

OMC *Snow Cruiser*

1966 MODÈLE C-1560, MODÈLE C-2060, MODÈLE C-2065

une division d'Outboard Marine Corporation of Canada Ltd., Peterborough, Canada

MANUEL
D'INSTRUCTIONS

JOYEUSES RANDONNÉES SUR LA NEIGE

Ce manuel d'instructions a été préparé afin de vous aider à la mise en marche et à l'entretien de votre nouvelle Snow Cruiser. Vous y trouverez toutes les informations nécessaires pour obtenir un rendement maximum et apprécier la facilité de fonctionnement de cette machine. Veuillez lire ce manuel avec attention et le garder toujours à portée de la main pour y référer à l'occasion.

Votre Snow Cruiser a été fabriquée selon les normes les plus rigoureuses et construite pour vous procurer de nombreuses heures de rendement de tout repos. Nous ne croyons pas que la vente complète la transaction entre l'acheteur et le fabricant. Une nouvelle obligation est plutôt établie -- une obligation où Outboard Marine Corporation of Canada Ltd. accepte d'aider l'acheteur à obtenir le rendement maximum de sa Snow Cruiser.

Pour cette raison, nous avons choisi nos meilleurs dépositaires Johnson, Evinrude et Lawn-Boy comme dépositaires Snow Cruiser pour la vente et le service. Ces dépositaires sont entraînés et possèdent l'outillage nécessaire pour le service de notre Snow Cruiser. En voyage, les dépositaires autorisés O.M.C. peuvent être localisés dans les pages jaunes de votre annuaire téléphonique.



Outboard Marine Corporation of Canada Ltd.,
Peterborough, Canada.

CARACTÉRISTIQUES

	Page		Page
CARACTERISTIQUES	2	MESURES DE SECURITE	8
INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE		ENTRETIEN GENERAL	
- Pare-brise	3	- Carburateur	8
- Feu arrière	3	- Capot du moteur	9
- Ski	3	- Pile	9
- Barre de remorquage, Dossier et compartiment à bagages	3	- Chafne et protecteur de transmission	9
- Batterie	3	- Réservoir à carburant	9
COMMANDES		- Réglage de la chafne	9
- Accélérateur	4	- Montage de la chafne	10
- Levier de réchauffement	4	- Réglage du frein	10
- Interrupteur d'éclairage	4	- Tension du train de roulement	11
- Levier du point mort	4	- Alignement du train de roulement	11
- Frein à main	4	REPLACEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAINEMENT	12
- Frein de stationnement	4	- Procédé à suivre pour installer la courroie de transmission	13
- Transmission	5	- Courroie d'entraînement du démarreur	13
COMMENT METTRE EN MARCHÉ		- Alignement des skis	14
- Période de rodage	5	- Remisage hors - saison	14
- Mélange de carburant et recommandations	5	- Après le remisage - Avant de l'utiliser	14
- Mélange du carburant	6	LISTE DE RECHERCHE DES PANNES	14
- Mise en marche du moteur	6	DIAGNOSTIC DE SERVICE	15-16
- Démarrage électrique	7	ENTRETIEN ET LUBRIFICATION	16
- Démarrage d'urgence	7	POINTS D'INTERET PARTICULIERS	
OPERATION		- Service de réparations	17
- Modèles à démarrage électrique	7	- Pièces de rechange	17
- Opération par temps très froid	7	- Certificat de garantie du propriétaire	17
- En montant	7	- Où trouver le modèle et le numéro de série	17
- En descendant	7	GARANTIE	18
- Glace vive	7		

CARACTÉRISTIQUES

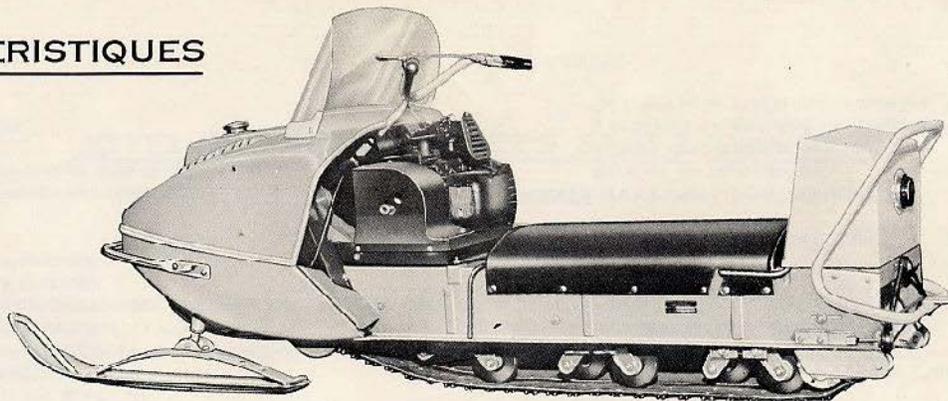


FIGURE 1

LONGUEUR -- 107"

LARGEUR -- 32"

HAUTEUR -- 40-1/4" (33-1/4" sans pare-brise.

MOTEUR -- OMC 2 cylindres opposés à 2 temps.

PUISSANCE -- 14 CV maximum au frein à 4500 tr/min.

VITESSE -- plus de 30 milles à l'heure.

DEMARRAGE --

Modèle 1560 -- Rebobinage manuel

Modèle 2060 -- Rebobinage manuel

Modèle 2065 -- Rebobinage électrique et manuel

EMBAYAGE -- Centrifuge - engage la courroie automatiquement.

DRIVE -- Engagement "Servo-Commande", centrifuge - engage la courroie automatiquement.

TRANSMISSION -- A vitesse variable, rapport 3:1 à 1:1

RETOUR AUTOMATIQUE AU POINT MORT -- Pour démarrage et réchauffement.

SILENCIEUX -- Amortit le bruit de l'échappement.

FREINS -- A disque, commandés à la main.

TRAIN DE ROULEMENT -- 'Train flexible de type spécial, réglable.

LARGEUR --

Modèle 1560 -- 15-1/2"

Modèle 2060 -- 20-1/2"

Modèle 2065 -- 20-1/2"

SKIS -- En acier moulé, et à suspension à ressorts scuples, aussi équipés de tiges en acier qui sont remplaçables.

NOMBRE DE PLACES -- Deux adultes, un enfant. Housse recouverte de vinyl, coussin moulé en urethane.

CAPOT -- Fibre de verre moulée, avec phare à même.

RESERVOIR A CARBURANT -- Contient 4.5 gallons Imp. ou 5.4 gallons U.S.

MELANGE DE CARBURANT -- 16:1, Huile SAE 30.

INTERVALLE DES CONTACTS DU RUPTEUR -- .020

BOUGIE ET INTERVALLE -- Champion J8J ou l'équivalent -- .028"

INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE

Toutes les pièces détachées sont incluses dans le trousse placée dans le coin du compartiment.

PARE-BRISE

Insérez les cinq (5) "Rawlnuts" (écrou recouvert de caoutchouc) dans les trous sur le capot. Rassemblez les deux encadrements du pare-brise, il y a des points d'identification en rouge au bord de l'encadrement qui doivent demeurer visibles au côté gauche de l'ensemble du pare-brise. Placez le pare-brise en position sur le capot tout en alignant bien les trous. Insérez les vis en commençant par le centre et ensuite celles de côté. Figure 2.

