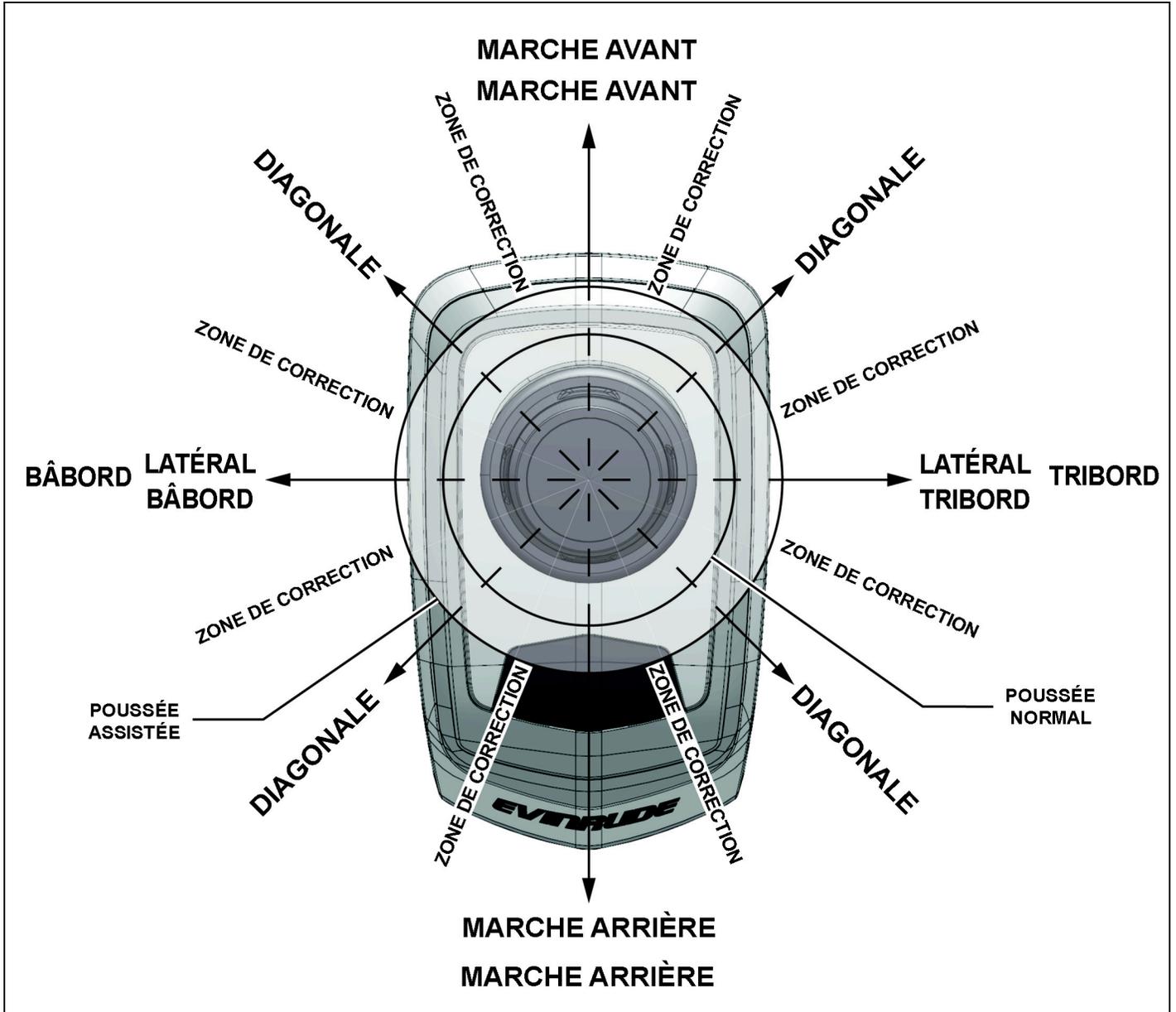
NOTICE

Sur les bateaux où les moteurs dépassent des bords du bateau lorsqu'ils sont tournés, veiller à maintenir une distance suffisante à l'accostage de sorte que les moteurs ne heurtent pas le quai.

IMPORTANT : Dans les courants forts et les conditions de vent extrêmes, le levier de commande pourrait ne pas être en mesure de compenser le mouvement de lacet du bateau. Dans une telle situation, stopper le déplacement du bateau, réaligner le bateau, puis reprendre l'accostage.

Tester l'accostage du bateau dans toutes les directions possibles pour vérifier l'efficacité des réglages réalisés. Si les réglages n'ont pas été effectués ou ne sont pas satisfaisants dans une quelconque direction, recommencer la procédure de calibration.

Se reporter à l'image ci-dessous pour les plages de fonctionnement du levier de commande avant de commencer l'essai du levier de commande.

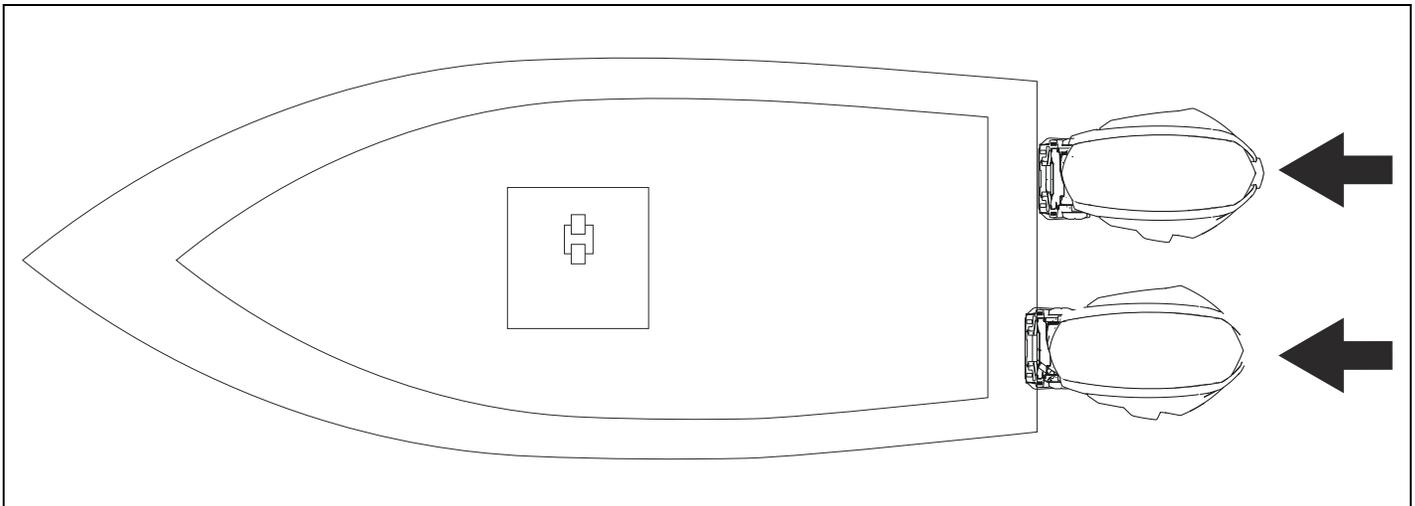


Marche avant

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume en bleu lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau en avant, pousser légèrement le levier de commande vers l'avant.



Lorsque le levier de commande est poussé vers l'avant, les deux moteurs (bâbord et tribord) exercent une poussée de marche avant.



Pour augmenter le déplacement, pousser davantage le levier de commande (au-delà du cran) vers l'avant.

Pour effectuer un virage à bâbord pendant le déplacement en avant du bateau, déplacer le levier de commande dans le sens antihoraire.

Pour effectuer un virage à tribord pendant le déplacement en marche avant du bateau, déplacer le levier de commande dans le sens horaire.

Pour corriger un survirage, tourner le levier de commande dans la direction inverse.

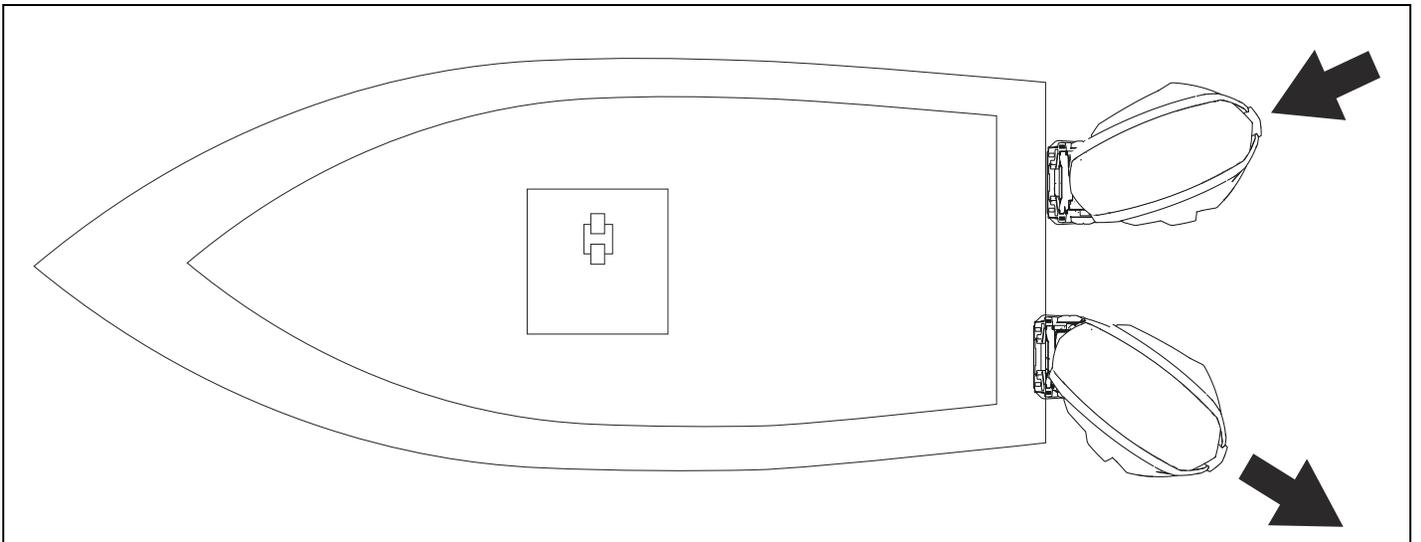
S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Bâbord

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume en bleu lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau à bâbord, pousser légèrement le levier de commande vers la gauche.



Lorsque le levier de commande est poussé vers la gauche, le moteur bâbord fournit une poussée de marche avant tandis que le moteur tribord fournit une poussée de marche arrière, si bien que le bateau se déplace à bâbord.



