

Chantey

LE BULLETIN DES CONCESSIONNAIRES MARINE YAMAHA

Décembre 2013

No. 150

Version française

YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations, 2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japon



SOMMAIRE

- P1** Chantey Spécial : Modèles WaveRunner 2014
- P3** Petits conseils de mécanique : Perçage avec un foret
- P4** Kurt, pêcheur passionné, nous livre : Un voyage de pêche dans une région lointaine - À la recherche de la prise de ma vie
- P5** Revue d'actualité : Mise en place de campagnes 3S avec des idées créatives, et plus

Chantey Spécial
Modèles WaveRunner 2014

Lancés avec le moteur SVHO de conception nouvelle Du renouveau dans la série VX

La gamme de WaveRunners Yamaha est dorénavant plus impressionnante et plus somptueuse que jamais. Elle se distingue en particulier par le tout nouveau moteur Super Vortex High Output (SVHO), le dernier-né des moteurs SHO, encore plus puissant. Quatre nouveaux modèles équipés de ce moteur ont été ajoutés à la gamme WaveRunner. Par ailleurs, tous les modèles de la série VX, des machines d'entrée de gamme très populaires, ont été renouvelés et sont dorénavant dotés d'une coque en NanoXcel, un nouveau matériau ultra-léger, et d'autres améliorations spécifiques à chaque modèle, comme un réservoir plus grand.

Schéma de la gamme 2014

Luxe / Haute performance



Entrée de gamme / Basique

Série FX

FX Cruiser SVHO (nouveau), FX SVHO (nouveau), FX Cruiser SHO, FX SHO, FX Cruiser HO, FX HO

Cette série constitue le mariage gagnant d'une coque et d'un pont en NanoXcel, qui permettent une bonne stabilité à haute vitesse, et du plus gros moteur de l'industrie (cylindrée de 1,8 litre) dans un ensemble de conception ergonomique assurant une navigation confortable. Pour 2014, la gamme s'est élargie de nouveaux modèles équipés du moteur SVHO développé récemment.

Série Sportive

FZS SVHO (nouveau), FZR SVHO (nouveau), VXS, VXR

Les modèles FZS/FZR sont équipés d'un nouveau moteur SVHO de 1,8 litre, monté sur une coque conçue pour des performances de fonctionnement optimales. Cette combinaison donne encore plus de puissance et de plaisir en conduite sportive. Les modèles VXR/VXS prennent la coque en NanoXcel légère et agile de la série VX et l'associent à un moteur 1,8 litre à aspiration naturelle. Parmi les améliorations, on peut aussi citer un réservoir d'essence de capacité accrue.

Série VX

(VX Cruiser, VX Deluxe, VX Sport, VX700S)

Les VX Cruiser, VX Deluxe et VX Sport, dotés d'un moteur 4 temps 1 052 cm³ et d'une coque légère et agile, sont capables de prendre des virages époustouffants et offrent une conduite nerveuse et agréable. Les modèles 2014 VX Cruiser et VX Deluxe ont une nouvelle coque en NanoXcel, un nouveau matériau ultraléger. Le VX700S est le seul modèle runabout 2 temps disponible dans cette industrie. L'utilisation de la construction VAR-MAX permet de dessiner des coques qui tirent encore mieux parti de l'agilité, des performances dans les virages et des caractéristiques d'accélération de ces modèles.

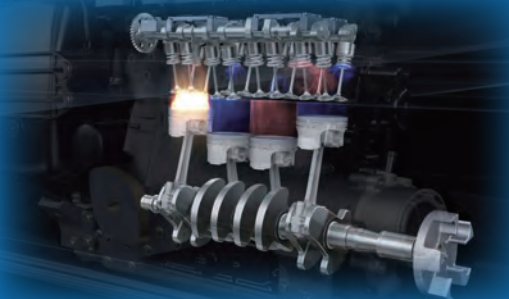
SuperJet

C'est l'unique jet à bras de l'industrie, propulsé par un moteur 701 cm³ 2 temps. La forme originale de la coque fait découvrir au pilote une expérience de sport intégral. Le modèle 2014 est agrémenté de graphiques redessinés pour la première fois depuis plusieurs années.

