

# Manuel du Propriétaire

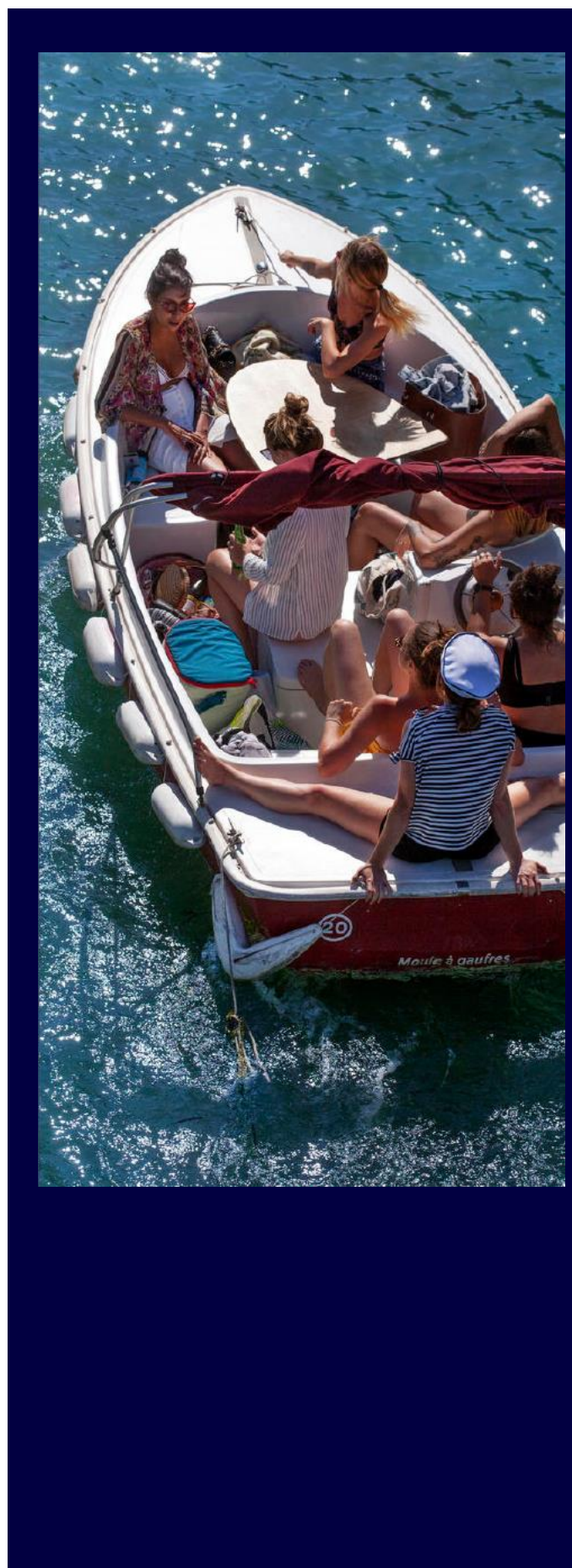


# Bateau électrique SCOOP

Ruban Bleu  
7 rue Marius Berliet – Parc d'activité de la Biliais Deniaud  
44360 Vigneux de Bretagne  
France

## Table des matières

Table des matières .....	1
1. Informations générales et données du bateau ....	3
2. Mise en service .....	4
A. Installation des batteries .....	4
B. Première mise à l'eau .....	4
C. Fonctionnement du bateau .....	5
D. Niveau de charge des batteries .....	5
E. Recharge des batteries .....	6
3. Sécurité à bord .....	7
A. Règles de navigation .....	7
B. Informations liées au risque d'envahissement et à la stabilité .....	8
➤ Ouverture dans la coque .....	8
➤ Pompe de cale et assèchement .....	8
➤ Stabilité et flottabilité .....	8
C. Système électrique - risque d'incendie d'explosions et de chocs électriques .....	8
➤ Informations générales .....	8
➤ Système de propulsion électrique .....	9
➤ Batteries .....	9
➤ Chargeur .....	10
4. Entretien et hivernage .....	10
A. Entretien électrique et conseils .....	10
B. Entretien du moteur .....	11
C. Entretien des batteries .....	11
D. Procédure d'hivernage .....	11
E. Transport sur remorque .....	12
F. Service après-vente (SAV) : .....	12
Garantie .....	12
ANNEXE A : Plan de câblage .....	13
ANNEXE B : Liste erreurs variateur .....	14
ANNEXE C : Liste erreurs chargeur .....	19
ANNEXE D : Carnet d'entretien .....	20
ANNEXE E : Bulletin de garantie .....	21



## Manuel du propriétaire : SCOOP

### Introduction

Le présent manuel a été élaboré pour vous aider à utiliser votre bateau en toute sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés, ses systèmes et des informations sur leur utilisation, leur réglage et leur maintenance, ainsi que la prévention des risques et gestion de ces risques. S'il vous plait, lisez-le soigneusement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si il s'agit de votre premier bateau ou si vous en avez changé pour un type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'acquérir une expérience sur sa manœuvre et son utilisation avant d'en « prendre les commandes ». Ruban Bleu sera ravi de vous former sur son utilisation.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manœuvrer en sécurité le bateau dans ces conditions.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de dépannage. En cas de difficulté, faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le pour la maintenance du bateau.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté et compétent pour l'entretien, la réparation ou les modifications. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires, ou des réglementations particulières sont en vigueur. Des exigences locales relatives au transport sur route peuvent également s'appliquer.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de sa détérioration avec le temps ou, le cas échéant, d'un usage important ou inapproprié.

N'importe quel bateau, aussi solide soit-il, peut être sévèrement endommagé s'il n'est pas utilisé correctement. Inspectez le bateau régulièrement, particulièrement après tout type d'endommagement suspecté. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de mer.

Il convient que l'équipage ait à bord tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ce matériel est obligatoire dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manœuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc.). Les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

Il convient que toutes les personnes portent des équipements individuels de flottabilité appropriés (gilets de sauvetage/aide à la flottabilité) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. Notez que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps un équipement individuel de flottabilité conforme à la réglementation nationale.

**Cette notice fait partie intégrante du bateau et doit toujours rester avec celui-ci  
(Même en cas de revente du bateau)**

## 1. Informations générales et données du bateau

Fabricant : Ruban Bleu

Modèle : SCOOP

Catégorie de conception : D

Nombre maximal de personnes à bord : 7  
adultes pour un poids de 525 kg.

Masse lège : 520kg

Masse pleine charge : 1045kg

Longueur : 4,75 m

Largeur : 1,95 m

Hauteur : 1,35 m

Tirant d'eau : 50 cm

Tirant d'air : 95cm (hors taud de soleil)

Moyen de propulsion : moteur électrique Eco One 24V 1.6kW

Matériau de la coque : fibre de verre et résine polyester

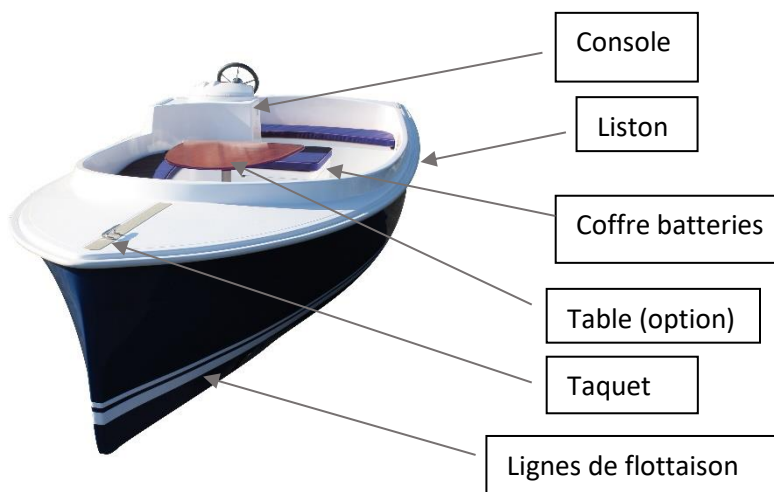
Le SCOOP répond aux l'exigences de la directive 2013/53/UE.