FEU ARRIÈRE

Insérez le fil conducteur, qui se trouve sur le véhicule, à travers le trou placé dans le dossier. Placez la rondelle en caoutchouc dans l'ouverture. Joignez au fil du feu arrière et faites le raccord avec le moteur.

SKIS

Bloquez le devant du véhicule. Montez les deux skis tel qu'illustré à la Figure 3, utilisant les écrous et les boulons fournis. BARRE DE REMORQUAGE, DOSSIER ET COMPARTIMENT À BAGAGES. Placez en position la barre de remorquage ainsi que le dossier

à compartiment, tel qu'illustré à la figure 4, bien solidifier à l'aide des écrous, rondelles et boulons déjà fournis. Fixez le cordage élastique au dossier ainsi que le crampon à l'aide des vis pourvues à cet effet.

BATTERIE

Vu que la batterie est appelée à servir pas des froids extrêmes, le choix approprié d'une batterie est bien important. Nous recommandons une batterie de 12 volts avec une moyenne de 42 amp. de l'heure ou mieux, ayant une capacité minimum de 2.7 minutes pour démarrage à froid avec une réserve de 150 amp. température 0 Farenheit et avec un degré de voltage en 5 secondes de 8.4 volts.

Les batteries suivantes ou leur équivalent sont à recommander: Prestolite HN-10 Autolite 10-HN Willard 22-NF

À NOTER:

Afin de prévenir autant que possible que l'acide dans la batterie se répande et cause du dommage si la machine venait à renverser accidentellement, il y a des capsules spéciales qui sont fournis avec le véhicule et elles empêchent la batterie de couler. Ne manquez pas de vous assurer que votre batterie soit pourvue de ces capsules spéciales. Voir Figure 5.

FIGURE 2

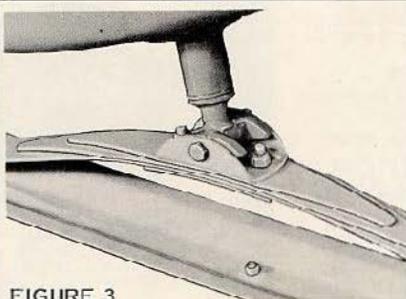
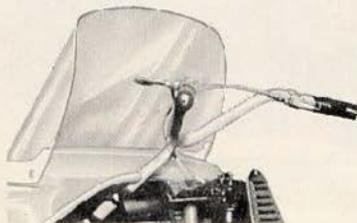


FIGURE 3

FIGURE 4

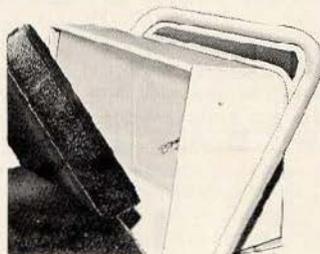
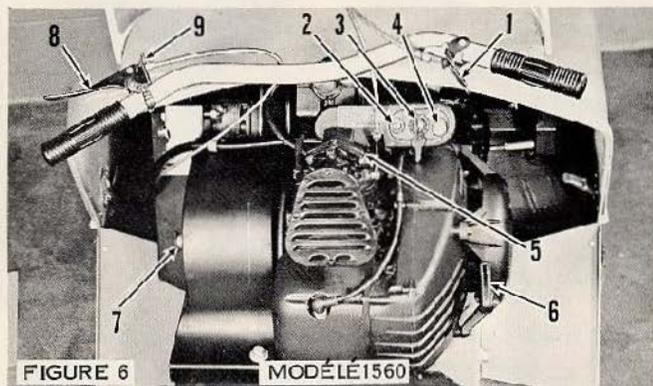


FIGURE 5

CAPSULES D'ÉTANCHÉITÉ
POUR LA BATTERIE



COMMANDES



1. Accélérateur
2. Interrupteur d'éclairage
3. Interrupteur d'allumage
4. Tige de l'amorçage
5. Levier de réchauffement
6. Poignée du démarreur
7. Bouton du point mort (Transmission)
8. Frein à main
9. Blocage du frein de stationnement.

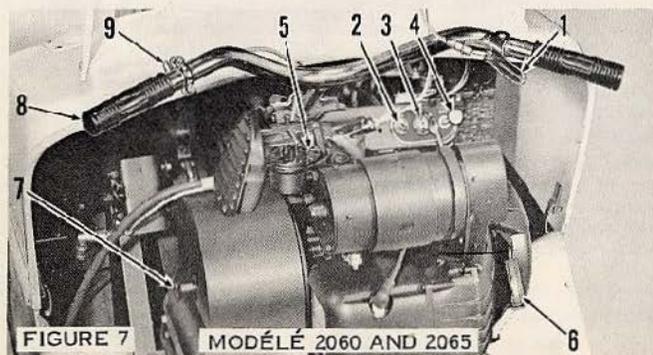


FIGURE 7 MODÉLÉ 2060 AND 2065

ACCÉLÉRATEUR

La manette des gaz est située sur le bras droit de la conduite (Figure 6 et 7). En pressant la manette l'embrayage centrifuge se met en mouvement, transmettant la puissance au train de roulement. Lorsque la manette est relâchée, le moteur retourne à sa position de ralenti.

BOUTON DE RÉCHAUFFEMENT

Pour réchauffer l'engin poussez le levier du carburateur dans le même sens que la flèche. A NOTER: Ne vous servez pas du levier de réchauffement lorsque l'engin est chaud. (Figures 6 et 7, Ref. 5)

INTERRUPTEUR D'ÉCLAIRAGE

Ce véhicule est équipé d'un phare avant avec lampe de 12 volts et réflecteur incorporés et feu arrière. Le phare avant donne un éclairage à deux positions.

LEVIER DU POINT MORT

Ce levier, tel qu'illustré à la Fig. 6 et 7, Réf. 7, a été conçu pour un réchauffement rapide du moteur. Triez pour la position de point mort, pour engager le mécanisme d'entraînement.

AVIS

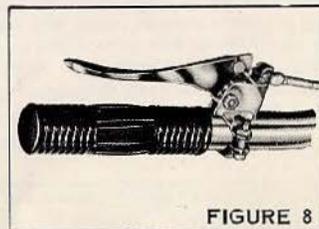
Ne poussez pas en position de marche lorsque le moteur tourne à une vitesse plus élevée que la vitesse de ralenti.

FREIN À MAIN

Pour appliquer le frein, pressez le levier du frein tel qu'illustre à la Figure 8.

FREIN DE STATIONNEMENT

Avec le frein en position, glissez la barrure de frein de stationnement en place tel qu'illustré à la Figure 8. Pour dégager le frein, pressez le levier et glissez la barrure hors de la position de blocage.



TRANSMISSION

L'ensemble de transmission transmet la puissance du moteur au train de roulement ce qui fait avancer le véhicule.

L'ensemble de poulie primaire s'attache directement au vilebrequin du côté de la prise de mouvement (power take-off).

L'ensemble de poulie secondaire possède sa propre base de montage et est d'un diamètre plus grand que l'ensemble primaire. Les deux poulies sont reliées par la courroie d'entraînement.

La poulie primaire est de type centrifuge et s'engage lorsque le moteur atteint la vitesse approximative de 2000 tr/min.

