

GARANTIE

La Société HARRY FERGUSON DE FRANCE à Paris (H.F.F.) garantit qu'en ce qui concerne les machines agricoles neuves de sa construction, toutes les précautions usuelles et raisonnables ont été prises pour s'assurer l'excellence des matières premières et de la fabrication, et pour que chaque machine agricole ne présente aucun défaut de matière ou vice de fabrication en service normal.

Les obligations de la Société, selon la présente garantie, sont limitées au remboursement ou au remplacement pur et simple, par la Société, dans celle de ses usines qu'elle désignera, de toute pièce qu'elle aura, après examen par ses services, reconnue défectueuse.

Les pièces défectueuses devront avoir été renvoyées à H.F.F. aux frais des acheteurs dans les six mois qui suivent la livraison effective aux premiers utilisateurs des machines agricoles auxquelles elles appartiennent.

La présente garantie cesse de s'appliquer à toute machine agricole qui aurait été réparée, modifiée, utilisée de façon erronée ou mal entretenue, en sorte que la qualité ou la durabilité du matériel aie pu être affectée d'après le jugement de H.F.F.

Elle cesse également de s'appliquer à toute machine agricole dont les numéros de série auraient été enlevés ou modifiés.

Il est expressément déclaré que la garantie précédente est la seule assurée par la Société H.F.F.

La Société H.F.F. n'accepte aucune responsabilité en cas de perte ou de dommage arrivant à toute machine ou pièce propriété d'un usager pendant que ces marchandises sont en possession de la Société, de ses constructeurs, de ses distributeurs ou agents.

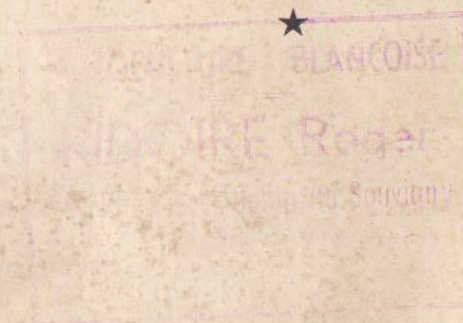


TRACTEUR DIESEL

TYPE T. E. F.



MANUEL D'INSTRUCTIONS



Harry Ferguson de France, S.A.

P A R I S

AVERTISSEMENT

Se borner à des travaux légers pendant les premières 50 heures de travail.

Apporter un soin tout particulier au système d'alimentation du moteur ainsi qu'au stockage et au transvasement du gas-oil.

Ne pas essayer de toucher à la pompe à injection ainsi qu'aux injecteurs et au régulateur.

Ne jamais tirer ni remorquer quoi que ce soit par l'attache de la barre supérieure d'attelage.

Conduire lentement dans les terrains difficiles.

Ne jamais rien transporter sur les outils portés.

S'assurer périodiquement que tous les boulons et écrous sont bien serrés. Cette précaution est observée par tous les bons conducteurs qui ont pu constater qu'elle prolonge l'existence du tracteur en conservant toutes ses parties en parfait alignement.

Pour l'utilisation de la prise de force, protéger l'arbre à cardans de transmission avec un protecteur approprié.

Ne pas employer la barre transversale d'attelage sans monter ses tirants.

Attendre dix secondes avant de réenclencher le contacteur du démarreur si le moteur n'est pas parti au premier essai.

MISE EN GARDE CONTRE LA SURCHARGE

La troisième vitesse est trop rapide pour l'emploi de la plupart des instruments, en particulier charrue et cultivateur qui travaillent en profondeur.

Ces instruments ont été étudiés pour résister aux charges imposées par des vitesses ne dépassant pas 5 à 6 km à l'heure.

La croyance générale se basant sur le fait que l'utilisation d'une telle vitesse économise le tracteur et le combustible n'est pas fondée. D'autre part, le système hydraulique répond parfaitement en première et deuxième vitesses, mais non en troisième.

Il en résulte que si les instruments rencontrent un obstacle, des dommages peuvent être causés à l'instrument et au tracteur par le fait d'une réaction trop lente du système hydraulique.

N'utiliser la troisième vitesse que pour des travaux légers et pour des outils opérant au-dessus du sol, tels que rouleau léger, weeder, etc...

ESSAIS DE CONTROLE DE SURCHARGE

Le tracteur étant en travail, placer la commande d'accélération à demi-ouverte, puis l'ouvrir rapidement. Si la vitesse s'accroît rapidement, le moteur n'est pas surchargé ; si la vitesse du moteur reprend difficilement, il est surchargé. Ces remarques s'appliquent à n'importe quel type de tracteur.

Toutefois, en cas de travail, en montant une pente, il n'y a pas lieu de s'alarmer, la surcharge étant compensée par le travail en descente. Ce qu'il faut éviter, c'est la surcharge continue afin de ne pas causer des dommages sérieux.

MOTOCULTURE BLANCOISE

RIDOIRE Roger

29, Rue Pierre Collin de Souvigny

LE BLANC (Indre)

Tél. : 290

COMMANDES ET APPAREILS DE CONTROLE

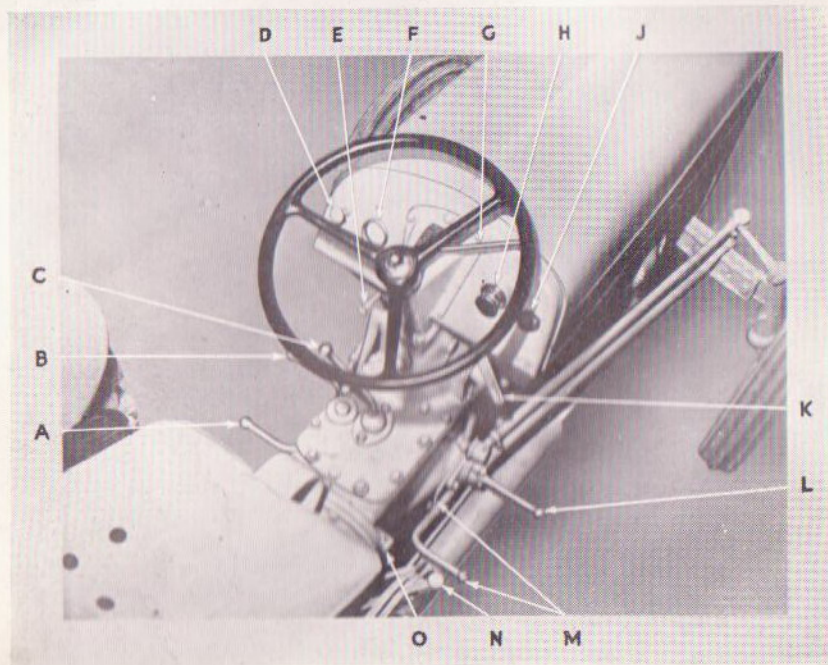


Fig. 1

- A. PÉDALE DE DÉBRAYAGE.
- B. REPOSE-PIEDS.
- C. LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES.
- D. CONTACTEUR DE LA BOUGIE DE RÉCHAUFFAGE.
- E. TIRETTE D'ARRÊT DE LA POMPE.
- F. MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE.
- G. COMMANDE A MAIN D'ACCÉLÉRATION.

- H. BOUTON DE LA POMPE D'AMORÇAGE KIGASS.
- J. AMPÈREMÈTRE.
- K. LEVIER DE DÉCOMPRESSION.
- L. REPOSE-PIEDS.
- M. PÉDALE DE JUMELAGE DES FREINS AVEC CLIQUET.
- N. LEVIER DE CONTROLE DE L'HYDRAULIQUE.
- O. POUSSOIR DU VERROU DE DÉMARRAGE.

Levier de changement de vitesses

Lever le levier pour passer en marche arrière ou pour actionner le démarreur, (dans ce dernier cas, appuyer en même temps sur le contacteur de sûreté).

Contacteur de la bougie de réchauffage

A utiliser avec la pompe à injection Kigass.

Pour établir le contact, maintenir la tirette à fond vers l'arrière.

Tirette d'arrêt de la pompe

La tirer en arrière pour arrêter le moteur.

Butée de la tige de réglage

L'admission maximum de combustible s'obtient en poussant le bouton de la butée avant de démarrer (Voir fig. 10).

Manomètre de pression d'huile

Pression normale 40—60 lb./sq. inch (2,8 à 4,2 kg./cm²).

Commande à main d'accélération

Tirer dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître la vitesse du moteur.

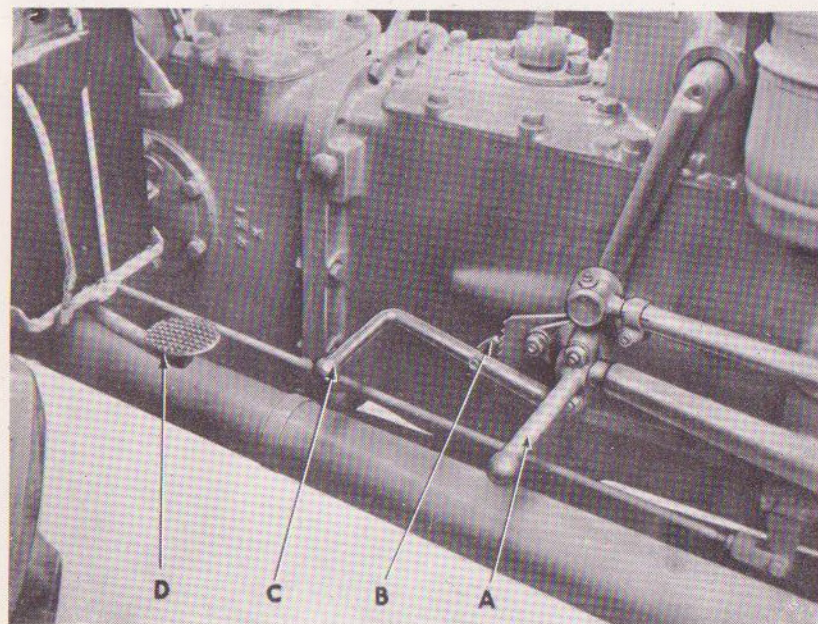


Fig. 2

- A. REPOSE-PIEDS.
- B. CLIQUET DE SÉCURITÉ.

- C. PÉDALE DE JUMELAGE DES FREINS.
- D. PÉDALES DE FREINS INDÉPENDANTS.

Pompe d'amorçage Kigass

Dévisser et tirer le bouton, puis pousser franchement pour injecter le combustible vaporisé dans le collecteur. Revisser ensuite le bouton.

Ampèremètre

L'indication lue sur l'ampèremètre dépend de l'état de charge de la batterie.

Levier de compression

Trois positions :

- a) La position haute donne une pleine compression sur les quatre cylindres.
- b) La position intermédiaire, maintenue en place par un arrêt de ressort permet de décompresser trois cylindres.
- c) La position basse permet de décompresser les quatre cylindres.

Pédale générale des freins

Commande simultanément les deux freins.

Pédale de freins indépendants

Chaque frein droit et gauche est commandé de façon indépendante, par deux pédales séparées.

Levier de contrôle de l'hydraulique

La pompe hydraulique étant embrayée, tout mouvement en arrière de ce levier permet de relever l'ensemble d'attelage et inversement tout mouvement en avant permet de laisser retomber cet ensemble sous son propre poids.

Bouton de sécurité du démarreur

Si l'on veut pousser le levier de changement de vitesses vers l'avant afin de pouvoir démarrer, il est nécessaire, au préalable, d'appuyer sur le poussoir du verrou. Celui-ci revient automatiquement à sa position primitive, lorsqu'on ramène le levier de changement de vitesses au point mort.