Pour augmenter le déplacement, pousser davantage le levier de commande (au-delà du cran) vers la gauche/bâbord.

Pour déplacer le bateau en avant tout en allant à bâbord, pousser le levier de commande vers l'avant.

Pour déplacer le bateau en arrière tout en allant à bâbord, pousser le levier de commande vers l'arrière.

Pour corriger un survirage, lâcher le levier de commande pour lui permettre de revenir en position centrale ou pousser le levier de commande vers la droite.

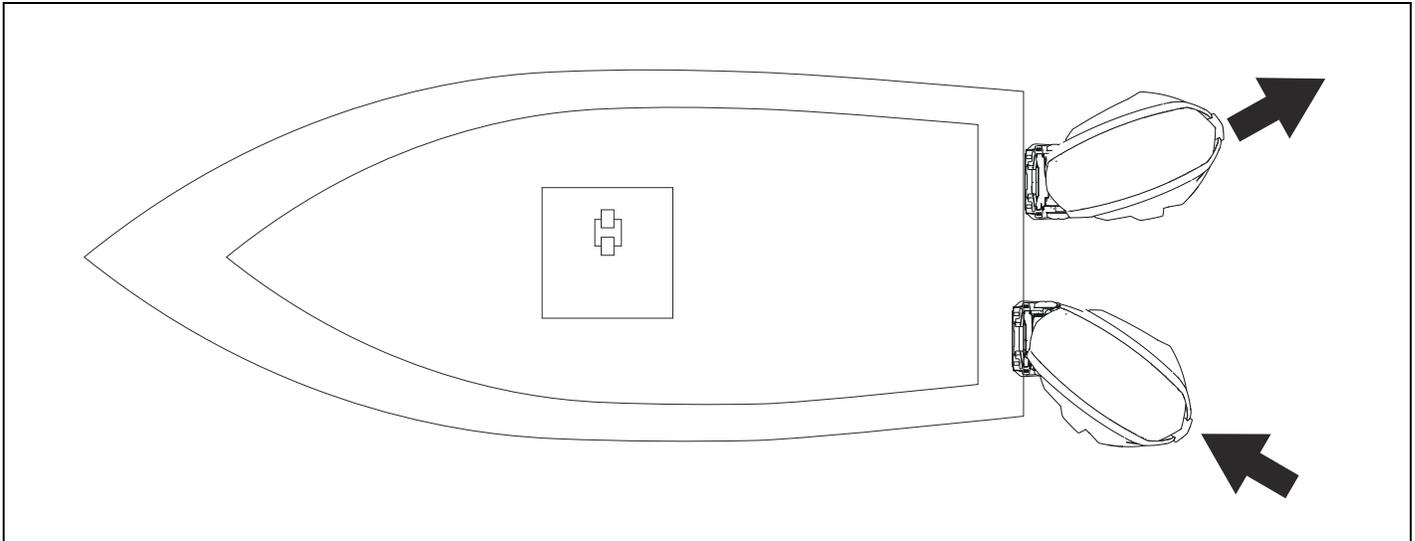
S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Tribord

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau à tribord, pousser légèrement le levier de commande vers la droite.



Lorsque le levier de commande est poussé vers la droite, le moteur bâbord fournit une poussée de marche arrière tandis que le moteur tribord fournit une poussée de marche avant, si bien que le bateau se déplace à tribord.



Pour augmenter le déplacement, pousser davantage le levier de commande (au-delà du cran) vers la droite/tribord.

Pour déplacer le bateau en avant tout en allant à tribord, pousser le levier de commande vers l'avant.

Pour déplacer le bateau en arrière tout en allant à tribord, pousser le levier de commande vers l'arrière.

Pour corriger un survirage, lâcher le levier de commande pour lui permettre de revenir en position centrale ou pousser le levier de commande vers la droite.

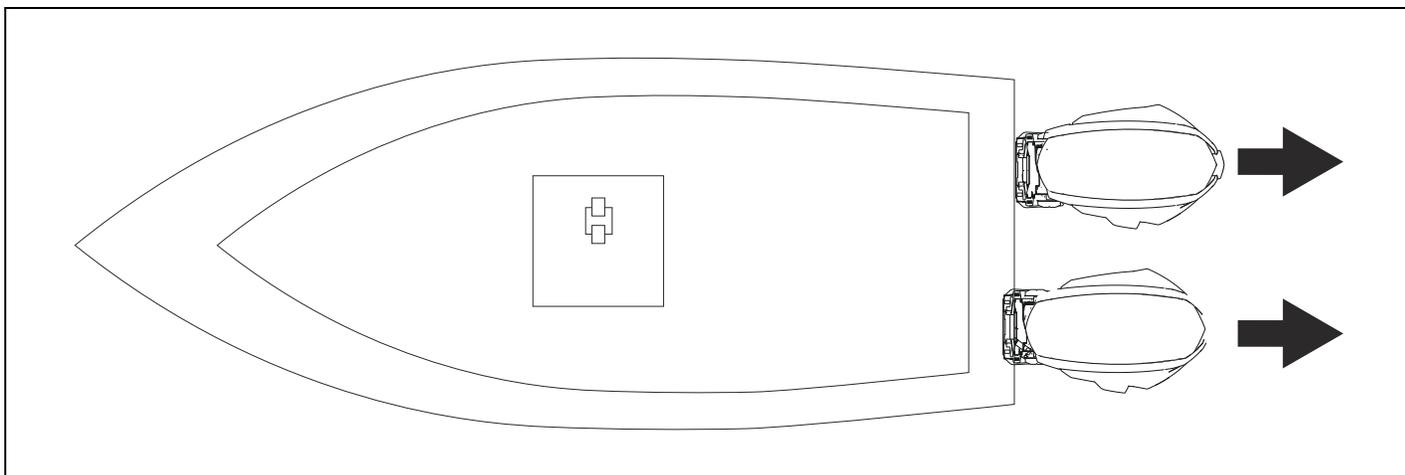
S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Arrière

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume en bleu lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau en arrière, pousser légèrement le levier de commande vers l'arrière.



Lorsque le levier de commande est poussé vers l'arrière, les deux moteurs (bâbord et tribord) exercent une poussée de marche arrière pour déplacer le bateau en arrière.



Pour augmenter le déplacement, pousser davantage le levier de commande (au-delà du cran) vers l'arrière.

Pour effectuer un virage à bâbord pendant le déplacement en arrière du bateau, déplacer le levier de commande dans le sens antihoraire.

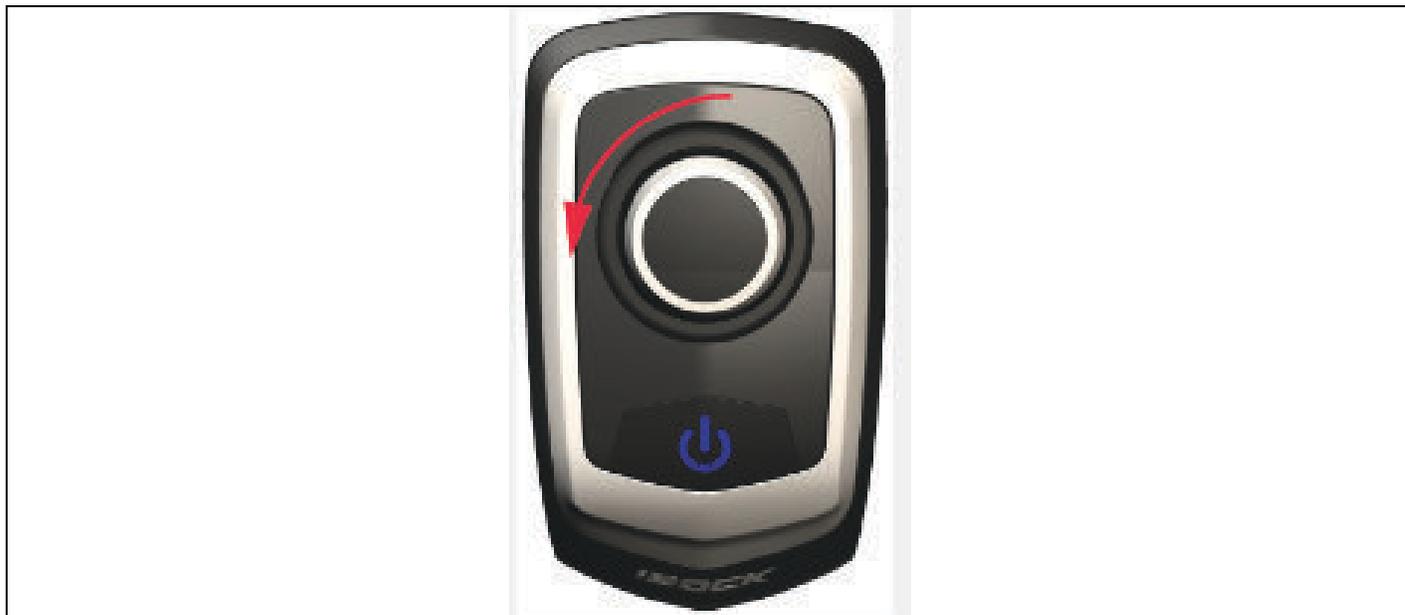
Pour effectuer un virage à tribord pendant le déplacement en marche arrière du bateau, déplacer le levier de commande dans le sens horaire.

Pour corriger un survirage, lâcher le levier de commande pour lui permettre de revenir en position centrale ou pousser le levier de commande vers l'avant.

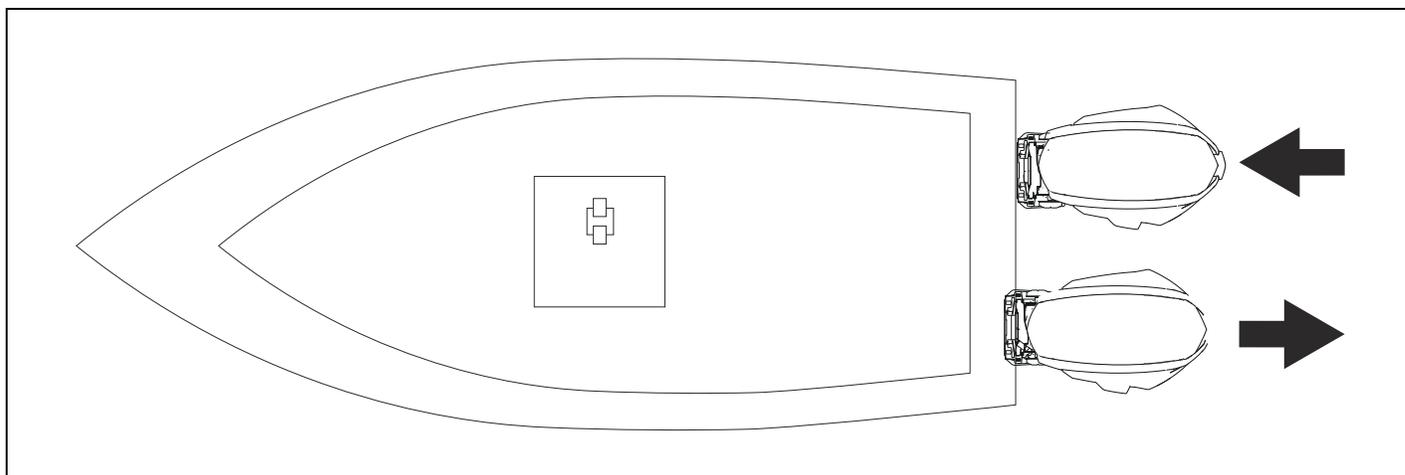
S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Virage bâbord

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume en bleu lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau en virage bâbord, tourner le levier de commande dans le sens antihoraire.



