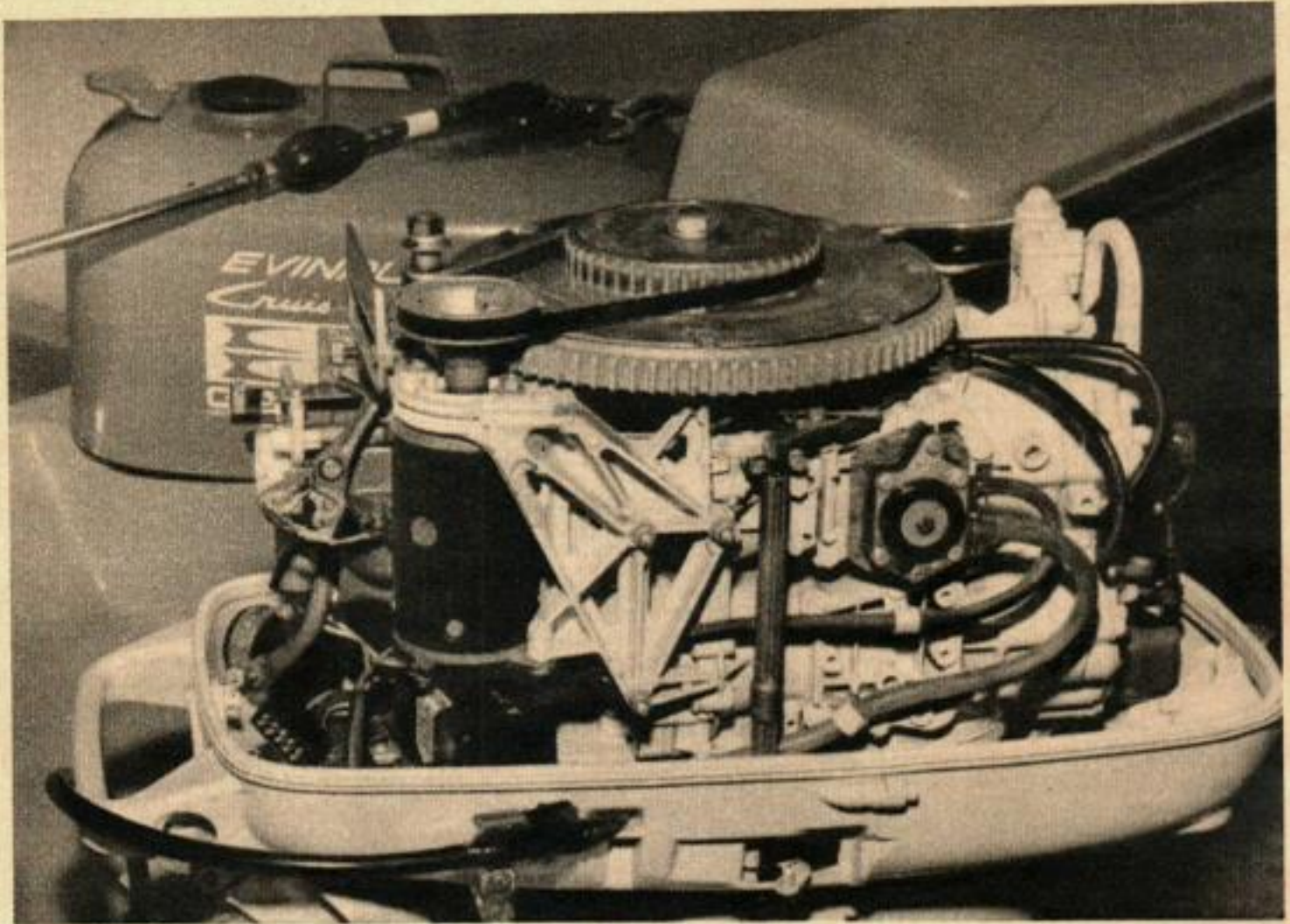


# DÉPANNAGE D'UN MOTEUR DE HORS



Ce moteur est à démarrage électrique.

**R**IEN ne met un navigateur aussi vite à bout qu'un moteur hors-bord qui refuse de partir. Avant de vous démancher le bras en tirant sur le cordon de démarrage ou de mettre la batterie à plat si vous avez un démarrage électrique, consacrez quelques minutes à éliminer la panne.

Commencez par quatre vérifications faciles.

1) Assurez-vous qu'il y a de l'essence dans le réservoir.

2) Assurez-vous que le tuyau d'essence est poussé à fond dans le réservoir d'essence à un bout et dans le raccord d'arrivée à l'autre bout. (Voir photos en haut et à droite).

3) Pressez la poire d'alimentation. Elle doit être dure.

4) Vérifiez si l'essence n'est pas souillée. En laisser couler un peu dans la main et souffler dessus. S'il y a de l'eau ou des saletés dans l'essence, vous le verrez quand l'essence s'évapore. Si l'essence est souillée, il faut la vidanger.

Si cela ne suffit pas pour éliminer la panne, s'assurer que l'arrivée d'essence n'est pas bouchée avant le carburateur. Dévisser l'aiguille de grand régime ou bouchon de vidange sur le corps du carburateur. Si l'essence ne

coule pas du carburateur, vous savez tout de suite qu'un bouchon existe quelque part entre le réservoir et le carburateur. Voici comment le trouver.