A mesure que la vitesse du moteur augmente, les côtés de la poulie primaire se referment forçant la courroie à tourner sur le diamètre extérieur de la commande primaire ce qui fait augmenter la vitesse de la courroie.

A ce point, les parties de la poulie secondaire sont écartées, permettant à la courroie de tourner sur un diamètre minimum.

Réellement, la vitesse du véhicule augmente à la suite de la transmission du pouvoir de la poulie primaire au mécanisme de la poulie secondaire.

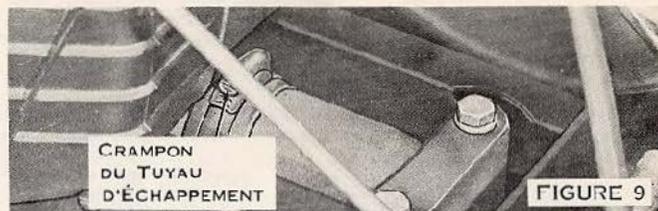
Au mécanisme de la poulie secondaire nous avons incorporé un engagement à "Servo-commande" qui choisit la puissance nécessaire dans les pentes assez raides. L'ensemble primaire est pourvu d'une poulie de démarrage d'urgence et d'un mécanisme de mise au point mort, les deux étant discutés ailleurs dans ce manuel. Tel que mentionné sur l'étiquette d'avertissement, n'essayez pas de démonter la transmission. Voyez votre dépositaire.

COMMENT METTRE EN MARCHÉ

RÔDAGE

Avec le premier plein d'essence, nous vous suggérons d'utiliser votre véhicule à des vitesses réduites. Ceci permettra aux parties mobiles de mieux s'ajuster, prolongeant ainsi la durée du moteur. Traitez ce véhicule comme vous le feriez pour toute autre pièce de machinerie de précision.

Laissez réchauffer le moteur avant de mettre le véhicule en marche, partez lentement, évitez les départs brusques, n'allez pas trop vite en tenant compte de la charge et des conditions d'opération et accordez à votre véhicule les soins raisonnables et périodiques requis et vous en obtiendrez bien des heures de plaisir. Après la première heure de marche, resserrez le crampon sur le tuyau d'échappement (voir figure 7).



MÉLANGE DE CARBURANT ET RECOMMANDATIONS

Le carburant doit être mélangé dans la proportion de 16:1 ou 1/2 chopine d'huile pour chaque gallon d'essence.

Nous recommandons l'utilisation d'une huile réputée pour automobiles, SAE 30. Évitez d'utiliser une huile de troisième qualité (ML "Light Duty") ou une huile à viscosité multiple comme la 10W30.

Utilisez seulement une essence régulière de bonne qualité. Un plus haut indice d'octanes peut être utilisé mais habituellement n'offre aucun avantage.

Les seuls additifs recommandés pour votre moteur sont le nettoyeur Outboard Marine Corporation "Engine Cleaner" pour moteurs et l'anti-rouille "Rust Preventative". Ces deux additifs sont disponibles chez votre dépositaire OMC autorisé.

MÉLANGE DU CARBURANT

Utilisez toujours un contenant propre pour mélanger le carburant. Ne versez pas l'huile ou l'essence séparément dans le réservoir du véhicule. Versez à peu près la moitié de l'essence requise dans le contenant, ajoutez l'huile, puis le restant d'essence, portant ainsi le mélange aux proportions recommandées. Mélangez soigneusement. Lorsque vous versez le carburant dans le réservoir du véhicule, utilisez un entonnoir propre équipé d'un crible très fin.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

(Référez aux figures 6 et 7)

MANUAL STARTING

MODÈLE 1560 ET 2030

1. Remplissez le réservoir d'un bon mélange de carburant (page 5).
2. Tirez le levier du point mort à la position de point mort. Placez le frein de stationnement en position de blocage ("lock").
3. Déplacez le levier de réchauffement du carburateur en direction de la flèche.
4. Tournez l'interrupteur d'allumage à la position "ON".
5. Poussez la tige de l'amorçage trois ou quatre fois. Si le moteur ne se met pas en marche immédiatement, amorcez encore une fois. Le nombre de fois dépendra de l'habitude de l'opérateur à mettre en marche un moteur chaud ou froid. N'amorcez pas trop. L'amorçage fournit du carburant solide-au carter sans passer par le carburateur.
6. Tout en retenant le levier des gaz partiellement ouvert, saisissez la poignée du démarreur et tirez-la doucement jusqu'à ce que l'engagement se fasse et ensuite tirez pour partir. Une fois que l'engin est réchauffé, poussez le "levier de réchauffement" en sens opposé de la flèche et en position de marche. ATTENTION: Prenez soin de ne jamais faire tourner l'engin trop vite lorsque le véhicule est stationnaire et que le bouton d'embrayage est tiré au point neutre.
7. Lorsque le moteur est réchauffé, poussez le levier du point mort en position de marche et relâchez le frein de stationnement. En pressant l'accélérateur vous metrez le véhicule en mouvement. En relâchant l'accélérateur, le moteur reviendra au ralenti.
8. Pour arrêter le véhicule, pressez le levier du frein. Placez en position de blocage lorsque le véhicule n'est pas en usage.
9. Pour arrêter le moteur, tournez l'interrupteur d'allumage vers la position "OFF".
10. Lorsque le moteur est chaud, il n'est habituellement pas nécessaire d'amorcer ou d'utiliser le levier de réchauffement.

DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE

MODÈLE 2065

1. Remplissez le réservoir d'un bon mélange de carburant (page 5).
2. Tirez le levier du point mort à la position de point mort. Placez le frein de stationnement en position de blocage ("lock").
3. Déplacez le levier de réchauffement du carburateur en direction de la flèche, jusqu'à la position de réchauffement.
4. Tournez l'interrupteur d'allumage à la position "ON".
5. Poussez la tige de l'amorçage trois ou quatre fois. Si le moteur ne se met pas en marche immédiatement, amorcez encore une fois. Le nombre de fois dépendra de l'habitude de l'opérateur à mettre en marche un moteur chaud ou froid. N'amorcez pas trop. L'amorçage fournit du carburant solide-au carter sans passer par le carburateur.
6. Tout en tenant la manette des gaz partiellement ouverte tournez la clef en position de départ (START). Aussitôt que l'engin part, relâchez la clef. Si l'engin ne part pas, ne laissez pas la clef tournée plus de 10 secondes. Relâchez pour un moment et essayez de nouveau. Une fois que l'engin est réchauffé, poussez le "levier de réchauffement" en sens inverse de la flèche, en position de marche. ATTENTION: Prenez soin de ne jamais faire tourner l'engin trop vite lors que le véhicule est stationnaire et que le bouton d'embrayage est tiré au point neutre.
7. Lorsque le moteur est réchauffé, poussez le levier du point mort en position de marche et relâchez le frein de stationnement. En pressant l'accélérateur vous metrez le véhicule en mouvement. En relâchant l'accélérateur, le moteur reviendra au ralenti.
8. Pour arrêter le véhicule, pressez le levier du frein. Placez en position de blocage lorsque le véhicule n'est pas en usage.
9. Pour arrêter le moteur, tournez l'interrupteur d'allumage vers la position "OFF".
10. Lorsque le moteur est chaud, il n'est habituellement pas nécessaire d'amorcer ou d'utiliser le levier de réchauffement.