Une partie des informations est donnée sur la plaque du constructeur apposée sur le bateau. Une explication complète de ces informations est également donnée dans les sections correspondantes de ce manuel.

NOTE - Un bateau auquel on a donné la catégorie de conception D est considéré avoir été conçu pour naviguer dans des vents établis typiquement inférieurs ou égaux à la force Beaufort 4 et les vagues associées d'une hauteur significative allant jusqu'à 0,3 m et des vagues occasionnelles de 0,5 m de haut. Ruban Bleu ne peut être tenu pour responsable en cas de détérioration de matériel (moteur, variateur, câbles) due à des conditions de navigation particulières hors standard. On entend par « conditions de navigations particulières hors standard » : tout site de navigation dans lequel l'utilisateur du bateau est susceptible de trouver des « algues, sacs plastiques, fil de pêche, » objets faisant obstacles au bateau et de façons répétées.

Votre SCOOP vous a été livré avec les pièces suivantes :

- 1 jeu de batteries
- 1 manuel du propriétaire
- 1 déclaration écrite de conformité
- 1 plaque constructrice avec son n° CIN
- 1 moteur pod 1.6 kW
- 1 chargeur 45-50A





**AVERTISSEMENT** — Ne pas dépasser le nombre maximal de personnes recommandé. Quel que soit le nombre de personnes à bord, la masse totale des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours utiliser les sièges/surfaces d'occupation fournis



**AVERTISSEMENT** — Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours charger le bateau avec soin et répartir les charges de manière appropriée pour conserver l'assiette théorique (approximativement horizontale). Éviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

## 2. Mise en service

### A. Installation des batteries

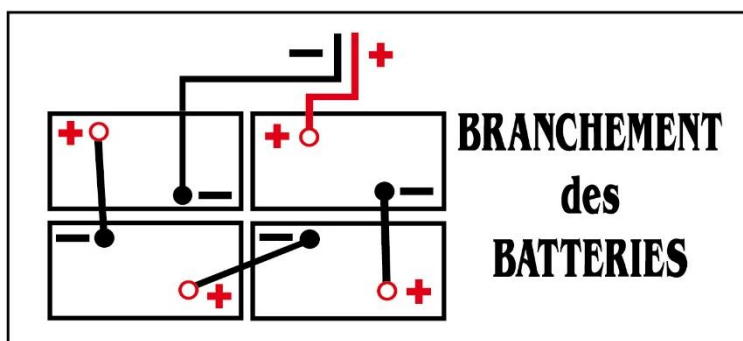
Respecter le plan de câblage des batteries. Ne pas oublier de bracher le chargeur aux bornes du parc batterie.

Vérifier que la connexion (polarité) des câbles terminaux et le serrage des vis des connecteurs soient corrects.

Connecteurs inter éléments 20 Nm (+/- 1Nm)

Câbles terminaux 20 Nm (+/- 1Nm)

**Lors de la première utilisation, les batteries ne sont pas rechargées entièrement. Il faudra également attendre 10 cycles (charge-décharge) avant d'avoir la capacité totale des batteries.**



### B. Première mise à l'eau

Vérifier le bon fonctionnement de la direction : le moteur doit pivoter, lorsque vous manœuvrez le volant.

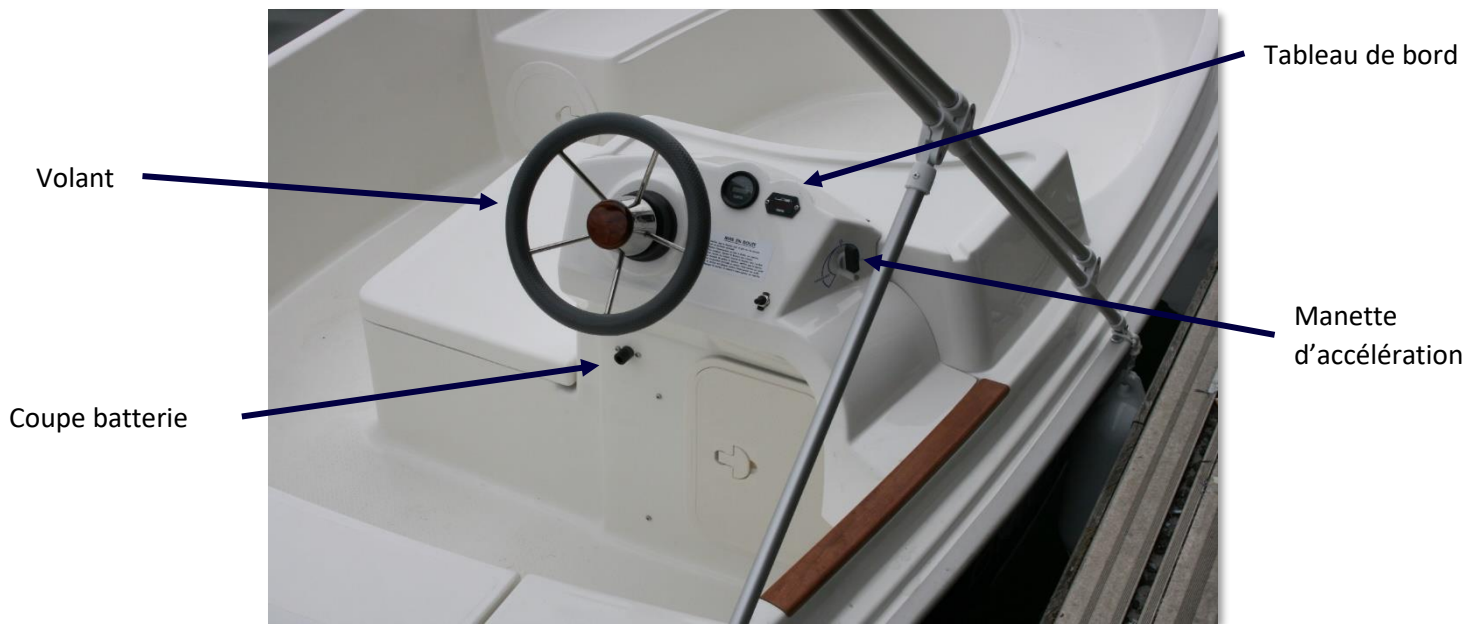
Vérifier le bon fonctionnement du moteur avant la mise à l'eau.

Vérifier que le niveau de charge des batteries soit suffisant.

Vérifier que le matériel de sécurité est bien à bord.

Vérifier le bon serrage du bouchon de fond de quille.

## C. Fonctionnement du bateau



Vérifier qu'il y ait assez de fond : 80 cm d'eau minimum.

Prendre position sur le bateau.

Enclencher la clé coupe circuit.

Vérifier que la manette de commande de vitesse est bien en position neutre et actionner le contacteur On/Off.

Vous pouvez actionner la manette de commande pour vous déplacer.

Il y a deux indicateurs sur la console : un horamètre qui compte les heures de fonctionnement du bateau et un indicateur de décharge. Voir les précisions concernant l'indicateur de décharge aux paragraphes suivants.

## D. Niveau de charge des batteries

La principale cause de la détérioration des batteries est la décharge profonde. Il ne faut pas descendre en dessous de 20% de charge. La décharge profonde fait rapidement chuter la durée de vie de la batterie. Lors de l'utilisation du bateau, la LED de l'indicateur de décharge va se déplacer vers la gauche pour signifier que la batterie se décharge (1 barrette = 10%). Lorsque la parc batterie arrive en décharge profonde, les deux dernières LED se mettent à clignoter alternativement.



**AVERTISSEMENT – Un bateau en décharge profonde ne doit pas partir en navigation. Le bateau ne pourra pas fonctionner correctement.**

La charge du parc batterie est proportionnel à sa tension au repos. Cette tension se mesure à l'aide d'un voltmètre.