Fig. 3

ÉQUIPEMENT DE DÉMARRAGE A BASSE TEMPÉRATURE

Le but de ce système est de réaliser l'amorçage et le pré-chauffage du collecteur d'admission et de la chambre d'explosion avant le démarrage du moteur par des températures situées en dessous de 0° C.

Un panache de gas-oil pulvérisé vient en contact avec une résistance chauffante vissée dans le collecteur, produisant un brouillard de gas-oil chaud qui facilite le démarrage. Le filtre de la pompe d'amorçage Kigass (fig. 3) devra être régulièrement démonté en dévissant son chapeau et le tamis métallique devra être enlevé et nettoyé comme recommandé dans le chapitre « entretien » du manuel.

CHAPITRE III

MARCHE A SUIVRE POUR LE DÉMARRAGE DU MOTEUR

REMETTRE LE LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES AU POINT MORT DÈS QUE LE MOTEUR AURA DÉMARRÉ, LE DÉSENGRÈNEMENT DU PIGNON DU DÉMARREUR N'ÉTANT PAS AUTOMATIQUE.

Il est impossible d'enclencher le démarreur sans appuyer simultanément sur le verrou placé sur le côté droit du carter de transmission. Ce verrou revient automatiquement dès que l'on cesse d'actionner le démarreur. L'ordre des différentes opérations indiquées devra être suivi avec attention en se rapportant à la fig. 4. Avant d'essayer de faire démarrer le moteur, vérifier d'abord :

- S'il y a suffisamment de combustible dans le réservoir.
- Si les robinets d'alimentation sont ouverts.
- Si le moteur est débrayé.
- Si le cliquet du frein est enclenché comme indiqué Fig. 1.

NOTE : Si le moteur ne part pas après avoir suivi les indications ci-dessous, le circuit d'alimentation devra être purgé de l'air contenu éventuellement dans les canalisations, comme indiqué dans les instructions techniques. Si, malgré cela, il y a impossibilité de démarrer, prévenir votre agent.

Démarrage par température au-dessus de 10°

1. S'assurer que le levier de décompression est à la position haute donnant pleine compression sur les quatre cylindres.
2. Déclencher la butée de la tige de réglage montée sur la pompe à injection. (fig. 10).
3. Placer la commande à main d'accélération à la moitié de sa course.
4. Actionner le démarreur.

Démarrage entre 10° et 0°

1. Mettre le levier de décompression à la position la plus basse, décompressant ainsi les quatre cylindres.
2. Déclencher la butée de la tige de réglage.
3. Placer la commande à main d'accélération à la moitié de sa course.
4. Actionner le démarreur pendant 2 secondes, puis, tout en laissant tourner, relever le levier de décompression à la position intermédiaire, ce qui rétablit la compression sur un cylindre.
5. Dès que celui-ci s'enflamme, placer le levier de décompression à la position haute, mettant ainsi tous les cylindres en compression.

6. Dès que le moteur tourne normalement, remettre le levier de changement de vitesses au point mort et placer la commande à main d'accélération à la position « ralenti ».

Démarrage en dessous de 0°

Chauffer avant de partir.

1. Placer la commande à main d'accélération à la moitié de sa course.
2. Tirer à fond en arrière la tirette d'arrêt de la pompe et l'enclencher à cette position.
3. Placer le levier de décompression à la position basse pour décompresser les quatre cylindres.



Fig. 4

- | | |
|--|--------------------------------------|
| A. CONTACTEUR DE LA BOUGIE DE RÉCHAUFFAGE. | D. AMPÈREMÈTRE. |
| B. COMMANDE À MAIN D'ACCÉLÉRATION. | E. LEVIER DE DÉCOMPRESSION. |
| C. POMPE D'INJECTION KIGASS. | F. TIRETTE D'ARRÊT DE LA POMPE. |
| | G. LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES. |

4. Tirer le contacteur de la bougie de réchauffage pendant 20 secondes pour permettre à la résistance de s'échauffer, puis, tout en la maintenant, donner une pleine charge avec la pompe d'amorçage en poussant franchement afin que la pulvérisation soit assez fine et homogène pour s'enflammer.
5. Actionner le démarreur pendant 10 secondes pour permettre au brouillard chaud d'être aspiré dans le moteur.
6. Lâcher la tirette du contacteur de la bougie de réchauffage et le contacteur du démarreur.

NOTE :

Dans le cas où la batterie serait presque déchargée, il serait préférable de tourner le moteur à la manivelle durant la période de réchauffage, afin de conserver le courant pour le démarrage. Ceci peut se faire sans difficulté, puisque le moteur est entièrement décompressé. Dans ce cas spécial de démarrage à la manivelle, il faut normalement une personne supplémentaire, mais le conducteur du tracteur pourra toutefois démarrer seul son moteur en calant la tirette du contacteur de la bougie de réchauffage. Il va de soi qu'il devra retirer la cale après la période de réchauffage afin d'éviter un débit prolongé de la batterie.

7. Repousser la tirette d'arrêt de la pompe.
8. Enclencher la butée de la tige de réglage.
9. S'assurer que la commande à main d'accélération est toujours à la moitié de sa course.
10. Tirer à nouveau le contacteur de la bougie de réchauffage.
11. Donner approximativement un demi-coup de la pompe d'injection Kigass.
12. Actionner le démarreur pendant 2 secondes, puis, tout en le laissant tourner, enclencher le levier de décompression à la position intermédiaire, ce qui rétablit la compression sur un cylindre.
13. Dès que celui-ci s'enflamme, placer le levier de décompression à la position haute.
14. Dès que le moteur tourne normalement, relâcher la tirette du contacteur de la bougie de réchauffage, remettre le levier de changement de vitesses au point mort et placer la commande à main d'accélération à la position de ralenti.

NOTE :

Si le moteur ne part pas dans les 10 secondes, ne pas continuer d'essayer de démarrer, mais recommencer la suite des opérations comme décrit précédemment.

N.B. : La pompe Kigass doit être resserrée soigneusement après usage.

ARRÊT DU MOTEUR

Tirer la manette d'arrêt de la pompe située sous le tableau de bord, côté gauche (Fig. 4).

Ne pas essayer d'arrêter le moteur au moyen du levier de décompression ou en fermant les robinets d'arrivée du combustible.

AVANT DE COMMENCER LE TRAVAIL

Vérifier si la pression d'huile est correcte. S'assurer toujours qu'il y a suffisamment de gas-oil dans le réservoir pour le travail à effectuer.

CHAPITRE IV

CONSEILS D'UTILISATION

Les indications suivantes ont pour but de vous aider à obtenir le maximum de rendement de votre tracteur et à éviter toutes fausses manœuvres susceptibles de causer des dommages.

MANŒUVRES DE L'EMBRAYAGE

N'utiliser l'embrayage que pour passer les vitesses. Ne jamais le faire patiner pour permettre au moteur de reprendre son régime normal. En cas de surcharge, s'arrêter et prendre la vitesse inférieure.

Ne jamais essayer de changer de vitesse quand le tracteur est en travail. Eviter de laisser le pied sur la pédale de débrayage, ce qui provoque le patinage de l'embrayage et une usure anormale.

ARBRE DE PRISE DE FORCE

L'arbre de prise de force est mis en route ou arrêté par le levier placé sur le couvercle de visite à gauche du carter de pont arrière. L'arbre de prise de force est embrayé lorsque ce levier est poussé vers l'arrière. Ne jamais déplacer ce levier sans appuyer préalablement sur la pédale de débrayage du tracteur.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

La pompe hydraulique étant commandée par l'arbre de prise de force, celui-ci doit être embrayé pour pouvoir faire fonctionner le système hydraulique.

Le levier de contrôle de l'hydraulique est placé sur la droite du siège du conducteur comme indiqué (fig. 6).

Tout mouvement en arrière de ce levier permet le relevage des bras ; tout mouvement en avant permet l'abaissement des bras de relevage et de l'outil.

Sur le secteur du levier de contrôle à main se trouve une butée réglable qui peut être placée à une position déterminée. Chaque fois que l'on recommence à abaisser l'outil pour reprendre le travail, on pousse le levier de contrôle contre cette butée, ce qui permet de travailler toujours à la même profondeur. La pompe comporte trois prises d'huile externes pour l'usage de différents outils qui comportent des systèmes hydrauliques commandés à distance, tel que le vérin de la remorque basculante par exemple. Avant de dévisser les raccords de branchement, s'assurer que la pompe ne débite pas. (fig. 5).

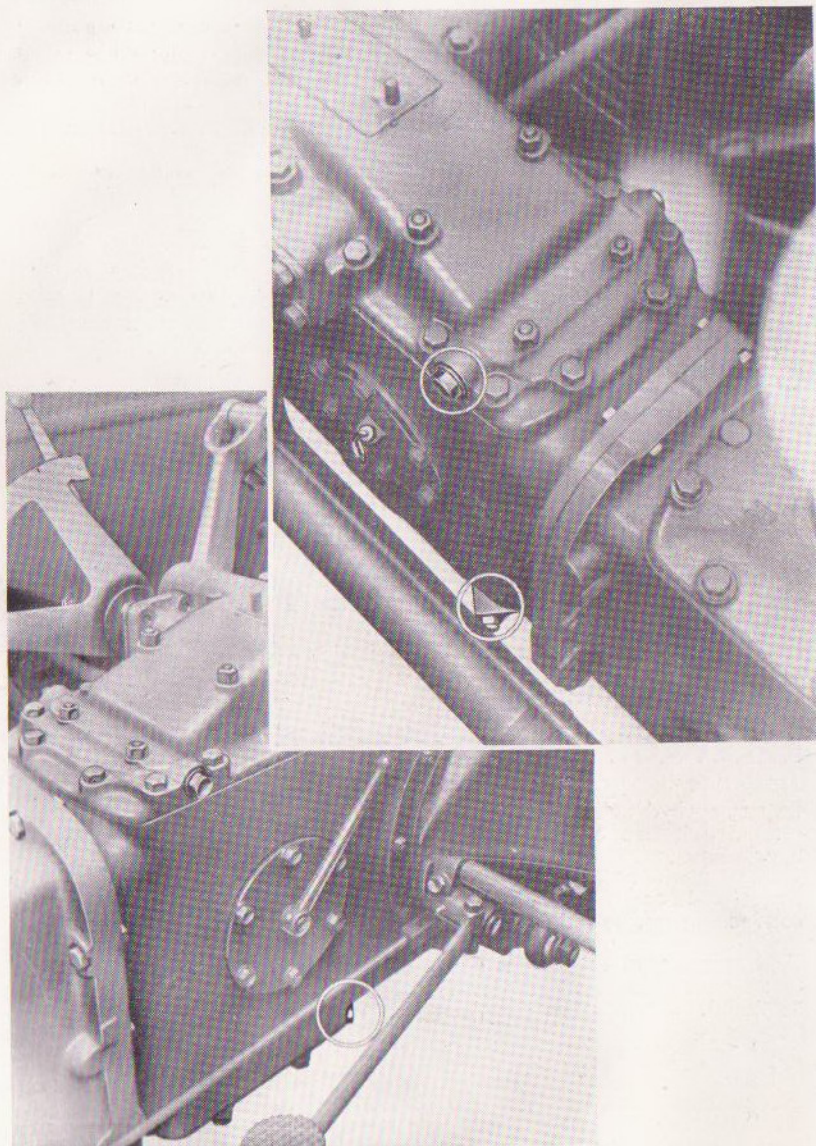


Fig. 5

VALVE DE SURETÉ DE LA POMPE HYDRAULIQUE

La soupape de sécurité est construite de manière telle que, lorsqu'elle est ouverte, toutes les parties travaillantes sont graissées et submergées par l'huile qui s'écoule. En conséquence, il est préférable que la soupape de sécurité fonctionne à intervalles réguliers. Pour cela, le plus facile est de faire lever aux bras inférieurs d'attelage une charge plus grande que le système hydraulique n'est capable de soulever.

