

Livret d'entretien

TRACTEURS

SÉRIE

265

DIESEL



COMPAGNIE INTERNATIONALE DES MACHINES AGRICOLES

170, Boulevard de la Villette

Paris

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Présentation et numéros	2
Vue des tracteurs	4

UTILISATION DU TRACTEUR

Instruments de contrôle et commandes	6
Mise en service	8 à 12
Relevage hydraulique	12 à 14

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Moteur	15 - 16
Système d'injection	17 à 20
Système de refroidissement	21 - 22
Relevage hydraulique	23
Équipement électrique	24 à 27
Freins et embrayage	28 - 29
Blocage du différentiel	29
Pédale d'accélération	30
Pneumatiques	31 à 33
Essieu avant	34 - 35
Attelage 3-points et barre d'attelage	36
Garde-boue, barre d'attelage oscillante, prise tournevis, essieu de 78"	37
Remisage du tracteur	38

ÉQUIPEMENT ET ACCESSOIRES

Désignation des équipements	39 à 42
-----------------------------------	---------

TABLEAU DE DÉPANNAGE

Remèdes aux principales difficultés	43 à 46
---	---------

CARACTÉRISTIQUES

Principales caractéristiques de votre tracteur	47 à 49
Huiles de graissage recommandées	50

INDEX ALPHABÉTIQUE

Index	51
-------------	----

TABLEAU DE GRAISSAGE	52
----------------------------	----

INTRODUCTION

Nous vous félicitons d'avoir arrêté votre choix sur un tracteur McCORMICK-INTERNATIONAL. Conçu pour vous donner satisfaction, votre tracteur bénéficie des derniers perfectionnements de la mécanique, résultat de nombreuses années de pratique dans la fabrication, d'un contact permanent avec les machines au travail et des progrès de l'industrie et de la science métallurgique.

Ce livret vous donnera les instructions de fonctionnement et d'entretien nécessaires pour obtenir le meilleur rendement de votre tracteur.

Il comprend trois parties principales :

1°) UTILISATION DU TRACTEUR

Vous trouverez dans cette partie tout ce qu'il est indispensable de connaître pour que votre tracteur vous donne les meilleurs résultats.

2°) ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Dans cette partie, nous vous indiquons la façon de procéder pour entretenir vous-même votre tracteur et effectuer quelques réglages.

3°) EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

Comprend une description complète des équipements et accessoires dont votre tracteur peut être équipé.

Si vous désirez des renseignements complémentaires, ou si vous avez besoin des services d'un mécanicien expérimenté, consultez votre concessionnaire McCORMICK-INTERNATIONAL.

Sur toute demande ou correspondance, spécifiez toujours :

- Le numéro de série de votre tracteur gravé sur la plaque du fabricant, rivée sur le support de direction.

- Le numéro de série du moteur, situé sur le côté droit du moteur, derrière le silencieux d'échappement.

Les termes DROIT et GAUCHE utilisés dans ce livret s'entendent pour un observateur placé sur le siège du conducteur et faisant face vers l'avant du tracteur.

L'AVANT du tracteur se trouve vers le radiateur, et L'ARRIERE vers la barre d'attelage.

La CIMA a pour règle de conduite de perfectionner ses fabrications chaque fois que cela est possible. Nous nous réservons le droit de changer ou d'améliorer le dessin ou la construction du tracteur sans contracter pour cela aucune obligation de changement ou de perfectionnement sur les tracteurs fabriqués antérieurement.

RAPPORT DE LIVRAISON

Date..... 19..

Livré à M SOULIER JeanAdresse Mas de la TourneMontbaillypar Rouet

TRACTEUR SÉRIE 265

N° de série CHASSIS : 520640N° de série MOTEUR : 79750

N° de série Pompe d'Injection

S. I. G. M. A. : 59 051LAVALETTE : 59 051

Renseignements pratiques

A la livraison, l'importance du livret d'Entretien a été expliquée, et les coches du tableau ci-dessous indiquent que l'instruction a été faite en se servant du Livret comme guide.

	Pages		Pages
☐ Graissage complet	Tableau	☐ Rodage du tracteur	8
☐ Niveau d'huile du moteur	15	☐ Pression d'huile du moteur	9
☐ Niveau pompe d'injection et régulateur	17-18	☐ Rôle du rideau de radiateur	9
☐ Niveau d'huile du bâti arrière	Tableau	☐ Combustible à utiliser	20
☐ Niveau d'huile du boîtier de direction	Tableau	☐ Lubrifiants recommandés	50
☐ Niveau d'huile du relevage hydraulique	23	☐ Embrayage à double action	28
☐ Filtre à huile moteur	16	☐ Réglage des voies	34
☐ Filtration de l'air	16	☐ Freins à disques	28
☐ Remplissage du radiateur	21	☐ Fonctionnement par temps froid	21-25
☐ Pression des pneumatiques	31	☐ Utilisation du tracteur sur route	11
☐ Niveau de l'électrolyte de la batterie	24-25	☐ Vidange du radiateur et du bloc-moteur	21
☐ Mise en marche	9	☐ Remisage du tracteur	38

La signature du client, ci-dessous apposée, certifie que le tracteur lui a été livré en parfaite condition, et qu'il a reçu les instructions sur la bonne utilisation et l'entretien du matériel.

Rendez-vous pris le : pour la première inspection

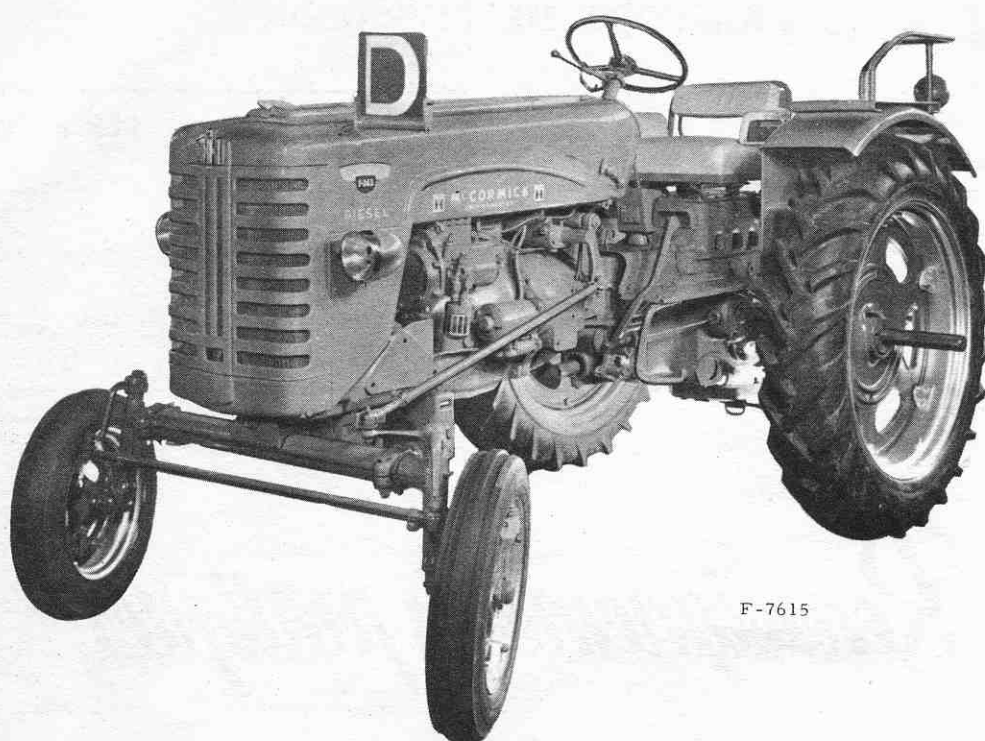
Signature (du client)



Signature (du concessionnaire)

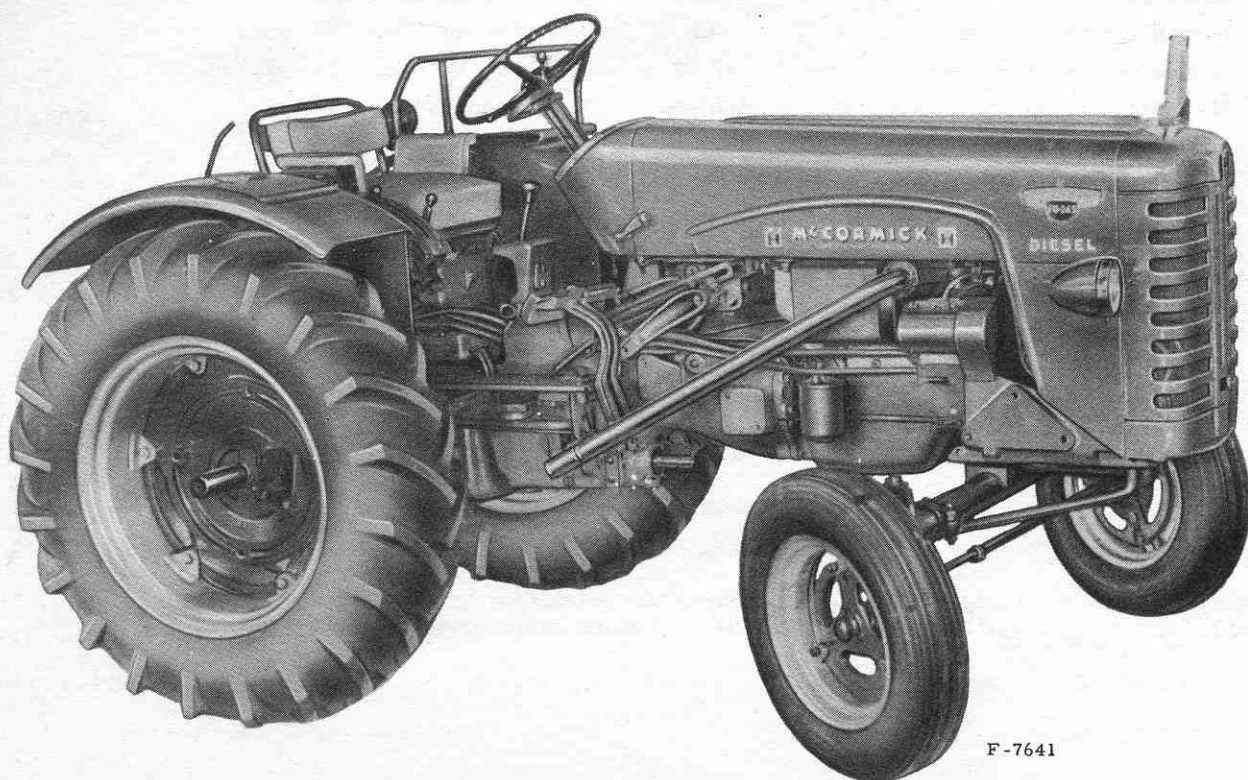


INTRODUCTION



F-7615

Fig. 1. — Vue 3/4 avant gauche du tracteur F-265 D



F-7641

Fig. 2. — Vue 3/4 avant droite du tracteur FU-265 D

UTILISATION DU TRACTEUR

RETENEZ CES CONSEILS ...

Avant toute opération préliminaire de démarrage, assurez-vous que la tirette de STOP est repoussée vers l'avant.

Il vaut mieux laisser fonctionner le dispositif de réchauffage pendant au moins une minute avant de lancer le démarreur, afin d'assurer un démarrage instantané.

La température d'un moteur Diesel étant le facteur principal d'un bon fonctionnement, il faut que l'aiguille de l'indicateur se trouve sur 80 °C au moins et 110 °C au plus, que vous obtiendrez en relevant le rideau du radiateur. Tant que la température normale de fonctionnement n'est pas atteinte, n'utilisez pas votre tracteur à pleine charge.

Pour une période d'arrêt inférieure à quinze minutes, il est préférable de laisser tourner le moteur tout en veillant à ce que la température, particulièrement par temps froid, ne descende pas au-dessous de 80 °C.

Pendant l'utilisation du tracteur, surveillez votre tableau de bord pour vérifier la température, la pression d'huile, la charge.

... ILS VOUS AIDERONT AVANTAGEUSEMENT

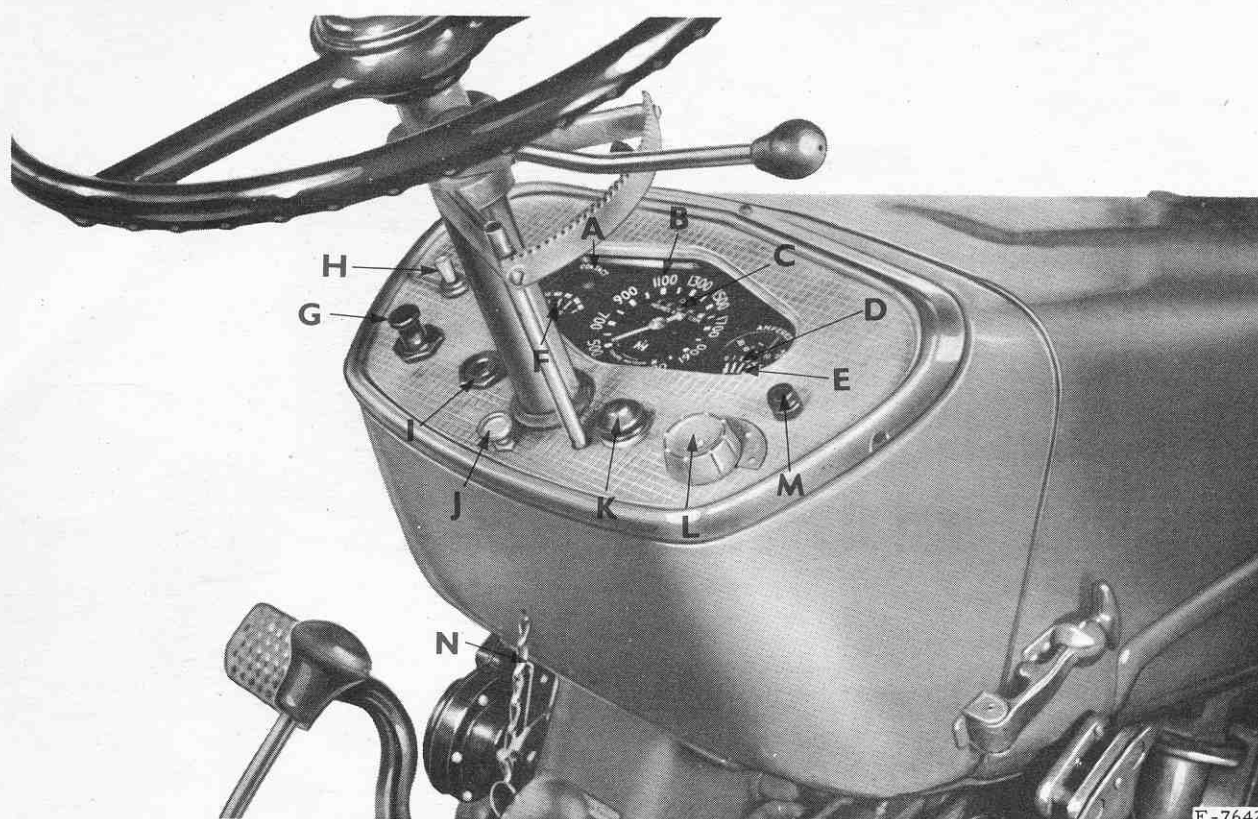


Fig. 3. — Tableau de bord et instruments de contrôle

F-7642

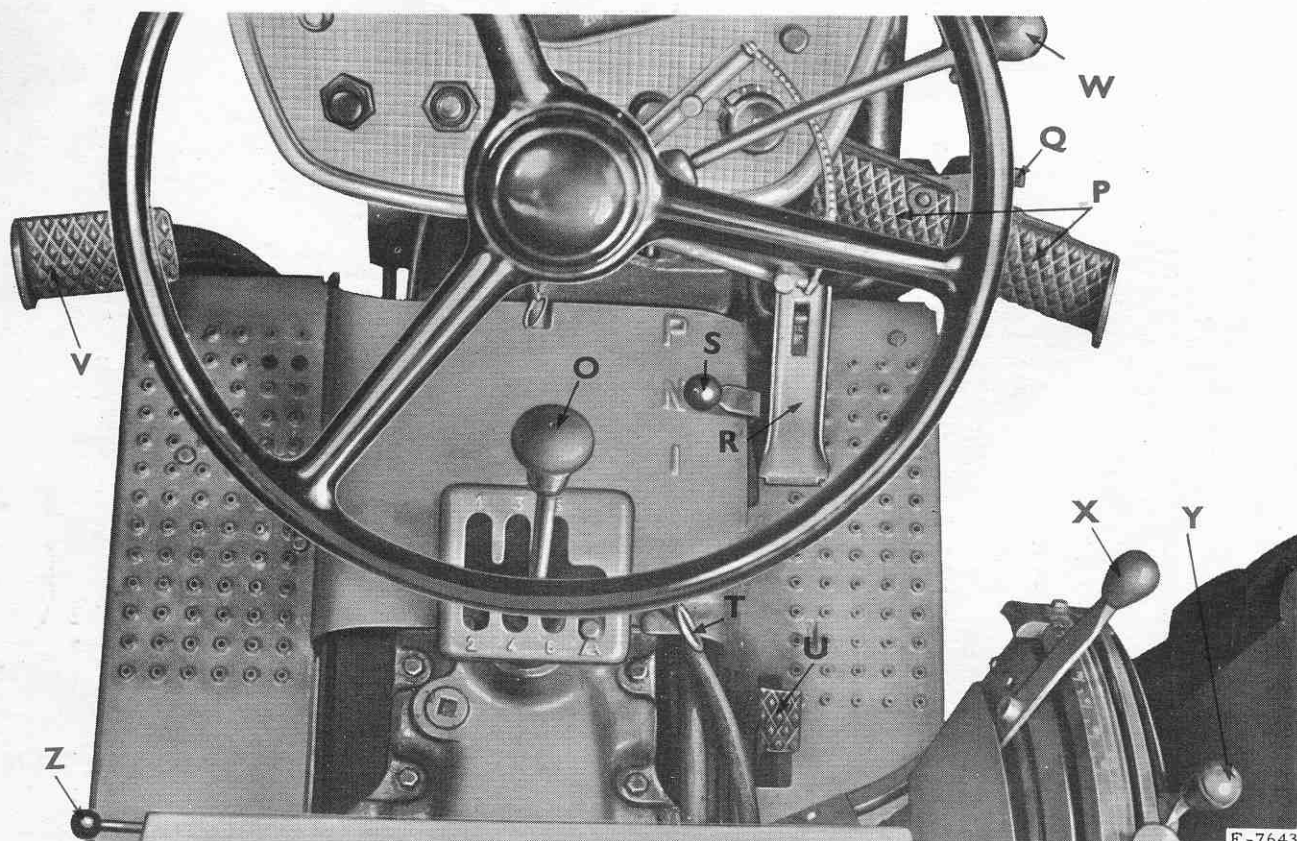


Fig. 4. — Commandes du poste de conduite

F-7643

INSTRUMENTS DE CONTROLE DU TABLEAU DE BORD

- | | | |
|---|--|---|
| <p>Indicateur combiné Comprenant</p> | <p>A - Voyant de contact
 B - Compte-tours moteur
 C - Compteur horaire
 D - Ampèremètre
 E - Manomètre de pression d'huile
 F - Indicateur de température</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Calculez vos périodicités de réglages et d'entretien en vous fiant à votre compteur horaire. - Indique les taux de charge et de décharge. - En marche, l'aiguille doit indiquer 3,5 à 4,2 kg/cm². - En marche, l'aiguille doit se situer entre 80 et 110°C, mais ne jamais dépasser le point 110°C. - En 1^{re} position : le voyant de contact (A) s'allume et le filament de la lampe témoin rougit indiquant que les bougies de réchauffage sont alimentées. - En 2^e position : le démarreur est alimenté et le moteur démarre. - Placez le commutateur des phares AV en veilleuse, puis actionnez celui du phare AR - <ul style="list-style-type: none"> - pour être en phare : vers la gauche - pour être en code : vers la droite. |
|---|--|---|
- G - Bouton combiné des bougies de réchauffage-démarrage**
- H - Commutateur de phare AR**
- I - Lampe témoin des bougies de réchauffage**
- J - Tirette de STOP du régulateur de pompe d'injection**
- K - Bouton d'avertisseur**
- L - Commutateur des phares AV**
- M - Boîtier de fusible**
- N - Chaine du rideau de radiateur**

COMMANDES DU POSTE DE CONDUITE

- | | |
|--|---|
| <p>O - Levier de changement de vitesse</p> <p>P - Pédales de freins</p> <p>Q - Jumelage des pédales de freins</p> <p>R - Pédale d'accélération reliée à la manette de contrôle du régulateur</p> | <ul style="list-style-type: none"> - De la 1^e à la 5^e pour les travaux dans les champs ; 6^e, vitesse routière. - Indépendantes ou jumelées. - Doit être toujours enclenché sur la route. - Elle ne doit pas être utilisée dans les façons culturales dites lourdes (labour, pulvérisage, déchaumage). Néanmoins, pour les travaux lourds à la prise de force, actionnant des machines au fonctionnement délicat (moissonneuse-batteuse, presse), l'accélérateur au pied pourra être avantageusement utilisé pour embrayer sans heurts ces machines, mais la vitesse constante devra être assurée par la manette de contrôle. (Pour le réglage voir page 30). - Avant : Proportionnelle - Milieu : Neutre - Arrière : Indépendante |
|--|---|
- S - Levier d'enclenchement des prises de force**
- T - Levier de blocage des pédales de freins**
- U - Pédale de blocage de différentiel à retour automatique**
- V - Pédale de débrayage**
- W - Manette de contrôle du régulateur**
- X - Manette de relevage**
- Y - Manette de relevage**
- Z - Manette de réglage du siège**
- Lever - Baisser
 - Modulation de traction - Flottement

AVANT LA MISE EN MARCHÉ**Graissage et niveaux**

- Graissez votre tracteur comme il est indiqué au "TABLEAU DE GRAISSAGE et d'ENTRETIEN PREVENTIF".

- Vérifiez les niveaux d'huile du carter moteur, du filtre à air, du bâti arrière, du boîtier de direction, du bloc hydraulique et de la pompe d'injection.

Système d'alimentation

- Faites le plein du réservoir à combustible.

- Vérifiez les trous d'évent du bouchon de réservoir.

- Ouvrez le robinet d'arrivée du combustible sous le réservoir.

Système de refroidissement

- Vérifiez le niveau de l'eau dans le radiateur ; si nécessaire, complétez le plein avec de l'eau de pluie de préférence.

Batterie

- Vérifiez le niveau de l'électrolyte.

- Complétez si nécessaire avec de l'eau distillée (voir page 25).

Pneumatiques

- Vérifiez la pression d'air dans les pneumatiques suivant les pressions indiquées dans le tableau de la page 31.