	Tension du parc batterie
Batteries chargées à 100%	25.8V
Batteries chargées à 20% (seuil de décharge profonde)	24V

Note – Pour contrôler l'état d'une batterie, vous avez deux méthodes : soit en prenant la tension, soit en utilisant un pèse acide. La mesure se fait après une charge. On vérifie alors si la batterie a retrouvé sa charge maximal (25.8V).

## E. Recharge des batteries

Le chargeur est installé dans le bateau. Il est muni d'une rallonge de 8m pour le brancher à une prise de quai.

Pour commencer la charge, coupez l'alimentation à l'aide du coupe batterie puis branchez la prise au quai. La charge commence automatiquement après quelques secondes.



**ATTENTION – Les aérations ne doivent en aucun cas être bouchées**

**ATTENTION - Les bouchons des éléments de batteries doivent rester fermés.**

Le chargeur affiche deux éléments :

- L'état de charge des batteries



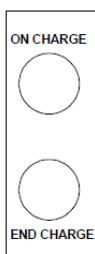
La LED ROUGE indique que le chargeur est dans la phase initiale de la charge.

La LED JAUNE indique que la batterie est à 80 % de charge.

La LED VERTE indique que la batterie est à 100 % de charge.

D'autres détails se trouvent dans la description des courbes de charge.

- La phase dans laquelle il se situe dans on processus de charge



Afin d'indiquer l'état de la charge et pendant quelle phase de charge le chargeur se trouve on utilise la spécification suivante:

PHASE	LED ROUGE	LED VERT
Phase 1	Allumé	Fermé
Phase 2	Allumé+courtes extinctions	Fermé
Phase 3	Allumé (firmware CB : Fermé)	Allumé+courtes extinctions
Phase 4	Allumé+courtes extinctions (firmware CB : Fermé)	Allumé+courtes extinctions (firmware CB : Allumé)
Phases 5 et 6	Fermé	Allumé+courtes extinctions (firmware CB : Allumé)
Fin de la charge	Fermé	Allumé

Le chargeur peut également se mettre en erreur. Dans ce cas il affiche un code pour donner la raison de son arrêt. Vous retrouverez le détail de ces erreurs en ANNEXE B.

### 3. Sécurité à bord

#### A. Règles de navigation

Le SCOOP est conçu pour naviguer à une vitesse maximale de **5** nœuds. Il est nécessaire qu'un enfant de moins de 16 ans soit accompagné d'un adulte. Il est interdit de piloter si vous avez consommé de l'alcool, des drogues ou certains médicaments qui altèrent votre vigilance.



N'embarquez pas de passagers avant d'avoir acquis une pratique suffisante du pilotage individuel. Le pilotage du SCOOP avec passagers requiert davantage de compétences. Familiarisez-vous d'abord avec la machine.

Votre SCOOP n'est pas équipé d'un éclairage permettant la navigation de nuit. Ne sortez pas après le coucher du soleil ou avant l'aube : vous augmenteriez le risque de collision avec un autre bateau et donc de graves blessures, voire la mort.

Le SCOOP est propulsé par un moteur électrique pod, il est donc nécessaire de maintenir un régime moteur suffisant pour se diriger. Accélérez légèrement pour changer de direction. Lorsque vous positionnez la manette de puissance en position zéro, le bateau ralentit, puis s'arrête sous l'effet de la résistance de l'eau. Prévoyez donc une distance d'arrêt suffisante. Pour le freinage il est nécessaire de se mettre en marche arrière. Il est très important d'anticiper les manœuvres de freinage, d'arrêt d'urgence ou de marche arrière.

N'accélérez pas si quelqu'un se trouve debout dans le bateau, de même, ne pas accélérer si un baigneur se trouve derrière le bateau. La rotation de l'hélice peut occasionner des lésions graves en cas de contact. Dans tous les cas, positionner le contacteur sur OFF, enlever la clé coupe circuit (rouge) afin d'éviter tout démarrage inopiné du moteur.

Lorsque le moteur est en marche, n'ouvrez pas le coffre batteries.

Le pilote et les passagers doivent toujours garder les deux pieds dans le bateau. Lorsque le bateau est en mouvement.

N'approchez jamais des autres embarcations. Ne suivez pas une autre embarcation de trop près. Le vent, une vague ou l'inertie de la machine pourraient provoquer une collision.



Regardez autour de vous et assurez-vous de la non proximité d'un plongeur, d'une planche à voile, d'un skieur nautique, d'un baigneur ou d'une autre embarcation, d'un tout autre obstacle.

Évitez les virages brusques, ou toute manœuvre qui pourrait mettre un autre conducteur de bateau en danger ou l'empêcher de prévoir votre trajectoire.

Le SCOOP est conçu pour naviguer dans une profondeur d'eau minimum de 80 cm.

## Manuel du propriétaire : SCOOP

Au cas où un objet (sac plastique, fil de pêche, etc.) viendrait à bloquer ou ralentir l'hélice. Il est impératif de stopper le bateau, couper le contact (off), revenir à la berge, sortir le bateau de l'eau.

Des autocollants d'avertissements sont apposés dans le bateau. Ils concernent votre sécurité lorsque vous utilisez le bateau : lisez-les avec attention et suivez bien les recommandations.

Conformez-vous à la législation en vigueur dans le pays et sur le lieu où vous utilisez votre bateau. Avant de partir, renseignez-vous sur les règles de navigation en vigueur et sur la météorologie du jour.

Kit de sécurité : en fonction de son utilisation (professionnel, location, particulier, environnement maritime ou fluvial celui-ci est différent.

**La sécurité c'est avant tout faire preuve de bon sens et de respect d'autrui.**

### B. Informations liées au risque d'invasion et à la stabilité

#### ➤ Ouverture dans la coque

Le SCOOP est un bateau auto-videur à l'arrêt en position légère. L'évacuation des eaux de pluies se fait par le passe coque au pied de la banquette arrière. Pour éviter un envahissement, il est important de vérifier que le passe coque n'est pas obstrué (feuilles mortes, sachet plastique, etc.).

Lors de la navigation, il est impératif de fermer ce passe coque avec le bouchon adéquat.

#### ➤ Pompe de cale et assèchement

Une pompe de cale peut avoir été installée en option. Si tel est le cas, elle est installée dans la quille du bateau. Son débit est de 50L/min.

Lorsque le bateau est hors de l'eau, vous pouvez vider la cale grâce au nable situé à l'arrière de la quille.



**AVERTISSEMENT — Le système de pompes de cale n'est pas conçu pour le contrôle d'une brèche.**

**NOTE — Vérifier à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale. Nettoyer les débris aux les points ou crépines d'aspiration des pompes.**

#### ➤ Stabilité et flottabilité

Toute modification dans la disposition des masses à bord (par exemple l'ajout d'une structure surélevée pour la pêche, le changement du moteur, etc.) peut affecter de manière significative la stabilité, l'assiette et la performance du bateau.

Il convient de maintenir l'eau des cales au minimum

La stabilité est réduite par l'ajout de toute masse au-dessus du pont principal

La stabilité peut être réduite lors du remorquage

Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité

### C. Système électrique - risque d'incendie d'explosions et de chocs électriques

#### ➤ Informations générales

Faites vérifier le matériel de lutte contre l'incendie (présent dans le kit de sécurité du bateau) à la fréquence indiquée sur le matériel

## Manuel du propriétaire : SCOOP

Remplacez les extincteurs portatifs, s'ils sont périmés ou déchargés, par des appareils de capacité d'extinction égale, ou supérieure

### ➤ Système de propulsion électrique

Après chaque utilisation, placez toujours l'interrupteur et le coupe batteries située sous le volant sur la position 'Off', cela économise les batteries et évite tous risque d'incendie.

Ne pas modifier l'installation électrique du bateau ni les schémas pertinents. Il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine.

Contrôler régulièrement le système (état du câblage, fusibles, serrage des cosses)

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension.

Ne jamais changer ou modifier la valeur des fusibles d'origines (ampérage) des appareils de protection contre les surintensités.

Ne jamais laisser le bateau sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension.

