

ENTRETIEN

Hivernage du hors-bord

Afin de démarrer la saison du First 210 avec un hors-bord en pleine santé, nous avons procédé à un hivernage dans les règles. Rien de très compliqué, mais c'est important !

Texte et photos : Jean-Yves Poirier.

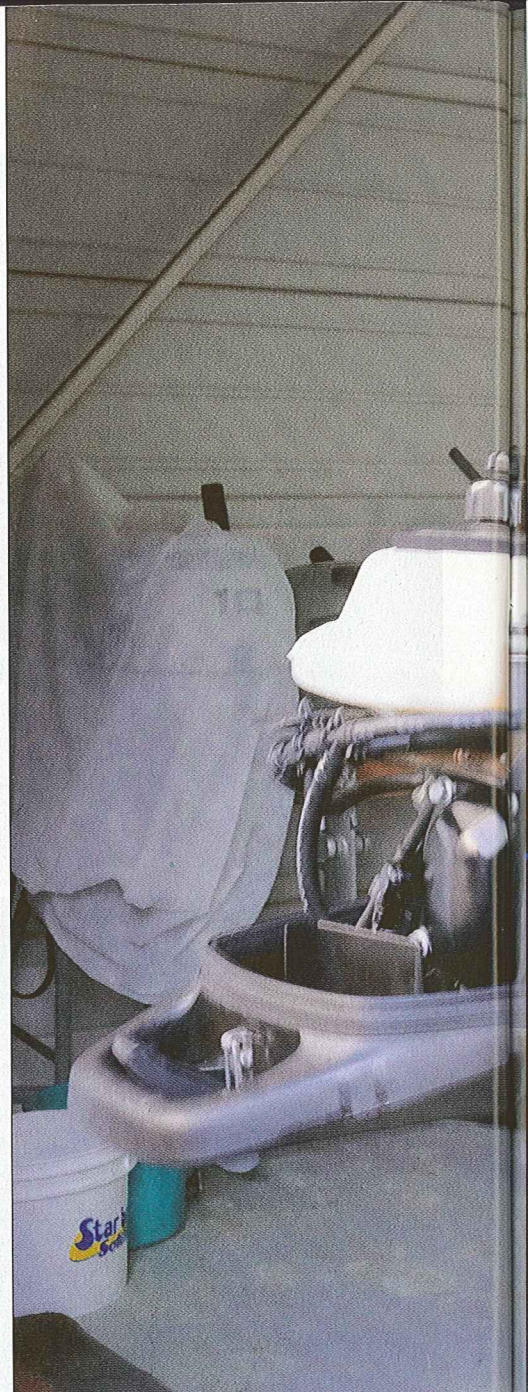
SI ON AVAIT DES DOUTES,

nos croisières estivales les ont dissipés : même sur un petit bateau très agile sous voiles comme notre 210, le hors-bord auxiliaire est indispensable. Pour manœuvrer au port sans stress, et même parfois pour couvrir une étape sans vent. Nous l'avons fait par exemple entre Audierne et Le Guilvinec, appréciant au passage la discrétion de notre Suzuki quatre temps et la vitesse appréciable que nous procuraient ses 6 chevaux – autant ne pas faire durer le plaisir... Si ce moteur a pris soin de nous, à nous de lui rendre la politesse. Ça tombe bien, on a tout l'hiver pour ça ! S'agissant d'un moteur quasi-neuf (il a dû tourner une trentaine d'heures en tout), nous n'irons pas jusqu'à vidanger l'huile.

PURGER LE CARBURATEUR ET LE RESERVOIR

Mais le rinçage du circuit de refroidissement, la purge du circuit d'essence – carburateur compris – et quelques contrôles – bougies, filtre – sont indispensables. La première opération consiste à rincer soigneusement à l'eau douce toutes les surfaces extérieures ainsi que le circuit de refroidissement, afin d'éliminer toute trace de sel qui active la corrosion et attire l'humidité. Le but est de faire circuler de l'eau douce dans le circuit de refroidissement, qui tourne normalement à l'eau de mer. Ceux qui travaillent à bord pourront suspendre le moteur au balcon, avec un seau rempli d'eau douce accroché sous l'embase. A l'atelier, un robuste tréteau métallique et un grand bidon muni d'une purge à sa base seront plus confortables et plus sûrs. Une fois le dispositif en place, on retire le capot moteur avant de démarrer