PÉRIODE DE RODAGE

Pendant la période de rodage, vous devez, en plus des opérations de graissage et d'entretien prescrites, effectuer les opérations suivantes :

Après les 20 premières heures de marche

- 1°) Vidange du moteur. Refaites le plein du carter moteur avec de l'huile détergente Supplément 2.
- 2°) Remplacement de la cartouche du filtre à huile
- 3°) Serrage des écrous et boulons
- 4°) Tension de la courroie du ventilateur.
- 5°) Graissage complet
- 6°) Vérification du niveau de l'électrolyte dans la batterie
- 7°) Faites effectuer par votre concessionnaire :
 - a) Serrage de la culasse
 - b) Réglage des culbuteurs
 - c) Vérification de l'étanchéité des joints
 - d) Essai du tracteur
- 8°) Serrage de l'écrou bas de la poulie de génératrice

Après les 120 premières heures de marche

- 1°) Vidange du moteur. Refaites le plein du carter moteur avec de l'huile détergente Supplément 2
- 2°) Nettoyage de la cuve du filtre à huile, ne changez pas l'élément filtrant, laissez le s'égoutter.
- 3°) Nettoyage du filtre à combustible
- 4°) Vérification des niveaux de la pompe d'injection
de la boîte de vitesses
du boîtier de direction
du relevage hydraulique
- 5°) Vérification de la tension de la courroie du ventilateur
- 6°) Entretien de la batterie
- 7°) Serrage des écrous et boulons
- 8°) Pression des pneus
- 9°) Graissage complet
- 10°) Faites effectuer par votre concessionnaire :
 - a) Serrage de la culasse
 - b) Réglage des culbuteurs
 - c) Vérification de l'étanchéité des joints
 - d) Essai de compression au compresseur
 - e) Vérification et réglage de l'embrayage
 - f) Vérification et réglage des freins
 - g) Vérification au manomètre du relevage hydraulique
 - h) Essai du tracteur
- 11°) Serrage de l'écrou bas de la poulie de génératrice

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1. - Mettez le levier de changement de vitesse au point mort et assurez-vous que la tirette de STOP est bien repoussée à fond.

2. - Tirez la chaînette pour lever le rideau du radiateur.

3. - Placez le levier de commande du régulateur à la position "pleine charge" (fig. 5).

4. - Appuyez sur le bouton combiné de réchauffage-démarrage jusqu'à ce que le voyant de contact s'allume et que le filament de la lampe témoin rougisce (fig. 6).

5. - Maintenez-le pendant au moins 1 minute. Plus la température extérieure est froide, plus longue sera la durée de réchauffage.

6. - Appuyez à fond sur le bouton qui actionne le démarreur. Relâchez le bouton aussitôt que le moteur tourne.

7. - Ramenez le levier de commande du régulateur aux 3/4 de sa course.

8. - Assurez-vous que la pression d'huile est normale. (L'aiguille du manomètre doit indiquer de 3,5 à 4,2 kg/cm). S'il n'en est pas ainsi, arrêtez immédiatement le moteur. Consultez votre agent McCormick avant de remettre votre moteur en marche.

9. - Assurez-vous que l'ampèremètre indique la charge (côté +) ; s'il indique la décharge (côté -), arrêtez le moteur et cherchez la cause.

Laissez le rideau du radiateur en place tant que l'aiguille de l'indicateur de température ne se situe pas entre 80° et 110°C, qu'elle ne doit en aucun cas dépasser. Si l'aiguille a tendance à dépasser cette dernière graduation, baissez le rideau jusqu'à ce que l'aiguille indique la température normale. Pendant la manipulation, mettez le levier de contrôle du régulateur à la position RALENTI pour éviter l'aspiration du rideau.

ARRÊT DU MOTEUR

Amenez le levier de contrôle du régulateur à la position RALENTI, vers l'avant du tracteur, et tirez sur la tirette de STOP (fig. 7). Repoussez-la à fond dès l'arrêt définitif du moteur.

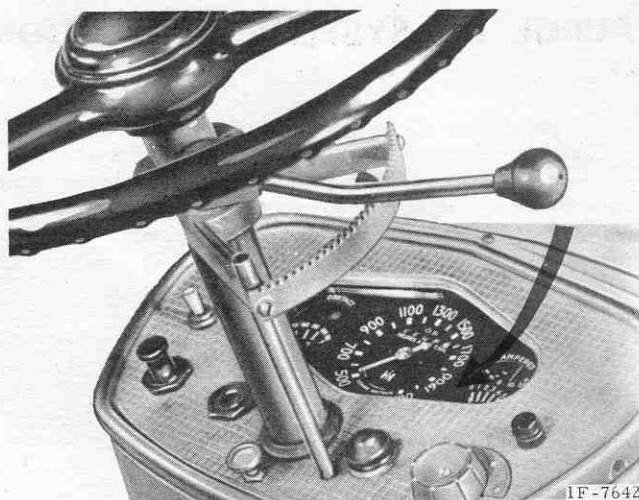


Fig. 5. — Accélération maximum (sens de la flèche)

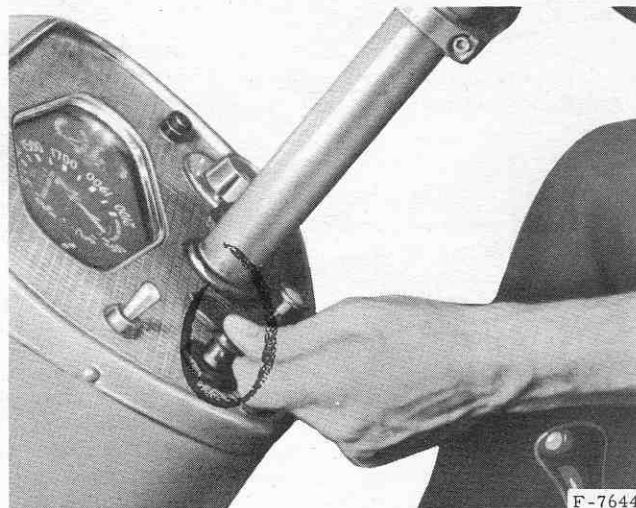


Fig. 6. — Position de démarrage



Fig. 7. — Arrêt du moteur

PURGE DU SYSTÈME D'INJECTION

Cette opération devra être effectuée chaque fois qu'on aura laissé de l'air pénétrer dans le système d'injection, soit par démontage d'une tuyauterie, soit lors du changement de l'élément filtrant du combustible, soit encore en ayant laissé le moteur épuiser toute la réserve de combustible du réservoir.

1. - Ouvrez le purgeur (5) sur le bol de décantation jusqu'à ce que le combustible coule, puis fermez-le.

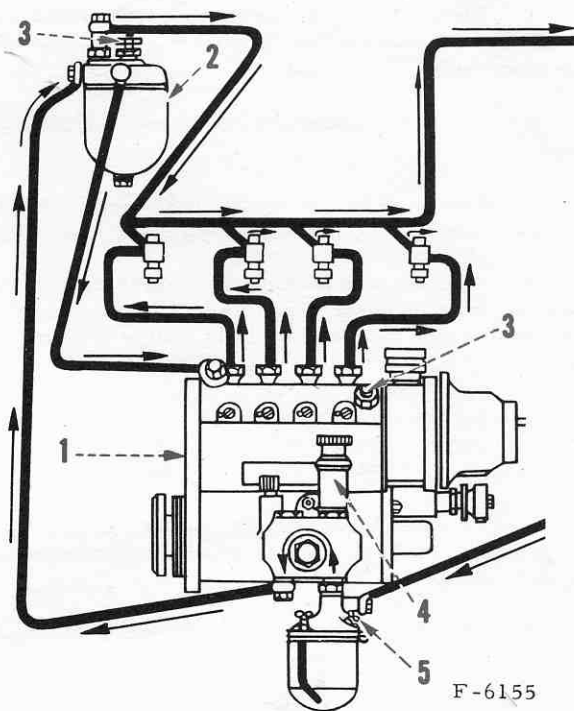
2. - Ouvrez les purgeurs (3) à la partie supérieure du filtre à combustible et sur le dessus de la pompe.

3. - Placez la manette des gaz à la position d'accélération maximum (sans mettre le moteur en marche).

4. - Pompez du combustible dans le système d'injection au moyen de la pompe d'amorçage à main (4).

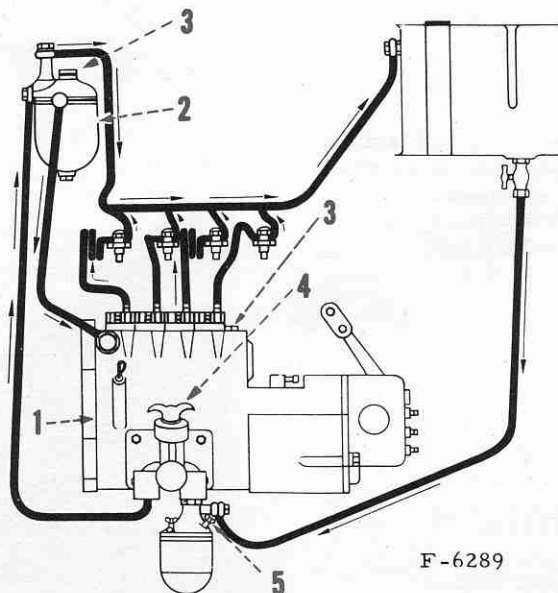
5. - Lorsque le combustible gicle par le purgeur (3) sur la partie supérieure du filtre à combustible, fermez-le.

6. - Continuez à pomper jusqu'à ce que le combustible gicle par le purgeur (3) sur le dessus de la pompe, puis fermez-le.



F-6155

Fig. 8. — Purge du système d'injection Lavallette - 1. Pompe d'injection et régulateur. - 2. Filtre à combustible. - 3. Purgeurs. - 4. Pompe d'amorçage à main. - 5. Purgeur du décanteur



F-6289

Fig. 9. — Purge du système d'injection S.I.G.M.A.- 1. Pompe d'injection et régulateur. - 2. Filtre à combustible. - 3. Purgeurs. - 4. Pompe d'amorçage à main. - 5. Purgeur du décanteur

MISE EN MARCHÉ DU TRACTEUR

Faites démarrer le moteur et amenez la manette de contrôle du régulateur à la position **RALENTI**.

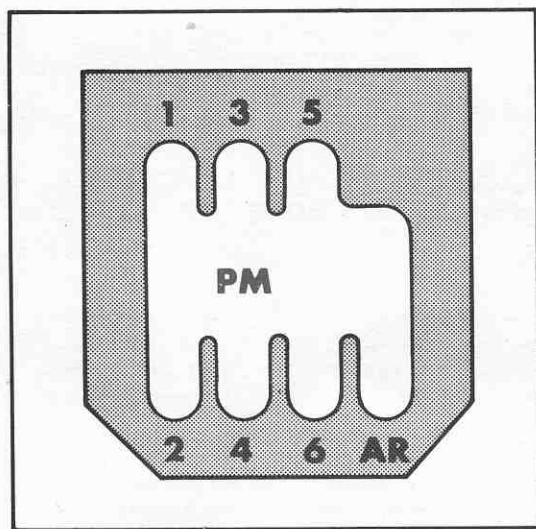
- Débrayez à fond en appuyant sur la pédale de débrayage, maintenez-la dans cette position et passez la vitesse désirée.

- Augmentez le régime du moteur en tirant la manette de contrôle du régulateur.

- Faites avancer le tracteur en relâchant progressivement la pédale de débrayage.

LEVIER DES VITESSES

Les quatre premières vitesses se prennent suivant la méthode habituelle (fig. 10).



F-6477

Fig. 10. — Schéma de la grille du levier des vitesses

Pour prendre la 5e ou 6e vitesse, tirez légèrement sur la droite le levier des vitesses, et placez le dans l'encoche désirée.

Pour passer la marche AR, poussez le levier jusqu'à l'extrême droite du secteur des vitesses (fig. 10).

La 1e vitesse est une vitesse rampante, la 2e vitesse une vitesse lente ; les 3e, 4e et 5e sont des vitesses moyennes et la 6e une vitesse rapide à n'utiliser que sur route.

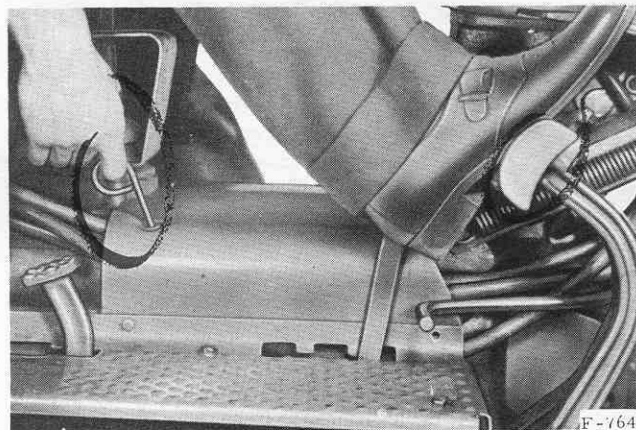
FREINS

Pour arrêter le tracteur, freinez si nécessaire et débrayez quand le tracteur est sur le point de s'arrêter. Mettez le levier de changement de vitesse au point mort.

Sur route, les pédales de freins doivent être jumelées.

Pour virer court, manœuvrez les pédales individuellement.

A l'arrêt, bloquez les freins à l'aide du dispositif de blocage après avoir jumelé les pédales (fig. 11).



F-7646

Fig. 11. — Blocage des pédales de freins

BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

Il est destiné à rendre les roues motrices solidaires ; il permet ainsi de supprimer le patinage éventuel d'une roue.

Pour bloquer le différentiel, il n'est pas nécessaire de débrayer. Dès qu'une roue patine, appuyez sur la pédale du différentiel (fig. 12) qu'il n'est pas nécessaire de maintenir dans cette position. Sous l'action du ressort de rappel, la pédale reprend sa position normale. L'action du blocage du différentiel s'effectue tant que dure le patinage ; après quoi, le retour au neutre s'effectue automatiquement.

ATTENTION - N'utilisez jamais le blocage de différentiel en tournant.



F-7647

Fig. 12. — Blocage du différentiel

PRISES DE FORCE ARRIÈRE - AVANT - TOURNEVIS

Les tracteurs de la série 265 sont munis de 3 prises de force à double sélection chacune :

- prise de force indépendante,
- prise de force proportionnelle à l'avancement du tracteur.

RÉGIME : voir caractéristiques page 49.

- La prise de force indépendante est nécessaire lorsque sont utilisées les machines dont la vitesse de fonctionnement doit être constante pendant toute la durée du travail, tels que presse-ramasseuse, moissonneuse-batteuse, rotavator, etc...

Pour enclencher la prise de force indépendante, débrayez et placez le levier de prise de force en regard de la lettre "I" (fig.13) et embrayez. A l'arrêt du tracteur, la prise de force continue de tourner et, avec elle, les machines.

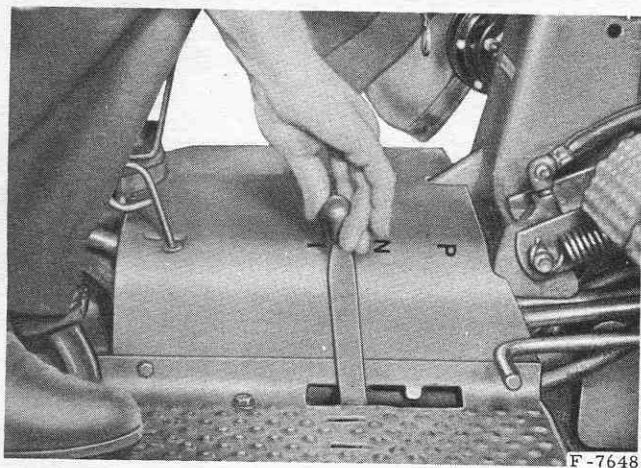


Fig. 13. — Levier de commande de prise de force

En effet, grâce à un embrayage à double disques, lorsque vous amenez la pédale à la première position vous débrayez uniquement la boîte de vitesses, l'arbre de prise de force étant solidaire du volant moteur par l'intermédiaire du deuxième disque.

- La prise de force proportionnelle permet aux appareils, tels qu'épandeur de fumier, semoir centrifuge, épandeur d'engrais, d'effectuer le travail à une vitesse qui dépend de la vitesse d'avancement du tracteur. Contrairement à la prise de force indépendante, la prise de force proportionnelle, lorsqu'elle est enclenchée, est solidaire de la boîte de vitesses. Elle ne fonctionne plus dès l'instant que le tracteur est arrêté, et elle ne fonctionne que lorsqu'une vitesse est enclenchée.

Pour enclencher la prise de force proportionnelle, débrayez et placez le levier de prise de force en regard de la lettre "P", mettez le levier de changement de vitesse à la vitesse désirée et embrayez lentement.

NOTE - Lorsque vous désirez passer en marche arrière, n'oubliez pas de désenclencher la prise de force proportionnelle, que celle-ci actionne un outil ou non.

Dans le cas d'utilisation d'une remorque à essieu moteur actionné par la prise de force proportionnelle, nous conseillons de placer un dispositif limiteur de couple réglé à 35 mkg. à la sortie de la prise de force.

N'utilisez pas les 5e et 6e vitesses pour les travaux avec prise de force proportionnelle.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Les tracteurs de la série 265 sont équipés du relevage hydraulique "Modulor" Type A ou C. Le type A peut être utilisé avec des instruments alternatifs ou 3-points ; le type C n'est utilisé qu'avec des instruments 3-points.

Le système est commandé par deux manettes : l'une pour l'action LEVER et BAISSER (LB), l'autre pour le FLOTTEMENT et la MODULATION de traction (FM)

MODULOR TYPE "C" AVEC INSTRUMENTS 3-POINTS ET ROUE DE JAUGE

Terrage

Pour terrer l'instrument, déplacez la manette FM sur la position "Flottant" sans toucher à la manette LB qui reste en position "Leve".

Relevage

Ramenez la manette FM en position "Neutre". L'instrument remontera à la position la plus haute. L'instrument peut être remonté jusqu'à une position déterminée, si le levier LB a été placé auparavant en regard d'un des chiffres choisi sur le secteur, correspondant à la hauteur de remontée désirée.

Réglage de la profondeur de travail

La manette FM étant en position "Flottant", l'instrument est "flottant" derrière le tracteur et suit le profil du terrain, la profondeur de travail étant assurée par la roue de jauge, réglée auparavant.

MODULOR TYPE "C" AVEC INSTRUMENTS 3-POINTS SANS ROUE DE JAUGE

Terrage

Pour terrer l'instrument, déplacez la manette LB dans le sens "BAISSE" (fig. 14).

Relevage

Pour relever l'instrument, placez la manette LB sur la position "LEVE" : l'instrument se trouvant en position de travail remontera (fig.15).



Fig. 14. — Position de terrage

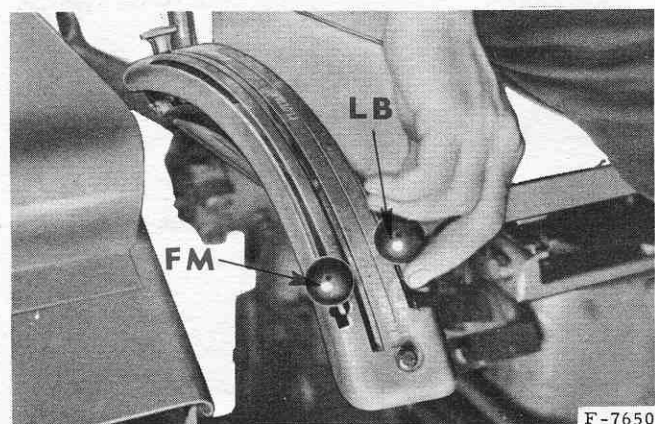


Fig. 15. — Position LEVE

Comment régler la profondeur de travail

Le réglage de la profondeur de travail s'obtient en déplaçant la manette LB sur le secteur gradué.

Repérez sur le secteur la position de la manette LB correspondant à la profondeur choisie. Si cette profondeur correspond au nombre 11, il suffit pour l'augmenter ou la diminuer de déplacer la manette en face des nombres 12 ou 10. Pour retrouver la position primitive, placez la manette sur le nombre 11. La flexibilité de la manette permet de passer d'une position à une autre sans avoir à déplacer la butée qu'il suffit d'enjamber avec la manette.

Modulation de traction

Le modulateur de traction ne s'utilise que lorsque dans certaines conditions de travail, la résistance du sol sur l'outil ou l'instrument porté est telle qu'elle provoque le patinage des roues AR. A ce moment, en déplaçant la manette FM sur le secteur jusqu'à la position "Modulation de traction", vous supprimerez le patinage. Relâchez alors la manette qui revient automatiquement en position "FLOTTANT" (fig. 16).



Fig. 16. — Modulation de traction

Réglage de la position choisie

Déplacez la manette LB sur le secteur gradué et amenez-la à la position choisie correspondant à la profondeur de travail désirée. Poussez contre elle la butée mobile que vous maintenez en place en serrant la bouton moleté comme l'indique la fig. 18. A chaque manipulation de la manette, vous obtiendrez toujours la même profondeur de travail.

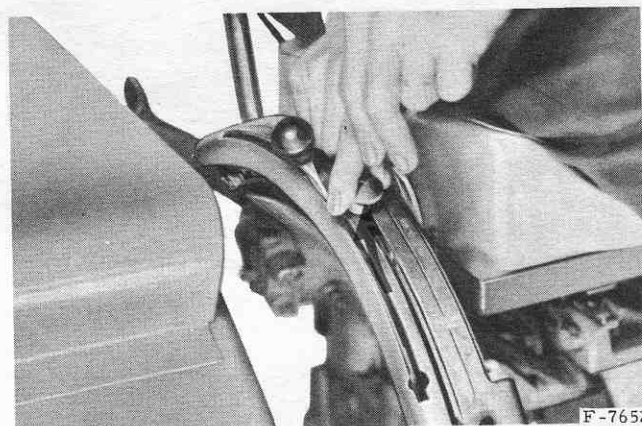


Fig. 17. — Emplacement d'une position choisie

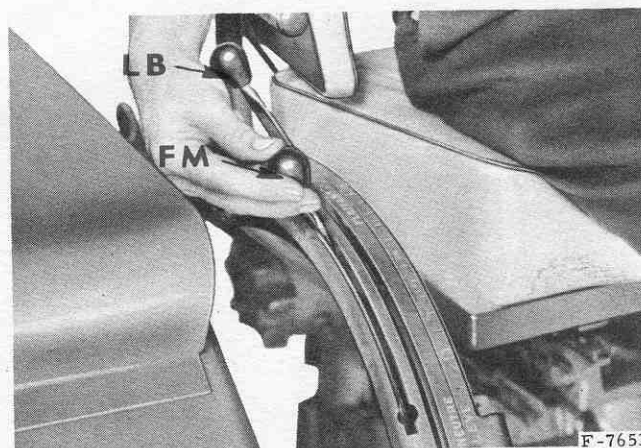


Fig. 18. — Position FLOTTANT

MODULOR TYPE "A" COMBINÉ

Le modulator type "A" combiné présente la possibilité de faire fonctionner les deux bras de relevage soit simultanément (instruments 3-points), soit séparément (instruments alternatifs).