Lorsque le levier de commande est tourné dans le sens antihoraire, le moteur bâbord fournit une poussée de marche arrière et le moteur tribord fournit une poussée de marche avant, si bien que le bateau tourne à bâbord.



Pour augmenter le déplacement, tourner davantage le levier de commande dans le sens antihoraire.

Pour déplacer le bateau en avant tout en effectuant un virage à bâbord, pousser le levier de commande vers l'avant.

Pour déplacer le bateau en arrière tout en effectuant un virage à bâbord, pousser le levier de commande vers l'arrière.

Pour corriger un survirage lors d'un virage à bâbord, lâcher le levier de commande pour lui permettre de revenir en position centrale ou tourner le levier de commande dans le sens horaire.

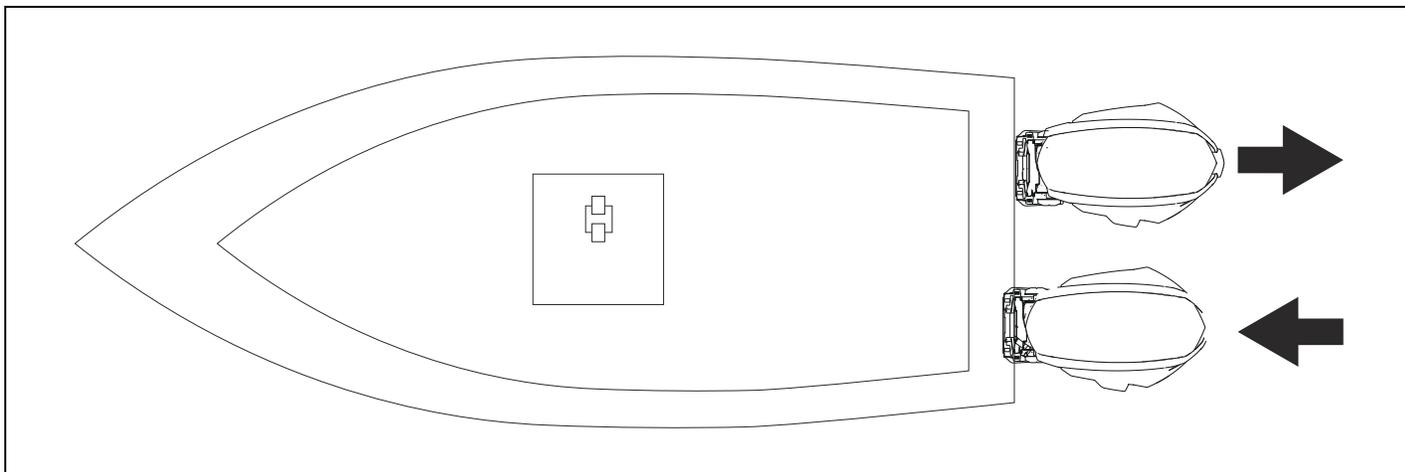
S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Virage tribord

Placer la manette d'accélérateur à la position POINT MORT. Appuyer sur le bouton de MARCHE sur le levier de commande. Le bouton de MARCHE s'allume en bleu lorsque le système est sous tension. Pour déplacer le bateau en virage tribord, tourner le levier de commande dans le sens horaire.



Lorsque le levier de commande est tourné dans le sens horaire, le moteur bâbord fournit une poussée de marche avant et le moteur tribord fournit une poussée de marche arrière, si bien que le bateau tourne à tribord.



Pour augmenter le déplacement, tourner davantage le levier de commande dans le sens horaire.

Pour déplacer le bateau en avant tout en effectuant un virage à tribord, pousser le levier de commande vers l'avant.

Pour déplacer le bateau en arrière tout en effectuant un virage à tribord, pousser le levier de commande vers l'arrière.

Pour corriger un survirage lors d'un virage à tribord, lâcher le levier de commande pour lui permettre de revenir en position centrale ou tourner le levier de commande dans le sens antihoraire.

S'assurer que le bateau réagit comme prévu aux mouvements du levier de commande.

Inspection

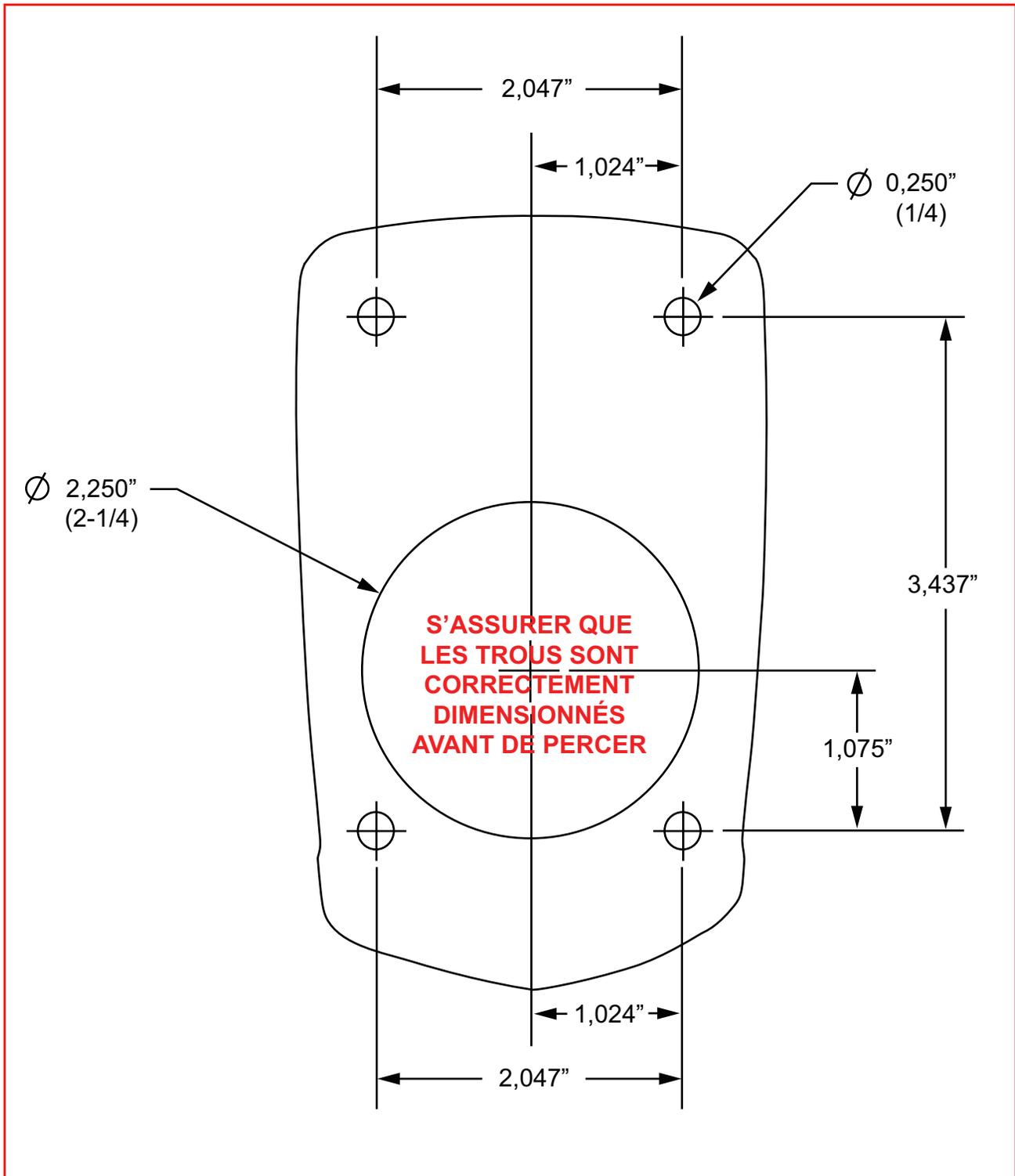
Inspecter le bateau à la recherche de fuites de liquide. Si des fuites sont constatées, y remédier immédiatement et exécuter la procédure de purge décrite dans le présent manuel.

S'assurer que tous les boyaux hydrauliques sont acheminés correctement et qu'aucun boyau n'est plié. Si des anomalies sont constatées, y remédier immédiatement.

Inspecter l'ensemble des connexions électriques. S'assurer que toutes les connexions électriques sont bien serrées et qu'aucun câble n'est endommagé ou plié. Si des anomalies sont constatées, y remédier immédiatement.

Gabarit de perçage du levier de commande

Pour imprimer le gabarit, s'assurer que les paramètres d'impression sont réglés sur 100 %.