L'effort maximum possible est de 450 kilos environ au point d'attache de l'instrument sur les bras.

NOTA : Le réglage de la soupape de sécurité ne doit pas être modifié, une mauvaise opération pouvant occasionner un dommage sérieux au système hydraulique.

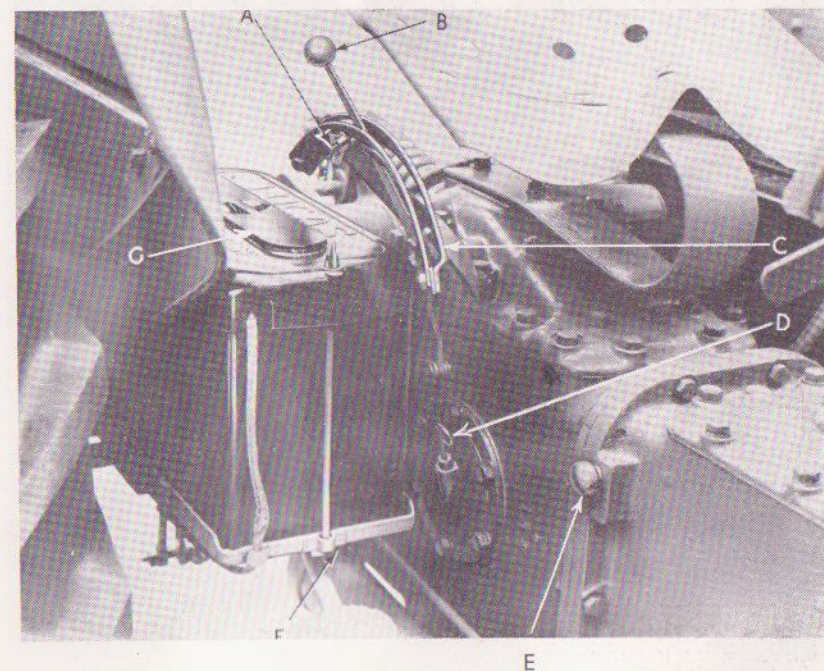


Fig. 6

- | | |
|--|--|
| A. BUTÉE RÉGLABLE. | D. JAUGE D'HUILE. |
| B. LEVIER DE CONTRÔLE DE LA POMPE HYDRAULIQUE. | E. BOUTON DE SÉCURITÉ DU DÉMARREUR |
| C. SECTEUR DE RÉGLAGE. | F. SUPPORT DE BATTERIE. |
| | G. PLAQUE D'INSPECTION DE LA BATTERIE. |

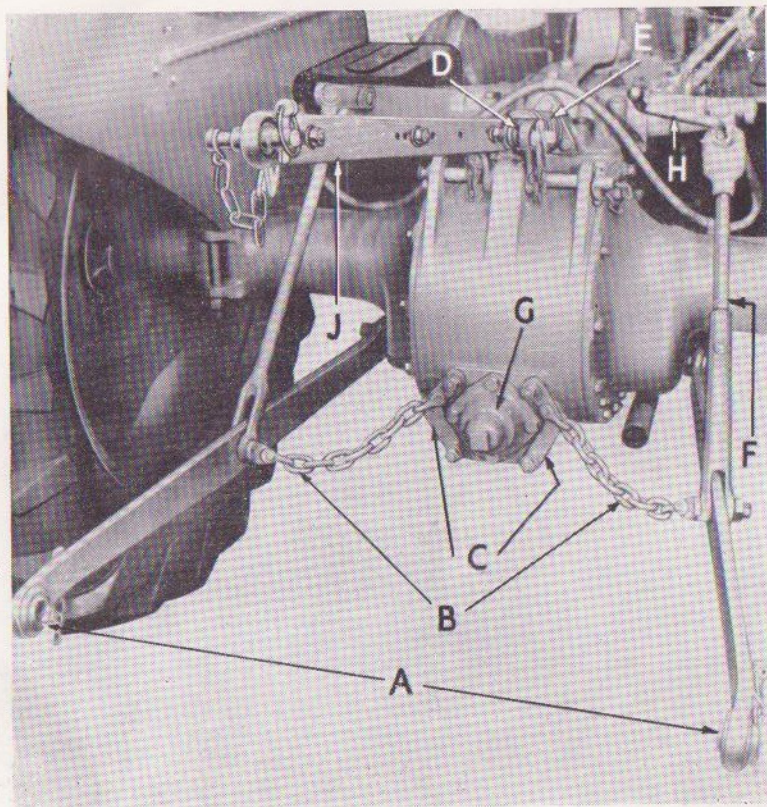


Fig. 7

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| A. BRAS D'ATTELAGE. | F. GORGE CIRCULAIRE. |
| B. CHAINES DE DÉBATTEMENT. | G. BOUCHON DE LA PRISE DE FORCE. |
| C. PLAQUE D'ANCRAGE. | H. MANIVELLE DE LA VIS TÉLESCOPIQUE. |
| D. FIXATION DE LA BARRE DE POUSSÉE. | J. BARRE DE POUSSÉE. |
| E. RESSORT DE CONTRÔLE. | |

MÉCANISME DE SÉCURITÉ

Un mécanisme de sécurité a été incorporé dans la réalisation du système hydraulique pour protéger le soc de l'outil en cas de rencontre d'obstacles enfouis dans le sol.

Dans ce cas, le choc brutal a pour effet immédiat de soulager les roues arrière du tracteur du poids de l'outil. Le tracteur perd de l'adhérence, patine et s'arrête sans dommage pour l'outil.

Le conducteur peut alors reculer et lever son outil, puis avancer en dépassant l'obstacle légèrement avant de l'abaisser à nouveau.

ATTELAGE

BARRE SUPÉRIEURE D'ATTELAGE

En aucun cas n'essayer de tirer ou de remorquer quoi que ce soit directement par la barre supérieure d'attelage ou de changer le réglage du ressort principal de contrôle situé derrière le siège du conducteur.

BRAS INFÉRIEURS D'ATTELAGE

Lorsqu'on attelle un outil aux bras inférieurs, se rappeler qu'il faut toujours commencer d'abord par le côté gauche et se servir de la manivelle d'aplomb pour faciliter l'accrochage du bras droit.

CHAINES DE DÉBATTEMENT

Ces chaînes servent à empêcher le balancement latéral de l'outil vers les roues arrière. Il est particulièrement important de signaler que ces chaînes ne doivent pas être tordues et que leur point de fixation est placé en haut par rapport au centre des plaques d'ancrage.

BARRE D'ATTELAGE RÉGLABLE

La hauteur normale de la barre d'attelage par rapport au sol est de 475 mm, les bras inférieurs étant horizontaux et les crans des haubans en

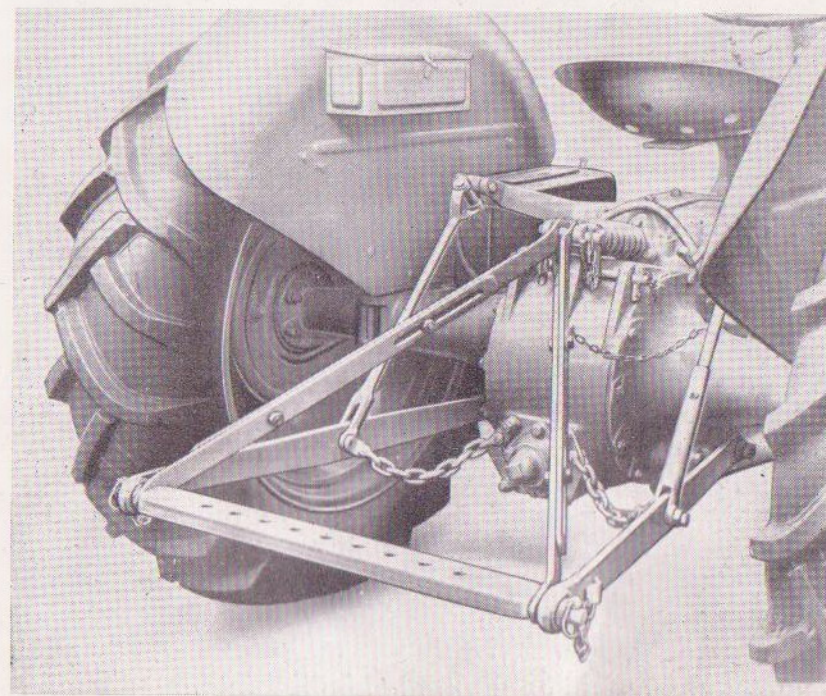


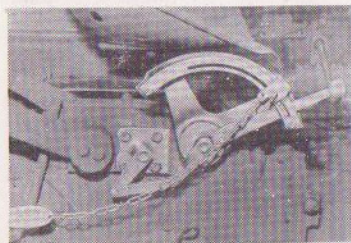
Fig. 8

ligne. Sa hauteur peut cependant être réglée entre 254 et 584 $\frac{m}{m}$ au dessus du sol.

En élevant la barre, c'est-à-dire en raccourcissant les haubans, on augmente la possibilité d'adhérence. En abaissant la barre, on retient l'avant du tracteur au sol au détriment d'une certaine puissance de traction.

Lorsqu'on met en place la barre d'attelage, bien s'assurer que le levier de commande du système hydraulique est verrouillé à la position basse à l'aide de la butée fixée à l'extrémité de la chaînette du tirant de droite de la barre, et que l'arbre de prise de force est bien débrayé.

Si la barre d'attelage est employée de façon continue, il est possible que les parties travaillantes du système hydraulique présentent une certaine dureté de manœuvre par suite du manque de fonctionnement.



Pour éviter cet inconvénient, démonter de temps à autre la barre d'attelage et manœuvrer le système hydraulique pour lever et abaisser plusieurs fois les bras d'attelage.

USAGE DES FREINS

Ne jamais se servir des freins indépendants lorsque l'on roule rapidement, ceci pouvant provoquer des efforts anormaux. S'assurer que le réglage des freins est correct. Il est dangereux de rouler avec des freins mal équilibrés et desserrés. Les freins trop serrés peuvent provoquer une usure rapide des garnitures et une consommation de combustible exagérée.

INSTRUCTIONS TECHNIQUES

SYSTÈME D'ALIMENTATION (Fig. 10)

Le réservoir principal est situé au-dessus du moteur. Il alimente un réservoir auxiliaire placé devant le tableau de bord et sur le côté gauche comme indiqué fig. 10. Le réservoir auxiliaire est relié à la pompe par l'intermédiaire de deux filtres montés en parallèle. La canalisation porte deux robinets, l'un situé entre le réservoir principal et le réservoir auxiliaire, l'autre entre ce dernier et les filtres. La fonction essentielle du réservoir auxiliaire est de maintenir un niveau constant en dépit de la diminution du combustible dans le réservoir principal. Ceci évite toutes perturbations provoquées par une entrée d'air dans le système d'alimentation, même en cas d'inclinaison du tracteur. **La deuxième fonction de ce réservoir auxiliaire est d'agir comme un bac de décantation d'où l'on peut vidanger périodiquement l'eau et les dépôts qui se trouvent dans le fond en dévissant le bouchon d'évacuation.**

PURGE D'AIR DU SYSTÈME D'ALIMENTATION

Si, pour une raison quelconque (réservoirs vides, mauvaise purge des filtres après nettoyage, etc...) il se produit une entrée d'air dans les canalisations, il est indispensable de procéder à la purge générale de tout le système d'alimentation, avant de faire aucune tentative de démarrage du moteur.

