

Livret d'entretien



FARMALL



MCCORMICK

INTERNATIONAL

CIMA

SIÈGE SOCIAL, 170, BOULEVARD DE LA VILLETTE - PARIS XIX^e
USINES, 3, AVOUE Nord, MONTAIGRE (Gise) - ST-DIZIER (H. Kinner)

AU PROPRIETAIRE DU TRACTEUR

Nous vous félicitons d'avoir arrêté votre choix sur un tracteur de la CIMA qui sera pour vous un associé puissant. Il a été conçu pour fournir un travail de premier ordre tout en restant économique, et son emploi sera pour vous une source de satisfaction. Les caractéristiques mécaniques et les perfectionnements apportés à votre tracteur sont le résultat des 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.

Les nombreux coussinets de haute précision, le vilebrequin renforcé, le graissage sous pression, le système d'allumage éprouvé, le volant de forte dimension, et les filtres à air, à huile et à combustible à grande surface filtrante sont quelques-unes des caractéristiques qui font de votre tracteur une source de puissance nerveuse pour tous vos travaux mécaniques, et vous permettent de les accomplir économiquement, rapidement et à fond. Bien réglé, bien conduit et bien entretenu, ce tracteur répondra à toutes demandes raisonnables que vous pourrez lui faire et vous rendra pendant de longues années un service digne de votre confiance.

La CIMA a pour règle de conduite de perfectionner ses fabrications chaque fois que cela est possible et pratique. 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.

UN CONDUCTEUR PRUDENT
EST LA MEILLEURE ASSURANCE
CONTRE LES ACCIDENTS



RAPPORT DE LIVRAISON

TRACTEUR

(Copie à conserver par le client)

Livré à Mr

Adresse

8150 23 Novembre 1953

Département

Date

1. Hectares en culture 200

2. Tracteur repris s'il y a lieu.

Marque Ancienneté

Modèle

3. Nombre de tracteurs possédés, y compris la nouvelle acquisition.

4. Nature de l'exploitation

Céréales
Oléagineux
Betteraves
Légumes
P. de terre
Fruits
Vigne
Lait
Bétail

FARMALL SUPER FC

Type

N° de série 9768

N° du moteur 182.984

N° de Pompe

SERVICE AVANT LIVRAISON

Avant de livrer ce tracteur, les vérifications suivantes ont été effectuées

- ☐ Manquant en transport
- ☐ Dommages en transport
- ☐ Pointage des équipements spéciaux avec la commande du client.
- ☐ Pression des pneus
- ☐ Niveau d'huile du moteur
- ☐ Niveau d'huile du filtre à air
- ☐ Niveau d'huile de la pompe d'injection

- ☐ Niveau d'huile de la boîte de vitesses et du différentiel
- ☐ Niveau d'huile du boîtier de direction
- ☐ Niveau d'eau du radiateur
- ☐ Niveau d'huile du relevage hydraulique
- ☐ Niveau d'eau et densité de l'électrolyte de la batterie
- ☐ Pression d'huile

- ☐ Démarreur
- ☐ Charge de la génératrice
- ☐ Phares
- ☐ Passages des vitesses
- ☐ Embrayage
- ☐ Freins
- ☐ Mise en marche du moteur
- ☐ Nettoyage
- ☐ Présentation

LIVRAISON

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.

- ☐ Précautions à prendre avec un tracteur neuf
- ☐ Graissage complet du tracteur
- ☐ Caractéristiques des lubrifiants
- ☐ Vérifications des niveaux d'huile
- ☐ Entretien du filtre à air
- ☐ Entretien du filtre à huile
- ☐ Démarrage, arrêt et fonctionnement général
- ☐ Réglage de l'attelage
- ☐ Manière d'atteler avec sécurité

- ☐ Vidange et rinçage du radiateur et du bloc
- ☐ Rôle des volets du radiateur
- ☐ Entretien du relevage hydraulique
- ☐ Entretien du système d'alimentation.
- ☐ Caractéristiques des combustibles
- ☐ Réglage de l'embrayage
- ☐ Entretien du système d'allumage
- ☐ Entretien de la génératrice

- ☐ Entretien de la batterie
- ☐ Réglage des freins
- ☐ Réglage des voies
- ☐ Pneus: gonflage, poids, entretien
- ☐ Fonctionnement par temps froid
- ☐ Remisage du tracteur
- ☐ Démarrage après remisage
- ☐ Précautions à prendre concernant l'utilisation du tracteur à grande vitesse
- ☐ Serrage de la boulonnerie
- ☐ Nettoyage du tracteur

° éventuellement

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 l'inspection après-livraison (10 à 30 jours).

Signature

Signature

Concessionnaire

Par

Par

TABLE ANALYTIQUE DES MATIERES

Sujet	N° de page
INTRODUCTION	
Numéros de série, moteur et châssis.....	2
Orientation.....	2
DESCRIPTION	
Vues du tracteur.....	3
Commandes et instruments de bord.....	4 à 6
Avant la mise en service du tracteur.....	6 & 7
Préparation du tracteur pour le travail journalier.....	7
UTILISATION DU TRACTEUR	
Utilisation du moteur.....	8
Conduite du tracteur.....	11
Utilisation de la poulie de transmission et de la prise de force.....	13
Utilisation du système de contrôle "au toucher" Farmall.....	15
GRAISSAGE	
Graissage général du moteur.....	16
Filtre à huile.....	16
Tableau de graissage.....	18 à 22
Graissage des roues avant.....	22
Caractéristiques des graisses et des huiles de graissage.....	23
ENTRETIEN	
Vérifications périodiques.....	24
Filtre à combustible.....	25
Carburateur.....	26
Précautions à prendre par temps froid.....	27
Système de refroidissement.....	28
Filtre à air.....	30
Bougies et câblage.....	31
Distributeur.....	31
Equipement de démarrage et d'éclairage.....	35
Génératrice.....	36
Démarrreur.....	37
Batterie d'accumulateurs.....	38
Câblage, démarrage et éclairage.....	39
Freins.....	41
Embrayage.....	42
Barre d'attelage.....	43
Roues avant (réglage de la voie).....	45
Roues arrière (réglage de la voie).....	47
Siège.....	47
Pneumatiques.....	47
Système de contrôle "au toucher" Farmall.....	49
Réglage du jeu des soupapes.....	51
Tableau de dépannage.....	52 à 55
STOCKAGE ET REMISAGE DU TRACTEUR	55
EQUIPEMENTS SPECIAUX	57
CARACTERISTIQUES	62
TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES	63

INTRODUCTION

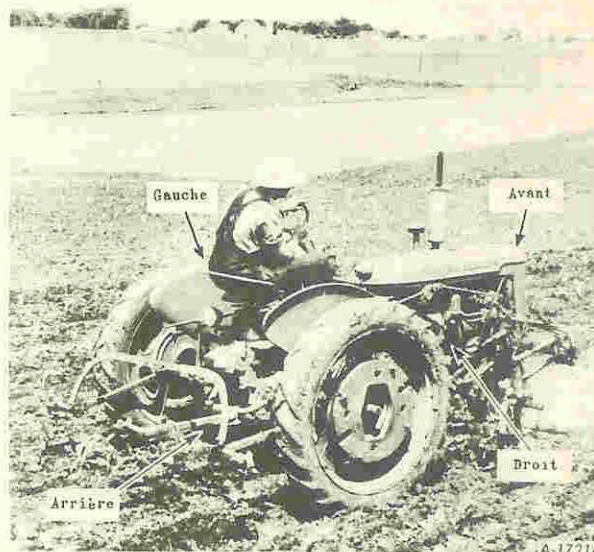
Le présent livret contient les instructions de fonctionnement et d'entretien du tracteur Farmall Super FC. Nous espérons que cette documentation détaillée vous sera utile en vous aidant à mieux comprendre les nécessités d'un entretien correct et en vous donnant le moyen d'obtenir de votre tracteur un meilleur rendement.

Si vous avez besoin de renseignements complémentaires ou si les services d'un mécanicien expérimenté vous sont nécessaires, nous vous recommandons d'avoir recours aux facilités offertes par l'agent ou le distributeur "International Harvester" de votre localité. Les agents et les distributeurs sont tenus au courant des meilleurs procédés d'entretien des tracteurs. Ils possèdent des stocks de pièces d'origine IH et ils ont toujours l'appui d'une Succursale "International Harvester" située non loin de chez eux.

Afin d'éviter toute confusion il est nécessaire de préciser la signification des indications DROIT, GAUCHE, AVANT et ARRIERE employées au cours de cet ouvrage. Les termes DROIT et GAUCHE doivent se comprendre 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 se trouve vers la barre d'attelage.

Les figures de ce livret correspondent avec les numéros des pages sur lesquelles elles se trouvent. par exemple les figures 6 et 6A sont placées à la page 6.

Sur toutes demandes de pièces, spécifiez toujours le numéro de série de votre tracteur et de son moteur. Le numéro de série du tracteur est gravé sur une plaque fixée à la boîte à outils et aux supports du siège sur le côté droit du tracteur.



Ce numéro est précédé des lettres SFC, figure 2A. Le numéro de série du moteur est gravé sur le côté droit du bloc-moteur, au-dessus du distributeur ou de la bobine. Ce numéro est précédé des lettres FFCM, figure 2.

Nous vous conseillons d'inscrire ces numéros ci-dessous afin de les avoir à votre portée en cas de besoin.

Numéro de série du moteur

FFCM _____

Numéro de série du tracteur

SFC _____

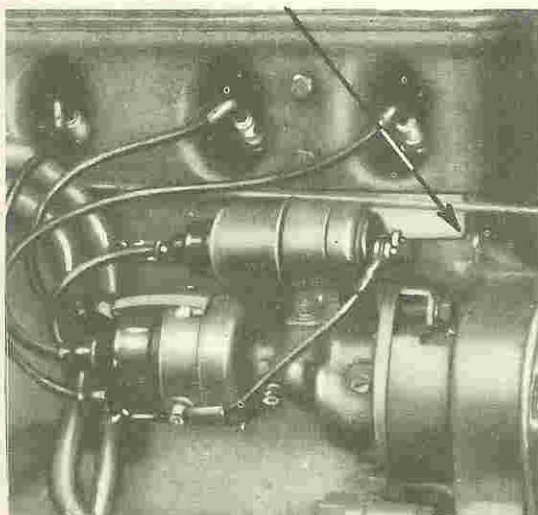


Figure 2 - Emplacement du numéro de série du moteur.



Figure 2A - Emplacement du numéro de série du tracteur.

DESCRIPTION

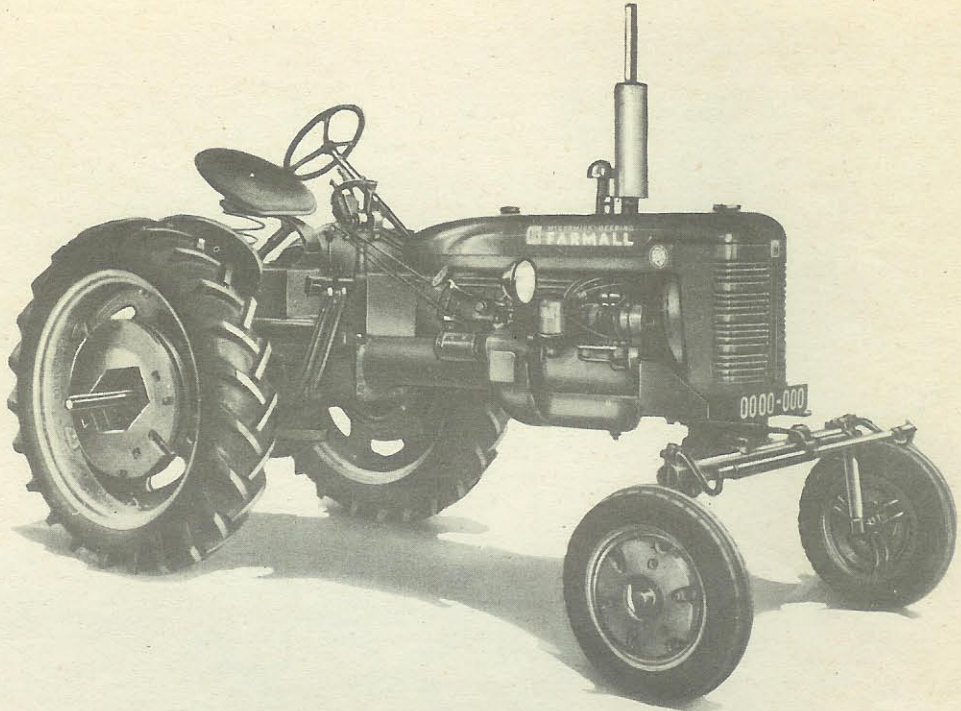


Figure 3 - Le Farmall Super FC vu du côté droit.

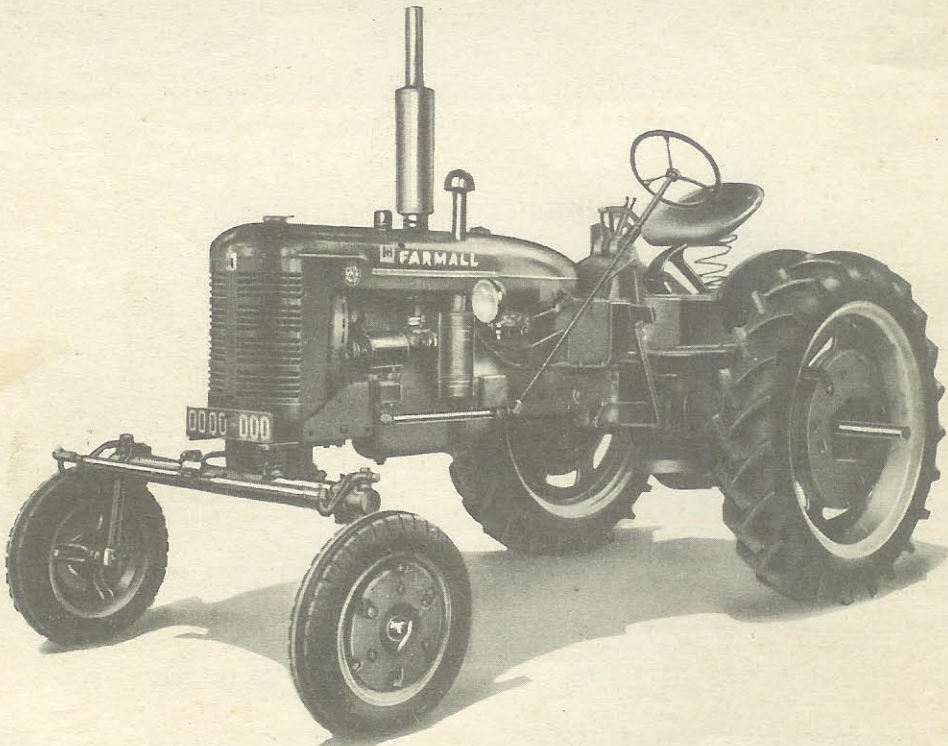


Figure 3A - Le Farmall Super FC vu du côté gauche.

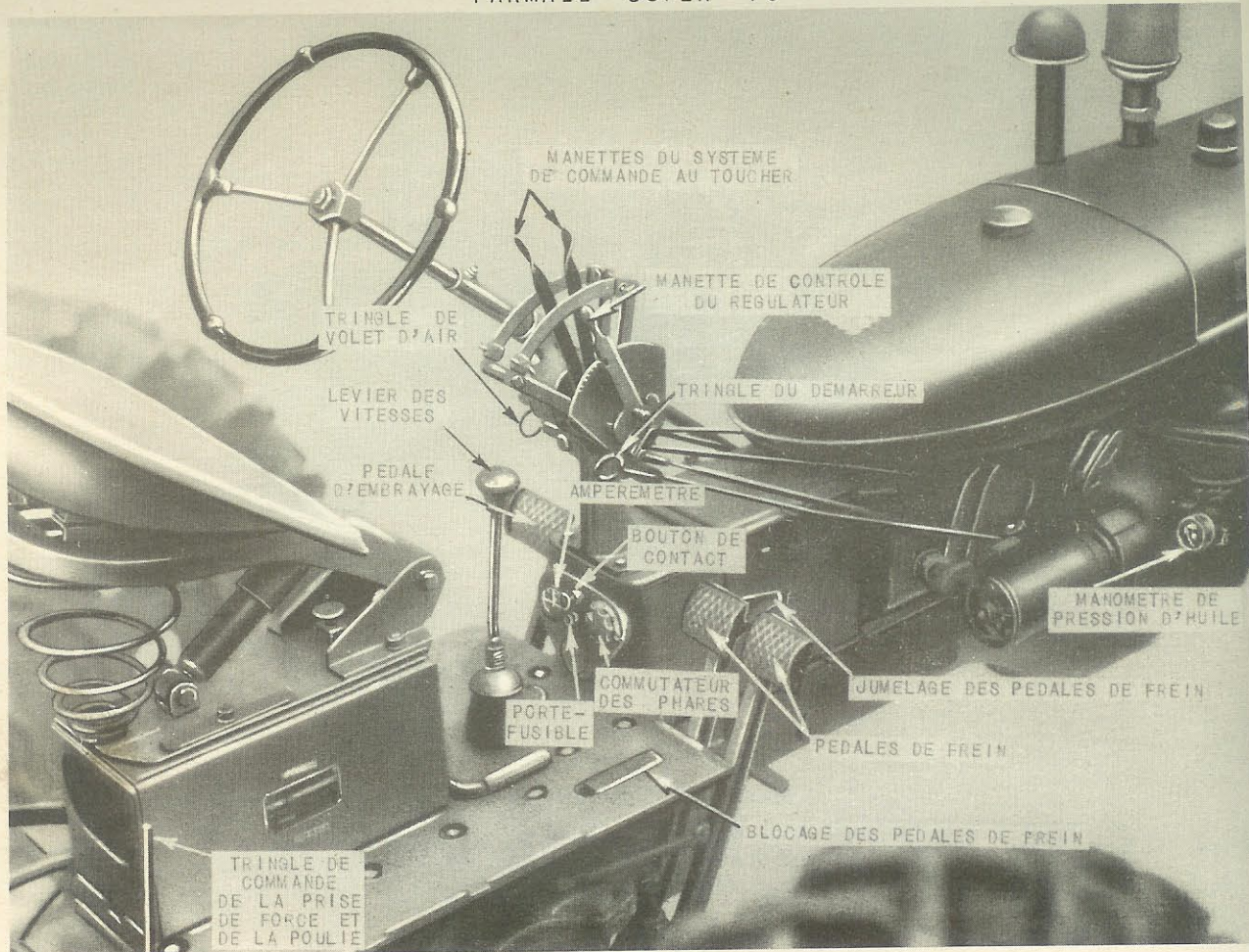


Figure 4 - Emplacement des commandes.

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE BORD

Il existe une variété d'équipements spéciaux disponibles pour être utilisés sur le Farmall Super FC. Les instructions pour l'utilisation et l'entretien de ces équipements ont été incorporées dans le présent livret. Si votre tracteur ne possède pas ces équipements spéciaux, il n'y a pas lieu de tenir compte des instructions concernant leur utilisation.

Pédales de frein

Ces pédales sont utilisées pour arrêter le tracteur, pour le maintenir dans une position d'arrêt, et pour aider à tourner court comme indiqué ci-dessous.

Pour arrêter le tracteur, les pédales doivent être jumelées, afin que les freins fonctionnent simultanément lorsque l'on appuie sur celles-ci.

Pour bloquer le tracteur à l'arrêt, jumelez les pédales et maintenez-les appuyées en les calant dans cette position au moyen du blocage des pédales de frein.

Pour virer court, les pédales doivent être manoeuvrées individuellement, en appuyant sur la

pédale placée du côté du tournant à effectuer.*

Le jumelage des pédales de frein, figure 4, sert à réunir les deux pédales, ce qui permet de faire fonctionner simultanément les deux freins.

Le blocage des pédales de frein, figures 4 et 41, est utilisé pour maintenir les pédales dans leur position de freinage, ce qui immobilise le tracteur.

Pédale d'embrayage

Cette pédale, appuyée à fond de course, sépare le moteur de la boîte de vitesses.

DESCRIPTION

Tringle du volet obturateur d'air

La tringle du volet obturateur d'air du carburateur permet de contrôler l'admission d'air au carburateur, sans quitter le siège du tracteur. Quand cette tringle (*figure 9*) est tirée de toute sa course, l'admission d'air est coupée, enrichissant de ce fait le mélange carburé pour le démarrage du moteur. Avant le démarrage, tirez sur la tringle pour fermer le volet du carburateur, et repoussez-la à fond pour ouvrir le volet et le remettre en position de fonctionnement normal du moteur.

Manette de contrôle du régulateur

Cette manette contrôle la vitesse de rotation du moteur et, une fois placée dans une position donnée, elle lui conserve une vitesse de régime uniforme, même si la charge varie.

A pleine charge, la vitesse de régime ou vitesse contrôlée par le régulateur est de 1650 tr/mn; à vide, cette vitesse est d'environ 1815 tr/mn; la vitesse minimum de ralenti obtenue par fermeture du papillon des gaz à la main est de 500 à 550 tr/mn. Ne jamais faire tourner le moteur à une vitesse supérieure à celle contrôlée par le régulateur. Les vitesses excessives sont dangereuses.

Le régulateur est réglé à l'usine et ne nécessite aucun réglage. Si le régulateur ne fonctionne pas correctement, consultez votre Agent "I.H.".

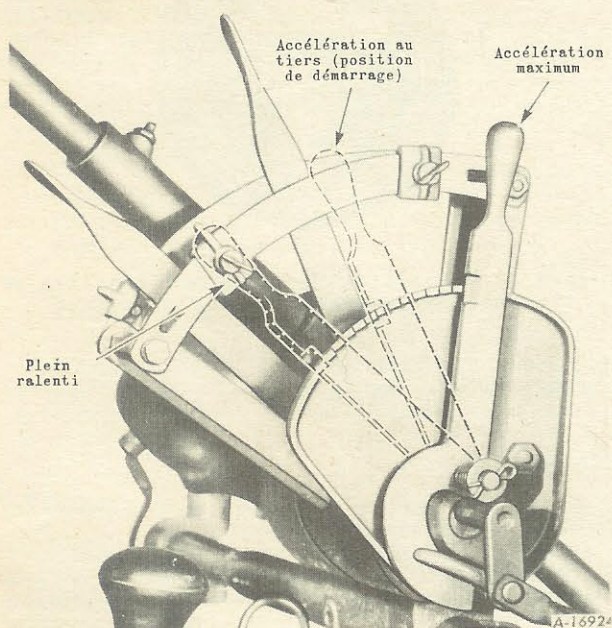


Figure 5 - Différentes positions de la manette de contrôle du régulateur.

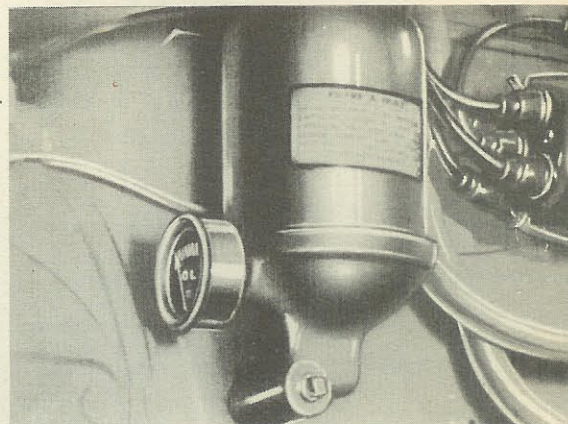


Figure 5A - Emplacement du manomètre de pression d'huile.

Manomètre de pression d'huile

Ce manomètre, *figure 5A*, indique si l'huile de graissage circule bien à travers le moteur. L'aiguille doit se maintenir sur la partie blanche pendant la marche, *figure 5B*. Au cas où elle ne se trouverait pas placée dans cette position, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause de la chute de pression d'huile. Si vous ne pouvez pas déterminer cette cause n'omettez pas de consulter votre Agent "I.H." avant de faire fonctionner le moteur.



Figure 5B - Manomètre de pression d'huile montrant l'aiguille en position correcte de fonctionnement.

Bouton de contact d'allumage

Ce bouton sert à fermer et à ouvrir le circuit électrique pour le démarrage et l'arrêt du moteur. Tirez sur ce bouton pour permettre le démarrage et poussez-le pour arrêter le moteur.

Tringle de démarrage

La tringle de démarrage sert à lancer et arrêter le moteur du démarreur. Tirez sur la tringle pour mettre le moteur en marche, (*figure 10*).

FARMALL SUPER FC

Levier des vitesses

Ce levier sert à sélectionner le rapport désiré de démultiplication de la transmission. Il y a quatre (4) vitesses avant et une (1) marche arrière, voir figure 6.

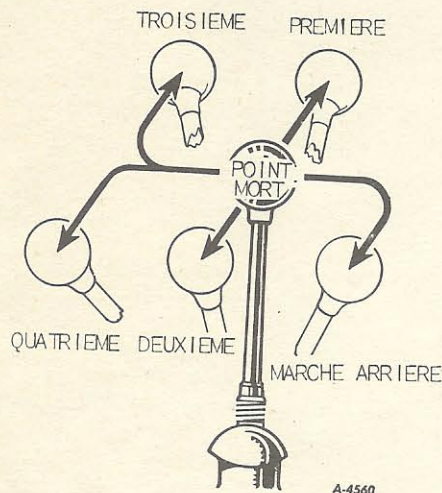


Figure 6 - Différentes positions du levier des vitesses.

Commutateur des phares

Le commutateur des phares, placé sur le tableau de bord, comporte quatre positions:

- "E" - Tous feux éteints.
- "L-FR" - Lanternes avant et feu rouge arrière.
- "C-FR" - Code avant et feu rouge arrière.
- "C-P" - Code avant et phare arrière.

Ampèremètre

L'ampèremètre indique le taux de charge ou de décharge de la batterie. Lorsque le moteur tourne, l'ampèremètre doit indiquer la charge. S'il indique constamment une décharge, recherchez la cause pour éviter la décharge complète de la batterie et les dégâts éventuels à la génératrice. Reportez-vous aux pages 35 à 40 pour les renseignements complémentaires concernant l'équipement électrique.

Manettes de contrôle "au toucher"

Ces manettes, figure 4, commandent le système de contrôle "au toucher" Farmall, qui permet de relever et d'abaisser les différents instruments utilisés avec ce tracteur et de régler leur profondeur de travail. Pour les instructions complémentaires, reportez-vous à la page 14.

Tringle de commande de poulie de transmission et de prise de force

La tringle de commande sert à embrayer ou à débrayer la poulie de transmission ou la prise de force. Reportez-vous à la page 12 pour les instructions de fonctionnement.

Levier de commande des volets de radiateur

Le levier de commande ouvre et ferme les volets de radiateur, ce qui contrôle la température du moteur. Tirez sur le levier de toute sa course vers l'arrière, pour fermer les volets et poussez-le vers l'avant pour les ouvrir.

NOTE: Les tracteurs à moteur à essence ne sont pas régulièrement munis de cet équipement.

Thermomètre

Le thermomètre, figure 6A, enregistre la température du liquide dans le système de refroidissement. En marche normale, son aiguille doit se trouver sur la partie gauche de la graduation verte (marche), peu éloignée de la graduation blanche (froid).

NOTE: Les tracteurs à moteur à essence ne sont pas régulièrement munis de cet équipement.



Figure 6A - Position correcte de l'aiguille du thermomètre pendant la marche du moteur.

Avant la mise en service du tracteur neuf

Graissage

Graissez le tracteur entièrement en vous basant sur le "Tableau de Graissage", page 18 à 22.

Vérifiez le carter du moteur, le filtre à air, la transmission, le boîtier de la poulie de transmission et tous les boîtiers d'engrenages, pour vous assurer que leur niveau est correct et que les qualités d'huiles employées correspondent à la température extérieure; reportez-vous au "Tableau de Graissage" et aux caractéristiques des lubrifiants de la page 23.

DESCRIPTION

Les tracteurs qui ne sont pas emballés pour l'exportation sont entièrement garnis d'huile avant de quitter l'usine. Les moteurs sont remplis d'huile moteur légère.

Le carter du moteur, le filtre à air et tous les boîtiers d'engrenages sont vidangés sur les tracteurs emballés.

Avant la première mise en route du moteur, enlevez les bougies et versez environ une cuillerée à café d'huile moteur dans chaque cylindre; remettez les bougies et faites tourner le moteur à la manivelle pour répartir l'huile sur les parois des cylindres. On assure ainsi un graissage efficace des cylindres et des pistons dès la mise en route du moteur, éliminant de ce fait la possibilité de grippage.

Pneumatiques

Avant de déplacer le tracteur, vérifiez la pression d'air dans les pneumatiques. Les pneus avant doivent être gonflés à 2 Kg au cm² (28 lbs par pouce carré) et les pneus arrière à 0,850 kg (12 lbs). Reportez-vous au tableau de la page 47 pour les renseignements complémentaires.

Système de refroidissement du moteur

La capacité du système de refroidissement est d'environ 12,25 litres.

Assurez-vous que le bouchon de vidange du radiateur est fermé, *figure 28*, faites le plein du radiateur en vous arrêtant légèrement au-dessous du goulot de remplissage. Ceci permet la dilatation du liquide de refroidissement sous des conditions normales de travail. Employez de l'eau propre. Nous vous recommandons l'emploi d'eau douce ou d'eau de pluie qui ne contiennent pas de calcaire pouvant former du tartre et boucher éventuellement les conduites.

Pour plus de renseignements, reportez-vous à la page 28, "Système de refroidissement". Si le tracteur doit être employé par temps de gelée, reportez-vous à la page 27, "Conduite par temps froid".

Système d'alimentation

N'utilisez que de l'essence propre et de bonne qualité. Pendant les 100 premières heures de travail, mélangez un demi litre d'huile moteur légère par vingt litres d'essence.

Allumage

Assurez-vous que le câble central "B", *figure 31*, du distributeur est bien enfoncé dans sa douille sur la bobine.

A l'expédition des tracteurs, le câble de masse de la batterie (positif) est débranché (*figure 36*). Il est nécessaire de le remettre en place correctement pour pouvoir faire tourner le moteur.

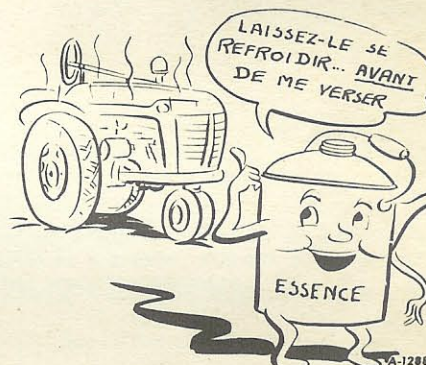
Instruments de bord et commandes

Familiarisez-vous avec les instruments de bord et les commandes qui sont décrits sur les pages 4 à 6.

Préparation du tracteur pour le travail journalier

Système d'alimentation

Faites le plein du réservoir à essence, de préférence à la fin de la journée de travail, avec de l'essence propre de bonne qualité. (La capacité du réservoir est d'environ 42 litres); l'air surchargé de vapeur d'eau qui pourrait y séjourner se trouve ainsi expulsé, ce qui évite la condensation.