Instruments alternatifs

IMPORTANT - Il est indispensable pour le travail alternatif que les bras de relevage ne soient pas boulonnés à leurs entraîneurs.

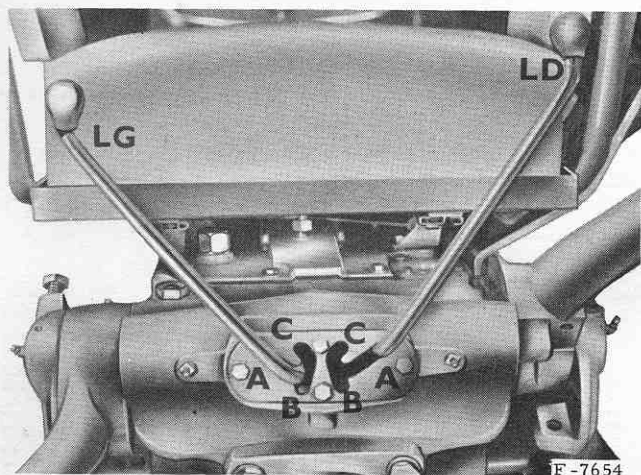


Fig. 19. — Position pour instruments alternatifs

Terrage

Les deux bras étant en position haute, procédez comme suit, pour abaisser l'élément gauche de la charrue :

1. - Mettez le levier de verrouillage gauche (LG) fig.19 dans l'encoche "B", ce qui déverrouillera le bras de relevage gauche.
2. - Mettez le levier de verrouillage droit "LD" fig.19 dans l'encoche "A". Le bras de relevage droit est verrouillé.
3. - Amenez la manette LB sur la position "Baisse". L'élément gauche de la charrue descendra, pendant que l'élément droit restera en position haute.

Pour descendre l'élément droit, procédez de la même manière mais en mettant le levier de verrouillage LD dans l'encoche "B" et le levier de verrouillage LG dans l'encoche "A".

Relevage

Amenez la manette LB sur la position "Leve". L'élément terré de la charrue remontera. Le levier de verrouillage correspondant à cet élément reviendra automatiquement dans l'encoche "A" fig.19 et le bras de relevage sera automatiquement verrouillé en position haute.

ATTENTION - Lors du relevage, assurez-vous que l'âge de la charrue ne peut buter sous la trompette d'essieu, ce qui arrêterait l'instrument dans sa montée, provoquant ainsi une surpression dommageable au système hydraulique. Pour éviter cet inconvénient, réglez à l'aide des chaînes de relevage fixées en bout des bras.

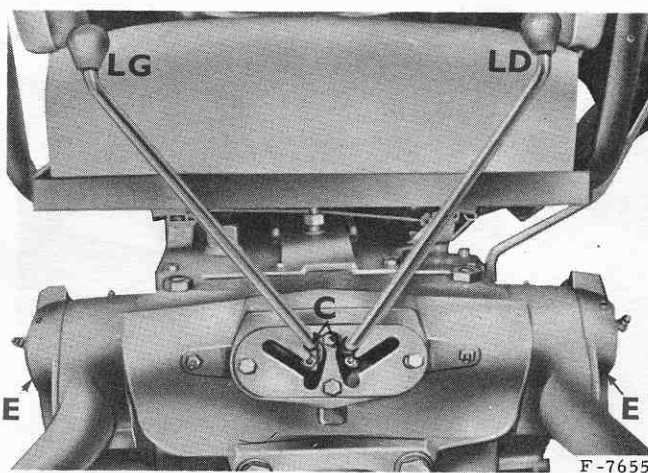


Fig. 20. — Position pour instruments 3 points

Instruments 3-Points

1. - Boulonnez les entraîneurs "E" (fig.20) aux bras de relevage.
2. - Placez les leviers de verrouillage LG et LD dans les encoches "C". Ne jamais les déplacer au cours du travail.

L'ensemble des manoeuvres des instruments 3-points, avec ou sans roue de jauge, s'effectue de la même manière qu'avec le modulator type C.

Position de transport

Placez les leviers de verrouillage LD et LG dans les encoches "A". Amenez ensuite la manette FM sur la position "Flottant". Les bras de relevage reposeront ainsi sur les verrous, évitant toute fatigue inutile au système de relevage.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

MOTEUR

Plein et vidange de l'huile moteur

La durée de tout moteur dépend du soin dont il est l'objet. Une lubrification correcte du moteur est une phase d'entretien très importante. Toute négligence dans ce domaine se traduira par une usure excessive et de graves dommages du côté moteur.

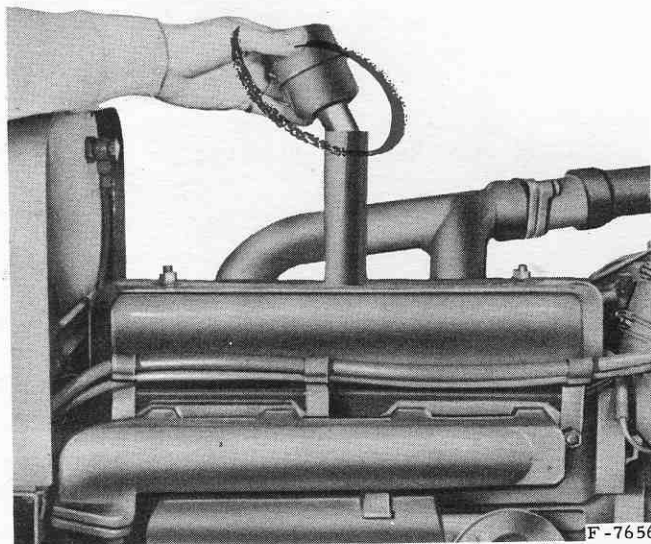


Fig. 21. — Bouchon de reniflard

L'huile moteur doit être une huile "Supplément 2" (voir tableau page 50). Elle se verse dans le moteur en retirant le bouchon du reniflard du couvercle de cache-culbuteurs.

La vidange s'effectue par le bouchon de vidange du carter moteur.

Quantité nécessaire d'huile pour effectuer un plein complet: 5 l environ dont 0,700 l dans la cuve du filtre à huile.

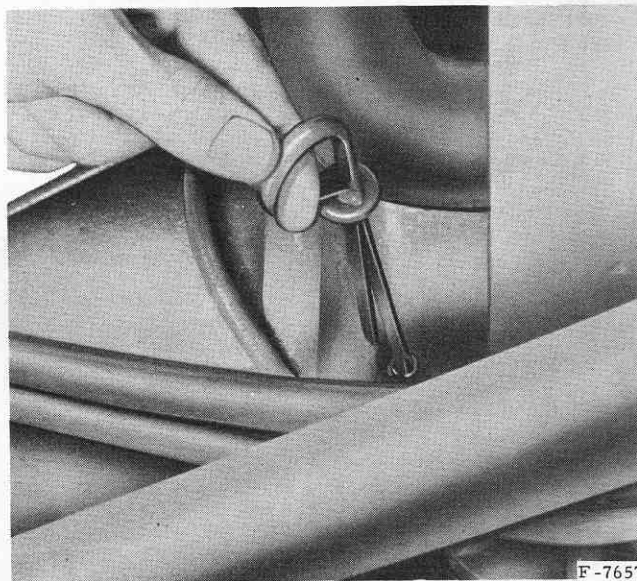


Fig. 22. — Jauge d'huile

NETTOYAGE DU FILTRE A HUILE

A chaque vidange, il est nécessaire de nettoyer la cuve du filtre à huile qui épure sans arrêt l'huile au cours du fonctionnement du moteur. Toutes les impuretés, séparées de l'huile, s'accumulent dans la cloche. Aussi faut-il remplacer la cartouche filtrante toutes les 240 heures (fig. 23).



Fig. 23. — Dépose de l'élément filtrant d'huile

Pour ce faire, dévissez le boulon sur le support de la cuve, déposez cette dernière, et nettoyez-la. Remettez une cartouche neuve.

Vérifiez l'état du joint de caoutchouc dans le support de la cuve. Remontez la cuve et serrez modérément le boulon de fixation.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

Toutes les 10 heures si le tracteur travaille dans une atmosphère poussiéreuse ou une fois par semaine dans des conditions normales, nettoyez le filtre à air (fig. 24).

Retirez le bol et les éléments mobiles. Lavez les éléments dans du combustible diesel propre. Nettoyez et essuyez le bol. Mettez en place les éléments mobiles. Faites le plein d'huile du bol jusqu'au niveau correct et remontez-le en prenant soin de ne pas détériorer le joint de caoutchouc assurant l'étanchéité du bol.

ATTENTION - Lorsque vous lavez votre tracteur ne faites pas entrer d'eau dans le filtre à air. Obturez l'ouverture d'aspiration.

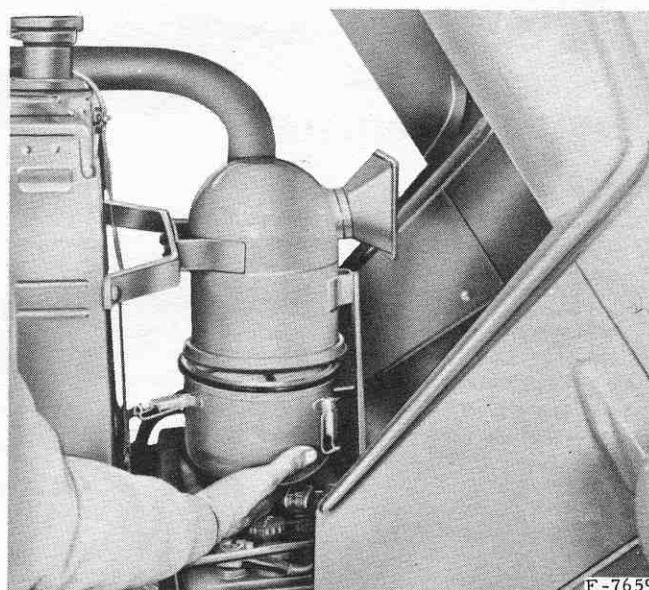


Fig. 24. — Entretien du filtre à air

SYSTÈME D'INJECTION

Le moteur FD.136 monté sur les tracteurs de la série 265 est équipé d'un système d'injection "Lavalette" ou "S.I.G.M.A.".

Ces systèmes comprennent les organes suivants :

- Pompe d'injection et son régulateur
- Pompe d'alimentation et d'amorçage
- Injecteurs et porte-injecteurs

La pompe d'injection, le régulateur et les porte-injecteurs sont des appareils dont les pièces, fabriquées avec la plus grande précision, nécessitent des assemblages extrêmement minutieux. C'est pourquoi nous vous recommandons essentiellement de ne les démonter en aucun cas. N'en confiez les réparations ou les réglages qu'à des spécialistes parfaitement qualifiés et outillés pour les entreprendre. Votre intervention personnelle doit se limiter uniquement aux soins d'entretien indiqués plus loin.

Le bon fonctionnement du moteur Diesel et sa durée dépendent avant tout d'une extrême propreté. Le combustible utilisé doit être rigoureusement exempt de toute saleté ou impuretés qui, passant dans les organes d'injection, provoqueraient des détériorations à leurs diverses pièces construites avec tant de précision

N'OUBLIEZ PAS QUE LA SALETÉ COÛTE CHER

ENTRETIEN DE L'ENSEMBLE S.I.G.M.A. CMS

Le graissage du régulateur et de la pompe d'injection est commun. Le carter doit toujours être

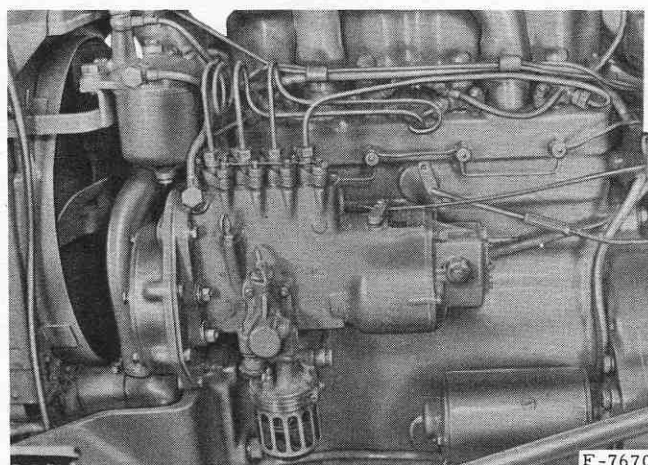


Fig. 25. — Ensemble d'injection S.I.G.M.A.

rempli d'huile. Pour jauger cette huile, utilisez la jauge (10) qui porte deux traits indiquant l'un le niveau supérieur, l'autre le niveau inférieur admissibles. Le piston de corps de la pompe n'a pas besoin de lubrifiant. Versez l'huile par l'orifice de la jauge.

N'UTILISEZ QUE DE LA BONNE HUILE ANTI-ROUILLE

(voir page 50).

Toutes les 10 heures, assurez-vous que le niveau d'huile arrive au trait supérieur de la jauge.

Toutes les 240 heures, vidangez par le bouchon de vidange (7). Pour refaire le plein, versez de l'huile anti-rouille, par l'orifice de la jauge (10) située sur le côté de la pompe d'injection (fig. 26).

ATTENTION - Les plombs de la pompe et du régulateur ne doivent sous aucun prétexte, être enlevés. Si une intervention quelconque s'avère nécessaire, prévenez le Service "Après-Vente" de votre concessionnaire.

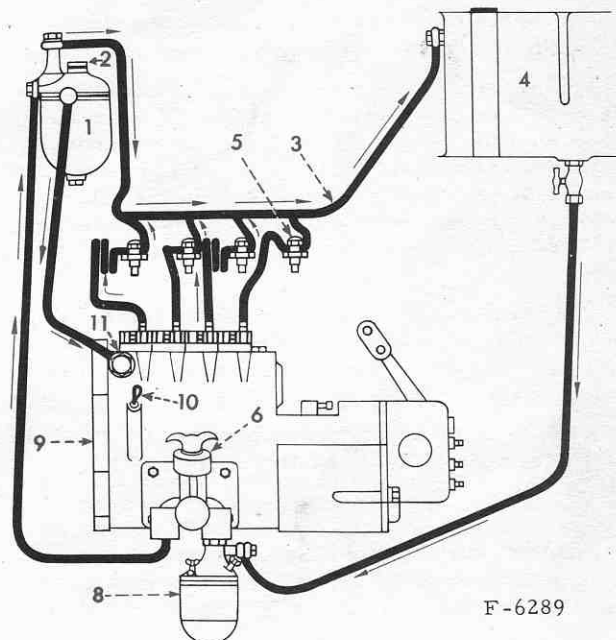
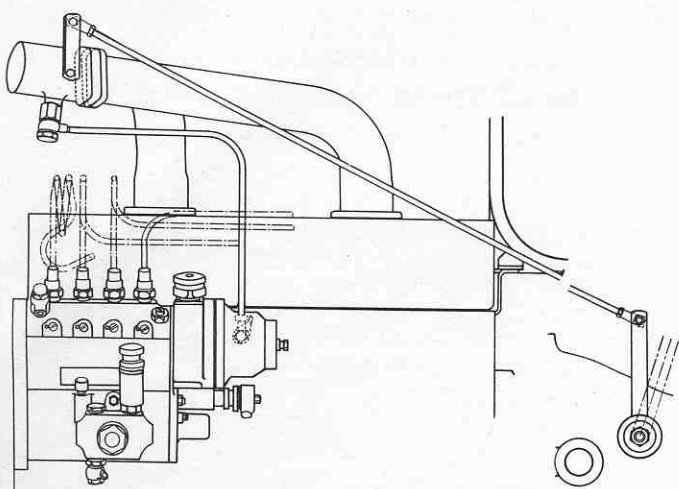


Fig. 26. — Système d'injection S.I.G.M.A. - 1. Filtre à combustible. - 2. Vis de purge d'air. - 3. Canalisation de trop plein. - 4. Réservoir à combustible. - 5. Porte-injecteurs. - 6. Pompe d'amorçage à main. - 7. Bouchon de vidange. - 8. Décanteur. - 9. Pompe d'injection et régulateur. - 10. Jauge et remplissage d'huile de la pompe d'injection et du régulateur. - 11. Arrivée du combustible à la pompe.

ENTRETIEN DU RÉGULATEUR PNEUMATIQUE LAVALETTE



F-6478

Fig. 27. — Ensemble d'injection
à régulateur pneumatique Lavalette

L'entretien de ce régulateur est très simple puisqu'il ne nécessite aucun graissage.

Cependant, toute fuite est à éviter pour obtenir un régime de fonctionnement normal du moteur. Si, pour une raison quelconque, le moteur pompait par à-coups, vérifiez si le joint du filtre à air sur le collecteur est bien serré ou s'il n'est pas détérioré ; selon le cas, serrez ou changez-le. Resserrez les colliers de fixation de la durite du venturi au filtre à air.

Si vous resserrez les vis de la tuyauterie reliant le venturi au régulateur, n'omettez pas de remettre en place le fil de freinage passé dans la tête des deux vis creuses.

Si le régime normal du moteur n'est pas rétabli après ces opérations, consultez votre agent McCormick.

NOTE - Ne défaites sous aucun prétexte les plombs du venturi, ce qui risquerait d'entraîner la perte de garantie.

VIDANGE (Équipement Lavalette)

La pompe d'injection et le régulateur ne nécessitent pas de vidange d'huile, celle-ci ainsi que le renouvellement de l'huile ayant lieu lors de la révision éventuelle de ces organes.

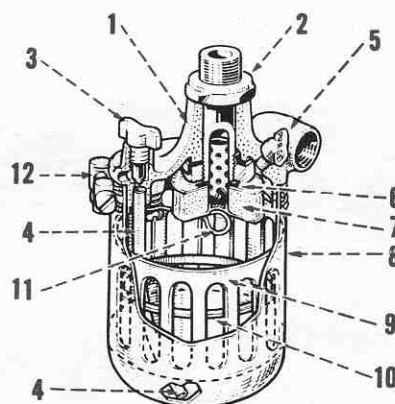
DÉCANTEUR

Le décanneur a pour but d'éliminer l'eau qui, en suspension dans le gas-oil, traverse les filtres et, arrivant jusqu'au système d'injection, provoque des troubles et des détériorations.

Lors du passage du combustible, l'eau est chassée vers le bas par inertie, et, la différence de densité aidant, se rassemble à la partie basse de la cuve transparente.

ENTRETIEN

Assurez-vous qu'il n'y a aucune fuite. Avant la mise en fonctionnement d'un appareil, purgez correctement en desserrant la vis (5) marquée "Purge" pour évacuer l'air contenu dans la cuve ; dès que le gas-oil sort, resserrez la vis de purge (fig. 28).



F-5447 A

Fig. 28. — Décanneur P.M. - 1. Chapeau. - 2. Moyeu de fixation. - 3. Vis de décantation (eau). - 4. Tube plongeur. - 5. Vis de purge (air). - 6. Joint de cartouche filtrante. - 7. Cartouche filtrante. - 8. Cuve plastique. - 9. Renfort de cuve. - 10. Flotteur indicateur de niveau d'eau. - 11. Ressort de maintien de la cartouche filtrante. - 12. Collier de fixation de la cuve

Chaque jour, à la mise en route du tracteur, regardez le flotteur de niveau d'eau (10) dans la cuve transparente du décanneur et procédez à l'évacuation en ouvrant l'orifice de décantation (3) situé sur le chapeau de l'appareil. Si le tracteur est alimenté avec du gas-oil chargé en eau (fût contaminé), effectuez cette opération plusieurs fois par jour.

CETTE OPÉRATION DE DÉCANTATION DOIT S'EFFECTUER LE MOTEUR ÉTANT ARRÊTÉ

NOTE - Assurez-vous que la cuve soit toujours remplie avant la mise en marche du moteur. En effet, si la cuve est vide, l'aspiration de la pompe risque d'en provoquer la déformation et la détérioration. Le même phénomène risque de se produire si le réservoir à combustible est vide.

FILTRE A COMBUSTIBLE

Le filtre sert à éliminer les plus petites impuretés contenues dans le combustible, impuretés qui risqueraient d'endommager la pompe d'injection et les injecteurs, et à le purger des bulles d'air qu'il aurait pu entraîner. La partie essentielle du filtre est constituée par l'élément filtrant ou "cartouche" placé à l'intérieur du filtre (fig. 29).

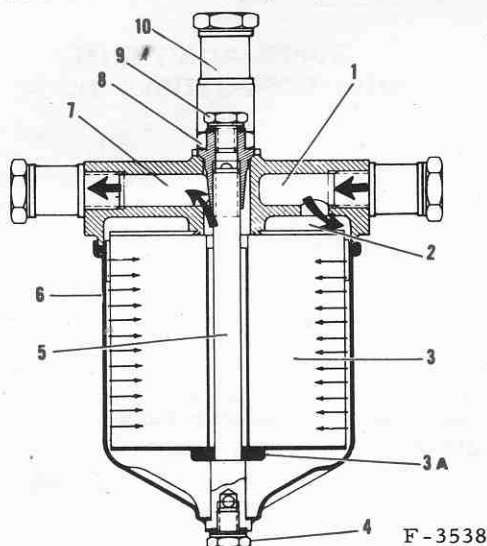


Fig. 29. — Filtre à combustible S.I.G.M.A. - 1. Arrivée du combustible. - 2. Chambre d'alimentation. - 3. Cartouche Diatrose. - 3 A. Joint. - 4. Vis de vidange. - 5. Tige de rappel. - 6. Cuve du filtre. - 7. Canal de sortie du combustible filtré. - 8. Ecrrou de serrage de la tige. - 9. Vis de purge d'air. - 10. Canal de décharge

FILTRE A COMBUSTIBLE S.I.G.M.A.

La partie essentielle du filtre à combustible est constituée par une cartouche "Diatrose", qui assure une protection parfaite du matériel d'injection en retenant les particules de saleté qui provoquent l'usure des pompes d'injection et des injecteurs. Le gas-oil entre dans la chambre d'alimentation (2) du filtre par le canal d'alimentation (1), passe à travers la cartouche (3) et se dirige vers la pompe d'injection par le canal de sortie (7). L'excès de combustible amené par la pompe d'alimentation est refoulé sans filtrage à partir de la chambre d'alimentation par le canal de décharge (10).