Pour cela, opérer de la façon suivante :

1. S'assurer qu'il y a suffisamment de combustible dans les réservoirs et que tous les raccords des tubulures sont bien serrés et les robinets ouverts.
2. Dévisser le purgeur d'air du filtre arrière jusqu'à ce que le gas-oil en sorte, forme des bulles, puis le resserrer.
Opérer de la même façon avec le filtre avant. Evacuer ensuite l'air de la chambre d'aspiration de la pompe en dévissant les différentes vis de purge.

FILTRES A GAS-OIL

Les éléments des filtres à combustible devront être démontés périodiquement et nettoyés dans l'essence, comme il est recommandé dans le paragraphe concernant l'entretien du moteur. Pour sortir les éléments, dévisser la vis d'assemblage, ce qui permet de séparer la tête du corps du filtre. Retirer la cartouche en feutre des tamis métalliques et nettoyer proprement dans l'essence toutes les pièces.

Le nettoyage des éléments qui sont formés de papier plastique imprégné n'est pas recommandé. Remplacer les éléments toutes les 120 heures de travail.

NOTE : Avant le démontage du corps du filtre, fermer le robinet situé entre le réservoir auxiliaire et les filtres. Il est bien entendu qu'après le démontage, et le remontage des filtres, le système d'alimentation doit être purgé.

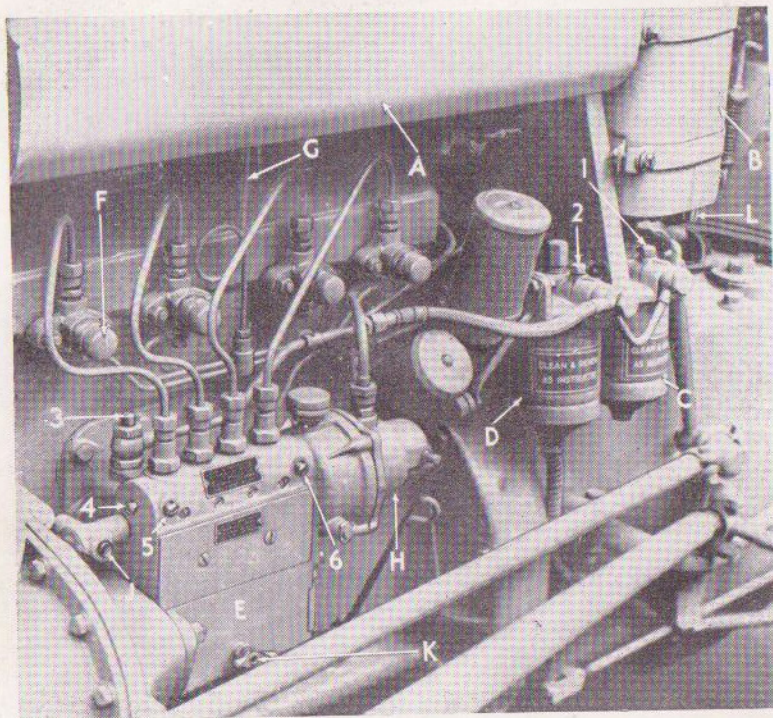


Fig. 10

- | | |
|------------------------------|--|
| A. RÉSERVOIR PRINCIPAL | G. RETOUR DE CARBURANT DES INJECTEURS. |
| B. RÉSERVOIR AUXILIAIRE. | H. RÉGULATEUR PNEUMATIQUE. |
| C. FILTRE A GAS-OIL ARRIÈRE. | J. BOUTON D'INJECTION MAXIMUM. |
| D. FILTRE A GAS-OIL AVANT. | K. ROBINET DE VIDANGE DE LA POMPE D'INJECTION. |
| E. POMPE A INJECTION. | L. BOUCHON DE VIDANGE DU RÉSERVOIR AUXILIAIRE. |
| F. INJECTEUR. | |

POMPE à INJECTION, RÉGULATEUR et INJECTEURS

L'entretien de la pompe à injection est strictement limité aux recommandations formulées dans le chapitre concernant l'entretien du moteur. Tout autre travail doit être exécuté par un spécialiste ayant toutes les connaissances nécessaires.

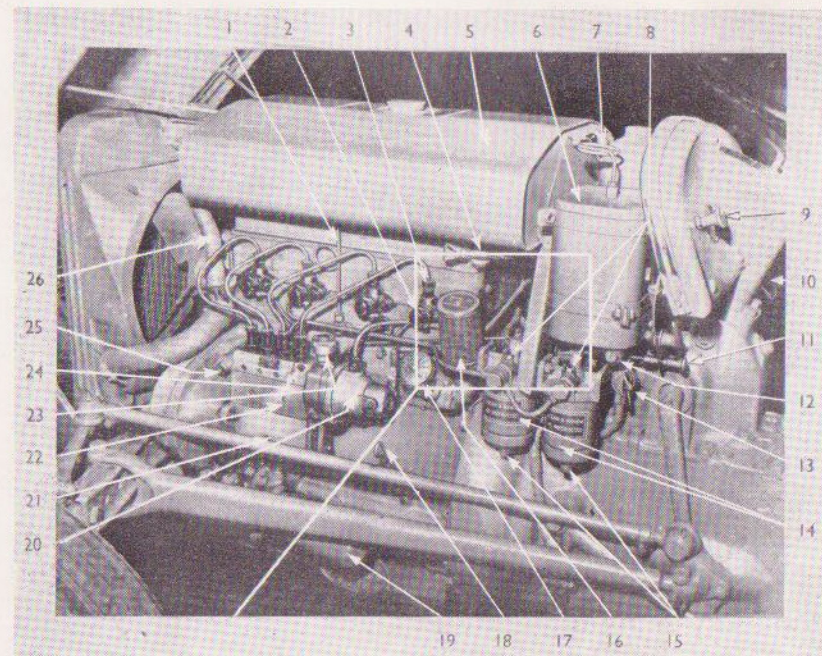


Fig. 11

- | | |
|--|---|
| 1. TUYAUTERIE DE RETOUR DE L'INJECTEUR. | 15. BOUCHON DE VIDANGE DES FILTRES. |
| 2. INJECTEUR. | 16. FILTRE DU RENIFLARD DU MOTEUR. |
| 3. RACCORD-UNION DE L'INJECTEUR. | 17. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DU MOTEUR. |
| 4. ROBINET DU RÉSERVOIR PRINCIPAL | 18. JAUGE D'HUILE DU CARTER MOTEUR. |
| 5. RÉSERVOIR PRINCIPAL. | 19. FILTRE A HUILE. |
| 6. RÉSERVOIR AUXILIAIRE. | 20. RÉGULATEUR PNEUMATIQUE. |
| 7. TUYAU D'ÉVACUATION D'AIR. | 21. ROBINET DE VIDANGE DE LA POMPE A INJECTION. |
| 8. PURGEURS DES FILTRES. | 22. PORTE DE VISITE DE LA POMPE A INJECTION. |
| 9. CONTACTEUR DE LA BOUGIE DE RÉCHAUFFAGE. | 23. RENIFLARD DU RÉGULATEUR. |
| 10. LEVIER DE DÉCOMPRESSION. | 24. VIS DE PURGE DE LA POMPE. |
| 11. TIRETTE D'ARRÊT DE LA POMPE. | 25. BOUTON D'INJECTION MAXIMUM. |
| 12. PURGEUR DU RÉSERVOIR AUXILIAIRE. | 26. DURIT DE BY-PASS. |
| 13. ROBINET DU RÉSERVOIR AUXILIAIRE. | |
| 14. FILTRES A COMBUSTIBLES. | |

VIDANGE DU CARTER DE LA POMPE A INJECTION

L'arbre à cames de la pompe à injection, les roulements et les poussoirs à galets sont graissés par barbotage par l'huile contenue dans le carter de la pompe. Il est probable et même souhaitable, pour des raisons de graissage, qu'une légère quantité de gas-oil parvienne à s'écouler entre les pistons et les chemises et s'accumule dans ce carter.

On doit régulièrement contrôler et vidanger, si besoin, le carter pour maintenir le niveau d'huile au ras du bouchon de purge. S'il est néces-

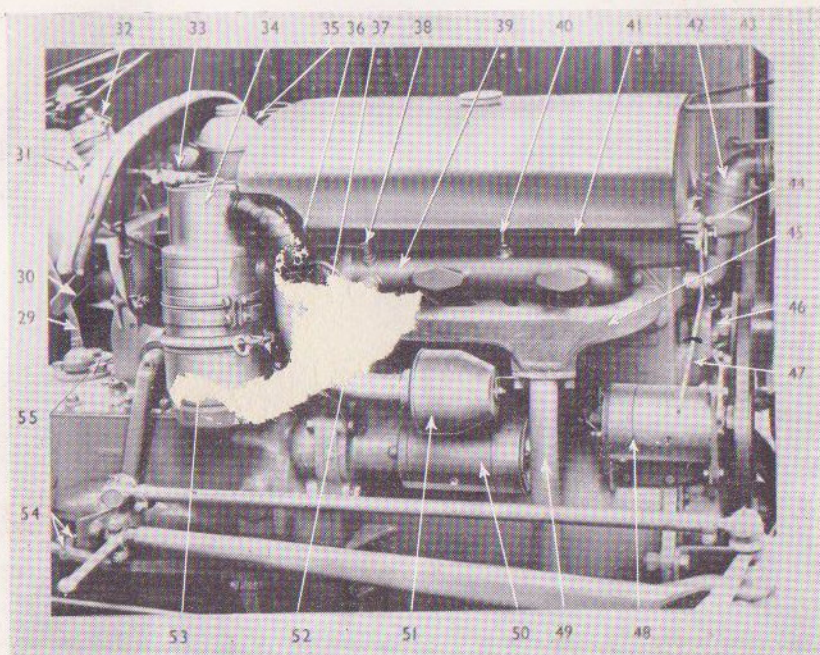


Fig. 12

- | | |
|---|---|
| 29. LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSE. | 42. THERMOSTAT. |
| 30. LEVIER DE DÉCOMPRESSION. | 43. TRINGLERIE DU CAPOT. |
| 31. POMPE D'INJECTION KIGASS. | 44. COMMANDE DU DÉCOMPRESSEUR A MAIN. |
| 32. MANETTE D'ACCELERATION. | 45. COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT. |
| 33. FILTRE DE LA TUYAUTERIE DE LA POMPE KIGASS. | 46. POMPE A EAU. |
| 34. FILTRE A AIR. | 47. LEVIER AVANT DU DÉCOMPRESSEUR A MAIN. |
| 35. RÉSERVOIR DE LA POMPE D'INJECTION KIGASS. | 48. DYNAMO. |
| 36. SUPPORT DE L'ARBRE DU DÉCOMPRESSEUR. | 49. TUYAU D'ÉCHAPPEMENT. |
| 37. TUYAUTERIE DE COMMANDE DU RÉGULATEUR. | 50. DÉMARREUR. |
| 38. INJECTEUR DE LA POMPE KIGASS. | 51. PRÉFILTRE. |
| 39. COLLECTEUR D'ADMISSION. | 52. BOUGIE DE RÉCHAUFFAGE. |
| 40. TUBE DU RENIFLARD (COLLECTEUR D'ADMISSION). | 53. BOL DU FILTRE A AIR. |
| 41. TRINGLE DE COMMANDE DU DÉCOMPRESSEUR. | 54. PÉDALE DE FREIN AVEC CLIQUET DE RETENUE. |
| | 55. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DE LA BOITE DE VITESSES. |

saire de faire le plein, enlever le couvercle de visite de la pompe et compléter avec de l'huile moteur du degré de viscosité recommandé.