### ➤ Batteries

*Recommandations pour l'utilisation en sécurité.*



**Ne pas fumer. Ne pas utiliser de flammes libres. Eviter les courts-circuits et toute source d'étincelles près des batteries et dans la zone de charge.**



**Toujours revêtir des lunettes et des vêtements de protection pendant les interventions sur les batteries.**



**L'électrolyte est une solution corrosive d'acide sulfurique qui peut provoquer des brûlures graves. En cas de contact avec les yeux, laver immédiatement et abondamment avec de l'eau et consulter un médecin.**



**Prendre toutes les précautions inhérentes au voltage de l'installation afin d'éviter tout danger de décharges. Avant d'opérer sur les batteries, éloigner tous les objets métalliques qui se trouvent dans les mains, aux poignets, au cou, ou qui peuvent tomber des poches.**

**Toujours utiliser des outils isolés. Ne pas poser d'outils ou autres conducteurs sur les éléments.**



**Les batteries en charges, en service et en mouvement émettent un mélange explosif d'hydrogène et oxygène. Risque d'explosions et de déflagrations.**



**Effectuer la charge dans une zone bien ventilée et destinée exclusivement à cet effet. Ouvrir le couvercle du coffre batteries pour accéder à la rallonge avant de commencer la charge.**



**Placer les moyens de secours et de lutte contre l'incendie dans un lieu facilement accessible.**

*Utilisation :*

Ne pas débrancher le connecteur batterie pendant les phases de charge ou de décharge.

Les décharges profondes nuisent au bon fonctionnement et à la durée de la batterie.

Après la phase de décharge la batterie doit être rechargée dans les plus brefs délais.

Manuel du propriétaire : SCOOP

Contrôler que le niveau de l'électrolyte dépasse d'environ 10mm le bord supérieur des séparateurs et si c'est nécessaire **remplir avec de l'eau déminéralisée.**

**NB le remplissage doit être effectué EXCLUSIVEMENT après la phase de charge.**

➤ Chargeur



Ne pas enlever le couvercle danger de décharge électrique

Ne pas installer le chargeur en position verticale avec le ventilateur vers le bas

Pour éviter les surchauffes, s'assurer que toutes les ouvertures ne sont pas obstruées.

Ne pas installer le chargeur près d'une source de chaleur.

Protéger le chargeur de batteries des éventuelles projections d'eau et ne verser aucun liquide à l'intérieur.

Vérifier que le type d'alimentation à disposition correspond à la tension prévue et indiquée sur la plaquette du chargeur.

Le chargeur dispose d'une fiche à 3 pôles avec mise à la terre, qui peut être insérée seulement dans une prise avec mise à la terre.

Vérifier que votre installation électrique possède bien une mise à la terre.

Dans le cas où le câble devient usé ou ayant subi des dommages, le changer immédiatement.

Nous déconseillons l'utilisation de prise multiple pour le branchement de votre chargeur.

Ne pas raccorder l'alimentation avant de raccorder ou de déconnecter les connexions batterie.

Ne pas utiliser le chargeur sur des batteries de démarrage (type voiture).

Vérifier que la tension nominale de la batterie à recharger correspond à celle indiquée sur la plaquette du chargeur de batterie.

Vérifier que la courbe de charge sélectionnée soit adaptée au type de la batterie qui doit être rechargée.

Ruban Bleu décline toute responsabilité dans le cas d'erreur sur le choix de la courbe de charge qui a donné des dommages irréversibles à la batterie.

Ne pas tenter d'effectuer des réparations sur le chargeur de batterie. L'ouverture du couvercle peut exposer à des risques de décharges électriques.

**Votre rallonge ne doit pas dépasser les 8 mètres de long (Risque de chute de tension et d'échauffement, risque de dégradation du chargeur).**

## 4. Entretien et hivernage

Vous trouverez dans ce chapitre les informations nécessaires à l'entretien de votre SCOOP : entretien régulier, hivernage, service après-vente.

### A. Entretien électrique et conseils

Vous pouvez vous référer au schéma électrique du bateau (sans option) en Annexe A

Vérifier la tension aux bornes des batteries, moteur, chargeur et variateur.

Manuel du propriétaire : SCOOP

Vérifier l'état du câblage (corrosion, coupure, serrage des cosses).

Vérifier le fonctionnement du ventilateur du variateur.

Vérifier le bon état du coupe batterie.

Vérifier régulièrement qu'il n'y ait pas d'objet ralentissant ou gênant la rotation de l'hélice. (ex, fil de pêche, sac plastique, etc.)

## B. Entretien du moteur

Le moteur Eco One MP24/1.6 est un moteur à courant continu. Il nécessite une révision périodique (autour de 1000h suivant les conditions d'utilisations).

Il est impératif de vérifier la présence d'algues, de fils de pêche, sac plastiques, etc., dans l'hélice. Leur présence augmente la consommation électrique du moteur et endommage irrémédiablement le système. Vérifier également l'état des anodes du moteur.

L'accès au moteur se fait par la trappe arrière lorsque le bateau est hors d'eau. Avant tout démontage, il faut penser à débrancher les câbles moteurs du bornier. Le desserrage de la biellette de direction permet de faire descendre le moteur dans le tube de jaumière. Il faut bien prendre soin de retenir le moteur dans sa chute.

ATTENTION – Les blocs de polystyrène constituant la réserve de flottabilité peuvent être retirés temporairement pour faciliter l'accès au moteur. Ils doivent impérativement être remis à leur place à la fin de la manipulation. Il y a 13 blocs de polystyrène amovible dans la cale du SCOOP.

## C. Entretien des batteries

Vérifier régulièrement le niveau d'eau (déméralisée) des batteries (1 cm au dessus des plaques)

Mettre en charge après chaque utilisation

**Ne jamais descendre en décharge profonde (ne jamais vider les batteries) laisser 20% mini de charge.**

L'utilisation de batteries de marques différentes sur un même bateau est totalement déconseillée.

Effectuer la charge exclusivement avec un chargeur adéquat (s'il n'est pas adéquat, il pourrait endommager la batterie et compromettre son fonctionnement).

Nous recommandons de ne jamais laisser les batteries déchargées pour une durée de plus de 2 jours, avec l'électrolyte à une densité inférieure à 1.20 Kg/L (tension 6.15 V) et effectuer des charges complètes avant des périodes de longue inactivité.

## D. Procédure d'hivernage

Pour sortir les bateaux de l'eau, utilisez une remorque adaptée. Si vous les entreposez en extérieur, caliez les bateaux pour que l'eau de pluie puisse s'évacuer, (laisser le bouchon de fond de cockpit ouvert).

Vérifier qu'il n'y a pas d'eau dans la double coque. Ouvrir le nable de fond de quille et chercher l'origine de l'entrée d'eau.

- Entreposer les bateaux dans un endroit sec dont la température est comprise entre +5°C et +35°C.
- Couper l'alimentation avec le coupe batterie

## Manuel du propriétaire : SCOOP

- Sortir les batteries du bateau et les entreposer dans une pièce au sec, et dont la température est comprise entre +10°C et +35°C.
- Vérifier le niveau d'eau (démminéralisée) des batteries (1 cm au dessus des plaques)
- Effectuer des contrôles et des recharges périodiquement, minimum une fois par mois.
  
- Durant le stockage des batteries il est indispensable (si vous avez plusieurs bateaux du même type) d'appairer les batteries. Les mêmes batteries doivent se retrouver sur le même bateau, la saison suivante. En effet, les batteries n'ayant pas le même niveau d'usure il est nécessaire de conserver celui-ci pour une meilleure pérennité dans le temps.

**Pendant un arrêt prolongé, il est très important de mettre en charge les batteries une à deux fois par mois, afin d'éviter leur détérioration !**

### E. Transport sur remorque

Une remorque adaptée est nécessaire pour transporter le bateau en toute sécurité. La quille doit impérativement reposer sur un chemin de roulement centrale.

### F. Service après-vente (SAV) :

**Le service après-vente est assuré, par Ruban Bleu !**

Vous trouverez également sur le site Internet de Ruban Bleu l'ensemble des pièces disponibles pour l'entretien et la réparation de vos bateaux.