Remplacement de la cartouche

Ne nettoyez jamais une cartouche encrassée, mais changez-la. On risquerait par un nettoyage de faire passer les impuretés de l'amont à l'aval des éléments filtrants et ces impuretés passeraient dans la pompe d'injection à la remise en route.

Toutes les 480 heures, remplacez la cartouche filtrante. EN DEHORS DE CETTE PÉRIODE, N'Y TOUCHEZ JAMAIS.

Desserrez la vis de purge d'air (9), enlevez la vis de vidange (4), ôtez l'écrou de serrage (8), retirez la cuve (6) avec sa tige de rappel (5) et sortez la cartouche usagée. Remplacez-la par une neuve après vous être assuré que le joint d'étanchéité (3-A) de la cartouche est bien en place sur la tige de rappel. Remontez la cuve (fig. 29).

FILTRE A COMBUSTIBLE LAVALETTE A CARTOUCHE EN PAPIER

Cette cartouche est composée de deux bandes de papier collées en accordéon et enroulées en spirales.

L'élément en papier crêpé offre une plus grande surface de filtrage sous un volume plus réduit (fig. 30)

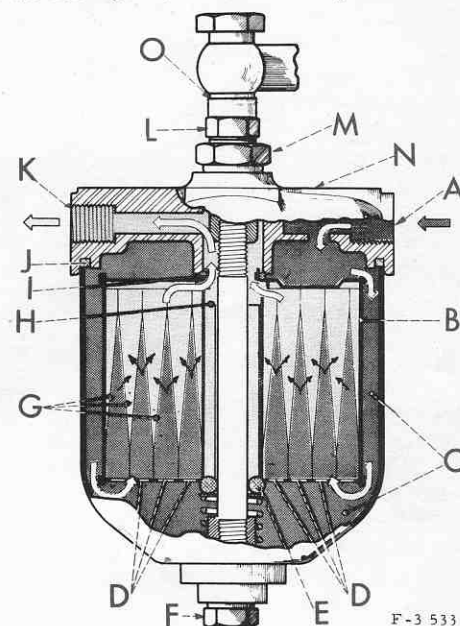


Fig. 30. — Filtre à combustible à cartouche filtrante en papier, Lavalette. - A. Orifice d'alimentation. - B. Cartouche. - C. Cuve du filtre. - D. Perforations du fond de cartouche. - E. Joint de caoutchouc. - F. Bouchon de vidange. - G. Plis accordéon. - H. Couloir d'évacuation. - I. Joint caoutchouc. - J. Joint du couvercle de cuve. - K. Orifice de sortie. - L. Vis de purge d'air. - M. Ecrrou de serrage. - N. Couvercle du filtre. - O. Soupape de sûreté

Le gas-oil entre dans la chambre d'alimentation (cuve du filtre "C") par l'orifice d'alimentation "A", pénètre dans l'élément filtrant "B" par les perforations "D" du fond de la cartouche, et passe au travers des plis en accordéon du papier crêpé où il se filtre.

Le gas-oil ainsi épuré s'écoule par la partie supérieure du papier crêpé, dans le couloir d'évacuation "H" d'où il gagne l'orifice de sortie "K" et se dirige vers la pompe d'injection.

Deux joints "E" et "I" assurent une étanchéité parfaite de la cartouche et empêchent tout mélange entre le combustible non épuré et le combustible filtré.

Pour remplir le filtre, utilisez la pompe d'alimentation et dévissez la vis de purge "L" sur le couvercle. Avant la mise en service, le filtre doit être purgé d'air (fig. 30).

A chaque vidange du moteur (toutes les 120 heures), vidangez le corps du filtre à combustible. Pour ceci, desserrez la vis de purge d'air "L" et dévissez ensuite le bouchon de vidange "F" pour permettre l'évacuation des crasses.

NE TOUCHEZ JAMAIS A L'ÉLÉMENT FILTRANT.
Sauf lors de son remplacement

Remplacement de l'élément filtrant

Toutes les 480 heures, remplacez l'élément filtrant. **EN DEHORS DE CETTE PÉRIODE, N'Y TOUCHEZ PAS.** Nettoyez l'extérieur du filtre afin que la saleté ne puisse tomber à l'intérieur du corps lorsque le couvercle est enlevé, et bouchez les tuyauteries lorsque celles-ci seront démontées.

Desserrez la vis de purge d'air "L", dévissez le bouchon de vidange "F", ôtez l'écrou de serrage "M" et sortez l'élément filtrant "B". Mettez en place le nouvel élément. En remontant le couvercle, assurez-vous que les joints en caoutchouc sont bien en place, afin d'éviter toute fuite. Remplissez le filtre au moyen de la pompe d'alimentation en ayant pris soin auparavant de dévisser la vis de purge d'air. Dès que le gas-oil gicle, resserrez la vis (fig. 30).

POMPE D'ALIMENTATION

La pompe d'injection est pourvue d'une pompe d'alimentation. Celle-ci procure à la pompe d'injection une alimentation régulière.

ENTRETIEN DES INJECTEURS

Il consiste essentiellement en mesures préventives contre une usure prématurée de l'injecteur. La mise hors d'usage de celui-ci a pour cause essentielle les impuretés du gas-oil qui est souvent souillé par de la poussière, du sable, de l'asphalte ou de l'eau d'où de graves dommages causés aux surfaces

de frottement et aux sièges des pièces de l'injecteur. C'est pourquoi le gas-oil doit être épuré aussi complètement que possible avant d'arriver à la pompe d'injection. C'est le rôle du filtre à combustible (fig. 29 et 30). Aussi longtemps que ce filtre fonctionnera bien, il n'y aura pas de danger à redouter.

SUPER ADDITIF IH POUR COMBUSTIBLE DIESEL

Un additif spécialement étudié pour votre moteur est mis en vente chez votre agent McCormick sous forme de bidons de 5 ou 10 litres ou de tonnelets de 30 litres (fig. 31).

L'additif IH élimine de votre moteur la formation des dépôts asphaltiques et résineux. L'additif IH a la propriété de diminuer l'usure du moteur car il enrobe d'une pellicule de lubrifiant tous les éléments mobiles des organes d'injection, éliminant ainsi la corrosion et le grippage pendant les longues périodes d'immobilisation.



F-6188

Fig. 31. — Super additif IH (Bidon de 10 litres)

Instructions d'emploi

La quantité d'additif IH à incorporer au contenu de votre réservoir à combustible est fonction de l'état de votre moteur.

Si 1 % suffisent pour un moteur neuf, il convient d'incorporer 2 % au combustible destiné à un moteur usagé. Cet apport provoquera un décalaminage total.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement fonctionne sous pression avec circulation par pompe à eau contrôlée par une soupape régulatrice incorporée au bouchon du radiateur. La moindre détérioration de ce bouchon nécessite son remplacement par un neuf du même type.

Pendant la vidange du radiateur, retirez toujours le bouchon de remplissage pour accélérer l'évacuation de l'eau.

ATTENTION Si vous devez vérifier le niveau d'eau du radiateur alors que le moteur est très chaud, conformez-vous aux instructions suivantes :

Tournez lentement le bouchon de radiateur jusqu'au cran de sûreté afin de laisser s'échapper la pression ou la vapeur. Appuyez ensuite sur le bouchon en tournant dans le même sens jusqu'à ce qu'il puisse être retiré.

Si vous êtes obligé de compléter le plein du système avec de l'eau froide, faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti pendant le remplissage. Remplacez le bouchon du radiateur en tournant dans le sens d'horloge.

Lorsque le thermostat est fermé, un système de dérivation (By-pass) reliant la pompe à eau au carter de thermostat assure dans un minimum de temps la montée en température de l'eau dans le moteur pendant la période de fermeture du thermostat.

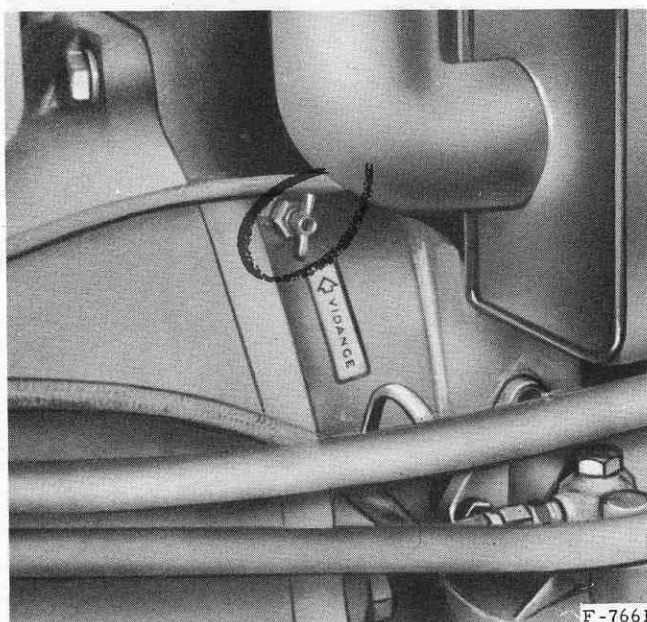


Fig. 32. — Robinet de vidange du bloc-moteur

NETTOYAGE ET VIDANGE DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

- Vidangez le système en dévissant les robinets de vidange et le bouchon de remplissage. Laissez la vidange s'effectuer complètement puis revissez les robinets de vidange (fig. 32 et 33).

- Remplissez le système d'une solution d'un kilogramme de cristaux de soude ordinaire dissous dans 12 litres d'eau (contenance du système de refroidissement).

- Vidangez et rincez à l'eau claire.

- Refaites le plein du système jusqu'à 1 cm au-dessous de la partie inférieure du goulot de remplissage.

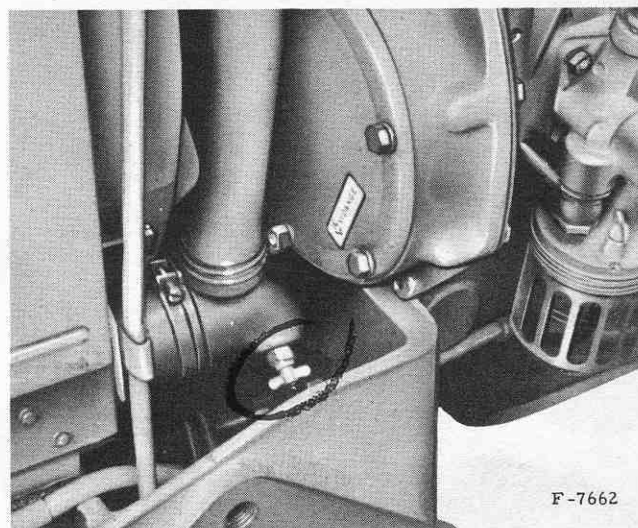


Fig. 33. — Robinet de vidange du radiateur

Faisceau du radiateur

Pour éviter la surchauffe du moteur, nettoyez les ailettes avec un jet d'eau ou d'air comprimé. Redressez-les si elles sont tordues en prenant soin de ne pas détériorer les tubes ou les sertissages des ailettes sur les tubes.

Si vous employez un jet d'eau, prenez soin d'obturer l'entrée d'air du filtre à air.

PRÉCAUTIONS PAR TEMPS FROID

ANTI GEL I H

Un anti-gel spécialement étudié pour votre tracteur est en vente chez votre agent McCormick International. Cet anti-gel ne s'évapore pas en service. Il suffit de rajouter de l'eau si vous constatez une baisse de niveau normale. En cas de fuite, rétablir le niveau en doses appropriées d'anti-gel I H.

Si la température menace de descendre au-dessous de 0°C, vidangez votre système de refroidissement ou mélangez à l'eau de l'anti-gel dans les proportions données par le tableau ci-dessous :

	C°	Litres
Anti-gel IH	- 5	1-1/2
n° 758 300 R2	- 7	2
	- 11	3
	- 16	4
	- 24	5
	- 32	6

Ne mélangez pas plusieurs sortes de solutions anti-gel, il vous serait très difficile de déterminer le degré de protection du mélange. Si, pour une raison quelconque, vous devez employer une solution autre que celle déjà contenue dans le système de refroidissement, vidangez et refaites le plein en dosant votre solution anti-gel comme recommandé par le tableau.

IMPORTANT - Lorsque vous effectuez le plein du système de refroidissement pendant les gelées, prenez soin de remonter le rideau de radiateur et de faire démarrer le moteur. Cette pratique évitera à l'eau de geler au fur et à mesure du remplissage. Réglez ensuite le rideau dès que la température normale de fonctionnement est atteinte (fig. 34).

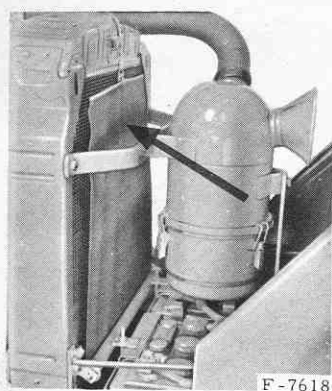


Fig. 34. — Rideau de radiateur

COURROIE DE GÉNÉRATRICE ET DE VENTILATEUR

Le mou de la courroie commune à la génératrice et au ventilateur doit être fréquemment vérifié pour maintenir une tension correcte, et doit être de 20 à 25 mm, mesuré entre deux poulies (fig. 35). Pour régler la tension, dévissez les écrous "A" de fixation de la génératrice sur le bloc moteur et celui du tendeur "B" de génératrice (fig. 36). Après avoir obtenu la tension correcte, revissez les 3 écrous et serrez-les.

Démontage de la courroie

1) Desserrez les boulons du tendeur et de la fixation de la génératrice. Basculez le garant vers l'arrière après avoir retiré le boulon de fixation sur la génératrice.

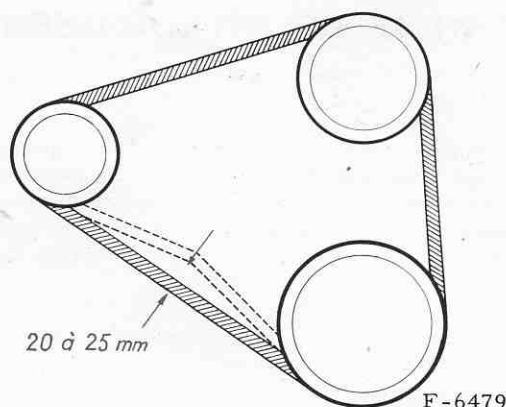


Fig. 35. — Mou de la courroie de la génératrice et du ventilateur

2) Sortez de leurs clips le faisceau de câbles électriques et la tuyauterie de trop plein du radiateur.

3) Desserrez les écrous et les boulons fixant le carter de ventilateur au radiateur.

4) Retirez la courroie des poulies de génératrice, ventilateur et vilebrequin.

5) Faites coulisser vers le haut le carter de ventilateur en jouant sur les lumières de pattes de fixation et, en tournant le ventilateur, faites passer la courroie par dessus chaque pale dans l'espacement provoqué.

- Pour remettre en place une autre courroie, procédez en sens inverse.
- Assurez-vous qu'il n'y a pas interférence entre les pales et le carter.

Vérifiez le "mou" d'une courroie neuve après les premières 50 heures de marche du moteur.

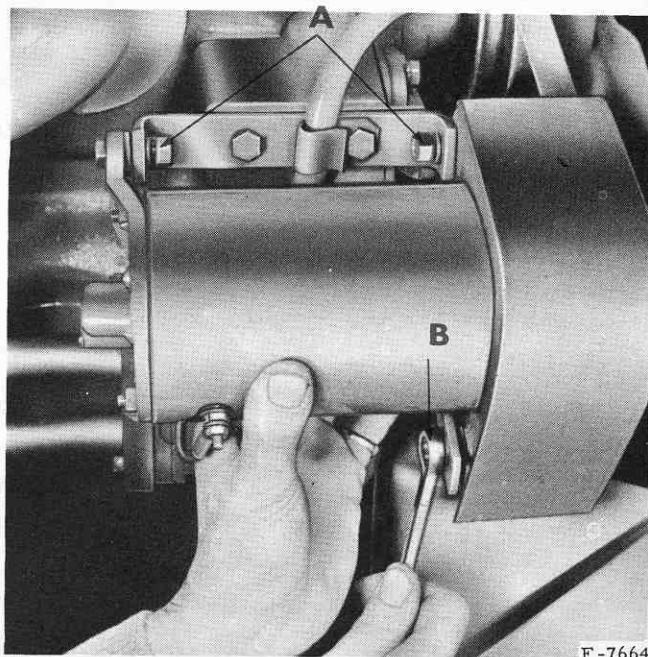


Fig. 36. — Réglage de la tension de la courroie de la génératrice et du ventilateur

RELEVAGE HYDRAULIQUE

ENTRETIEN DU MODULOR "A" et "C"

Niveau du fluide

A son expédition de l'usine, le carter-réservoir est rempli jusqu'au niveau inférieur avec du fluide spécial, si le tracteur ne doit travailler qu'avec des outils portés alternatifs ou 3 points. Le niveau supérieur ne sert que lorsqu'un apport d'huile est nécessaire au fonctionnement de pelle frontale ou de remorque commandée par vérin hydraulique.

Le relevage ne requiert donc au moment de la livraison aucun entretien particulier. Toutefois pour tout dérèglement ou mauvais fonctionnement, consultez votre agent Mc-Cormick.

En règle générale, le niveau du fluide doit être vérifié toutes les 120 heures de fonctionnement.

Durant la période de rodage, nettoyez la crépine du filtre à huile se trouvant dans le bloc hydraulique.

Procédez comme suit :

1. - Démontez les quatre vis fixant la crépine au bloc de relevage. Retirez la crépine en prenant soin de ne pas la détériorer. Nettoyez-la dans du pétrole propre et essuyez-la.
2. - Retirez l'élément magnétique en tournant de 1/8e de tour dans un sens ou dans l'autre. Débarrassez-le des particules métalliques pouvant y adhérer et remontez-le sur la crépine.
3. - Remontez la crépine dans le bloc après avoir vérifié l'état du joint torique et du joint de papier sur lesquels elle s'appuie.

Vidange

Effectuez la vidange du carter-réservoir toutes les 960 heures de fonctionnement.

Enlevez le bouchon de vidange "B" (fig. 37) et laissez s'écouler toute l'huile, puis faites tourner le moteur pour vidanger l'huile de la pompe et des canalisations.

Remplissage

IMPORTANT - N'utilisez que du fluide spécial pour le remplissage du carter-réservoir du Modulor. Ce fluide est en vente chez votre agent Mc-Cormick.

1. - Remettez en place le bouchon de vidange.
2. - Faites le plein par le bouchon de remplissage (13 l). lorsque le fluide apparaît à l'ouverture du niveau remettez le bouchon.
3. - Faites tourner le moteur pour répartir le fluide dans tout le système et les canalisations.
4. - Refaites le niveau du fluide et rajoutez-en, si nécessaire.

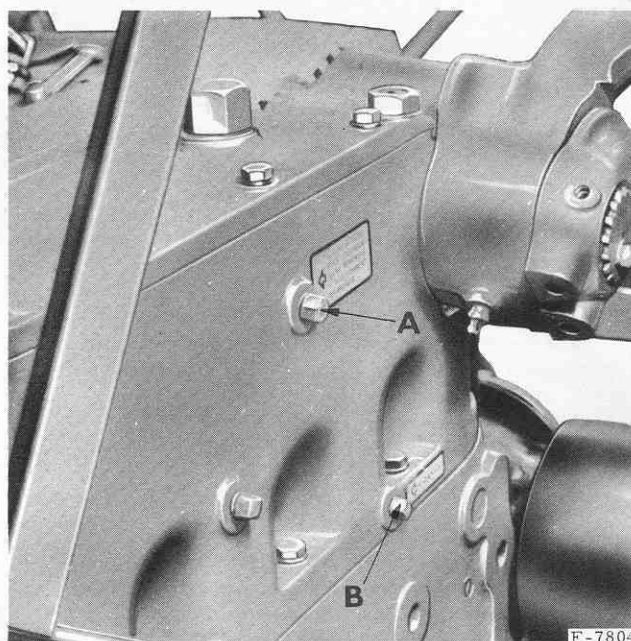


Fig. 37. — Carter du "Modulor"

A - Bouchon de niveau
B - Bouchon de vidange

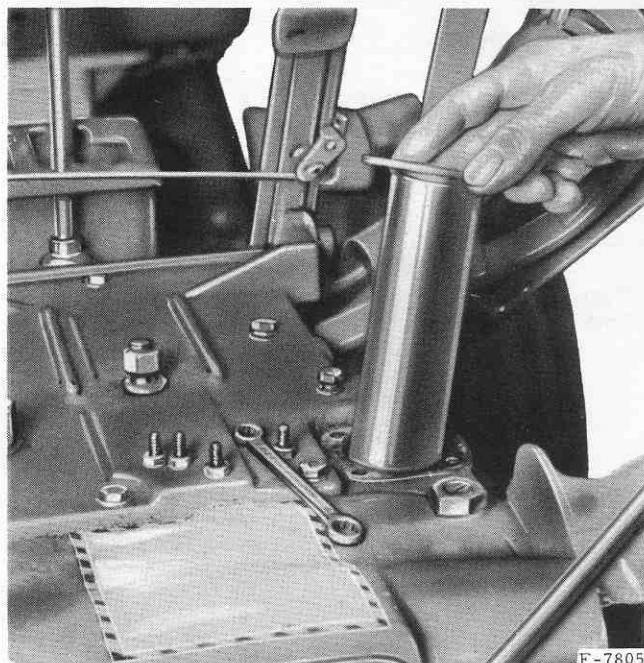


Fig. 38. — Démontage de la crépine

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'équipement électrique est du type 12 volts.

Il comprend : les batteries, le démarreur, la génératrice, le régulateur de tension, le système de réchauffage, le câblage électrique et les phares.

Il est important que l'équipement électrique soit bien entretenu afin d'éliminer les pannes de démarrage et d'éclairage.

Un fusible placé dans un boîtier sur le tableau de bord, prévient tous dégâts de l'équipement électrique. Quand il y a court-circuit, le fusible saute. Aussi nous vous recommandons d'en posséder un ou deux en réserve.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

- Maintenez serrés les branchements des fils et câbles sur les bornes des organes électriques et sur la masse.

- Tout fil ou harnais de câbles détérioré doit être réparé ou remplacé.

- Maintenez les câbles et les harnais de câbles serrés dans leur clips de fixation. Ne les laissez pas pendre en dehors du tracteur, ils risqueraient d'être arrachés.

- Vérifiez le serrage des vis et écrous de la génératrice, du démarreur et du régulateur de tension.

GÉNÉRATRICE

La génératrice maintient la batterie en charge en pourvoyant au remplacement de l'énergie employée pour le démarrage.

Elle est étanche à la poussière et à la boue. (Pour l'entretien, voir Tableau de Graissage). Evitez un graissage excessif. Confiez-en le réglage et les réparations à un spécialiste.