DÉMARRAGE D'URGENCE

Sur les modèles à Démarrage Electrique, vous pourrez faire un démarrage d'urgence en vous servant du démarreur à rebobinage. (Voir page C). Si par hasard le démarreur à rebobinage ne fonctionnait pas, veuillez faire comme suit:

1. Enlevez le protecteur de chafre et de transmission (Fig. 13).
2. Tirez le levier de point mort.
3. Enroulez la corde de démarreur fournie avec la trousse d'outils, autour de la poulie en sens inverse des aiguilles d'une montre et tirez. Veuillez à saisir solidement la poignée de la corde. Figure 10.
4. Suivez les recommandations pour le démarrage données à la page 6.

ATTENTION

Remplacez le protecteur de chafre avant ce remettre le véhicule en marche.

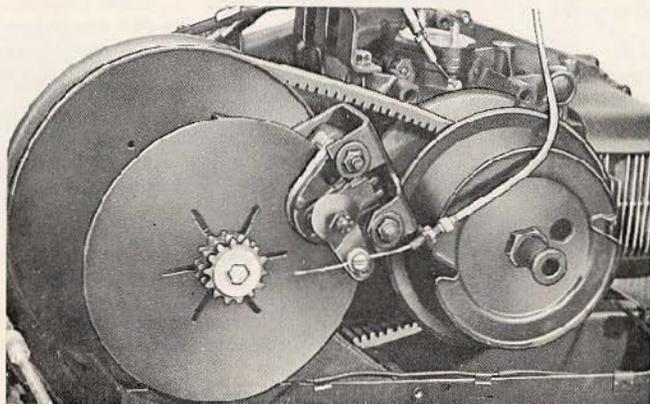


FIGURE 10

OPÉRATION MODÈLES

A DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE

Si parfois il devenait nécessaire de laisser fonctionner la machine avec démarrage électrique sur une batterie qui serait trop faible pour faire partir l'engin ou s'il était nécessaire d'enlever la batterie, voici ce que nous recommandons de faire:

Batterie faible: Une batterie faible n'affectera aucunement votre engin à part du fait qu'il sera plus difficile à faire partir.

SANS BATTERIE: S'il vous était nécessaire de faire fonctionner la machine sans batterie, nous vous recommandons de laisser vos lumières allumées. Le surplus de décharge par l'alternateur sera ainsi absorbé et ce serait là une mesure de prudence afin de protéger les pièces du circuit électrique.

PAR TEMPÉRATURE TRÈS FROIDE

Lorsque la machine est en marche par un froid extrême vous pourrez éprouver un peu de ralenti dans le mécanisme de commande et de la chenille. Dans un tel cas, il faut bloquer l'arrière du véhicule tel que décrit sous l'entête.

'Alignement du Train de Roulement, placez le bout des skis contre un point d'arrêt quelconque et faites tourner le moteur pour libérer le mécanisme de commande.

EN MONTANT

Laissez revenir légèrement l'accélérateur afin de réduire la possibilité de faire glisser le train de roulement. Dans les pentes très raides, montez en diagonale graduellement vers le sommet.

EN DESCENDANT

Pressez légèrement l'accélérateur dans les pentes raides et dangereuses. Le moteur permettra de réduire la vitesse.

SUR LA GLACE VIVE

Le conducteur doit être prudent et apprendre à connaître le rendement du véhicule sous de telles conditions avant de revenir au fonctionnement normal.

MESURES DE SÉCURITÉ

1. N'essayez pas d'effectuer des réparations au véhicule lorsque le moteur est en marche.
2. Débranchez toujours les fils des bougies avant d'effectuer tout travail sur le moteur ou la commande.
3. N'utilisez jamais votre véhicule à moins que le démarreur à ressort ou le protecteur de chaîne et de transmission soient solidement en place.
4. Veillez à ce que personne ne soit à l'arrière du véhicule lors de départs rapides car la glace, les cailloux etc. peuvent être projetés par les crampons sur le train de roulement.
5. Utilisez toujours les deux mains pour conduire.
6. Gardez les pieds sur les marchepieds.
7. Le levier du point mort et le frein de stationnement devraient toujours être utilisés lorsque le véhicule n'est pas utilisé.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

CARBURATEUR

Consultez la Figure 11 pour le réglage et l'identification du carburateur. Pour un usage normal, le moteur fonctionnera de façon satisfaisante avec le réglage donné au carburateur à l'usine.

Il peut être nécessaire de régler à nouveau le pointeau de basse vitesse, Fig. 11, Réf. 2 à cause de l'altitude et du climat. L'ouverture du pointeau a été réglée à l'usine à environ 1-1/4 tour. En tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, le mélange sera plus riche.

La vis de réglage du ralenti, Fig. 11, Réf. 3, lorsque tournée vers la droite, ou dans le sens des aiguilles d'une montre, permettra au moteur de tourner plus rapidement. La vitesse de ralenti recommandée est de 1500 tr/min. NOTE: Ce réglage doit être fait avec le levier du point mort en position de dégagement, ou en position de point mort. Voir Figure 6 et 7.

Le pointeau de haute vitesse, Fig. 11, Réf. 1, a été réglé à l'usine pour le meilleur rendement moyen possible, soit ouvert 1-1/4 tour. A cause de l'altitude et du climat il sera peut être nécessaire de faire un léger réglage. Le moteur tournera plus "riche" en tournant le pointeau en sens inverse des aiguilles d'une montre. Le réglage doit être fait lorsque le véhicule est en marche à pleins gaz. AVIS: Ne faites pas tourner le moteur trop vite lorsque le véhicule est arrêté et que le bouton de changement de vitesse, est tiré ou au point mort.

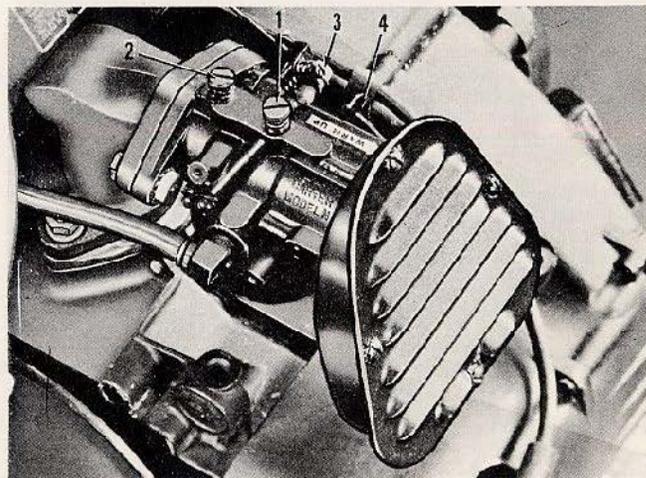


FIGURE 11

ENTRETIEN GÉNÉRAL SUITE

CAPOTE DU MOTEUR — POUR ENLEVER

1. Dégagez les loquets.
2. Enlevez la poignée noueuse.
3. Enlevez le bouchon à carburant et la rondelle.
4. Débranchez les fils (Figure 12).
5. Le Capot peut maintenant être enlevé.
6. Renversez l'ordre pour le remontage.