Vérifier que le tuyau d'arrivée n'est pas aplati ou percé, et s'assurer que le tuyau n'est pas coincé sous le réservoir. Vérifier que les rondelles de raccord aux deux bouts du tuyau ne sont pas entamées. Ces rondelles assurent l'étanchéité. Si une rondelle est coupée, l'air se mélange à l'essence et le moteur est difficile à démarrer. Il faut alors la changer.

Vérifier si le trou d'aération du réservoir n'est pas bouché. Enlever le bouchon du réservoir. Si l'air se précipite à l'intérieur, revisser le bouchon et essayer de faire partir le moteur. Si le moteur part alors, vous pouvez conclure que le trou d'air est bouché. Certains réservoirs ont un trou d'air dans le carter supérieur et sur la monture du tuyau d'essence. Il faut changer toute la monture. D'autres réservoirs sont aérés par un trou porté par le bouchon. Il faut alors changer le bouchon.

Un filtre encrassé à l'intérieur du réservoir peut empêcher l'essence d'arriver à la pompe d'essence. Dévisser le carter supérieur et la monture du tuyau. Enlever le tout, nettoyer le filtre qui se trouve à la base du long tuyau.

# BORD QUI NE VEUT PAS PARTIR

Vérifier la pompe d'essence. Le filtre qui est à l'intérieur du carter de la pompe peut être encrassé. Certains modèles de moteurs hors-bord, comme celui qu'on voit, ont le filtre dans un carter monté sur la pompe. D'autres modèles ont ce filtre interposé entre la pompe et le carburateur. En tout cas, chaque fois que l'essence n'arrive pas, il faut démonter et nettoyer le filtre interposé.

Serrez les boulons du carter de pompe. Si le moteur refuse encore de partir, démonter le couvercle de la pompe et changer le diaphragme de la pompe.

Supposons maintenant que lorsque vous avez démonté l'aiguille de grand régime ou le bouchon de vidange, l'essence ait jailli. Il faut s'assurer alors que l'essence arrive bien du carburateur à la chambre de combustion. Pour cela, il faut caler le moteur et démonter une bougie.

Si la bougie est humide, cela veut dire que l'essence arrive au moteur, mais peut-être trop ou pas assez. Vérifier que le volet du starter n'est pas collé à la position ouverte ou fermée. Vérifier ensuite le réglage de ralenti. Tourner la vis de réglage par petits coups sur un côté puis sur l'autre. Essayez de faire partir le moteur après chaque nouveau réglage.

Si l'essence n'arrive pas à la chambre de combustion, mais arrive au carburateur, la panne se trouve dans le carburateur ou elle est due à une soupape qui fonctionne mal. Pour dépanner, il faut démonter le carburateur, le nettoyer et changer certaines pièces s'il le faut.

Pour démonter les soupapes, on démonte le collecteur. (Il n'est plus question d'aller à la pêche aujourd'hui). Les soupapes qui sont gommées (cela arrive rarement) peuvent être nettoyées à l'essence. Si la soupape est en mauvais état, il faut la changer.

La panne peut se trouver dans le système d'allumage. Quand vous démontez la bougie pour vérifier l'arrivée d'essence dans la chambre de combustion, tenez-la à 12 mm environ d'une surface propre de la masse et faire tour-

ner le moteur. L'absence d'une forte étincelle bleue signifie panne d'allumage. Mais où ?

Probablement dans la bougie, car la bougie est responsable de 90 % des pannes d'allumage. Une bougie en mauvais état doit être changée. S'assurer que l'écartement des électrodes est conforme aux normes données.

Vérifier que la gaine isolante des fils électriques est en bon état. Changer les fils qui sont en mauvais état.

Si la panne persiste toujours, il faut démonter le volant magnétique pour l'examiner, ou, si votre moteur est ainsi équipé, il faut enlever le chapeau du distributeur pour regarder à l'intérieur.

Regarder d'abord les vis platinées pour s'assurer que l'écartement est correct, que tout est propre et en bon état. Si tout est en ordre, la cause de la panne d'allumage est alors probablement une bobine ou un condensateur trop faible.

Si le moteur est équipé d'un distributeur, vérifier si le chapeau du distributeur est en bon état et si les contacts ne sont pas grillés, et vérifier l'état du rotor avant de remettre la bobine en place.

Il y a une autre cause majeure qui peut empêcher un

moteur hors-bord de partir : un joint de culasse déchiré.

Si tout ce qu'on a essayé jusqu'à présent n'a donné aucun résultat, c'est là qu'il faut regarder.

Vous pouvez venir à bout de beaucoup de pannes simples dont le moteur hors-bord est affligé de temps en temps en suivant la procédure systématique exposée ici. Cela s'applique particulièrement aux moteurs de petite puissance qui sont relativement simples.

Un dépannage simple des moteurs plus grands et plus compliqués qu'on trouve aujourd'hui révèle souvent un petit défaut que vous pouvez éliminer rapidement. Mais lorsqu'il faut aller chercher la panne dans les entrailles d'un grand moteur — 75 CV et plus — plus complexe, il vaut mieux confier le dépannage à un spécialiste, à moins d'être soi-même un mécanicien confirmé.



UNE VUE DE COTE du devant du même moteur.