RÉGULATEUR

Le régulateur règle le débit de la génératrice. Il est plombé à l'expédition de l'usine et ne doit pas être ouvert. Confiez-en le réglage et les réparations à un spécialiste.

DÉMARREUR

Le démarreur ne nécessite aucun entretien particulier. Confiez-en le réglage et les réparations à un spécialiste.

BATTERIE

Déflecteur - Repère de niveau

Dans la batterie, chaque élément est muni d'origine d'un déflecteur repère de niveau qui :

- Evite les projections d'électrolyte
- Permet l'ajustage précis, rapide, pratique des niveaux.

Le niveau de l'électrolyte est ajusté dès qu'il atteint la BASE du DÉFLECTEUR. Il devient alors très visible grâce à la nature et à la forme du déflecteur de couleur vive.

Vérifiez fréquemment les niveaux en hiver, et tous les jours en été.

Nettoyez au jet ou à grande eau chaque semaine les batteries et leur emplacement sans qu'il soit besoin de les démonter. Cette méthode évitera des dommages graves à vos batteries.

Les cosses de la batterie doivent être maintenues propres et bien serrées. Polissez les bornes et les cosses à la laine de fer. Remplacez les câbles qui ne sont pas réparables. Assurez-vous que les trous d'évent des bouchons de remplissage ne sont pas obstrués.

Niveau de l'électrolyte

Le niveau correct de la batterie doit se situer au ras des plaquettes de niveau rouge (fig. 39).

Ajoutez de l'eau distillée pure si nécessaire, n'employez jamais d'eau ordinaire ou ayant séjourné



Fig. 39. — Niveau de l'électrolyte

F-7665

dans un récipient métallique. Votre réserve d'eau distillée doit être conservée dans un récipient en verre fermant bien. Ne laissez pas pénétrer de saletés ou de sels corrosifs dans la batterie. L'addition d'électrolyte ne doit être faite que par un spécialiste.

ATTENTION - Ne posez jamais d'outils ou d'objets métalliques sur la batterie, ceci pourrait créer un arc électrique ou des courts-circuits.

Densité de l'électrolyte

Faites vérifier par un électricien expérimenté la densité de l'électrolyte de la batterie.

A 20°C, la densité pour une batterie chargée est de 31,5 à 32,5° Baumé ; elle ne doit pas être inférieure à 29° Baumé.

Ne laissez jamais la densité descendre au-dessous de 26° Baumé, ce qui indiquerait que la batterie est à moitié chargée.

Voltage de la batterie

La batterie étant au taux normal, le voltage moyen de chaque élément à 20°C est de 2,5 à 2,7 volts.

Précautions par temps froid

Par temps froid, il est important de maintenir la batterie en pleine charge.

N'ajoutez de l'eau dans la batterie que si le tracteur doit travailler pendant plusieurs heures, ce qui aura pour effet de bien mélanger l'eau et l'électrolyte.

L'électrolyte de la batterie commence à geler aux températures suivantes :

Densité de l'électrolyte (corrigée à 20°C)	Température de congélation °C
29° Baumé (chargée aux 3/4)	- 52
24° Baumé	- 27
19° Baumé	- 15
13° Baumé	- 7

Aux températures ci-dessus, les premiers cristaux de gel commencent à faire leur apparition dans la solution et celle-ci ne se congèle pas totalement avant d'avoir atteint une température plus basse.

Si le tracteur doit être immobilisé un certain temps pendant l'hiver, retirez la batterie et entreposez la dans un endroit sec et frais à une température supérieure à 0°C. Vérifiez une fois par mois le niveau et la densité de l'électrolyte de manière à ce qu'elle puisse être utilisée aussitôt en cas de besoin.

SCHEMA DE CABLAGE

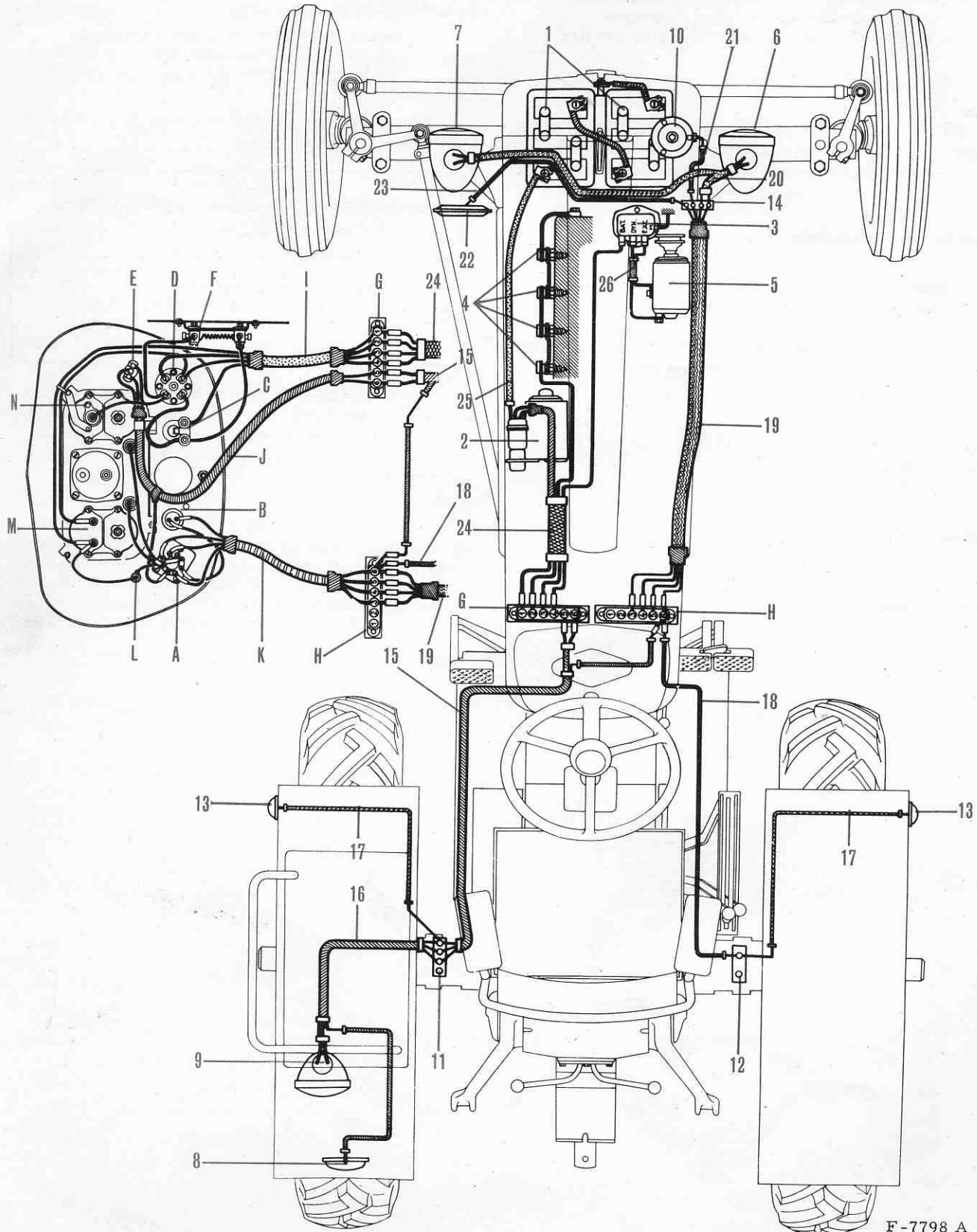


SCHÉMA DE CABLAGE - DÉSIGNATION

N° de repère	DÉSIGNATION	N° de repère	DÉSIGNATION
1	Batteries	21	Câble de la barrette avant à l'avertisseur
2	Démarreur	22	Panneau "D" de dépassement (équipement spécial)
3	Régulateur de voltage	23	Câble de la barrette avant au panneau "D" (équipement spécial)
4	Bougies de réchauffage	24	Harnais de câblage du circuit de démarrage
5	Génératrice	25	Câble de la batterie au démarreur
6	Phare avant droit	26	Harnais de câblage de la génératrice au régulateur de voltage
7	Phare avant gauche		
8	Feu rouge	A	Commutateur d'éclairage
9	Phare arrière	B	Bouton d'avertisseur
10	Avertisseur interchangeable avec 756 849 R93	C	Lampe témoin des bougies de réchauffage
11	Barrette à bornes	D	Commutateur de démarrage
12	Barrette à bornes arrière droite	E	Commutateur du phare arrière
13	Feux de position (Farmall seulement)	F	Résistance des bougies de réchauffage
14	Barrette à bornes	G	Barrette à bornes gauche
15	Harnais de câblage des barrettes à bornes du tableau de bord à la barrette à bornes arrière gauche	H	Barrette à bornes droite
16	Harnais de câblage de la barrette arrière gauche au phare arrière et au feu rouge	I	Harnais de câblage du circuit de démarrage du tableau de bord à la barrette à bornes gauche
17	Câble de la barrette à bornes au feu de position (Farmall seulement)	J	Harnais de câblage de la barrette au commutateur de phare arrière
18	Câble de la barrette du tableau de bord à la barrette arrière droite	K	Harnais de câblage de la barrette au commutateur de phare avant
19	Harnais de câblage de la barrette à bornes à la barrette avant droite	L	Porte-fusible
20	Harnais de câblage de la barrette avant aux phares avant	M	Ampèremètre
		N	Indicateur de pression d'huile

FREINS

Le tracteur est équipé de freins à disques auto-serreurs. Ils sont commandés par deux pédales qui peuvent être manoeuvrées individuellement ou simultanément lorsqu'elles sont jumelées.

Lorsque vous roulez en grande vitesse, les pédales doivent toujours être jumelées (fig. 40).

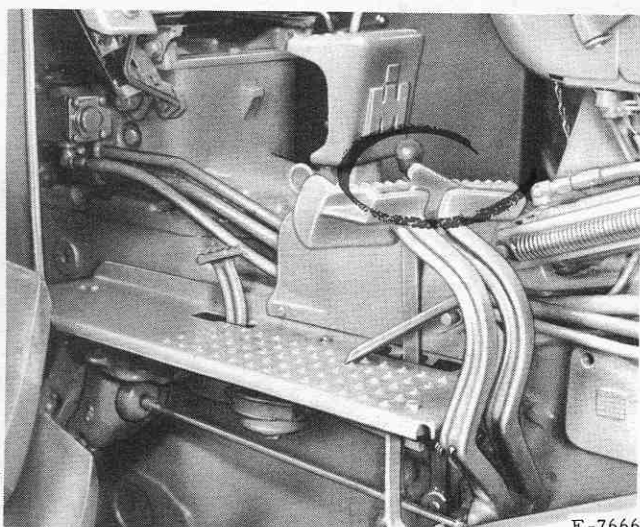


Fig. 40. — Pédales de freins

RÉGLAGE DES FREINS

Pour obtenir un serrage identique sur les deux roues, soulevez ces deux dernières de manière à leur permettre de tourner librement. Jumelez les pédales de freins et mettez le moteur en marche.

Après avoir engagé une vitesse, le freinage doit faire ralentir simultanément et de façon égale les deux roues. Si une roue s'arrête et que l'autre continue de tourner, diminuez le serrage de la roue

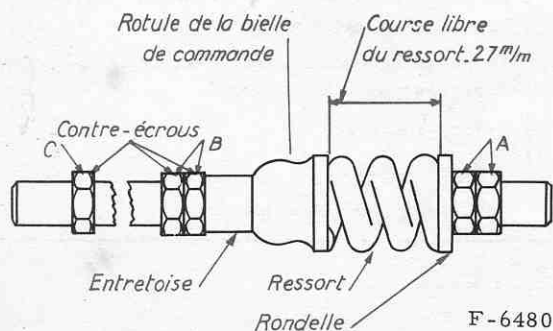


Fig. 41. — Réglage de la biellette de commande

qui ne tourne plus en desserrant les deux écrous "A" (fig. 41) derrière le ressort. Serrez ensuite les deux écrous "B" devant la rotule dès que le réglage correct est obtenu.

N'oubliez pas qu'en serrant les écrous de rotule "A", il faut que le ressort soit comprimé à la longueur requise (fig. 41).

RÉGLAGE DE LA COURSE LIBRE

Desserrez le contre-écrou "C"

Vissez ou dévissez la tige D de manière à obtenir une course libre de 6 à 8 mm, mesurée entre le pied de pédale et la butée.

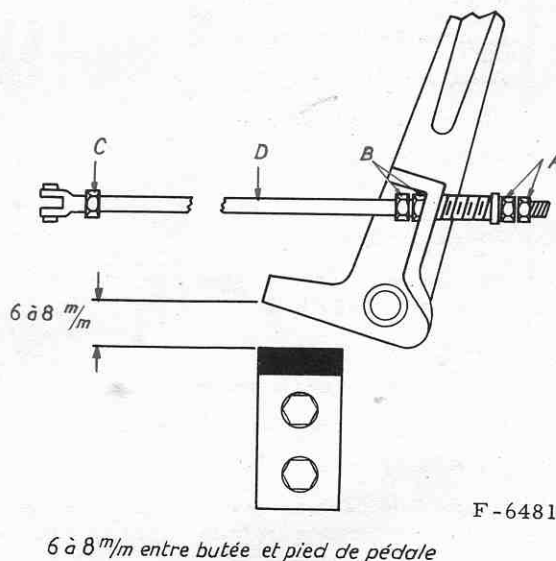


Fig. 42. — Réglage de la course libre de la pédale de frein

EMBRAYAGE

L'embrayage est à double disque sec à ressorts.

Il possède une double fonction, il accouple :

- d'une part le moteur et la transmission,
- d'autre part le moteur et la prise de force indépendante.

Il assure ainsi l'indépendance de la prise de force par rapport à la transmission.

Cet embrayage n'est toutefois commandé que par une seule pédale. La première partie de la course de la pédale débraye uniquement la transmission et, à fond de course, débraye à la fois la transmission et la prise de force. Quand la prise de force est débrayée, le pied de la pédale doit être en contact avec la vis de butée (3) (fig. 43).

NOTE - Une rampe à billes permet de distinguer la première position de la deuxième.

ENTRETIEN - Lorsque vous n'utilisez pas les prises de force il n'est pas nécessaire de débrayer à fond.

La butée à billes d'embrayage doit être graissée sans excès (un ou deux coups de pompe à graisse suffisent toutes les 60 heures d'utilisation). Elle est accessible par un regard sous le carter d'embrayage.

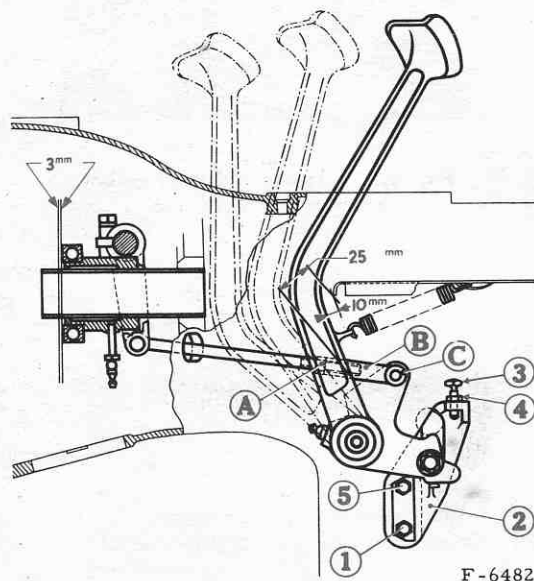


Fig. 43. — Réglage de la garde et de la course libre de la pédale d'embrayage

RÉGLAGE DE LA PÉDALE D'EMBRAYAGE

Réglage de la pédale par rapport à la plate-forme

Positionner la pédale contre la plate-forme avec une cale d'épaisseur de 10 mm

Amener la butée inférieure de la plaque (2) en contact avec le pied de la pédale. Serrez les vis 1 et 5 de la plaque.

Réglage de la Garde

Remplacez la cale de 10 mm par une autre de 25 mm.

Vissez ou dévissez la chape (B) jusqu'à ce que la butée à billes soit en contact avec les doigts d'embrayage.

Placez l'axe (C) dans la chape (B) et bloquez le contre-écrou (A).

Vérification

Assurez vous que la transmission est débrayée lorsque la bille rentre dans son logement dans la plaque (2).

Réglage de la course

Enclenchez la prise de force.

Avec la pédale, débrayez la prise de force en procédant progressivement.

Dès l'arrêt de la prise de force, stoppez le mouvement de débrayage de la pédale.

Amenez la vis de butée (3) en contact avec la pédale.

Bloquez le contre-écrou (4).

PÉDALE DE BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

- Desserrez le contre-écrou de la vis de réglage (fig. 44).
- Vissez ou dévissez la vis de réglage jusqu'à ce qu'un jeu de $1/32$ (0,80 mm) soit obtenu entre la came de la pédale et l'axe de blocage du différentiel.
- Resserrez l'écrou en maintenant la vis de réglage.
- Ce réglage doit être fréquemment surveillé.

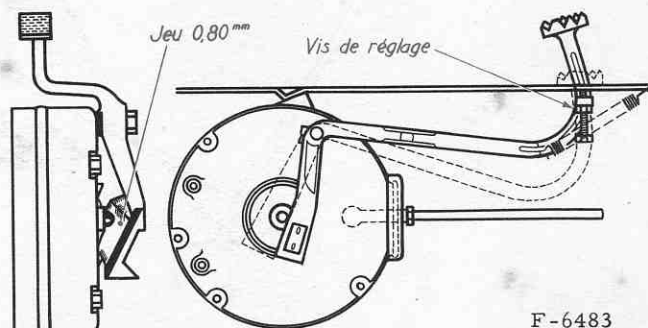


Fig. 44. — Jeu et réglage de la pédale de blocage du différentiel

ROUES ARRIÈRE

Sur les tracteurs Série "265", le réglage des voies arrière s'effectue en faisant coulisser les roues sur les essieux et par retournement des jantes.

Les voies suivantes peuvent s'obtenir :

FARMALL F.265-D - 1 270 mm à 1 980 mm
UTILITY FU.265-D - 1 301 mm à 1 775 mm

- Assurez-vous que les roues tournent bien dans le sens de rotation indiqué par la flèche gravée sur le flanc du pneu.

Après retournement des jantes, il faudra changer les roues de côté pour conserver le même sens de rotation.

SERRAGE DES VIS DE LA CHAPE DES MOYEURS DE ROUES ARRIÈRE

Le serrage doit être effectué avec un couple de serrage de 35 à 44 mkg, c'est-à-dire un effort de 35 à 44 kg exercé par une clef dont le bras de levier fait 1 mètre de long, ou encore 70 à 88 kg pour un bras de levier de 50 cm de long.

ÉCHAPPEMENT

Le tuyau d'échappement est étudié pour être fixé en position baissée ou verticale afin de faciliter le montage de certaines machines (fig. 45).

RÉGLAGE DE LA PÉDALE D'ACCÉLÉRATION

1. - Placez le levier de contrôle (A) du régulateur en arrière, un cran avant la butée de limitation de vitesse maximum (fig. 46).

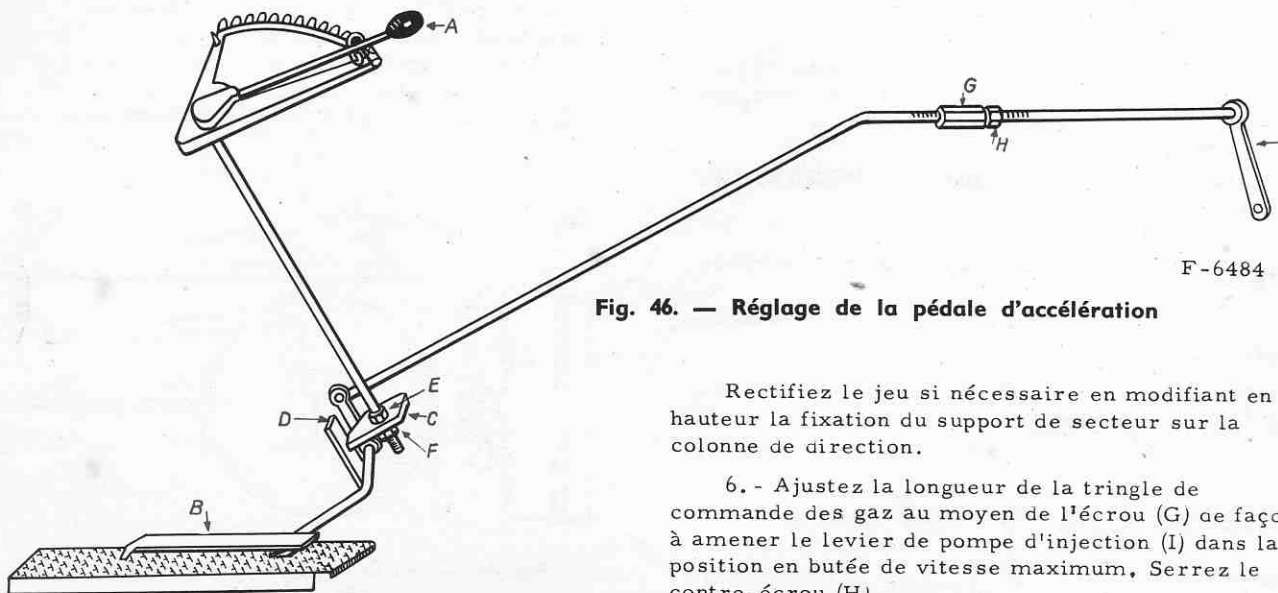
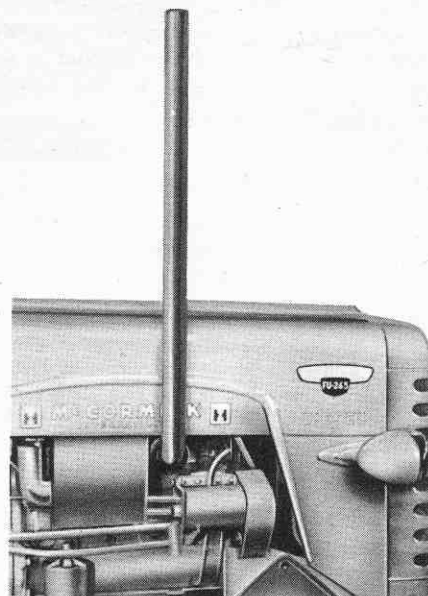


Fig. 46. — Réglage de la pédale d'accélération



F-7667

Fig. 45. — Tuyau d'échappement en position verticale

2. - Appuyez la pédale d'accélération (B) à fond contre la plateforme. Maintenez-la dans cette position.

3. - Amenez la came (C) en appui contre le levier de pédale (D).

4. - Bloquez énergiquement et simultanément l'écrou (E) et le contre-écrou (F).

5. - Vérifiez le jeu en translation de la tige des gaz qui ne doit pas dépasser 1 mm.

