



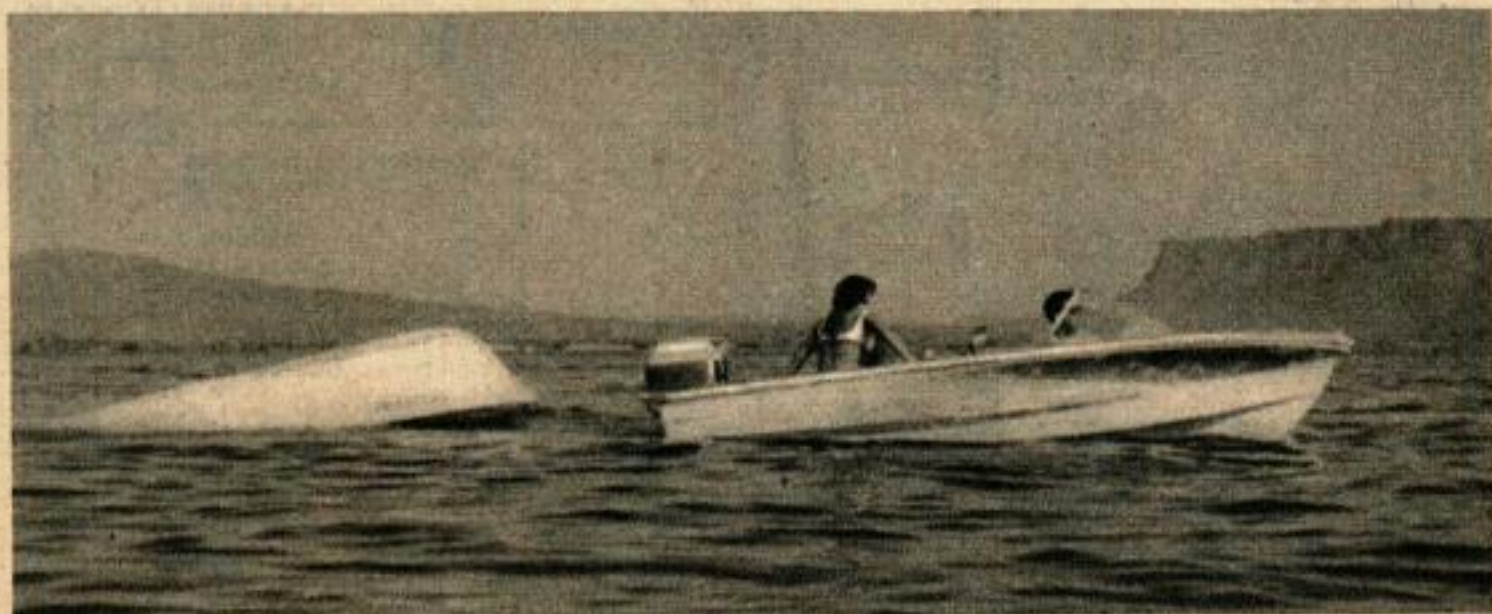
SI VOTRE BATEAU FAIT UN PLONGEON...

vous pouvez faire tourner le moteur de nouveau... à condition que vous le récupériez et que le ressuscitiez immédiatement