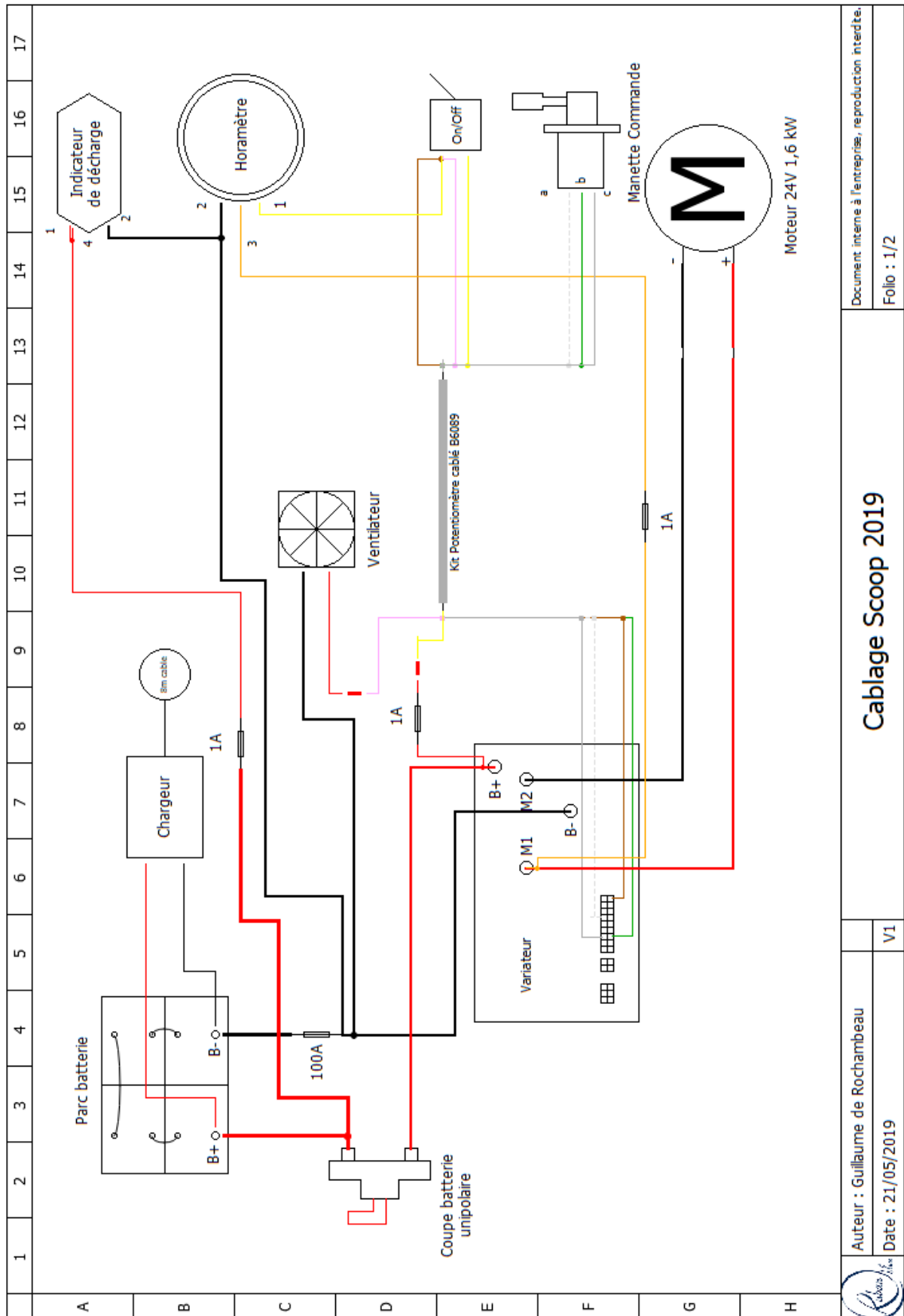
Si les schémas en annexe ne vous suffisent pas, le service technique Ruban Bleu est à votre disposition pour tout renseignement.

#### Garantie

Votre SCOOP est garanti contre les vices de fabrication, conformément à la législation européenne.

Cependant les pièces ne sont pas garanties en cas de mauvaise utilisation, et en particulier le moteur n'est pas garanti ainsi que les conséquences des dommages causés par le contact de corps étrangers (cailloux, sac plastique, fil de pêche, etc.). Les chocs constatés sur les hélices peuvent entraîner une usure prématurée du moteur, voir une détérioration complète de celui-ci.

## ANNEXE A : Plan de câblage



Document interne à l'entreprise, reproduction interdite.  
Folio : 1/2

**Cablage Scoop 2019**

Auteur : Guillaume de Rochambeau  
Date : 21/05/2019  
V1



## ANNEXE B : Liste erreurs variateur

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
1,2	Controller Overcurrent	<ul style="list-style-type: none"> <li>External short of phase M1 or M2 motor connections.</li> <li>The controller is defective.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The phase current exceeds the current limit.  <b>Clear:</b> Check the connections, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	The controller is defective.	<p><b>Set:</b> The controller's current sensors have invalid offset readings.  <b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>
1,3	Current Sensor		
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>An external load on the capacitor bank (Brake+ connection terminal or B+ connection terminal for the external connector model) prevents the capacitor bank from charging.</li> <li>The controller is defective</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The precharge failed to charge the capacitor bank.  <b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>
1,4	Precharge Failed		
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	The controller is operating in an extremely cold environment.	<p><b>Set:</b> The heatsink temperature is below -40°C.  <b>Clear:</b> Raise the heatsink temperature to above -40°C, then cycle the keyswitch.</p>
1,5	Controller Severe Undertemp		
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	The controller is operating in an extremely hot environment.	<p><b>Set:</b> The heatsink temperature is above 85°C.  <b>Clear:</b> Decrease the heatsink temperature to below 85°C, then cycle the keyswitch.</p>
1,6	Controller Severe Overtemp		
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>A system other than the controller is draining the battery.</li> <li>The battery resistance is too high.</li> <li>The battery is disconnected.</li> <li>The B+ fuse is blown.</li> <li>The main contactor did not close.</li> <li>Undervoltage parameters are incorrectly configured.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The voltage is below the Severe Undervoltage threshold.  <b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
1,7	Severe B+ Undervoltage		
	Current limit decreases to 0	<ul style="list-style-type: none"> <li>The user overvoltage parameter is incorrectly configured.</li> <li>The battery resistance is too high for the regen current.</li> <li>The battery disconnected during regen braking.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The voltage is above the Severe Overvoltage threshold.  <b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
1,9	Severe B+ Overvoltage		
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>The controller is operating in an extremely hot environment.</li> <li>There is excessive load on the vehicle.</li> <li>The controller is incorrectly mounted, which is preventing the controller from cooling.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The controller's heatsink temperature exceeded 75°C.  <b>Clear:</b> Address the possible causes.</p>
2,3	Controller Overtemp Cutback		
	Reduced drive torque Reduced regen braking torque		

### LED DIAGNOSTICS

The 1226 controller has red and yellow status LEDs. Table 32 describes how the LEDs indicate the controller's status.

Table 32 LED Statuses

Status	Red Light	Yellow Light
OK	Off	The flash cycle is 1.5s. The LED blinks for 500ms, followed by a 1s delay.
Downloading Firmware	On	On
Monoperational	On	Off
Fault	Flashes the first digit of the fault code.	Flashes the second digit of the fault code. For details, see the following section.
Invalid Software	Fast Flash	Off

### Fault Codes

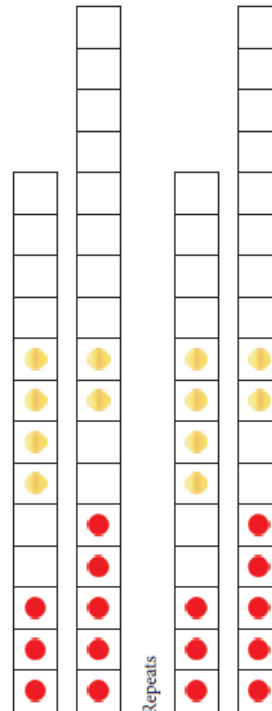
Fault codes consist of two digits, with the digits delimited by a comma. For example, the Parameter Change fault's code is 5,2.