Le nouveau moteur Super Vortex High Output fait passer les jets à un autre niveau

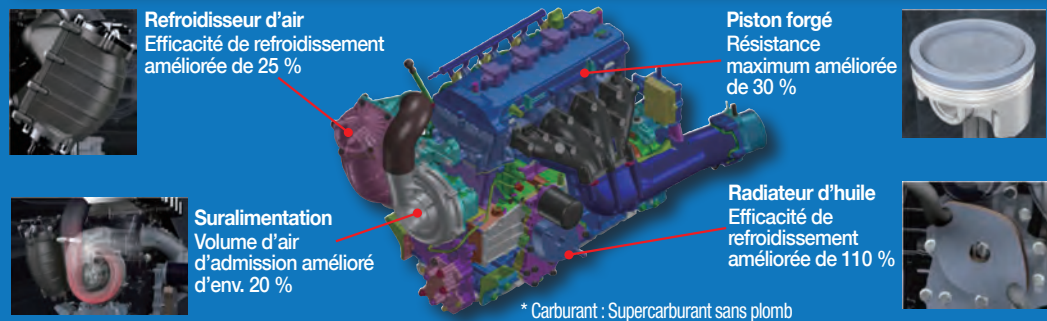
Le tout nouveau moteur Super Vortex High Output (SVHO) de Yamaha réalise une augmentation de puissance d'environ 20 % par rapport au moteur SHO actuel, grâce, entre autres, à l'efficacité améliorée de la suralimentation, l'adoption d'un nouveau refroidisseur d'air compact haute performance (échangeur de température), et l'adjonction d'un radiateur d'huile haute performance avec une nouvelle structure qui augmente l'efficacité de refroidissement.

Ce nouveau moteur, adopté sur les modèles FX Cruiser, FX de référence et quelques modèles de la série sportive, tels que les FZS et FZR, dope considérablement les

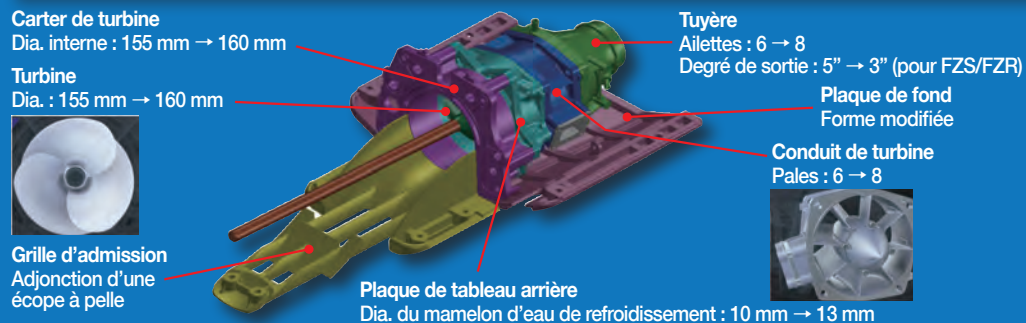


performances de chaque modèle. La pompe de propulsion est dotée d'une nouvelle turbine, d'une tuyère redessinée et d'autres améliorations de détails qui s'allient pour offrir une conduite plus agréable et une plus grande maniabilité, se traduisant par des performances plus sportives en général.