Codes d'erreur Module de commande *iDock*

Code	<i>iDock</i> Capteur/ circuit du module de commande	Contrôlable	Critique	Alarme sonore	S.A.F.E	<i>Evinrude</i> Affichage tactile numérique	Durée d'activation	Informations sur la panne/ Correction
1	Surcharge détectée sur l'alimentation du capteur 5V		X	X		Capteur volts Code 1	< 1 seconde	Basse tension sur l'alimentation du capteur analogique. Sortie +5A <4,75 V, mode Joystick non autorisé. Vérifier le câblage depuis le module de commande jusqu'au capteur de la position de la direction pour identifier des traces de détérioration et des risques de court-circuit.
2	Circuit ouvert solénoïde du mode		X	X		Erreur solénoïde Code 2	< 1 seconde	Circuit ouvert détecté sur le solénoïde du mode. Solénoïde non connecté à la masse, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques et le câblage pour détecter des possibilités de circuit ouvert depuis le module de commande au système du solénoïde du collecteur. Vérifier la continuité du solénoïde.
3	Court-circuit solénoïde du mode		X	X		Erreur solénoïde Code 3	< 1 seconde	Court-circuit détecté sur le solénoïde du mode. Courant solénoïde > 5 Amps, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques et le câblage pour détecter des traces de détérioration et des possibilités de court-circuit depuis le module de commande au système du solénoïde du collecteur.
4	Circuit ouvert solénoïde de direction		X	X		Erreur solénoïde Code 4	< 1 seconde	Circuit ouvert détecté sur le solénoïde de direction. Solénoïde non connecté à la masse, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques et le câblage pour détecter des traces de détérioration et des risques de circuit ouvert depuis le module de commande au système du solénoïde du collecteur. Vérifier la continuité du solénoïde avec un ohmmètre.
5	Court-circuit sur solénoïde de direction		X	X		Erreur solénoïde Code 5	< 1 seconde	Court-circuit détecté sur le solénoïde de direction. Courant solénoïde > 5 Amps, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques et le câblage pour détecter des traces de détérioration et des possibilités de court-circuit depuis le module de commande au système du solénoïde du collecteur.
6	Panne du capteur de la position de la direction Signal 1	X				Erreur Capteur Code 6	< 1 seconde	Signal 1 hors de portée ou circuit ouvert. Aucun débit pwm détecté. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'au capteur de la position de la direction. Remplacer capteur de la position de la direction.
7	Panne du capteur de la position de la direction Signal 2	X				Erreur Capteur Code 7	< 1 seconde	Signal 2 hors de portée ou circuit ouvert. Aucun débit pwm détecté. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'au capteur de la position de la direction. Remplacer capteur de la position de la direction.
8	Capteur de la position de la direction hors corrélation		X	X	X	Erreur Capteur Code 8	< 1 seconde	Les signaux du capteur n'ont pas de corrélation. Différence entre les signaux > 2,5%, mode Joystick non autorisé. Remplacer capteur de la position de la direction.
9	Panne du capteur de direction		X	X	X	Erreur Capteur Code 9	< 1 seconde	Perte d'angle de braquage Erreurs 6 et 7, ou Erreur 8, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'au capteur de la position de la direction. Remplacer capteur de la position de la direction.
10	Panne du moteur de direction		X	X	X	Erreur Moteur Code 10	2 secondes	Perte fonctionnement moteur. Régime moteur < 400 tr/mn lorsque > 3000 tr/mn est demandé, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'au moteur de la direction sur le collecteur. Vérifier la continuité entre chaque phase du moteur (<100mΩ). Rechercher une résistance similaire entre chaque phase (si le voltmètre le permet). Vérifier les possibilités de circuit ouvert entre chaque phase et la masse du châssis (OL).
11	Réservé à un usage futur.							
12	Réponse imprévue de la direction		X	X	X	Erreur Direction Code 12	1 seconde	Réponse imprévue de la direction à la commande. La modification de l'angle de braquage est l'inverse de celle commandée, mode Joystick non autorisé
13	Déviation excessive de la direction	X			X	Erreur Direction Code 13	1 seconde	Différence excessive entre les angles de braquage. Différence > 14°, mode Joystick non autorisé. Vérifier les possibilités de fuite de fluide sur tous les raccords de direction hydrauliques. Vérifier qu'il n'y a aucune fuite entre les joints extérieurs et la valve de réglage. Vérifier que la valve de réglage est sur la position FERMÉE (opération). Vérifier qu'il n'y a pas d'air dans le système de direction, purger le système de direction.
14	Alimentation principale déconnectée	X				Erreur Alimentation principale Code 14	2 secondes	Alimentation principale déconnectée depuis EMM sur le réseau (privé) de commande à distance. Alimentation principale < 7,0 V. Vérifier qu'aucun autre module ne présente une erreur similaire. Si affirmatif, circuit ouvert sur le câble du réseau (privé) de commande à distance, provoquant une rupture du signal entre EMM et le premier dispositif. Concentrateur potentiellement défectueux ou EMM en panne. Si négatif, circuit ouvert sur le concentrateur ou câble du réseau (privé) de commande à distance entre le concentrateur et le module.
15	Masse principale déconnectée	X				Erreur Masse principale Code 15	2 secondes	Masse principale déconnectée Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'à la batterie.

Codes d'erreur Module de commande iDock

Code	iDock Capteur/ circuit du module de commande	Contrôlable	Critique	Alarme sonore	S.A.F.E	Écran tactile numérique Evinrude Affichage	Durée d'activation	Informations sur la panne/ Correction
16	Alimentation batterie déconnectée		X	X	X	Erreur Alimentation Code 16	2 secondes	Alimentation accessoires déconnectée. Alimentation accessoires <7,0 V, mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'à la batterie.
17	Masse batterie déconnectée		X	X	X	Erreur Alimentation Code 17	2 secondes	Alimentation accessoires déconnectée. Mode Joystick non autorisé. Vérifier les connexions électriques depuis le module de commande jusqu'à la batterie.
18	Erreur Checksum ROM		X			Erreur mémoire Code 18	3 secondes	Indique une application logicielle corrompue. Checksum logiciel incorrect, mode Joystick non autorisé. Recharger le logiciel correct. Si le Code persiste après la mise à jour du logiciel, remplacer le module.
19	Panne erreur CAN privé	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 19	5 secondes	Vérifier les connexions et les câbles du réseau (privé) de commande à distance.
20	Communications publiques perdues MC0	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 20	1 seconde	Communications publiques perdues MC0. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
21	Communications privées perdues MC0	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 21	1 seconde	Communications privées perdues MC0. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance des modules de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
22	Communications publiques perdues MC1	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 22	1 seconde	Communications publiques perdues MC1. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
23	Communications privées perdues MC1	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 23	1 seconde	Communications privées perdues MC1. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance des modules de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
24	Communications publiques perdues MC2	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 24	1 seconde	Communications publiques perdues MC2. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
25	Communications privées perdues MC2.	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 25	1 seconde	Communications privées perdues MC2. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance des modules de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
26	Communications publiques perdues MC3	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 26	1 seconde	Communications publiques perdues MC3. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande.
27	Communications privées perdues MC3	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 27	1 seconde	Communications privées perdues MC3. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance des modules de commande pour toutes les instances Module de commande (autres extérieurs).
28	Communications publiques perdues JOY0	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 28	1 seconde	Communications privées Joystick 0 perdues. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du Joystick sur toutes les instances extérieures.
29	Communications privées perdues JOY0	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 29	1 seconde	Communications privées Joystick 0 perdues. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du Joystick sur toutes les instances extérieures.
30	Communications publiques perdues JOY1	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 30	1 seconde	Communications privées Joystick 1 perdues. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du Joystick sur toutes les instances extérieures.
31	Communications privées perdues JOY1	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 31	1 seconde	Communications privées Joystick 1 perdues. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du Joystick sur toutes les instances extérieures.
32	Communications publiques perdues PSM0	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 32	1 seconde	Communications publiques perdues PS0. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du Module de capteur de pression (PSM) sur toutes les instances extérieures.
33	Communications privées perdues PSM0	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 33	1 seconde	Communications privées perdues PS0. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du Module de capteur de pression (PSM) sur toutes les instances extérieures.
34	Communications publiques perdues PSM1	X				Erreur Communication Réseau PBLC Code 34	1 seconde	Communications publiques perdues PS1. Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du Module de capteur de pression (PSM) sur toutes les instances extérieures.
35	Communications privées perdues PSM1	X				Erreur Communication Réseau PRVT Code 35	1 seconde	Communications privées perdues PS1. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du Module de capteur de pression (PSM) sur toutes les instances extérieures.
36	Réservé à un usage futur.							
37	Réservé à un usage futur.							
38	Surchauffe contrôleur collecteur	X				Erreur système Code 38	5 secondes	Température haute détectée sur le module MC. Température > 85°C (185°F). Vérifier le système de refroidissement extérieur et les tuyaux d'eau de refroidissement jusqu'au module de commande.

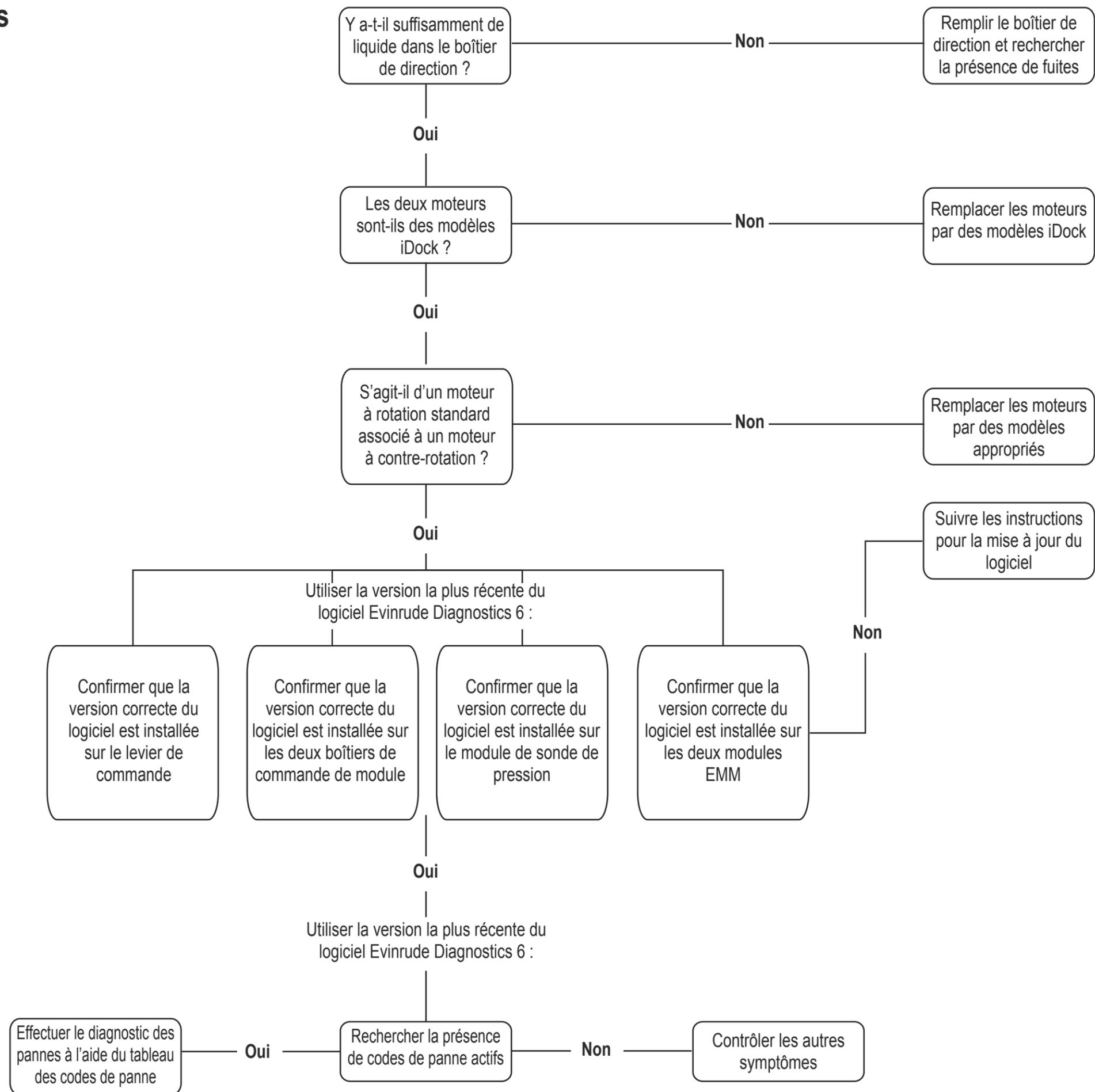
Codes d'erreur Module de capteur de pression *iDock*