Ne faites jamais le plein d'essence quand le moteur tourne ou est très chaud.

Le bouchon de remplissage du réservoir comporte des trous d'évent, *figure 7*. Il est indispensable, pour que l'essence s'écoule normalement, que ces trous ne soient pas bouchés.



Figure 7 - Trous d'évent dans le bouchon de remplissage.

FARMALL SUPER FC

SOYEZ PRUDENT: Ne faites jamais le plein du réservoir lorsque le moteur tourne, ou à proximité d'une flamme découverte, ne fumez jamais et n'employez pas de lampe à pétrole lorsque vous travaillez auprès de combustibles inflammables. En versant le combustible, maintenez l'entonnoir et le bidon en contact avec le métal du réservoir, *figure 8*, pour éviter qu'une étincelle électrique ne vienne enflammer les gaz. N'employez jamais d'allumette au voisinage de l'essence, l'air ambiant étant, dans un rayon de plusieurs mètres, surchargé de vapeurs qui en font un mélange particulièrement explosif.

Système de refroidissement

Enlevez le bouchon de remplissage du radiateur et vérifiez le niveau d'eau. Faites le plein en vous arrêtant légèrement au-dessous de la partie inférieure du goulot de remplissage.

Graissage

Filtre à air: Changez l'huile du bol du filtre à air. Faites le plein jusqu'au niveau indiqué, avec de l'huile moteur. La contenance est de 0,4 litre.

Carter du moteur: Assurez-vous que l'huile du carter atteint le niveau du robinet supérieur de vérification. Ajoutez de l'huile au besoin. Voir *figure 18B*.



A-11819

Figure 8 - Remplissage du réservoir à essence.

Graisers: Reportez-vous au "Tableau de graissage" pages 18 à 22, pour le graissage journalier complet à effectuer.

UTILISATION DU TRACTEUR

Avant de tenter de mettre en route ou d'utiliser le tracteur, ne manquez pas de suivre les instructions concernant les tracteurs neufs et de bien vous familiariser avec les commandes et les instruments de bord.

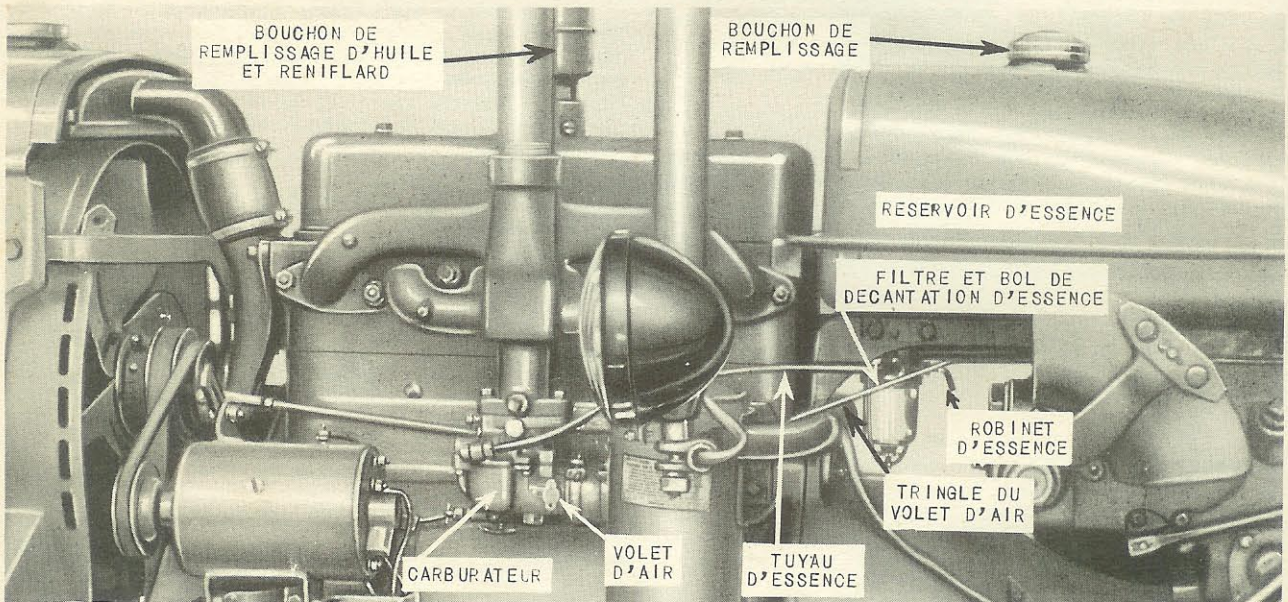


Figure 8A - Système d'alimentation du moteur.

UTILISATION DU TRACTEUR

Utilisation du moteur

Volet du radiateur

Les tracteurs Super FC ne sont pas régulièrement équipés de volets de radiateur, mais ceux-ci peuvent être livrés sur commande spéciale. Si votre tracteur en est muni, fermez les volets pendant la mise en route par temps froid; réglez-les ensuite à la demande pour maintenir l'aiguille du thermomètre sur la partie gauche de la graduation verte (marche), non loin de la graduation blanche (froid).

Système d'alimentation

Vérifiez le plein du réservoir à essence; assurez-vous également que le robinet du filtre à essence placé au-dessous du réservoir est bien ouvert.

Mise en marche du moteur

1. Placez le levier de vitesses au point mort, *figure 6.*

2. Tirez la tringle du volet obturateur d'air de toute sa course, *figure 9.*

3. Placez la manette de contrôle du régulateur à la position d'accélération au tiers, *figure 5.*

4. Tirez le bouton de contact d'allumage, *figure 9A.*

5. AU DEMARREUR ELECTRIQUE: Débrayez en appuyant à fond sur la pédale d'embrayage, tirez la tringle de démarrage, *figure 10*, et relâchez-la dès que le moteur tourne. Cependant, ne maintenez pas la tringle tirée plus de 30 secondes à la fois. Si le moteur ne part pas, relâchez la tringle et attendez une minute ou deux avant de recommencer. Relâchez lentement la pédale d'embrayage lorsque le moteur tourne.

6. A LA MANIVELLE: Faites faire au moteur un tour ou deux à la manivelle, repoussez ensuite légèrement la tringle du volet obturateur d'air et faites tourner le moteur à la manivelle jusqu'au démarrage, *figure 10A.*



Lors de la mise en route du moteur dans une grange ou un garage, laissez toujours les portes ouvertes en grand, car les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz sans odeur, sans goût ni couleur, et poison dangereux.

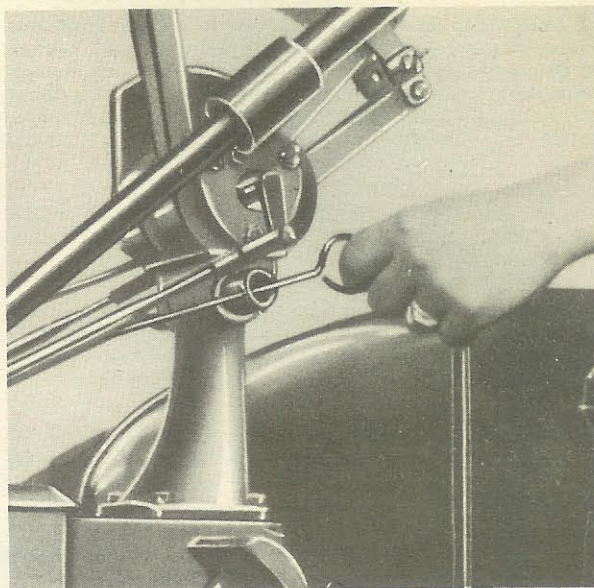


Figure 9 - Manoeuvre de la tringle du volet obturateur d'air.

Utilisation du volet obturateur d'air

Evitez l'emploi excessif du volet obturateur d'air, ce qui aurait pour effet de noyer le moteur et causerait des difficultés de démarrage. L'utilisation du volet obturateur d'air varie selon la température et l'altitude.

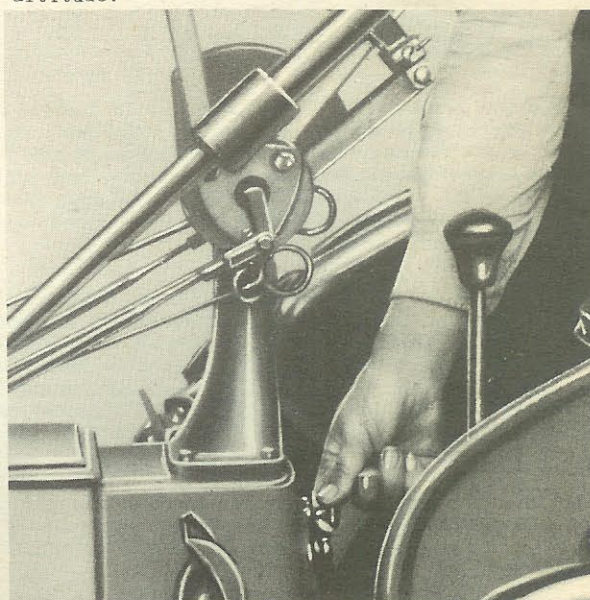


Figure 9A - Manoeuvre du bouton de contact d'allumage.

Attention: En faisant tourner le moteur à la manivelle, assurez-vous que le levier des vitesses est bien au point mort et tenez-vous toujours dans une position telle qu'il n'y ait aucune possibilité d'être frappé par la manivelle en cas de retour. Faites tourner le moteur par vigoureux quarts de tour de bas en haut. Ne le lancez jamais à la volée.

Les instructions suivantes sont données à titre indicatif et doivent être adaptées aux conditions dans lesquelles on se trouve.

Par temps chaud, ou avec le moteur chaud, tirez à mi-course la tringle du volet obturateur d'air, et faites tourner le moteur à la manivelle, par vigoureux quarts de tour, jusqu'au démarrage, *figure 9*.

Par temps froid ou avec le moteur froid, tirez complètement la tringle du volet obturateur d'air, *figure 9*, et faites tourner le moteur par vigoureux quarts de tour, comme suit:

De six à huit quarts de tour pour des températures de -18°C à -12°C .

De quatre à cinq quarts de tour pour des températures de -12°C à -7°C .

De deux à trois quarts de tour pour des températures de -7°C à -1°C .

Repoussez ensuite à mi-course la tringle du levier obturateur d'air et faites tourner le moteur à la manivelle, par vigoureux quarts de tour, jusqu'au démarrage.

Après le démarrage du moteur

Dès que le moteur est parti, réglez la tringle du volet de façon à obtenir une marche régulière, sans ratés, et, au fur et à mesure que le moteur se réchauffe, ouvrez graduellement le volet en enfonçant la tringle petit à petit, jusqu'au fond, *figure 9*. Ne vous servez jamais du volet pour enrichir le mélange carburé, sauf pour le démarrage du moteur.

Dès le démarrage du moteur, jetez un coup d'oeil sur le manomètre de pression d'huile, *figure 5B*, pour voir si la circulation d'huile s'effectue normalement. Si la circulation est défectueuse, arrêtez le moteur et vérifiez le système de graissage pour déterminer la cause de la perte de pression. En cas d'insuccès, ne manquez pas d'avoir recours à votre agent I.H. avant de remettre le moteur en marche.

Pour arrêter le moteur

Tirez de toute sa course, vers l'arrière, la manette de contrôle du régulateur de façon à la mettre en plein ralenti, et poussez à fond le bouton de contact d'allumage. Il est recommandé de fermer le robinet d'essence si le tracteur est arrêté pour un certain temps.

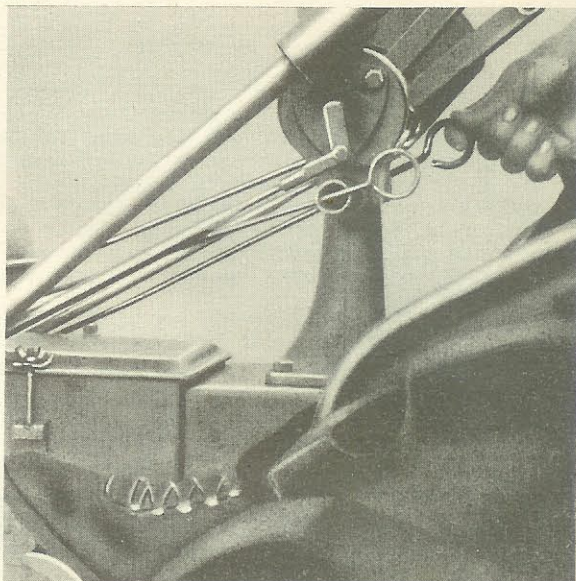
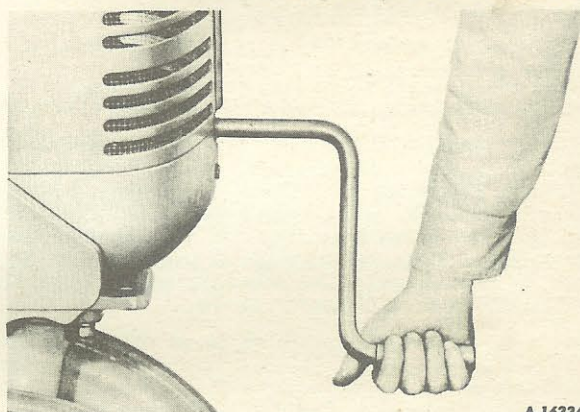
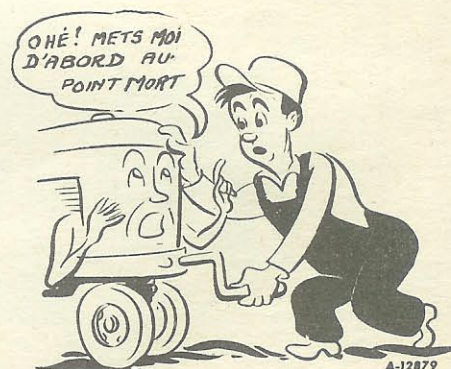


Figure 10 - Manoeuvre de la tringle de démarrage.



A-16334

Figure 10A - Position correcte de la main sur la manivelle.



A-12879

Assurez-vous que le levier des vitesses est bien au point mort avant de mettre le moteur en marche.

UTILISATION DU TRACTEUR

Conduite du tracteur

Mise en marche du tracteur

1. Avancez légèrement la manette de contrôle du régulateur, figure 5.

2. Débrayez en appuyant à fond sur la pédale de débrayage, figure 11.

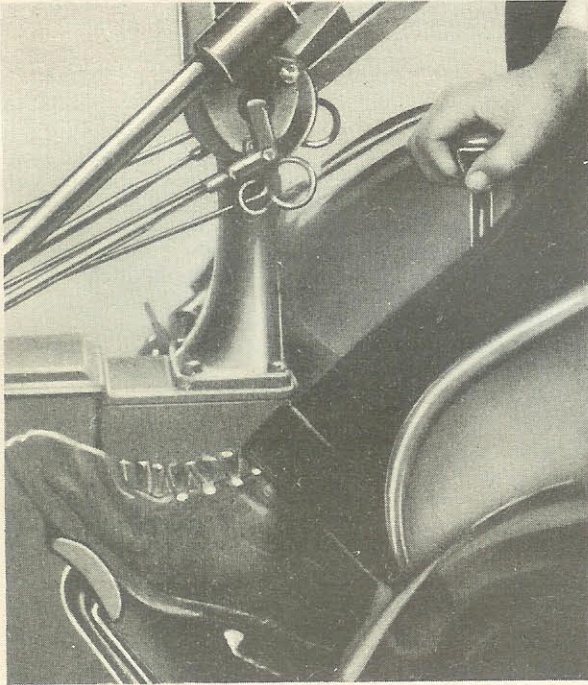


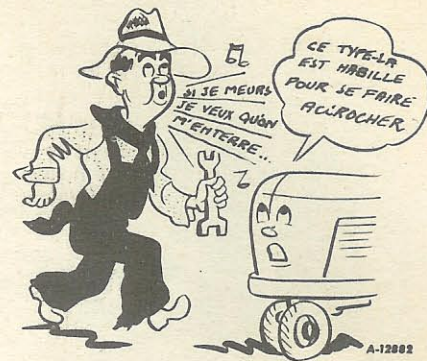
Figure 11 - Changement de vitesse avant la mise en marche du tracteur.

3. Maintenez la pédale appuyée et placez le levier des vitesses dans la position correspondant à la vitesse désirée, figure 6; avancez la manette de contrôle du régulateur à une position où le moteur fonctionne au mieux avec la charge qui lui est imposée.

4. Faites avancer le tracteur en relâchant progressivement la pédale de débrayage. (NOTE: Ne changez jamais la vitesse lorsque l'embrayage moteur est en prise ou lorsque le tracteur est en mouvement).

5. Ne laissez pas le pied sur la pédale de débrayage pendant la marche, ce qui amènerait une usure anormale des garnitures.

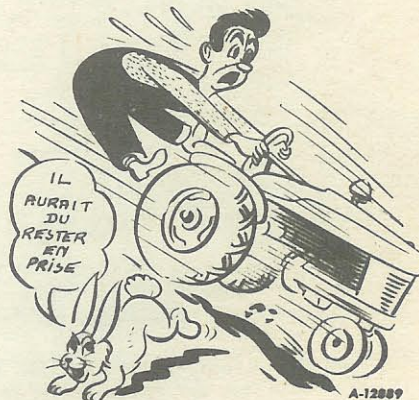
Les pédales de freins doivent toujours être jumelées avant de passer à la grande vitesse. Pour jumeler les pédales, introduire le loquet dans la fente au dos de la pédale droite, figure 12. Quand les pédales ne sont pas jumelées, le loquet doit être rabattu dans son logement au dos de la pédale de gauche.



Le conducteur ne doit pas être habillé de vêtements lâches ou flottants, au risque de les voir accrochés par les pièces en mouvement.



Réduisez la vitesse avant de freiner ou d'attaquer un tournant. N'oubliez pas que les risques de capotage progressent suivant le carré de la vitesse.



Ne descendez jamais une côte en roue libre.



Ne tolérez jamais. la présence d'un passager sur le tracteur. Le conducteur doit être seul.



Redoublez de prudence en travaillant à flanc de coteau. Méfiez-vous des trous et fondrières qui pourraient déséquilibrer le tracteur et le faire capoter.



Tenez-vous toujours sur le siège lorsque vous conduisez sur route ou sur le chemin des champs. Ne restez jamais sur la barre d'attelage ou sur les machines attelées.

Conduite du tracteur

La direction du tracteur s'effectue de la manière conventionnelle au moyen du volant de direction; cependant, pour tourner court ou virer sur place, appuyez sur la pédale de frein placée du côté du tournant à effectuer. Les pédales doivent alors être désaccouplées afin de pouvoir les actionner individuellement.

Pour arrêter le tracteur

Débrayez en appuyant à fond sur la pédale de débrayage et placez le levier des vitesses au point mort. Servez-vous des freins si nécessaire.

Blocage des freins

Bloquez toujours les freins quand le tracteur est arrêté sur une pente ou lorsqu'il effectue un travail à la poulie. Pour bloquer les freins, commencez par jumeler les pédales au moyen du loquet comme il a été indiqué. Appuyez alors à fond sur les deux pédales, soulevez du doigt le verrou et les pédales se trouveront bloquées, figure 12. Pour relâcher les freins, il suffit d'exercer une pression supplémentaire sur les pédales, ce qui libère automatiquement le verrou.

Utilisation de la poulie de transmission et de la prise de force

L'embrayage est commun à la poulie de transmission, à la prise de force et au moteur. Débrayez le moteur avant de toucher à la tringle de commande de la prise de force.

La même tringle de commande sert indifféremment au fonctionnement de la poulie et de la prise de force. La tringle de commande doit toujours être dans la position dégagée (en avant) figure 13, quand la poulie ou la prise de force ne sont pas utilisées.

Utilisation de la poulie de transmission ou de la prise de force sur le tracteur à poste fixe

1. Placez le levier des vitesses au point mort.
2. Mettez la manette de contrôle du régulateur à la position de plein ralenti.
3. Appuyez sur la pédale d'embrayage pour débrayer le moteur.
4. Amenez la tringle de commande de la prise de force en arrière jusqu'à ce que les arbres soient en prise, figure 13.
5. Relâchez lentement la pédale d'embrayage.

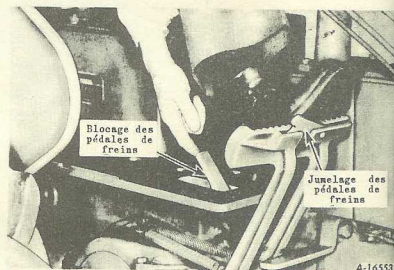


Figure 12 - Blocage des freins.

UTILISATION DU TRACTEUR

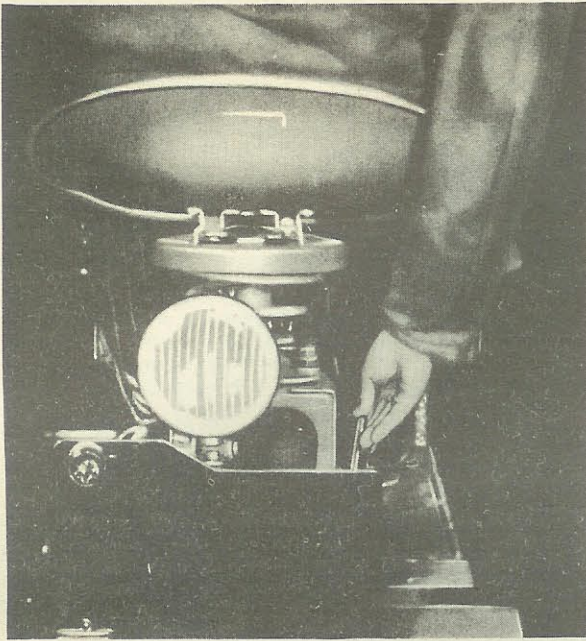
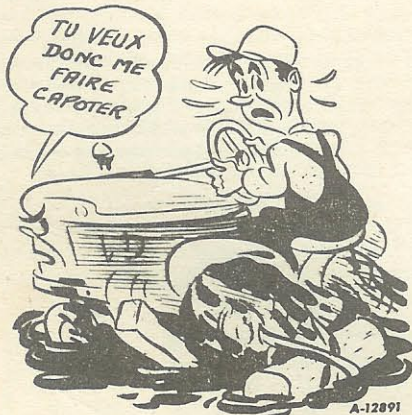


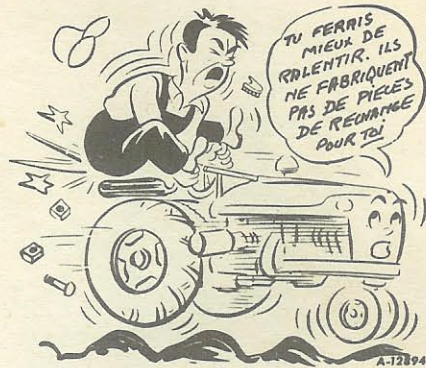
Figure 13 - Mise en marche de la poulie de transmission ou de la prise de force.

Mise en marche de la prise de force sur le tracteur en mouvement

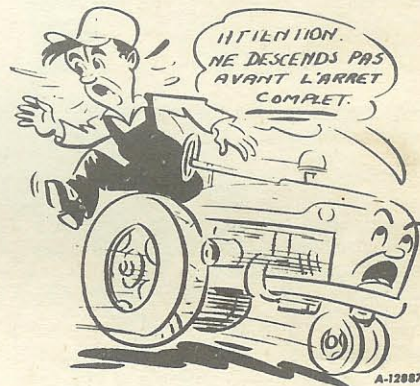
Opérez de la même façon que pour les quatre premiers stades décrits ci-dessus, puis, gardant le pied sur la pédale (position débrayée), avancez la manette de contrôle du régulateur et placez le levier des vitesses à la position désirée pour l'avancement du tracteur. Relâchez lentement la pédale et le tracteur se mettra en marche en même temps que la prise de force.



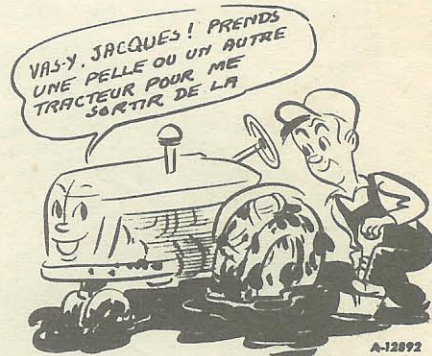
Si le tracteur ne peut pas se déplacer parce que les roues arrière sont enterrées ou enfoncées profondément dans le terrain, n'attachez pas de bûches, de piquets ou autres aux roues arrière, ce qui les empêcherait de tourner. Vous seriez certain de capoter.....



Soyez toujours maître de la vitesse du tracteur. Redoublez de prudence au voisinage des fossés ou sur un terrain inégal.

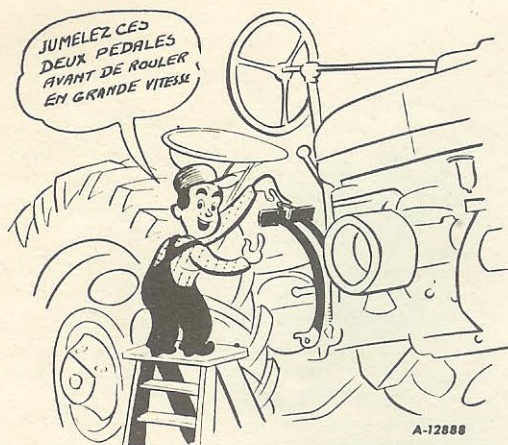


Ne descendez jamais du tracteur en marche. Attendez l'arrêt complet.



.....au contraire, déterrez ou mettez sur cric les roues arrière et comblez le terrain sous celles-ci. Ou, si un autre tracteur est disponible, attachez le tracteur en panne au moyen d'une chaîne. On peut conjuguer la puissance des deux tracteurs, si nécessaire, à condition de maintenir un fort tirage sur la chaîne pendant l'opération.

FARMALL SUPER FC



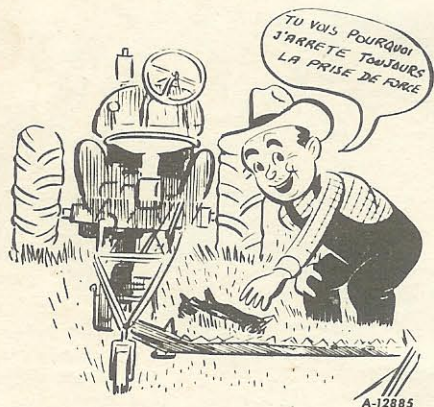
A-12888

Jumelez toujours les freins lorsque vous marchez sur route, ou quand vous conduisez en grande vitesse. Assurez-vous du bon réglage des freins.



A-12889

Embrayez toujours doucement, particulièrement pour monter une côte ou pour sortir d'un fossé.



A-12885

Arrêtez toujours la prise de force avant de descendre du tracteur.

Quand l'arbre de prise de force n'est pas utilisé, laissez-le toujours recouvert de son fourreau de protection.

Arrêtez toujours la prise de force avant de descendre du tracteur.

Instructions et précautions supplémentaires

1. La vitesse de l'arbre de la prise de force est de 539 tr/mn; la vitesse de la poulie est de 1363 tr/mn; la vitesse linéaire de la courroie avec une poulie de 216 mm est de 15,40 mètres par seconde.

2. Pendant l'utilisation de la prise de force, assurez-vous que la tôle de protection principale recouvre bien l'extrémité de l'arbre de la prise de force, voir figure 60.

3. Quand la poulie de transmission n'est pas utilisée, celle-ci peut être enlevée et l'extrémité de l'arbre recouverte de l'entretoise et de son fourreau de protection.

4. Si vous désirez utiliser le tracteur avec l'équipement de poulie de transmission provisoirement enlevé, les cales ne doivent pas être déplacées et le couvercle de la prise de force doit être monté. Lors du remontage de la poulie de transmission, assurez-vous que ces cales sont bien en place car leur épaisseur et leur nombre changeraient le contact des dents des engrenages. Consultez votre agent I.H. si un réglage pour le contact des dents s'avèrait nécessaire.

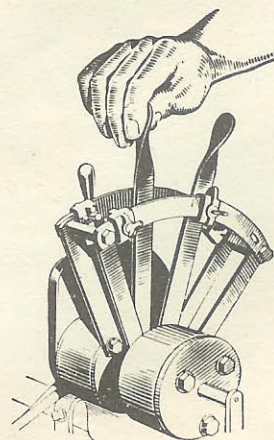
Note: Electricité statique engendrée lors du travail à la poulie sur un tracteur avec pneumatique.

L'électricité statique engendrée par le travail à la poulie peut être déchargée sans danger en reliant électriquement le tracteur à la terre au moyen d'une chaîne portant sur le sol.

Pour les instructions complémentaires concernant les poulies de transmission et les prises de force, reportez-vous à la page 60.

Système de contrôle "au toucher" Farmall

Le système de contrôle "au toucher" FARMALL, à l'aide d'une commande pratique, manoeuvrée du bout des doigts, assure hydrauliquement le relevage et le terrage des différents instruments utilisés avec le tracteur, et règle leur profondeur de travail. Les instruments peuvent être réglés sans interrompre le travail lorsque le tracteur est en marche ou à poste fixe.



UTILISATION DU TRACTEUR

Ce système comporte deux manettes de commande qui donnent au conducteur un contrôle complet, rapide et sans effort des réglages de fonctionnement de tous les instruments portés. Ces manettes peuvent être utilisées séparément ou simultanément. Leur emploi dépendra du type d'instrument monté sur le tracteur ou tiré par celui-ci. Des instructions complètes sur la manœuvre de ces manettes de commande sont données dans le livret d'entretien fourni avec les instruments. Les instructions générales pour leur utilisation sont données ci-dessous.

Chaque secteur des manettes de commande comporte une paire de taquets réglables; les taquets avant sont appelés "Taquets d'arrêt" "au toucher", et les taquets arrière "Taquets de repère" "au toucher".

Les "Taquets d'arrêt", une fois placés dans une position donnée, limiteront la course des manettes de commande et empêcheront les instruments d'être relevés au delà de la hauteur désirée.

Les "Taquets de repère" servent à indiquer la position où les manettes de commande doivent se trouver chaque fois que les instruments doivent être abaissés, de façon à maintenir une profondeur de travail uniforme.

Fonctionnement du système de contrôle "au toucher"

Pour abaisser, déplacez la manette de commande jusqu'à ce que l'instrument ait atteint la profondeur de travail désirée, amenez ensuite le "Taquet de repère" contre la manette et bloquez-le en place.

La profondeur de travail sera maintenue constante en ramenant la manette en face du "Taquet de repère" chaque fois que l'instrument sera abaissé. L'instrument peut être abaissé plus profondément si nécessaire en déplaçant la manette au delà du "Taquet de repère".

