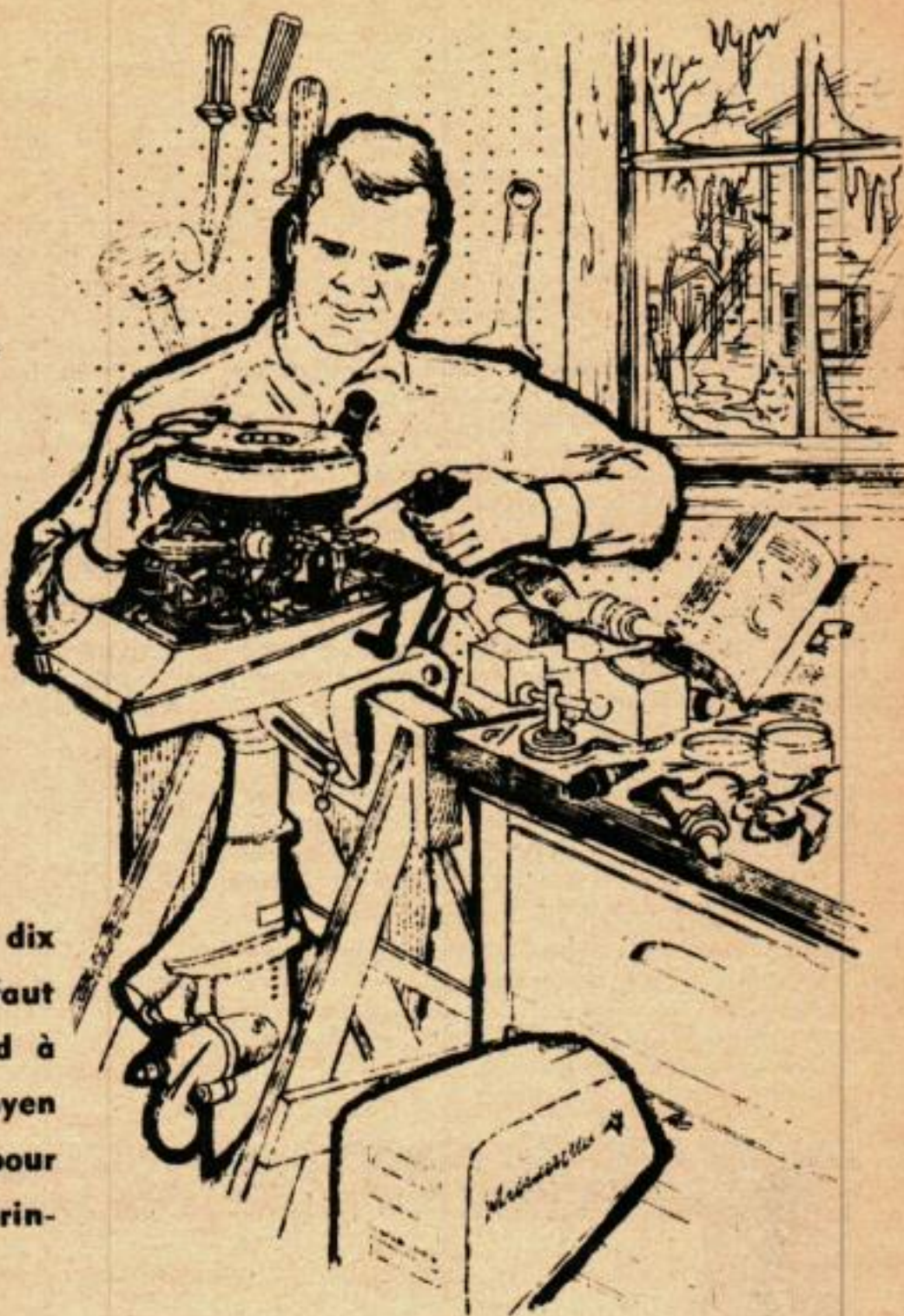


la bonne méthode pour garer votre hors-bord

par Henry NOTROM

Une heure ou deux, cinq ou dix francs, c'est tout ce qu'il faut pour mettre votre hors-bord à l'abri. Et c'est le meilleur moyen de vous éviter de gros frais pour le remettre en route le printemps prochain.



POURQUOI ne pas vous réserver cette matinée du samedi pour bien terminer la saison nautique, je veux dire pour préparer votre hors-bord à passer l'hiver ? Ce n'est pas une opération bien difficile, ni coûteuse, mais, croyez-moi, ça compte.

Ne confondez pas la mise au repos avec la mise au point. Cette dernière : vérification du rupteur, des bougies, de l'alimentation, remplacement des pièces usées, doit se faire suivant votre manuel d'instructions. S'il le faut, vous pouvez la remettre à plus tard ; le moteur n'a pas besoin d'être mis au point tant qu'il n'a pas besoin de marcher.