la mécanique qui devra tourner 10 à 15 minutes pour bien dissoudre les traces de sel résiduelles. Donner périodiquement quelques coups de gaz (raisonnables !) pour ne pas laisser tourner le moteur au ralenti trop longtemps. L'idée, c'est que le moteur doit tourner assez longtemps pour que le thermostat ouvre la totalité du circuit de refroidissement. Quand c'est fait, vous pouvez passer au circuit d'essence. Commencez par fermer le robinet d'arrivée d'essence et laissez le moteur tomber en panne sèche. Vous pouvez alors desserrer la vis de purge du carburateur afin de vider entièrement sa cuve. Laissez couler l'essence sur un chiffon ou, si la place est suffisante, un petit récipient. Une fois la purge terminée, ne pas oublier de resserrer la vis... Les nombreux additifs des carburants modernes vieillissent mal et il est conseillé de vidanger également le réservoir en démontant le tuyau d'alimentation. Profitez-en pour contrôler la propreté du filtre à essence qui doit être changé tous les deux ans en moyenne. Dans le même esprit, on peut aussi vérifier l'état de la bougie et l'écartement des électrodes à l'aide d'un jeu de cales d'épaisseur. L'écartement standard est de l'ordre de 5 à 8/10 mm mais il varie selon les modèles. Pour information, la valeur exacte correspond au dernier chiffre de la référence indiquée sur le culot. Une bougie référencée PFR6A-11, par exemple, a des électrodes écartées de 11/10 mm. Employez la lame d'un tournevis plat pour soulever ou rabattre très légèrement l'électrode supérieure, sans jamais forcer pour ne pas la briser. Le bon écartement est obtenu lorsque la cale d'épaisseur glisse sans jeu entre les pièces. On l'a dit, il n'est pas encore temps de vidanger notre Suzuki tout neuf. Avec un moteur usagé, il conviendrait



Remerciements



C'est là, devant les locaux d'Océan Nautique, à La Rochelle (05 46 44 10 24) que le First 210 attend le retour des beaux jours. Un grand merci à toute l'équipe pour son aide... Rappelons que c'est Océan Nautique qui a fourni Blue Shark, ce First 210 fatigué qui allait devenir Voile Magazine après son transfert à Brest et sa restauration.



En atelier, on fait tourner le moteur un bon quart d'heure dans un bac d'eau douce.



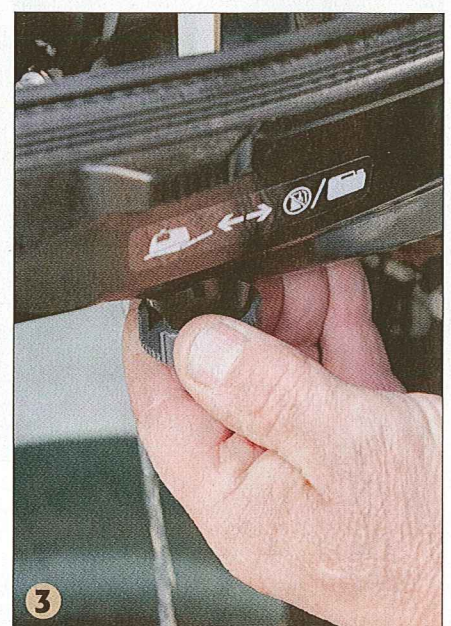
1

▲ Avant de démarrer, on plonge l'embase dans un bac d'eau douce. L'essentiel est d'immerger celle-ci jusqu'à la plaque anti-cavitation afin de ne pas désamorcer la pompe à eau.



2

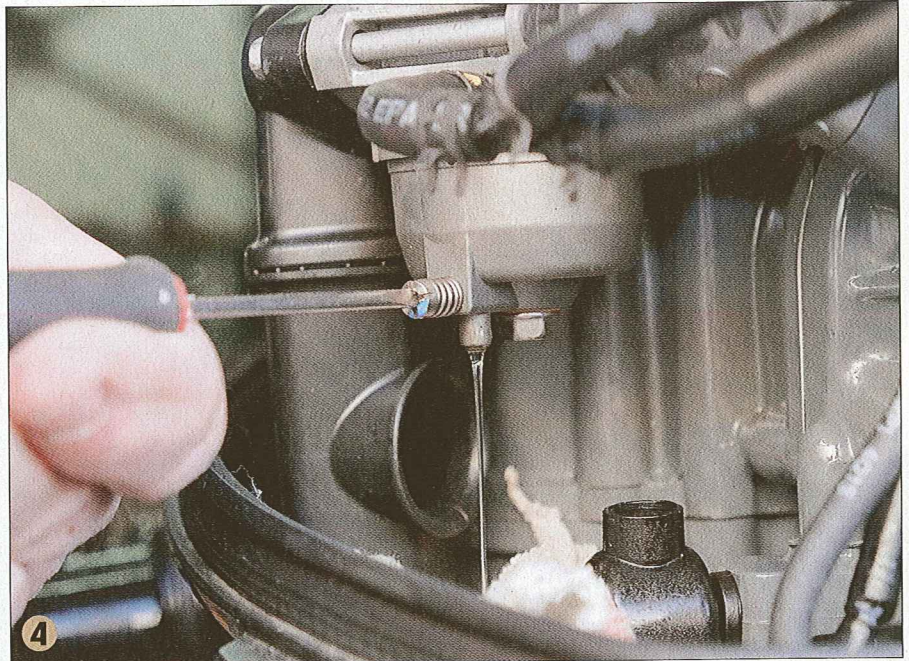
▲ Vérifier au doigt la tiédeur de l'eau qui doit atteindre une température suffisante pour que le thermostat ouvre la totalité du circuit de refroidissement.



