

Utilisation des manettes de commande de gaz et propulsion dépourvues de gâchette

Afin de faciliter le pilotage et le rendre plus confortable, les constructeurs (notamment sur les grosses motorisations) abandonnent de plus en plus les systèmes à câble au profit de commandes électriques voir électroniques, souvent dépourvues de gâchettes : rendues plus sensibles, elles rendent potentiellement plus dangereuses les manœuvres de port ou d'approche (heur accidentel de la manette et enclenchement de la vitesse), ainsi que la navigation par mer formées (accélération intempestive).

Fini les bonnes vieilles commandes à gâchettes....



Place aux commandes électriques :



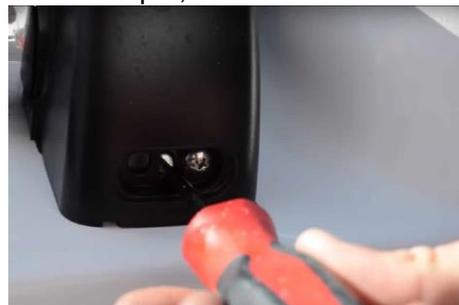
Contrairement aux manettes mécaniques où il est nécessaire d'actionner un bouton sous la poignée pour quitter le point mort, ici il suffit simplement de basculer la poignée vers l'avant l'arrière pour enclencher la vitesse.

Pour se prémunir d'accidents potentiels liés à l'activation non contrôlée de la poignée, il est nécessaire de **régler la sensibilité de la poignée pour durcir l'enclenchement d'une vitesse.**

Pour cela rien de plus simple !

Munissez-vous d'un tournevis et retirez le cache.

Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour obtenir plus de résistance (et dans le sens inverse pour plus de souplesse). Toujours opérer à flot pour régler la commande à sa convenance en situation de manœuvre, mais aussi en navigation rapide dans le clapot, etc.



Le cas des commandes électroniques :



Là aussi, contrairement aux manettes mécaniques où il est nécessaire d'actionner un bouton sous la poignée pour quitter le point mort vers la position « marche avant » ou « marche arrière », les **manettes électroniques ou numériques sont dépourvus de système de blocage** et, comme pour les voitures automatiques, **un simple cliquet** est à passer pour enclencher la propulsion et un **voyant « Neutral »** indiquant s'il on est au point mort au non.

La sensibilité étant bien plus grande, des manœuvres intempestives sont possibles ce qui nécessite quelques précautions à prendre !

1. *Dans tous les cas, toujours porter le **coupe-circuit** sur soi.*



2. *S'assurer que la **position « point-mort / Neutral »** est bien enclenchée dès que l'on quitte le poste de barre, transmet le pilotage ou dans le cas de toute approche sur une personne à l'eau.*



3. Ces systèmes autorisent des **réglages de sensibilité**, alors prendre le temps de les adapter aux conditions de navigation et réglages souhaités.



Vis de réglage de la tension du cliquet – Cette vis peut être réglée pour augmenter ou réduire l'effort nécessaire pour sortir la poignée de commande des différentes positions de cliquet. Visser dans le sens horaire pour augmenter la tension.

Vis de réglage de la tension de la poignée de commande – Cette vis peut être réglée pour augmenter ou réduire la tension exercée sur la poignée de commande (le couvercle doit être retiré). Ce réglage permet d'empêcher tout déplacement involontaire de la poignée en eaux agitées. Tourner la vis dans le sens horaire pour augmenter la tension et dans le sens inverse pour la réduire.

Des options supplémentaires à votre service et bien utiles pour prévenir les accidents !

1. THROTTLE ONLY (Mode spécial d'accélération)

Ce mode permet au pilote du bateau d'augmenter le régime moteur sans engager la transmission moteur.

En condition normale, le fait d'actionner la manette lorsque le(s) moteur(s) tourne(nt), entraîne un mouvement du bateau. **Utiliser le « mode spécial d'accélération » permet de désactiver la manette si le capitaine n'est pas à la barre.** Le réglage en mode spécial d'accélération permet d'éviter toute mise en prise intempestive. Ainsi lorsque le(s) moteur(s) tourne(nt), il est possible d'augmenter le régime moteur en mode spécial d'accélération, tout en gardant la transmission au point mort. Aucun risque de déplacement du bateau vers l'avant ou l'arrière.



Bouton et voyant du mode spécial d'accélération

2. Mode Dock

Le mode Dock (Accostage) réduit le régime moteur de 50 % sur toute l'étendue de la plage de la manette d'accélération, **permettant un contrôle plus précis de la puissance du moteur dans des espaces réduits (manœuvre de port, approche d'une personne à l'eau).**



Voyant et bouton d'accostage

L'entraînement au pilotage, une condition préalable nécessaire à toute navigation !

S'habituer aux réactions de son bateau est essentiel ! Pour cela il est nécessaire de **s'entraîner** en eau libre dans un premier temps ; ce temps d'adaptation et d'essais permet d'affiner les réglages souhaités, d'appréhender les temps de réaction, les trajectoires nécessaires pour réaliser les différentes manœuvres.

Attention : un changement de conditions de mer ou de vent, un bateau plus ou moins chargé, une répartition du poids à l'avant ou à l'arrière sont autant d'éléments venant **modifier les conditions de pilotage.**

Enfin, si plusieurs pilotes sont à bord, tout le monde doit s'entraîner ; de plus il convient de préciser les **procédures de transmission de pilotage** si tel est le cas.