ÉLÉMENTS DU FILTRE A GAS-OIL

Les éléments du filtre à gas-oil doivent être retirés hors du tamis métallique et nettoyés dans du gas-oil propre à intervalles réguliers comme il est recommandé dans la section « Entretien » du manuel.

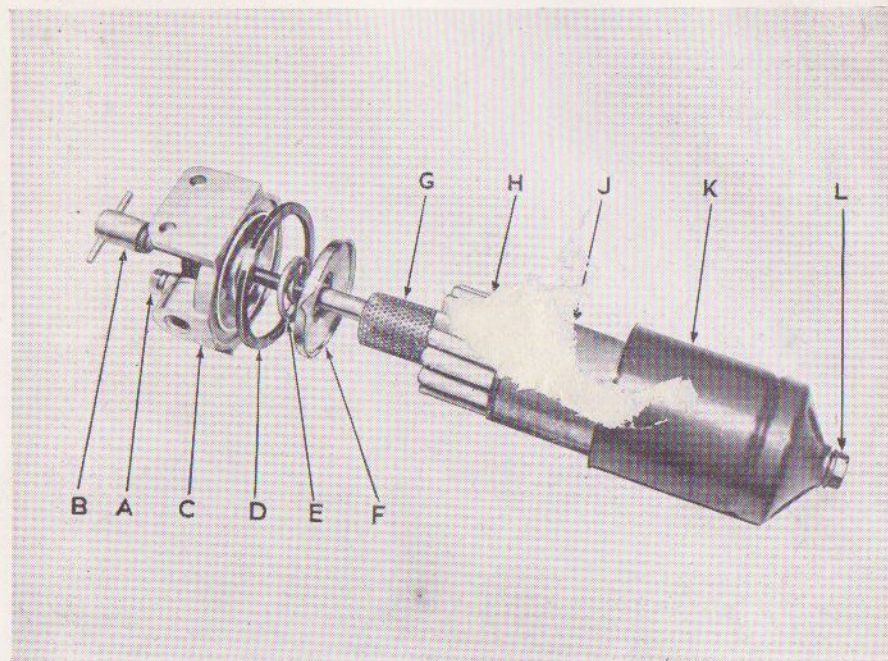


Fig. 13

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| A. PURGEUR. | G. TAMIS INTÉRIEUR. |
| B. BOULON DE SERRAGE. | H. CARTOUCHE. |
| C. TÊTE DU FILTRE. | J. TAMIS EXTÉRIEUR. |
| D. JOINT DE CUVE. | K. CORPS DU FILTRE. |
| E. JOINT DE L'ÉLÉMENT. | L. BOUCHON DE VIDANGE DU FILTRE. |
| F. PLAQUE SUPÉRIEURE ET TUBE. | |

Pour enlever la cartouche, il faut dévisser la vis d'assemblage et retirer le corps du filtre par le dessous et vers l'arrière.

NOTE : Avant d'enlever la cartouche, le robinet de combustible entre le réservoir auxiliaire et le filtre doit être fermé. Après l'enlèvement des filtres, le système d'alimentation doit être purgé.

RÉGLAGE DE LA VITESSE MINIMUM ET MAXIMUM DU MOTEUR

Le réglage de la vitesse maximum ne devra pas être modifié.

Le réglage de la vitesse de ralenti doit se faire le moteur étant chaud.

La vitesse de ralenti se règle au moyen de la vis située sur le corps du venturi (A. fig. 14).

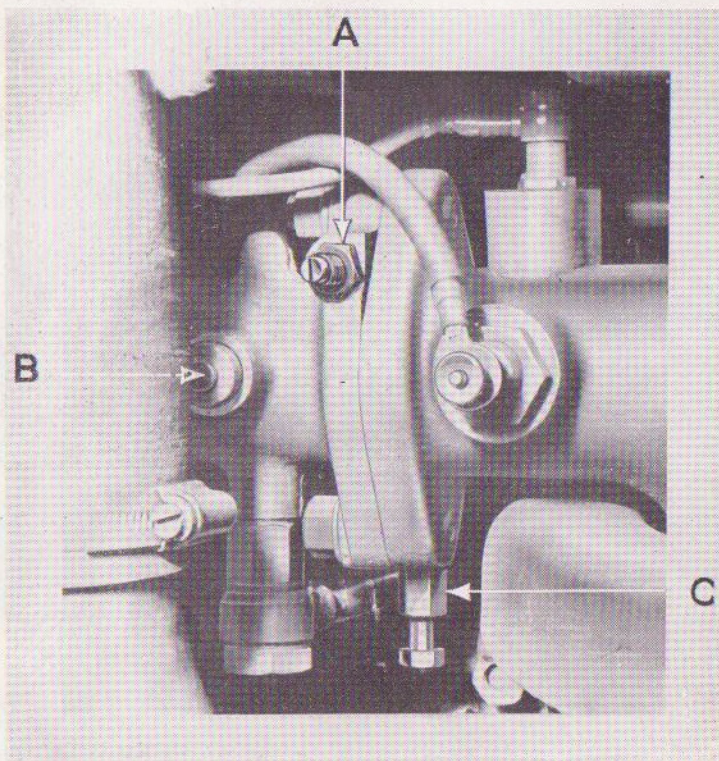


Fig. 14

- A. VIS DE RÉGLAGE DU RALENTI
- B. AXE DU PAPILLON.
- C. VIS DU RÉGLAGE DU MAXIMUM.

- Enlever le frein du contre-écrou et desserrer ce dernier.
- Reculer à fond la butée qui se trouve sous le tableau de bord.
- Pousser la manette d'accélération à main à fond vers le tableau de bord.
- Régler la vitesse de ralenti en tournant la vis à droite pour augmenter le régime, à gauche pour le diminuer.
Vitesse du moteur 500 tours-minute, arbre de prise de force 180 tours.
- Resserrer le contre-écrou.
- Repousser à sa place la butée qui se trouve sous le tableau jusqu'à ce qu'elle touche la tringlerie de commande, la manette d'accélération à main étant toujours maintenue à la position ralentie.

Aucun effort abusif ne devra être imprimé à la tringlerie lorsque la commande se trouve placée à cette position.

FILTRE A AIR

Le corps du filtre à air comporte un bol de décantation à huile et un pré-filtre du type centrifuge contigu au collecteur d'échappement. Démonter et nettoyer périodiquement l'élément amovible du filtre et refaire le plein jusqu'au niveau indiqué, avec de l'huile moteur de la qualité recommandée dans le chapitre « Entretien » du livre d'instructions.

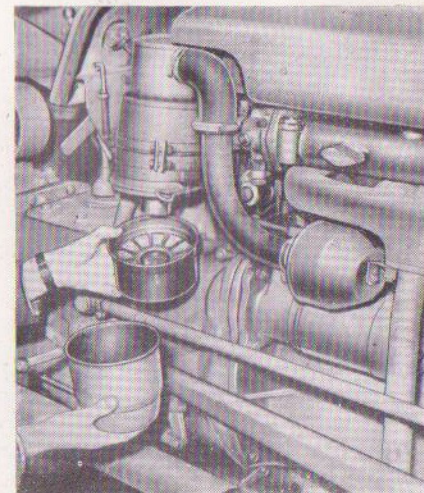


Fig. 15

RENIFLARD DU CARTER MOTEUR

Le reniflard du carter moteur est pourvu d'un tamis filtrant et d'une cartouche (16 - fig. 11). Les démonter périodiquement et les nettoyer dans l'essence comme indiqué dans le chapitre « Entretien » du manuel.

GRAISSAGE DU MOTEUR



Fig. 16

FILTRE A HUILE

Le filtre à huile, à cartouche amovible, est monté sur le côté gauche du bloc moteur (fig. 16). Il retient toutes les impuretés provenant de la circulation d'huile. Pour enlever la cartouche, il faut dévisser la vis d'assemblage et retirer le corps du filtre par dessous et vers l'arrière.

Au remontage, après changement de la cartouche, vérifier la rondelle et les joints ; les remplacer, si nécessaire, pour assurer un joint parfait entre le corps et la tête du filtre. Pour éviter d'endommager la rondelle, serrer modérément la vis d'assemblage. Avant assemblage, remplir le corps de la cartouche au tiers, avec de l'huile-moteur propre.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement comprend un radiateur fonctionnant sous pression, muni d'un bouchon étanche, un thermostat, une pompe à eau

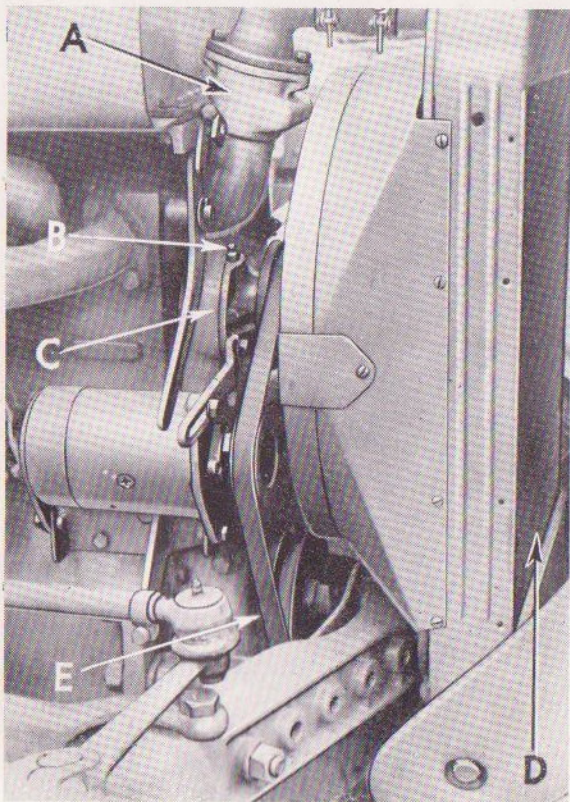


Fig. 17

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| A. CORPS DU THERMOSTAT. | D. RADIATEUR. |
| B. GRAISSEUR DE LA POMPE A EAU. | E. COURROIE DU VENTILATEUR. |
| C. TROP-PLEIN DU GRAISSEUR. | |

et un ventilateur. Les roulements de la pompe à eau doivent être graissés régulièrement comme indiqué au chapitre du moteur. Graisser suffisamment pour obliger la vieille graisse en dépôt à gicler par le bouchon de purge.

Le système de refroidissement est muni de deux robinets : le premier est situé sous le radiateur du côté gauche, le second sur le côté droit du bloc moteur. Pour vidanger, ouvrir les deux robinets après avoir dévissé le bouchon de remplissage étanche afin de permettre à l'eau de s'écouler. Pour le remplissage, se servir d'eau de pluie propre, si possible. L'utilisation d'une solution d'anti-gel est recommandée en hiver.