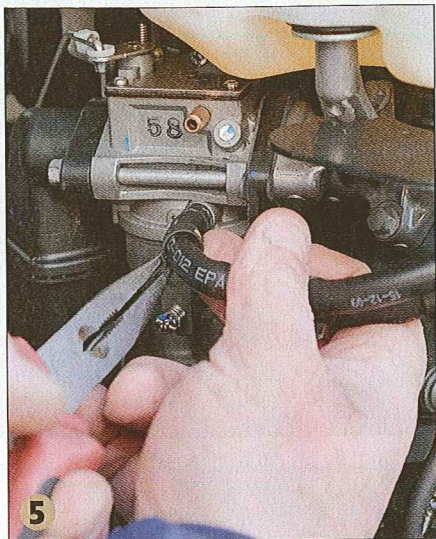
3

▲ Quand le rinçage est terminé, on ferme le robinet d'essence, le moteur va se purger lui-même en consommant le carburant résiduel du circuit d'alimentation.

de vidanger l'huile car les boues et limailles qu'elle contient risquent de se décanter au fil des mois et d'adhérer au carter moteur. Et seul un démontage complet permettrait alors de s'en débarrasser ! La vidange est simple puisqu'il suffit de laisser tiédir le moteur, d'ouvrir le bouchon de remplissage, de mettre un bac en dessous, d'ouvrir le bouchon de vidange et de laisser l'huile s'écouler entièrement. Refermer le bouchon et remplir le bloc avec une huile neuve en quantité prévue (la jauge transparente permet de contrôler le niveau). Pendant que vous y êtes, graissez aussi le cardan de la commande de gaz, souvent sensible à la corrosion. Afin de protéger le bloc-moteur de l'humidité hivernale, il peut être utile de pulvériser un produit adapté, genre WD40, T9 ou autre. Avant de remettre le capot en place, bien vérifier le parcours du fil de la bougie pour éviter de le coincer. Le moteur est maintenant prêt à affronter les rigueurs de l'hiver mais il vaut mieux le stocker à l'abri, en position verticale plutôt que couché au fond du cockpit... ■



▲ La purge par panne sèche ne suffit pas, il faut ensuite vidanger le carburateur en desserrant sa vis de purge. Une petite quantité d'essence s'écoule, un chiffon peut suffire à la récupérer.



▲ On démonte le flexible d'alimentation pour purger le bas du réservoir d'essence.



▲ Un jeu de cales d'épaisseur est nécessaire pour vérifier l'écartement des électrodes de la bougie.



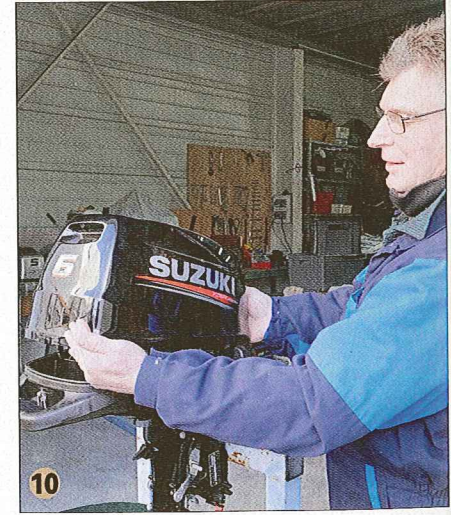
▲ S'il fallait vidanger l'huile, on utiliserait la jauge transparente pour refaire le niveau.



▲ Profitez-en pour graisser tout ce qui peut l'être, des vis de presse à la commande de gaz.



▲ N'hésitez pas à pulvériser un film de lubrifiant sur l'ensemble du moteur pour le protéger.



▲ Prêtez attention au fil de la bougie quand vous refermez le capot : il faut éviter de le coincer.