Code	<i>iDock</i> Capteur/ circuit du module de commande	Contrôlable	Critique	Alarme sonore	Écran tactile numérique Evinrude Affichage	Durée d'activation	Informations sur la panne/ Correction
1	Port capteur de pression hors plage		X	X	Port Code 1 Erreur capteur de pression	< 1 seconde	Capteur < 0,4 V ou capteur > 4,6 V. Utiliser le logiciel <i>Evinrude Diagnostics</i> pour contrôler les valeurs ADC du capteur, essayer de reproduire l'erreur. Remplacer le PSM si l'erreur persiste.
2	Stbd capteur de pression hors plage		X	X	Stbd Code 2 Erreur capteur de pression	< 1 seconde	Capteur < 0,4 V ou capteur > 4,6 V. Utiliser le logiciel <i>Evinrude Diagnostics</i> pour contrôler les valeurs ADC du capteur, essayer de reproduire l'erreur. Remplacer le PSM si l'erreur persiste.
3	Surcharge détectée sur Alimentation 5V analogique		X	X	Tension Capteur Code 3	< 1 seconde	Sortie +5V < 4,75 V. Utiliser le logiciel <i>Evinrude Diagnostics</i> pour contrôler les valeurs de tension. Remplacer le PSM si l'erreur persiste.
4	Alimentation principale déconnectée	X			Erreur Alimentation principale Code 4	2 secondes	Alimentation principale < 7,0 V. Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance. Vérifier le fusible et les connexions électriques depuis la commande à distance et la batterie.
5	Masse principale déconnectée	X			Erreur Masse principale Code 5	2 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance. Vérifier le fusible et les connexions électriques depuis la commande à distance et la batterie.
6	Alimentation accessoires déconnectée.	X			Erreur Alimentation accessoires Code 6	2 secondes	Alimentation accessoires < 7,0 V. Vérifier le connecteur d'alimentation à 2 broches entre le PSM et le ou les adaptateurs. Vérifier le fusible et les connexions électriques depuis la commande à distance et la batterie.
7	Masse accessoires déconnectée.	X			Erreur Masse accessoires Code 7	2 secondes	Vérifier le connecteur d'alimentation à 2 broches entre le PSM et le ou les adaptateurs. Vérifier le fusible et les connexions électriques depuis la commande à distance et la batterie.
8	Erreur Checksum ROM		X		Erreur mémoire Code 8	3 secondes	Checksum logiciel incorrect, actualiser le logiciel PSM avec la dernière version disponible.
9	Panne erreur CAN privé	X			Erreur Communication Réseau privé Code 9	5 secondes	Circuit ouvert ou court-circuit sur réseau privé, communications redondantes perdues. Vérifier et remplacer les câbles du réseau (privé) de commande à distance, selon les besoins.
10	Communications publiques perdues MC0	X			Erreur Communication Réseau privé MC0 Code 10	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 à partir du module de commande.
11	Communications privées perdues MC0	X			Erreur Communication Réseau privé MC0 Code 11	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance, à partir du module de commande.
12	Communications publiques perdues MC1	X			Erreur Communication Réseau public MC1 Code 12	1 secondes	Connexions manquantes Réseau NMEA 2000 à partir du module de commande.
13	Communications privées perdues MC1	X			Erreur Communication Réseau privé MC1 Code 13	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance, à partir du module de commande.
14	Communications publiques perdues MC2	X			Erreur Communication Réseau public MC2 Code 14	1 secondes	Connexions manquantes Réseau NMEA 2000 à partir du module de commande.
15	Communications privées perdues MC2.	X			Erreur Communication Réseau privé MC2 Code 15	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance, à partir du module de commande.
16	Communications publiques perdues MC3	X			Erreur Communication Réseau public MC3 Code 16	1 secondes	Connexions manquantes Réseau NMEA 2000 à partir du module de commande.
17	Communications privées perdues MC3	X			Erreur Communication Réseau privé MC3 Code 17	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance, à partir du module de commande.