Après avoir accroché l'instrument au tracteur, il y a lieu de régler correctement le taquet d'arrêt pour le cas où, dans sa course de relevage, l'instrument viendrait à buter sous le bâti du tracteur. Une fois ce taquet réglé, l'instrument peut être levé rapidement par un simple coup de pouce qui déplace vers l'avant la manette de commande.

Pour régler le taquet d'arrêt, déplacez lentement la manette de commande en avant pour relever l'instrument et arrêtez-la avant que celui-ci ne touche un organe quelconque au-dessous du tracteur. Placez ensuite

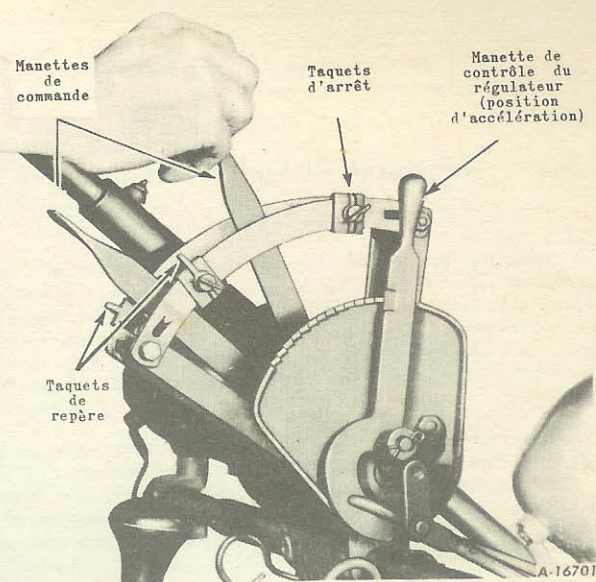


Figure 15 - Manoeuvre du système de contrôle Farmall "au toucher".

le taquet d'arrêt en butée contre la manette de commande et bloquez-le dans cette position. La manette de commande se trouvera ainsi empêchée de dépasser le point correspondant à la hauteur de relevage limité.

Note: Si l'instrument venait buter contre le dessous du tracteur, il y aurait non seulement risque de détérioration de l'un ou de l'autre, mais, de plus, la pompe du système "au toucher" risquerait d'être endommagée. En effet, le système hydraulique n'aurait pas alors complété son cycle et la pompe fonctionnerait sous sa pression interne maximum ce qui créerait un échauffement de l'huile en circulation. Cette chaleur anormale serait cause de détériorations internes. On décèlerait immédiatement cette anomalie par une surcharge appréciable qui se répercute sur le régime du moteur.

Dans un cas semblable, déplacez immédiatement la manette de commande en arrière et réglez le taquet d'arrêt à un point tel que l'instrument une fois relevé ne vienne plus toucher le dessous du tracteur.

Pour les instructions complémentaires, reportez-vous page 49.

La plupart des accidents de tracteurs et autres matériels agricoles sont généralement dus à la négligence. Les règles de sécurité indiquées dans le présent livret sont basées sur l'étude de milliers d'accidents ruraux. Etudiez ces règles avec soin, suivez-les, et exigez qu'elles soient suivies par tous ceux qui travaillent avec vous.

Rappelez-vous qu'un accident est presque toujours dû au manque de soins, à la négligence ou à l'inadvertance de quelqu'un.

GRAISSAGE

La durée du tracteur dépend des soins qu'il reçoit. Un graissage correct est primordial et fait partie essentielle de l'entretien.

Graissage général du moteur

Le moteur est pourvu d'un système de graissage sous-pression. Une pompe à huile à engrenages fait circuler l'huile sous-pression jusqu'aux coussinets de paliers et de bielles, d'arbre à cames, du mécanisme des soupapes, aux engrenages de distribution et au régulateur, assurant ainsi un graissage efficace de tous les organes.

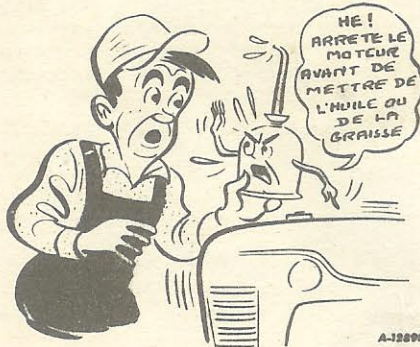
Le moteur est muni d'un filtre qui nettoie continuellement l'huile en circulation. Afin de conserver à ce filtre le maximum d'efficacité, changez l'élément filtrant à chaque vidange du moteur (toutes les 120 heures de travail). Il ne faut pas se contenter de nettoyer l'ancien élément.

Pour verser l'huile dans le moteur, retirez le reniflard du tuyau de remplissage d'huile sur le boîtier des soupapes, *figure 18A*. Des robinets de vérification sont placés sur le côté du carter inférieur et ils indiquent le niveau supérieur ou inférieur de l'huile. L'huile ne doit jamais dépasser le niveau supérieur ni être au-dessous du niveau inférieur, *figure 18B*.

Ne vérifiez jamais le niveau d'huile pendant que le moteur tourne.

Manomètre de pression d'huile

Le manomètre de pression d'huile indique si la pompe à huile fonctionne. Pendant toute la durée de fonctionnement du moteur l'aiguille de cet appareil doit se tenir sur la graduation blanche du cadran, *figure 5B*.



Le tracteur ne doit pas être huilé ou graissé lorsque le moteur est en marche.

Si l'aiguille n'indique pas une pression suffisante arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause du manque de pression. En cas d'insuccès, consultez votre agent "International Harvester" avant de remettre le moteur en marche.

Jetez toujours un coup d'œil sur le manomètre de pression d'huile après avoir mis le moteur en marche.

Pompe à huile

La pompe à huile, placée dans le carter inférieur, comporte, à son aspiration, un tamis qui empêche les grosses particules de saletés de pénétrer dans le système de graissage. Ce tamis est à nettoyer chaque fois que l'on démonte le carter inférieur. L'aspiration de la pompe se fait par un flotteur qui se maintient toujours en surface où l'huile est propre, évitant d'aspirer l'eau et les dépôts qui pourraient séjourner dans le fond du carter.

Reniflard

Le bouchon du reniflard du bloc-moteur, qui sert également de bouchon de la tuyauterie de remplissage d'huile, est placé sur la partie supérieure du boîtier des soupapes. Retirez le bouchon du reniflard et nettoyez-le toutes les 120 heures de travail ou plus souvent si le tracteur fonctionne dans des endroits surchargés de poussière.

Pour le nettoyage, lavez le bouchon dans du pétrole, trempez-le dans de l'huile propre du moteur et remontez après avoir enlevé l'excès d'huile.

Filtre à huile

La durée de votre moteur dépend de la propreté de l'huile qui circule sur toutes les portées. Tout bon conducteur sait que la saleté et autres matières étrangères s'accumulent dans le carter du moteur et, qu'en marche normale, l'huile de graissage subit des transformations qui produisent des cambouis, acides, gommes, vernis et autres sous produits nuisibles.

Le filtre à huile sert à séparer de l'huile la poussière et autres corpuscules étrangers nuisibles, et à éviter leur passage dans le moteur. Son efficacité est telle qu'il permet à l'huile de circulation de rester propre et sans matières nuisibles durant 120 heures de fonctionnement, à l'expiration desquelles

GRAISSAGE

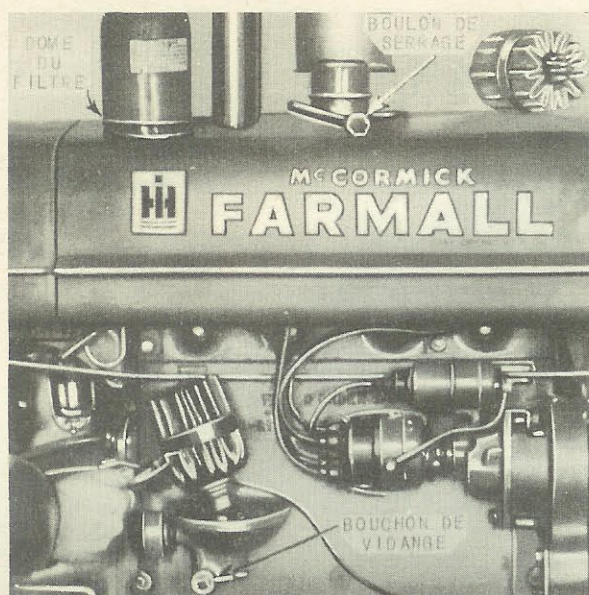


Figure 17 - Enlèvement de l'élément filtrant usagé.

il est nécessaire de changer l'huile et de remplacer l'élément peu coûteux du filtre. Reportez-vous au "Tableau de Graissage" pour déterminer l'huile à employer suivant la température ambiante. En vous conformant strictement à ces recommandations simples et sensées vous protégerez les parties vitales de votre moteur de la poussière et des impuretés de l'huile et vous éviterez l'usure rapide de ces organes de précision, les difficultés de fonctionnement et les frais d'entretien élevés qui découleraient de cette usure.

Note: Pour assurer le changement en temps voulu, nous vous recommandons d'avoir en réserve des éléments filtrants supplémentaires.

Changement de l'élément filtrant

1. Ne changez pas l'élément filtrant pendant que le moteur tourne.
2. Retirez le bouchon de vidange de l'embase du filtre et laissez la vidange s'effectuer totalement.
3. Essuyez le dôme du filtre pour empêcher que les saletés ne tombent éventuellement dans le corps du filtre.
4. Dévissez et retirez le boulon de retenue.
5. Soulevez et retirez le dôme du filtre.
6. Retirez l'élément usagé.

Note: Au cas où un équipement spécial rendrait impossible le passage du dôme au-dessus de l'élément, retirez ensemble ces deux pièces.

7. Essuyez l'embase et le dôme avec un chiffon imbibé de pétrole.

8. Revissez le bouchon de vidange sous l'embase du filtre et mettez en place le nouvel élément. Laissez la bande de retenue autour de l'élément. Assurez-vous que le joint du dôme est bien en place. Remontez le dôme et le boulon de serrage, en prenant soin que ce dernier ne déforme pas la rondelle d'étanchéité placée à l'intérieur de l'élément filtrant. Enfoncez le boulon doucement, vissez-le à travers la bague d'étanchéité puis dans l'embase et serrez avec soin.

9. Vérifiez si le niveau d'huile du carter du moteur est correct (voir le Tableau de Graissage). Faites démarrer le moteur, vérifiez si le manomètre indique la pression voulue et recherchez s'il n'y a pas de fuite d'huile au filtre.

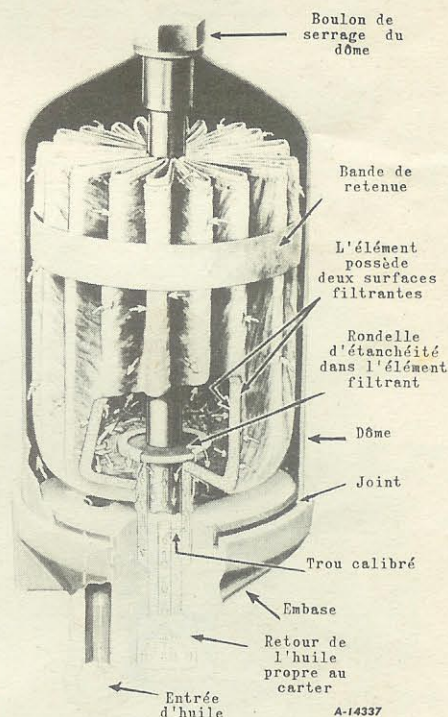


Figure 17A - Vue en coupe du filtre à huile montrant les surfaces internes et externes du nouvel élément filtrant plissé en accordéon.

TABLEAU DE GRAISSAGE

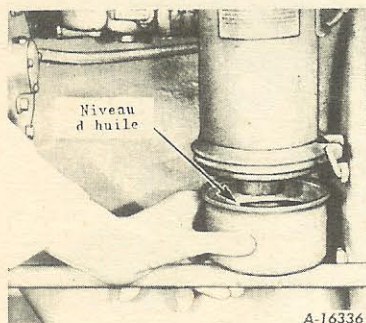
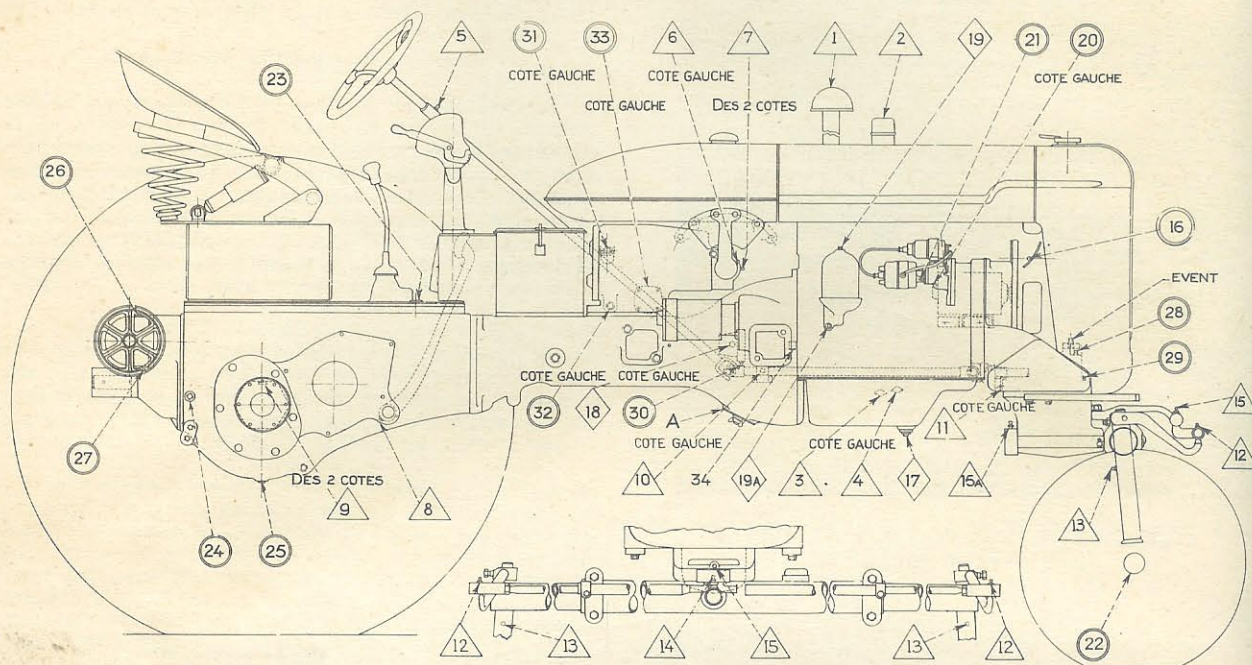


Figure 13 - Bol d'huile
du filtre à air.

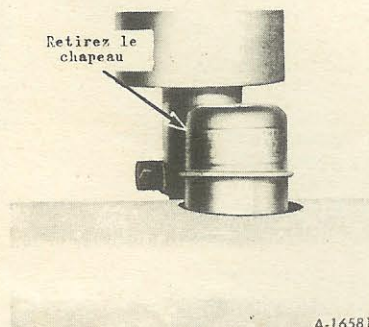


Figure 13A - Chapeau de
remplissage d'huile du
carter du moteur.

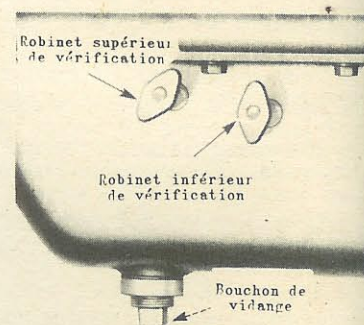


Figure 13B Robinets de
vérification du niveau
d'huile.

GRAISSAGE

Tableau de graissage

A chaque période de graissage correspond un entourage spécial du numéro de référence sur la figure de la page 18.

Les numéros portés à gauche des paragraphes du "Tableau de graissage" correspondent aux numéros de référence indiqués sur la figure de la page 18.

Les caractéristiques détaillées des lubrifiants sont données à la page 23.

△ - Tous les jours ou toutes les 10 heures de travail

1. Filtre à air.

Nettoyez et faites le plein du bol jusqu'au bourrelet de niveau avec la même huile neuve que celle employée dans le carter du moteur. Contenance 0,4 litre. Reportez-vous à la page 39 pour les renseignements complémentaires. Voir figure 18.

2. Chapeau de remplissage d'huile.

3. Robinet inférieur de vérification du niveau d'huile.

4. Robinet supérieur de vérification du niveau d'huile.

Vérifiez le niveau d'huile (le moteur étant à l'arrêt) et ajoutez la quantité nécessaire d'huile neuve pour amener le niveau jusqu'au robinet supérieur de vérification (4). Figures 18A et 18B.

5. Palier arrière de la colonne de direction.

6. Bras d'arbre basculant (2).

7. Paliers d'arbre basculant (2).

8. Pédale d'embrayage.

9. Roulements extérieurs d'essieu arrière (2).

10. Palier central d'arbre de direction.

11. Arbre de vis sans fin.

12. Barre d'accouplement. (2).

13. Pilier de fusée de direction (2).

14. Arbre de pivot d'essieu avant.

15. Siège de rotule de barre d'accouplement.

15A. Barre de renforcement.

Employez de la graisse consistante à châssis. Deux ou trois coups de pistolet ou une quantité suffisante pour chasser l'ancienne graisse et la saleté. Reportez-vous aux figures 19 à 20 inclus.



Figure 19E - Arbre de vis sans fin.

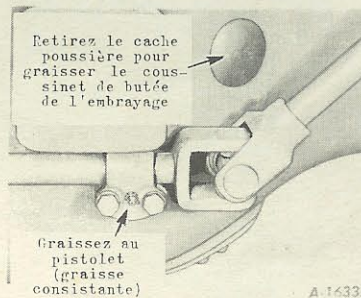


Figure 19D - Palier central d'arbre de direction et manchon de butée d'embrayage.

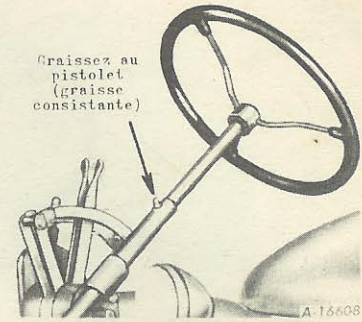


Figure 19 - Palier arrière de colonne de direction.

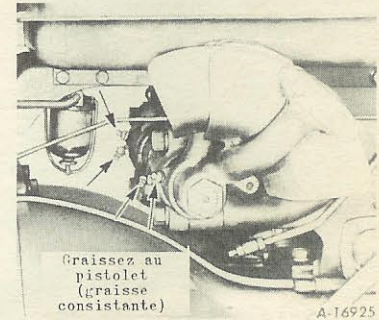


Figure 19A - Bras et coussinets d'arbres basculants

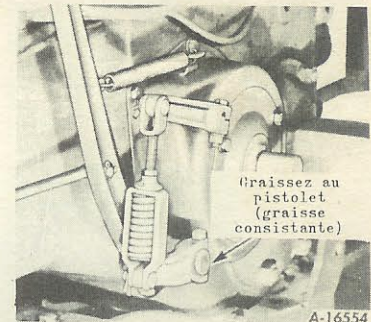


Figure 19B - Pédale d'embrayage.

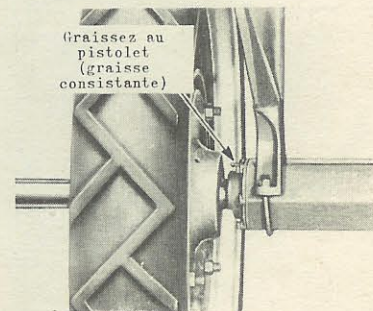


Figure 19C - Roulements extérieurs d'essieu arrière.

FARMALL SUPER FC

○ Toutes les semaines ou toutes les 60 heures de travail

Pièces diverses.

Lubrifiez les articulations des pédales d'embrayage et de freins avec quelques gouttes d'huile moteur.

◇ Toutes les 120 heures de travail

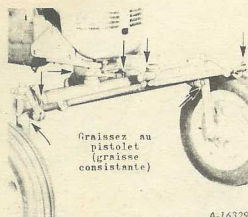


Figure 20 - Essieu avant.

17 - Bouchon de vidange du carter d'huile

Retirez le bouchon (17) et laissez s'écouler toute l'huile du carter. Faites cette opération quand le moteur est chaud. Refaites le plein avec de l'huile neuve jusqu'au niveau du robinet supérieur (4). Le carter inférieur a une capacité de 4,75 litres. Voir figure 20C. Reportez-vous à la page 23 pour les caractéristiques des huiles à employer.

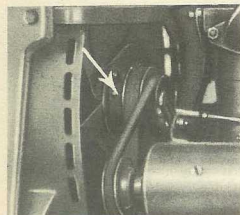


Figure 20A - Moyeu de ventilateur.

18 - Manchon de butée de l'embrayage.

Employez de la graisse consistante à châssis et donnez deux à trois coups de pistolet. N'exagérez pas le graissage. Le graisseur est accessible en retirant le cache-poussoière à la gauche du carter d'embrayage. Voir figure 19D.

19 - Élément du filtre à huile.

Changez l'élément du filtre à huile à chaque vidange. Retirez le bouchon de vidange du filtre à huile (19A) et laissez l'huile s'écouler. Retirez le boulon de serrage du filtre à huile et du dôme et retirez l'élément du filtre usagé. Remettez en place le bouchon de vidange et montez le nouvel élément filtrant comme indiqué page 17. Voir figure 20B.

19A - Bouchon de vidange du filtre à huile.

● Périodiquement

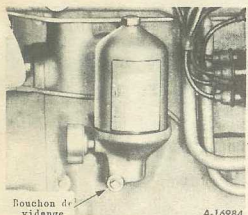


Figure 20B - Filtre à huile.

16 - Moyeu du ventilateur.

Tous les 6 mois ou toutes les 500 heures de travail, tournez le moyeu du ventilateur de façon que la vis de retenue d'huile (16) soit dans la position horizontale à gauche. Enlevez la vis et remplissez le moyeu au niveau de l'ouverture du trou de remplissage avec de l'huile moteur. Faites tourner maintenant le moyeu du ventilateur de façon que le trou de remplissage d'huile soit en bas, pour permettre à l'huile excédentaire de s'écouler. Remettez en place la vis de retenue d'huile. Reportez-vous à la page 30 pour les renseignements complémentaires. Voir figure 20A.

20 - Génératrice.

Toutes les 300 à 500 heures de travail, remplissez le graisseur d'huile moteur. Vérifiez que l'orifice de trop plein opposé au graisseur n'est pas obstrué, l'excès d'huile ne devant pas être évacué à l'intérieur de la génératrice. Voir figure 20E.

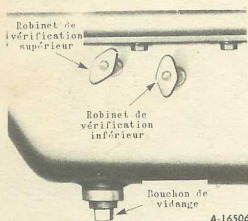


Figure 20C - Vidange du carter moteur.

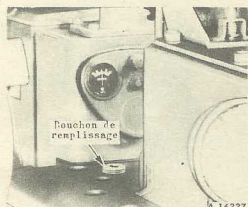


Figure 20D - Bouchon de remplissage de la boîte de vitesses.

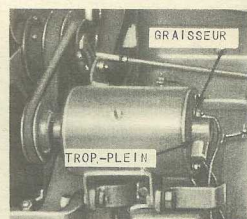


Figure 20E - Génératrice.

GRAISSAGE

21 - Distributeur.

Toutes les 500 heures de travail, retirez les bouchons obturateurs "B" et "C", *figure 21D*, et remplacez-les par des graisseurs. Donnez quelques coups de pistolet (graisse consistante à châssis) jusqu'à ce qu'une petite quantité de graisse sorte par le trou de trop plein opposé au graisseur. Donnez quelques coups de pistolet au graisseur "C" du boîtier d'entraînement.

Retirez le chapeau du distributeur ainsi que le doigt du rotor et mettez une ou deux gouttes d'huile moteur légère sur le feutre qui se trouve dans le trou de l'extrémité de la came du rupteur. (*voir figure 32*).

Remplissez de graisse la gorge de l'axe du linguet et placez une petite quantité de graisse à magnéto au dos de la plaquette de friction du linguet, *voir figures 32 et 33*. Consultez votre agent I.H. pour la qualité de graisse à employer.

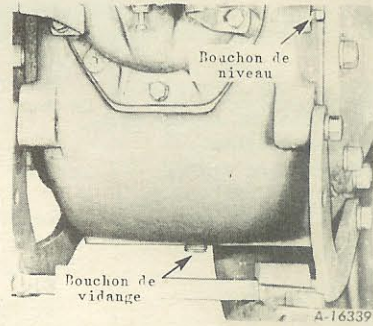


Figure 21 - Bouchons de vidange et de niveau d'huile de la boîte de vitesses

22 - Roues avant.

Tous les six mois, démontez, nettoyez et remplissez les moyeux de roues avant avec de la graisse consistante à châssis. *Reportez-vous à la page 22 pour les instructions complémentaires.*

Boîte de vitesses

- 23 - Bouchon de remplissage d'huile.
- 24 - Bouchon de niveau d'huile.
- 25 - Bouchon de vidange d'huile.

Vérifiez périodiquement le niveau d'huile. Employez le lubrifiant recommandé *page 23*; l'huile doit être maintenue au niveau du bouchon (24) sur le côté arrière droit de la boîte de vitesses, *figure 21*. L'huile de la boîte de vitesses doit être changée au moins une fois par an ou toutes les 1000 heures de travail au maximum. Retirez le bouchon de vidange (25) et laissez toute l'huile s'écouler; *figure 21*. Remettez en place le bouchon de vidange et retirez le bouchon de remplissage (23) et le bouchon de niveau (24). Refaites le plein avec le lubrifiant recommandé jusqu'au bouchon de niveau et remettez en place les bouchons, *figures 20D et 21*. Si l'on a été amené à diluer l'huile à l'aide de pétrole en cas de température particulièrement froide, il est indispensable de changer l'huile avant d'employer le tracteur par temps chaud. Capacité de remplissage 18 ou 19 litres lorsque le tracteur est muni de la poulie de transmission et de la prise de force.

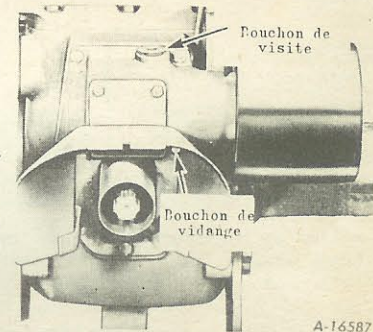


Figure 21A - Poulie de transmission.

Carter de poulie de transmission

- 26 - Bouchon de visite.
- 27 - Bouchon de vidange.

La poulie de transmission est automatiquement graissée par l'intermédiaire du carter de transmission, par conséquent, le bouchon (26) ne sert seulement que de bouchon de visite. Retirez le bouchon de vidange (27) et laissez toute l'huile s'écouler du carter de la poulie lorsque l'huile de la transmission est changée. *Voir figure 21A.*

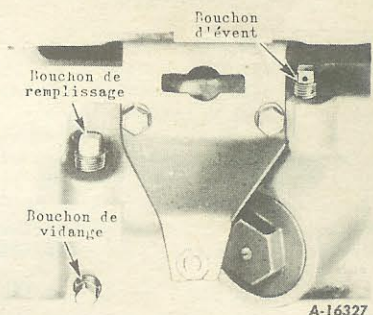


Figure 21B - Boîtier de direction.

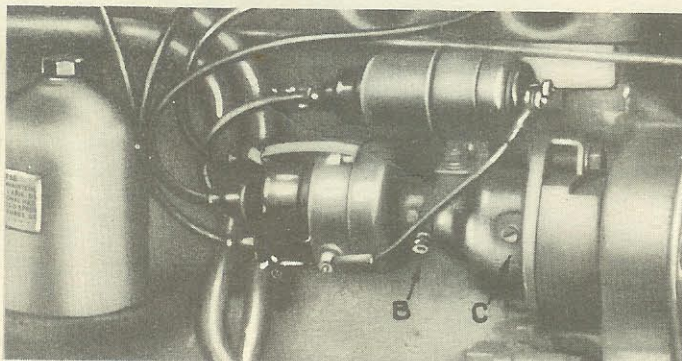


Figure 21D - Distributeur d'allumage.

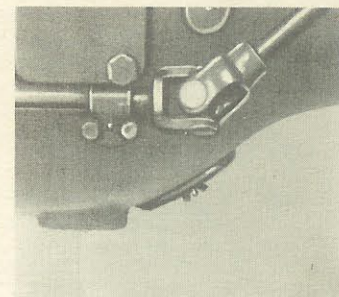


Figure 21C - Coussinet de butée de l'embrayage.

- Vérifiez périodiquement et ajoutez suffisamment de lubrifiant recommandé jusqu'au niveau du bouchon (28)
- Boîtier de direction**
28. Bouchon de niveau et de remplissage. } Conservez le trou dans le bouchon d'évent, *figure 21B*, toujours ouvert pour libérer la pression qui peut se produire à la suite des changements de température.
29. Bouchon de vidange. } Changez l'huile au-moins une fois par an. Cependant ne faites pas fonctionner le tracteur plus de 1000 heures sans changer l'huile.
30. Coussinet de butée de l'embrayage. } Une fois par saison ou plus souvent si nécessaire, vidangez en retirant le bouchon (29) et refaites le plein avec du lubrifiant neuf. Contenance 0,60 litre (1-1/4 U.S. pints). Voir *figure 21B*.
- Contrôle "au toucher"**
- Réservoir d'huile**
31. Bouchon de niveau et de remplissage. } Reportez-vous à la page 49.
32. Bouchon de vidange. }
33. Filtre à huile. }
34. Palier de centrage de l'embrayage. } Le palier de centrage de l'embrayage n'a pas à être graissé (coussinet auto-graisseur).

Graissage des roues avant

Démontage et graissage

Pour graisser les roues avant, soulevez au cric l'avant du tracteur jusqu'à ce que la roue n'appuie plus sur le sol. Dévissez le chapeau de roue "A", retirez la goupille fendue, démontez l'écrou "F", et la rondelle "G". Retirez le roulement "B" et placez-le dans le chapeau de roue "A" ou dans un récipient propre, retirez ensuite la roue. Nettoyez l'intérieur du moyeu "H", retirez la graisse usagée des roulements et nettoyez-les au pétrole; regarnissez-les ensuite de graisse consistante à châssis (pour pistolet de graissage).

Il est recommandé de laisser le roulement "C" sur la fusée et de le nettoyer à la brosse et au pétrole. Regarnissez les rouleaux de graisse neuve avant de remonter les roulements.

Vérifiez l'état de la bague d'arrêt d'huile et de la rondelle en feutre "D" et remplacez-les si nécessaire. Un cache poussière "E" est également prévu sur l'axe pour empêcher la poussière de pénétrer dans le roulement intérieur.

Remontage et réglage

Remontez la roue, serrez l'écrou "F" en faisant tourner la roue jusqu'à ce qu'elle freine légèrement sur les rouleaux. Desserrez l'écrou d'un sixième de tour et alignez un crâneau avec le trou de goupille. Remettez en place la goupille fendue et le chapeau de roue.