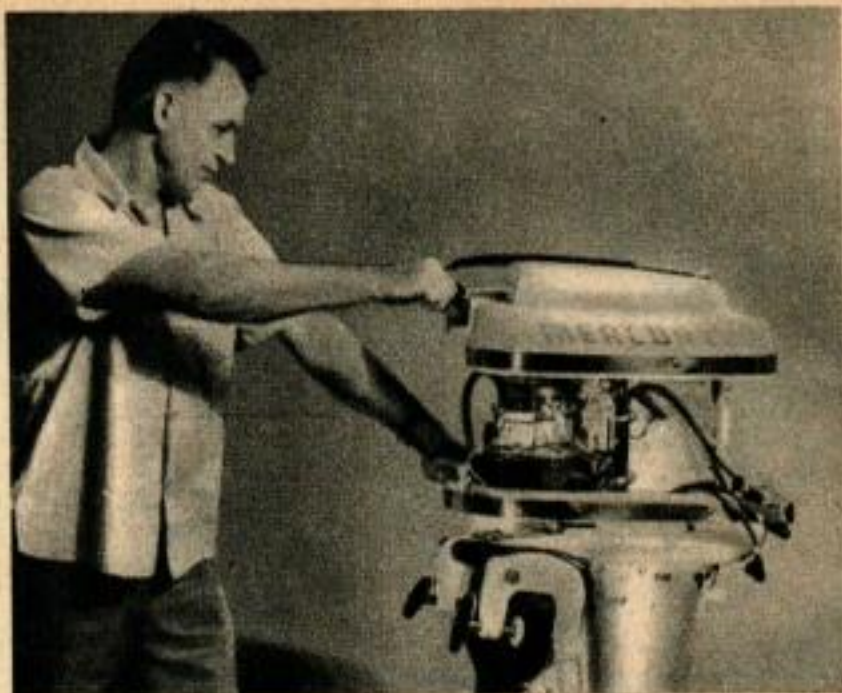
LORSQUE de l'eau pénètre dans les cylindres d'un moteur hors-bord, de nombreuses choses qui n'ont rien de bon commencent à se passer. Tout d'abord, le moteur s'arrête de tourner, et vous pouvez espérer qu'il s'arrêtera avant que la compression de l'eau endommage le vilebrequin ou la culasse. Ensuite, la corrosion attaque, à une vitesse qui dépend de la longueur de temps pendant lequel le moteur reste submergé, de la température et de la salinité de l'eau, et de la longueur de temps à laquelle il reste exposé à l'air après qu'il a été récupéré. Cette même séquence d'événements peut se dérouler si le moteur fait un plongeon à la suite d'un chavirement du bateau, si des vis de serrage desserrées lui permettent de

s'échapper du tableau arrière au cours d'un virage brusque, ou simplement parce que le bateau a momentanément été envahi par l'eau du ressac de vagues arrivant par derrière. Même une très forte chute de pluie sur un bateau non couvert peut le faire enfoncer au-dessous du niveau de l'admission d'air du carburateur. Lorsqu'un moteur a été repêché ou récupéré, aucun temps ne doit être perdu à le mettre de nouveau en état de marche. Habituellement, vous pouvez faire ce travail vous-même. Mais, s'il est évident qu'il a subi des dégâts internes, il vous faut le remettre immédiatement aux soins d'un mécanicien de moteurs hors-bord compétent afin d'éviter que des pièces soient attaquées par la rouille.

La moindre difficulté de la remise en marche d'un moteur noyé n'est pas la récupération du bateau lui-même. A moins que celui-ci soit assez petit pour pouvoir être redressé facilement, le bateau doit être remorqué lentement en eau peu profonde, après s'être assuré que le moteur restera sur le tableau arrière.