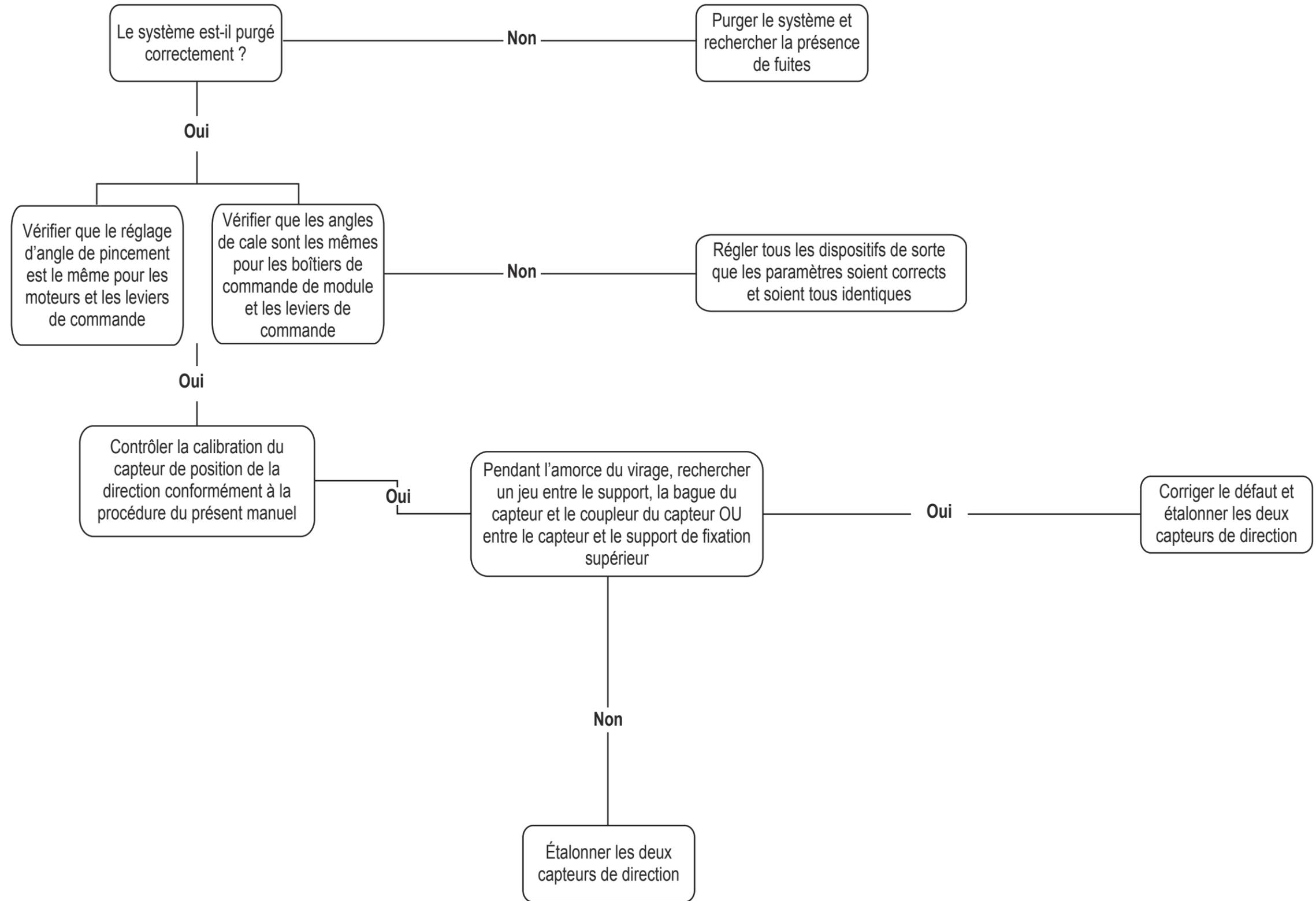
Codes d'erreur Joystick *iDock*

Code	<i>iDock</i> Circuit/ capteur Joystick	Contrôlable	Critique	Alarme sonore	<i>Evinrude</i> Affichage tactile numérique	Durée d'activation	Informations sur la panne/ Correction
1	Panne capteur redondant du Joystick	X			Panne capteur Joystick Code 1	< 1 seconde	Capteur Joystick redondant > 4,65 V ou < 0,35 V. Utiliser le logiciel <i>Evinrude Diagnostics</i> pour contrôler les valeurs ADC sur chaque axe pour vérifier ou reproduire l'erreur. Remplacer le Joystick si l'erreur persiste.
2	Panne capteur Joystick		X	X	Panne capteur Joystick Code 2	< 1 seconde	Panne des deux capteurs du Joystick > 4,65 V ou < 0,35 V, ou +5V Le Joystick ne fonctionne pas. Utilisez <i>Utiliser le logiciel Evinrude Diagnostics</i> pour contrôler les valeurs ADC sur chaque axe pour vérifier ou reproduire l'erreur. Remplacer le Joystick.
3	Panne capteur Orientation	X			Panne capteur Joystick Code 3	< 1 seconde	Perte de communications avec les capteurs, calibrage des capteurs absent, ou panne +2,5V. Calibrer la commande du Joystick. Remplacer le Joystick si le calibrage n'élimine pas l'erreur.
4	Alimentation principale déconnectée	X			Erreur Alimentation principale Code 4	2 secondes	Alimentation principale < 7.0 V. Vérifier les connexions d'alimentation entre le Joystick et la batterie.
5	Masse principale déconnectée	X			Erreur Masse Code 5	2 secondes	Vérifier les connexions de la masse depuis le Joystick jusqu'à la batterie.
6	Alimentation accessoires déconnectée.	X			Erreur Alimentation accessoires Code 6	2 secondes	Alimentation accessoires < 7.0 V. Vérifier les connexions d'alimentation entre le Joystick et la batterie.
7	Masse accessoires déconnectée.	X			Erreur Masse accessoires Code 7	2 secondes	Vérifier les connexions de la masse depuis le Joystick jusqu'à la batterie.
8	Limites de calibrage du système dépassées		X	X	Erreur calibrage Code 8		Effectuer un calibrage Joystick/ bateau
9	Erreur Checksum ROM		X		Erreur mémoire Code 9	3 secondes	Checksum logiciel incorrect, actualiser le logiciel Joystick avec la dernière version disponible.
10	Réservé à un usage futur.						
11	Réservé à un usage futur.						
12	Panne erreur CAN privé	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 12	5 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
13	Communications publiques perdues EMM0	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 13	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000.
14	Communications privées perdues EMM0	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 14	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
15	Communications publiques perdues EMM01	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 15	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000.
16	Communications privées perdues EMM1	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 16	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
17	Communications publiques perdues EMM2	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 17	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000.
18	Communications privées perdues EMM2	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 18	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
19	Communications publiques perdues EMM3	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 19	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000.
20	Communications privées perdues EMM3	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 20	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
21	Communications publiques perdues CH0	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 21	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 de commande à distance.
22	Communications privées perdues CH0	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 22	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
23	Communications publiques perdues CH1	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 23	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 de commande à distance.
24	Communications privées perdues CH1	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 24	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance.
25	Communications publiques perdues MC0	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 25	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande.
26	Communications privées perdues MC0	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 26	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du module de commande.
27	Communications publiques perdues MC1	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 27	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande.
28	Communications privées perdues MC1	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 28	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du module de commande.
29	Communications publiques perdues MC2	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 29	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande.
30	Communications privées perdues MC2.	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 30	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du module de commande.
31	Communications publiques perdues MC3	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 31	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 du module de commande.
32	Communications privées perdues MC3	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 32	1 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance du module de commande.
33	Communications publiques perdues JOY0	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 33	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 pour le Joystick.
34	Communications privées perdues JOY0	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 34	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance pour le Joystick.
35	Communications publiques perdues JOY1	X			Erreur Communication Réseau PBLC Code 35	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau NMEA 2000 pour le Joystick.
36	Communications privées perdues JOY1	X			Erreur Communication Réseau PRVT Code 36	3 secondes	Vérifier les connexions du réseau (privé) de commande à distance pour le Joystick.

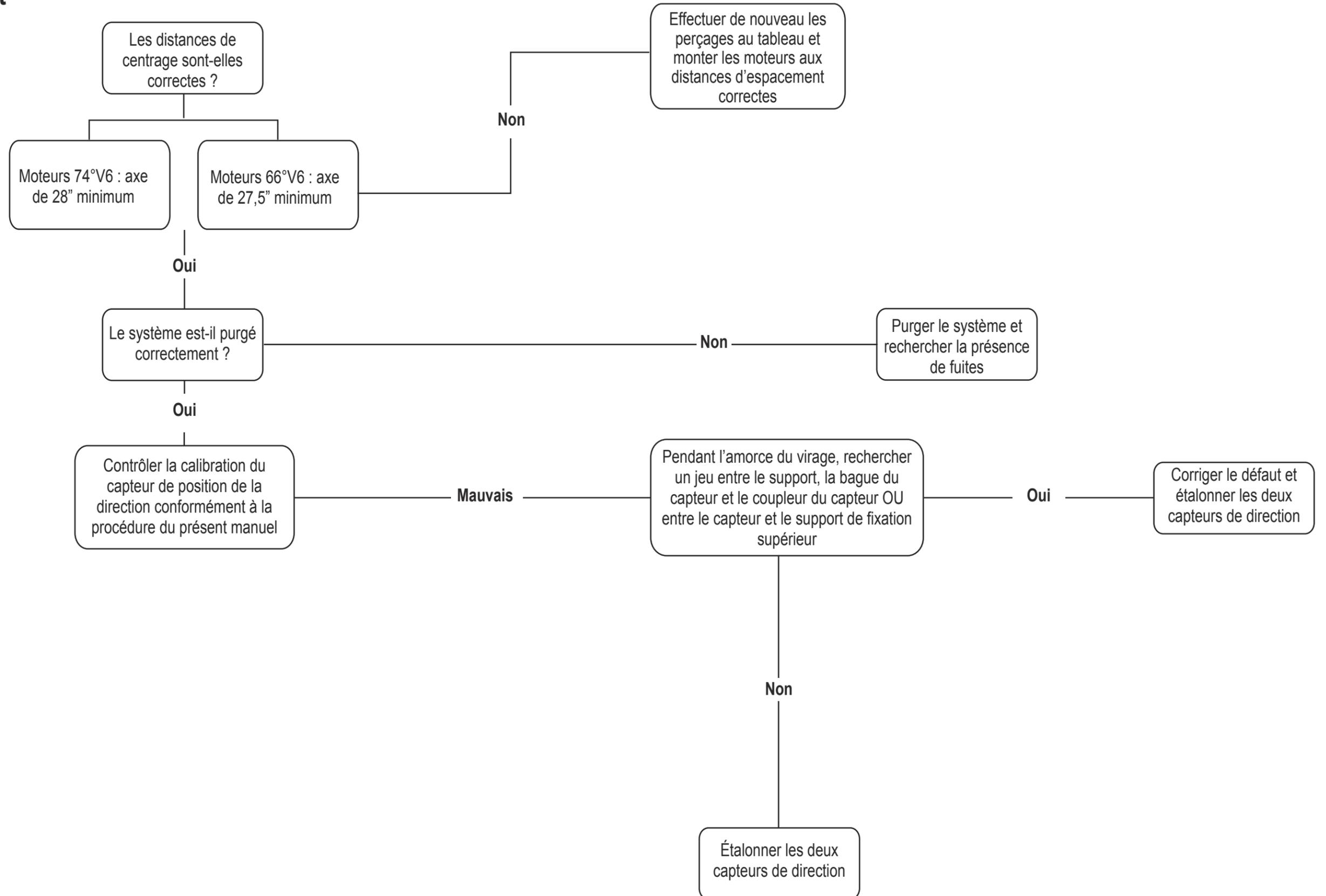
Contrôles préliminaires de Evinrude iDock



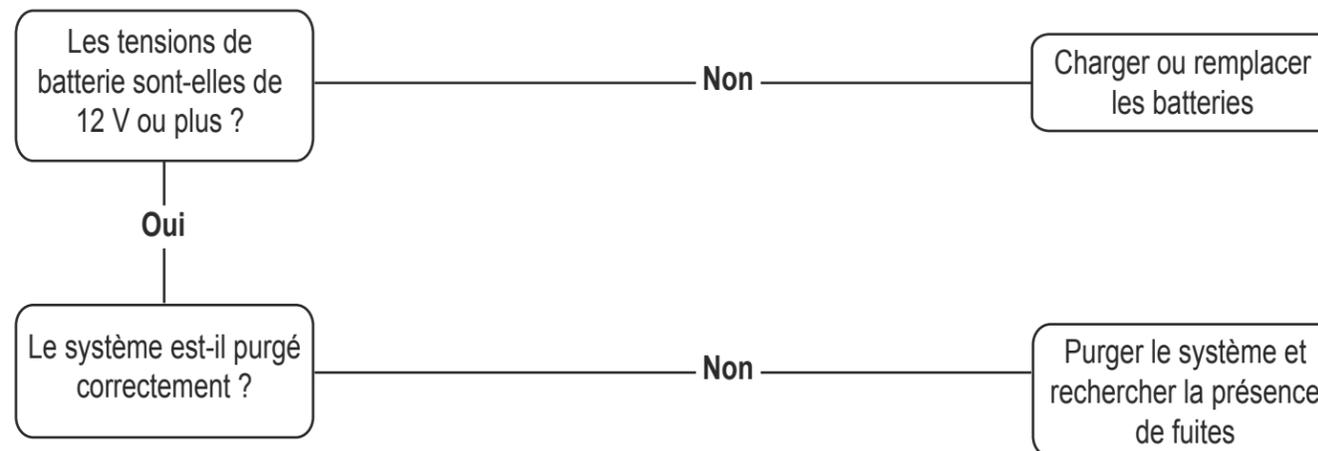
Calage à répétition des moteurs Evinrude iDock



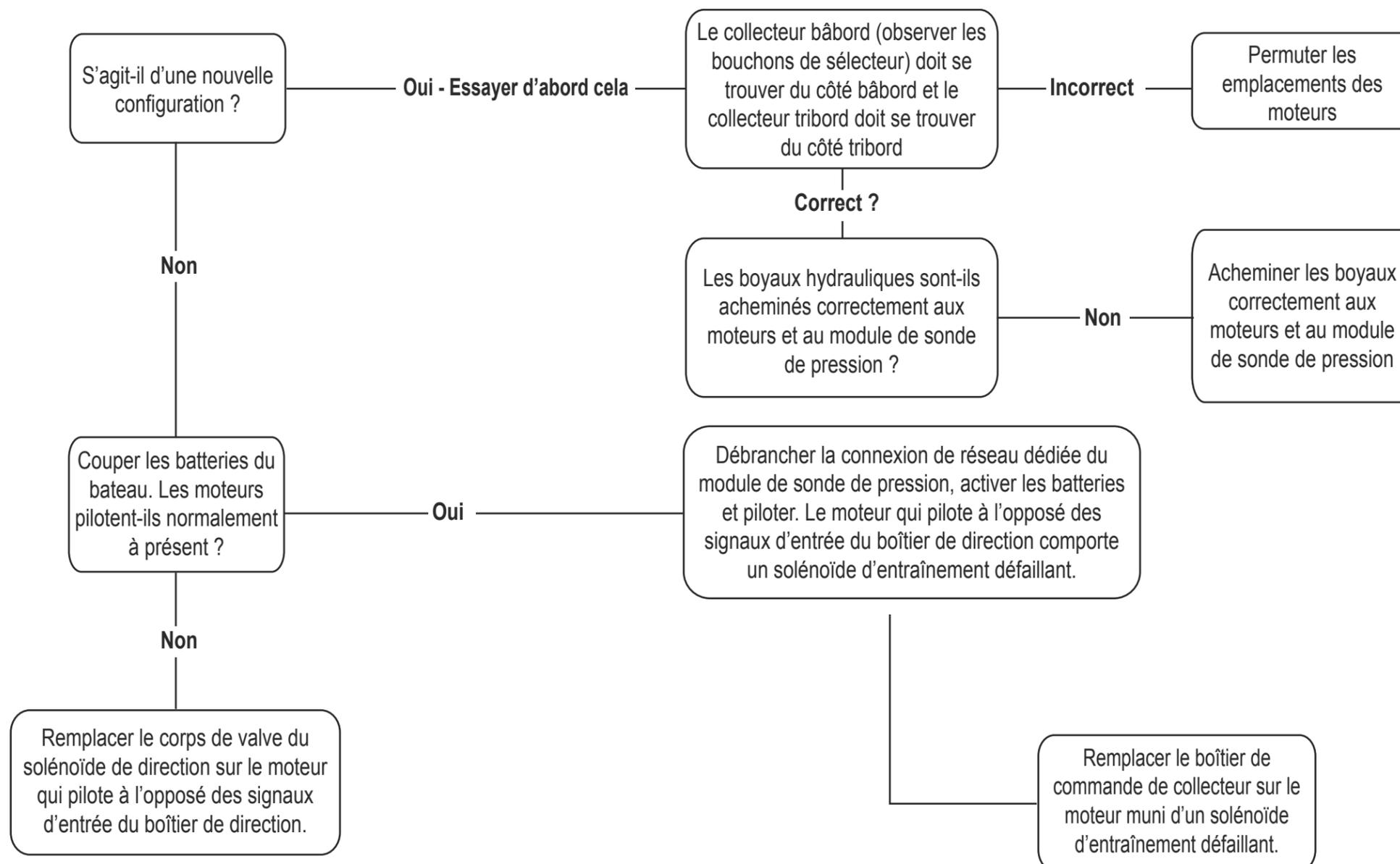
Moteurs Evinrude iDock Engines qui se touchent