Bien sûr, la solution de facilité est de porter votre moteur au mécanicien ou au spécialiste de hors-bord. Le prix de l'opération dépendra de la puissance de votre machine.

Les professionnels se chargent aussi des batteries et des réservoirs d'essence.

Vous pouvez sans doute laisser le moteur sur le bateau, si c'est votre habitude de confier ce dernier à un établissement spécialisé.

Mais, si vous avez l'intention de faire le travail vous-même, considérez-le tout simplement comme faisant partie de l'entretien normal. Vous risquerez moins de l'oublier.

L'engin étant encore à l'eau, mettez au point mort, enlevez le capot, lancez le moteur et laissez-le chauffer.

Kiekhæfer recommande d'injecter un produit protecteur dans l'entrée d'air du carburateur, tandis que le moteur tourne. Cette méthode, d'après eux, distribue dans tout le carter le produit qui protégera les cylindres de la rouille et de la corrosion.

Johnson et Evinrude recommandent aussi un produit spécial pour nettoyer (comme « Engine Cleaner » de O.M.C.) : il faut l'injecter dans l'admission du carburateur, et il

enlève la calamine, la gomme et le vernis. Mais il faut laisser tourner le moteur jusqu'à ce que tout le produit soit passé, ce qui peut prendre 10 minutes.

La compagnie insiste sur le fait que ce produit peut causer de la corrosion si on le laisse dans le moteur.

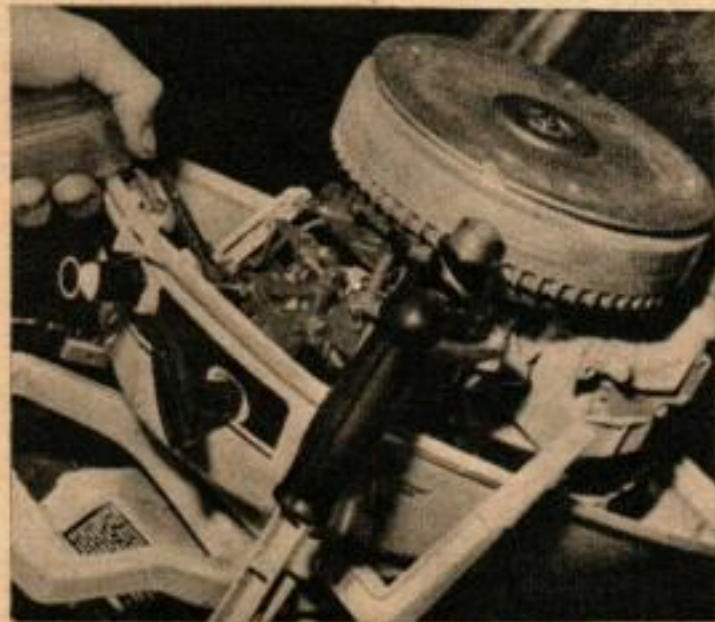
A mon idée, le mieux est de combiner ces deux méthodes : le détergent vous débarrasse des dépôts qui se trouvent actuellement dans le moteur, et le produit antirouille évitera la corrosion durant la période d'inactivité du moteur. En un mot, chaque produit a son utilité particulière.

Donc faites marcher le moteur au ralenti accéléré et envoyez le produit pour nettoyer dans le carburateur. Attendez 10 bonnes minutes pour que le détergent soit bien parti ; fermez l'arrivée d'essence, ou enlevez le tuyau d'alimentation et injectez maintenant le produit anticorrosion (« Storage Seal » ou « Rust Preventive » de O.M.C.) dans l'entrée d'air. Quand le carburateur est presque sec, que le moteur donne ses derniers hoquets, ajoutez une dose généreuse.

A propos, si vous aviez déjà enlevé le moteur du bateau, vous pouvez faire cela dans une cuve, un grand tonneau, pourvu qu'il s'agisse d'un moteur de moins de 40 CV, car je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens qui possèdent des cuves pour moteurs aussi gros !

La protection de l'intérieur du moteur durant l'hiver est si importante que les fabricants de hors-bord préconisent d'aller plus loin : mettre de l'huile protectrice ou du produit antirouille par les trous des bougies. Certains penseront que c'est beaucoup de précautions ; mais, comme le prouve le déroulement de notre programme spatial, deux précautions valent mieux qu'une.

Mais avant de procéder à cette opération, il faut enlever le moteur du bateau (ou de la cuve, ou du tonneau) ; le laisser debout pour que l'eau s'écoule autant que possible du bloc inférieur. Quand l'eau ne coule plus, portez l'engin à votre atelier et fixez-le, en



ON ENVOIE DANS LE CARBURATEUR un produit détergent pour enlever tous les dépôts ; le moteur tourne.