Toutes les pièces doivent être très propres.

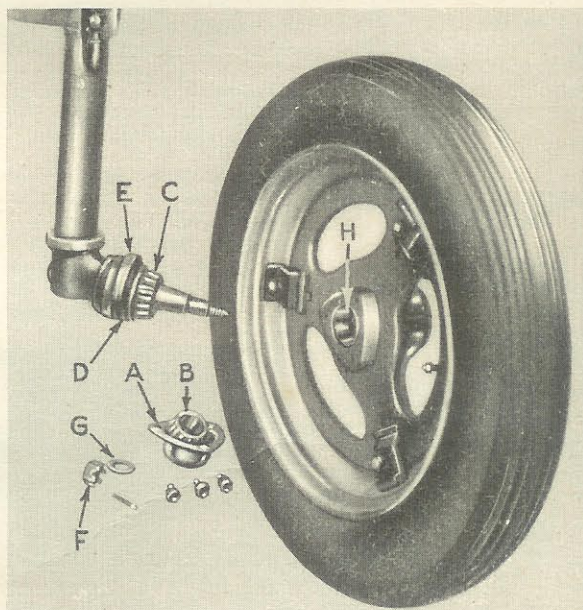


Figure 22 - Roue démontée pour le nettoyage et le graissage.

GRAISSAGE

Caractéristiques des lubrifiants pour moteurs et châssis

Points de graissage	Contenances		Température prévue		
	en litres	en mesures des U.S.A.	au-dessus de 0°C (32°F)	de 0°C (32°F) à -12°C (10°F)	au-dessous de -12°C (10°F)
Carter moteur	4,75	5 qts	SAE-30	SAE-20W	SAE-10W
Bol d'huile du filtre à air	0,41	7/8 pts	SAE-30	SAE-20W	SAE-10W
Distributeur			Graisse consistante	Graisse consistante	Graisse consistante
Génératrice			SAE-30	SAE-20W	SAE-10W
Boîte de vitesses sans prise de force, ni poulie de transmission	18	4-3/4 gals	SAE-90	SAE-90	SAE-90+
Avec prise de force et poulie de transmission	19	5 gals			
Boîtier de direction	0,60	1-1/4 pt	SAE-90	SAE-90	SAE-90+
Réservoir du système de contrôle "au toucher"	3,20	6-3/4 pts	Fluide 355 382 R1	Fluide 355 382 R1	Fluide 355 382 R1
Graisseurs††			Graisse consistante	Graisse consistante	Graisse consistante

† - Reportez-vous au paragraphe "Lubrifiant pour engrenages" ci-dessous pour la dilution au pétrole par temps froid.

†† - Pour les graisseurs qui doivent être garnis au pistolet, employez de la graisse consistante, quelle que soit la température.

Caractéristiques des huiles de graissage et des graisses

Huile moteur

Les huiles employées pour le moteur doivent être des huiles de pétrole convenablement raffinées, sans eau ou dépôt et ne pas comporter d'addition d'huiles animales, d'acides, de savons, de résine ou d'autres substances ne dérivant pas du pétrole. Elles ne doivent oxyder aucun des métaux employés dans la construction du moteur.

Cependant, certaines huiles qui contiennent des produits d'apport non corrosifs bien que ne dérivant pas du pétrole donnent satisfaction dans nos moteurs, à condition que des huiles de qualités ou marques différentes ne soient pas mélangées et que le moteur soit nettoyé à fond avant tout changement de qualité ou de marque d'huile. (Consultez votre agent International Harvester pour les renseignements complémentaires).

Pour faciliter le démarrage

Afin de faciliter le démarrage, l'huile de graissage doit être choisie d'après la plus basse température prévue pour la journée. Cependant, il n'est pas nécessaire de changer l'huile du carter chaque fois que la température s'écarte de la marge prévue au cours des 24 heures. Reportez-vous aux instructions spéciales "Conduite par temps froid", page 27.

Lubrifiant pour engrenages

La transmission et le boîtier de direction des tracteurs sont garnis d'huile SAE-90 avant de quitter l'usine; ces organes sont vidangés sur les tracteurs destinés à l'exportation.

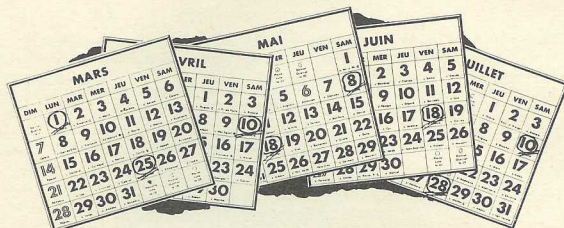
Pour toutes températures supérieures à -18°C (0°F) employez de l'huile pour engrenages SAE-90. Pour les températures inférieures à -18°C (0°F) employez une huile de même viscosité que pour les températures supérieures à -18°C (0°F) en la mélangeant avec 2,85 litres de pétrole (3 U.S. quarts) que vous versez dans le carter de transmission.

Après avoir versé le pétrole, faites marcher le tracteur jusqu'à ce que le mélange soit bien chaud. Vidangez ensuite, jusqu'aux bouchons de niveau et remettez les bouchons en place.

Employez une huile de bonne marque dépourvue de particules solides. N'employez que des huiles et graisses de bonne qualité. Pour toute sécurité, ne choisissez que des huiles et graisses de fabrication réputée.

La réserve d'huile de graissage doit être conservée dans un lieu absolument propre et à l'abri des poussières. N'employez que des récipients propres. Essayez les graisseurs avant d'appliquer le pistolet.

ENTRETIEN



Vérifications périodiques

Vérifiez périodiquement votre tracteur pour le conserver en bon état. Conformez-vous aux périodes indiquées ci-dessous.

Toutes les 10 heures de travail

- Chapeau du filtre à air.....Retirez la poussière et la menue paille, page 30. (Il est nécessaire de procéder plus souvent à l'entretien du chapeau du filtre à air lorsque le tracteur travaille dans un milieu particulièrement sale ou surchargé de poussière).
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".
- Bol de filtre à air.....Démontez, nettoyez et faites le plein du bol page 30.
- Système de refroidissement.....Vérifiez le niveau du liquide dans le radiateur, page 32.
- Réservoir à combustible.....Faites le plein avec un combustible propre et de bonne qualité.

Toutes les 60 heures de travail

- Filtre à air complet.....Démontez et nettoyez, page 30. (Il est nécessaire de procéder plus souvent à l'entretien du filtre à air lorsque le tracteur travaille dans un milieu particulièrement sale ou surchargé de poussière).
- Tuyauterie flexible en caoutchouc entre le filtre à air et le carburateur.....Vérifiez le serrage des colliers et l'état de la tuyauterie.
- Courroies du ventilateur et de la génératrice.....Vérifiez la tension et remplacez-les si nécessaire, page 26.
- Ailettes du radiateur.....Nettoyez les intervalles, page 28.
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".
- Batterie.....Vérifiez le niveau et la densité de l'électrolyte, page 39.

Toutes les 120 heures de travail

- Chapeau du reniflard du bloc-moteur.....Démontez et nettoyez.
- Filtre à huile.....Remplacez l'élément filtrant, page 17.
- Carter du moteur.....Vidangez et refaites le plein.
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".

Toutes les 250 heures de travail

- Filtre à combustible et bol de décantation.....Désassembled et nettoyez, page 25.
- Bougies.....Retirez et nettoyez, vérifiez l'écartement des électrodes, page 31.

ENTRETIEN

Toutes les 400 heures de travail

Filtre d'arrivée du combustible (au carburateur).....Démontez et nettoyez, *page 25*.
 Système de refroidissement.....Nettoyez, *page 29*.
 Soupapes du moteur.....Vérifiez le jeu des poussoirs, *page 51*.
 Pédale de débrayage.....Vérifiez la garde, *page 42*.
 Pédales de freins.....Vérifiez la garde et l'équilibrage, *page 41*.

Toutes les 500 heures de travail

Distributeur d'allumage.....Graissez et vérifiez l'écartement des plots, *page 32*.

Tous les 3 mois de travail

Chapeau du distributeur.....Nettoyez, *page 32*.

Tous les 6 mois de travail

Roues avant.....Démontez, nettoyez et regarnissez les moyeux des roues avant avec de la graisse consistante à châssis, *page 22*.
 Points de graissage (1000 heures).....Voir "Tableau de Graissage" (périodiquement).

Filtre à essence

Le filtre à essence doit être nettoyé toutes les 250 heures de travail. Procédez comme suit:

1. Fermez le robinet d'essence.
2. Désassemblez le filtre en desserrant l'écrou moleté inférieur.
3. Lavez le bol de décantation et le tamis si nécessaire.
4. Assurez-vous, au remontage, que le joint en liège du bol est en bon état et ne fuit pas; changez-le au besoin.

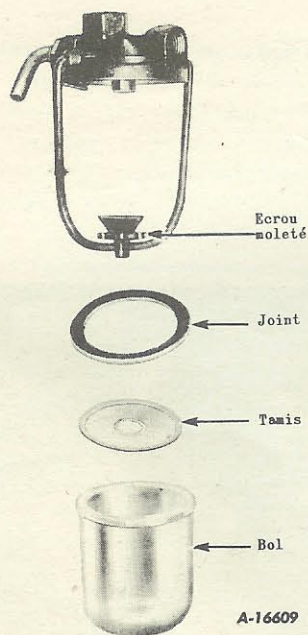


Figure 25 - Filtre à combustible démonté pour le nettoyage.

Carburateur

N'employez que de l'essence propre; l'eau et la poussière nuisent au bon fonctionnement du carburateur. Toutes les 400 heures de travail, nettoyez la crépine d'arrivée d'essence au carburateur.

Cette crépine peut être démontée pour le nettoyage en dévissant le raccord de la tuyauterie à essence et en démontant le raccord soudé; nettoyez la crépine et remettez-la en place.

Vérifiez périodiquement le serrage des écrous fixant la bride du carburateur sur le collecteur.

Vérifiez de temps à autre le serrage des vis "A", figure 25A, qui fixent le couvercle de la cuve sur cette dernière. Un desserrage se traduirait par une prise d'air additionnel au joint de la cuve.

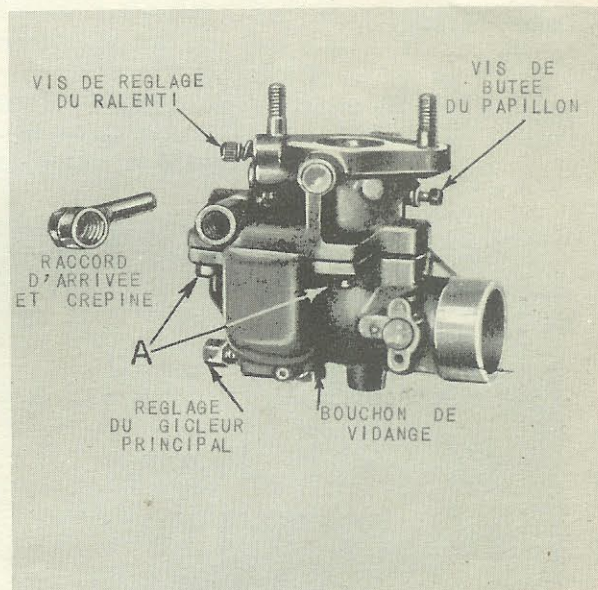


Figure 25A - Points de réglage du carburateur.

Réglage de la vis de dosage du ralenti

Le carburateur et le moteur sont réglés d'origine. Si un dérèglement se produit pour une cause quelconque, conformez-vous aux indications suivantes:

Fermez la vis de dosage du ralenti sur son siège en la vissant (à droite), puis dévissez-la d'un tour complet. Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner à grande vitesse à vide jusqu'à ce qu'il soit bien chaud. Couvrez le radiateur si nécessaire, ou fermez les volets du radiateur si le tracteur en est muni.

Tandis que le moteur tourne à grande vitesse à vide, il est conseillé de visser la vis de butée du papillon de quelques tours pour empêcher le moteur de s'arrêter lorsque vous fermerez le papillon des gaz.

Fermez le papillon des gaz en tirant le levier de contrôle du régulateur de toute sa course vers l'arrière. Le moteur tourne alors à un régime de ralenti assez rapide, et la vis de butée du papillon peut être desserrée petit à petit jusqu'à ce que la vitesse de ralenti désirée soit obtenue.

Si le moteur a une marche irrégulière ou si des ratés se produisent pendant le recul de la vis de butée du papillon, vissez ou dévissez la vis de dosage du ralenti jusqu'à suppression des inconvénients constatés.

Accélérez le moteur pendant quelques secondes et vérifiez à nouveau le réglage du ralenti. Une dernière retouche, dans un sens ou dans l'autre, procurera le ralenti optimum.

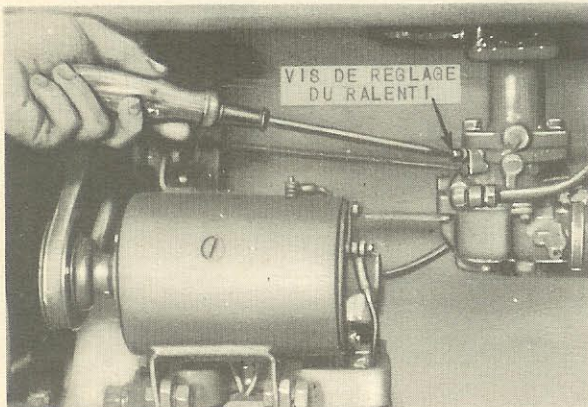


Figure 26 - Réglage du ralenti.

Dépose du carburateur

1. Fermez le robinet du réservoir à essence.
2. Vidangez la cuve du carburateur en enlevant le bouchon de vidange. Lorsque toute l'essence s'est écoulée, remettez en place le bouchon de vidange.
3. Débranchez les tringleries du volet obturateur d'air et du régulateur.
4. Débranchez la canalisation d'arrivée d'essence au carburateur.
5. Détachez les colliers fixant le tuyau du filtre à air au carburateur.
6. Dévissez les vis à tête hexagonale ou les écrous "A", figure 26A, qui fixent la bride du carburateur sur le collecteur d'admission, et retirez le carburateur complet.

Pose du carburateur

1. La pose du carburateur sur le moteur s'effectue dans l'ordre inverse du démontage.
2. Ouvrez le robinet d'essence.
3. Réglez le carburateur suivant les indications ci-contre.

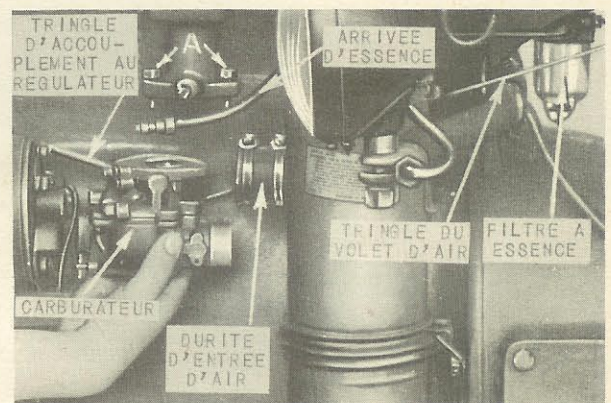


Figure 26A - Dépose du carburateur.

ENTRETIEN

Précautions à prendre par temps froid

Lorsque l'on doit se servir du tracteur par des températures de 0 °C (32 °F) ou inférieures, les précautions ci-dessous sont à prendre:

Système d'alimentation

N'employez que de l'essence de bonne qualité (essence d'hiver), et conservez votre réserve dans un récipient fermé pour éviter l'évaporation de la partie la plus volatile de l'essence.

Faites le plein d'essence à la fin de la journée de travail pour éviter qu'une condensation d'eau ne se produise dans le réservoir.

Graissage

Le carter du moteur, le filtre à air, les carters de transmission finale aux roues arrière, la boîte de vitesses et le différentiel, le boîtier de direction et le boîtier de la poulie de transmission doivent être garnis de lubrifiant correspondant à la température, comme indiqué page 23.

Système de refroidissement

Quand la température menace de descendre au-dessous de 0 °C (32 °F), l'eau du système de refroidissement risque de geler. Pour éviter ce danger, vidangez le radiateur chaque fois que le moteur est arrêté pour quelque temps, ou employez une des solutions anti-gel recommandées ci-contre.

Vidange du système de refroidissement

1. Retirez le bouchon de vidange du radiateur placé du côté gauche du moteur, *figure 28*.

2. Assurez-vous que l'orifice de vidange n'est pas bouché et que l'eau s'écoule complètement.

Important: Pendant les gelées, fermez les volets du radiateur (si le tracteur en est muni) ou recouvrez le radiateur complètement; faites démarrer le moteur et versez de l'eau immédiatement après le démarrage. Vous éviterez ainsi que l'eau ne gèle durant la période de remplissage. Réglez ensuite les volets du radiateur de façon que l'aiguille du thermomètre se trouve sur la partie gauche de la graduation verte (marche), non loin de la graduation blanche (froid).

Solutions anti-gel

Le tableau ci-dessous indique la quantité d'anti-gel à ajouter à l'eau du radiateur suivant la température.

Évitez l'emploi d'alcool lorsque vous pouvez disposer d'une autre sorte d'anti-gel; l'alcool dénaturé a un point d'ébullition de 78 °C (173 °F), et, si l'on se trouve dans l'obligation de l'utiliser, il faut vérifier fréquemment la solution pour s'assurer que la protection nécessaire subsiste.

Note: Ne mélangez pas différentes solutions anti-gel, il vous serait très difficile de déterminer le degré de protection du mélange.

POINT DE CONGELATION		QUANTITE D'ANTI-GEL NECESSAIRE					
		ETHYLENE GLYCOL		GLYCERINE DISTILLEE		ALCOOL DENATURE	
° C	° F	Litres	Pintes	Litres	Pintes	Litres	Pintes
-12	10	3	6-1/2	4-1/4	9	3-3/4	8
-18	0	4-1/4	9	5	10-1/2	4-3/4	10
-24	-10	5	10-1/2	6	12-1/2	5-1/2	11-1/2
-29	-20	5-3/4	12	6-3/4	14	6-1/4	13
-34	-30	6-1/4	13	7-1/2	15-1/2	7	15
-40	-40	6-3/4	14	-	-	8	17
-45	-50	7	15	-	-	9	19
-51	-60	7-3/4	16-1/2	-	-	9-3/4	20-1/2
-57	-70	8	17	-	-	-	-

L'emploi comme anti-gel des produits ci-dessous doit être prohibé:

Miel, sel, pétrole, combustible Diesel, glucose ou sucre, chlorure de calcium, ou toute solution alcaline.

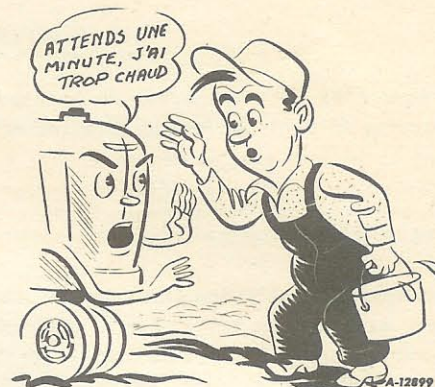
Si une solution anti-gel doit être utilisée, conformez-vous aux instructions suivantes:

1. Vérifiez les raccords flexibles des canalisations. Ils doivent être intérieurement et extérieurement en bon état. Serrez tous les colliers.

2. Vérifiez la courroie du ventilateur et réglez la tension *comme indiqué page 29*. Si la courroie est usée ou imbibée d'huile, il est préférable de la changer.

3. Vidangez et nettoyez le système de refroidissement, comme indiqué plus loin.

4. Assurez-vous que le bouchon de vidange est bien serré. Versez ensuite la quantité nécessaire de solution anti-gel. Complétez le plein du radiateur avec de l'eau propre (utilisez de l'eau douce ou de l'eau de pluie de préférence) en vous arrêtant légèrement au-dessous de la partie inférieure du goulot de remplissage. Vérifiez ensuite tous les raccords flexibles pour rechercher s'il y a des fuites.



Laissez refroidir un moteur surchauffé avant de retirer le bouchon pour faire le plein du radiateur. En retirant le bouchon, faites très attention de ne pas être brûlé par la vapeur dont la pression s'est accumulée dans le radiateur.

Système de refroidissement sous pression

Le système de refroidissement fonctionne sous pression avec circulation par pompe à eau. La pression du système est contrôlée par une soupape régulatrice incorporée dans le bouchon du radiateur.

Attention: Si vous êtes obligé de compléter le plein du système alors que l'eau est très chaude, conformez-vous aux instructions suivantes:

Tournez lentement le bouchon du radiateur en sens inverse d'horloge jusqu'au cran de sûreté pour permettre l'échappement de la pression ou de la vapeur; appuyez ensuite sur le bouchon et continuez de tourner jusqu'à ce qu'il puisse être retiré.

Note: A moins que les conditions ne vous y obligent, ne versez pas d'eau froide dans le radiateur si le moteur est très chaud. En ce cas, faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti en versant l'eau lentement.

N'omettez pas, en remplaçant le bouchon, de retirer la menue paille ou les corps étrangers qui pourraient adhérer au joint ou au bouchon lui-même. Vissez dans le sens d'horloge, jusqu'à butée.

Note: Un système de refroidissement sous pression ne peut fonctionner correctement si le bouchon du radiateur n'est pas serré. La surface du joint doit être en bon état. Le chapeau doit être serré convenablement jusqu'à buter et le système ne doit pas comporter de raccords desserrés ou de fuites. Si les instructions qui précèdent ne sont pas suivies, la pression ne se maintiendra pas et il en résultera une perte d'eau et une température excessive. Pendant la vidange du radiateur, retirez toujours le bouchon de remplissage pour permettre l'évacuation totale de l'eau.

Ne tentez pas de réparer la soupape régulatrice qui fait partie intégrante du bouchon de remplissage. En cas de mauvais fonctionnement, remplacez par un bouchon complet du même type.

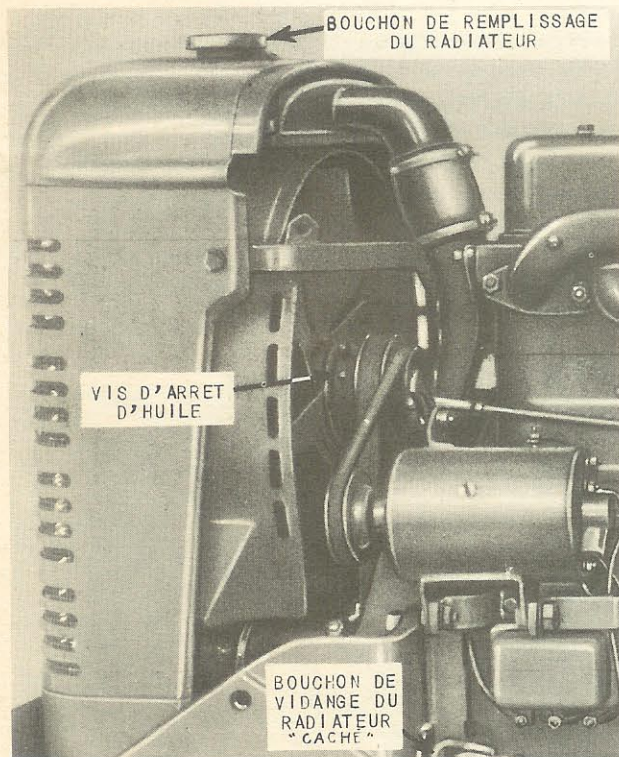


Figure 28 - Système de refroidissement.

ENTRETIEN

Si le moteur doit fonctionner par des températures de 0 °C (32 °F) ou inférieures, reportez-vous à la page 27, "Précautions à prendre par temps froid".

Nettoyage du système de refroidissement

1. Vidangez le système de refroidissement en retirant les bouchons de vidange et de remplissage, *figure 28*. Laissez la vidange s'effectuer complètement et revissez le bouchon de vidange.

2. Remplissez le système d'une solution d'un kilo de cristaux de soude ordinaires dissous dans 12,25 litres d'eau (contenance du système).

3. Sans remettre le bouchon de remplissage, faites fonctionner le moteur jusqu'à réchauffage du mélange. Vidangez et rincez à l'eau claire.

Remplissage du système de refroidissement

1. La contenance du système est d'approximativement 12,25 litres.

2. Remettez en place le bouchon de vidange.

3. Faites le plein du radiateur à un niveau légèrement au-dessous de la partie inférieure du goulot de remplissage, pour permettre la dilatation du liquide dans les conditions normales de fonctionnement.

Faisceau du radiateur

Des ailettes tordues ou obstruées sont souvent la cause du surchauffage du moteur. Si les intervalles qui séparent les ailettes se bouchent, nettoyez-les au jet d'eau ou d'air comprimé. Prenez soin, en redressant des ailettes tordues, de ne pas endommager les tubes ou briser le sertissage des ailettes sur les tubes.

Réglage de la courroie du ventilateur et de la pompe à eau

Le mou de la courroie du ventilateur doit être fréquemment vérifié pour maintenir une tension correcte. Celle-ci est bonne quand la courroie peut être infléchie sans effort par le pouce d'environ 20 à 25 mm, à égale distance des deux poulies, voir *figure 29*. Si ce mou est supérieur à 25 mm, réglez comme suit: dévissez d'abord les écrous "A" et "B" de la génératrice, *figure 29A*. Desserrez l'axe du ventilateur "C", et en abaissant ou en remontant le ventilateur, réglez la tension de la courroie. Resserrez ensuite l'axe "C".

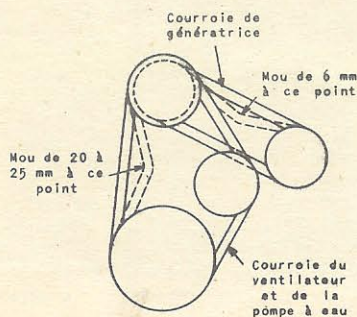


Figure 29 - Tension correcte des courroies.

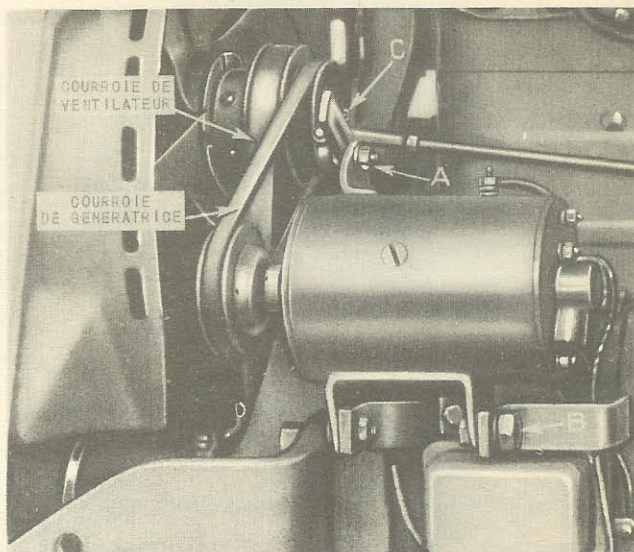


Figure 29A - Courroies de ventilateur et de génératrice.

Pour le réglage de la courroie de génératrice, reportez-vous aux instructions données au bas de la présente page. Vérifiez et réglez si nécessaire, la tension d'une courroie neuve après environ 50 heures de travail.

Démontage de la courroie du ventilateur

Pour démonter la courroie, desserrez l'axe du ventilateur "C", *figure 29A*, et faites-le coulisser jusqu'au fond de la gorge dans le support du ventilateur. Il est alors facile de dégager la courroie de la poulie d'entraînement inférieure et de la faire passer par-dessus les pales du ventilateur.

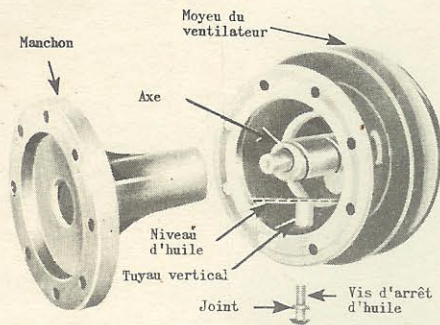
Changement de la courroie

La courroie est à remplacer lorsqu'elle est imbibée d'huile ou que son usure est telle qu'elle n'entraîne plus le ventilateur à la vitesse voulue.

Pour remonter la courroie, opérez à l'inverse du démontage. Il est cependant possible de l'amorcer à la main sur la poulie inférieure; en faisant tourner lentement le moteur à la manivelle, la courroie prendra d'elle-même sa position.

Réglage de la courroie de la génératrice

Après le réglage de la tension de la courroie du ventilateur, approchez ou éloignez la génératrice du moteur pour obtenir la tension correcte de sa courroie. Cette tension est bonne lorsque la courroie peut être infléchie sans effort, par la pression du pouce, d'environ 6 mm à égale distance des deux poulies, *figure 29*. Une fois le réglage correct obtenu, resserrez les boulons "A" et "B", *figure 29A*.



A-13440

Figure 30 - Moyeu de ventilateur partiellement démonté, montrant le niveau d'huile.

Graissage du moyeu du ventilateur

Toutes les 500 heures de travail ou au moins tous les 6 mois, retirez la vis de retenue d'huile, *figure 30*, et faites tourner le ventilateur de façon que le trou de remplissage d'huile soit à gauche, en position horizontale. Ajoutez de l'huile moteur jusqu'à ce qu'elle atteigne le niveau du trou. Faites alors tourner l'ensemble de façon que le trou se trouve en bas pour laisser s'écouler le trop plein. L'huile se trouve alors au niveau de la partie supérieure du tuyau vertical (environ 0,05 litre soit 1/10 U.S. pint), *figure 30*. Remettez la vis de retenue d'huile en vous assurant que le joint d'étanchéité de celle-ci est bien en place.

Note: Le joint en caoutchouc situé derrière le moyeu en "D" *figure 29A* est mis en place en vue de l'expédition du tracteur. Il ne doit pas être remplacé après usure.

Epuración de l'air

Un filtre à air du type à bain d'huile assure l'épuration de l'air de carburation. Un fort tamis placé dans le chapeau d'admission empêche les corps étrangers importants de pénétrer dans celui-ci. L'air circule ensuite dans un bain d'huile placé dans la cuve du filtre et remonte vers le collecteur d'admission en traversant une série de tamis imprégnés d'huile qui éliminent les poussières fines. L'huile de ces tamis s'écoule le long de ceux-ci, entraîne les poussières et les dépose dans le bol. Ce dernier doit être régulièrement nettoyé et regarni d'huile propre.

Entretien du bol du filtre à air

Enlevez, nettoyez et refaites le plein du bol tous les jours ou toutes les 10 heures de travail (période à réduire en conditions poussiéreuses). Versez dans le bol, jusqu'au bourrelet de niveau, une huile de même qualité que celle du moteur. La contenance du bol est de 0,4 litre (7/8 U.S. pint).

Ne démontez pas le bol pendant la marche du moteur.

Avant de le remettre en place, nettoyez et essuyez l'huile et la poussière qui peuvent subsister sur son rebord supérieur.