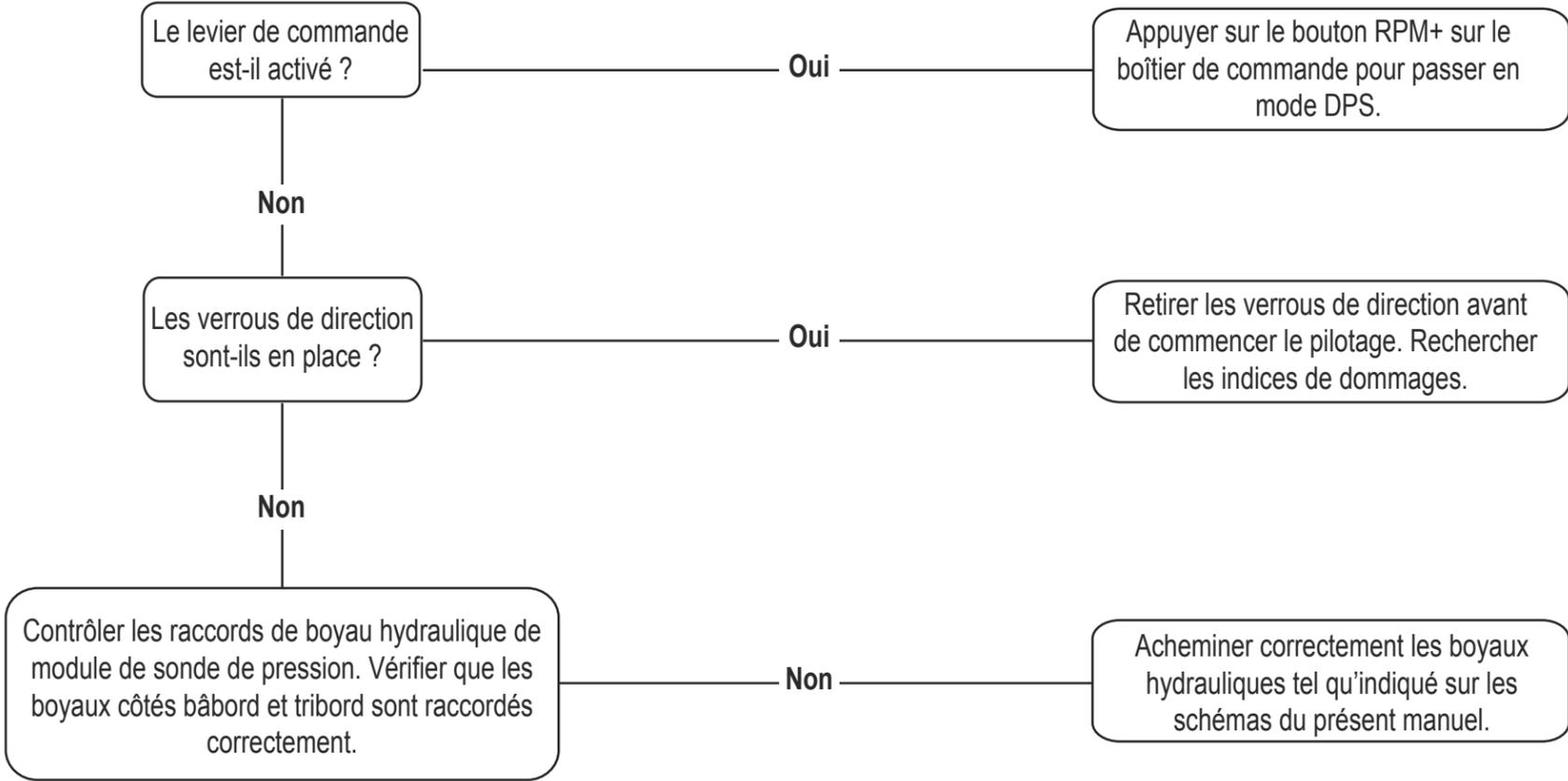
Le système Evinrude iDock à un moteur pilote lentement en mode Accostage



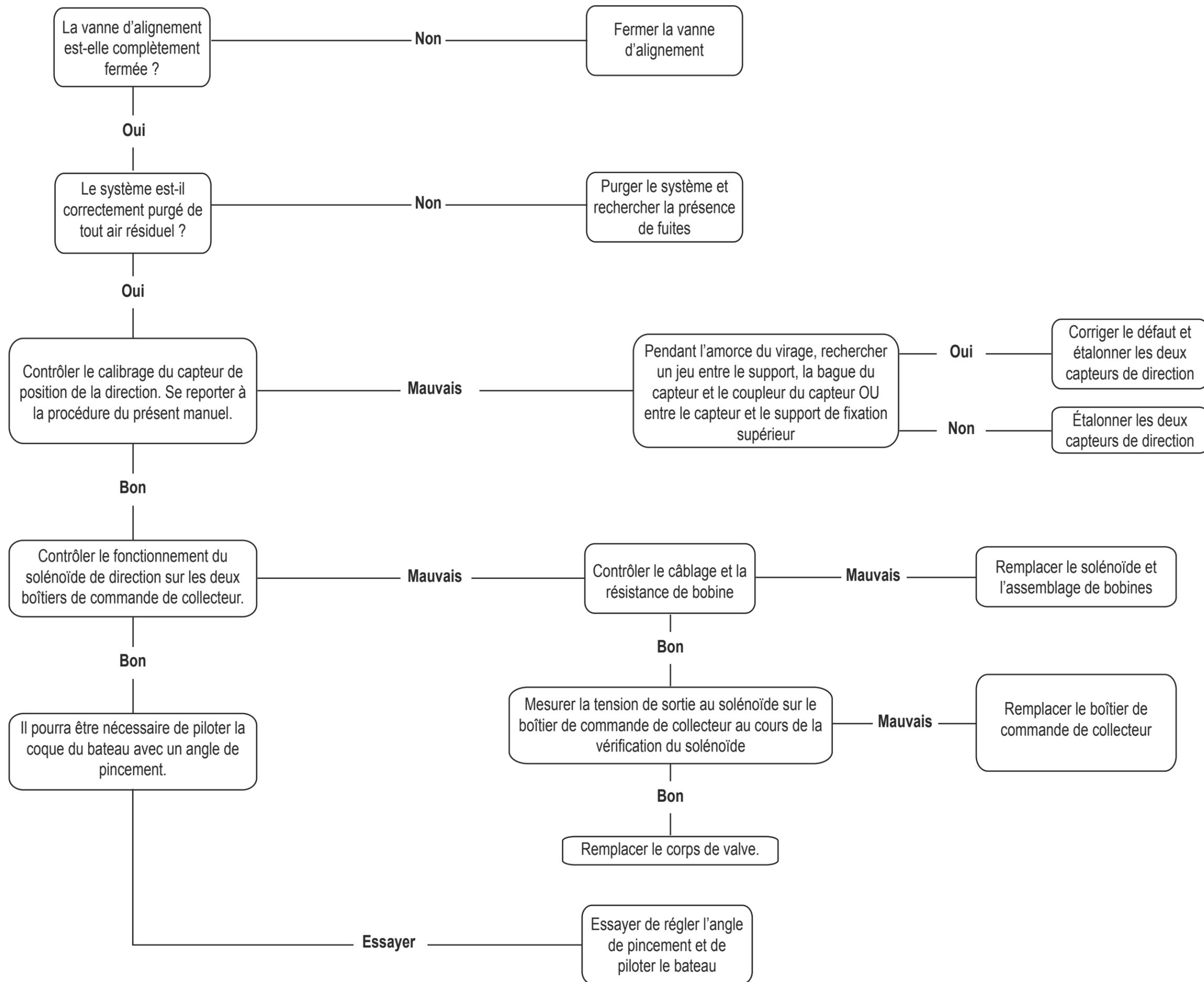
Moteurs Evinrude iDock qui pilotent à l'opposé des signaux d'entrée du boîtier de direction



Les moteurs Evinrude iDock ne répondent pas aux entrées transmises par la direction