— Vidangez la boîte de vitesses et remplacez-la avec le lubrifiant approprié.

— Nettoyez le filtre à essence.

— Nettoyez les bougies, réglez l'écartement ou remplacez-les.

— Graissez tous les points prévus.

— Vérifiez le fonctionnement de la commande à distance.

— Vérifiez la commande de direction et lubrifiez-la.

— Graissez les joints du carburateur et de la magnéto.

— Vérifiez la tension de la courroie d'entraînement de la magnéto ou de la dynamo.

— Veillez à ce que la batterie soit bien chargée ; la nettoyer et en couvrir les bornes avec de la graisse.

— Vérifiez la pompe à eau et le fonctionnement du thermostat.

— Vérifiez l'allumage et l'état du rupteur.

— Vérifiez le réglage du carburateur.

— Regardez si les trous de drainage sont bien ouverts.

Quelques trucs

— Si la commande se coince, mettez un peu d'huile pénétrante sur le bout du câble.

— Conservez toujours un mélange correctement réglé.

— Quand vous mettez le moteur à l'eau, laissez-lui quelques minutes avant de démarrer.

— Laissez toujours le bas du moteur dans l'eau, même quand il ne tourne pas.

— Le soir, sortez le moteur et gardez-le en position verticale. Faites-le tourner à la main pour faire sortir l'eau qui est restée dedans.



SI LES TROUS DU BLOC INFÉRIEUR sont bouchés, vous les nettoyez avec un fil de fer.



VOUS SAUREZ QUE LE PISTON est au point mort bas en faisant passer un crayon par le trou de la bougie.



GRAISSEZ LA BOITE de la manière habituelle, en forçant de la graisse par le trou jusqu'à remplissage complet.



PULVERISEZ SUR LE MOTEUR un produit protecteur pour garder à l'abri toutes les pièces extérieures.

position verticale, sur un tréteau, sur le bord de l'établi, ou sur n'importe quel support assez solide.

Déconnectez les bougies et manœuvrer plusieurs fois la poignée ce lancement, ce qui a pour effet de faire sortir l'eau du système de refroidissement. Pour cela, vérifier d'abord que les trous ne sont pas bouchés. S'il y a un bouchon de vidange, c'est le moment de l'enlever.

Une vidange complète est très importante, surtout si vous laissez le moteur dans un garage ou un hangar exposé au froid. L'eau emprisonnée pourrait geler, se dilater et faire éclater le carter ou le logement de la pompe.

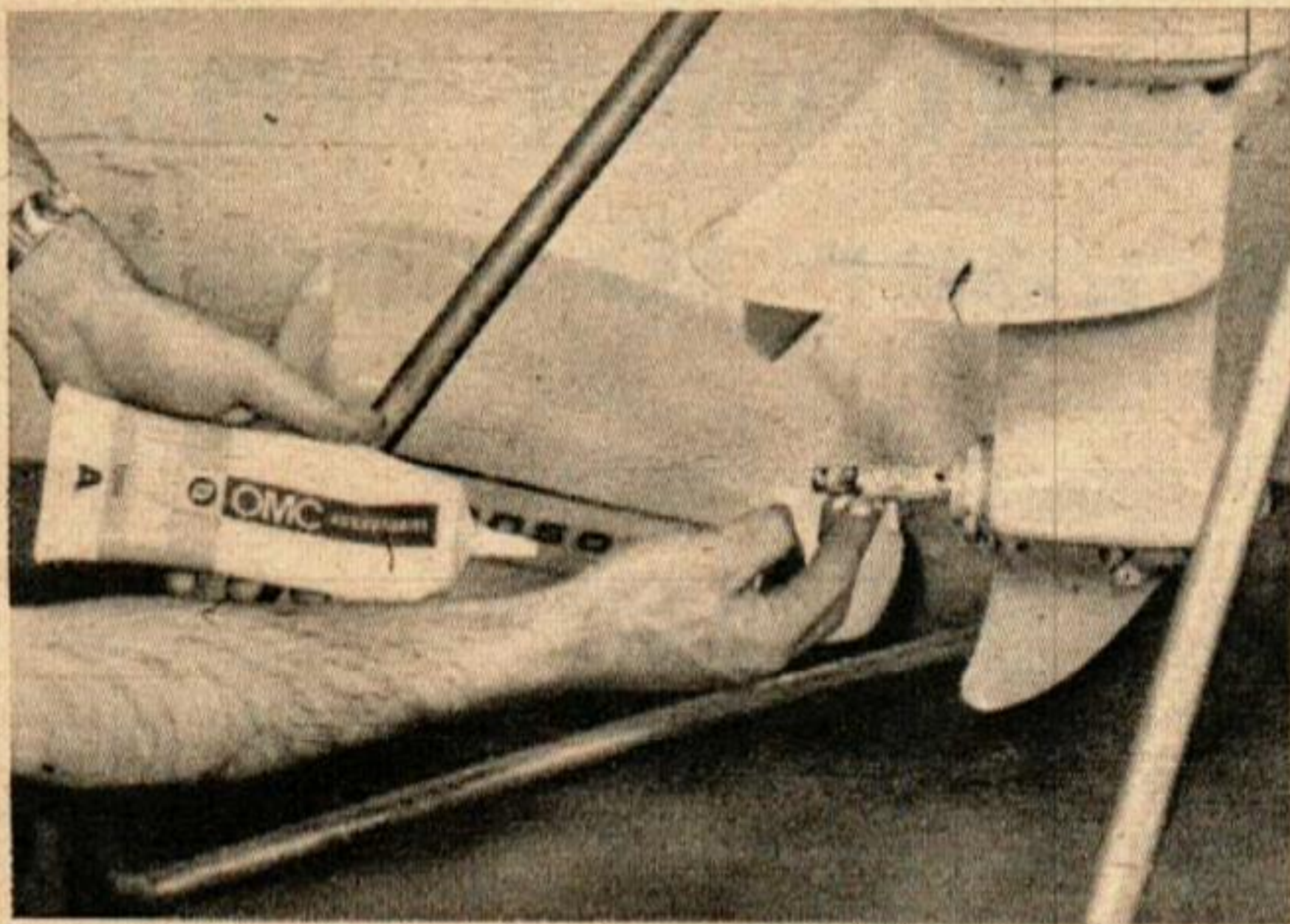
Enlevez les bougies et faites tourner le vilebrequin pour amener le piston N° 1 au point mort bas. Vous déterminerez cette position en glissant un crayon ou une tige dans le trou de la bougie. Versez de l'huile antirouille dans le trou de la bougie. Une bonne lampée, mais ne noyez pas tout. Environ 50 cm³.