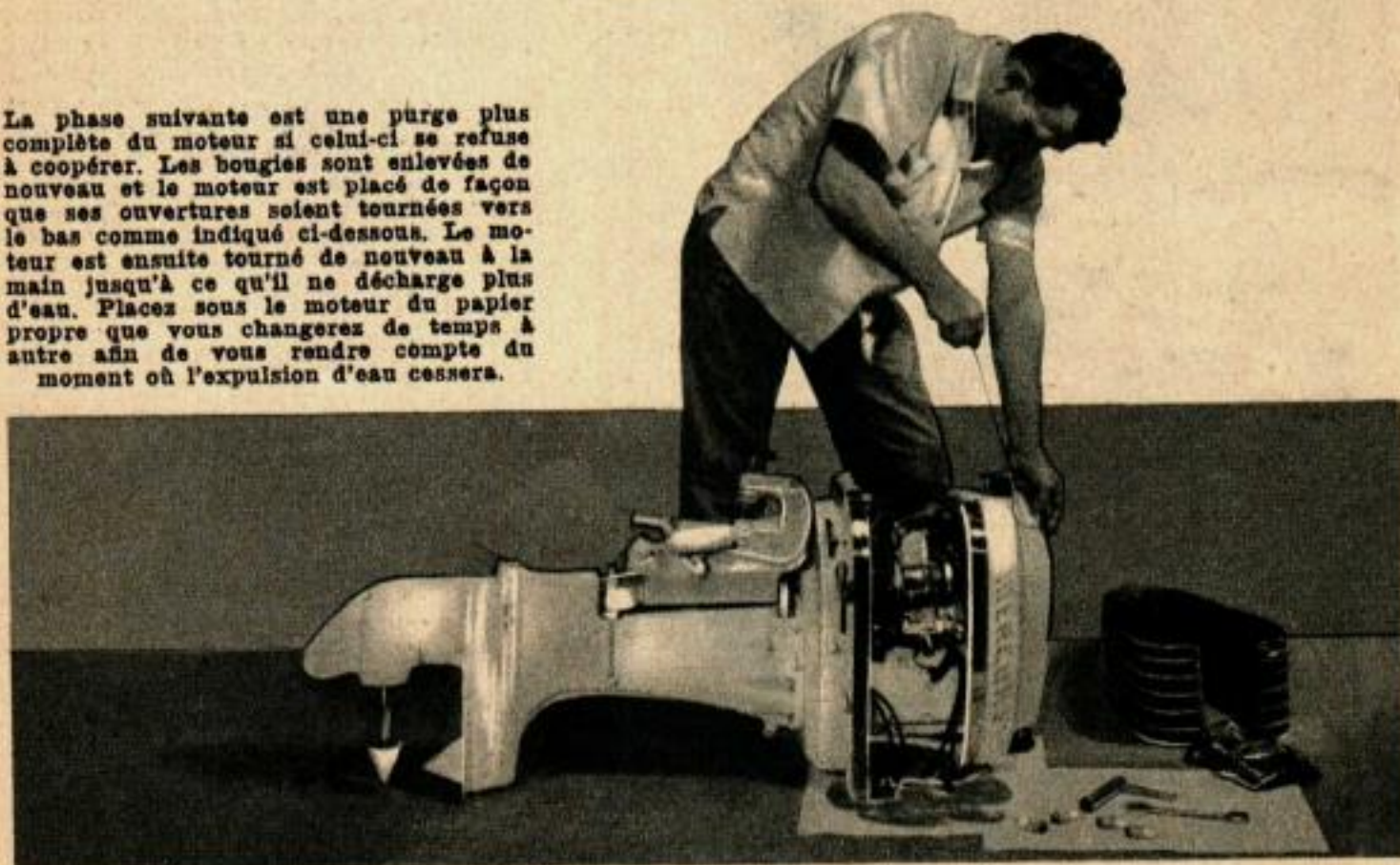
Après que le moteur a été fixé à la position verticale, la première phase du travail est d'enlever les bougies, de faire tourner lentement le volant-moteur en essayant de déceler au toucher si le vilebrequin n'a pas été faussé ou si le carter ne s'est pas encrassé de vase. Si la submersion a eu lieu en eau salée, le moteur doit être rincé à l'eau claire. Si aucun dommage ou envahissement interne ne sont évidents, l'eau restant dans les cylindres est chassée en tirant rapidement le démarreur à main.