The red status LED shows the fault code's first digit and the yellow LED shows the second digit. The fault LEDs' flash cycle operates as follows:

- The red LED is on for 250ms, followed by a 250ms delay.
- The yellow LED is on for 250ms, followed by a 250ms delay.
- A 2s delay occurs, then the cycle is repeated until the fault is cleared.

If there are multiple active faults, the controller flashes each fault code using the sequence described above. After fault codes for all active faults have been flashed, an additional 2s follows the last fault code.

Figure 14 shows how the status LEDs flash when both the 3,4 and 5,2 faults are active. Each block in the diagram represents 500ms.



Note: Fault codes are described in Table 33.

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
2,10	Main Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The main driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul> <p><b>Note:</b> This fault applies only to models with external contactors.</p>	<p><b>Set:</b> The Main Contactor driver is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle		
3,1	EMBrake Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The electromagnetic brake driver is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownEMBrake ShutdownThrottle		
3,2	Hydraulic Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver for the Hydraulic contactor is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	Shut down the assigned driver		
3,3	Load Hold Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver for the Load Hold contactor is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	Shut down the assigned driver		
3,4	AUX 1 Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver for the Aux 1 contactor is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	Shut down the assigned driver		
3,5	AUX 2 Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is open or shorted.</li> <li>The controller's or contactor coil's connector pins are dirty.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver for the Aux 2 contactor is either open or shorted. <b>Clear:</b> Repair the wiring and connections, then cycle the keyswitch.</p>
	Shut down the assigned driver		
3,6	Encoder Fault	<ul style="list-style-type: none"> <li>Motor encoder failure.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The controller detected a motor encoder failure. <b>Clear:</b> Check the crimps and wiring, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownEMBrake ShutdownThrottle ShutdownMotor		
3,7	Motor Open	<ul style="list-style-type: none"> <li>The motor phase is open.</li> <li>Bad crimps or faulty wiring.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The controller detected that the motor phase is open. <b>Clear:</b> Make sure the motor is connected to the M1 and M2 connectors, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle		
3,8	Main Contactor Welded	<ul style="list-style-type: none"> <li>The main contactor tips are welded closed.</li> <li>Motor phase M1 or M2 is disconnected or open.</li> <li>An alternate voltage path, such as an external circuit to B+, is providing current to the capacitor bank (B+ connection terminal).</li> </ul>	<p><b>Set:</b> Prior to the main contactor closing, the capacitor bank voltage (B+ connection terminal) was loaded via the motor for a short time, but the voltage did not discharge. <b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
	ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle		

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
2,4	Undervoltage Outback Reduced drive torque	<ul style="list-style-type: none"> <li>The batteries need recharging.</li> <li>The undervoltage parameters are incorrectly configured.</li> <li>A system other than the controller is draining the battery.</li> <li>The battery resistance is too high.</li> <li>The battery is disconnected.</li> <li>The B+ fuse is blown.</li> <li>The main contactor did not close.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The capacitor bank voltage dropped below the Undervoltage threshold. <b>Clear:</b> Address the possible causes.</p>
	Overvoltage Outback Reduced brake torque.	<ul style="list-style-type: none"> <li>The regen braking current elevated the battery voltage.</li> <li>The User Overvoltage parameter is incorrectly configured.</li> <li>The battery resistance is too high for the regen current.</li> <li>The battery disconnected during regen braking.</li> </ul> <p><b>Note:</b> The controller generates this fault only during regen braking.</p>	<p><b>Set:</b> The controller's capacitor bank voltage exceeded the Overvoltage threshold. <b>Clear:</b> Address the possible causes.</p>
2,6	Ext 5V Supply Failure Disable the 5V and 14V supply	<ul style="list-style-type: none"> <li>The external load impedance on the 5V power supply is too low.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The power supply's voltage is outside the range of 4.5V-6V. <b>Clear:</b> Adjust the external load and cycle the keyswitch.</p>
	Ext 14V Supply Failure Disable the 5V and 14V supply	<ul style="list-style-type: none"> <li>The external load impedance on the 14V power supply is too low.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The power supply's voltage is outside the range of 12V-16V. <b>Clear:</b> Adjust the external load and cycle the keyswitch.</p>
2,8	Motor Temp Hot Outback Reduced drive torque If the Braking Thermal Outback Enable parameter is On, regen braking torque is reduced.	<ul style="list-style-type: none"> <li>The motor temperature is at or above the temperature specified with the Temperature Hot parameter.</li> <li>The Temperature Hot parameter is incorrectly configured.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The motor temperature is at or above the Temperature Hot parameter setting. <b>Clear:</b> Take one of the following steps:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cool the motor until its temperature is below the Temperature Hot parameter value.</li> <li>Adjust the Temperature Hot parameter.</li> </ul> <p>See <a href="#">Motor Temperature Control Menu</a> on page 54.</p>
	Motor Temp Sensor Fault MaxSpeed reduced (LOS, Limited Operating Strategy) Motor temperature outback disabled.	<ul style="list-style-type: none"> <li>The motor thermistor is incorrectly connected.</li> <li>The sensor polarity between pins J1-5 and J1-6 is incorrect.</li> <li>The motor temperature and sensor parameters are incorrectly configured. See <a href="#">Motor Temperature Control Menu</a> on page 54.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The resistance of the motor thermistor input (J1-6) is lower than 100Ω or greater than 10KΩ. <b>Clear:</b> Address the possible causes.</p>

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
4,5	LED Driver 1 ShutdownLED1Driver	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is shorted to B-.</li> <li>Driver overcurrent.</li> <li>Defective hardware.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver is shorted or is consuming more than 30mA</p> <p><b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
	LED Driver 2 ShutdownLED2Driver		
	LED Driver 3 ShutdownLED3Driver		
4,6	Horn Driver ShutdownHorn	<ul style="list-style-type: none"> <li>The driver is shorted.</li> <li>Driver overcurrent.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The horn is shorted to B- when the horn driver is configured as a high side driver or to B+ when configured as a low side driver or is consuming more than 30mA.</p> <p><b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
	BB Wiring Fault ShutdownThrottle ShutdownEMBrake ShutdownMainContactor	Bad crimps or faulty wiring for the emergency reverse normally open switch. <b>Note:</b> For information on the belly button check, see page 20.	<p><b>Set:</b> The wire connecting Driver 2 and the emergency reverse normally open switch is broken.</p> <p><b>Clear:</b> Fix the wiring, then cycle the keyswitch.</p>
4,9	EMR Rev HPD ShutdownThrottle ShutdownEMBrake	The throttle, direction, and interlock inputs were not returned to neutral after an emergency reverse operation.	<p><b>Set:</b> The operator attempted to drive after an emergency reverse without first clearing the throttle, direction, and interlock inputs.</p> <p><b>Clear:</b> If the EMR Dir Interlock parameter's value is On, clear the interlock, throttle, and direction inputs. Otherwise, clear the throttle and direction inputs.</p>
	Parameter Change Fault ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	A parameter marked as [PCF] was changed but the keyswitch was not cycled.	<p><b>Set:</b> A parameter that requires the keyswitch to be cycled has changed.</p> <p><b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>
5,2	EMR Switch Redundancy ShutdownInterlock ShutdownEMBrake	<ul style="list-style-type: none"> <li>Either or both Emergency Reverse input switches are inoperative, resulting in an invalid state. See Table 18.</li> <li>There is dirt or moisture in the switches.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The emergency reverse NO and NC switches are in an invalid state.</p> <p><b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
	Stall Detected ShutdownEMBrake ShutdownThrottle ShutdownMotor	The motor has stalled.	<p><b>Set:</b> The controller did not detect motor movement.</p> <p><b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
3,9	Main Contactor Did Not Close ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>The main contactor tips are oxidized, burnt, or not making good contact.</li> <li>An external load on the capacitor bank (B+ connection terminal) is preventing the capacitor bank from charging.</li> <li>Blown B+ fuse.</li> <li>The Pull In Voltage and Holding Voltage parameters are incorrectly configured. See <a href="#">Main Relay Menu</a> on page 37.</li> <li>The main contactor opened even though the controller commanded the contactor to close.</li> <li>The wiring to the contactor's coil was removed.</li> <li>The coil is defective.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The capacitor bank voltage (B+ connection terminal) did not charge to B+ when the main contactor was commanded to be closed.</p> <p><b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
	Throttle Input ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>The throttle's input voltage is outside the voltage range of the throttle's analog input.</li> <li>The Analog 1 Type parameter is incorrectly configured.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The throttle input voltage is outside the range defined by the analog input's Low and High parameters.</p> <p><b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
4,3	NV Memory Failure ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle ShutdownInterlock ShutdownDriver1 ShutdownDriver2 ShutdownDriver3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Failure to read or write to nonvolatile (NV) memory.</li> <li>Internal controller fault.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The controller's operating system was not able to read or write to EEPROM memory.</p> <p><b>Clear:</b> Download the correct firmware and default parameter settings, then cycle the keyswitch.</p>
	HPD/Sequencing Fault ShutdownThrottle	<ul style="list-style-type: none"> <li>The keyswitch, interlock, direction, and throttle switches were not applied in the correct order.</li> <li>Faulty wiring, crimps, or switches for the keyswitch, interlock, direction switches, or throttle.</li> <li>Moisture in the keyswitch, interlock, direction switches, or throttle.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The controller detected that the keyswitch, interlock, direction, and throttle switches were not cycled in the correct order after an HPD action.</p> <p><b>Clear:</b> Cycle the switches in the correct order as described in <a href="#">Understanding the HPD/SRO Function</a> on page 36. If that doesn't clear the fault, check the wiring and for moisture, then cycle the switches in the correct order.</p>