BATTERY

ATTENTION: Avant de disjoindre aucune des pièces du système électrique enlevez les cables de batterie et ainsi la batterie se trouve complètement à part du circuit électrique. Lorsque vous ferez le raccord des cables de batterie, il faut observer la polarité, le cable rouge attaché à la borne positive (+) et le cable noir à la borne négative (-). Si la polarité est renversée il y aura du dommage à l'ensemble du rectificateur qui fournit le courant voulu pour charger la batterie.

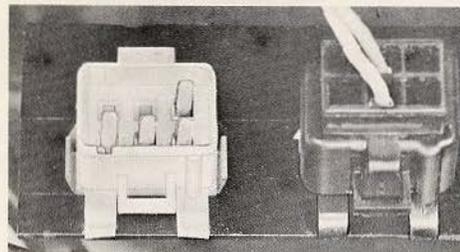


FIGURE 12



FIGURE 13

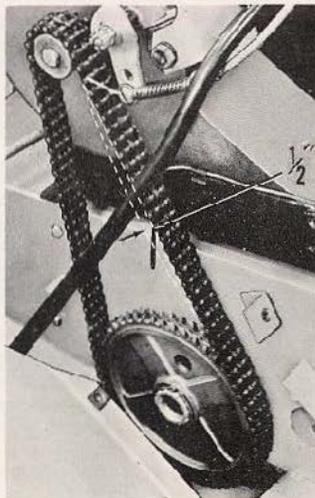


FIGURE 14

PROTECTEUR DE LA CHAÎNE ET DE LA TRANSMISSION

Il y a un protecteur en métal pour la courroie et la chaîne de transmission. Pour faire l'inspection ou l'entretien de la chaîne, enlevez le marche pied ainsi que les vis qui le retiennent en place.

RÉSERVOIR À CARBURANT

Pour vider le réservoir à essence au moment de l'entretien de la machine ou lors de la saison de remisage, enlevez le bouchon du conduit d'essence et laissez égoutter. Lorsque vous remplissez le réservoir de nouveau assurez-vous qu'il n'y ait aucun égouttement.

RÉGLAGE DE LA CHAÎNE

Le jeu doit être de 1/2", Figure 14.

1. Desserrez l'écrou de la vis de réglage (Fig. 15, Réf. 1).
2. Pour tendre la chaîne, déplacez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre (réf. 2).
3. Pour la détendre, déplacez la vis en sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. Resserrez l'écrou (Réf. 1).

NOTE: S'il est impossible de garder la vis dans le trou original, enlevez-la et insérez dans le second trou qui apparaît dans la rainure.

* Consultez votre dépositaire OMC si le réglage devient impossible.

ENTRETIEN GÉNÉRAL SUITE

MONTAGE DE LA CHAÎNE DE COMMANDE

Le montage d'une nouvelle chaîne de commande est très simple. Procédez comme suit:

1. Enlevez le protecteur de chaîne.
2. Desserrez l'écrou de blocage de la vis excentrique, Fig. 15, Réf. 1 ce qui permettra de déplacer la vis excentrique, Réf. 2, détendant la chaîne. Enlevez l'écrou qui retient la petite roue d'engrenage. Enlevez la chaîne et la roue.
3. Si la chaîne est difficile à enlever parce qu'elle est trop serrée, desserrez les vis de montage de la transmission arrière. Ceci permettra à la transmission de descendre et donner plus de détente à la chaîne.
4. Pour faire l'installation de la chaîne de commande, renversez le procédé ci-dessus.
5. Déplacez la vis excentrique, Fig. 15, Réf. 2, tendant la chaîne à la tension désirée. La chaîne devrait avoir à peu près 1/2" de jeu puis serrez l'écrou, Fig. 15, Réf. 1.
6. Afin de prolonger la durée de la chaîne, nous vous suggérons d'enlever la chaîne de temps à autre lorsqu'elle s'encrasse et de la nettoyer dans un dissolvant à base de pétrole, tel que le kérosène. Lorsque la chaîne est bien propre elle devrait être trempée pour 24 heures dans un bain d'huile. Utilisez de l'huile propre SAE 20 ou 30.

RÉGLAGE DES FREINS

Les freins à cisque commandés à la main possèdent des sabots en fibre de longue durée et requièrent très peu d'entretien, seulement un réglage occasionnel. (Figure 15)

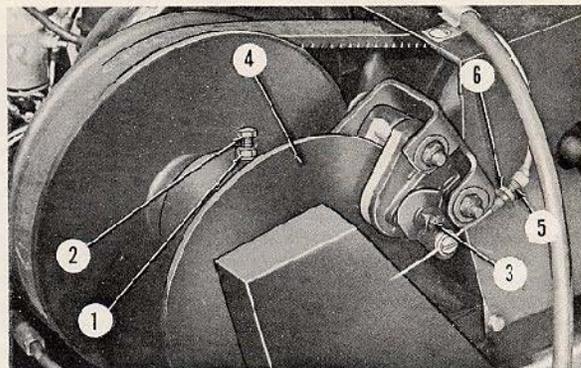


FIGURE 15

Pour resserrer le frein il faut tourner l'écrou à point, Ref. 3, vers la droite une fois que la goupille a été enlevée. Afin d'obtenir un ajustement parfait, tournez l'écrou jusqu'au point d'une légère tension sur le disque du frein, Ref. 4. Ensuite il faut tourner l'écrou une encoche vers la gauche et replacer la goupille.

Si le frein à main n'a pas assez de jeu, il peut l'ajuster en déplaçant l'écrou, Ref. 5, après avoir desserré le boulon de blocage, Ref. 6. En tournant l'écrou vers la droite il y a plus de jeu.

IMPORTANT -- Avant de compléter le réglage, veillez à ce qu'il ait assez de jeu pour que le levier puisse permettre le blocage du frein de stationnement.

ENTRETIEN GÉNÉRAL SUITE:

TENSION DU TRAIN

La tension du train de roulement devrait être vérifiée périodiquement. Lorsqu'un réglage est nécessaire: (Figure 16).

1. Desserrez les boulons, Réf. 1.
2. Dégagez l'écrou du tourillon, Réf. 2.
3. Tournez le boulon du tourillon dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la tension et dans le sens inverse pour la diminuer, Réf. 3.
4. Pour compléter le réglage, resserrer l'écrou du tourillon et les deux boulons.

À NOTER: Si vous avez à faire un ajustement vous-même ne manquez pas de régler les deux tourillons afin que la tension du train de roulement soit la même des deux côtés.

La tension totale du train de roulement devrait être de 3/4" entre la chenille et le centre de la roue (Figure 17). S'il est nécessaire de faire des réparations au train de roulement, consultez votre dépositaire.

ALIGNEMENT DU TRAIN DE ROULEMENT

Un bon alignement du train de roulement est essentiel pour réduire au minimum l'usure des dents des pignons en caoutchouc. L'alignement peut être affecté considérablement par un mauvais réglage de la tension du train de roulement.

En refaisant l'installation du train de roulement ou si un réglage devient nécessaire ayez soin de bloquer l'arrière du véhicule en plaçant le bout des skis contre un point d'arrêt. Faites partir l'engin en le laissant tourner à l'arrêt permettant ainsi au train de roulement de tourner librement. Les pignons en caoutchouc doivent se placer dans leur fente respective. Si la chenille a besoin d'un réglage à droite, resserrer le tourillon de gauche tout en ajustant les boulons tel qu'indiqué sous "Tension du Train de Roulement".