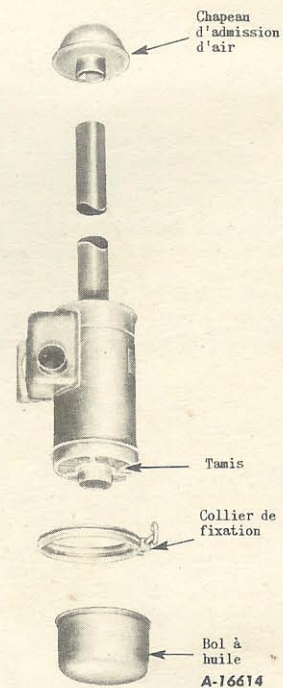
Chapeau d'admission d'air et tamis

Le tamis du chapeau du filtre à air empêche la menue paille ou les corps étrangers importants de pénétrer dans le filtre. Il doit être conservé très propre et dégagé de toute paille, huile, poussière, ou peinture qui, en bouchant les trous du tamis, freineraient l'admission d'air, réduisant ainsi la puissance du moteur.

Nettoyage du filtre

Toutes les 60 heures de travail, particulièrement si le tracteur fonctionne dans un milieu surchargé de poussière, menue paille etc, enlevez le filtre à air complet, démontez-le, *figure 30A*, et lavez soigneusement chacun des éléments au pétrole. N'omettez pas de nettoyer l'intérieur du tuyau d'entrée d'air.

Une fois les pièces nettoyées, remplacez le corps du filtre sur le tracteur. Assurez-vous que tous les joints sont étanches. Remplacez le chapeau d'admission d'air. Remplissez le bol au niveau correct avec de l'huile de même qualité que celle du moteur et remontez-le sur le filtre. Assurez-vous de la solidité de la fixation par le collier.



A-16614

Figure 30A - Filtre à air démonté.

ENTRETIEN

Précautions générales

Comme précautions supplémentaires pour éviter l'entrée des poussières dans le moteur, il est recommandé d'inspecter très souvent les tuyaux flexibles en caoutchouc qui relient le filtre au carburateur. Remplacez-les au premier indice de détérioration.

Vérifiez l'alignement des canalisations pour éviter les tensions inutiles sur les raccords en caoutchouc.

Tous les joints placés sur le circuit d'admission (filtre, carburateur, culasse, collecteur) doivent être bien serrés, en bon état et les boulons de fixation bloqués.

Bougies et câblage

Bougies

Les bougies convenant le mieux au moteur de votre tracteur sont les Champion 15-A ou AC 85S Commercial et elles doivent être normalement employées.

Attention: Avant de démonter les bougies, retirez la saleté qui se trouve autour du culot.

Toutes les 200 à 300 heures de travail, retirez les bougies pour les nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes. Celui-ci doit être maintenu de 0,6 à 0,7 mm (0,023 à 0,027") (une jauge de ce calibre est comprise dans l'outillage). Pour obtenir ce réglage, courbez uniquement l'électrode extérieure et jamais l'électrode centrale, ce qui pourrait endommager l'isolant. Si, par suite d'usure ou de mauvais réglage, l'écartement des électrodes était trop fort, il se produirait des ratés et des difficultés de démarrage.

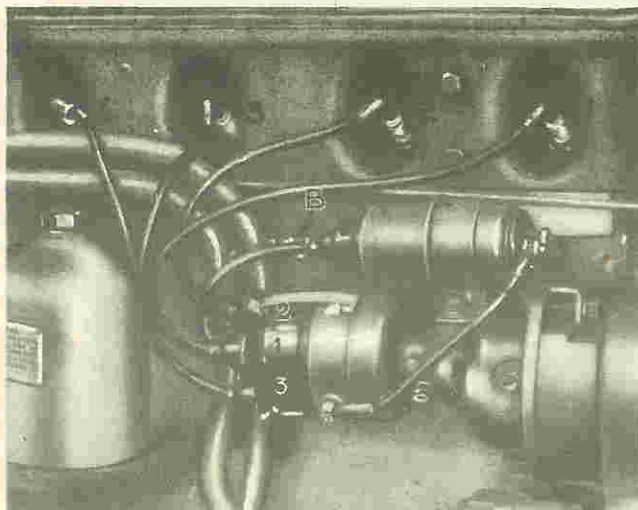
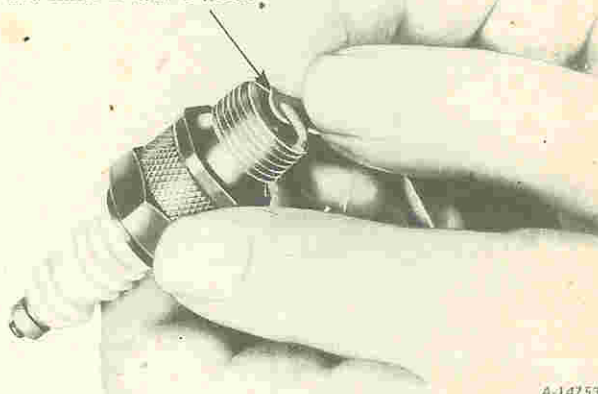


Figure 31 - Câblage des bougies. Ordre d'allumage 1, 3, 4, 2.

Ecartement de 6/10 à 7/10mm



A-14753A

Figure 31A - Vérification de l'écartement des électrodes.

Bougies spéciales

Pour éviter l'encrassement ou la calamine, employez une bougie plus chaude (pour travaux légers). Pour éviter l'auto-allumage ou la brûlure des électrodes, employez une bougie plus froide (pour service poussé). Pour les bougies spéciales, consultez votre agent I.H.

Nettoyage des bougies

Le jet de sable est le meilleur procédé de nettoyage des bougies. L'isolant ne doit jamais être nettoyé ou gratté avec un instrument qui pourrait le rayer. La poussière et la calamine s'accumulent beaucoup plus rapidement sur des porcelaines rayées.

Câbles des bougies

La position relative des câbles doit être repérée sur le distributeur en cas de démontage pour quelque raison que ce soit. La figure 31' montre le câblage correct.

Distributeur d'allumage

Votre tracteur est équipé d'un distributeur d'allumage conçu et fabriqué suivant les derniers perfectionnements. Ce modèle de distributeur a été adopté par l'International Harvester après de nombreux essais qui ont prouvé sa supériorité quant au rendement, à la durée et à la régularité de fonctionnement.

Graissage

Toutes les 500 heures de travail, retirez les bouchons "B" et "C" (figure 21D) et remplacez par des graisseurs. Manoeuvrez le pistolet de graissage sur le graisseur du distributeur "B" jusqu'à ce que la graisse apparaisse par le trou de trop plein opposé au graisseur.

Donnez quelques coups de pistolet au graisseur du boîtier d'entraînement du distributeur "C".

Retirez le chapeau du distributeur et le rotor, et mettez une ou deux gouttes d'huile moteur légère sur le feutre qui se trouve dans le trou d'extrémité de la came (figures 32 et 32A).

Graissage du mécanisme de rupture et vérification des contacts

Il est très important de conserver propre le boîtier du rupteur pour éviter la présence d'huile sur les contacts, ce qui causerait une usure rapide de ceux-ci. Retirez le chapeau du distributeur, le rotor et le couvercle du boîtier du rupteur pour inspecter le boîtier (voir figure 32). Prenez soin de ne pas faire pénétrer de saletés dans le boîtier quand vous retirez le couvercle. Assurez-vous que le boîtier est propre, que les plots sont en bon état et que leur écartement est correct.

N'employez jamais de toile émeri ou de papier de verre pour nettoyer les plots de contact. Remplacez-les, en cas d'usure excessive.

Remplissez de graisse la gorge de l'axe du linguet et placez une petite quantité de graisse à magnéto au dos de la plaquette de friction du linguet, figures 32 et 32A. Consultez votre agent I.H. pour la qualité de graisse à employer.

Vérifiez l'état des plots pour voir s'ils ne sont pas bombés ou déformés. En ce cas, les plots doivent être dressés à la lime douce avant de pouvoir vérifier et régler l'écartement. Vérifier cet écartement avec une jauge d'épaisseur, comme indiqué figure 32A. L'ouverture entre les plots de contact doit être de 0,5 mm (0,020"), quand la plaquette de friction est sur le sommet d'un bossage de la came. Si cet écartement n'est pas correct, réglez en desserrant la vis du contact fixe réglable, et soulevez ou abaissez ce contact jusqu'à ce que la jauge glisse sans jeu entre les deux plots. Resserrer la vis une fois le réglage obtenu.

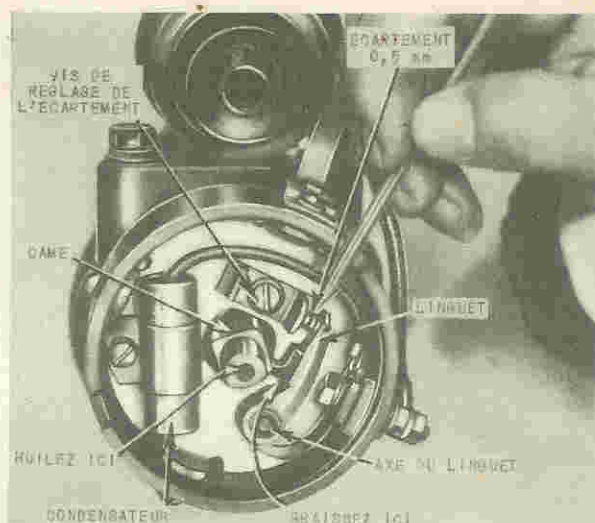


Figure 32A - Réglage des plots de contact.

Chapeau du distributeur

Démontez le chapeau du distributeur tous les trois ou quatre mois et vérifiez l'intérieur. Si vous constatez la présence de poussière, d'humidité ou de dépôts d'huile, nettoyez-le soigneusement et essuyez-le pour qu'il soit bien sec. Les trois petits trous d'évent du chapeau ne doivent pas être obstrués, au risque de diminuer la durée du distributeur. De même, le rotor doit être maintenu très propre.

Si les capuchons des bornes du chapeau du distributeur ou de la bobine sont enlevés, assurez-vous que les bornes qu'ils protègent sont propres et sèches. Le distributeur est muni de ces capuchons pour empêcher toute perte électrique extérieure lorsque le tracteur fonctionne dans des conditions défavorables.

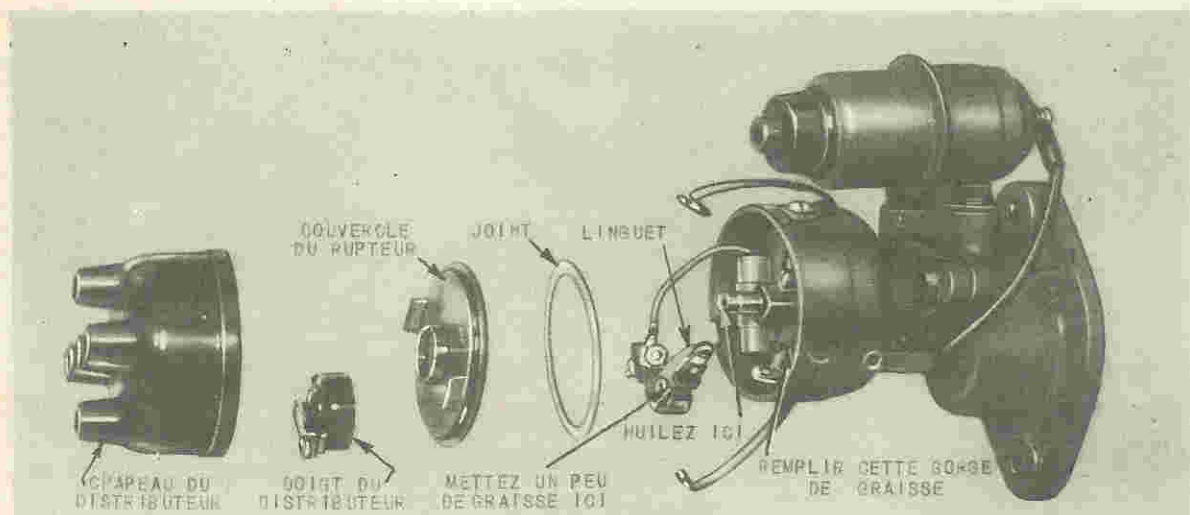


Figure 32 - Distributeur partiellement démonté pour l'entretien.

Bobine d'allumage

La bobine d'allumage ne nécessite aucun soin particulier. Il faut s'assurer cependant de temps à autre que les bornes et les connexions sont propres et bien serrées.

Dépose du bloc distributeur

S'il est nécessaire de démonter l'ensemble du distributeur et de la bobine pour une cause quelconque, procédez comme suit:

1. Débranchez de la bobine le câble du contact d'allumage "C", *figure 33*, sur la borne (-).
2. Retirez le câble du secondaire du couvercle de la bobine, et séparez le chapeau du distributeur.
3. Retirez la patte de fixation supérieure de la bride sur le moteur ainsi que la vis à tête hexagonale de fixation inférieure du bloc distributeur; le distributeur complet peut alors être retiré.

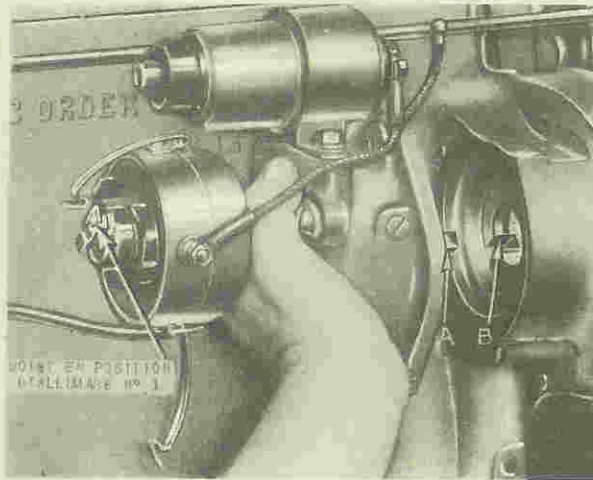


Figure 33 - Mise en place du distributeur.

Mise en place du bloc distributeur

Tournez le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le piston n° 1 (le plus proche du radiateur) se trouve au point mort haut en fin de compression.

Détachez le câble de masse de la batterie (borne +).

Retirez le chapeau du distributeur. Tournez les tenons d'entraînement dans le sens d'horloge jusqu'à ce que le doigt du rotor soit approximativement dirigé vers l'emplacement de la borne n° 1 (*figure 33A*), puis continuez à tourner lentement jusqu'à ce qu'une légère résistance se fasse sentir.

Tirez sur l'arbre d'entraînement de façon à libérer les pignons, puis faites tourner cet arbre de manière que ses tenons d'entraînement "A" fassent un angle d'environ 35° avec l'horizontale, ou qu'ils soient en face des fentes correspondantes d'entraînement "B", *figure 33A*. Engagez alors la denture de l'arbre avec celle du pignon et enfoncez l'arbre en place avec la paume de la main.

Mettez le joint de bride en place et montez l'ensemble du distributeur sur le tracteur, en serrant légèrement les vis de montage et les rondelles. Mettez alors en place le chapeau du distributeur.

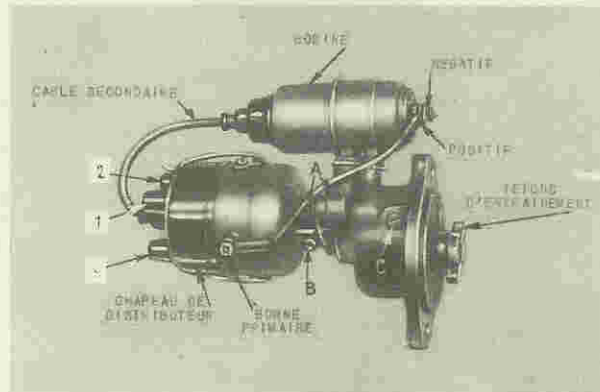


Figure 33A - Ensemble du distributeur.

Branchez le câble "C" du contact d'allumage sur la borne (-) de la bobine, voir *figure 33*.

Rebranchez le câble de masse de la batterie et assurez-vous que toutes les connexions sont propres et bien serrées.

Calage du distributeur sur le moteur

Desserrez les boulons "A" de montage du distributeur, *figure 33A*. Tournez le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le piston n° 1 (le plus proche du radiateur) se trouve au point mort haut en fin de compression. Cette position peut être déterminée en enlevant la bougie n° 1, en plaçant le pouce sur le trou de la bougie et en faisant tourner lentement le moteur à la manivelle, jusqu'à ce que l'on ressente une pression dans le cylindre.

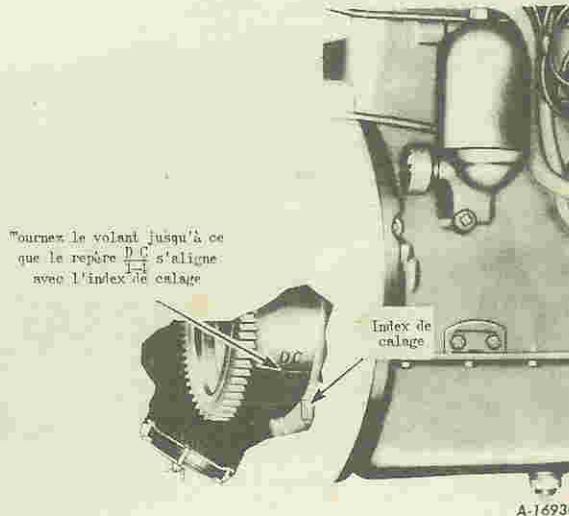


Figure 33B - Index de calage.

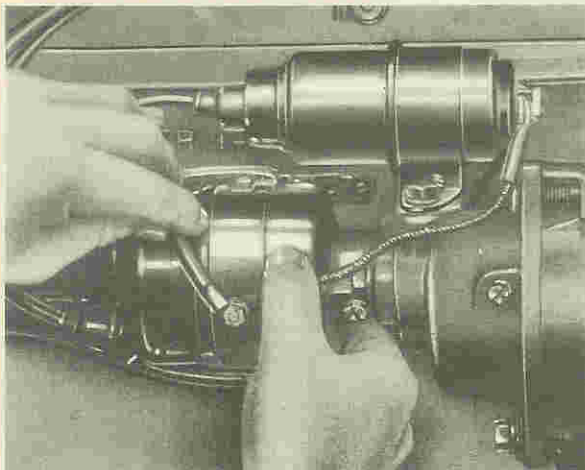


Figure 34 - Réglage du distributeur en maintenant le fil du secondaire à 2 mm de la borne primaire.

Continuez à tourner lentement jusqu'à ce que le repère DC/1-4 sur le volant du moteur soit en ligne avec l'index de calage sur le couvercle du carter de l'embrayage, *figure 33B*. Les soupapes d'admission et d'échappement seront alors fermées sur le cylindre n° 1. On peut apercevoir l'index de calage à travers le trou inférieur du carter de l'embrayage.

Le câble du secondaire doit être correctement enfoncé dans la borne du couvercle de la bobine. Tirez sur le bouton de contact d'allumage et voyez si l'ampèremètre indique une décharge. Si une décharge est signalée, c'est que les plots de contact sont fermés, et il n'est pas nécessaire de retarder le calage. Au contraire, si l'ampèremètre n'indique pas une décharge, retardez le calage en tournant le corps du distributeur dans le sens de rotation de la came du rupteur,

d'environ 30°. Retirez le câble du secondaire de la borne centrale du chapeau du distributeur et maintenez cette extrémité à environ 2 ou 3 mm (1/16 à 1/8") de la borne du primaire sur le corps du distributeur, *figure 34*. Avancez alors le calage en faisant tourner le corps lentement dans le sens inverse de la rotation de la came, jusqu'à ce qu'une étincelle se produise.

Procédez ensuite à une vérification du calage. Pour cela, faites passer le câble du secondaire sous le ressort supérieur de fixation du chapeau du distributeur, et disposez ce câble de façon qu'il se trouve ainsi maintenu à environ 2 ou 3 mm (1/16 à 1/8") de la borne du primaire sur le corps du distributeur, *figure 34A*.

Faites tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le repère de calage du volant s'approche à nouveau de l'index de calage sur le couvercle du carter de l'embrayage, *figure 33E*. Le moteur est alors à une position voisine du point d'allumage du cylindre n° 4, c'est-à-dire le cylindre arrière. Continuez à tourner lentement jusqu'à ce qu'une étincelle se produise entre le fil du secondaire et la borne du primaire. A ce moment, le repère de calage du volant doit se trouver juste en face de l'index ou l'avoir légèrement dépassé. Il ne faut jamais caler l'allumage pour qu'il se produise avant le point mort haut.

Si nécessaire, procédez à un nouveau réglage de façon que l'étincelle se produise au point voulu.

Si les fils de bougies ont été démontés, remplacez-les dans l'ordre correct en vous reportant à la *figure 31*. Commencez par relier la bougie du cylindre n° 1 à la borne marquée "1" sur le couvercle du distributeur, puis la bougie n° 3 à la borne suivante placée au-dessous de la précédente, continuant ensuite par la bougie n° 4 et terminant par la bougie n° 2, c'est-à-dire dans le sens de rotation de la came du rupteur.

Remettez le câble du secondaire en place dans la borne centrale du chapeau du distributeur, *figure 31*.

Resserrez les boulons "A" de montage du distributeur, *figure 33A*.

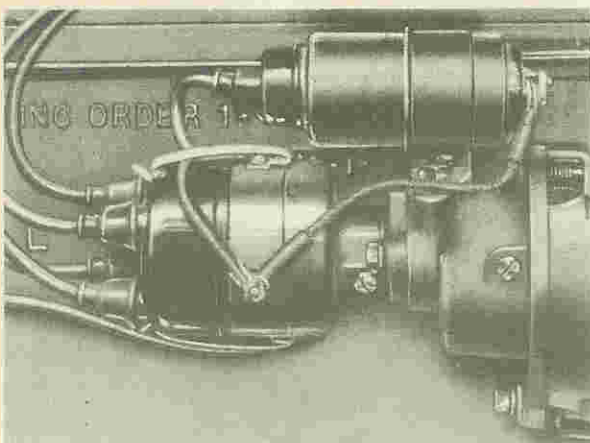


Figure 34A - Ressort du chapeau maintenant le fil du secondaire à 2 mm de la borne primaire.

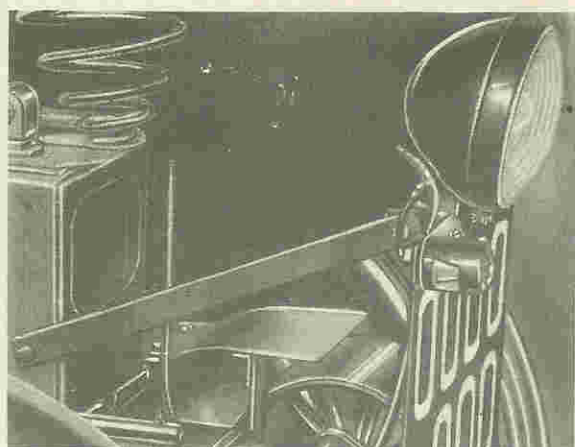


Figure 34B - Phare arrière et support.

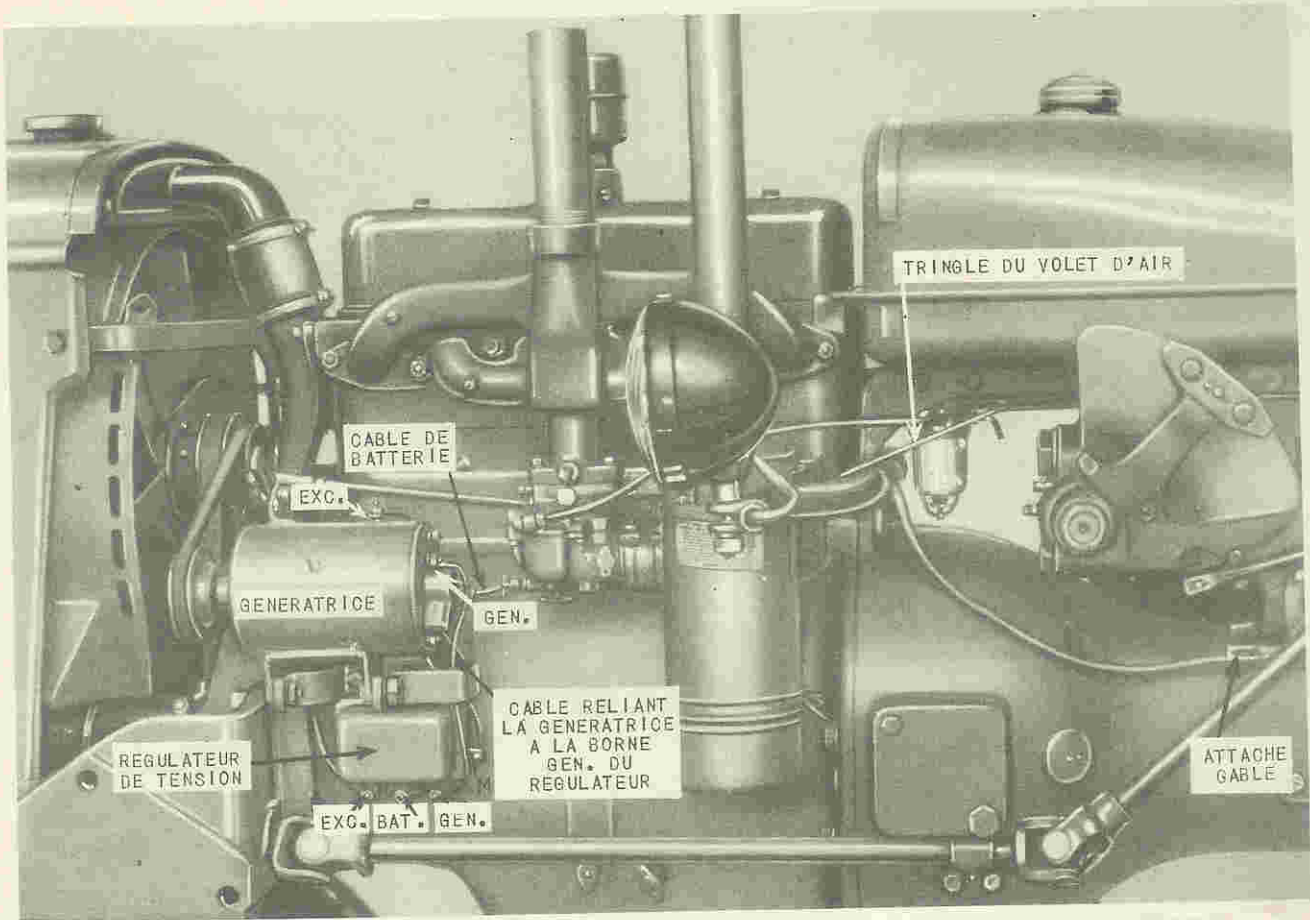


Figure 35 - Génératrice et câbles.

Équipement d'éclairage et de démarrage électrique

Description

Le système électrique du tracteur est du type 6 volts. Le tracteur est régulièrement fourni équipé avec démarreur, batterie d'accumulateurs 6 volts, génératrice et conjoncteur-disjoncteur.

L'équipement d'éclairage comprend les phares avant et arrière, le feu rouge arrière, le commutateur des phares et le fusible.

Le câblage est unifilaire, avec retour à la batterie (borne +) par la masse. Les câbles sont renfermés dans un harnais non métallique, résistant à l'huile et à l'humidité.

Utilisez les figures des pages 35 et 36 ainsi que le schéma de câblage de la page 40 comme guides pour identifier les différents organes électriques et pour repérer les connexions et les câbles. Assurez-vous que toutes les bornes sont propres et bien serrées.

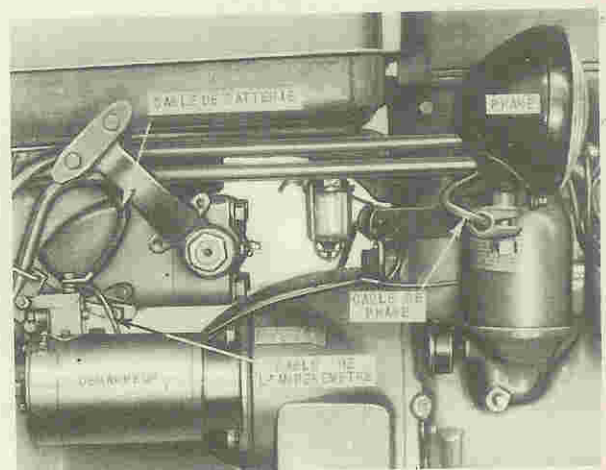


Figure 35A - Phares, démarreur, câbles, etc.

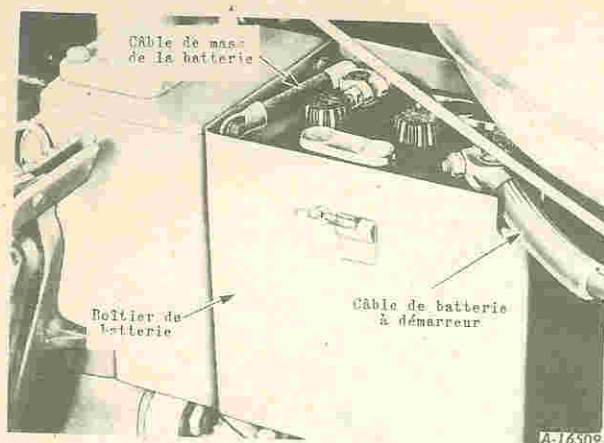


Figure 36 - Batterie et câbles

Avant d'entreprendre un travail sur une partie quelconque du système électrique, commencez par débrancher le câble de masse de la batterie, figure 36. Ne rebranchez pas ce câble tant que tout le travail électrique n'est pas terminé. Vous éviterez ainsi les courts-circuits et les dégâts éventuels aux organes électriques.

Commutateur des phares

Le commutateur des phares comporte 4 positions: "E", tous feux éteints, "L-FR", lanternes avant et feu rouge arrière; "C-FR", code avant et feu rouge arrière; "C-P", code avant et phare arrière. Voir figure 36A.

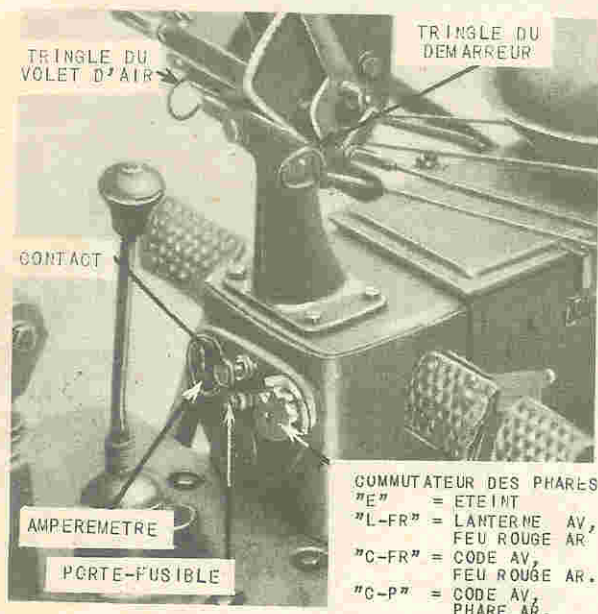


Figure 36A - Commutateur des phares ampèremètre, etc.