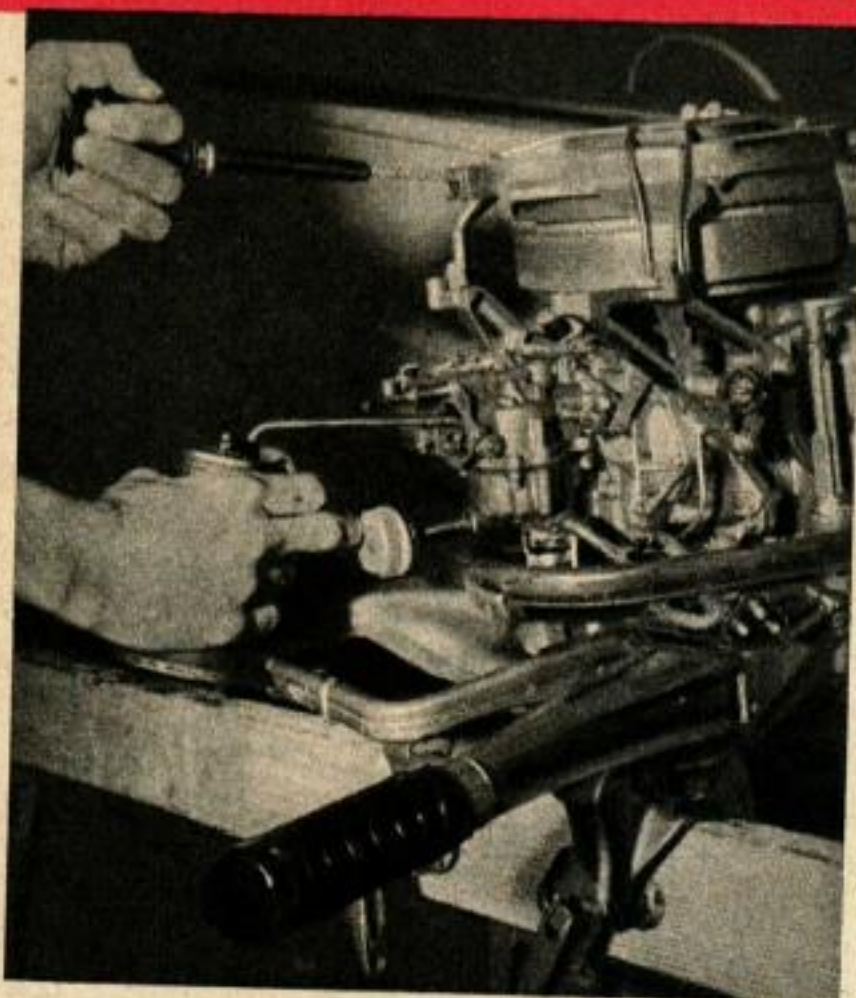


Si le moteur n'a été immergé que pour un court instant et s'il ne tournait pas à ce moment-là, il peut être possible de le remettre en marche après la première phase ci-dessus et après nettoyage de la cuve et du filtre du carburateur. La chaleur interne produite par la combustion dans le moteur en marche contribuera à faire évaporer l'humidité des autres éléments. Naturellement, la prise d'eau de la pompe à eau doit être submergée pour cette opération.



La phase suivante est une purge plus complète du moteur si celui-ci se refuse à coopérer. Les bougies sont enlevées de nouveau et le moteur est placé de façon que ses ouvertures soient tournées vers le bas comme indiqué ci-dessous. Le moteur est ensuite tourné de nouveau à la main jusqu'à ce qu'il ne décharge plus d'eau. Placez sous le moteur du papier propre que vous changerez de temps à autre afin de vous rendre compte du moment où l'expulsion d'eau cessera.