Améliorations du moteur



Améliorations de la pompe de propulsion



Principales caractéristiques des FX Cruiser SVHO et FX SVHO

- Le tout nouveau moteur SVHO 1 812 cm³, d'une puissance de 183,9 kW (250 ch), est monté sur une longue coque en NanoXcel, un matériau ultraléger. La conception de la carène avec son bouchain vif externe s'allie parfaitement avec celle du sponson pour assurer une excellente stabilité dans les lignes droites et des performances exceptionnelles dans les virages.
- Le FX Cruiser SVHO est doté d'une selle de croisière avec dossier pouvant recevoir confortablement trois personnes, tandis que le FX SVHO présente une selle bi-ton.
- Ces modèles ont des fonctionnalités qui améliorent le confort et les rendent plus faciles et amusants à conduire, comme le régulateur de vitesse qui permet de naviguer à vitesse constante à un régime donné sans avoir à actionner l'accélérateur. Le mode sans sillage permet de rester stable à basse vitesse, et la position point mort est pratique lors des départs et des mises à quai.
- L'attention aux détails et à l'ergonomie est illustrée par un grand nombre de fonctionnalités, comme l'échelle de bain plate et profonde, facile à utiliser, l'instrumentation très lisible et la boîte à gants bien accessible. D'autres caractéristiques, comme les compartiments de rangement spacieux et l'adjonction d'un anneau de remorquage pour le ski ou le wakeboarding, ajoutent à la fonctionnalité et au confort de ces cruisers luxueux.



Principales caractéristiques des FZS SVHO et FZR SVHO

- La coque et le pont sont en NanoXcel, un matériau ultraléger. Le nouveau moteur SVHO est monté sur une coque caractérisée par une quille arrondie, qui permet d'excellentes performances de vitesse et d'accélération et qui en fait un jet léger et agile.
- La colonne de direction télescopique adoptée sur ces modèles permet d'ajuster le guidon sur trois positions différentes, à 50 mm d'intervalle. Le conducteur peut ainsi choisir une hauteur de guidon en fonction de sa position de conduite préférée, pour conduire debout ou penché vers l'avant dans les virages serrés.
- Les deux compteurs analogiques bien lisibles reflètent une image sportive. Le système antidémarrage de Yamaha, le limiteur de puissance Low-RPM Mode permettant de fixer un régime maximum, une grande capacité de rangement, un compartiment de rangement étanche avec capuchon à vis, une grande boîte à gants avec des porte-gobelets et bien d'autres équipements en font des modèles extrêmement fonctionnels.



Perçage avec un foret

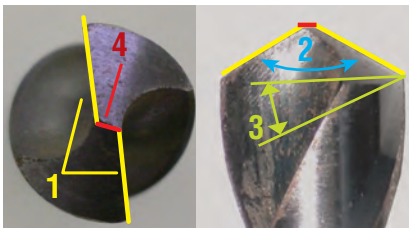
Dans cet article de notre série « Conseils d'un mécanicien chevronné », j'explique comment utiliser un foret pour réaliser un trou cylindrique. Dans notre numéro précédent, je parlais d'un outil de service de base, le testeur de circuit numérique. Je voudrais parler maintenant d'un autre outil de service de base, le foret, et d'autres choses qui sont bonnes à savoir.

Les forets sont des outils communs. Vous avez souvent l'occasion de les utiliser et vous avez déjà beaucoup de connaissances sur cet outil. J'espère que vous trouverez cet article utile pour revoir les points importants de l'utilisation d'un foret.

* Nous nous référons ici au foret hélicoïdal. Il est utilisé pour percer des trous dans du fer ou de l'acier.

La tête du foret et sa terminologie

Un foret est un outil qui sert à percer des trous cylindriques. Il a des tranchants à son extrémité et des cannelures hélicoïdales servant à aiguïser les bords et à évacuer les copeaux du trou. Il y a différents types de mèches suivant le type de matériau à usiner et les objectifs des travaux de perçage.



Les photos ci-dessus représentent la pointe d'une mèche servant à percer l'acier. Revoynons les noms et les qualités des différentes parties de la tête qui servent à percer un trou et à réaffûter les tranchants.

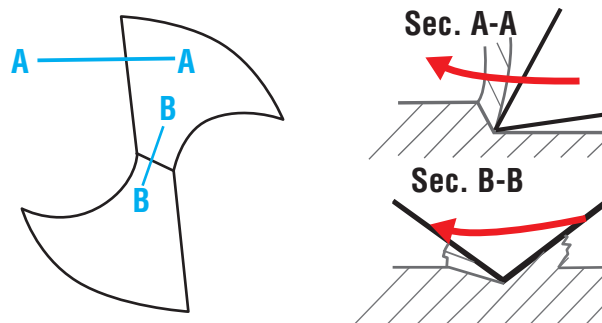
- 1) Tranchant : La vitesse de rotation est plus lente vers la pointe.
- 2) Angle du sommet : Plus l'angle du sommet est obtus, plus la résistance de coupe est élevée.
- 3) Angle de dépouille : Plus l'angle de coupe est aigu, plus il y a accumulation de chaleur, mais un angle de coupe plus obtus réduit la force de la mèche.
- 4) Arête transversale : Elle n'a pas de tranchant et sa vitesse de rotation est proche de zéro.