ATTENTION

Si l'on n'utilise pas de solution anti-gel pendant la période de froid, vidanger votre moteur immédiatement après le travail pour éviter tout dommage.

Si le moteur est très chaud, ne dévisser que lentement le bouchon pour éviter tout jet de vapeur sous pression.

TENSION DE LA COURROIE DU VENTILATEUR ET DE LA DYNAMO

Le ventilateur et la dynamo sont commandés par courroie (fig. 17).

La tension de la courroie doit être correctement réglée, ceci étant extrêmement important pour éviter tout chauffage exagéré du moteur. Une courroie trop tendue imprime un effort exagéré à la pompe et au roulement de la dynamo. Inversement, une courroie trop lâche provoquera le patinage de celle-ci, ce qui aura pour résultat d'affecter le bon refroidissement du moteur et la charge de la dynamo.

Pour obtenir une tension correcte de la courroie, il suffit de faire pivoter la dynamo sur son support, soit vers l'intérieur, soit vers l'extérieur. La tension est correcte lorsque l'on peut faire dévier à la main la courroie d'environ 25 mm entre la poulie de commande moteur et celle de la dynamo.

Vérifier si tous les boulons sont bien serrés après le réglage.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

DYNAMO

La dynamo est montée sur un support placé sur le côté droit du bloc moteur. Le courant de charge est automatiquement contrôlé par un conjoncteur-disjoncteur et un régulateur de tension. Le régulateur agit d'une façon telle que le débit de la dynamo est inversement proportionnel à l'état de charge de la batterie. Aussi, il est tout à fait normal que l'aiguille de l'ampèremètre située sur le tableau de bord n'indique qu'une faible charge ou même aucune, si l'état de charge est satisfaisant. En d'autres termes, si l'ampèremètre indique une forte charge, cela signifie que la batterie s'est déchargée et que le débit de la dynamo s'est automatiquement accru pour recharger la batterie aussi rapidement que possible.

L'extrémité de l'arbre du collecteur de la dynamo est supporté par un palier en bronze que l'on devra périodiquement graisser.

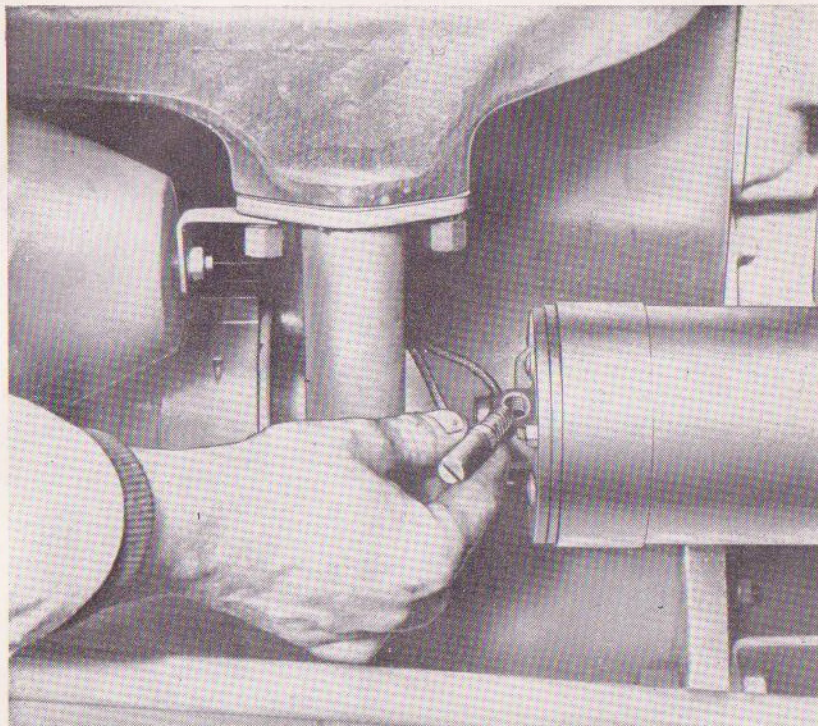


Fig. 18

Dévisser le bouchon graisseur du palier arrière, retirer le ressort et le feutre, puis remplir de graisse et remonter.

Pour éviter que le roulement ne tourne à sec pendant les premières minutes, avant que la graisse n'ait eu le temps de fondre et de suinter à travers la bourre de feutre, appliquer une légère couche de graisse sur l'embout de l'arbre avant de remonter le bouchon graisseur.

Le roulement à billes de l'arbre de l'induit de la dynamo, côté poulie, est pré-lubrifié et ne demande aucun soin particulier.

STARTER

Le contacteur du démarreur ne peut être actionné qu'après l'engagement mécanique du pignon dans les dents de la couronne du volant au moyen du levier de changement de vitesses par l'intermédiaire d'une commande appropriée.

Toute fausse manœuvre du démarreur peut être évitée grâce à un verrou de sûreté qui devra être déclenché avant de mettre le levier de changement de vitesses à la position de démarrage. Les deux roulements du démarreur sont pré-lubrifiés et ne demandent aucun soin particulier.

BATTERIES

Deux batteries de six volts en série sont placées en avant des trompettes du pont arrière, de part et d'autre du siège du conducteur.

Il est recommandé de contrôler régulièrement ces batteries et, en particulier, si leurs dessus sont sales ou présentent des traces d'humidité, il convient de les essuyer correctement. Pour éviter le sulfatage, graisser les bornes ; enfin, pour éviter tout court-circuit, contrôler l'isolant des fils et les gaines des câbles.

La batterie située du côté droit du tracteur a sa borne positive à la masse ; sa borne négative est reliée à la borne positive de la deuxième batterie. Maintenir le niveau de l'électrolyte au ras des plaques de séparation en utilisant uniquement de l'eau distillée. Si vous remarquez une différence de niveau importante entre les éléments, avertissez votre agent.

REPLISSAGE DES BATTERIES

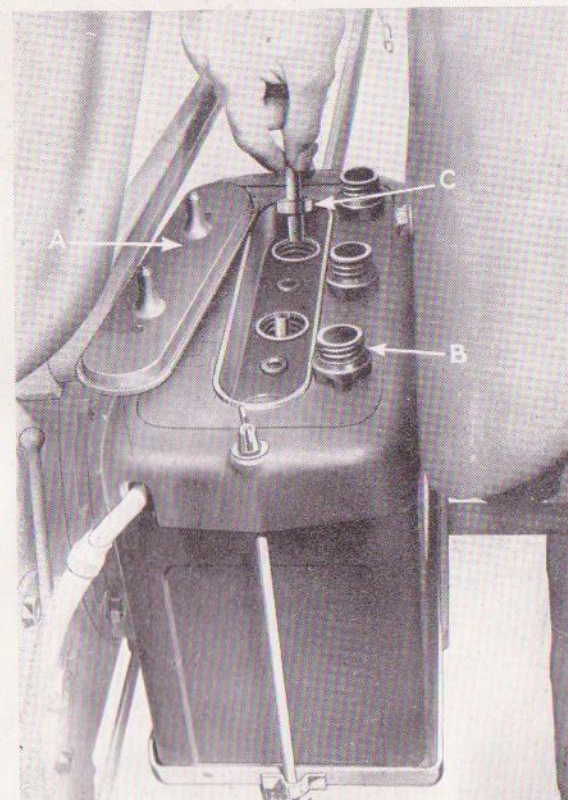


Fig. 19

A. PLAQUE D'INSPECTION.
B. BOUCHON.

C. DISPOSITIF POUR LE NIVEAU CORRECT D'ACIDE.

Afin de pouvoir faire le niveau d'une façon correcte, chaque orifice de remplissage est muni d'un dispositif adéquat. Voici comment il faut procéder :

1. Enlever le couvercle de protection et les trois bouchons en caoutchouc de la batterie, puis verser l'eau distillée autour de chaque tube jusqu'à ce qu'elle déborde.
2. Lever le tube légèrement pour permettre à l'eau du tube de remplissage de couler rapidement dans l'élément. Le niveau de l'électrolyte est alors correct.
- 3° Remettre les bouchons et le couvercle de protection.

BOITE DE VITESSES ET PONT ARRIÈRE

Un bouchon de remplissage d'huile commun à la boîte de vitesses et à l'ensemble du pont arrière est situé sur le couvercle de la boîte de vitesses, près du levier de changement de vitesses. (fig. 20). Cette huile circule dans

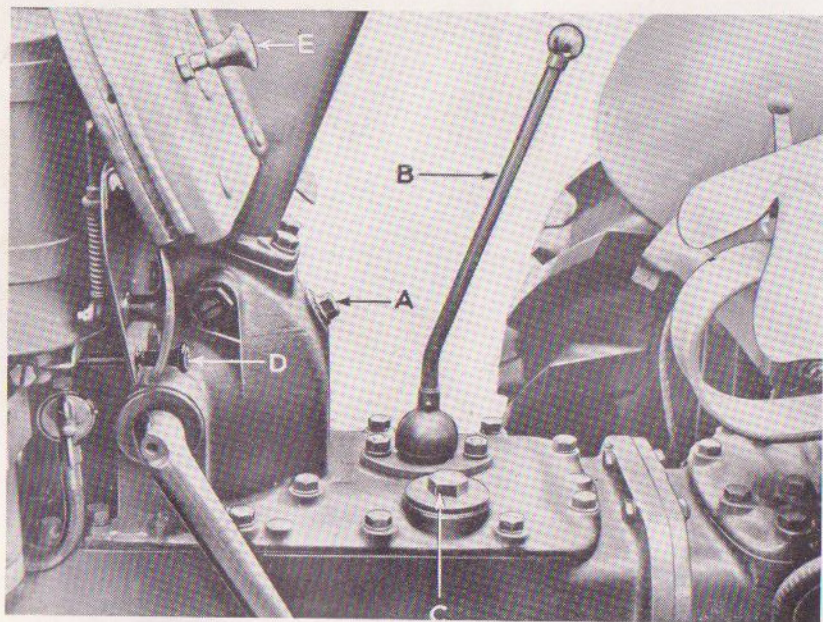


Fig. 20

- | | |
|--|--|
| <p>A. BOUCHON DU CARTER DE LA DIRECTION.</p> <p>B. LEVIER DE VITESSES.</p> <p>C. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DE LA BOITE DE VITESSES.</p> | <p>D. TIRETTE D'ARRET DE LA POMPE.</p> <p>E. CONTACTEUR DE LA BOUGIE DE RÉCHAUFFAGE.</p> |
|--|--|

le système hydraulique et l'on peut en contrôler le niveau correct au moyen d'une jauge située sur la porte de visite, du côté droit du carter central du pont arrière. Le remplissage de l'ensemble demande un certain laps de temps avant que l'équilibre s'établisse à la fois dans la boîte de vitesses et le carter de pont arrière.

L'ensemble comporte trois bouchons de vidange : deux sous le carter du pont arrière et un sous le carter de la boîte de vitesses.

Pour faire une vidange complète, il est nécessaire de dévisser ces trois bouchons. En ce qui concerne l'entretien et les réglages du pont arrière et de la boîte de vitesses, le possesseur du tracteur devra s'en tenir strictement aux indications recommandées dans le chapitre entretien du tracteur.

Tous les réglages devront être effectués par des mécaniciens compétents. Le possesseur du tracteur n'a qu'à se préoccuper de l'entretien comme il lui est recommandé dans le manuel d'instructions.