Rectifiez le jeu si nécessaire en modifiant en hauteur la fixation du support de secteur sur la colonne de direction.

6. - Ajustez la longueur de la tringle de commande des gaz au moyen de l'écrou (G) de façon à amener le levier de pompe d'injection (I) dans la position en butée de vitesse maximum. Serrez le contre-écrou (H).

PNEUMATIQUES

GONFLAGE

Les pneus donneront pleine satisfaction si vous respectez une pression de gonflage appropriée à la charge transportée.

ATTENTION

Insuffisamment gonflé pour la charge qu'il supporte, le pneu s'écrase exagérément et sa carcasse se détériore.

Pression d'utilisation pour pneumatiques

Roue	Fournisseur	Pression kg/cm ²	Charge utile par pneu à 27 km/h
Avant 450 x 16	Michelin	1,700	320 kg
Avant 500 x 15	Kléber-Colombes	2,300	320 kg
Avant 600 x 16	Michelin	2	500 kg
	Kléber-Colombes	2	415 kg
Arrière 10 x 36	Kléber-Colombes	1,200	950 kg
Arrière 900 x 24	Kléber-Colombes	1,300	780 kg
	Michelin	1,100	850 kg
Arrière 11 x 24	Kléber-Colombes	1	880 kg
	Michelin	1,100	850 kg
Arrière 12 x 28	Kléber-Colombes	1	1 125 kg
	Michelin	1,100	1 125 kg
Arrière 11 x 36	Michelin	1,100	1 125 kg
	Kléber-Colombes	1	1 065 kg
Arrière 11 x 28	Kléber-Colombes	1,100	1 000 kg
Arrière 9 x 24	Kléber-Colombes	1,300	720 kg

Trop gonflé pour la charge qu'il supporte, le pneu transmet les chocs et les vibrations au matériel qui s'usera rapidement et perdra tous ses avantages.

Surgonflé ou chargé au-delà de ses possibilités, le pneu risque d'éclater.

Pour les labours difficiles et les travaux superficiels, la pression peut être abaissée jusqu'à 0,850 kg pour les pneumatiques KLEBER-COLOMBES, et 0,700 kg et même 0,500 kg pour les pneumatiques MICHELIN.

MONTAGE DU PNEU SUR LA JANTE

Après avoir monté un pneu sur une jante, gonflez et dégonflez successivement pour assurer la bonne mise en place des talons et de la chambre. Amenez ensuite à la pression de gonflage prescrite pour la dimension du pneu.

ADHÉRENCE

Si le profil de vos pneus s'use rapidement, ajoutez immédiatement du lest. Vérifiez que la pression n'est pas trop forte. Employez des systèmes d'attelage bien conçus (fig. 47).

SURCHARGE

Ne dépassez pas la limite de charge prévue pour les pneumatiques en attelant au tracteur des instruments dont le poids dépasserait la capacité de charge prévue pour les dimensions des pneus. Réglez la hauteur de la barre d'attelage pour obtenir un alignement correct de traction.

MÉTHODE DE LESTAGE LIQUIDE DES PNEUMATIQUES

Les chambres peuvent être remplies d'eau dans une proportion de 75 % et 25 % d'air à la pression normale de gonflement prévue pour la dimension du pneu. L'eau provoque, suivant la dimension du pneu, un alourdissement de 40 à 250 kg. L'air, par sa compressibilité, joue le rôle d'amortisseur et l'ensemble se comporte avec la même souplesse que dans le cas de gonflage à l'air.

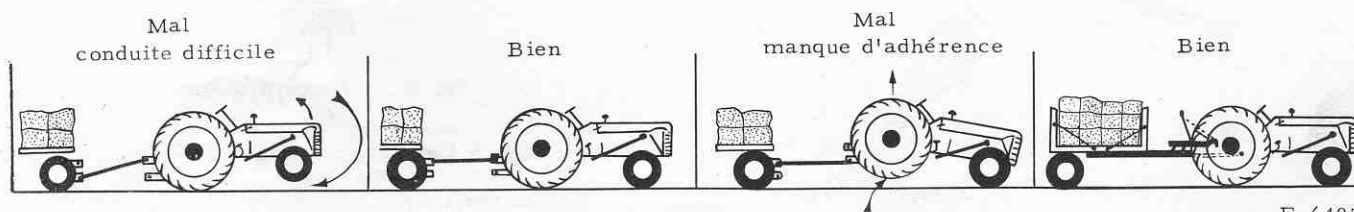


Fig. 47. — Manière correcte d'atteler une remorque

F-6485

Pour les tracteurs travaillant sous des climats froids, il y a lieu d'éviter le gel de l'eau de remplissage en y ajoutant une solution de chlorure de calcium qui ne détériore pas le caoutchouc du pneumatique. Nous donnons ci-dessous les quantités de solution anti-gel à employer pour remplissage à 75 % d'eau garantissant une protection jusqu'à - 20°C.

Pneu	Dimension	Quantité chlorure de calcium	Quantité d'eau	Alourdissement résultant
AR	11 x 36	45 kg	120 l	165 kg
AR	10 x 36	40 kg	97 l	137 kg
AR	10 x 28	30 kg	82 l	112 kg
AR	900 x 24	30 kg	72 l	102 kg

Préparation de la solution anti-gel

- Consultez le tableau ci-dessus pour la dimension de vos pneus et la quantité de chlorure de calcium à utiliser.

- Versez le chlorure de calcium dans l'eau (ne pas faire l'inverse) et agitez pour obtenir une dissolution parfaite.

- Effectuez le remplissage de la chambre.

Valve pour gonflage à l'eau

La chambre à air de chaque pneumatique est pourvue d'une valve facilitant le gonflage à l'air et à l'eau (fig. 48).

- 1.- Corps de valve
- 2.- Erou de sûreté
- 3.- Embout mobile
- 4.- Intérieur de valve.

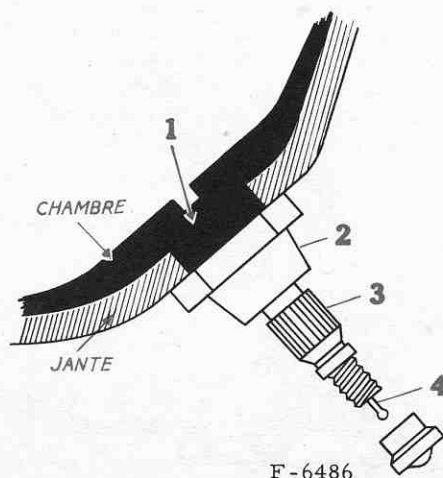


Fig. 48. — Valve pour gonflage à l'eau

Raccord spécial

Procurez-vous un adaptateur chez votre Agent McCormick. Cet adaptateur est muni d'une valve de purge qui permet l'évacuation de l'air remplacé par le liquide (fig. 49).

- 5.- Tête fileté, se visse sur la tige de valve
- 6.- Branchement d'arrivée d'eau
- 7.- Tube coulissant pour évacuation de l'air. La position de son extrémité détermine le niveau de remplissage.

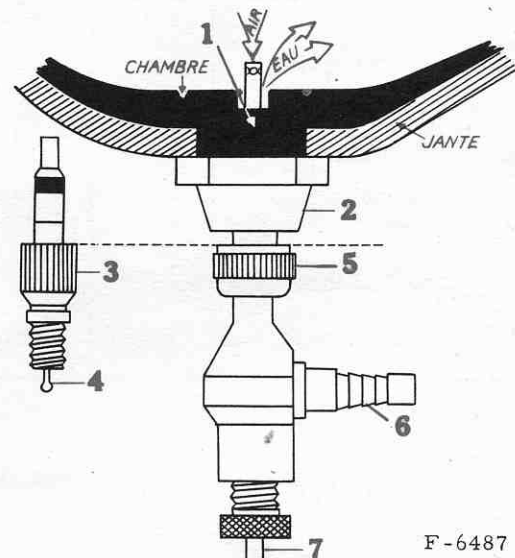


Fig 49. — Raccord spécial

Remplissage à l'eau

1.- Le tracteur étant sur cric, la valve en position haute : retirez l'embout mobile (3) avec son obturateur (4) (fig. 49).

2. - Vissez le raccord spécial sur la valve et branchez le tuyau d'arrivée d'eau.

Soit :

- sur un bac surélevé conservant la solution anti-gel,
- sur une canalisation d'eau sous pression,
- sur une pompe aspirante et refoulante. L'eau remplira la chambre jusqu'à dégorgement par le tube d'évacuation d'air (7).

3. - Le remplissage terminé, débranchez l'arrivée d'eau. Dévissez le raccord spécial, et laissez échapper l'eau dépassant le niveau de la valve. Remettez l'embout mobile (3) (fig. 49) avec son obturateur (4), gonflez à l'air pour obtenir la pression prescrite pour la dimension du pneu (fig. 50).

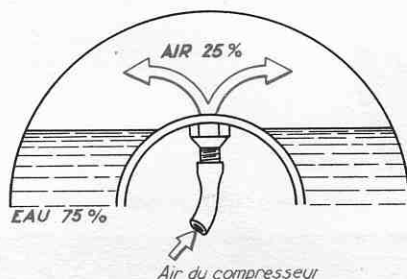
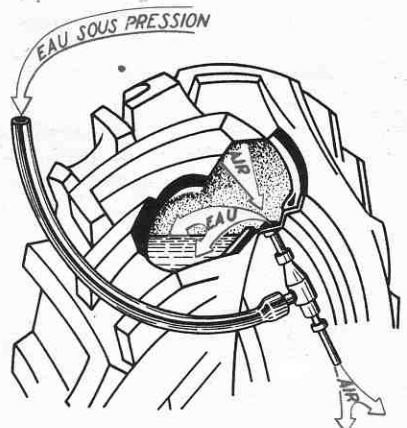


Fig. 50. — Gonflage du pneu rempli d'eau

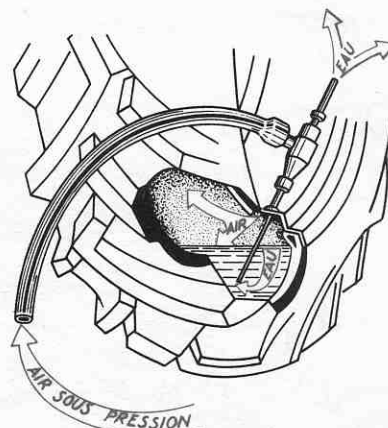
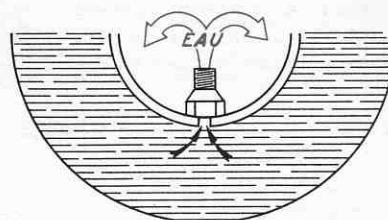
Vidange à l'eau

1. - Le tracteur étant sur cric et la valve en position basse, retirez l'embout mobile (3) avec son obturateur (4) (fig. 49). Par gravité, la chambre se videra jusqu'au niveau de la valve.

2. - L'eau s'arrêtant de couler, vissez le raccord spécial sur la valve. Branchez la canalisation (6) sur un compresseur d'air. La pression

intérieure expulsera le reste de l'eau par le tube coulissant (7) que vous aurez poussé au fond de la chambre.

3. - La vidange terminée (fig. 51), dévissez le raccord. Remettez l'embout (3) et son obturateur (4) (fig. 49) et gonflez à la pression normale d'utilisation.



F-6489

Fig. 51. — Vidange de l'eau du pneu

PROTECTION DES PNEUS

Évitez les ornières profondes et autres obstacles. L'huile et la graisse sont nocifs au caoutchouc : évitez leur présence sur les pneus.

Quand le tracteur a été employé pour les pulvérisations (insecticides) lavez les pneus à l'eau aussitôt après.

Lorsque le tracteur n'est pas utilisé, gardez-le de telle sorte que les pneus soient à l'abri du soleil et de la pluie. Montez le tracteur sur cales de façon que tout son poids ne repose pas sur les pneus pendant la période de remisage.

Avant de remettre le tracteur en service, n'oubliez pas de vérifier la pression des pneumatiques et de les regonfler à la pression normale d'utilisation (voir tableau page 31).

ESSIEU AVANT LARGE, RÉGLABLE

Les tracteurs SÉRIE F.265-D et FU.265-D sont équipés d'un essieu avant large réglable permettant de nombreux réglages de la voie selon les besoins.

L'écartement désiré peut s'obtenir par l'extension télescopique de l'essieu avant et par le retournement des jantes sur les roues, en montage positif ou négatif.

Le montage de la jante est positif quand il tend à rapprocher le pneumatique du tracteur ; il diminue la voie. Il est négatif quand il tend à éloigner le pneumatique du tracteur ; il augmente la voie.

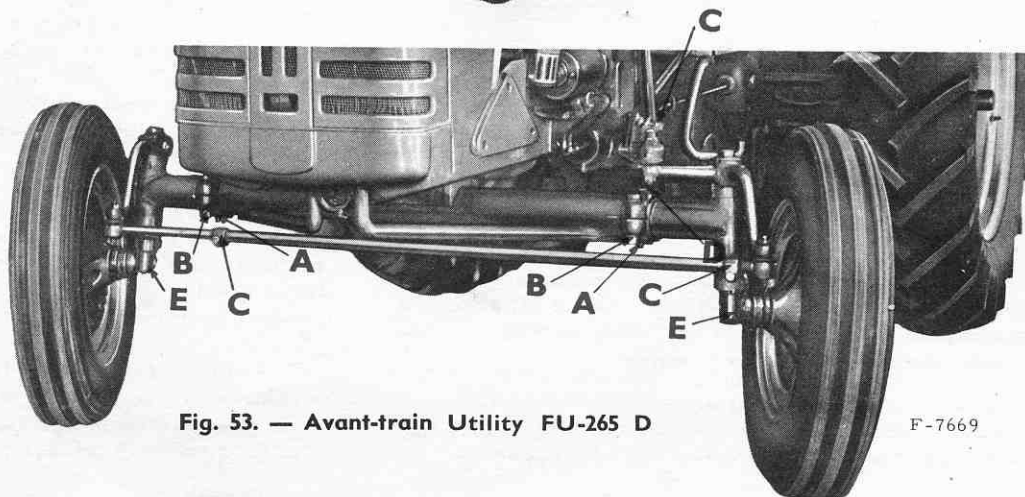
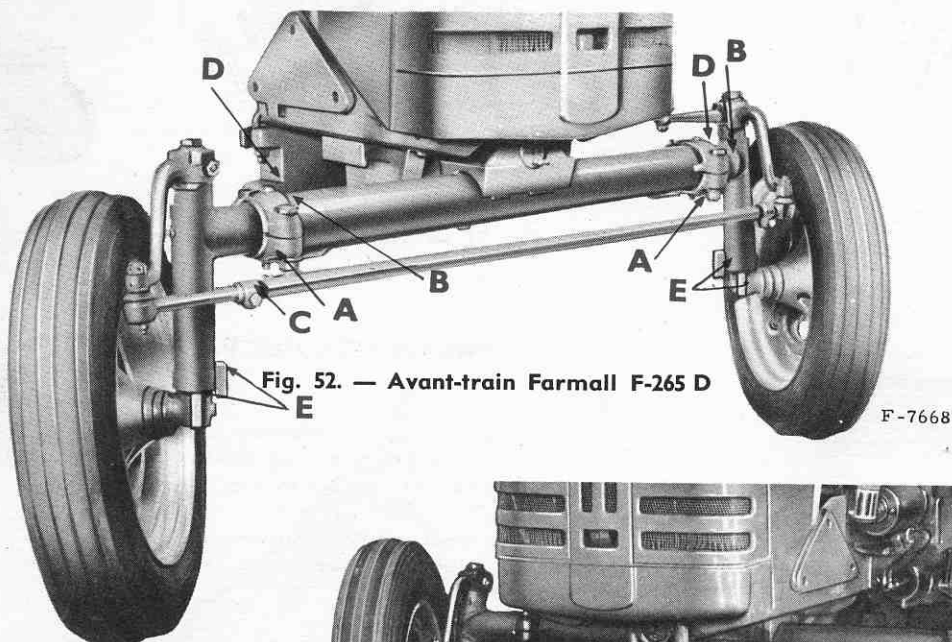
RÉGLAGE DES VOIES

Pour faire varier la voie au moyen d'extensions d'essieu, procédez comme suit :

- Retirez les goupilles "A" des chevilles de brides d'extension d'essieu.

- Enlevez les boulons "B" des colliers.
 - Retirez les brides "C" des barres de direction et d'accouplement.
 - Faites coulisser les extensions d'essieu de la même valeur de chaque côté (voir croquis et tableau page 35).
 - Alignez les trous des chevilles "D" de centrage et remplacez les chevilles et leur goupilles.
 - Serrez les boulons des brides d'extension.
- Régalez ensuite le pincement des roues qui doit être de 3 à 6 mm, c'est-à-dire qu'elles doivent être plus rapprochées l'une de l'autre à l'avant de 6 mm par rapport à l'arrière, mesuré sur le rebord intérieur des jantes, à hauteur de l'axe des roues.
- Resserrez les brides de barres d'accouplement.
 - Les roues étant maintenues droites, retirez les boulons des brides de barre de direction et démontez la rotule sur le levier de direction.

Tournez le volant à fond vers la droite ou vers la gauche, puis ramenez-le de 3 tours. Ajustez la barre de direction en vissant ou dévissant la rotule ou en faisant coulisser l'extension. Remettez en place la rotule sur le levier de direction et resserrez les brides avec leurs boulons.



ATTENTION - Après avoir effectué ces réglages sur sol plat, il est recommandé de lever l'avant du tracteur suffisamment afin de pouvoir basculer l'avant-train au maximum.

L'avant-train basculé, braquez alternativement à droite et à gauche. En fin de braquage, les butées de fusée "E" et de pilier doivent se toucher. S'il n'en est pas ainsi, recommencez le réglage jusqu'à ce qu'il soit correct, comme il est dit précédemment.

RÉGLAGE DE LA BARRE A AMORTISSEUR

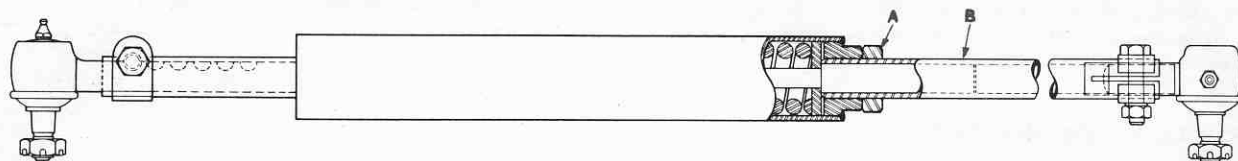
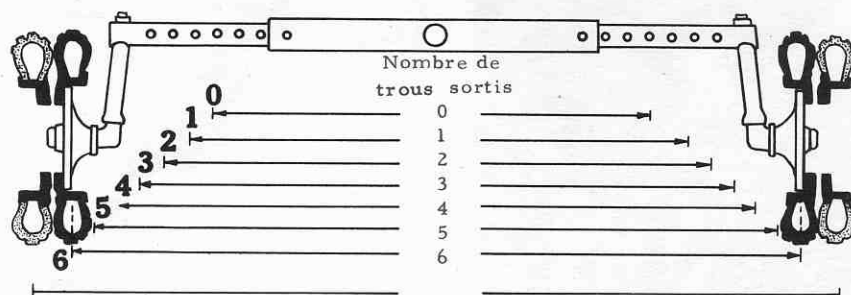


Fig. 54.

F-8224

Ne modifier en aucune manière le réglage de l'amortisseur; par contre, s'il apparaît un jeu libre d'une pièce par rapport à une autre, dévisser le contre écrou "A", visser ou dévisser le tube "B" jusqu'à élimination du jeu. Resserrer le contre écrou "A". Pour régler l'écartement des voies procéder comme prévu page 34.

RÉGLAGE DE L'AVANT-TRAIN



F-6490

Fig. 55. — Réglage de l'avant-train

Voies obtenues avec combinaison des roues et de l'extension d'essieu

Dimension du pneumatique	Type de tracteur	Montage de la jante à l'intérieur ou à l'extérieur de la roue	Nombre de trous sortis						
			0	1	2	3	4	5	6
			Voies correspondantes en millimètres						
600 x 16	F-265 D	A l'intérieur	1295	1390	1495	1580	1676	1772	1866
		A l'extérieur	1371	1466	1561	1657	1752	1847	1942
600 x 16	FU-265 D	A l'intérieur	1282	1371	1473	1561	1663	1758	1854
		A l'extérieur	1358	1453	1549	1644	1739	1834	1929
500 x 15 ou 450 x 16	F-265 D	A l'intérieur	1250	1346	1441	1536	1631	1727	1822
		A l'extérieur	1403	1498	1593	1688	1783	1878	1973

ATTELAGE 3-POINTS

(Équipement régulier sur Utility FU-265 D)
(Équipement spécial sur Farmall F-265 D)

L'attelage 3-points permet l'adaptation rapide et aisée de tous les instruments portés tels que : charrues, bineuses, cultivateurs, déchaumeuses. Son mode de fixation, rendant entièrement libre le bâti arrière, permet le montage d'une barre d'attelage oscillante, d'un crochet de remorquage, d'une poulie de battage et d'une barre d'attelage spéciale pour attelage 3-points (fig. 56).

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

- Disposez toutes les pièces de manière à pouvoir les trouver facilement.

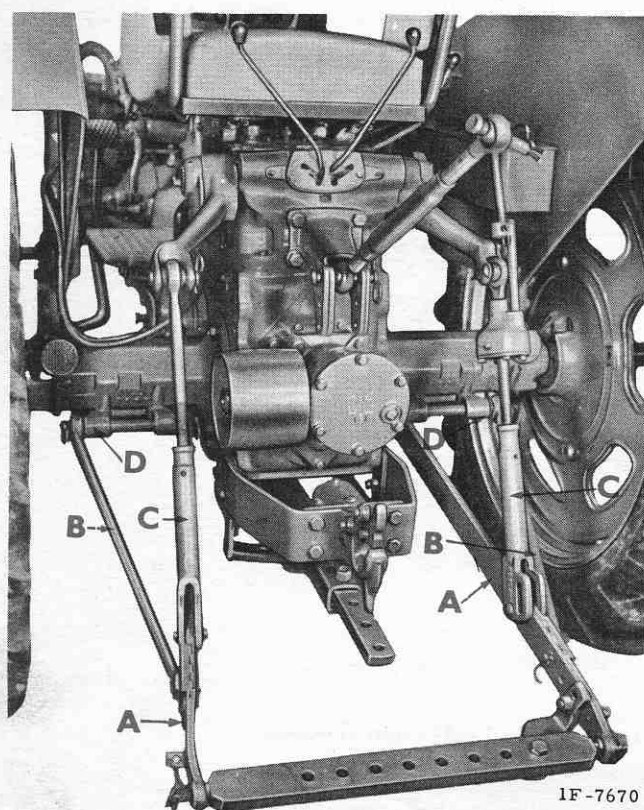


Fig. 56. — Attelage 3 points assemblé sur le tracteur

- Graissez au fur et à mesure de leur montage les rotules et les articulations.

