



La parfaite utilisation d'un moteur hors bord

Un moteur hors bord par définition est utilisé dans les conditions difficiles et exige un minimum de propreté et de 'hygiène'. Les moteurs récents encore plus, car les normes européennes d'antipollution impliquent un emploi de l'électronique très poussé.

A éviter : sable, eau, plumes, miettes de pain etc

La nourrice

Maintenir la nourrice aussi pleine que possible - ceci évitera que la condensation se forme à l'intérieur - donc faire le plein à la fin de la journée est un bon planet une courtoisie aux autres qui vous suivent.....

En pratique

Au moment de faire le plein, avant d'enlever le bouchon, nettoyer autour afin d'éviter que les polluants (du sel ou du sable) tombent dedans.

La remplir avec du SP 98 en employant l'entonnoir avec sa crépine qui se trouve dans le locale - à défaut un chiffon propre en coton pourrait faire l'affaire. Fermer bien le bouchon et vérifier que son reniflard est également fermé.

Utiliser la bonne nourrice pour la bonne plate - il est plus facile à tracer une éventuelle pollution.

Dans la plate, la nourrice se branche sur la prise du décanteur / séparateur sous le banc. N'oublier pas d'ouvrir le reniflard du bouchon de la nourrice, sinon vous aurez du mal à démarrer le moteur. Avec 'la poire', pomper du carburant jusqu'au moment qu'il y a résistance.

Bien fermer le reniflard quand vous arrêtez le moteur afin d'éviter que les paquets de mer ne remplissent pas la nourrice !!

Le séparateur / décanteur

Cet appareil sépare l'eau du carburant en employant le principe simple que l'eau est plus lourde que le carburant. L'appareil est équipé également d'un filtre de 10 microns qui devrait stopper le passage de tous polluants solides dans le moteur. Chaque plate en est maintenant équipé, placé sous le banc arrière.

En pratique

Vérifier le flasque en plastique clair en bas. S'il y a de l'eau vous verrez deux effets prismatiques (difficile à décrire, mais facile à remarquer en pratique)

Le décanteur n'élimine pas l'eau tout seul ! Donc afin d'éviter des ennuis, faites un contrôle fréquemment.

L'eau est évacuée en ouvrant le robinet en bas ainsi purgeant le flasque, de préférence dans un récipient.

Le long tuyau de la nourrice et surtout la prise ne doivent pas traîner au fond de la plate - encore une source de pollution par l'eau de mer qui peut être évité.

Le moteur

Nos trois moteurs hors bords sont des 4 temps refroidis par un circuit d'eau de mer. Ils ont besoin d'huile ! Une bonne technique de démarrage évitera les lumbagos des lendemains et également la casse de la corde de démarrage

En pratique

Vérifier le niveau d'huile avant de démarrer. La jauge d'huile se trouve sous le capot moteur - et il n'est pas toujours facile d'y accéder. Faire l'appoint si nécessaire mais il ne faut surtout pas trop rajouter - sinon effet de moussage et manque de lubrification

La bonne technique de démarrage est d'ouvrir le starter (parfois que partiellement) et également la manette des gaz à environ un quart de rotation.

Avec la corde, tourner doucement le moteur et 'chercher' la compression. Ensuite, un bon tir constant et en douceur **sans à-coup** est tout ce qui est nécessaire. Si le moteur n'a pas tourné depuis un moment, il se peut que plusieurs tirs soient nécessaires afin que la pompe de carburant du moteur amorce le carburateur.

Une fois le moteur démarré, vérifier que il 'crache' un bon jet d'eau. Si non, arrêter tout et vérifier si le circuit de refroidissement est bouché - souvent des algues à la prise d'eau au pied.

Une fois le moteur démarré, faites rentrer le starter dès que possible et laisser tourner le moteur au ralenti pendant plusieurs minutes, surtout au début de la journée - ainsi on évitera une usure prématurée.

Si ça ne démarre pas

Ne vous énervez pas - ne surtout pas injuriez la Commission d'Entretien, ils ne sont pour rien !

Si il y a une difficulté de démarrage de temps en temps : Vérifier qu'il n'y a pas une prise d'air dans le tuyau entre la nourrice et le moteur.

En pratique

Contrôler les connexions et les embouts de part et d'autre de la 'poire' et assurer vous que la flèche est dans le bon sens !

Notre utilisation associative fréquente implique les branchements et rebranchements, donc le caoutchouc peut se fendiller et laisser entrer de l'air. Dans ce cas couper le tuyau et rebrancher - un collier peut être ajouté plus tard

Si le moteur ne démarre pas du tout : Vérifier que l'essence arrive au moteur

En pratique

Pressuriser la 'poire', débrancher la prise du décanteur, appuyer sur la bille de la prise, le carburant devrait gicler toute de suite. Si tout est bon, rebrancher la prise, pressuriser à nouveau et débrancher la prise au moteur. Appuyer sur la bille à nouveau, si il y a de l'essence le problème est dans le moteur.

Dans ce cas, il est peut être préférable à faire un appel 'au secours' sauf si vous avez des connaissances particulières de la magie de la combustion interne d'un moteur à essence.

Si l'essence n'arrive pas le problème est probable que le filtre du décanteur est colmaté.

La déduction est que carburant est pollué, donc ne soyez pas tenter de brancher directement la nourrice sur le moteur en faisant le bypass du décanteur/filtre sauf si vous avez une autre nourrice avec du carburant d'une provenance différente.

Bonne Nav !