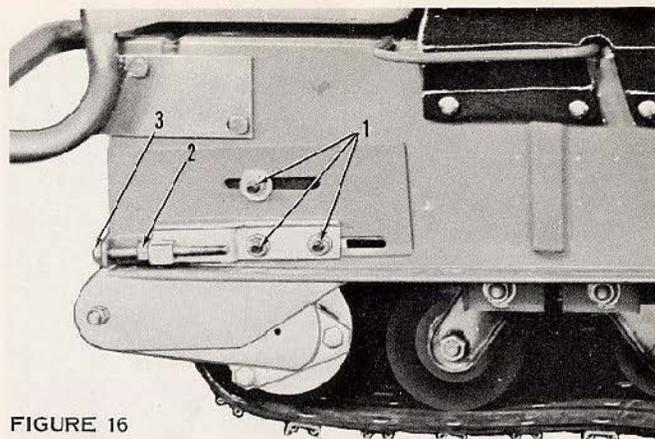


FIGURE 16

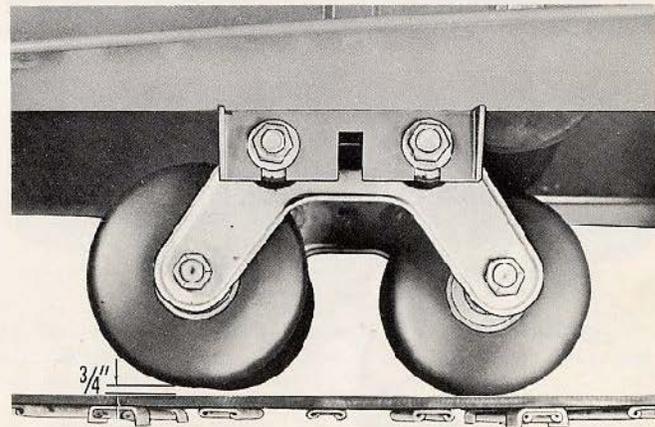


FIGURE 17

REEMPLACEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Marche à suivre pour enlever la courroie de transmission:

1. Enlevez le capot.
2. Enlevez le protecteur de chaîne.
3. Saisissez la partie supérieure de la courroie à peu près au centre, entre la grande et la petite poulie (Fig. 18).
4. Tirez la courroie vers le haut, écartant les deux poulies secondaires autant que possible.
5. Glissez le rebord supérieur de la courroie par-dessus la poulie située le plus près de la colonne de direction (Fig. 19).
6. Enlevez la partie inférieure de la courroie de la poulie afin que les deux poulies se rapprochent le plus possible l'une de l'autre.
7. Enlevez la partie inférieure de la courroie de sous les deux poulies.
8. Faites tourner les poulies afin que l'une des deux surfaces planes sur le chapeau de bout soit adjacente à la surface unie de la colonne de direction. Ceci permettra à la courroie de se glisser entre le chapeau et la colonne de direction (Fig. 19).
9. Glissez la courroie entre le chapeau et la colonne de direction.
10. Faites tourner les poulies afin que la surface plane ci-haut mentionnée soit adjacente au moteur. Ceci permettra de glisser la courroie entre le chapeau et le moteur (Fig. 15).
11. Glissez la courroie entre le chapeau et le moteur.
12. Enlevez la courroie des poulies primaires et la courroie pourra alors être enlevée du véhicule.

NOTE: Une courroie qui mesure moins d'un pouce de largeur à sa face extérieure doit être rejetée et remplacée par une courroie neuve. Une courroie usée peut être gardée et utilisée comme courroie de rechange.

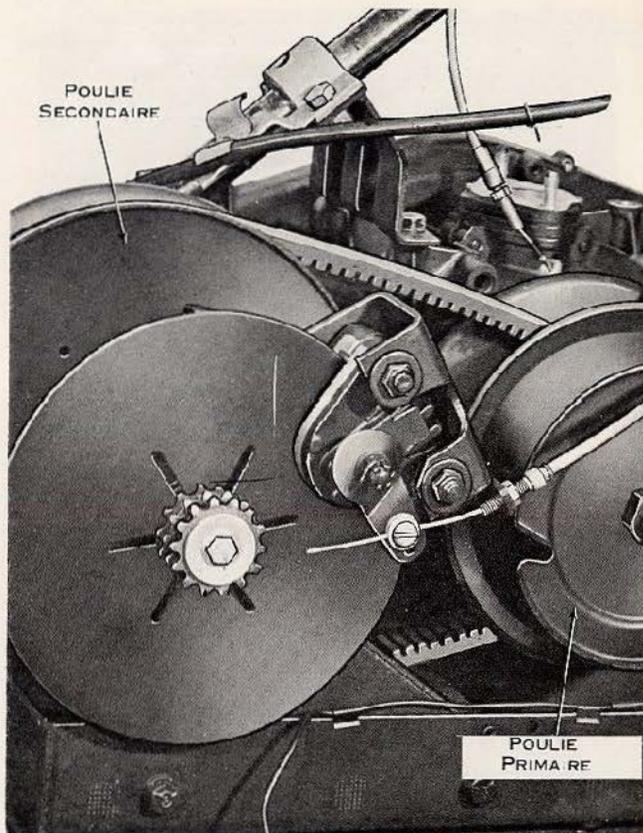


FIGURE 18

ENTRETIEN GÉNÉRAL SUITE:

REPLACEMENT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT

Marche à suivre pour monter la courroie de transmission:

1. Placez un bout de la nouvelle courroie sur les poulies primaires.
2. Faites tourner les poulies secondaires jusqu'à ce que l'une des deux surfaces planes sur le chapeau soit adjacente à la colonne de direction. Ceci permettra à la courroie de se glisser entre le chapeau et le moteur (Fig. 19).
3. Glissez la courroie entre le chapeau et le moteur.
4. Faites tourner les grandes poulies jusqu'à ce que la surface plane ci-haut mentionnée soit adjacente à la colonne de direction (Fig. 19).
5. Glissez la courroie entre le chapeau et la colonne de direction.
6. Glissez autant que possible la partie inférieure de la courroie sous et autour des deux grandes poulies.

FIGURE 19

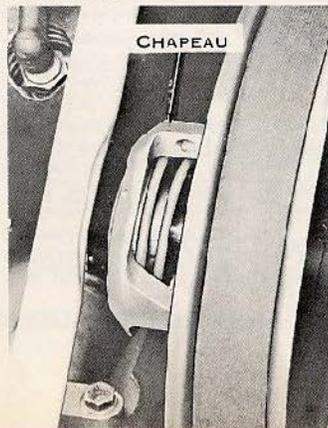
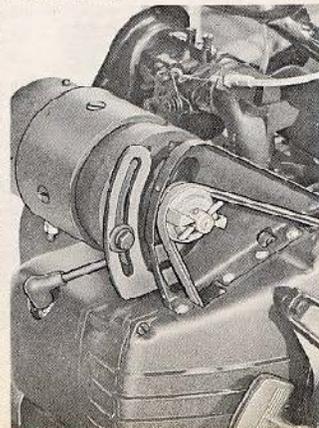


FIGURE 20



7. Ecartez avec les mains les poulies secondaires (Fig. 19).
AVIS: N'écartez pas les poulies avec une clef.
8. Il est facile d'écarter les poulies secondaires en tenant la partie fixe ou stationnaire de la poulie contre la base de montage et en faisant tourner l'autre partie mobile vers l'arrière du véhicule. Ceci permettra à la poulie de remonter sur les emplacements placés au bout du capuchon.
9. Continuez de placer la courroie autour de la poulie.
10. Remontez le protecteur de chaîne et de transmission.
11. Remontez le capot.

COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DU MOTEUR

Il est d'une grande importance que la tension de la courroie d'entraînement du moteur soit bien exacte car si la courroie a trop de jeu, il y aura trop de glissement et s'il est trop serrée ceci pourrait occasionner des contre-coups à la poulie de commande.

Procédé à suivre pour régler la tension de la courroie:

1. Enlevez le protecteur de la courroie extérieure.
2. Ajustez la tension de la courroie afin que la courroie de commande tombe sur la poulie tel qu'indiqué à la Figure 20. Assurez-vous que les deux parties de la poulie soient refermées (en position de marche) lorsque vous faites ce réglage.

Procédé à suivre pour remplacer la courroie de commande du moteur:

1. Enlevez le protecteur de la courroie extérieure.
2. Enlevez la couverture extérieure de l'éventail.
3. Desserrez les boulons sur la monture du moteur de démarrage et remplacez la courroie de commande.
4. Ajustez la tension de la courroie de commande.
5. Remplacez l'enveloppe de l'éventail et le protecteur de courroie.

ALIGNEMENT DES SKIS:

L'alignement des skis est nécessaire lorsque les skis ne sont pas parallèles l'un à l'autre et au châssis, le guidon étant en position de marche en ligne droite.

Pour aligner les skis, procédez comme suit:

1. Placez le guidon dans la position normale de marche en ligne droite.
2. Enlevez le capot.
3. Enlevez l'écrou et la rondelle du bras de direction, Fig. 21, Réf. 1.
4. Desserrez l'écrou de blocage, tel qu'illustré à la Fig. 21, Réf. 2.
5. Tournez le joint à rotule dans le sens des aiguilles d'une montre pour diriger la pointe du ski vers l'intérieur et dans le sens inverse pour la diriger vers l'extérieur.
6. Remontez lorsque les skis sont parallèles l'un à l'autre et au châssis du véhicule.

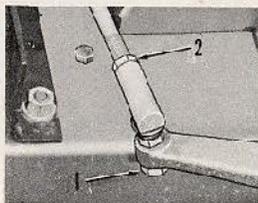


FIGURE 21

REMISAGE HORS-SAISON

1. Soulevez le véhicule de terre afin d'enlever toute pesanteur sur le train de roulement et sur les skis.
2. Videz complètement le réservoir à carburant.
3. Enlevez l'écran du filtre placé sur la prise du carburateur.
4. Faites marcher le moteur avec le levier de réchauffement placé au bout de la flèche et injectez de l'huile anti-rouille OMC (OMC Rust Preventative Oil) (au moyen d'une burette à huile) rapidement dans le carburateur jusqu'à ce que le moteur s'arrête.
5. Tournez l'interrupteur d'allumage et remplacez l'écran du filtre.
6. Détendez le train de roulement.
7. Frottez le dessous des skis et autres surfaces non protégées du véhicule avec un linge huileux.
8. Remisez dans un droit sec bien ventilé.

APRÈS LE REMISAGE — AVANT D'UTILISER

1. Réglez la tension du train de roulement.
2. Lubrifiez tous les points mentionnés à la rubrique "Lubrification".
3. Resserrez toutes les vis et écrous.
4. Nettoyez soigneusement toutes les surfaces qui ont besoin d'être retouchées. Obtenez la peinture nécessaire de votre dépositaire.

LISTE DE RECHERCHE DES PANNES

Ne supposez pas que vous avez des troubles mécaniques avant d'avoir . . .

VÉRIFIEZ LE SYSTEME DE CARBURANT

- POUR . . . Carburant dans le réservoir
Bon mélange de carburant
Écoulement du carburant au carburateur
Bon réglage du carburateur.

VÉRIFIEZ LE SYSTEME D'ALLUMAGE

- POUR . . . Conducteur de bougie détaché
Bougie desserrée (mauvaise compression)
Intervalle de la bougie mal réglé
Bougie carbonisée ou brûlée.

VÉRIFIEZ LA COURROIE ET LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

- POUR . . . Courroie usée -- perte de vitesse
Courroie brisée
Mauvaise tension de la chaîne
Chaîne sèche
Chaîne brisée

VÉRIFIEZ LE TRAIN DE ROULEMENT

- POUR . . . Mauvaise tension
Alignement
Crampon brisé
Crampon détaché
Rivets manquants
Courroie endommagée

DIAGNOSTIC DE SERVICE

PANNE	CAUSE PROBABLE	REMEDE
Le moteur ne part pas.	Réservoir de carburant vide. Interrupteur d'allumage en position d'arrêt. Le moteur manque de carburant. Conduits ou filtre de carburant bloqués. Le moteur se noie. Mauvais ou pas d'allumage.	Remplissez avec un bon mélange de carburant. Mettez en position de marche ou vérifiez pour un court-circuit. Amorcez et vérifiez le réglage du carburateur. Vérifiez le réglage du carburateur. Vérifiez la position du levier de réchauffement. Nettoyez les conduits et le filtre. Vérifiez le réglage du carburateur et la position du levier de réchauffement. Vérifiez les conducteurs des bougies afin de vous assurer qu'ils sont en place. Vérifiez si vous avez la bonne bougie en bonne condition et avec l'intervalle recommandé. Enlevez les bougies, attachez un conducteur à haute tension et placez le siège en métal de la bougie contre le moteur. Tirez le démarreur. Si l'étincelle apparaît aux électrodes la bougie et la magnéto sont en bonne condition. S'il n'y a pas d'étincelle, placez un objet en métal dans le bout du conducteur de haute tension et touchez le bout à environ 1/8" d'une surface de métal propre. Tirez le démarreur. S'il y a étincelle, remplacez la bougie. S'il y a pas d'étincelle, la panne est quelque part dans la magnéto. Voyez votre dépositaire. Recommencez pour le deuxième cylindre. Avis: Lorsque vous vérifiez l'étincelle, saisissez le conducteur de haute tension à au moins un pouce de la borne afin d'éviter un choc. Si le moteur ne part pas après que les vérifications ci-haut ont été faites, voyez votre dépositaire. Voyez votre dépositaire. Suivez la marche à suivre donnée pour les démarrages d'urgence.
Le démarreur ne mord pas.	Pièces internes brisées ou endommagées.	
Le moteur tourne mal.	Mauvais réglage du carburateur. Mauvais allumage.	Réglez le carburateur. Suivez la méthode utilisée pour mauvais ou pas d'allumage à la section "Le moteur ne démarre pas".
Le moteur ne peut tourner au ralenti.	Vitesse du ralenti trop basse Carburateur mal réglé.	Augmentez la vitesse à environ 1500tr/min. Réglez le carburateur.
Vitesse du moteur trop basse.	Mauvais allumage. Carburateur mal réglé. Usure excessive du moteur. Encrassement du filtre à air du carburateur.	Suivez la méthode utilisée pour mauvais ou pas d'allumage à la section "Le moteur ne démarre pas". Réglez le carburateur. Voyez votre dépositaire. Enlevez-le et lavez-le dans du gaz pure et secouez-le-bien- IL NE FAUT le huiler.