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
10,4	Analog 1 Out of Range <i>No fault action</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The analog input's voltage is above the voltage specified by the High parameter.</li> <li>The analog input's voltage is below the voltage specified by the Low parameter.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The input voltage is not within the range of voltages defined by the input's High and Low parameters. <b>Clear:</b> Either return the voltage to within the configured range or reconfigure the parameters, then cycle the keyswitch.</p>
	Analog 2 Out of Range <i>No fault action</i>		
	Analog 3 Out of Range <i>No fault action</i>		
	Analog 4 Out of Range <i>No fault action</i>		
	Analog 5 Out of Range <i>No fault action</i>		
	Analog 6 Out of Range <i>No fault action</i>		
10,10	Analog Assignment <i>No fault action</i>	An analog input is being used for two or more functions.	<p><b>Set:</b> The controller detected an analog assignment conflict. <b>Clear:</b> Resolve the conflict, then cycle the keyswitch.</p>
	EMR SRO <i>ShutdownThrottle</i>		
11,4	EMR SRO <i>ShutdownThrottle</i>	The emergency reverse switch was on when the keyswitch was powered on.	<p><b>Set:</b> The operator turned the keyswitch on while the emergency reverse switch was on. <b>Clear:</b> Turn off the emergency reverse switch, then cycle the keyswitch.</p>
	Load Hold SRO <i>ShutdownDriver</i>	The load hold switch was on when the keyswitch was powered on.	<p><b>Set:</b> The operator turned the keyswitch on while the load hold switch was on. <b>Clear:</b> Turn off the load hold switch, then cycle the keyswitch.</p>
11,5	Hydraulic SRO <i>ShutdownDriver</i>	The hydraulic lift switch was on when the keyswitch was powered on.	<p><b>Set:</b> The operator turned the keyswitch on while the hydraulic lift switch was on. <b>Clear:</b> Turn off the hydraulic lift switch, then cycle the keyswitch.</p>
	EMR SRO <i>ShutdownDriver</i>	The emergency reverse switch was on when the keyswitch was powered on.	<p><b>Set:</b> The operator turned the keyswitch on while the emergency reverse switch was on. <b>Clear:</b> Turn off the emergency reverse switch, then cycle the keyswitch.</p>

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
7,7	Supervision <i>ShutdownMotor</i> <i>ShutdownMainContactor</i> <i>ShutdownEMBrake</i> <i>ShutdownThrottle</i> <i>ShutdownInterlock</i> <i>ShutdownDriver1</i> <i>ShutdownDriver2</i> <i>ShutdownDriver3</i>	The controller failed. <b>Note:</b> When a Supervision fault is active, the Supervision Error field displays a value that provides information on the cause. See <a href="#">table 29</a> .	<p><b>Set:</b> Internal controller failure. <b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>
	Internal Hardware	An internal controller fault occurred	<p><b>Set:</b> The controller detected an internal fault. <b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.</p>
	Parameter Out Of Range <i>ShutdownMotor</i> <i>ShutdownMainContactor</i> <i>ShutdownEMBrake</i> <i>ShutdownThrottle</i>	A parameter is set to an invalid value.	<p><b>Set:</b> The controller detects an invalid parameter value. <b>Clear:</b> Update the parameter to a valid value.</p>
	Emer Rev Timeout <i>ShutdownThrottle</i> <i>ShutdownEMBrake</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>An emergency reverse operation ended because the operation exceeded the EMR Time Limit, see <a href="#">page 43</a>.</li> <li>The emergency reverse input is stuck in the on position.</li> </ul>	<p><b>Set:</b> An emergency reverse operation stopped when it reached the specified time limit. <b>Clear:</b> Turn off the emergency reverse switch.</p>
	Parameter Mismatch <i>ShutdownMotor</i> <i>ShutdownMainContactor</i> <i>ShutdownEMBrake</i> <i>ShutdownThrottle</i> <i>ShutdownVehicle</i>	Two or more parameters are set to conflicting values. The Mismatch Error field identifies the cause. See <a href="#">page 57</a> .	<p><b>Set:</b> The controller detects conflicting parameter values. <b>Clear:</b> Adjust the parameters, then cycle the keyswitch.</p>
	Driver 1 <i>ShutdownDriver1</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The coil is open or shorted.</li> <li>Dirty connector pins for the controller or the contactor coil.</li> <li>Bad connector crimps or faulty wiring.</li> <li>Driver overcurrent</li> </ul>	<p><b>Set:</b> The driver is open or shorted. <b>Clear:</b> Address the possible causes, then cycle the keyswitch.</p>
9,10	Driver 2 <i>ShutdownDriver2</i>	A driver output is being used for two or more functions.	<p><b>Set:</b> A driver assignment conflict is detected. <b>Clear:</b> Resolve the driver conflict, then cycle the keyswitch.</p>
	Driver 3 <i>ShutdownDriver3</i>		
10,1	Driver Assignment <i>ShutdownDriver(n)</i>		

# Manuel du propriétaire : SCOOP

Code	Fault and Fault Action	Possible Causes	Set and Clear Conditions
11,8	SW FAULT ShutdownMotor ShutdownMainContactor ShutdownEMBrake ShutdownThrottle ShutdownInterlock ShutdownDriver1 ShutdownDriver2 ShutdownDriver3 ShutdownDriver4 ShutdownDriver5	Defective controller.	<b>Set:</b> The controller did not power up correctly. <b>Clear:</b> Cycle the keyswitch.
11,9	Push SRO ShutdownEMBrake ShutdownThrottle	The push switch was on when the keyswitch was powered on.	<b>Set:</b> The operator turned the keyswitch on while the push switch was on. <b>Clear:</b> Turn off the push switch, then cycle the keyswitch.
11,10	BB Wiring LOS <i>The controller reduces speed to that specified with the BB Wiring LOS parameter.</i>	Bad crimps or faulty wiring	<b>Set:</b> The wire connecting Driver 2 and the emergency reverse NO switch is broken and the BB Wiring Fault LOS Enable parameter is on. <b>Clear:</b> Repair the wiring, then cycle the keyswitch.
11,11	Motor Short ShutdownMotor ShutdownEMBrake ShutdownMainContactor	M1 and M2 are shorted	<b>Set:</b> The controller detects M1 and M2 are shorted when the interlock is turned on. <b>Clear:</b> Fix the connections to M1 and M2, then cycle the keyswitch.