- Assemblez tout d'abord le tirant inférieur "A", la barre de rigidité "B" et la tringle de relevage "C". Ainsi assemblées, placez ces pièces sous le tracteur et commencez par fixer la tringle de relevage "C" au bras de relevage, puis vissez le support "D" sous la trompette en prenant soin de bien serrer les quatre boulons (fig. 56).

Procédez de la même manière pour le côté opposé.

BARRE D'ATTELAGE POUR ATTELAGE 3-POINTS

(Équipement régulier sur Utility FU-265 D)
(Équipement spécial sur Farmall F-265 D)

Pour vos remorquages, une barre d'attelage (A) a été prévue, s'adaptant sur les rotules des tirants inférieurs d'attelage 3-points. Cette barre d'attelage peut être abaissée ou relevée hydrauliquement à hauteur du point d'attache de l'outil ou de la remorque à

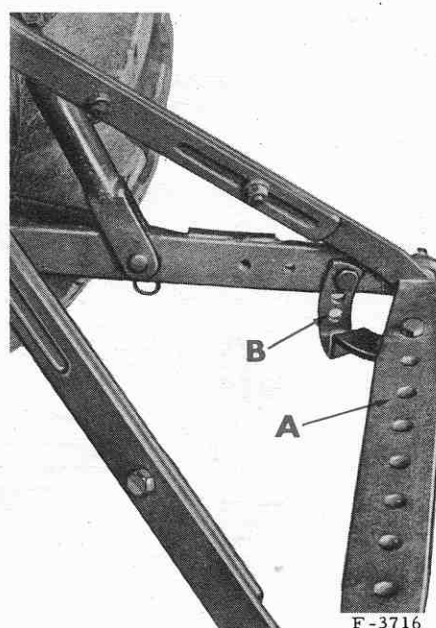


Fig. 57. — Barre d'attelage pour attelage 3 points.
- A. Barre d'attelage. - B. Plaquette de rigidité

trainer. Etant montée sur les rotules des tirants inférieurs, cette barre pivote autour de son axe longitudinal (fig. 57).

Dans le cas d'un remorquage en terrain accidenté, l'effort de traction orientera la barre et s'exercera normalement sur celle-ci, annulant ainsi tous risques de déformation. Par contre, cette barre peut être maintenue fixe au moyen d'une plaquette de rigidité (B) reliant la barre d'attelage au tirant inférieur droit (fig. 57).

ATTENTION Pour les remorquages sur terrain accidenté, il est recommandé de libérer la barre d'attelage de sa plaquette de rigidité.

GRAISSAGE Le graissage de l'attelage 3-points et de la barre d'attelage ne nécessite que l'application de graisse aux rotules des articulations et de la manivelle (boîtier de réduction).

GARDE-BOUE "COURONNES" RÉGLABLES

Les garde-boue, type "Couronnes" sont réglables en hauteur lorsque le tracteur est équipé de pneus plus gros afin de laisser un espace suffisant pour éliminer le risque de bourrage (fig. 58).

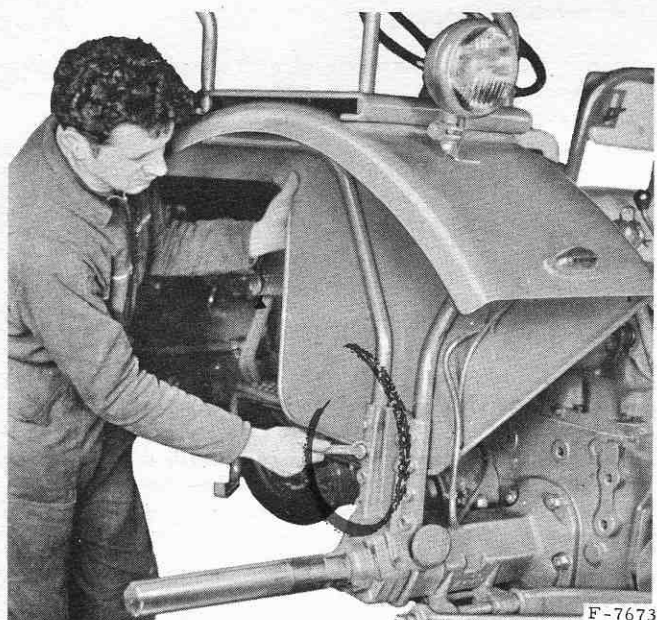


Fig. 58. — Réglage des garde-boue "couronnes"

SIÈGE

Un siège à coussin amovible, accoudoirs et dossier réglables, permet de travailler dans les positions assise ou debout en manipulant la manette placée sur le côté avant gauche et servant à l'avancer ou à le reculer (fig. 59).

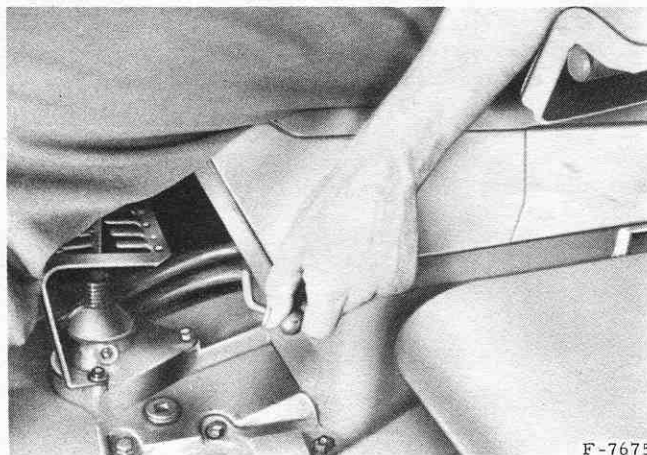


Fig. 59. — Réglage du siège

BARRE D'ATTELAGE OSCILLANTE

(Équipement régulier sur Farmall)
(Équipement spécial sur Utility)

Ce type de barre permet de tourner court avec des instruments traînés et facilite leur manoeuvre lorsque le travail s'effectue dans des petits champs de forme irrégulière. La barre d'attelage est réglable en hauteur et en longueur par la combinaison des quatre trous de fixation et du méplat d'accrochage (fig. 60).

PRISE TOURNEVIS

La prise de force tournevis montée à l'arrière du tracteur permet l'utilisation d'outils auxiliaires à flexible, tels que perceuse, compresseur, meule etc... (fig. 60).

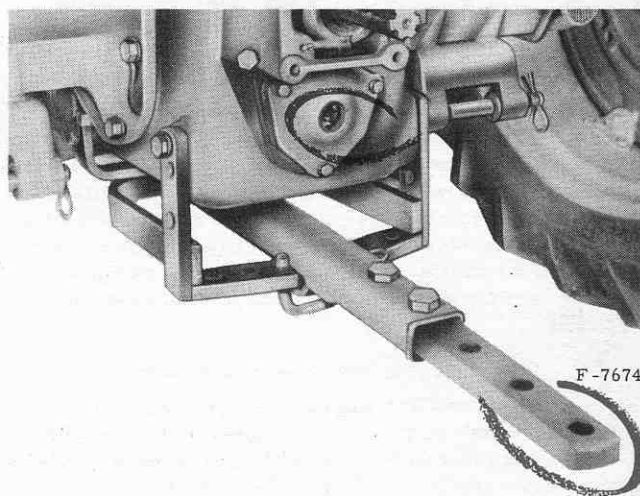


Fig. 60 — Barre d'attelage oscillante et prise tournevis.

ESSIEU DE 78"

Les tracteurs "Farmall" de la série 265 sont livrés en équipement régulier avec un essieu arrière de 78"

Les tracteurs "Utility" de la série 265 peuvent être livrés en équipement spécial, avec un essieu arrière de 78". En équipement régulier ils sont livrés avec essieu de 67".

Cet essieu permet d'adapter des roues jumelées avec pneus 11 x 28 ou 11 x 36, ou de travailler avec des équipements spéciaux tels que récolteur à maïs ou arracheuse de betteraves.

TRÈS IMPORTANT - Pour les travaux avec les charrues alternatives de 2 socs de 12" ou 2 socs de 14", les tracteurs Série F-265-D et FU-265-D devront être équipés de l'essieu arrière de 78".

REMISAGE DU TRACTEUR

Quand un tracteur ne doit pas être utilisé pendant un certain temps, il y a lieu de le garer dans un endroit propre et sec, et de suivre les instructions de remisage ci-dessous :

1.- Lavez ou nettoyez extérieurement votre tracteur.

2.- Nettoyez le filtre à huile. Retirez l'élément filtrant du filtre à huile. Retirez toutes traces de rouille sur la tige, l'embase et la cure. Remontez un élément filtrant neuf.

3.- Protection du moteur contre la corrosion :

Vidangez à chaud le moteur, puis refaites le plein d'huile anti-rouille jusqu'au niveau maximum de la jauge baionnette. Ajoutez au combustible 10 % d'huile anti-rouille. Faites tourner le moteur pendant 5 minutes pour permettre à l'huile de tapisser les parois des cylindres et d'établir un film protecteur sur tous les organes mécaniques internes. Appliquez au pinceau ou à la burette de l'huile anti-rouille sur les queues des soupapes, leurs ressorts et la culbute. L'huile anti-rouille n'est efficace que si les pièces en contact avec elle sont propres et dépourvues de rouille ; dans le cas contraire il faut les nettoyer.

4.- Protection du système d'injection.

La protection des organes d'injection de la pompe est assurée du fait de l'addition d'huile anti-rouille au combustible pendant l'opération de protection du moteur.

Si l'huile anti-rouille Shell Ensic 452 est employée, en introduire en quantité suffisante dans le réservoir. Faites ensuite tourner le moteur, avec cette huile comme combustible pendant une durée de 5 minutes - après arrêt du moteur, vidangez l'huile anti-rouille du système d'injection. Cette opération peut s'effectuer pendant l'opération de protection du moteur.

5.- Protection du mécanisme d'injection non en contact avec le combustible.

Vidangez le carter de la pompe d'injection si cette dernière possède un bouchon de vidange, sinon

enlevez l'huile par le bouchon de remplissage avec une seringue. Refaites le plein d'huile anti-rouille jusqu'au niveau maximum, la pompe fonctionne avec cette huile.

6.- Vidangez et rincez le système de refroidissement.

7.- Bouchez les extrémités du tuyau de reniflard et du tuyau d'échappement.

8.- Retirez la batterie et entreposez la dans un local sec et à l'abri des basses températures. Vérifiez une fois par mois le niveau et la densité de l'électrolyte.

9.- Mettez le tracteur sur cales pour éviter de fatiguer les pneumatiques.

MISE EN MARCHÉ APRÈS REMISAGE

1.- Vidangez l'huile anti-rouille du carter et de la cuve du filtre. Refaites le plein avec de l'huile moteur prévue au tableau de graissage. Le mélange de celle-ci avec les traces d'huile anti-rouille qui subsisteraient lors du remplissage ne saurait en aucune manière être nuisible ni provoquer d'incident.

2.- Refaites le niveau d'huile de la pompe d'injection avec l'huile anti-rouille.

3.- Faites le plein du réservoir à combustible.

4.- Faites le plein du système de refroidissement.

5.- Retirez les bouchons des tuyaux de reniflard et d'échappement.

6.- Nettoyez le filtre à air et faites le plein du bol jusqu'au niveau normal.

7.- Faites recharger la batterie et remplacez la sur le tracteur.

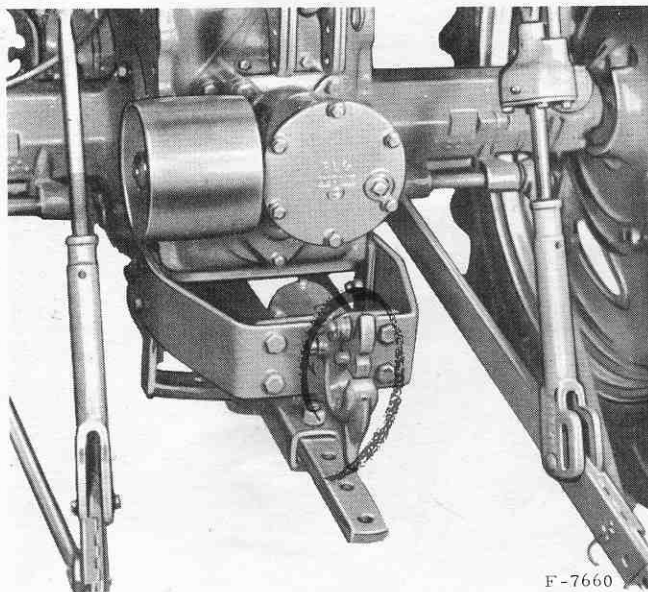
8.- Gonflez les pneumatiques à la pression indiquée et descendez le tracteur de sur ses cales.

9.- Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti. Après avoir retiré le couvercle des culbuteurs, vérifiez le libre fonctionnement des soupapes.

ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

CROCHET DE TRACTION

Un crochet pour remorquages divers peut se monter sur les tracteurs.

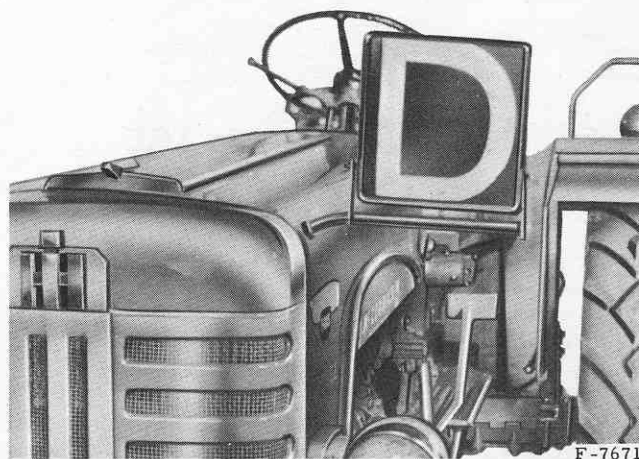


F-7660

Fig. 61. — Crochet de remorquage

PLAQUE "D" DE DÉPASSEMENT

Lorsque la largeur d'une machine ou d'un instrument agricole remorqué dépasse 2,50 m, le tracteur doit porter à l'avant gauche un panneau carré, éclairé dès la chute du jour, visible de l'avant et de l'arrière et faisant apparaître en blanc sur fond noir une lettre "D" d'une hauteur de 0,20 m



F-7671

Fig. 62 — Plaque « D »

RAIDISSEURS DE BARRE D'ATTELAGE

Ces raidisseurs, qui peuvent être obtenus à la demande, servent à maintenir fixe la hauteur désirée de la barre d'attelage 3-points (fig. 63).

Ils s'adaptent de part et d'autre du support du 3e point et aux extrémités de la barre d'attelage à l'intérieur des maillons inférieurs.

TRÈS IMPORTANT - Pour éviter toute détérioration du système hydraulique, il est recommandé de placer le levier de flottement sur la position "FLOTTANT".

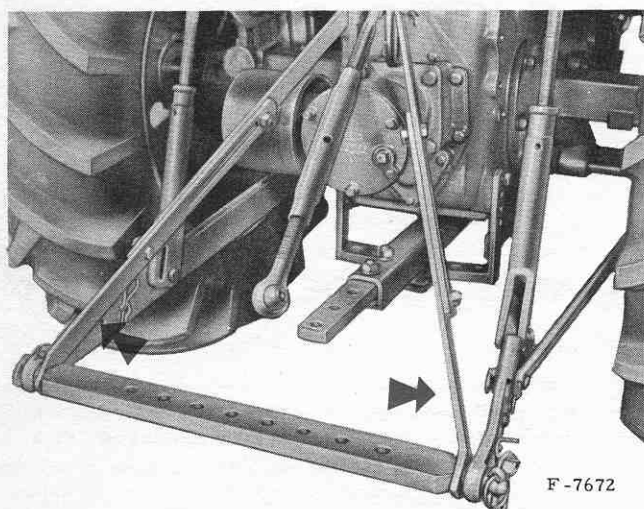


Fig. 63 — Raidisseurs de barre d'attelage.

POULIE DE BATTAGE

La poulie de battage actionnée par l'arbre de prise de force augmentera l'utilité de votre tracteur en employant la puissance du moteur à faire fonctionner des machines commandées par courroie. Cette poulie d'un diamètre de 180 mm et d'une largeur de 140 mm, tourne à 1 647 tr/mn (fig. 64).

IMPORTANT - La poulie est orientable dans deux positions. Pour effectuer le niveau correct de lubrifiant la poulie doit être orientée vers la gauche.

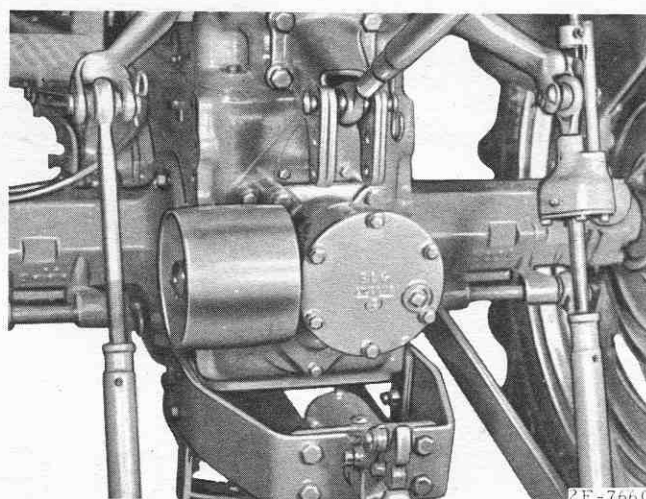


Fig. 64. — Poulie de battage

RÉTROVISEUR

Sur commande, un rétroviseur peut être fourni.

POIDS DE CHASSIS

Ces masses d'alourdissement sont à employer lorsque sont utilisés des instruments trois-points particulièrement lourds (fig. 65).

Elles augmentent avantageusement l'adhérence du tracteur lorsqu'il est équipé d'une charrue alternative.

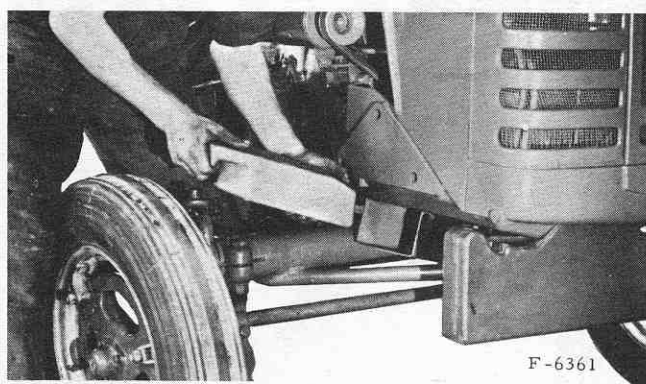


Fig. 65. — Poids de châssis.

ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

POIDS DE ROUES AVANT

Lorsque de lourdes charges appuient sur l'arrière du tracteur, il est recommandé d'employer les poids de roue avant pour contre-balancer la charge et améliorer l'équipement de la direction (fig. 65).

L'équipement des poids de roue avant comporte un jeu de deux poids et les boulons de fixation, écrous et rondelles nécessaires.

Les jeux de poids 1 et 3 se fixent à l'extérieur de la roue et le jeu n° 2 à l'intérieur.

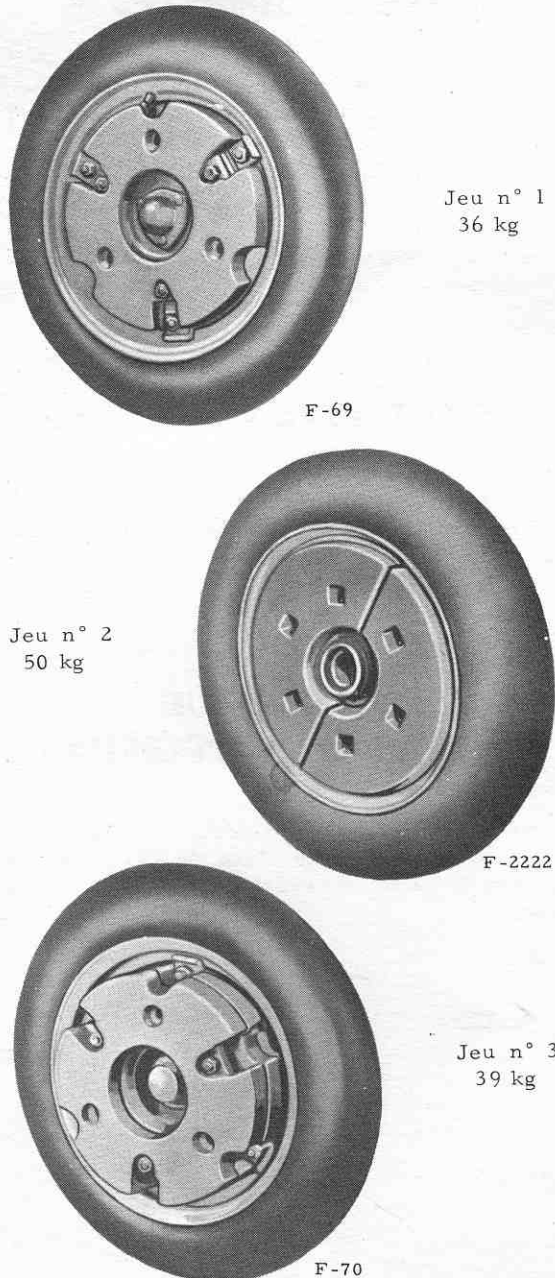
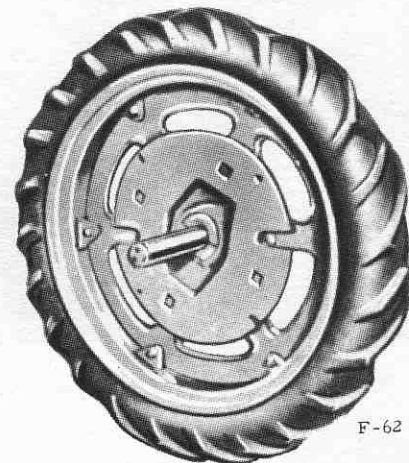


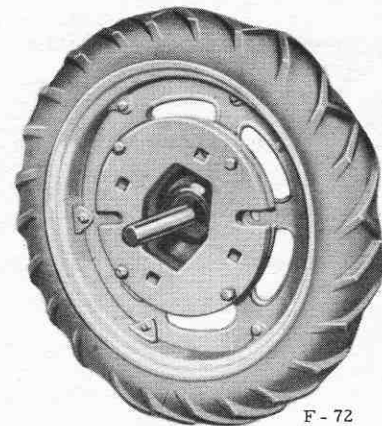
Fig. 66. — Poids de roues avant

POIDS DE ROUES ARRIÈRE

Chaque poids de roue arrière pèse environ 66 kg (145 lbs) et peut être fixé à chacune des roues motrices pour réduire le glissement et augmenter l'effort de traction à la barre. On peut fixer un, deux ou trois de ces poids à chaque roue motrice. L'augmentation de l'effort de traction à la barre avec la réduction proportionnée du glissement varie selon le type de terrain. L'équipement des poids de roues arrière comporte un jeu de deux poids avec les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires. Si l'on désire augmenter encore le lestage, un deuxième et un troisième jeux de poids, s'adaptant sur les premiers, peuvent être obtenus.