Attendez une minute, que le lubrifiant descende dans le carter, par les ouvertures de transfert. Répétez l'opération sur les autres cylindres.

Enlevez la vis du trou d'air et le bouchon de graissage pour laisser sortir tout le lubrifiant du bloc inférieur. (Attention à ces petites rondelles qui en profitent pour s'échapper.) Mettez dans le graisseur un tube de lubrifiant de boîte recommandé par le fabricant de votre moteur et injectez la nouvelle graisse : quand elle commence à déborder

ON METTRA UN PETIT MOTEUR là où l'on voudra : grenier, garage, atelier, remise, pourvu que l'endroit soit sec.





ENLEVEZ L'HELICE et nettoyez l'arbre avec un petit morceau de laine d'acier assez fine.

remettez la vis et le bouchon du graisseur sans oublier leurs rondelles.

Encore du graissage. Pour savoir ce qu'il faut graisser et avec quoi, il faut consulter le manuel d'entretien au chapitre du graissage ; c'est votre meilleur guide ; en général les pièces à graisser sont les tiges de commande du carburateur et du starter, la commande de l'accélérateur, les vis de fixation, la roue dentée de démarrage, les engrenages de réglage d'inclinaison, la rotule, l'axe du papillon et le levier de changement de vitesse.

Enlevez l'hélice et frottez l'arbre à la laine de fer ; passez sur l'axe de la graisse graphitée aux silicones ou de la graisse anti-corrosion et remettez l'hélice. Il serait peut-être bon, pendant que vous y êtes, de changer la clavette et la goupille.



PASSEZ UNE FINE COUCHE DE GRAISSE graphitée ou aux silicones sur l'arbre avant de remettre l'hélice.

Pulvérisez sur tout le bloc moteur une couche de produit protecteur pour garder de la rouille l'extérieur de tout ce qui se trouve sous le capot. Remettez le capot.

Maintenant c'est le moment de jeter un coup d'œil à l'aspect extérieur ; si tout est en ordre : pas de rayures, pas de rouille, essuyez-le simplement et passez sur tout le moteur, y compris le bloc inférieur un produit anti-corrosion.

Si la peinture est abîmée il faut la remettre à neuf ; on trouve chez les marchands de petites bombes de peinture qui sont très pratiques pour ce travail.

Poncez la surface qui doit être peinte avec du papier N° 320 à l'eau, en utilisant un bloc de ponçage plutôt que vos doigts. Poncez d'un mouvement circulaire en plon-

(Suite page 116)

La bonne méthode pour garer votre hors-bord.

(Suite de la page 91)

geant souvent le papier abrasif dans de l'eau. Il n'est pas nécessaire de polir le métal nu ou la fibre de verre mais veillez à ce qu'il ne reste sur la surface que vous allez peindre ni trace de corrosion, ni saleté, ni rouille. Essuyez la poussière du ponçage avec un chiffon.