## ANNEXE C : Liste erreurs chargeur

### Alarmes

Quand on présente une situation d'alarme qui bloque la charge, sur l'afficheur il est possible de lire la donnée selon la liste suivante :

<A> <le code d'alarme s'exprime par deux chiffres>

La liste des alarmes complète de codes correspondants ci dessous:

CODE DISPLAY	TYPE D' ALARME	BLOQUE CHARGEUR	DESCRIPTION
A01	LOGIC FAILURE #1	Oui	Problème de lecture du courant
A02	CAN BUS KO	Non	Problème de communication CAN
A03	WATCHDOG	Oui	Mauvais fonctionnement logique
A05	HIGH BATTERY TEMPERATURE	Temporaire	Température batterie > aux 55°C
A07	OVERCURRENT	Temporaire	Surcourant
A08	HIGH TEMPERATURE	Oui	Haute température dans le chargeur
A09	MISMATCH VOLTAGE	Oui	Faute interne
A10	TIMEOUT	Temporaire	Phase 1 terminée pour timeout (déconnecter la batterie)
A11	OVER DISCHARGE	Non	Batterie beaucoup déchargée
A12	DEEP DISCHARGE	Non	Batterie trop déchargée
A13	CONNECTION FAULT	Temporaire	Problème de connexion sur les câbles de sortie. Déconnecter la batterie et rester à l'atteinte de la donnée de trois pois sur l'afficheur avant de connecter une nouvelle batterie.
A14	PUMP MISTAKE	Non	Mauvais fonctionnement du brassage
A15	TH. SENSOR KO	Non	Panne de la sonde thermique
A16	LOGIC FAILURE #2	Temporaire	Trou du secteur
A17	FLASH CHECKSUM	Oui	Flash du micro-procésseur hors service
A18	EEPROM KO	Oui	Problème de communication avec l'EEPROM
A21	LOGIC FAILURE #3	Oui	la tension de sortie a dépassé une valeur de protection
A29	CLOCK BATTERY OFF	Non	Batterie Clock Calendar faible
A30	NODE RESET	Oui	la valeur du nœud CAN est de 126. changer noeud

Annotations:

A05: la charge commence à nouveau quand la température batterie baisse sous les 50°C.

A11: alarme concernant l'état de batterie. En ce cas la charge, commence normalement.

A12: alarme concernant l'état de batterie. Par le bouton MODE on donne cours à une phase de dé-sulfatation sui vie par la charge standard.

A15: Si la sonde thermique tombe en panne le chargeur travaille comme si la sonde thermique ne fuisse pas présente, donnant le code A15 sur l'afficheur.

Tous alarmes temporaires permettent la remise en marche du chargeur dans le cas où les conditions d'alarme ont terminé.

Tous alarmes sauf ceux qui sont temporaires donnent aussi un signal sonore.]



## ANNEXE E : Bulletin de garantie

**Exemplaire à retourner à la société Ruban Bleu, au plus tard 5 jours ouvrés après l'achat, avec une copie de la facture**

Pour le bateau n° : FR-RUB / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Date d'achat : \_\_ / \_\_ / \_\_

Le bateau est garanti contre les vices de fabrication, conformément à la législation européenne.

Par ailleurs, le bateau est garanti pour l'ensemble des pièces, à l'exclusion des pièces d'usure telles que (suivant modèle) les batteries, le rotor de pompe à eau, les courroies, et autres pièces d'usure.

### Durée de la garantie :

- Pour l'utilisation par un particulier : 1 ans
- Pour l'utilisation par un professionnel de la location : 6 mois

La garantie ne s'applique pas en cas de mauvaise utilisation du bateau, et en particulier dans les cas suivants :

- Les pièces de la turbine ne sont pas garanties contre les dommages causés par l'intrusion de corps étrangers (cailloux, sable, etc.)
- Le rotor de pompe à eau (suivant modèle) n'est pas garanti contre les dommages qu'il subit si le bateau est démarré hors de l'eau ou utilisé dans moins d'un mètre d'eau.

### DISTRIBUTEUR

Date

Cachet et signature

### ACHETEUR

Je certifie sur l'honneur avoir lu et compris le manuel de l'utilisateur, qui m'a été remis avec le bateau. Je m'engage à transmettre aux passagers toutes les informations nécessaires au bon usage du bateau.

Date

Cachet et signature

Manuel du propriétaire : SCOOP

**IMPORTANT :**

*Pour que la garantie prenne effet, un exemplaire de ce bulletin doit être retourné par l'acheteur à la société Ruban Bleu dans les 5 jours ouvrés après l'achat, accompagné d'une copie de la facture.*

Pour tout renseignement complémentaire, ou pour obtenir une aide technique, vous pouvez nous contacter, de préférence par courrier électronique :

Adresse électronique : [contact@rubanbleu.com](mailto:contact@rubanbleu.com) ou [technic@rubanbleu.com](mailto:technic@rubanbleu.com)

Vous pouvez également nous contacter par téléphone ou fax :

Tél : (+33) (0)2 40 48 74 33

Tous les produits nécessaires à l'entretien et la réparation de votre bateau sont sur notre site internet. Et bien plus encore.

[www.rubanbleu.com](http://www.rubanbleu.com)



## Au service des plaisanciers et des professionnels de la mer

### *Les sauveteurs en mer veillent ...*

Tous les marins savent qu'on ne badine pas avec la grande bleue ... Malgré les progrès considérables réalisés en matière de sécurité par les constructeurs de bateaux, un événement de mer est toujours possible et vous pouvez avoir un jour besoin des « sauveteurs en mer ».

A toute heure du jour et de la nuit, 7 jours sur 7, 3 500 bénévoles sont prêts à appareiller dans la demi-heure pour aller porter secours à ceux qui sont en difficulté ... et cela parfois au péril de leur propre vie !

C'est grâce au maillage très serré de ses 230 stations en France et dans les D.O.M. que « Les Sauveteurs en Mer » assurent aujourd'hui près de 50% du sauvetage en France.

### *En mer, vous pouvez avoir besoin d'eux, à terre ils ont besoin de vous ...*

Le sauvetage des vies humaines est gratuit mais les moyens mis en oeuvre coûtent cher. Les sauveteurs en mer, qui se recrutent de plus en plus parmi les plaisanciers, ont besoin de vous pour entretenir, moderniser et remplacer leurs moyens nautiques (1 canot tous temps coûte 0.7 M € !).

Venez donc soutenir ou même rejoindre ces marins, hommes et femmes, désintéressés, discrets et efficaces : prenez contact avec le responsable de la station la plus proche du port d'attache de votre bateau ou avec notre siège à Paris.



### ENTRE MARINS...



- avant de prendre la mer, informez vos proches de vos intentions
- renseignez vous sur les conditions locales (météo, courant, etc)
- possédez des moyens radio VHF fiables et contrôlez-les
- faites porter un gilet de sauvetage aux enfants

**UNE VIE HUMAINE N'A PAS DE PRIX ...,  
UN CANOT DE SAUVETAGE EN A UN !**

*LES SAUVETEURS EN MER (S.N.S.M.)  
Siège social: 31, cité d'Antin 75009 PARIS*

*Tel: 01 56 02 64 64 - Fax: 01 56 02 64 63 - E-mail: [www.snsnm.com.fr](http://www.snsnm.com.fr)*



*Je soutiens la SNSM et j'adhère !*

*Je joins un chèque de: 20 € min - 45 € (donateur) - 380 € (bienfaiteur)  
Un reçu de déductibilité fiscale me sera adressé avec la carte et l'autocollant de membre*

NOM: ..... PRENOM: .....  
 ADRESSE: .....  
 Téléphone: ..... email: .....