1^{er} poids monté sur roue arrière



1^{er} et 2^e poids montés sur roue arrière

Fig. 67. — Poids de roues arrière

VALVE AUXILIAIRE

Une valve auxiliaire à simple ou double effet se fixant sur le côté droit du carter de relevage hydraulique permet d'utiliser l'huile de relevage pour actionner des outils spéciaux à fonctionnement hydraulique tels que : chargeur frontal, bras auxiliaires de relevage, remorque (fig. 68).

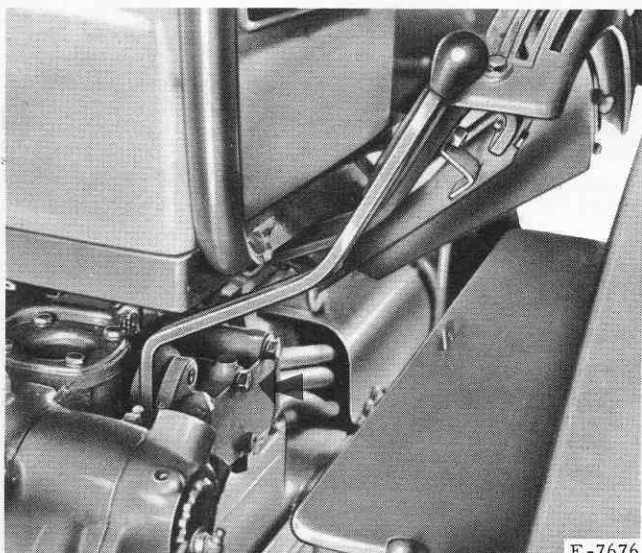


Fig. 68 — Valve auxiliaire.

Les Modulator "A" et "C" ont été conçus pour recevoir facilement cette valve auxiliaire permettant de commander à distance des vérins montés sur des machines trainées ou sur des instruments portés.

Cette valve possède un levier de contrôle pouvant prendre 3 positions : Lever, Baisser et Point Neutre. Le retour à ce dernier point se fait automatiquement.

La valve auxiliaire peut commander soit un vérin à simple effet ou à double effet et le passage de

l'un à l'autre de ces types de vérins, s'effectue en changeant la position de l'index sur un petit secteur et en le plaçant en face de la lettre "S" (simple effet) ou "D" (double effet).

L'installation de cette valve nécessite le remplissage complet du carter de réservoir hydraulique jusqu'à son bouchon de niveau maximum (12 litres) (voir Tableau d'Entretien Périodique), ce qui évite l'emploi d'un réservoir auxiliaire.

ROUES JUMELÉES

Il est possible d'équiper les tracteurs série 265 de roues jumelées pour augmenter l'adhérence et limiter les risques d'enlèvement si le tracteur travaille en terrain mou.

Pour le choix des roues jumelées, consultez votre Agent McCormick. Sur tracteur Utility FU-265-D équipé de pneus 11-28 ou 12-28 il y a lieu d'utiliser l'essieu de 78".

SIÈGE TYPE COQUILLE

Un siège ordinaire du type coquille peut être fourni en lieu et place du siège confort régulièrement monté sur les tracteurs.

GARDE-BOUE TYPE OREILLES D'ÉLÉPHANT

Des garde-boue type "Oreille d'éléphant" peuvent être fournis à la place de garde-boue type couronnes qui sont régulièrement montés sur le tracteur.

TABLEAU DE DÉPANNAGE

CAUSE PROBABLE

REMÈDE ÉVENTUEL

MOTEUR DIFFICILE A METTRE EN MARCHÉ

Filtre à combustible ou canalisations obstruées.

Eau dans le combustible.

Eau dans les cylindres

La pompe d'alimentation fonctionne mal.

La pompe d'injection ne fonctionne pas.

Batterie et démarreur défectueux.

Les injecteurs ne fonctionnent pas.

Les bougies de réchauffage sont détériorées.

Le levier de contrôle du régulateur est à la position de ralenti.

Huile de graissage trop épaisse.

Présence d'air dans le système d'alimentation.

Nettoyez le filtre et vérifiez les canalisations.

Vidangez le réservoir.

Vérifiez le joint de culasse et regardez si les trous du silencieux d'échappement ne sont pas bouchés.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Vérifiez et effectuez l'entretien, ou remplacez.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Remplacez-les.

Placez-le à la position de démarrage.

Vidangez et refaites le plein avec le lubrifiant recommandé page 50.

Effectuez la purge du système comme recommandé page 10 .

TABEAU DE DÉPANNAGE

LE MOTEUR COGNE OU NE FONCTIONNE PAS RÉGULIÈREMENT

Le filtre à air est obstrué.

Il y a de l'air dans le système d'alimentation.

Moteur trop chaud.

Combustible de mauvaise qualité ou contenant de l'eau.

Soupapes mal réglées.

Fumées d'échappement épaisses.

Nettoyez-le. Voyez page 16.

Purgez-le. Voyez page 10.

Vérifiez le système de refroidissement et la courroie du ventilateur. Réglez le rideau du radiateur.

Vidangez et refaites le plein avec du combustible propre et de bonne qualité.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Vérifiez le niveau d'huile du filtre à air.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

MANQUE DE PUISSANCE

La manette de contrôle du régulateur n'est pas à sa position d'accélération.

Moteur trop froid ou trop chaud.

Les soupapes ne sont pas étanches.

Surcharge du moteur.

Le moteur cogne d'une façon exagérée.

Canalisations ou filtre à combustible obstrués.

Trou d'évent du réservoir à combustible obstrué.

Tuyau d'échappement obstrué.

Filtre à air obstrué.

L'embrayage patine

Les freins frottent.

Placez la manette de contrôle du régulateur à sa position d'accélération.

Faites tourner le moteur jusqu'à réchauffage avant de lui imposer la pleine charge. Réglez le rideau du radiateur. Vérifiez le système de refroidissement ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Réduisez la charge.

Employez un combustible de bonne qualité, ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Nettoyez-les.

Débouchez le trou d'évent dans le bouchon de remplissage.

Nettoyez.

Nettoyez le filtre à air. Voyez page 16.

Réglez la garde de la pédale. Voyez page 29.

Réglez-les. Voyez page 28.

SURCHAUFFE DU MOTEUR

Le système de refroidissement est obstrué ou entartré.

La courroie du ventilateur patine.

Insuffisance d'eau dans le système de refroidissement.

Ailettes du radiateur obstruées.

Surcharge du moteur.

Rideau de radiateur fermé.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Réglez la tension ou remplacez la courroie, page 22.

Remplissez le radiateur jusqu'au niveau correct.

Enlevez la menue paille ou la saleté de la grille du radiateur et nettoyez au jet, si possible.

Réduisez la charge.

Ouvrez-le.

TABEAU DE DÉPANNAGE

MANQUE DE PRESSION D'HUILE - PRESSION TROP ÉLEVÉE OU TROP FAIBLE

Manomètre défectueux.

Manque d'huile, qualité incorrecte ou huile diluée.

Insuffisance d'huile dans le carter.

Tamis de pompe à huile obstrué ou pompe à huile ne fonctionnant pas.

Remplacez-le, ou consultez votre agent Mc-Cormick

Reportez-vous au chapitre "Caractéristiques des lubrifiants", page 50 Vérifiez le niveau d'huile ; en cas de dilution, remplacez par de l'huile neuve. Reportez-vous aux instructions de fonctionnement.

Ajoutez de l'huile et recherchez les fuites.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

DILUTION OU CONSOMMATION EXCESSIVE D'HUILE

Huile ne correspondant pas aux caractéristiques.

Reniflard du bloc-cylindres obstrué.

Reportez-vous à la page 50.

Nettoyez le chapeau du reniflard.

CONSOMMATION EXCESSIVE DE COMBUSTIBLE

Fuites de combustible.

Combustible de mauvaise qualité

Température du moteur anormale.

Filtre à air obstrué.

Resserrez ou remplacez les canalisations.

Utilisez du combustible de bonne qualité.

Vérifiez le système de refroidissement. Vérifiez l'huile de graissage ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Assurez l'entretien du filtre à air, page 16.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Fils desserrés ou mal branchés.

Batterie défectueuse, déchargée, ou câbles desserrés.

Génératrice ne fonctionnant pas.

L'ampèremètre indique une décharge.

Les phares n'éclairent pas.

Les phares n'éclairent pas suffisamment.

Vérifiez les fils pour voir si toutes les connexions sont propres et bien serrées.

Rechargez, nettoyez ou serrez les cosses des câbles ou remplacez. Vérifiez le câble de masse. Voyez pages 24 et 25.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Vérifiez la génératrice, sa courroie et les câbles.

Vérifiez le câble de masse de la batterie. Manoeuvrez le commutateur, remplacez les lampes, le fusible, rechargez la batterie, vérifiez le câblage et la génératrice, ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Placez l'interrupteur sur la brillance maximum. Rechargez la batterie, resserrez les bornes des câbles, vérifiez les lampes et nettoyez les plots de contact.

TABLEAU DE DÉPANNAGE

BOITE DE VITESSES, POULIE DE TRANSMISSION ET PRISE DE FORCE

Difficulté d'embrayer et de débrayer.

Passage des vitesses difficile.

L'embrayage moteur patine.

Engrenages bruyants.

Blocage du différentiel ne fonctionne pas ou fonctionne mal.

Mauvais enclenchement des prises de force.

Réglez la garde de la pédale d'embrayage

Utilisez le lubrifiant recommandé page 50 ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Reportez-vous au paragraphe "Manque de puissance"

Vérifiez le niveau d'huile, utilisez le lubrifiant recommandé ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

Consultez votre agent Mc-Cormick.

DIRECTION

Défectueuse

Le tracteur tourne sur un côté.

Le tracteur ne peut pas virer.

Vérifiez le niveau d'huile du boîtier de direction.

Vérifiez le réglage de l'essieu avant. Vérifiez le gonflage ou consultez votre agent Mc-Cormick.

Vérifiez et réglez l'équilibrage des freins. Vérifiez la pression de gonflage des pneumatiques. Vérifiez le réglage de l'essieu avant.

Vérifiez que la pédale de blocage de différentiel est à la position neutre.

PNEUMATIQUES

Usure excessive ou irrégulière.

Les pneus arrière patinent.

Vérifiez le pincement et la pression de gonflage.

Ajoutez du lest et vérifiez si la pression de gonflage n'est pas trop forte. Si la bande de roulement est fortement usée, les pneus patineront plus facilement. Remplacez-les par des neufs, ou utilisez la chaîne à crampons.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Reportez-vous aux instructions détaillées page 23, ou consultez votre agent Mc-Cormick.

DIMENSIONS PRINCIPALES

FARMALL F.265-D

UTILITY FU.265-D

Longueur hors tout	3,30 m	2,95 m
Largeur hors tout (train avant sorti)	2,13 m	2,40 m
Largeur hors tout (roues arrière en bout d'essieu)	1,97 m	2,08 m
Hauteur hors tout	1,76 m	1,70 m
Empattement	2,17 m	1,77 m
Poids (réservoir et radiateur remplis)		
avec pneus AV 4.50×16 AR 10×36	1 875 kg	1 820 kg (avec pneus AV 600×16 AR 11×28)
avec pneus AV 600×16 AR 11×36	1 905 kg	1 840 kg (avec pneus AV 600×16 AR 12×28)
Poids total maximum autorisé en charge avec remorque		
pneus AV 4.50×16 AR 10×36	6 800 kg	5 900 kg (avec pneus AV 600×16 AR 11×28)
pneus AV 600×16 AR 11×36	7 800 kg	7 500 kg (avec pneus AV 600×16 AR 12×28)
Rayon de braquage (sans freins) . .	3,37 m	2,95 m
(avec freins) . .	2,87 m	2,62 m
Dégagement au-dessus du sol (sous carter de transmission) . . .	0,44 m	0,35 m

CONTENANCES

Système de refroidissement	12,30 l
Réservoir à combustible	43 l
Carter-moteur avec filtre à huile environ	5 l
Carter de transmission	35,5 l
Boîtier de direction	0,30 l
Système hydraulique	13 l
Filtre à air	0,40 l

Caractéristiques des fluides à employer

Eau non calcaire
 Combustible Diesel
 SAE-20 Super détergente,
 Supplément 2

 SAE-80
 SAE-80
 Fluide spécial
 SAE-20 Super détergente,
 Supplément 2

MOTEUR

Généralités

Diesel 4 temps, 4 cylindres	
Alésage	83,54 mm
Course	101,6 mm
Cylindrée	2 230 cm ³
Chambre de précombustion à turbulence	
Taux de compression	21/1
Soupapes en tête	
Jeu des culbuteurs	0,35 mm (moteur chaud)
Couple	13 mkg à 1 200 tr/mn
Vitesse maximum à vide	2 200 tr/mn

Circulation d'huile : "Full-Flow"

Lubrification sous pression : Pompe à engrenages

Filtre à huile : A élément filtrant

Manomètre de pression d'huile : Sur tableau de bord

Pression d'huile : normale dès que l'aiguille se situe aux environs de 3,4 à 4,2 kg/cm

CARACTÉRISTIQUES

Alimentation - Injection - Refroidissement

SYSTÈME D'ALIMENTATION ET D'INJECTION

Filtre à combustible avec décanteur	
Réglage des pompes d'injection SIGMA	12° avant PMH
LAVALETTE	20° avant PMH
Pression d'injection	175 kg/cm ²

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Système de refroidissement sous pression avec circulation par pompe à eau et by-pass.
Circulation contrôlée par thermostat.
Contrôle de température par rideau de radiateur et indicateur sur tableau de bord.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Circuit électrique	12 volts
Lampe témoin des bougies de réchauffage	Sur tableau de bord
Démarrreur	PARIS-RHONE
Génératrice	PARIS-RHONE
Batteries	2 de 6 volts
Fusible	(type sous tube) - 20 ampères

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pompe à engrenages "Air-Equipement"
Pression 95 kg/cm²

CHASSIS

Embrayage

- Type à double disque sec - FERODO, type 9-10-DO

Freins à pied

- Type à disques agissant de chaque côté du carter de transmission.
- Action simultanée ou individuelle.
- Frein d'immobilisation par cliquet commandé du poste de conduite.

Direction, roues et voies

Direction à vis globique et galet TYPE GEMMER

	F-265-D	FU-265-D
Pneumatiques des roues avant (régulier)	4.50 × 16 ou 5.00 × 15	6.00 × 16
Pneumatiques des roues arrière (régulier)	10 × 36	10 × 28
Voies avant	1,25 à 1,97 m	1,28 à 1,92 m
Voies arrière	1,27 à 1,98 m	1,30 à 1,78 m

Poulie de transmission

Vitesse de rotation	1 647 tr/mn
Diamètre de la poulie	180 mm
Largeur de la poulie	140 mm

Vitesses horaires

Farmall F-265-D	1	2	3	4	5	6	AR
avec 10 x 36	1,37	2,17	3,78	6	7,90	18,8	4,72
avec 11 x 36	1,40	2,22	3,86	6,12	8,07	19,26	4,82
Utility FU-265-D							
avec 11 x 28	1,53	2,43	4,23	6,71	8,83	21,08	5,28
avec 12 x 28	1,59	2,52	4,38	6,95	9,15	21,84	5,47

Vitesses des prises de force en tours-minute
moteur à 2000 tr/mn

Ces chiffres sont valables pour la Série 265

VITESSES SÉLECTIONNÉES	1re	2e	3e	4e	5e	6e
Prise de force ARRIÈRE Indépendante	549	549	549	549	549	549
Prise de force ARRIÈRE Proportionnelle	122	195	338	537	(1)	(1)
Prise de force TOURNEVIS Indépendante	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120
Prise de force TOURNEVIS Proportionnelle	250	397	691	1 097	(1)	(1)
Prise de force AVANT Indépendante	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120
Prise de force AVANT Proportionnelle	250	397	691	1 097	(1)	(1)
(1) Ne pas utiliser les vitesses 5e et 6e pour les travaux avec prise de force proportionnelle						

Vitesses de prises de force
en sélection proportionnelle

Exprimées en rapport de l'avance du tracteur

PNEUMATIQUES ARRIÈRE	10 x 36	11 x 36	11 x 28	12 x 28
PRISE DE FORCE ARRIÈRE 1 tour pour un avancement du tracteur de	186 mm	190 mm	208 mm	215 mm
PRISES DE FORCE AVANT ET TOURNEVIS 1 tour pour un avancement du tracteur de	91 mm	93 mm	102 mm	105 mm

HUILES RECOMMANDÉES

Huiles antirouille

Fournisseurs	Dénomination de l'huile
ESSO STANDARD	MOTOR PROTECT n° 3
SHELL FRANÇAISE	SHELL ENSIS OIL 452
MOBIL OIL FRANÇAISE	MOBIL KOTE 503

Huile moteur

Fournisseurs	Dénomination de l'huile
Sté CONDAT et Cie	VICAM-2 Diesel
YACCO	AMOCO Superior Diesel Oil
ESSO STANDARD	ESSODIOL SDX
Huile MOTUL	MOTUL RD Superior 2
Raffinerie de Pétrole de la Gironde (CALTEX) .	R.P.M. DELO supercharged 2
SHELL FRANÇAISE	Super DUTY n° 2 ou RIMULA
Sté Française des Huiles et Pétroles (S.G.H.P.)	ENERGOL Diesel S-2
Sté Nouvelle des HUILES MINÉRALES	VEEDOL HD S-2
Sté MOBIL-OIL FRANÇAISE	DELVAC S-200 (Séries)
ANTAR	S 2 300 C (Séries)
COFRANC	S-2
LABO-INDUSTRIE	MÉGALUB A-2S
Cie FRANÇAISE DE RAFFINAGE	TOTAL HD-2
HUILERIE-AUTO - Franco-Américaine	HAFA Super Détergente S-2
PURFINA FRANÇAISE	FOPMIL S-2 ou Diesel Tonic HD-S2
Sté Comm. des PRODUITS DU PÉTROLE	SOJOLUX S-2 Diesel
S.A. des HUILES CASTROL	AGRICASTROL H D X
Sté DESMARAIS Frères	OLAZUR Détergente renforcée S 3
SUROIL (Gennevilliers)	SUPER HDS-3 et SUPERDION Série 3
S.O.N.I.G.	IGOL Ultra Duty S-2

Points de graissage	Contenances	Au-dessus de 0°C	De 0°C à - 12°C	Au-dessous de - 12°C
Carter moteur (**)	5,5 l	SAE-30	SAE-20 (entre 0 et - 5°C)	SAE-20 (au-dessous de - 5°C)
Bol d'huile du filtre à air	0,40 l	SAE-30	SAE-20 W	SAE-10 W
Boîte de vitesses	35,5 l	SAE-80	SAE-80	SAE-80
Boîtier de direction	0,30 l	SAE-80	SAE-80	SAE-80
Graisseurs (*)		Graisse consistante	Graisse consistante	Graisse consistante

* - Pour les graisseurs devant être garnis au pistolet, employez de la graisse consistante quelle que soit la température.

** - N'employez que de l'huile "HEAVY DUTY SUPPLEMENT 2".

INDEX ALPHABÉTIQUE

A			L		
Accessoires	39 à 42		Lestage des pneumatiques	31	
Additif pour combustible Diesel	20		Levier des vitesses	11	
Antigel	21				
Arrêt du moteur	9		M		
Attelage 3-points	36		Mise en marche du moteur	9	
Avant-train (réglage)	35		Mise en marche du tracteur	11	
			Modulation de traction	13	
B			Moteur	15 - 16	
Barre à amortisseur (réglage)	35				
Barre d'attelage oscillante	37		P		
Barre d'attelage pour attelage 3-points	36		Pédale d'accélération (réglage)	30	
Batterie	24 - 25		Plaque de dépassement	39	
Blocage du différentiel (utilisation)	11		Plein de l'huile moteur	15	
Blocage du différentiel (réglage)	29		Poids de châssis	40	
			Poids de roues avant	41	
C			Poids de roues arrière	41	
Courroie de génératrice	22		Pompe d'alimentation	20	
Crochet de traction	39		Pneumatiques (gonflage)	31	
Caractéristiques	47 - 48		Pneumatiques (protection)	33	
Commandes	7		Poulie de battage	40	
			Prises de force	12 - 49	
D			Prise de force tournevis	37	
Décanteur	18		Purge du système d'injection	10	
Démarrreur	24				
Dépannage (tableau)	43 à 46		R		
			Radiateur	21	
E			Refroidissement (généralités)	21 - 22	
Electrolyte	25		Refroidissement (vidange)	21	
Embrayage (réglage)	29		Régulateur de tension	24	
Embrayage (entretien)	28		Relevage hydraulique (utilisation)	12	
Entretoises de barres d'attelage	40		Relevage hydraulique (entretien)	23	
Equipement	39 à 42		Remisage du tracteur	38	
Equipement électrique	24 à 27		Rétroviseur	40	
Essieu avant (réglage)	34		Rodage	8	
Essieu arrière long	37		Roues arrière	30	
			Roues jumelées	42	
F					
Filtre à air (entretien)	16		S		
Filtre à combustible	19		Schéma de câblage	26 - 27	
Filtre à huile (nettoyage)	16		Siège	37	
Freins (réglage)	28		Silencieux d'échappement	30	
Freins (utilisation)	11				
G			T		
Garde-boue arrière	37		Tableau de bord	7	
Génératrice (entretien)	24				
H			U		
Huiles recommandées	50		Utilisation du tracteur	14	
I			V		
Injection	17 à 20		Valve hydraulique auxiliaire	42	
Injection (entretien)	20		Vitesses	48	
Injection LAVALETTE (Entretien)	18		Vidange de l'huile moteur	15	
Injection S. I. G. M. A. (entretien)	17		Voies des roues arrière	30	
Instruments de contrôle	7		Voies de roues avant	34 - 35	
Introduction	2				



CIMA

TRACTEUR SÉRIE 265 DIESEL

**MCCORMICK
INTERNATIONAL**



*Mieux vaut
prévenir
que guérir*

Tableau de graissage et d'entretien préventif