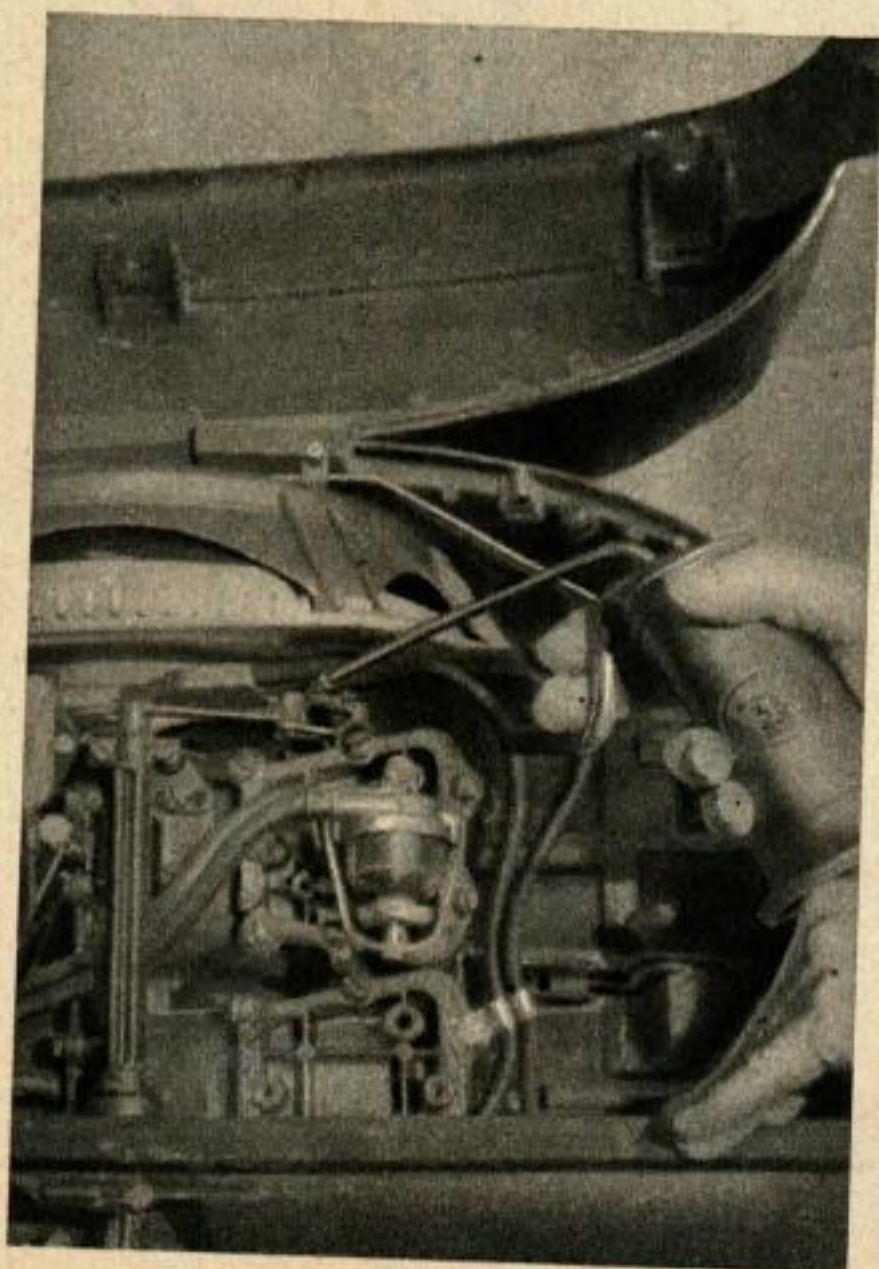


Après avoir nettoyé le moteur par rinçage et l'avoir dégagé de l'humidité restante, la phase suivante est de le graisser et de protéger les pièces internes de la corrosion. Avec une burette à pompe, injectez plusieurs gouttes d'huile pour moteur hors-bord directement dans l'admission d'air du carburateur tout en faisant fonctionner le démarreur à main. Dans le même temps, injectez une petite quantité d'huile dans chaque cylindre à travers le trou de bougie. Pour éviter la possible occurrence d'un court-circuit dans le plateau d'induction lorsque le moteur sera remis en marche (ce qui pourrait causer de coûteux dommages sur certains modèles de moteurs), le volant-moteur doit être enlevé pour cette opération et les pièces de la magnéto doivent être nettoyées et séchées.