EMBRAYAGE

L'embrayage ne réclame aucune attention particulière entre les périodes de révision. Il y a seulement lieu de vérifier le réglage de la pédale qui doit être pratiqué par un mécanicien.

ESSIEUX AVANT ET DIRECTION

Maintenir le niveau d'huile du boîtier de direction au ras du bouchon de remplissage (fig. 20). Graisser régulièrement les accouplements à rotule des bras de direction.

Pour la quantité de graisse à mettre à chaque graisseur, se conformer aux indications données dans le chapitre entretien du livre d'instructions, autrement l'on risque d'endommager les protecteurs en caoutchouc des accouplements à rotule. Les pièces d'essieu avant gauche et droite comportent des graisseurs pour le graissage des pivots de fusées ; les roulements des moyeux des roues avant tournent dans un bain d'huile. Pour le remplissage, tourner la roue de façon que le bouchon soit à environ 45° par rapport à la position maximum haute, remplir jusqu'au moment où l'huile atteint le niveau.

SYSTÈME HYDRAULIQUE ET ATTELAGE

L'emplacement des orifices de vidange et de remplissage d'huile du système hydraulique sont indiqués (fig. 24). Il est très important de signaler qu'il ne faut jamais graisser les attaches à rotule et les axes de la barre d'attelage ; graisser seulement régulièrement le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droit. Celle-ci est munie d'une gorge circulaire qui, lorsqu'elle effleure en haut du tube intérieur de la tringle, indique que les deux barres d'attelage inférieures sont réglées à la même hauteur.

BARRE D'ATTELAGE RÉGLABLE

Une barre d'attelage réglable est livrée avec le tracteur.

REGLAGE DES FREINS

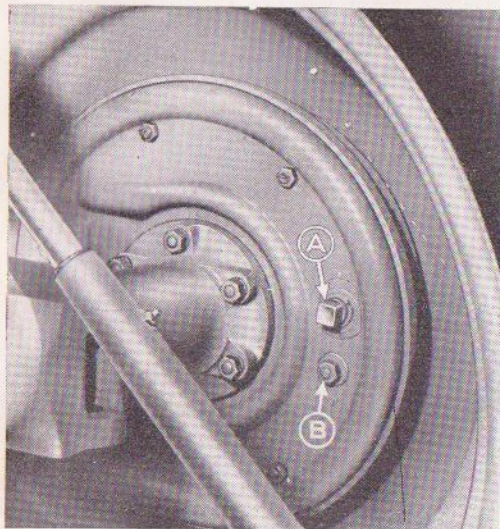


Fig. 21

Avant de procéder au réglage des freins, soulever les roues arrière au moyen du cric. Assurez-vous que toute la timonerie joue librement et que les pédales de freins reviennent bien d'elles-mêmes contre leurs butées. Desserrer l'écrou du boulon centreur (B fig. 21), faire porter les sabots du frein contre le tambour en serrant l'axe de réglage carré A jusqu'à ce que la roue soit bloquée. Resserrer alors fermement l'écrou B et desserrer graduellement l'axe carré A jusqu'à ce que la roue redevienne libre. En général, le réglage optimum est obtenu par un desserrage de 6 à 8 crans de l'axe A à partir de sa position de blocage.

Pour équilibrer les deux freins, passer en 2^e vitesse et, en conduisant doucement, appuyer sur la pédale des freins, fermement. Si le tracteur a tendance à chasser d'un côté ou de l'autre, desserrer l'axe de réglage de la roue correspondante.

NOTE IMPORTANTE

Il n'y a jamais lieu de régler les freins par ajustement de la longueur des timoneries. On doit toujours effectuer le réglage par les sabots des freins eux-mêmes, comme il est spécifié plus haut.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

La voie des différents types de tracteurs est réglable de 4" en 4". Sur les tracteurs normaux, les roues arrière ont une marge de réglage de la voie, allant de 48 à 76" (1219 à 1930 $\frac{m}{m}$) et les roues avant de 48 à 80" (1219 à 2032 $\frac{m}{m}$).

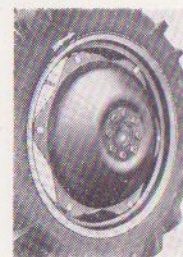
ROUES ARRIÈRE

Les roues arrière sont réglables en utilisant les différents montages des disques et des jantes, comme indiqué sur les fig. 22-23.

Les voies de 48, 52, 64 et 68" (1219, 1320, 1625, 1727 $\frac{m}{m}$) s'obtiennent sans changer de côté les roues arrière. Les voies de 56, 60, 72 et 76" (1422, 1524, 1828, 1930 $\frac{m}{m}$) nécessitent le changement de côté des roues. Une flèche indique sur le flan du pneu le sens de rotation. Pour obtenir le maximum de traction, cette flèche doit toujours être dirigée dans le sens de la rotation d'avancement.

ROUES ARRIÈRE

1 m 22



1 m 32



1 m 42

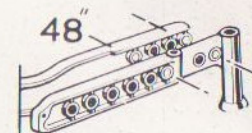


1 m 525

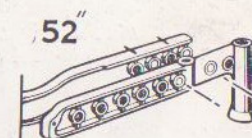


ROUES AVANT

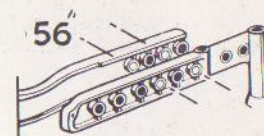
1 m 22



1 m 32



1 m 42



1 m 525

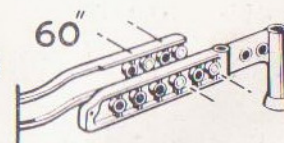
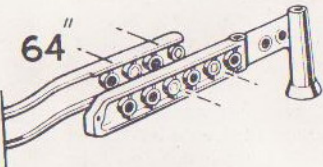
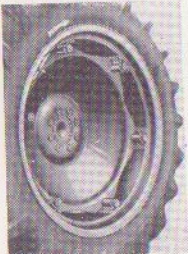
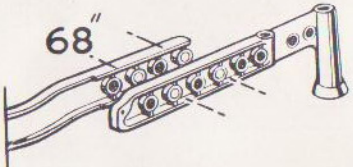
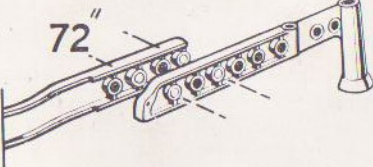
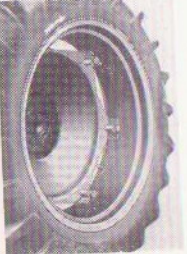


Fig. 22

ROUES ARRIÈRE	ROUES AVANT
1 m 625 	 1 m 625
1 m 725 	 1 m 725
1 m 830 	 1 m 830
1 m 930 	NOTA Pour obtenir les voies de 1 m. 930 et de 2 m. 03, il suffit de retourner les roues dans les positions de l'essieu indiquées ci-dessus, respectivement pour les voies de 1 m. 725 et de 1 m. 830. Fig. 23

ROUES AVANT

L'essieu avant est constitué de trois parties qui peuvent être assemblées de façon à obtenir la voie désirée.

Pour changer la voie avant, débloquer le boulon vertical de la chape de tirant d'essieu, puis démonter de chaque côté les deux boulons fixant les parties extérieures de l'essieu. Étendre alors à la voie désirée. Il n'y a rien à changer aux organes de direction. Au remontage, laisser toujours un trou libre entre les deux boulons de fixation.

La voie peut varier de 48 à 80" (1219 à 2032 $\frac{m}{m}$). Les réglages correspondant aux voies de 76 et 80" (1930 et 2032 $\frac{m}{m}$) sont obtenus en montant l'essieu dans la position correspondant aux voies de 68 et 72" (1727 et 1828 $\frac{m}{m}$), mais en retournant les roues.

ENTRETIEN DU TRACTEUR

CARBURANT

PROPRETÉ

Les surfaces d'un fini de première qualité sont nécessaires pour obtenir les montages précis requis pour un fonctionnement correct des pompes à injection et des injecteurs.

Il est donc de la plus grande importance qu'un soin extrême soit apporté à la propreté du carburant. Toutes les recommandations relatives à l'inspection régulière et à l'entretien des filtres, ainsi qu'au stockage du carburant doivent être suivies scrupuleusement.

STOCKAGE ET MANIPULATION

Un soin particulier a été apporté à la conception du tracteur, en vue d'assurer une filtration absolument efficace du carburant de telle sorte que le carburant étant introduit dans le réservoir dans un état normal de pureté, le moteur et la pompe d'injections soient bien protégés.

Les recommandations suivantes concernent le stockage et la manipulation du carburant :

1. Ne jamais utiliser des réservoirs en tôle galvanisée.
2. Pour nettoyer l'intérieur des réservoirs ou les pièces faisant partie du système d'alimentation, ne pas se servir de chiffons pelucheux.
3. Pour qu'il ne s'écoule pas trop de temps entre la vidange du réservoir et son remplissage, celui-ci ne devra pas être d'une capacité trop importante (un réservoir d'une capacité de 2.500 litres est suffisant pour une ferme de moyenne importance).
4. Le réservoir devra être abrité et monté sur des supports suffisamment hauts, pour permettre le remplissage du tracteur par gravité et il devra aussi comporter un trou d'homme d'une taille suffisante pour permettre un accès facile en vue du nettoyage. Ne pas oublier que dans le fond du réservoir viendront se déposer de l'eau et des sédiments divers, et l'on devra s'arranger pour placer le robinet de sortie d'une façon telle que son orifice débouche juste au-dessus de cette nappe d'impuretés qui pourra avoir approximativement 8 cm.

Monter en série avec le robinet de sortie un filtre à tamis amovible. Monter les supports du réservoir de façon à ce que le réservoir ait une certaine inclinaison (environ 4 % vers le bouchon de vidange.)

5. Recourber l'embout extérieur du tuyau d'aération du réservoir et le munir d'un filtre. (Une toile métallique par exemple).
6. Toujours vidanger l'eau et les dépôts du réservoir avant de refaire le plein.

GRAISSAGE

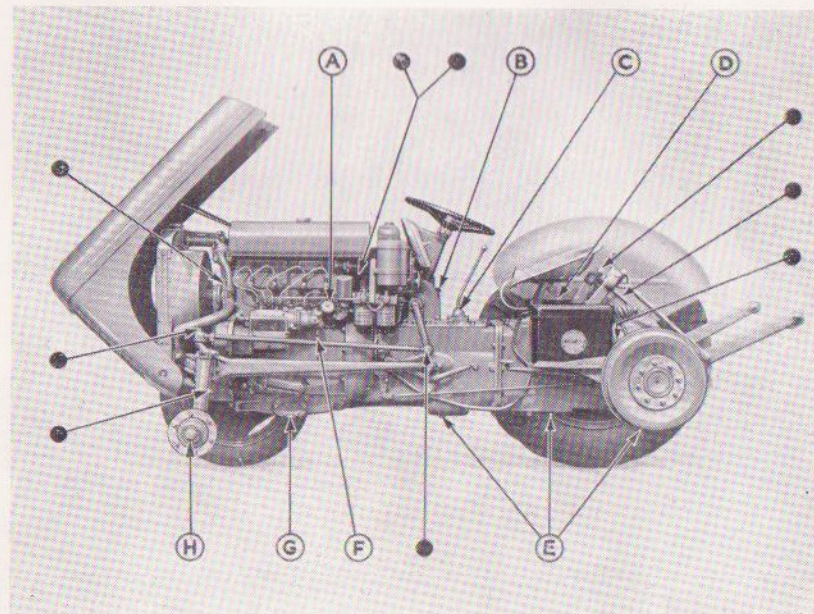


Fig. 24

- | | |
|---|--|
| A. ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE DU MOTEUR. | E. BOUCHONS DE VIDANGE DE LA TRANSMISSION ET DU SYSTÈME HYDRAULIQUE. |
| B. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DE LA DIRECTION. | F. JAUGE D'HUILE DU MOTEUR. |
| C. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DE LA TRANSMISSION ET DU SYSTÈME HYDRAULIQUE. | G. BOUCHON DE VIDANGE DU MOTEUR (COTÉ DROIT). |
| D. JAUGE D'HUILE DE LA TRANSMISSION ET DU SYSTÈME HYDRAULIQUE (COTÉ DROIT DU TRACTEUR). | H. BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DU MOYEU AVANT. |
| | J. AXE CENTRAL DE L'ESSIEU AVANT. |
| | ● GRAISSEURS. |

IMPORTANT

Ne jamais graisser :

- Les axes et portées des timoneries de freins.
- Les commandes de débrayage.
- Les attaches à rotule.
- Les axes des barres d'attelage.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

NOTE : Changer l'huile moteur d'un tracteur neuf après 30 heures de travail.