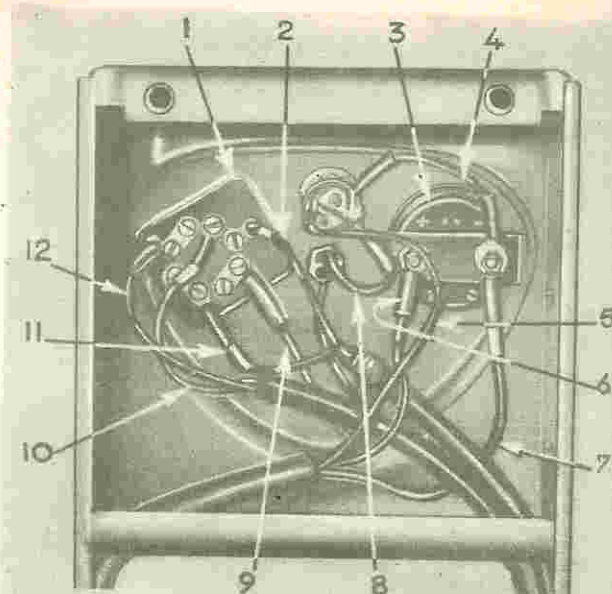


Figure 36B - Arrière du tableau des instruments de bord montrant le commutateur des phares, l'ampèremètre, les câbles, etc.

N° d'ordre	Description
1	Commutateur des phares.
2	Câble - de commutateur à phare arrière.
3	Ampèremètre.
4	Câble - d'ampèremètre à bouton de contact.
5	Câble - de bouton de contact à bobine (-).
6	Câble - d'ampèremètre à démarreur.
7	Câble - d'ampèremètre à borne "BAT" du régulateur.
8	Câble - de bouton de contact à fusible.
9	Câble - de commutateur à fusible.
10	Câble - de commutateur à lanternes avant.
11	Câble - de commutateur à feu rouge arrière.
12	Câble - de commutateur à codes avant.

Génératrice

La génératrice fournit le courant destiné à maintenir la batterie en charge et à pourvoir au remplacement de l'énergie absorbée par l'allumage, le démarrage et l'éclairage. Cette génératrice est étanche à la boue et à la poussière. Elle est fixée sur un support basculant placé sur le côté gauche du bloc-moteur et est commandée par une courroie trapézoïdale entraînée par la poulie du ventilateur.

Graissage de la génératrice

Suivez les instructions de graissage de la génératrice données dans le tableau de graissage. Evitez le graissage excessif et assurez-vous que le trou de trop plein est toujours maintenu débouché.

Régulateur

La génératrice est équipée d'un régulateur qui en règle automatiquement le débit pour l'adapter à l'état de charge de la batterie. Ce régulateur est plombé avant l'expédition des usines et ne doit pas être ouvert, sous peine de perdre le bénéfice de la garantie.

Les réglages ou les réparations ne doivent être exécutés que par un agent I.H. qualifié.

Tension de la courroie de génératrice

Vérifiez le mou de la courroie de génératrice pour lui conserver une tension correcte. La courroie de la génératrice doit toujours être suffisamment tendue pour éviter le glissement, sans occasionner cependant des efforts latéraux sur le roulement de la génératrice. Laissez un mou de 6 mm environ (1/4"), figure 29.

Enlèvement de la courroie de génératrice

Desserrez les boulons "A" et "B", figure 29A, poussez la génératrice contre le moteur et retirez la courroie de la poulie de génératrice. Desserrez l'axe du ventilateur "C" et faites glisser l'ensemble du ventilateur et du moyeu au bas de la rainure sur le support du ventilateur. Faites glisser la courroie de génératrice à travers la courroie du ventilateur et faites-la passer par dessus les pales du ventilateur.

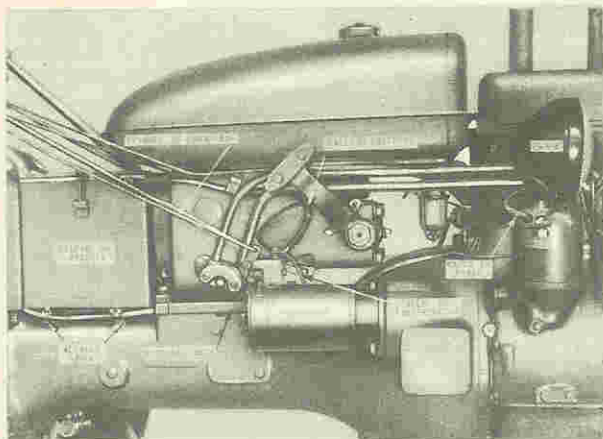


Figure 37 - Phares, boîtier de batterie, etc.

Changement de la courroie de génératrice

La courroie est à remplacer lorsqu'elle est imbibée d'huile ou très-usagée.

Pour remonter la courroie, opérez à l'inverse du démontage comme indiqué au paragraphe "Enlèvement de la courroie de génératrice". Réglez la courroie du ventilateur et celle de la génératrice comme indiqué à la page 29.

Démarrreur

Le démarreur est fixé sur le côté droit du bloc-moteur, devant le carter d'embrayage.

Une fois par an, enlevez le couvercle du collecteur du démarreur et inspectez le collecteur et les balais.

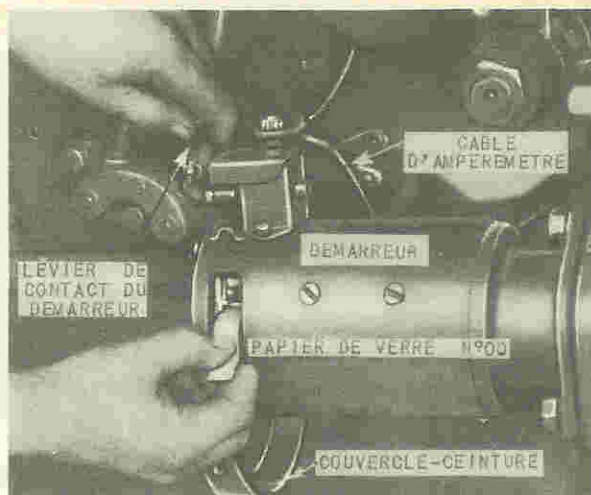


Figure 37A - Nettoyage du collecteur de démarreur.

Pour nettoyer le collecteur, assurez-vous tout d'abord que le contact d'allumage est coupé. Retirez les balais, enfoncez le bouton de démarrage et glissez une feuille de papier de verre N° 00 sur le collecteur pour enlever la saleté et la décoloration, figure 37A. N'employez jamais pour cela de toile émeri ou de toile au carborandum. Après nettoyage, chassez toute la poussière en soufflant dans le boîtier du collecteur.

Enlèvement du démarreur

1. Débranchez le câble de masse de la batterie.
2. Enlevez de la borne du commutateur de démarrage le câble de la batterie et celui de l'ampèremètre, figure 37A.
3. Retirez les deux vis à tête hexagonale qui fixent le démarreur au carter d'embrayage et sortez le démarreur complet.

Pour remettre le démarreur en place, procédez à l'inverse de l'enlèvement.

Fusible

Un fusible de 20 ampères, du type tubulaire, est fixé sur le tableau de bord, entre le commutateur de phares et l'ampèremètre. Chaque fois qu'un court-circuit se produit dans le système électrique, le fusible saute, empêchant les dégâts.

Il est très important d'utiliser un fusible de même ampérage en cas de remplacement. Si les phares ne s'allument pas, vérifiez le fusible. Si le fusible saute continuellement, vérifiez les câbles électriques et recherchez les courts-circuits.

Pour poser un nouveau fusible, dévissez le porte-fusible sur le tableau de bord, figure 36B, retirez l'ancien fusible et remplacez-le par un neuf.

Lampes de phares

Les phares avant comportent des lampes à culot de 6 volts, 25 watts, 2 filaments, N° I.H. 755 080 R91 (Mazda Galba 1011) et des lampes navettes 6 volts, 4 watts, N° IH: 755 081 R91 (Mazda 811).

Le phare arrière comporte une lampe à culot 6 volts, 25 watts, 2 filaments, N° IH: 755 080 R91 (Mazda Galba 1011).

Le feu rouge arrière comporte une lampe graisseur 6 volts, 4 watts, 1 filament, N° IH: 755 034 R91 (Mazda 603).

Batterie

L'énergie électrique est emmagasinée dans la batterie par une action chimique pour être utilisée au démarrage du moteur ou à l'éclairage. La batterie ne constitue pas la source électrique, mais sert simplement comme réservoir d'électricité, dans lequel on puise lorsque la génératrice ne fonctionne pas. Pour le démarrage par exemple, la batterie fournit l'énergie, mais dès que le moteur part, la génératrice commence à remplacer l'électricité prise à la batterie.

Vous obtiendrez de votre batterie le meilleur service et la durée maximum en suivant attentivement les simples données ci-après.

Nettoyage et entretien de la batterie - Les cosses de la batterie doivent être maintenues propres et serrées. Employez de l'eau chaude pour nettoyer le dessus de la batterie. Polissez les surfaces de contact des bornes et des cosses à la laine de fer, et remontez. Assurez-vous que les cosses sont bien serrées et que la batterie est solidement amarrée dans son boîtier. Remplacez les câbles qui ne sont pas réparables. Les trous d'évent des bouchons de remplissage ne doivent jamais être laissés obstrués.

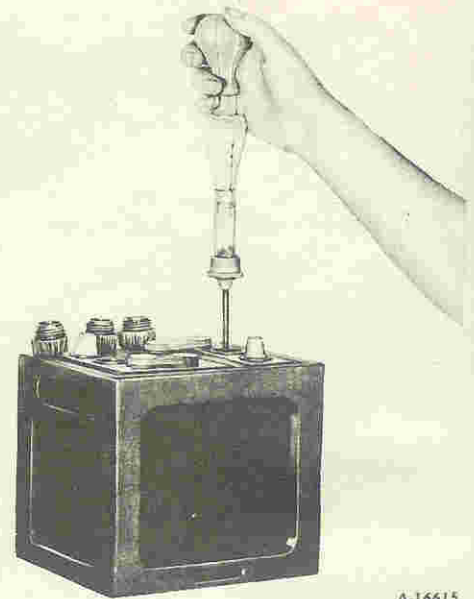
Niveau du liquide - Le niveau de l'électrolyte (acide et eau) dans chaque élément doit toujours être maintenu à 1 cm (3/8") au-dessus des plaques séparatrices, pour empêcher la décharge de la batterie. Quand l'électrolyte n'atteint pas ce niveau, ajoutez de l'eau distillée pure. Si votre batterie est équipée d'un dispositif automatique de mise à niveau de l'électrolyte, suivez les instructions qui vous sont données avec la batterie ou consultez votre Agent "International Harvester". N'employez jamais d'eau ordinaire ou ayant séjourné dans un récipient métallique. Conservez votre réserve d'eau distillée dans un récipient en verre qui ne doit servir que pour la batterie. Utilisez une seringue propre lorsque vous ajoutez de l'eau et prenez soin de ne pas laisser pénétrer de la saleté ou des sels corrosifs dans la batterie.

L'addition d'acide ou d'électrolyte ne doit être faite que par un électricien expérimenté. En aucun cas, il ne faut y ajouter de poudres ou solutions destinées à régénérer la batterie.

Attention: Ne posez jamais d'outils sur la batterie ce qui pourrait créer un arc électrique ou des courts-circuits. Soyez prudent et évitez de renverser de l'électrolyte sur vos mains ou sur vos vêtements.

La densité de l'électrolyte indique la condition relative de charge de la batterie et prévient lorsqu'il devient nécessaire d'augmenter l'intensité de charge de la génératrice, ou de recharger la batterie.

Vérifiez la batterie une fois tous les 15 jours pour maintenir la densité correcte. Après correction de température à 27 °C (80 °F) (température du liquide) la



A-16615

Figure 38 - Lecture de la densité de l'électrolyte dans la batterie.

densité, pour une batterie en pleine charge, doit être de 31 à 33° Baumé. Après correction de température à 27 °C (80 °F) la lecture doit être maintenue à 29° Baumé. Ne laissez jamais la densité descendre au-dessous de 26° Baumé, ce qui indiquerait que la batterie est à moitié chargée.

La lecture de la densité varie avec la température de l'électrolyte. Par exemple, une batterie en pleine charge donnant une lecture de 32° Baumé à 27 °C (80 °F) indique 30° Baumé lorsque la température de l'électrolyte est de 43 °C (110 °F) et 34° Baumé lorsque la température de l'électrolyte est de -18 °C (0 °F).

Utilisez un pèse acide précis lorsque vous vérifiez la densité de l'électrolyte. Cette vérification ne doit jamais être faite aussitôt après avoir ajouté de l'eau dans la batterie.

La lecture de la densité doit être approximativement la même dans tous les éléments. Des variations importantes indiquent que la batterie ne fonctionne pas normalement.

Consultez votre agent "International Harvester" ou une Station Service autorisée.

Voltage de la batterie - La batterie étant complètement chargée et en charge au taux normal, le voltage moyen de chaque élément à 27 °C (80 °F) est de 2,5 à 2,7 volts, et à 38 °C (100 °F) de 2,4 à 2,6 volts.

Fonctionnement par temps froid - Pour le fonctionnement par temps froid, il est très important de maintenir la batterie au voisinage de la pleine charge. N'ajoutez de l'eau dans votre batterie que lorsque le tracteur doit fonctionner pendant plusieurs heures, de façon à mélanger complètement l'eau et l'électrolyte, faute de quoi la batterie pourrait être endommagée par le gel de l'eau.

ENTRETIEN

L'électrolyte d'une batterie commence à geler aux températures indiquées ci-dessous, suivant l'état de la charge:

Densité de l'électrolyte (corrigée à 27 °C - 80 °F)	Température de congélation	
	°C	°F
29° Baumé - chargée aux 3/4.....	-52	-62
24° Baumé.....	-27	-16
19° Baumé.....	-15	+ 5
13° Baumé.....	- 7	+19

Les températures qui précèdent indiquent les points approximatifs où 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. Une batterie chargée aux 3/4 ne risque pas d'être endommagée par le gel. Par conséquent, conservez la charge de la batterie au-dessus des 3/4 de sa capacité, tout particulièrement *pendant les mois d'hiver*.

Si le tracteur doit être immobilisé un certain temps pendant l'hiver, il est recommandé de retirer la batterie et de l'entreposer dans un endroit sec et frais à une température supérieure à 0 °C (32 °F).

Placez la batterie sur une étagère ou un établi.

Vérifiez au moins une fois par mois le niveau de la batterie et la densité de l'électrolyte. Au premier indice de décharge, faites immédiatement le nécessaire. En conservant la batterie complètement chargée, vous augmenterez non seulement sa durée, mais vous la conserverez prête à être immédiatement utilisée en cas de besoin.

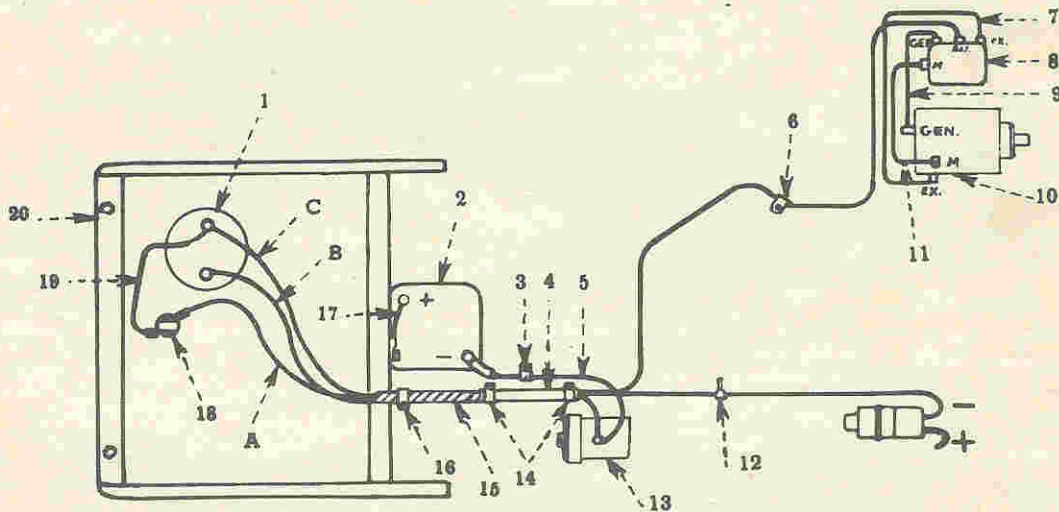


Figure 39 - Schéma de câblage de l'allumage du moteur.

N° de repère	Désignation	N° de repère	Désignation
1	Ampèremètre.	12	Attache-câble (sur boulon de carter d'embrayage).
2	Batterie.	13	Démarrreur complet.
3	Attache-câble (sur le boulon de fixation arrière du réservoir à combustible).	14	Attache-câble (sur boulon du bloc de commande au toucher).
4	Manchon protecteur.	15	Gaine des câbles.
5	Câble - de batterie à démarreur.	16	Attache-câble (sur boulon arrière du boîtier de batterie).
6	Attache-câble (sur le boulon inférieur du support du filtre à air).	17	Câble - de batterie à masse.
7	Câble - de borne "EX" de génératrice à borne "EX" du régulateur de tension.	18	Bouton de contact d'allumage.
8	Régulateur de tension.	19	Câble - d'ampèremètre à bouton de contact.
9	Câble - de borne "Dyn" de génératrice à borne "Dyn" du régulateur de tension.	20	Tableau de bord.
10	Génératrice.	A	Câble - de bouton de contact à bobine.
11	Câble - de borne "M" de génératrice à borne "M" du régulateur de tension.	B	Câble - d'ampèremètre à démarreur.
		C	Câble - d'ampèremètre à borne "BAT" du régulateur de tension (fil de repère rouge).

FARMALL SUPER FC

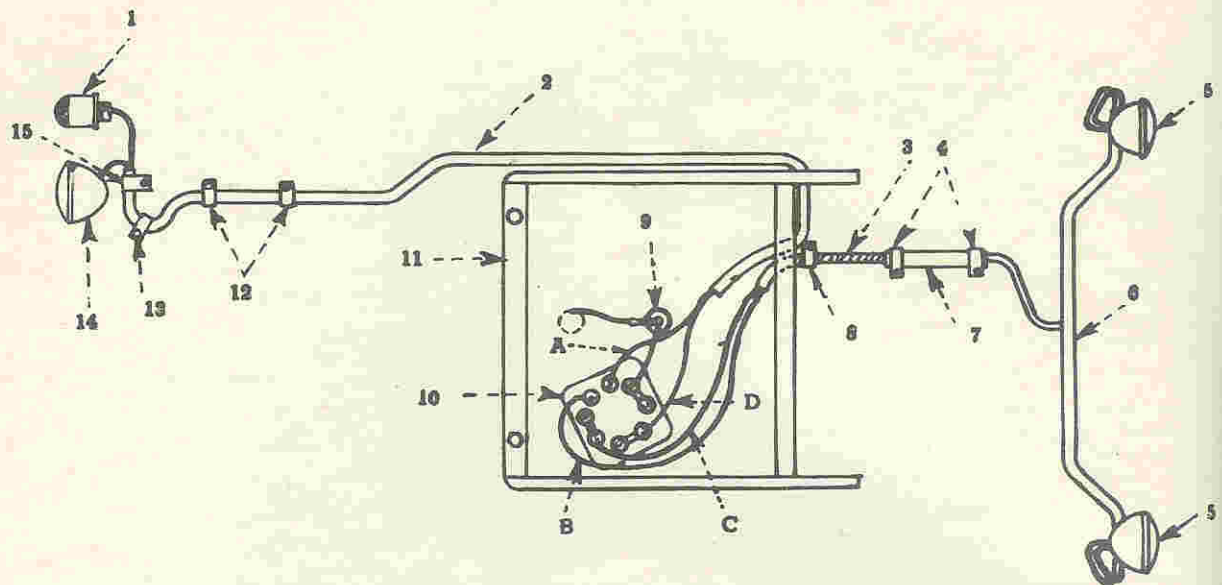


Figure 40 - Schéma de câblage de l'éclairage.

N° de repère	Désignation
1	Feu rouge arrière.
2	Harnais de câblage, phare arrière. (Câble reliant le commutateur au feu rouge arrière). (Câble reliant le commutateur au phare arrière, couleur jaune).
3	Harnais de câblage, phare avant. (Câble du phare avant "code", couleur rouge). (Câble du phare avant, "Veilleuse", couleur jaune).
4	Attache-câble (sur boulons de fixation du bloc-cylindres de la "Commande au toucher").
5	Phares avant.
6	Support tube de fixation des phares avant.
7	Manchon protecteur.
8	Attache-câble sur boulon arrière de fixation du boîtier de batterie.
9	Boîtier de fusible avec fusible.
10	Commutateur d'éclairage.
11	Tableau de bord.
12	Attache-câble.
13	Attache-câble, (sur boulon gauche du support de la plaque d'immatriculation arrière).
14	Phare arrière.
15	Attache-câble, (sur boulon droit du support de phare arrière).
A	Câble reliant le commutateur au phare arrière.
B	Câble reliant le commutateur aux phares avant (Veilleuse).
C	Câble reliant le commutateur aux phares avant (Code).
D	Câble reliant le commutateur au feu rouge arrière.

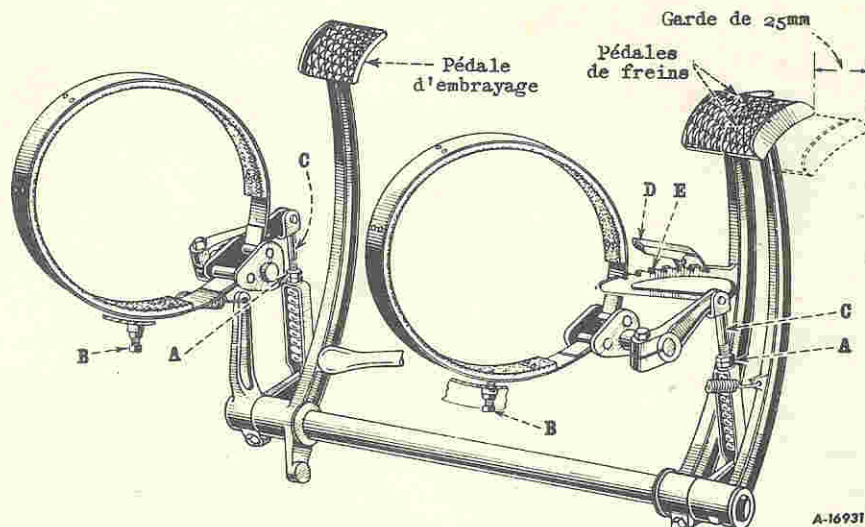


Figure 41 - Réglage des pédales de frein.

Freins

Les freins sont constitués par des ceintures en acier munies de garnitures qui se resserrent sur des tambours. Ils sont commandés par deux pédales qui peuvent être manoeuvrées individuellement ou simultanément lorsqu'elles sont jumelées.

Attention: Les pédales de freins doivent toujours être jumelées pour rouler en grande vitesse.

Les freins ne doivent pas frotter et la garde de la pédale ne doit pas être exagérée. Cette garde doit être de 25mm (1") mesurés sur le déplacement du patin de la pédale, ou encore la course libre doit être juste suffisante pour permettre au cliquet "D" de s'engager dans le premier cran de la crémaillère "E" lorsqu'on appuie légèrement sur la pédale.

Une butée de pédale de frein est prévue, voir figure 41A, pour empêcher la fatigue excessive sur le mécanisme de freinage qui pourrait être causée par une garde exagérée de la pédale. Les freins doivent être réglés avant que les pédales n'atteignent cette butée.

Réglage

Pour régler les freins, vissez à fond la vis de butée "B", placée au-dessous du carter, puis dévissez-la d'un quart à un demi-tour et bloquez-la à l'aide du contre-écrou.

La garde correcte s'obtient par modification de la longueur de la tringle "C", en retirant l'axe de la chape, en desserrant le contre-écrou "A" et en tournant la chape à droite ou à gauche.

Pour obtenir l'équilibrage des freins, il est très important d'avoir une garde identique aux deux pédales. Un moyen sûr de vérifier l'équilibrage des freins consiste à mettre les deux roues arrière sur cric de façon à leur permettre de tourner librement. Calez soigneusement le tracteur, jumelez les pédales et mettez le moteur en route.

Engagez la troisième ou la quatrième vitesse et freinez. Ce freinage doit faire ralentir simultanément et d'une façon égale les deux roues et doit aussi tendre à diminuer le régime du moteur. Si, à l'application des freins, une roue s'arrête et l'autre continue à tourner, diminuez le serrage de la roue qui ne tourne plus jusqu'à ce que les deux roues s'arrêtent simultanément lors du freinage.

Serrez le contre-écrou "A" une fois le réglage correct obtenu.

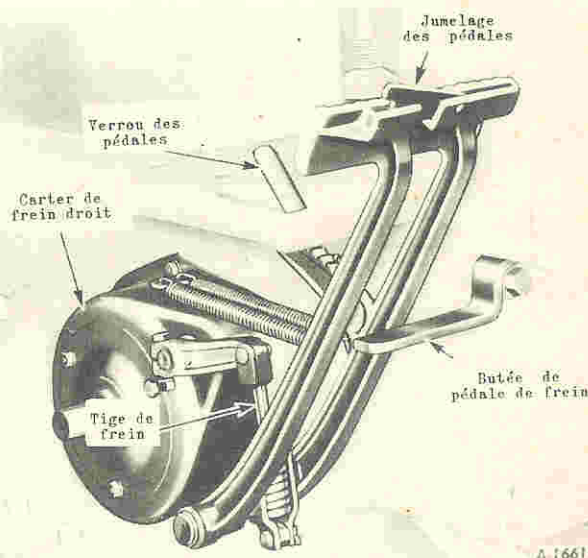


Figure 41A - Pédales de freins.

FARMALL SUPER FC

Embrayage moteur

Ce moteur est équipé soit d'un embrayage "Rockford", soit d'un embrayage "Atwood", soit d'un embrayage "Ferodo". Ces embrayages sont du type à ressorts à disque unique sec, d'un diamètre de 229 mm (9"). Vous pouvez identifier le type d'embrayage qui est sur votre tracteur en comptant le nombre de ressorts de pression: L'embrayage "Rockford" comporte 6 ressorts de pression, l'embrayage "Atwood" 3 ressorts et l'embrayage "Ferodo" en comporte 9.

Entretien de l'embrayage

L'embrayage est conçu de façon à ne nécessiter qu'un minimum de soins. Toutes les 120 heures de travail, graissez le manchon de la butée d'embrayage et graissez la butée d'embrayage toutes les 1000 heures de travail comme indiqué dans le tableau de graissage des pages 23 et 24.

Évitez l'excès de graissage.

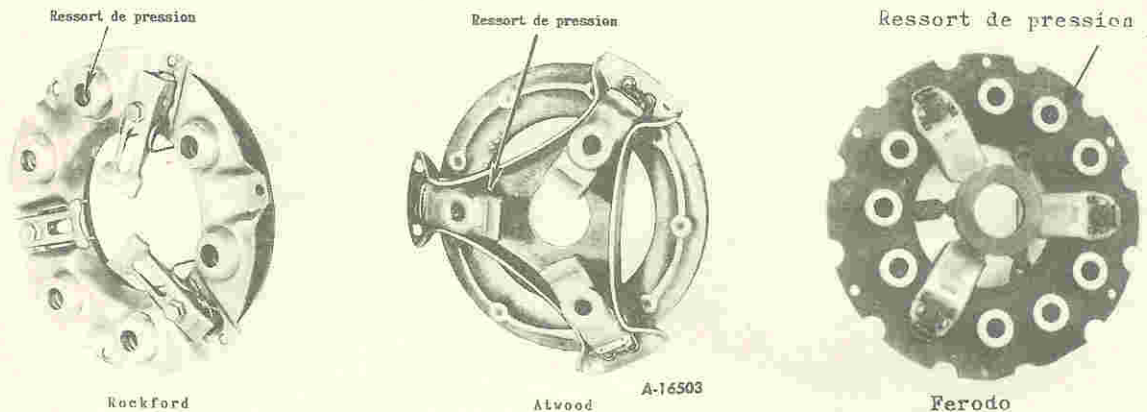


Figure 42 - Types d'embrayages.

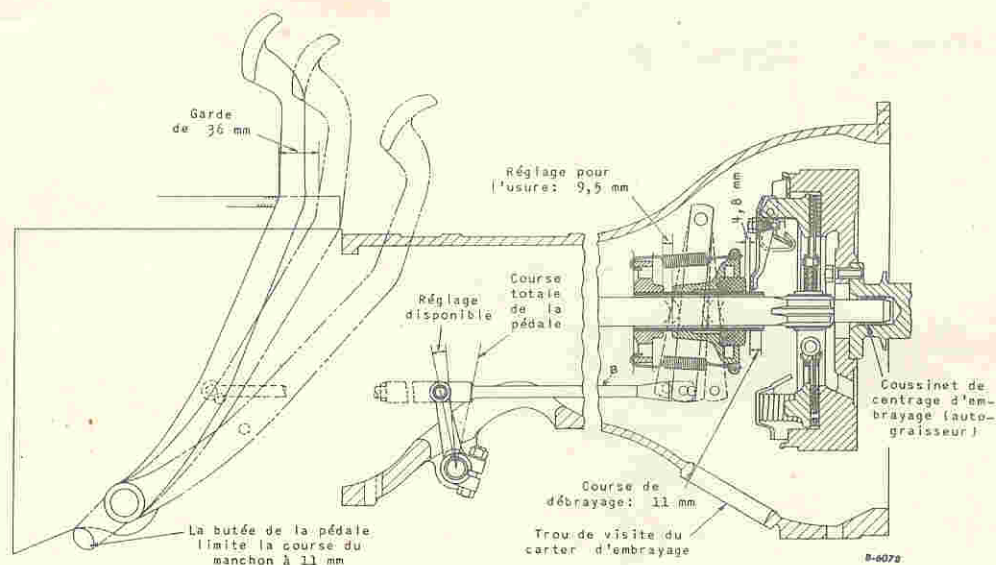


Figure 42A - Embrayage et articulations.

ENTRETIEN

Garde de la pédale d'embrayage.

Il est très important qu'un jeu de 4,8 mm (3/16") soit maintenu entre la butée d'embrayage et les doigts du plateau. En vue de maintenir ce jeu, la pédale d'embrayage doit avoir une course libre de 36 mm (1-7/16"), à partir de la butée sur le couvercle de transmission. lorsque l'embrayage est en prise totale, voir figures 42A et 43A. Au fur et à mesure de l'usure du disque cette garde diminue et elle doit être réglée. L'embrayage

peut être sérieusement endommagé si la garde de la pédale devient insuffisante.