Que se passe-t-il au niveau de la tête du foret pendant le perçage

Les schémas de droite montrent les bords au niveau de la pointe du foret et ce qui s'y passe pendant le perçage. La zone A-A du

tranchant enlève des copeaux dans le matériau à percer. La zone B-B de l'arête transversale présente un angle peu profond (obtus) qui meule le matériau à percer.

Un foret est capable de percer un trou facilement du fait de la capacité du tranchant A-A à enlever des copeaux dans le matériau. Par contre, l'arête transversale B-B ne fait que meuler la surface du matériau à percer, ce qui signifie qu'une mèche d'un diamètre plus large ne peut pas percer un trou dans le matériau. Même si elle est capable de percer un trou, la mèche en rotation ne peut pas rester centrée sur un point et le mouvement du point central produit un trou non cylindrique d'un plus grand diamètre.



Comment peut-on résoudre ce problème

Il y a deux méthodes pour résoudre le problème de l'arête transversale ne pouvant pas percer un trou dans le matériau à usiner.

- (a) On trouve un moyen d'altérer le matériau à usiner de manière que l'arête transversale n'ait pas à meuler contre lui.

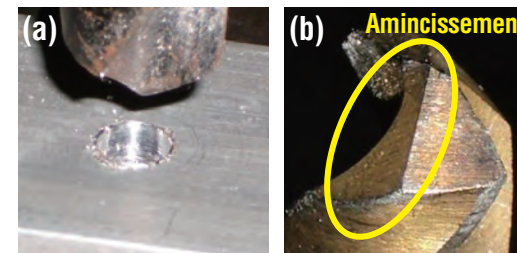
→ Une mèche d'un diamètre plus petit est utilisée pour creuser un trou légèrement plus grand que l'arête transversale avant le perçage avec la mèche plus large.

- (b) On utilise une mèche sans arête transversale.

→ Une mèche amincie est utilisée.

La procédure servant à percer un trou d'un diamètre successivement plus large est la méthode (a) montrée ici. C'est une méthode efficace pour percer un trou, mais en fait, les deux tranchants de la mèche n'enlèvent pas des copeaux de métal de la même manière, et il y aura inévitablement des écarts dans l'axe central pendant le perçage. Pour ces raisons, le trou percé sera toujours plus large que le diamètre de la mèche et ne sera pas parfaitement cylindrique.

En définitive, vous ne pouvez pas escompter obtenir un niveau de précision élevé d'un trou réalisé avec un foret. Par conséquent, dans notre travail, il est important de savoir dès le départ que quand nous utilisons un foret, le trou ne sera jamais exactement à la bonne position et n'aura jamais exactement le diamètre correct.



Dr. Sugimoto Chantey Editorial Room

YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations,
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japon





Kurt, pêcheur passionné, nous livre : Un voyage de pêche dans une région lointaine – À la recherche de la prise de ma vie

Tout amoureux de la pêche a certainement rêvé un jour d'aller vers une destination lointaine à la recherche d'un poisson géant. Pour ce numéro, c'est exactement ce que j'ai fait. Je suis allé à Okinawa, à l'extrémité sud de l'archipel japonais, pour essayer d'attraper un des poissons dont je rêve.