LISTE DE VÉRIFICATIONS DE « MÉCANIQUE POPULAIRE » POUR LES MOTEURS NOYÉS

1. () Récupérez le moteur immédiatement, en prenant soin de ne pas le faire traîner sur le fond du lac.
2. () Enlevez le capotage et les bougies, vérifiez s'il n'existe pas de dommages internes en tirant lentement sur le démarreur à main. Si du grippage ou de la résistance au tirage se manifestent, faites réviser immédiatement le moteur par le distributeur de la marque. Ceci sera également applicable si le moteur se refuse à se remettre en marche lorsque vous en aurez fini avec les cinq phases suivantes.
3. () Rincez le moteur et chassez-en l'eau en actionnant le démarreur à main, tout d'abord avec le moteur à la position verticale, puis en le mettant à la position horizontale.
4. () Injectez de l'huile dans les trous de bougie et dans l'admission d'air du carburateur, tout en actionnant le démarreur à main. Nettoyez les bougies.
5. () Enlevez le volant-moteur et faites sécher les pièces de la magnéto en exposant la tête d'allumage du moteur au soleil.
6. () Lubrifiez les pièces en mouvement. Pulvérisez du lubrifiant aux silicones sur toutes les autres surfaces.
7. () Remontez le moteur et mettez-le en marche. Laissez le tourner jusqu'à ce que vous soyez sûr que toute l'humidité restante s'est évaporée.

Pour compléter l'entretien, les bougies sont nettoyées et le moteur est graissé, en apportant une attention particulière aux timoneries. Les surfaces ne travaillant pas doivent être enduites d'un lubrifiant aux silicones tel que celui qui est livré en bidons-pulvérisateurs. Les lubrifiants liquides pulvérisés ont la double mission de chasser les minuscules gouttelettes d'eau restant encore sur les pièces et de lubrifier en même temps les surfaces. Avant d'essayer de remettre le moteur en marche, il est conseillé de vider et de rincer le réservoir à carburant. De l'eau peut y avoir pénétré par l'évent d'admission d'air et avoir contaminé la réserve de carburant. Les tubulures à carburant peuvent aussi avoir à être rincées en forçant de l'essence pure à travers celles-ci.





UN MOTEUR QUI SE REFUSE à se remettre en marche lorsque les opérations de service qui viennent d'être décrites sont terminées doit être mené à l'atelier de révision pour désassemblage complet et réparation ou remplacement des pièces défectueuses. Ainsi qu'il en est pour la purge de l'eau et le graissage effectué chez vous, cette révision doit être faite aussitôt que possible. Expliquez au chef d'atelier les circonstances de l'immersion, ceci pourra lui permettre d'exécuter un meilleur travail et de minimiser les réparations.

POUR REPETER UNE VIBILLE « SOIE » : « Ne fermez pas la porte de l'écurie après que les chevaux se sont sauvés. » Les propriétaires de hors-bords avisés utilisent des verrouillages pour empêcher leur moteur de s'échapper du bateau. Deux de ces dispositifs sont représentés sur les photos de droite. Celui du haut est un cadenas breveté dont la plaque de montage est vissée sur le tableau de bord, avec l'ouverture centrée sur la vis de serrage du moteur. L'étrier de verrouillage est du type enlevable, s'engageant dans une paire de trous percés dans les deux rebords d'extrémité de la plaque de montage. Ce dispositif a le double avantage d'empêcher la perte accidentelle du moteur et de rendre le vol de celui-ci extrêmement difficile.

Le deuxième dispositif illustré consiste en un œillette de proue boulonné sur le tableau arrière, en un cadenas et en une longueur de chaîne bouclée à travers l'œillette et le support de direction du moteur. La chaîne est assez courte pour empêcher les vis de blocage du moteur de glisser vers le haut et de se dégager du tableau arrière, mais elle n'est cependant assez de « mou » pour ne pas interférer avec la direction.