DIAGNOSTIC DE SERVICE SUITE:

PANNE	CAUSE PROBABLE	REMEDE
Le véhicule n'avance pas en pressant l'accélérateur.	Lever du point mort en position de point mort. Courroie d'entraînement usée ou brisée. Chaîne de transmission mal réglée ou brisée.	Poussez le bouton en position de marche. Remplacez la courroie d'entraînement. Réglez ou remplacez la chaîne d'entraînement. (Fig. 22)
Vitesse trop basse.	Courroie d'entraînement usée. Skis non alignés. Train de roulement trop serré.	Remplacez la courroie d'entraînement. Alignez les skis. Réglez la tension de la chenille.
Les lumières n'allument pas.	Connexions desserrées. Interrupteur en mauvais ordre. Ampoules brûlées. L'alternateur ne semble pas débiter de courant.	Vérifiez et serrez. Vérifiez ou remplacez. Remplacez l'ampoule. AVIS: Si le phare brûle le voltage augmentera et brûlera automatiquement le feu arrière. Débranchez le connecteur dans le circuit de la lumière, et avec le moteur en marche mettez les bornes du conducteur au moteur en court-circuit. S'il y a étincelle, vérifiez le circuit, les connexions et les ampoules. S'il n'y a pas d'étincelles la panne est interne. Voyez votre dépositaire.



FIGURE 22

ENTRETIEN		LUBRIFICATION		
TEMPS	ENTRETIEN	TEMPS	ENTRETIEN	LUBRIFIANT
Après les 3 premières heures.	Réglez la tension de la chaîne. (Réglez à toutes les 25 heures ou lorsque nécessaire). Réglez la tension du train de roulement. Vérifiez l'alignement ou train de roulement.	Chaque Saison	Supports des skis Poulie primaire (fig. 22)	Texaco All-Temp ou équivalent Texaco All-Temp ou équivalent Texaco regal AFB2
		Après 15-20 heures		
		Après 25 heures	Raccords des skis Chaîne de commande	Huile SAE 10 Page 10, Item 6

A NOTER: Le huileur automatique pour la chaîne est à vérifier périodiquement afin de s'assurer que le bout du tube soit bien en ligne avec la chaîne et aussi vérifier le jet d'huile.

POINTS D'INTÉRÊT PARTICULIERS

SERVICE DE RÉPARATION

Les dépositaires possèdent habituellement un inventaire complet de pièces de rechange. Si vous avez besoin de pièces voyez votre dépositaire. Vous trouverez son nom dans les Pages Jaunes de l'annuaire téléphonique, sous la rubrique "Moteur Hors-bord".

PIÈCES DE RECHANGE

Veillez à n'utiliser que des pièces de rechange authentiques pour la réparation de votre véhicule. Vous pouvez compter sur votre dépositaire OMC pour vous fournir ces pièces authentiques OMC. Les pièces de rechange qui ne sont pas de notre fabrication n'ont pas été approuvées pour utilisation sur les Snow Cruisers.

Votre garantie sera nulle pour toute panne causée par l'utilisation de pièces non fabriquées par OMC.

CERTIFICAT DE GARANTIE DU PROPRIÉTAIRE

Afin d'assurer le service d'un bout à l'autre du pays à tous les clients, un "Certificat de garantie du propriétaire" est attaché au véhicule. CE CERTIFICAT DOIT ÊTRE REMPLI ENTièrement PAR LE DÉPOSITAIRE ET PAR LE CLIENT AU MOMENT DE L'ACHAT. Le propriétaire peut présenter ce certificat à un dépositaire OMC en faisant une réclamation de garantie.

OÙ TROUVER LES NUMÉROS DE MODÈLE ET DE SÉRIE

VÉHICULE -- Les numéros de modèle et de série sont estampés sur une plaque qui se trouve du côté gauche, sous la poignée pour le passager, tel qu'illustré à la Figure 19.

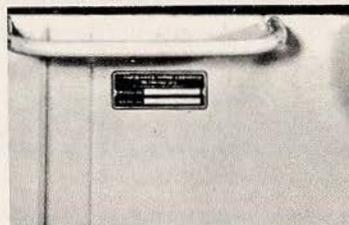


FIGURE 23

ENGIN -- Numéros de modèle et de série: Les numéros de modèle et de série sont estampés sur une plaque qui est attachée au logement du volant juste au-dessus du démarreur, tel qu'illustré à la Fig. 21. Le numéro de série: Le numéro de série est aussi estampé sur un bouchon du côté primaire du carter, tel qu'illustré à la Fig. 22.



FIGURE 24

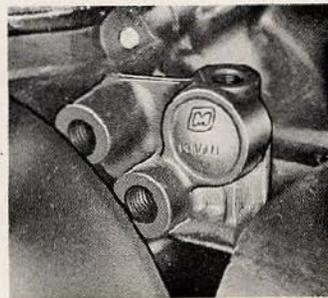


FIGURE 25

GARANTIE

Nous garantissons à l'acheteur originaire, que chaque véhicule de neige venant sous notre fabrication est libre de défautuosité dans les matériaux ou main d'oeuvre sous des conditions normales d'usage et de service, notre seule obligation sous cette garantie sera d'apporter compensation à notre usine au cas où une pièce ou plusieurs pièces nous seraient retournées, frais de transport payés d'avance, dans les 90 jours à compter du premier jour où le véhicule est en usage, si après examen nous constatons que les pièces en question étaient défectueuses; la présente garantie a lieu d'abolir toutes autres garanties et représentations exprimées ou mentionnées et toute autre responsabilité en rapport avec la vente ou l'usage du dit véhicule.

La présente garantie n'est pas valide s'il s'agit d'un véhicule qui aurait été réparé ou changé d'une façon ou d'une autre en dehors de notre usine affectant ainsi sa stabilité ou s'il a été assujetté à un mauvais traitement, négligence ou accident ou mis en marche contrairement aux directions de fonctionnement et d'entretien. La présente garantie ne s'applique pas non plus à des réparations devenues nécessaires à la suite de remplacement de pièces ou accessoires inférieurs ou par l'emploi de genres d'accessoires non recommandés par Outboard Marine Corporation of Canada Ltd., et ne s'applique pas non plus dans le cas d'usure.

Nous ne portons aucune garantie concernant d'autres accessoires sur le marché qui ne sont pas de notre fabrication car normalement ceux-ci sont garantis par leur propre fabricant.

Afin de faire un réclamation sous la présente garantie, veuillez communiquer avec le Dépositaire chez qui vous avez acheté votre véhicule ou le Dépositaire autorisé le plus rapproché. Tout véhicule ou pièces à remplacer ainsi venant à notre usine pour examen doivent porter numéros de modèle, de série et doivent être expédiés "frais de transport payés à l'avance".

CETTE GARANTIE S'APPLIQUE À TOUT AUTO-NEIGE SNOWCRUISER VENDU AU CANADA.

TOUS LES SNOWCRUISER VENDUS AILLEURS, À L'EXCEPTION DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, SONT GARANTIS PAR SOIT OUTBOARD MARINE INTERNATIONAL S.A., NASSAU, BAHAMAS, OU OUTBOARD MARINE S.A., BRUGES, BELGIUM.