Si l'on vous demande de citer le poisson que vous rêvez le plus d'attraper, je suis sûr que vous avez de nombreuses réponses possibles, mais pour moi, c'est la carangue à grosse tête, aussi appelée « GT »



(les initiales de Giant Trevally, son nom en anglais). Le GT est le plus gros spécimen du genre *Caranx* (une partie de la famille qui comprend les chinchards). Il vit dans les eaux tropicales et subtropicales des océans Indo-Pacifique. C'est un gros poisson carnivore dont on dit qu'il peut atteindre une longueur de 180 cm et un poids de 80 kg – une prise digne de son titre de combattant le plus redoutable pouvant être pêché au leurre. Le fait qu'il puisse être attrapé avec des poppers et autres leurres de surface est indéniablement l'un de ses principaux attraits. On lance un gros leurre, allant de 120 à 200 grammes pour la taille maxi, et on le tire en moulinant selon la technique du jigging pour attirer le GT. Le moment où l'on voit un GT de plusieurs dizaines de kilos pointer à la surface pour attaquer le leurre est certainement un des plus excitants dans la vie d'un pêcheur. De plus, le GT vit dans des eaux côtières peu profondes jonchées d'obstacles naturels, comme des rochers ou des récifs coralliens, ce qui signifie que, une fois que le poisson a mordu, le pêcheur doit s'accrocher ferme à la canne et résister aux échappées violentes du poisson géant pour l'empêcher de casser la ligne. La taille de cette prise et le combat nécessaire pour la remonter en font un challenge excitant pour les pêcheurs.

Ma tentative de pêche au GT a commencé par un départ matinal



de la marina un jour de début octobre. Mon objectif était d'attraper un GT de plus de 20 kg. C'est une taille moyenne pour un GT pris dans les eaux d'Okinawa, mais pour moi c'était un des plus gros poissons jamais visés. Nous étions sur un bateau de pêche Yamaha YF-23 commercialisé au Japon, propulsé par un hors-bord F115A. Comme un typhon approchait à ce moment, la mer était un peu agitée mais ce n'était pas un problème pour le bateau Yamaha et son moteur fiables. Nous avons donc navigué sans heurts et bien profité



de la promenade. Pour nous échauffer, nous avons commencé par visiter des points de pêche situés non loin du port. Au premier point, l'appât a suscité quelques réactions, mais pas de touche. Nous avons obtenu peu de réponse au point suivant, et sommes donc allés plus loin.

À partir du troisième point, j'étais enfin habitué au matériel de pêche lourd et robuste. Il y avait là un bon courant de marée traversant un récif corallien vers l'extrémité d'une petite île, et c'était le lieu principal de l'action sérieuse de cette sortie. Nous étions alors plein d'espérance. J'ai fixé un popper de 120 grammes à ma ligne et je l'ai lancé. C'est au troisième jig de mon premier lancer qu'il a mordu. J'ai entrevu une énorme ombre noire près de la surface de l'eau et l'instant d'après ma canne était pliée à sa limite et l'air était empli du bruit sifflant de la ligne se dévidant de mon moulinet. J'ai retenu ma respiration pour résister à la puissante traction et réussi à empêcher le poisson de plonger dans le récif. À partir de là, je devais mouliner un peu avant de laisser à nouveau du mou. J'approchais les limites de mon endurance physique quand j'ai finalement réussi à sortir cette bête, que je ne peux décrire que comme véritablement géante. Avec une longueur de 132 cm et un poids de 38 kg, elle dépassait de loin ma cible espérée de ce voyage ! Ce fut une sortie glorieuse, une expérience

que je n'oublierai jamais de toute ma vie de pêcheur. Je suis reconnaissant envers le guide de pêche, le personnel de la marina et les produits marine Yamaha qui ont contribué à faire de ce voyage de rêve un triomphe.

Mise en place de campagnes 3S avec des idées créatives

Pendant les quatre jours allant du 28 au 31 octobre 2013, le distributeur Yamaha au Qatar, Al Badi Trading & Contracting Co., Ltd., a tenu des campagnes 3S (« Sales, Service, Spare Parts », soit ventes, service, pièces détachées) à cinq endroits du pays, visant principalement les clients du secteur des moteurs hors-bord à usage commercial qui ont tendance dorénavant à rechercher des modèles 4 temps plus puissants. Les distributeurs du Moyen-Orient travaillent actuellement à transformer leurs campagnes de service en « campagnes 3S » intégrant de nouveaux contenus innovants, grâce aux efforts conjugués de leurs départements de vente, SAV et pièces détachées. Ils souhaitent démarquer Yamaha de ses concurrents sur un environnement de marché changeant et plus compétitif, de plus en plus tourné vers les gros modèles 4 temps.