Cette garde peut être maintenue dans les limites correctes par le réglage en longueur de la tringline (voyez figure 43A). Pour ceci, desserrez l'écrou de blocage "A", retirez l'axe "B" de la chape "C" et faites tourner cette dernière jusqu'à ce que la course de la pédale soit de 36 mm (1-7/16"). Remettez l'axe "B" en place et bloquez l'écrou "A". (voyez figure 43A). Vous aurez ainsi un jeu de 4,8 mm (3/16") entre la butée d'embrayage et les doigts du plateau.

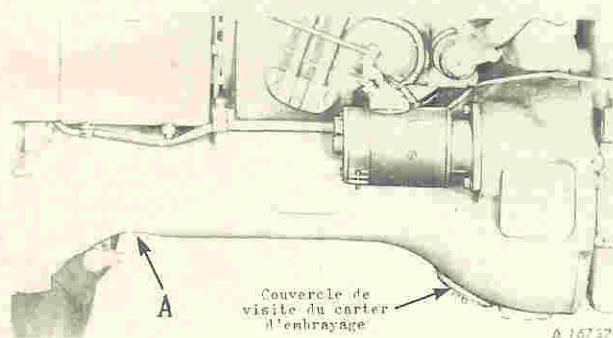


Figure 43 - Carter d'embrayage.

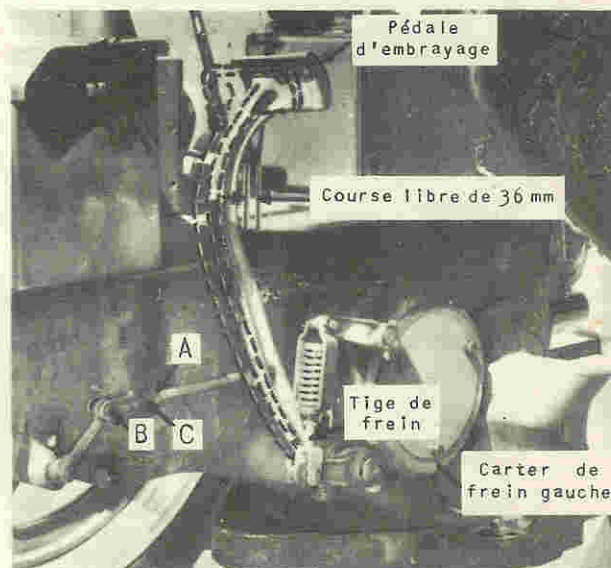


Figure 43A - Course libre de la pédale d'embrayage.

Barre d'attelage et attelage

Les boulons de la barre d'attelage doivent être bloqués.
Tous les attelages des machines remorquées doivent être attachés à la barre d'attelage oscillante.
Ne tentez aucun remorquage sans barre d'attelage oscillante.

Ce tracteur est équipé d'une barre d'attelage oscillante. Ce type de barre permet de tourner court avec des instruments traînés et facilite également les manoeuvres lorsque le tracteur est employé dans de petits champs de forme irrégulière. La barre d'attelage oscillante peut se déplacer sur toute la largeur du support de guidage, ou peut être, au besoin, bloquée dans une position fixe.

Le tracteur exerce son effort de traction, sur les machines remorquées, par l'intermédiaire de la barre d'attelage oscillante. Celle-ci est réglable verticalement pour s'adapter aux différents attelages. Un réglage correct évite des efforts inutiles tant au tracteur qu'à la machine remorquée. L'accrochage doit

être fait de telle sorte que l'axe de traction du tracteur tombe en ligne avec l'axe de résistance de la machine, ou s'en trouve tout au moins rapproché. Un attelage effectué d'un côté ou de l'autre de la ligne de résistance engendrerait des efforts et des fatigues, tant sur le tracteur que sur la machine remorquée, au risque d'abîmer le matériel. De plus un attelage incorrect causerait des difficultés de conduite que se traduiraient par un mauvais travail de la machine remorquée.

Lorsque vous vous servez d'une longue chaîne pour remorquer une charge, faites avancer le tracteur très lentement jusqu'à ce que tout le mou de la chaîne soit absorbé.



Ne jamais se tenir, au cours de l'accrochage, entre le tracteur et la machine à remorquer.

Réglage de la barre d'attelage

La barre d'attelage peut être réglée à quatre hauteurs différentes pour obtenir une position d'attelage correcte pour la machine à remorquer.

La barre oscillante est réglable en longueur par le déplacement du méplat d'accrochage qui peut être rentré ou ressorti. Dans les cas de traction simple, ce méplat doit être boulonné dans une de ses positions rentrées. Au contraire, pour les attelages utilisant la prise de force standard, il doit être entièrement ressorti et la barre d'attelage doit être placée à sa position la plus basse.

Pour régler en hauteur, desserrez les boulons "A" et enlevez les boulons "B", figure 44. Relevez ou abaissez la barre d'attelage de façon qu'elle puisse être fixée dans les trous choisis supérieurs ou inférieurs des bossages du carter de transmission. Remettez en place les boulons "B" et serrez les boulons "A" et "B".



Quand le tracteur remorque une machine commandée par la prise de force, assurez-vous que toutes les protections des organes de transmission sont bien en place et en bon état.

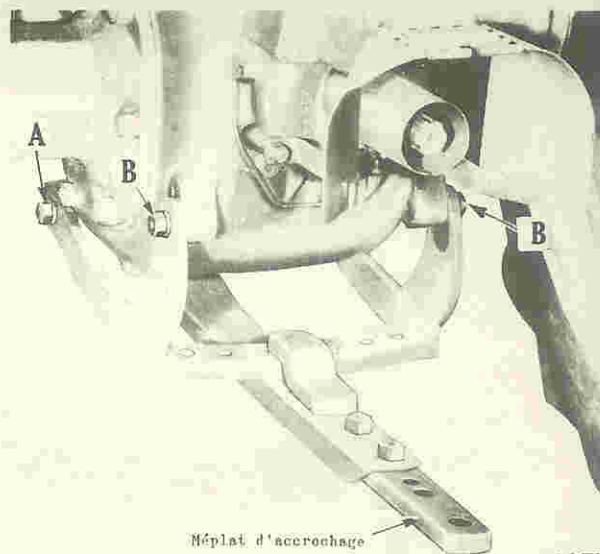


Figure 44 - Réglage de la barre d'attelage.

ROUES AVANT

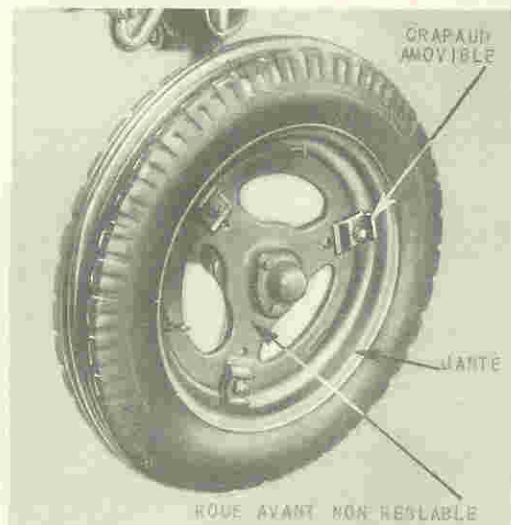


Figure 44A - Roue avant non réglable.

FARMALL SUPER FC

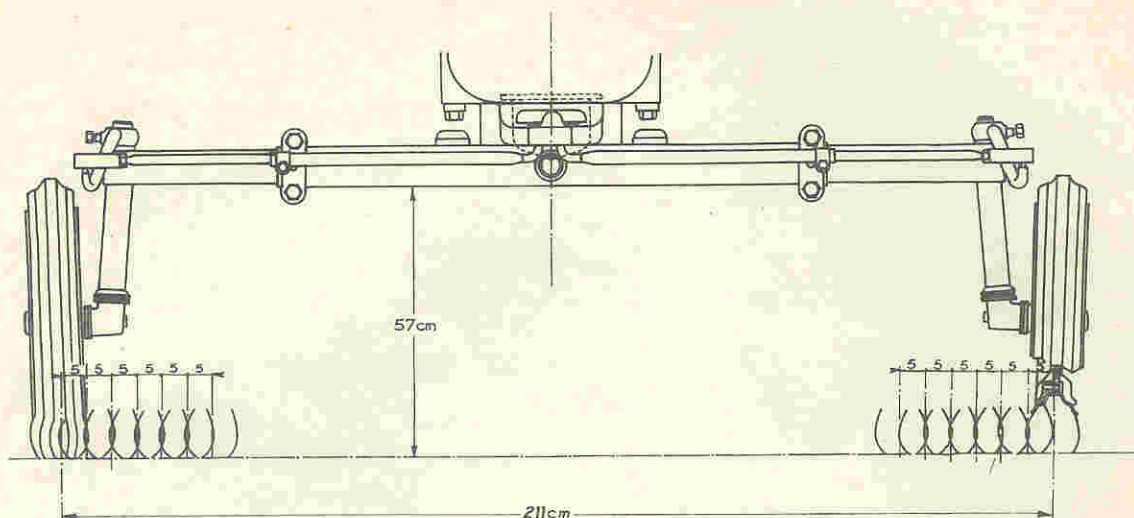


Figure 45 - Essieu avant large réglable.

Essieu avant large réglable

Quand le tracteur Farmall Super FC est équipé d'un essieu avant large réglable, on peut obtenir les voies suivantes en soulevant l'essieu et en écartant plus ou moins les extensions d'essieu comme indiqué page 46:

1,51 (59-1/4), 1,61 (63-1/4), 1,71 (67-1/4), 1,81 (71-1/4), 1,91 (75-1/4), 2,01 (79-1/4), 2,11 m (83-1/4").

Les roues régulièrement fournies sont du type non réglable, avec jantes d'acier amovibles pour pneus 4.00/15 à 4 plis, type tracteur. Les jantes sont tenues en place par des crapauds amovibles et les roues tournent sur des roulements à rouleaux coniques.

Pour le graissage, voyez page 22.

Lorsque vous remontez les jantes des roues avant, faites attention à mettre les crapauds en position correcte comme l'indique la figure 45A. Serrez fortement et régulièrement les écrous des crapauds pour éviter un désalignement de la roue et de la jante.

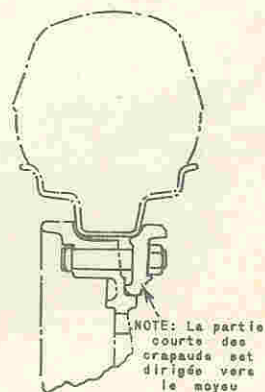


Figure 45A - Position des crapauds des roues avant.

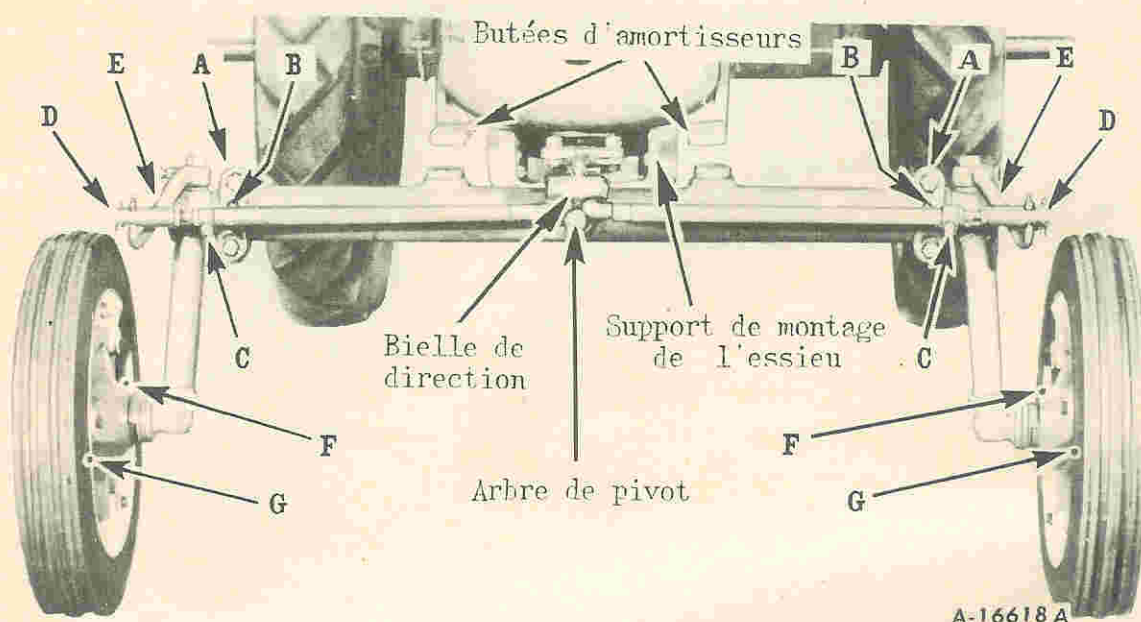


Figure 46 - Essieu avant large réglable.

NOTE: La voie de 1,42 m (56") ne peut être obtenue sur les Farmall Super FC équipés de pneumatiques 5.00/15. L'empattement avec l'essieu avant large réglable est de 2,32 m (91-1/2"). Le dégagement sous l'essieu avant est de 0,57 m (22-1/2").

Réglage des différentes voies

1. Desserrez les boulons "A" qui maintiennent serrés les colliers d'extension d'essieu.
2. Retirez les goupilles fendues, les chevilles d'extension d'essieu et sortez ces chevilles de la barre d'accouplement.
3. Faites coulisser les extensions d'essieu de la même valeur de chaque côté et réglez les extrémités "D" de la barre d'accouplement en conséquence.
4. Remettez en place les chevilles des colliers d'extension d'essieu dans les trous choisis et serrez

les colliers. Remontez et serrez les boulons des colliers de la barre d'accouplement.

Prenez soin de régler de façon identique les deux extrémités de la barre d'accouplement.

Réglage du pincement

Les roues avant doivent avoir un pincement de 3 à 6 mm (1/8 à 1/4") 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. Cette cote doit être mesurée entre les points "FF" et "GG". Ces points sont à situer sur le rebord extérieur des jantes à la même hauteur que l'axe des roues.

Pour régler le pincement, détachez la barre de direction "E" et "D", desserrez le contre-écrou et vissez ou dévissez les vis à créneaux "D" de la barre d'accouplement suivant besoin.

Roues arrière

Les roues arrière sont en fonte avec des jantes en acier démontables pour pneumatiques type tracteur agricole de 9-36, 4 plis.

Il est possible de faire varier la voie arrière de 1,22 à 1,76 m (48 à 69") avec le creux des roues tourné vers l'intérieur (les crapauds tournés vers l'intérieur) ou de 1,42 à 1,98 m (56 à 78") avec le creux des roues tourné vers l'extérieur (les crapauds tournés vers l'extérieur).

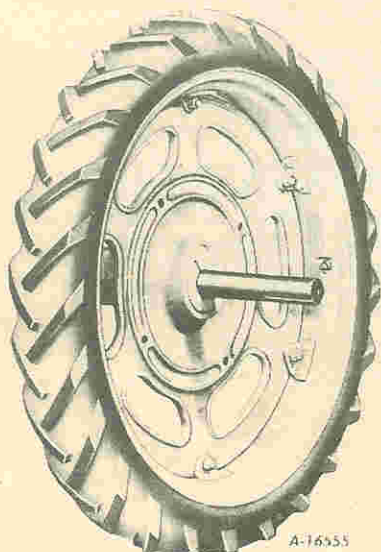


Figure 47 - Creux de roue tourné vers l'extérieur.

Ces réglages peuvent être faits en retournant les roues et en les faisant coulisser sur l'essieu. En retournant les roues, assurez-vous que les pneumatiques tournent bien dans le sens de rotation indiqué par la flèche portée par le flanc de ceux-ci. Il faudra donc changer les roues de côté à moins que les pneus n'aient été démontés.

Les roues avant et arrière comportent des trous pour la fixation des poids supplémentaires en fonte.

Siège

Réglage du siège

Le siège (rembourré) à amortisseur hydraulique donne au conducteur un confort maximum et peut être rapidement et facilement réglé à la position la plus confortable.

Cette position peut être rapidement obtenue en soulevant le bouton placé sous le siège, *figure 47A* et en déplaçant le siège en avant ou en arrière pour obtenir le meilleur emplacement de conduite. Le conducteur peut être assis sur le siège pendant ce réglage.

Pneumatiques

Afin d'obtenir des pneumatiques la durée maximum et le meilleur rendement, il faut se conformer aux instructions suivantes:

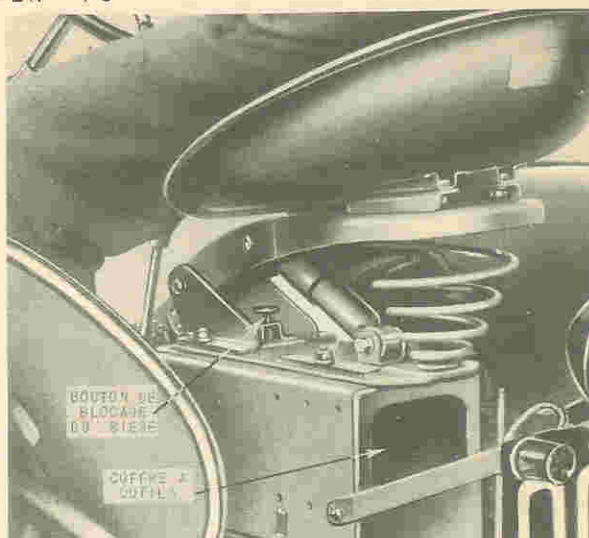


Figure 47A - Réglage du siège.

Gonflage

Les pneus doivent être correctement gonflés, suivant les indications données dans le tableau ci-dessous. Les toiles des pneumatiques s'endommagent rapidement si la pression est insuffisante et il y a risque de glissement autour de la jante et d'arrachage de la valve. Un gonflage exagéré, se traduit par une usure rapide due à des dérapages fréquents.

Vérifiez la pression toutes les semaines avec un manomètre de précision à basse pression, gradué de cent grammes en cent grammes. On ne doit pas laisser la pression descendre au-dessous des chiffres indiqués.

Le gonflage s'effectue au gonfleur mécanique, à la pompe à main, ou au moyen d'un gonfleur s'adaptant sur un trou de bougie *page 61*. Ce dernier type de gonfleur est vendu par les agents "International Harvester".

Assurez-vous que les chapeaux de valve sont en place et bien serrés. Ils empêchent les fuites d'air par le corps de valve et protègent ce dernier de la boue, du gravier, de la neige ou de la glace qui risqueraient de l'endommager et de pénétrer dans la chambre.

Pression d'utilisation pour pneus de tracteurs basse-pression

Attention: Réglez la pression des pneumatiques dès réception du tracteur en suivant les indications du tableau ci-dessous.

ROUES AVANT ET ARRIERE	KG/CM ²	LES PAR POUCE CARRE
AVANT (toutes dimensions)		
A - Pneus de 4 plis.....	2,000	28
ARRIERE		
B - Pression de gonflage minimum pour pneus de 4 et 6 plis,.....	0,850	12
C - Pour les labours, augmentez la pression de la roue de raie de.....	0,300	4
D - Quand on emploie sur le tracteur des roues particulièrement lourdes ou que le tracteur porte des machines pesantes telles que récolteur de maïs, etc. il faut augmenter la pression. Reportez-vous au tableau de gonflage des fabricants de pneumatiques ou prenez contact avec votre agent "International".		
E - Pression de gonflage maximum pour pneus de 4 plis...	1,100	16
F - Pression de gonflage maximum pour pneus de 6 plis...	1,700	24

ENTRETIEN

Expédition des tracteurs sur pneus

Afin de permettre un calage efficace et d'éviter le rebondissement des tracteurs expédiés sur plateforme (wagons ou remorques routières) les pressions de gonflage doivent être les suivantes:

Tous pneus avant 4 plis.....2,100 Kg 30 lbs

Tous pneus arrière.....2,100 Kg 30 lbs

Important: Les pneus doivent être ramenés à leur pression correcte avant d'utiliser le tracteur, de le remorquer ou de le placer en dépôt pour un certain temps. Sans cette précaution le caoutchouc se déformera et se fendillera.

La vitesse maximum sur route ne doit pas dépasser 32 Km à l'heure (20 m.p.h.); pour les travaux des champs une vitesse maximum de 16 Km à l'heure (10 m.p.h.) est recommandée.

Au remorquage d'un tracteur ne dépassez pas la vitesse de 32 Km à l'heure (20 m.p.h.).

Montage du pneu sur la jante

Après avoir monté un pneu neuf ou usagé sur une jante, gonflez à une pression de 2,100 Kg (30 lbs) pour que le bourrelet du pneu prenne sa place sur le rebord de la jante et pour empêcher un glissement susceptible de déchirer l'embase de la valve. Ensuite gonflez ou dégonflez à la pression correcte de fonctionnement.

Adhérence et lestage

Les pressions de gonflage recommandées sont indiquées page 47. Il ne faut pas employer le tracteur avec des pneus incorrectement gonflés. Pour assurer à vos pneus le maximum de durée, surveillez leur profil. Si celui-ci s'use trop rapidement, ajoutez immédiatement du lest pour diminuer le glissement. Vérifiez si la pression n'est pas trop forte. Consultez votre agent International Harvester pour les renseignements.

L'effort de traction à la barre d'un tracteur peut-être augmenté en lestant les roues motrices, soit en ajoutant des poids en fonte, soit en introduisant un liquide dans les chambres à air.

L'accroissement de l'effort de traction à la barre par un lestage déterminé varie suivant la nature du terrain. Quand il est nécessaire de lester fortement, on peut employer simultanément les poids en fonte et le liquide dans les pneus.

Surcharge

Ne dépassez pas la limite de charge prévue pour les pneumatiques en arrimant sur le tracteur des instruments dont le poids dépasserait la capacité de charge prévue pour les dimensions des pneus du tracteur. Après lestage des roues arrière, il peut être nécessaire de régler la hauteur de la barre d'attelage pour obtenir un alignement correct de tirage.

Lestage liquide

Les chambres peuvent être remplies aux 3/4 de liquide. Employez de l'eau propre pour des températures supérieures à 0°C (32°F) et une solution de chlorure de calcium (CaCl_2) par temps de gelée.

Méthode de lestage liquide du pneumatique

Procurez-vous un adaptateur, figure 48, chez votre agent International Harvester. Cet adaptateur est muni d'une valve de purge qui permet l'évacuation de l'air remplacé par le liquide.

Mettez le tracteur sur cric et amenez la valve à la partie supérieure en faisant tourner la roue. Démontez le corps de valve et vissez en place l'adaptateur auquel sera relié le tuyau d'arrivée d'eau.

La chambre peut être remplie au moyen de trois procédés différents: réservoir surélevé d'au-moins 1,50m (5 ft) par rapport à la chambre, pompe à main, air comprimé dans un réservoir étanche rempli de liquide.

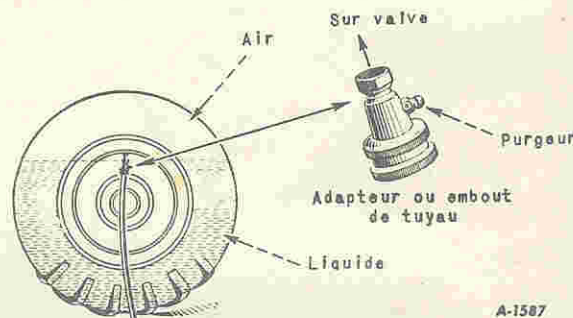


Figure 48 — Remplissage du pneu aux 3/4.

Lest liquide anti-gel

Par temps de gelée, il est recommandé d'employer une solution dosée à 25 % de chlorure de calcium. Ce dosage représente environ 2,500 Kg de chlorure de calcium en paillettes pour 10 litres d'eau (20 lbs pour 10 U.S. gallons).

La concentration de la solution peut se mesurer au pèse-acide pour accumulateurs. Une solution à 25 % a une densité d'environ 1,225 et un point de congélation de -32°C (-25°F).

Attention: Certains cristaux de chlorure de calcium ont une réaction acide. Il est recommandé d'ajouter 100 grammes de chaux pour chaque dose de 10 Kg de chlorure de calcium.

Pour préparer la solution, commencez toujours par verser l'eau dans le récipient; ajoutez ensuite la quantité de chlorure de calcium en mélangeant soigneusement. Ne versez jamais l'eau sur les paillettes de chlorure. Laissez la solution se refroidir avant de l'employer.

Cônes ou écrous de montage des valves

Des cônes ou écrous de montage des valves sont fournis avec toutes les chambres à air de roue arrière prévues pour recevoir du liquide. Ils sont montés sur la valve avant l'expédition.

Le but du cône ou écrou est de maintenir la valve dans son trou au montage du pneu, particulièrement quand on utilise du liquide. Sans ce cône ou écrou, au montage ou lors du remplissage, la valve risque de rentrer dans la jante, ce qui provoque une perte de temps pour la ressortir par son trou.

Soins à apporter aux pneumatiques

Évitez les souches, les pierres, les ornières profondes et autres obstacles. Réparez immédiatement les coupures, la négligence de cette recommandation diminuera de beaucoup la durée des pneus.

L'huile et la graisse sont nocives au caoutchouc, évitez donc leur présence sur les pneus.

Quand le tracteur a été employé pour des pulvérisations (insecticides) lavez les pneus à l'eau pour faire disparaître toute trace de produit chimique.

Protection des pneus pendant le remisage

Lorsque le tracteur n'est pas utilisé, gardez-le de telle sorte que les pneus soient à l'abri de la lumière. Nettoyez-les soigneusement et montez le tracteur sur cales de façon à soulever les pneus s'ils doivent être inemployés pendant longtemps. Si vous ne prenez pas ces précautions, gonflez les pneus à intervalles réguliers. Avant de remettre le tracteur en service, n'oubliez pas de vérifier la pression des pneus et de les regonfler à la pression d'utilisation.

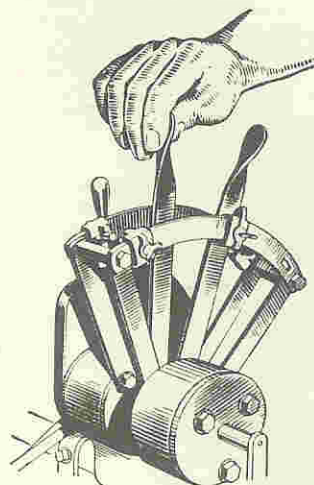
Chaînes anti-dérapantes

Pour travailler sur des herbages ou des terrains mouillés, employez des chaînes du type à crampons. L'élasticité des pneus et les mouvements des chaînes détacheront la boue pendant la rotation des roues.

Il se peut que la chaîne ait tendance à patiner sur le pneu; pour éviter cet inconvénient, employez des attaches du type à ressort pour la fixation.

Electricité statique engendrée lors du travail à la poulie

L'électricité statique engendrée par le travail à la poulie peut être déchargée sans danger en reliant électriquement le tracteur à la terre au moyen d'une chaîne traînant sur le sol.



Système "Farmall" de contrôle "au toucher"

Le système de contrôle "au toucher" est prêt à fonctionner dès que le moteur tourne. Vous obtiendrez le rendement maximum en observant de très près les précautions à prendre et en vous conformant aux instructions de fonctionnement suivantes:

Nous ne pouvons trop insister sur l'importance de préserver le système de la saleté, du sable et autres corps étrangers nuisibles. Conservez toujours le réservoir, les canalisations et la pompe en parfait état de propreté. Afin d'éviter la pénétration de la saleté dans le système, le réservoir ne comporte pas de trou d'évent. Un coussin d'air suffisant est laissé au-dessus du niveau pour compenser les changements de pression qui se produisent pendant le fonctionnement du système. Il s'ensuit qu'une légère pression peut subsister dans le réservoir lors de l'enlèvement du bouchon de remplissage, à la vérification du niveau du fluide.

Niveau du fluide

Lorsque le tracteur est expédié de l'usine, le système de contrôle "au toucher" est rempli au niveau correct avec du fluide spécial et il ne nécessite aucun entretien, à moins de dérangement pour une cause quelconque.

Si le système de contrôle "au toucher" ne fonctionne pas d'une façon satisfaisante ou si vous constatez des fuites, vérifiez le niveau du fluide dans le réservoir ou consultez votre agent International Harvester.

Ne faites jamais fonctionner le tracteur sans avoir suffisamment de fluide dans le réservoir. Une quantité insuffisante de fluide peut causer des dégâts au système de contrôle "au toucher".

Avant de retirer le bouchon de remplissage "A", figure 50, pour vérification, nettoyez soigneusement le bouchon et les parties environnantes de toutes les saletés qui peuvent s'y trouver.

Le niveau est correct lorsque le fluide atteint la partie inférieure de l'ouverture du bouchon de remplissage. Si le niveau est insuffisant, employez du fluide spécial pour Système de Contrôle "au Toucher". Lors du remplissage du système, il est essentiel que le fluide soit absolument propre et ne contienne pas d'eau ni de corps étrangers nuisibles. Un fluide trouble contient généralement de l'eau.

Vidange et remplissage du réservoir

Lorsque, pour une raison quelconque, il est nécessaire de vidanger et de refaire le plein du réservoir, procédez comme suit:

1. Essayez soigneusement le réservoir et son bouchon de remplissage, pour en retirer toute la saleté et la poussière.
2. Enlevez le bouchon de remplissage "A" et le bouchon de vidange "B", figure 50 et placez-les dans un récipient propre.

Lorsque le fluide ne s'écoule plus, faites tourner le moteur pendant une très courte période pour vidanger le fluide de la pompe et des canalisations.

La capacité de remplissage du Système de Contrôle "au Toucher", après vidange comme indiqué ci-dessus est de 3 litres 1/4 (6-3/4 pints).

Note: S'il est nécessaire de rincer le système, n'utilisez que le fluide recommandé pour le fonctionnement pour conserver sans altération le graissage nécessaire de la pompe et du Système de Contrôle. N'employez jamais de pétrole ou d'huile.

3. Le filtre du bloc-cylindres "C" figure 50, doit être retiré et nettoyé toutes les fois que le fluide du réservoir est vidangé.

Pour nettoyer le filtre, retirez les trois vis à tête hexagonale qui fixent l'arbre de direction à son support "D". Placez la manette de commande gauche du Système de Contrôle "au Toucher" dans une position où l'arbre de direction peut être écarté de l'arbre du levier de contrôle. Ceci vous permettra de rabattre sur le côté le volant et l'arbre de direction. Retirez ensuite les quatre vis à tête hexagonale qui fixent le filtre au bloc-cylindres et sortez le tamis. Nettoyez le filtre soigneusement dans du pétrole et essuyez toutes les saletés et les poussières du bloc-cylindres; remontez le filtre en vous assurant du bon état du joint. Si le joint est en mauvais état, remplacez-le.

4. Après la vidange complète du système, remplacez le bouchon de vidange et faites le plein du réservoir jusqu'à l'ouverture de remplissage avec le fluide recommandé.