Vérifier le niveau d'huile sur la jauge. Remplir si nécessaire. Nettoyer et regarnir le bol du filtre à air avec de l'huile moteur puis laver l'élément amovible et le pré-filtre si nécessaire.

Remarque : En cas de travail en atmosphère très poussiéreuse, effectuer cet entretien deux fois par jour.

Vérifier le niveau d'eau du radiateur.

Essieu avant

Graisser les pivots de fusées et les attaches à rotule de la direction.

Attelage

Graisser le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite.

Freins

Graisser les pivots des pédales de freins indépendants.

Système électrique

Vérifier le niveau de l'électrolyte et refaire le plein avec de l'eau distillée si nécessaire.

Pneumatiques

Vérifier la pression.
Pneus AV 1 kg. 800, pneus AR 0 kg. 800.

TOUTES LES 60 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Graisser les roulements de la pompe à eau.
Graisser les portées du relai transversal de commande du papillon d'admission d'air.

Boîte de vitesses

Vérifier le niveau d'huile de la jauge. Remplir si nécessaire.

Remarque : Le bouchon de remplissage de la boîte de vitesses est commun au système hydraulique et au pont arrière. Attendre le temps nécessaire pour que le niveau d'huile puisse atteindre la marque de la jauge.

TRACTEUR T. E. F.

HUILES RECOMMANDÉES

Nous vous rappelons qu'il est extrêmement important de s'en tenir strictement aux seules qualités d'huile énumérées ci-dessous. S'assurer si l'huile à utiliser correspond bien au degré de viscosité recommandé dans le tableau ci-joint :

DÉSIGNATION	SAISON	VACUUM	SHELL	ESSO	ENERGOL	CASTROL
Moteur Filtre à air Pompe d'injection	été	Mobiloil Delvac 930	Shell Rotella 30	Esstic HD 30	Energol EAD 30	Castrol Deulol CR 30
	hiver	Mobiloil Delvac 920	Shell Rotella 20/20 W	Esstic HD 20	Energol EDD 20 W	Castrol Deulol CR 20
Transmissions Direction Moyeu avant Poulie	été	Mobiloil BB	Shell Tentax 90	Esso Motoroil 50	Energol EA 50	Castrol XXL
	hiver	Mobiloil BB	Shell Tentax 80	Esso Motoroil 50	Energol EA 40	Castrol XL
Graisse		Mobilgrease n° 4	Shell Retinax CD	S.O.S. Mollie Rose ou Esso Châssis grease L	Energol châssis	Castrollease épaisse

Remarques : a) Il peut se produire une décoloration de l'huile avec l'usage, sans importance d'ailleurs, même si les vidanges ont été effectuées régulièrement comme recommandé dans les manuels d'instruction.
b) En aucun cas n'utiliser des lubrifiants à haute pression dans le système hydraulique et la boîte de vitesses.

TOUTES LES 120 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Changer l'huile du moteur.
Changer la cartouche filtrante du filtre à huile après les premières 120 heures, et après, toutes les deux vidanges (c'est-à-dire toutes les 240 heures).

Démonter les corps des filtres et les nettoyer.

Vidanger le carter de la pompe à injection jusqu'au niveau.

Faire le plein si nécessaire en utilisant de l'huile moteur du degré de viscosité recommandé.

Vidanger l'eau et les dépôts du réservoir auxiliaire.

Laver le tamis et le filtre du reniflard du carter moteur.

Système électrique

Dévisser le bouchon graisseur du palier arrière de la dynamo, enlever le ressort et le feutre, remplir de graisse et remonter.

Graisser les bornes des batteries avec de la vaseline.

Boîte de vitesses

Changer l'huile de transmission d'un tracteur neuf après les 120 premières heures et ensuite toutes les 720 heures ou au moins une fois par an. Vidanger en dévissant les trois bouchons de vidange.

TOUTES LES 240 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Changer la cartouche filtrante du filtre à huile.

Démonter les corps des filtres et les nettoyer.

Essieu avant

Graisser les pivots de fusées et les attaches à rotule de la direction.

TOUTES LES 720 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Faire procéder à une vérification des injecteurs.

Dévisser le filtre de la pompe à injection Kigass et laver le tamis dans l'essence.

Filtres à combustibles

Changer les éléments et nettoyer l'intérieur des filtres.

Boîte de vitesses

Changer l'huile de l'ensemble.

Direction

Vérifier le niveau du boîtier de direction et compléter jusqu'au bouchon de remplissage si nécessaire.

Demi-arbres

Graisser les roulements des demi-arbres. Trois coups de pompe suffisent.

TOUS LES ANS

Essieu avant

Vidanger l'huile des moyeux des roues avant et nettoyer les roulements.

Remplir avec la même huile que celle utilisée pour la boîte de vitesses. Pour le remplissage tourner la roue de telle sorte que le bouchon soit environ à 45° par rapport à la position maximum. Remplir jusqu'au moment où l'huile atteint le niveau.

En été, il est recommandé de mélanger de la graisse à l'huile des moyeux avant.



CARACTÉRISTIQUES

Moteur :	Inflammation par compression. Chambre de combustion Freeman Sanders.
Nombre de cylindres :	4.
Alésage :	80,96 mm.
Course :	101,6 mm.
Cylindrée :	2.092 cc.
Taux de compression :	17 à 1. Décompression totale ou partielle (quatre ou trois cylindres).
Ordre d'allumage :	1, 3, 4, 2.
Puissance de la poulie :	27 CV à 2.200 tours.
Chemises :	Chemises amovibles comprenant une collerette spéciale brevetée.
Graissage :	Pression d'huile : 40 à 60 lb : sq in (2,8 à 4,2 kg. cm ²).
Soupapes :	En tête, commandées par culbuteurs. Levée de soupapes : admission : 7,81 mm., Echappement : 8,69 mm. Jeu à froid : Admission et échappement : 0,30 mm.
Régulateur :	Type pneumatique à vitesse variable monté sur la pompe à injection agissant jusqu'à 2.200 tours minute à vide. C.A.V. type BEP/MN 80 A 102 X.
Pompe à injection :	C.A.V. BPE 4 A 60 Q 320/3S 6.293 EL.
Injecteur :	Corps porte-injecteur C.A.V. B.K.B. 50 S 622. Injecteur C.A.V. " S " BDN 4 SI début d'injection : 30° avant le PMH. Pression d'injection : 120 kg. cm ² .
Batteries :	Lucas T/T X 19/E 6 volts 115 ampères heure. 2 batteries de 6 volts montées en série. Charge initiale : 8 ampères. Recharge : 12 ampères. Poids spécifique en fin de charge : 1.280 à 1.300 ou 32 à 33° Baumé.

Dynamo :	Lucas-Dynamo shunt à 2 balais.
Régulateur de tension :	Lucas.
Démarrreur :	Lucas, engagement mécanique du pignon.
Filtre à air :	A bain d'huile avec pré-filtre type centrifuge.
Refroidissement :	Circulation d'eau par pompe type centrifuge à travers un radiateur à tubulure à ailettes. Thermostat. Pression : 0,28 kg./cm ² .
Embrayage :	A disque unique fonctionnant à sec. Diamètre : 228,6 mm.
Boîte de vitesses :	Engrenages toujours en prise : quatre vitesses avant, une arrière. Réduction arbre moteur, arbre intermédiaire : 2,75 à 1.
Prise de force :	Rapport entre moteur et arbre de prise de force : 2,75.
Pont arrière :	Couple conique avec rapport 6,66 à 1 ; pignon à taille spirale.

Vitesses	Taux de démultiplication	Moteur à 1.500 tours	Moteur à 2.000 tours
		km./h.	km./h.
1 ^{re}	78,5 à 1	4,0	5,4
2 ^e	57 à 1	5,1	7,4
3 ^e	41,3 à 1	7,6	10,3
4 ^e	19,8 à 1	14,3	19,3
AR	68 à 1	4,8	6,2

Freins :	Girling, à 2 mâchoires à expansion interne.
Roues avant :	Disque acier avec pneus de 4 × 19. Pinçage : 0,32 mm. Pression : 1.800 kg. Jante à base creuse.
Roues arrière :	Disque acier avec pneus tracteur 10 × 28. Pression : 0,800 kg. Jante à base creuse.
Direction :	Deux secteurs dentés à taille spirale commandée par un pignon conique.

DIMENSIONS

Longueur hors-tout	2.921 mm.
Hauteur totale	1.320 mm.
Garde au sol :	
Au centre	330 mm.
Sous les essieux	533 mm.
Empattement	1.770 mm.
Position de la barre d'attelage par rapport au sol :	
254 mm. 584 mm.	

Position normale : 457,2 mm.
 Voie AV variable de 1 m. 22 à 2 m. 03 (48" à 80").
 Voie AR variable de 1 m. 22 à 1 m. 93 (48" à 76").
 Voie normale AV 1 m. 22 (48").
 Voie normale AR 1 m. 32 (52").
 Rayon du virage extérieur : 2 m. 44 avec usage des freins.
 Poids (approximatif) : 1.225 kg.

Contenance des carters et réservoirs :

Réservoirs à gas-oil	Réservoir principal	31,85 litres
	Réservoir auxiliaire	3,4 »
Réservoir pour la pompe de démarrage		0,43 »
Carter moteur		6,8 »
Bol du filtre à air		0,43 »
Carter de transmission		22,8 »
Boîtier de direction		2,9 »
Moyeux avant		0,35 »
Poulie		0,28 »
Refroidissement		8,7 »

MOTOCULTURE BLANCOISE

RIDOIRE Roger

29, Rue Pierre Collin de Sauvigny

LE BLANC (Indre)

Tél. : 290

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE PREMIER	
AVERTISSEMENT	2
CHAPITRE II	
COMMANDES ET APPAREILS DE CONTROLE ...	4
CHAPITRE III	
MARCHE A SUIVRE POUR LE DÉMARRAGE DU MOTEUR	7
CHAPITRE IV	
CONSEILS D'UTILISATION	11
CHAPITRE V	
INSTRUCTIONS TECHNIQUES	17
CHAPITRE VI	
ENTRETIEN DU TRACTEUR	34
CHAPITRE VII	
ENTRETIEN PÉRIODIQUE	36
CHAPITRE VIII	
CARACTÉRISTIQUES	40