Les nouveaux contenus comprennent des présentations et des démonstrations du séparateur d'eau, des photos avant/après

montrant l'efficacité des lavages chimiques servant à éliminer l'accumulation de calcium dans les passages de la chemise d'eau des moteurs 4 temps, des recueils de données provenant du système de diagnostic Yamaha (YDIS), la réalisation d'études de marché sur les fabricants, les gammes de puissance, les 2 temps contre les 4 temps, entre autres, et la vente de nouveaux moteurs à des prix spéciaux pendant les campagnes.

Étant donné que les trois départements participaient ensemble aux campagnes 3S, ils ont pu proposer des services variés. Ils pouvaient par exemple expliquer l'importance des pièces d'origine et d'une maintenance régulière, organiser la fourniture et la vente de pièces détachées ainsi que la vente de nouveaux produits, le tout au cours d'une seule campagne. Naturellement, les clients étaient ravis d'avoir accès à tous ces services.

Pendant le dernier jour de la campagne, le personnel des trois départements s'est réuni pour faire le point et s'engager à améliorer encore la qualité et les contenus de leurs campagnes 3S l'an prochain et à rehausser la position de Yamaha sur le marché à moyen terme.



Yamaha motorise le Tiwi Bombers AFL Club

Yamaha Motor Australia (YMA) et le concessionnaire Yamaha à Darwin en Australie, In & Outboard Marine, sponsorisent le Tiwi Bombers Football Club. Ce club représente les communautés des îles Tiwi, situées au nord de Darwin.

Les populations de ces îles éloignées ont eu leurs parts de problèmes. En 2006, les îles avaient un des taux de suicide de jeunes les plus élevés en Australie et dans le monde. Pour tenter de remédier à ce problème urgent, la communauté s'est tournée vers le football australien (AFL) pour rapprocher les populations des îles. L'AFL est extrêmement populaire dans les îles Tiwi, autant que dans le reste de l'Australie. Les Tiwi Bombers rassemblent les meilleurs joueurs pour représenter les îles contre des équipes de Darwin ou d'autres parties de l'Australie. Suite à la création de l'équipe en 2006 et à bien d'autres initiatives, les problèmes sociaux affectant les îles ont été considérablement atténués.

De nombreux joueurs des Tiwi Bombers vivent sur des îles différentes, et du fait de la distance entre les villes, l'équipe ne pouvait pas s'entraîner ensemble pendant la semaine. Pour résoudre



ce problème, ils voulaient un bateau, qu'ils ont eu grâce à un don généreux. YMA et In & Outboard Marine sont alors intervenus avec un programme de parrainage sous la forme d'un hors-bord F60F tout neuf pour motoriser le nouveau bateau de l'équipe. Dorénavant ils peuvent s'entraîner ensemble deux fois par semaine et réduire les coûts des transports les jours de match.

Les Tiwi Bombers ont très bien réussi et sont entrés en première division pendant la saison 2012, donnant beaucoup de considération et d'espoir d'avenir à toute la communauté. YMA est fier de parrainer les Tiwi Bombers et de soutenir la communauté Tiwi dans leur effort d'améliorer la vie des jeunes insulaires.

Par Grant Binskin, Yamaha Motor Australia Pty Limited (YMA)

Note de la rédaction



Nous vous remercions de votre aimable coopération dans l'enquête Chantey. Grâce à votre retour d'information, nous allons pouvoir travailler à faire de Chantey un outil d'aide au marketing qui vous fournira des informations encore meilleures.

SITE WEB DES HORS-BORDS YAMAHA <http://global.yamaha-motor.com/business/outboards/index.html>

SITE DES FANS DU WAVERUNNER <http://global.yamaha-motor.com/business/waverunner/>

Yamaha Outboards Channel sur YouTube

Vous pouvez y voir des scènes maritimes et des moteurs Yamaha au travail dans le monde entier.

Yamaha Outboards Channel <http://www.youtube.com/user/Yamahaoutboardmotors>