Boîtier de commande de collecteur Evinrude iDock Code 13



Boîtier de commande de collecteur Evinrude iDock Code 12

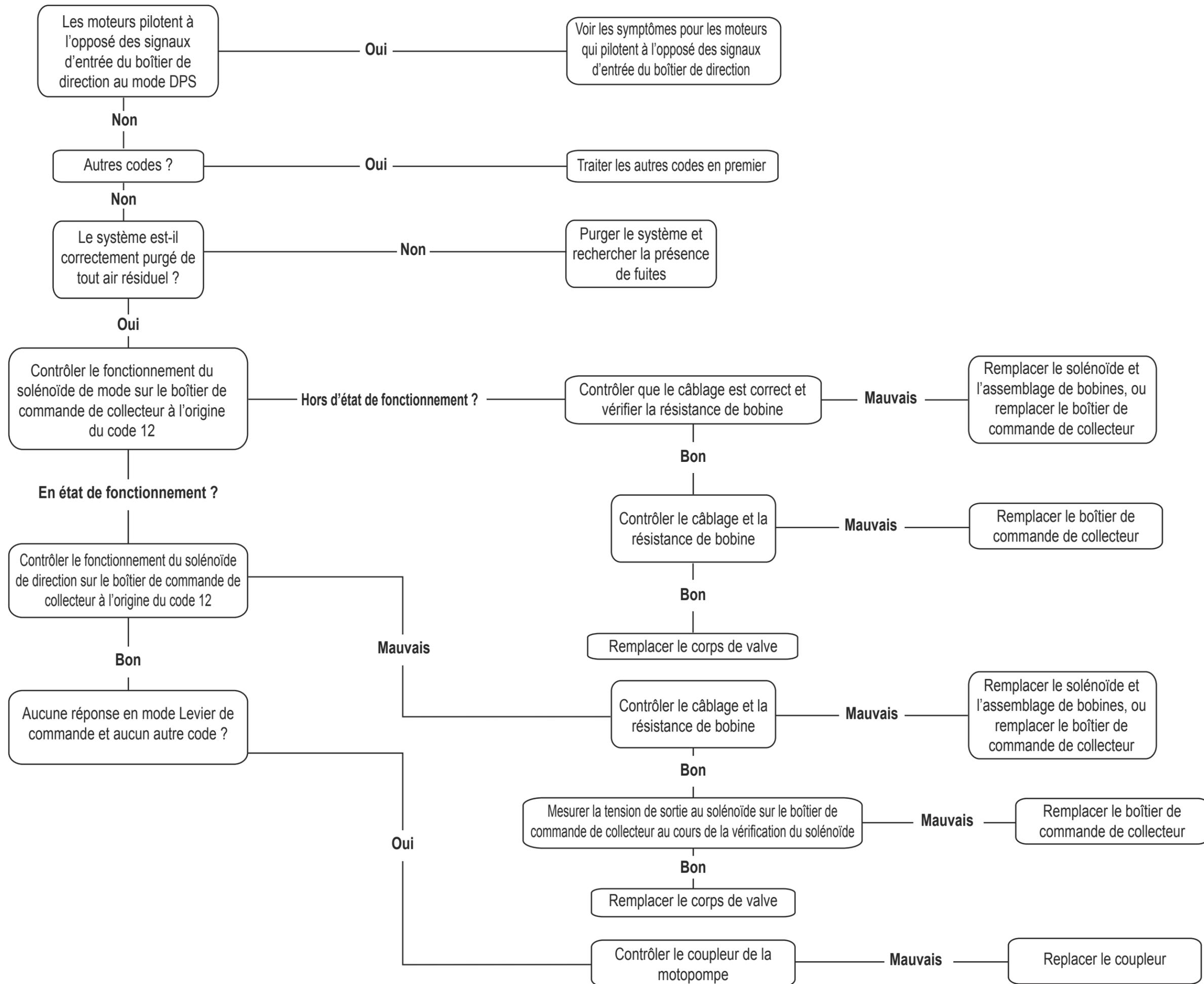


Schéma électrique iDock

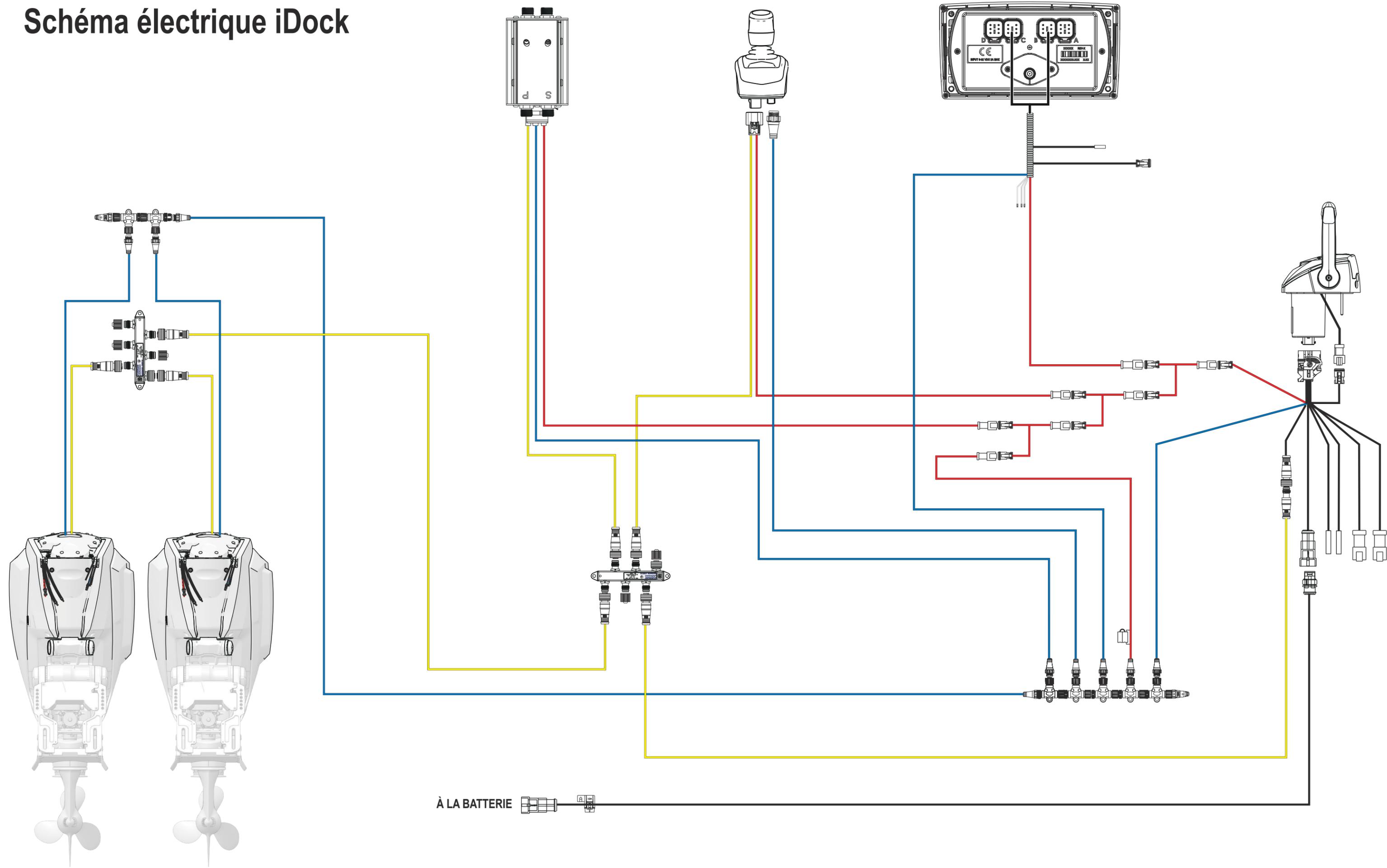
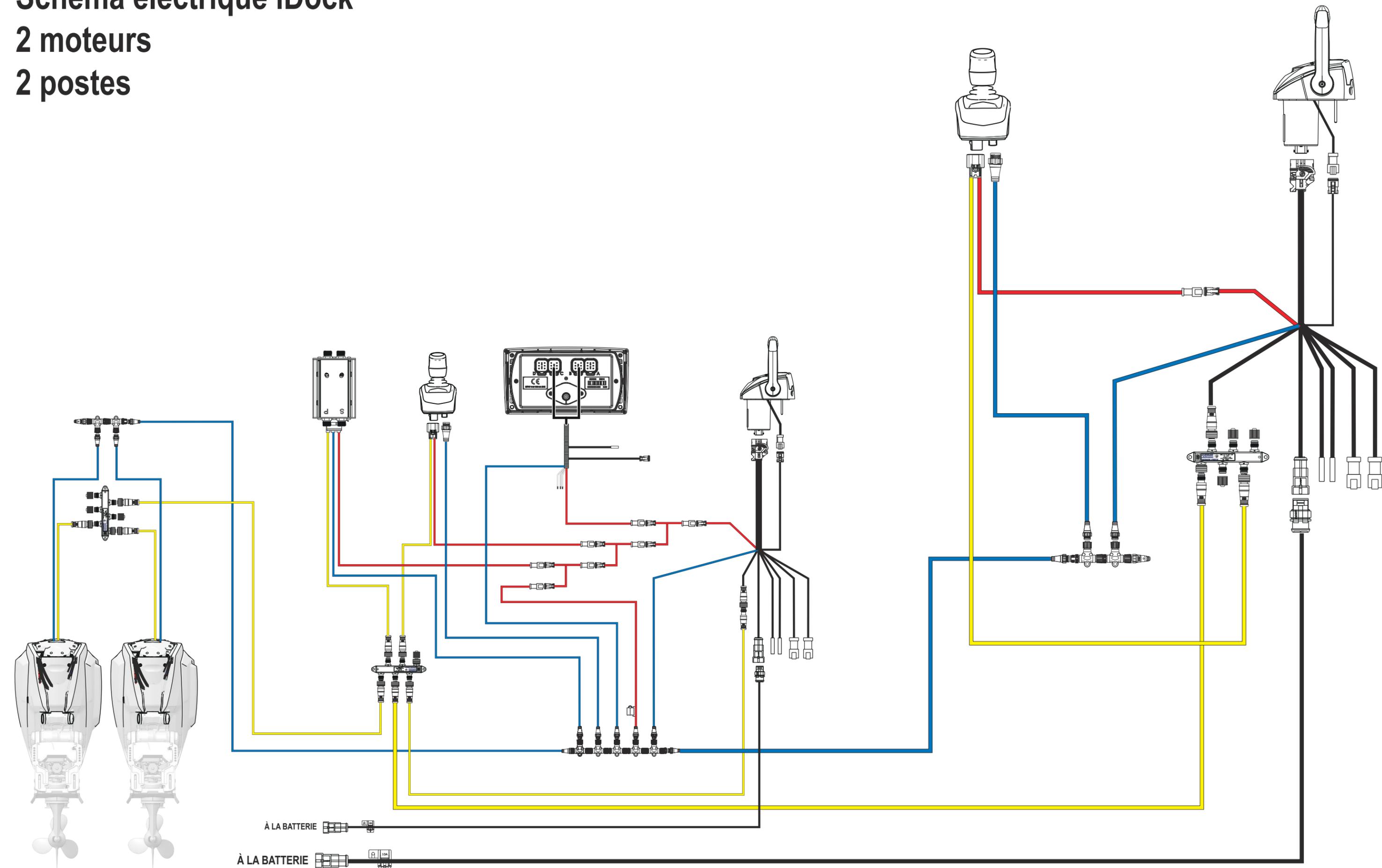


Schéma électrique iDock

2 moteurs

2 postes



www.brp.com



SKI-DOO®
LYNX®

SEA-DOO®
EVINRUDE®

CAN-AM®
ROTAX®



REV B_FR