5. Mettez le moteur en marche et faites-le tourner à vide à une vitesse modérée. Avec le bouchon de remplissage retiré, manœuvrez de dix à douze fois de toute leur course, les deux manettes de commande pour purger l'air pouvant subsister dans le système. Placez ensuite les manettes de commande à la position arrière (vers le siège du tracteur) et arrêtez le tracteur.

6. Ajoutez suffisamment de fluide dans le réservoir pour amener le niveau à la partie inférieure de l'ouverture de remplissage. Revissez le bouchon et serrez-le.

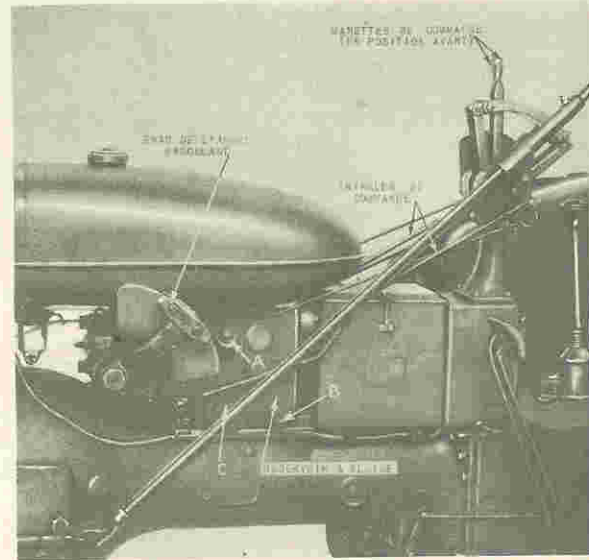


Figure 50 - Système de Contrôle "au Toucher" Farmall

La capacité de remplissage du Système de Contrôle "au Toucher", une fois vidangé comme spécifié dans le paragraphe 2, est de 3 litres 1/4 (6-3/4 U.S. pints).

La capacité d'un élément complètement sec (élément neuf ou remis en état) est de 3,90 litres (8-1/4 U.S. pints).

Graissage

Tous les jours ou toutes les dix heures de travail, graissez les bras d'arbre basculant et les coussinets comme indiqué dans le "TABLEAU DE GRAISSAGE".

Note: Gardez toujours les manettes de commande "au toucher" dans leur position arrière (vers le siège du tracteur) lorsque le tracteur ou Système de Contrôle "au Toucher" ne sont pas utilisés. Le piston est ainsi dans la position rentrée ce qui évite son contact avec l'humidité qui aurait pu se former par condensation dans la gaine du cuir cache-poussières.

Présence d'air dans le système

Assurez-vous que toutes les connexions et ouvertures sont fermées et bien étanches. L'ensemble du système doit toujours être étanche, non seulement pour empêcher la perte de fluide mais pour éviter aussi la pénétration de l'air du côté admission. L'air qui pénètre dans le système est nuisible au graissage des pièces travaillantes, il crée une augmentation des vibrations et une pression instable. On s'apercevra de la présence d'air dans le système soit par le bruit anormal de fonctionnement de la pompe, soit par sa faible puissance lorsqu'elle fonctionne sous haute pression. La purge d'air du Système de Contrôle "au Toucher" sera obtenue comme il a été indiqué précédemment par le remplissage correct du réservoir et par les manœuvres faites au cours du remplissage.

Réglage du jeu des culbuteurs

Vérifiez le jeu des culbuteurs toutes les 400 heures de travail et réglez si nécessaire. Il faut un jeu de 35/100 mm (.014") entre la queue de soupape et le doigt du culbuteur lorsque le moteur est chaud et les soupapes fermées.

Pour régler le jeu

1. Avant de procéder à la vérification, mettez le distributeur hors circuit, en dégageant le câble "B", *figure 31*, de son logement. Cette précaution éliminera tout danger de démarrage accidentel.

2. Retirez le couvercle des culbuteurs.

3. Retirez la bougie du cylindre n° 1 (le plus proche du radiateur).

Placez le pouce sur le trou de bougie et tournez lentement le moteur à la manivelle jusqu'à ce que l'on ressente une pression dans le cylindre. (La pression indique que le piston n° 1 remonte vers le point mort haut en fin de compression).

Continuez à tourner lentement jusqu'à ce que le repère DC/1-4 du volant soit en ligne avec l'index de calage sur le couvercle du carter d'embrayage. (On peut voir l'index de calage en retirant le couvercle du trou de visite du carter d'embrayage, *figures 34A et 43*). A ce moment, les deux soupapes sont fermées, le cylindre n° 1 étant en fin de compression.

4. Desserrez le contre-écrou et réglez la vis du culbuteur de façon que la jauge glisse sans jeu entre l'extrémité de la queue de soupape et le doigt du culbuteur, voir *figure 51*.

5. Bloquez le contre-écrou et vérifiez à nouveau le jeu.

6. Faites tourner le moteur d'un demi-tour à la fois et vérifiez successivement le jeu des soupapes de chaque cylindre en réglant si nécessaire. Pour faire cette opération, procédez dans l'ordre d'allumage du moteur, c'est-à-dire: 1, 3, 4, 2.

7. Remplacez le couvercle des culbuteurs. Vérifiez l'étanchéité du joint de ce couvercle pour vous assurer que l'huile ne peut passer entre celui-ci et la culasse. Changez le joint si nécessaire.

8. Remettez le câble "B", *figure 31* dans son logement.

Important: Soyez précis, vérifiez le jeu des culbuteurs à la jauge d'épaisseur.

Petites opérations d'entretien du moteur

Joint de culasse

Pour obtenir les meilleurs résultats en remontant la culasse après mise en place d'un joint, serrez à fond les écrous, sans cependant les bloquer, en commençant par la rangée centrale puis les rangées extérieures. Commencez le blocage dans le même ordre en serrant progressivement chaque écrou d'un quart de tour. Continuez de cette façon jusqu'à ce que tous les écrous soient bloqués. Il ne faut pas serrer à fond un écrou, puis passer au suivant, ce qui ne permettrait pas d'obtenir une pression uniforme sur toutes les parties du joint.

Une fois la culasse remontée, il est nécessaire, pour éviter les fuites, de procéder à un nouveau blocage des écrous des goujons après avoir fait marcher le moteur, de façon que les chemises d'eau soient bien chaudes. Pour bloquer les écrous correctement l'arbre des culbuteurs doit être levé.

Attention: N'omettez pas de régler le jeu des culbuteurs après le dernier blocage des écrous des goujons (voir "*Réglage du jeu des culbuteurs*").

Coussinets de vilebrequin, pistons et segments

Nous ne pouvons trop insister sur la nécessité de faire exécuter le travail de remplacement des coussinets de bielles, des coussinets de vilebrequin, des pistons et des segments et du rodage des soupapes, par un mécanicien de votre Agent "International Harvester".

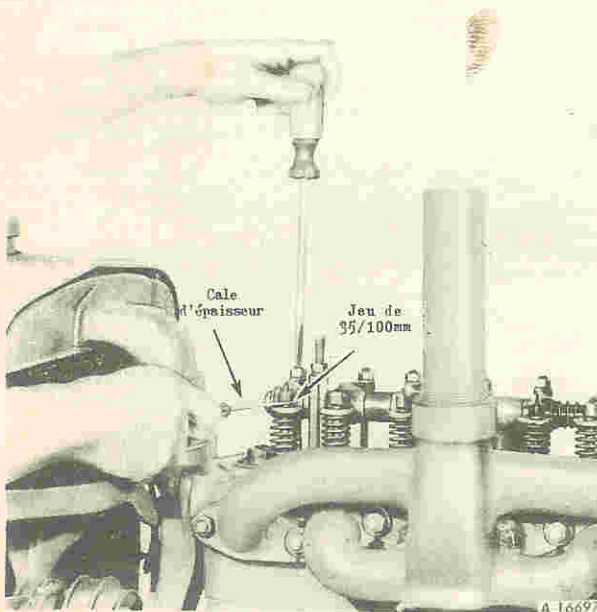


Figure 51 - Réglage des culbuteurs à la jauge d'épaisseur.

ENTRETIEN

Tableau de dépannage

Moteur difficile à mettre en marche

Cause probable	Remède éventuel
Pas d'essence dans le réservoir ou dans le carburateur.....	Remplissez le réservoir avec de l'essence, ouvrez le robinet, vérifiez les canalisations, le filtre à essence et le carburateur.
Filtre à essence ou canalisations obstrués.....	Nettoyez le filtre à essence, vérifiez les canalisations et le carburateur.
Eau dans l'essence.....	Vidangez le réservoir à essence et le carburateur. Utilisez de l'essence propre et séchez les bougies. Consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Eau dans les cylindres.....	Vérifiez le joint de culasse et regardez si les trous de drainage du collecteur d'échappement et du silencieux ne sont pas bouchés.
Mauvaise utilisation du volet obturateur d'air, moteur noyé.....	Suivez les instructions données pour le démarrage, <i>page 9</i> .
Allumage défectueux, câblage desserré.....	Vérifiez le câble, les bougies et le distributeur. Reportez-vous aux <i>pages 31 à 40</i> ou remplacez.
Batterie et démarreur défectueux.....	Vérifiez et effectuez l'entretien, reportez-vous aux <i>pages 38 et 39</i> ou remplacez.
Bougies encrassées ou mauvais écartement des électrodes.....	Nettoyez les bougies et réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027") ou remplacez-les.
Bouton de contact fermé.....	Tirez sur le bouton de contact et recherchez les autres masses éventuelles, reportez-vous également aux instructions concernant le distributeur <i>page 32</i> .
Levier de contrôle du régulateur à la position de ralenti.....	Placez le levier au tiers de sa course, à la position de démarrage.
Manque de compression.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Dent de la couronne de démarrage cassée.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Huile de graissage trop épaisse.....	Vidangez et refaites le plein avec le lubrifiant recommandé. Reportez-vous aux caractéristiques des lubrifiants <i>page 23</i> .
Pignon de la boîte de vitesses en prise.....	Placez le levier de changement de vitesses au point mort.
Grippage interne.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Le moteur cogne ou ne fonctionne pas régulièrement

Mauvais calage du distributeur.....	Faites un nouveau calage, voir "distributeur" <i>page 33</i> .
Bougies encrassées, mauvais écartement des électrodes ou type de bougies ne convenant pas.....	Nettoyez les bougies, réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027") ou remplacez-les.
Étincelle faible.....	Vérifiez le distributeur pour voir si l'étincelle provenant de la bobine est bonne. Vérifiez les plots du rupteur et leur écartement, les bougies et le câblage, voir <i>page 31</i> .
Mauvais réglage du carburateur.....	Réglez le carburateur selon les instructions données <i>page 26</i> .
Moteur trop chaud.....	Vérifiez le système de refroidissement et la courroie du ventilateur. Réglez les volets du radiateur s'il y en a et reportez-vous aux instructions "Surchauffage du moteur".
Essence de mauvaise qualité ou contenant de l'eau.....	Vidangez et refaites le plein avec de l'essence propre et de bonne qualité.
Soupapes mal réglées.....	Vérifiez le jeu des soupapes ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Rentrée d'air au collecteur d'admission.....	Vérifiez le joint et bloquez les écrous.
Fumées d'échappement épaisses.....	Vérifiez le niveau d'huile du filtre à air. Vérifiez l'arrivée d'essence au carburateur. Examinez les segments et les pistons pour voir leur degré d'usure ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Excès de calamine dans les cylindres.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Jeu excessif des axes de pistons ou des coussinets.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Segments cassés ou jeu excessif des pistons.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Coussinets de bielles ou de palier usagés.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Le régulateur colle ou demande à être réglé.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Manque de puissance

La manette de contrôle du régulateur n'est pas à sa position d'accélération.....	Placez la manette de contrôle du régulateur à la position d'accélération.
Moteur trop froid ou trop chaud.....	Faites tourner le moteur jusqu'à réchauffage avant de lui imposer la pleine charge. Réglez les volets du radiateur si le tracteur en est muni. Vérifiez le système de refroidissement ou consultez votre Agent I.H.

FARMALL SUPER FC

Cause probable

Remède éventuel

Surcharge du moteur.....	Réduisez la charge.
Le moteur cogne d'une façon exagérée.....	Employez un combustible de bonne qualité. Vérifiez également le calage du distributeur ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Le régulateur ne fonctionne pas correctement.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Manque de compression.....	Vérifiez les soupapes, et les segments des pistons consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Combustible de mauvaise qualité ou mélange trop pauvre...	Reportez-vous aux instructions concernant le carburateur page 25.
Canalisations ou filtre à essence obstrués.....	Nettoyez, voir page 25.
Trou d'évent du réservoir de combustible bouché.....	Débouchez le trou d'évent dans le bouchon de remplissage.
Tuyau d'échappement obstrué.....	Nettoyez.
Filtre à air obstrué ou entrée d'air entre le carburateur et le moteur.....	Nettoyez le filtre à air comme indiqué page 30. Bloquez les écrous de montage du carburateur et du collecteur.
Huile du moteur et du filtre à air trop épaisse.....	Vidangez et refaites le plein avec l'huile recommandée. Reportez-vous aux caractéristiques des lubrifiants, page 23.
Mauvais calage ou allumage défectueux.....	Voyez le distributeur, page 38.
L'embrayage patine.....	Régalez la garde de la pédale, page 42 ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Les freins frottent.....	Régalez-les, voir page 41.

Surchauffage du moteur

Le système de refroidissement est obstrué ou entartré....	Nettoyez le système, reportez-vous page 29 ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
La courroie du ventilateur patine.....	Régalez la tension ou remplacez la courroie, reportez-vous page 29.
Insuffisance d'eau dans le système de refroidissement...	Remplissez le radiateur jusqu'à un niveau correct, reportez-vous page 29.
Ailettes du radiateur obstruées.....	Enlevez la menue paille ou la saleté de la grille du radiateur et nettoyez au jet si possible.
Le combustible ne convient pas au moteur.....	Mettez du combustible de qualité convenable, reportez-vous à "Carburateur" page 25.
Calage incorrect.....	Vérifiez selon les instructions du chapitre "Distributeur".
Ecartement entre les contacts du rupteur déréglé.....	Régalez l'écartement entre les contacts du rupteur selon les instructions du chapitre "Distributeur", page 32.
Surcharge du moteur.....	Réduisez la charge.
Excès de calamine dans les cylindres.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Thermomètre défectueux (si utilisé).....	Remplacez ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Volets du radiateur fermés (si le tracteur en est muni)...	Ouvrez-les.

Manque de pression d'huile, pression trop élevée ou trop faible

Manomètre défectueux.....	Remplacez ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Manque d'huile, qualité incorrecte ou huile diluée.....	Reportez-vous aux caractéristiques des lubrifiants, page 23. Vérifiez le niveau d'huile; en cas de dilution remplacez par de l'huile neuve. Reportez-vous aux instructions de fonctionnement.
Canalisations d'huile cassées, desserrées ou obstruées....	Nettoyez les canalisations ou serrez les raccords ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Insuffisance d'huile dans le carter.....	Ajoutez de l'huile, reportez-vous au "Tableau de Graissage". Recherchez les fuites d'huile.
Saleté sur le siège de la soupape régulatrice de pression ou mauvais fonctionnement.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Tamis de pompe à huile obstrué ou pompe à huile ne fonctionnant pas.....	Nettoyez selon les instructions données page 16 ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Coussinets usagés.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Dilution ou consommation excessive d'huile

Huile ne correspondant pas aux caractéristiques.....	Reportez-vous aux "Caractéristiques des lubrifiants".
Fuites aux canalisations d'huile, au filtre, au bouchon de vidange, ou au joint du carter inférieur....	Vérifiez et serrez à fond ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Segments de compression ou segments râcleurs usés.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Jeu des coussinets des bielles.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Longue période de marche au ralenti.....	Arrêtez le moteur.
Moteur surchauffé ou trop froid.....	Reportez-vous aux paragraphes "Manque de puissance", "Surchauffage du moteur".
Vitesse du moteur trop élevée.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Reniflard du bloc-cylindre obstrué.....	Nettoyez le chapeau du reniflard selon les instructions données page 16.

ENTRETIEN

Cause probable

Remède éventuel

Consommation excessive de combustible

Mélange carburé trop riche, carburateur déréglé.....	Vérifiez le volet obturateur d'air et reportez-vous aux instructions données au chapitre "Carburateur", page 26.
Fuites de combustible.....	Resserrez ou remplacez les canalisations ou le joint du filtre à essence.
Combustible de mauvaise qualité.....	Utilisez de l'essence de bonne qualité.
Volet obturateur d'air fermé.....	Recherchez la cause du non-fonctionnement du volet obturateur d'air.
Moteur surchauffé.....	Réduisez la charge ou passez à une vitesse inférieure.
Compression faible.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Allumage défectueux.....	Reportez-vous aux pages 31 à 33.
Température du moteur anormale.....	Vérifiez le système de refroidissement. Vérifiez l'huile de graissage ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Filtre à air obstrué.....	Assurez l'entretien du filtre à air, page 30.
Quantité ou qualité d'huile non conformes.....	Reportez-vous aux "Caractéristiques des lubrifiants" page 23, et maintenez l'huile au niveau correct.

Manque de combustible

Insuffisance de combustible dans le réservoir.....	Faites le plein et vérifiez les canalisations.
Trou d'évent du bouchon de réservoir obstrué.....	Nettoyez le trou d'évent.
Robinet du combustible fermé ou insuffisamment ouvert.....	Ouvrez le robinet et reportez-vous à la "Mise en marche du moteur", pages 8 à 10.
Tamis du filtre à combustible et canalisations obstrués ou sales.....	Nettoyez comme indiqué page 25.

Allumage et équipement électrique

Type de bougies incorrect, bougies trop vieilles, sales ou mal réglées.....	Nettoyez et réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027") ou remplacez par des bougies neuves.
Fils desserrés ou mal branchés.....	Vérifiez les fils pour voir si toutes les connexions sont propres et bien serrées, pages 31 à 40.
Mauvais calage du distributeur.....	Recalez-le comme indiqué pages 33 et 34.
Plot de contact du rupteur sale, brûlé, ou déréglé.....	Nettoyez et vérifiez l'écartement ou remplacez le rupteur
Linguet du rupteur collé ou ressort du linguet détendu ou cassé.....	Vérifiez et remplacez, page 32.
Batterie défectueuse, déchargée ou câbles desserrés.....	Rechargez, nettoyez ou serrez les cosses des câbles ou remplacez. Vérifiez le câble de masse, reportez-vous aux pages 38 à 40.
Démarrreur défectueux.....	Remplacez ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Génératrice ne fonctionnant pas.....	Nettoyez le collecteur, vérifiez les balais, page 37. ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Régulateur de tension et intensité défectueux.....	Consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Ampèremètre défectueux.....	Remplacez ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
L'ampèremètre indique une décharge.....	Vérifiez la batterie de la génératrice, sa courroie et les câbles.
Les phares n'éclairent pas.....	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 INTERNATIONAL HARVESTER.
Les phares n'éclairent pas suffisamment.....	Placez l'interrupteur sur la brillance maximum. Rechargez la batterie, resserrez les bornes des câbles, vérifiez les lampes et nettoyez les plots de contacts.

Freins

Les freins ne serrent pas.....	Réglez les freins, page 41. Changez les garnitures ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Les freins frottent ou ne sont pas équilibrés.....	Réglez-les.
Garnitures imprégnées d'huile.....	Remplacez les garnitures ou consultez votre agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Ressort de rappel cassé.....	Dégagez le verrou de frein, assurez-vous que l'arbre transversal du frein gauche tourne librement.

FARMALL SUPER FC

Cause probable

Remède éventuel

Boîte de vitesses, poulie de transmission et prise de force

Passage des vitesses difficile.....	Utilisez le lubrifiant recommandé, <i>page 23</i> .
Levier de vitesses ou fourchette défectueux.....	Remplacez ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
L'embrayage moteur patine.....	Reportez-vous au paragraphe "Manque de puissance".
Grincement des pignons.....	Arrêtez le tracteur et débrayez avant de changer de vitesse.
Les pignons ne restent pas en prise.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Engrenages bruyants.....	Vérifiez le niveau d'huile, utilisez le lubrifiant recommandé ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Pièces endommagées.....	Consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Roues arrière

Ne tournent pas.....	Dégagez le verrou des freins.
La boîte de vitesses, le différentiel ou l'embrayage sont défectueux.....	Reportez-vous au chapitre "Embrayage" ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Roues avant

Trop serrées ou trop lâches.....	Examinez le graissage des roulements et vérifiez le réglage, <i>page 22</i> .
Fuites du lubrifiant.....	Vérifiez la bague d'arrêt d'huile ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Direction

Défectueuse.....	Vérifiez la vis sans fin et le secteur de direction, vérifiez le réglage de l'essieu avant. Vérifiez le gonflage ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Essieu avant défectueux.....	Inspectez la tringlerie, vérifiez et remplacez les pièces défectueuses ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.
Le tracteur tourne sur un côté.....	Vérifiez et réglez l'équilibrage des freins, <i>page 41</i> . Vérifiez la pression des pneus. Vérifiez le réglage de l'essieu avant.

Pneumatiques

Usure excessive ou irrégulière.....	Vérifiez le pincement, la pression de gonflage sur les pneus, <i>page 46</i> .
Les pneus arrière patinent.....	Ajoutez du lest, et vérifiez si la pression n'est pas trop forte, <i>page 48</i> . Si la bande de roulement est fortement usée, les pneus patineront plus facilement. Remplacez-les par des neufs ou utilisez la chaîne à crampons.

Système Farmall de contrôle "Au toucher"

Reportez-vous aux instructions détaillées, *pages 49, 50* ou consultez votre Agent INTERNATIONAL HARVESTER.

Stockage et remisage du tracteur

Lorsqu'un tracteur ne doit pas être utilisé pendant un certain temps, il y a lieu de le garer dans un endroit sec et abrité. Le fait de laisser des matériels à l'extérieur, exposés aux intempéries se traduit par une réduction effective de leur durée.

Les instructions ci-dessous doivent être suivies lorsque vous mettez votre tracteur en remise; le grais-

sage doit être renouvelé tous les six mois. Nous vous recommandons également certaines précautions pour la mise en route d'un moteur qui a été remisé.

10) Lavez ou nettoyez le tracteur et graissez-le entièrement (*reportez-vous au "Tableau de Graissage"*).

20) Vidangez et rincez le système de refroidissement.

ENTRETIEN

3. Après refroidissement du moteur, démontez les bougies et versez dans chaque cylindre une cuillerée à soupe d'huile SAE-50 de bonne marque. Faites faire au moteur deux ou trois tours à la manivelle pour répartir l'huile sur les parois. Remplacez ensuite les bougies.

4. Retirez le couvercle des culbuteurs et badigeonnez les soupapes, les culbuteurs et les poussoirs d'huile SAE-50 (si vous constatez la présence de rouille, faites-la disparaître avant le graissage). Remontez le couvercle des culbuteurs.

5. Bouchez les extrémités du tuyau du reniflard et du tuyau d'échappement.

6. Retirez l'élément du filtre à huile. (Nettoyez soigneusement toute trace de rouille qui pourrait exister sur la tige centrale). Remplacez l'élément par un neuf et rincez tout dépôt de l'embase du filtre comme indiqué page 17.

7. Vidangez le réservoir à combustible, le carburateur et nettoyez le bol de décantation du filtre.

Attention: Une substance gommeuse se forme parfois dans les réservoirs, les canalisations ou le carburateur quand le moteur n'est pas utilisé. Cette gomme cause des difficultés de démarrage en obstruant les gicleurs et les ajutages du carburateur; on peut la dissoudre au moyen d'acétone ou d'un mélange d'alcool et de benzol à parties égales.

8. Si votre tracteur comporte une batterie d'accumulateurs, retirez-la et mettez-la sur un support dans une chambre fraîche. Vérifiez au moins une fois par mois le niveau et la densité de l'électrolyte, page 38.

Mise en marche après remisage ou stockage

1. Retirez les bougies et versez dans chaque cylindre un mélange d'huile légère et d'essence à parties égales (2 cuillerées à soupe par cylindre suffisent).

2. Retirez le couvercle des culbuteurs et badigeonnez les soupapes et le mécanisme de commande des soupapes au moyen du même mélange.

3. Faites tourner rapidement le moteur à la manivelle jusqu'à ce que l'excès d'huile ait été rejeté par les trous de bougies. Cette opération dégommera les segments qui auraient pu se coller et éliminera l'ancienne huile gommeuse des soupapes et des pistons.

4. Vidangez le carter inférieur du moteur et rincez au pétrole ou à l'huile de rinçage et refaites le plein suivant les indications du "Tableau de Graissage".

5. Assurez-vous, avant le démarrage du moteur, que le filtre à huile est muni d'un élément neuf.

6. Retirez les bouchons des tuyaux du reniflard et de l'échappement.

7. Remontez les bougies après nettoyage et réglage de l'écartement des électrodes.

8. Faites le plein du système de refroidissement.

9. Faites le plein des réservoirs à combustible.

10. Si une batterie d'accumulateurs est utilisée, mettez-la en place après charge complète et prenez soin d'effectuer un branchement correct.

11. Nettoyez le filtre à air et faites le plein d'huile du bol.

12. Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti. Vérifiez le fonctionnement des soupapes. Si certaines d'entre-elles collent, versez sur leur queue une petite quantité de pétrole jusqu'à ce qu'elles redeviennent libres.

13. Remettez le couvercle des culbuteurs.

Attention: N'accélérez pas rapidement le moteur et ne faites pas fonctionner à grand régime immédiatement après démarrage à froid.

Outils

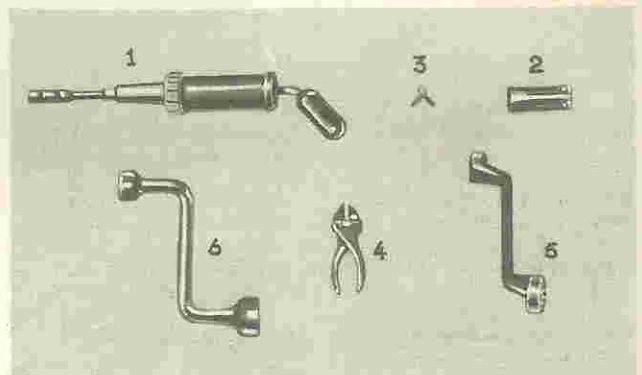


Figure 56 - Outillage d'entretien général fourni avec le tracteur.

No d'ordre	Désignation
1	Pistolet graisseur, contenance 85 g (3-oz).
2	Clé spéciale pour bougie.
3	Jauges d'écartement pour bougie et rupteur.
4	Pinces 20 cm (8").
5	Clé à douille 12 pans.
6	Clé de roue 25,4x19,05 mm (1x3/4") hexagonale.

EQUIPEMENTS SPECIAUX

Le tracteur FARMALL Super FC est utilisé pour une si grande variété de travaux, et est appelé à fonctionner dans tant de conditions différentes, qu'une grande diversité d'équipements spéciaux est nécessaire pour l'adapter aux exigences de l'utilisateur.

Le tracteur comme il est ordinairement livré, est équipé pour la traction normale par la barre d'attelage. Il est impossible, du fait de la diversité des équipements spéciaux, de les livrer avec le tracteur, car dans bien des cas, il ne répondraient pas à vos besoins, mais leur coût n'en serait pas moins compris dans celui du tracteur.

Ils peuvent être fixés sur le tracteur à n'importe quel moment, et une fois en place, deviennent partie intégrante de celui-ci.

Les équipements spéciaux disponibles sont indiqués sur le tableau ci-dessous. Les instructions pour le fonctionnement et l'entretien de ceux-ci ont été comprises dans les instructions de fonctionnement et d'entretien du tracteur. Des renseignements complémentaires sont donnés sur les pages qui suivent. Nous vous recommandons tout particulièrement de lire et d'étudier ces renseignements de façon à obtenir le meilleur rendement.

Les équipements spéciaux ne doivent pas être commandés d'après le présent livret. Consultez votre Agent "International Harvester" pour votre commande en spécifiant le numéro de série du moteur et le numéro de série au tracteur.

TYPES D'EQUIPEMENT	NUMERO DE L'EQUIPEMENT	PAGE N°
Filtre à air préliminaire (type à collecteur).....	352 613 R91	58
Garde-boue.....	351 255 R91	58
Pare-étincelles.....	755 194 R91	69
Poids de roue avant (premier jeu).....	48 600 D	59
Poids de roue avant (deuxième jeu).....	48 602 D	59
Poids de roue arrière (premier jeu).....	61 719 D	59
Poids de roue arrière (deuxième jeu).....	49 330 D	59
Poids de roue arrière (troisième jeu).....	49 331 D	59
Poulie de transmission et prise de force.....	351 315 R91	60
Roue avant unique (pour pneumatiques 7.50-10").....	57 894 D	58
Silencieux d'échappement.....	48 831 DB	60
Trousse de gonflage (Schrader).....	350 342 R91	61
Volets de radiateur.....	353 950 R91	58

EQUIPEMENTS SPECIAUX

Roue avant unique

La roue avant unique s'emploie dans les cultures en lignes rapprochées.

Cet équipement est disponible pour les pneumatiques de 7.50-10. Il se compose d'une nouvelle fourche de roue avant, d'un essieu avant et d'une roue avant complète, pneu et chambre non compris.

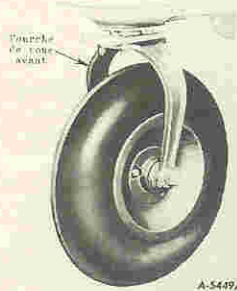


Figure 58 - Roue avant unique.

Filtre à air préliminaire (type à collecteur)

Le filtre à air préliminaire (type à collecteur) est recommandé lorsque le tracteur doit être utilisé dans des endroits extrêmement poussiéreux.

Nettoyage

Démontez et nettoyez très souvent le bol collecteur de poussière, sans attendre qu'il soit aux 3/4 plein. Démontez le filtre préliminaire et inspectez-en régulièrement les ailettes. Lorsque celles-ci deviennent sales ou graisseuses, lavez l'ensemble du filtre au pétrole. Remplacez le joint et vissez le bol à fond.

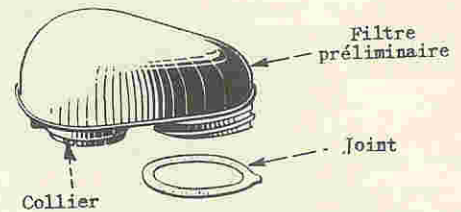


Figure 58A - Filtre à air préliminaire (type à collecteur) démonté pour le nettoyage.

Volets de radiateur et thermomètre

Des volets de radiateur sont très utiles pour le démarrage et pour le fonctionnement par temps froid. En plus, une température de fonctionnement plus uniforme peut être maintenue car les volets de radiateur peuvent être ouverts en grand, fermés (pour le démarrage) ou mis dans n'importe quelle position intermédiaire.

Réglage des volets du radiateur

Pour la mise en marche du moteur par temps froid, fermez les volets du radiateur et réglez-les à la demande pour maintenir l'aiguille du thermomètre sur le "RUN" (marche) de la graduation, avec tendance vers le "COLD" (froid) pour les moteurs utilisant l'essence.

Garde-boue arrière

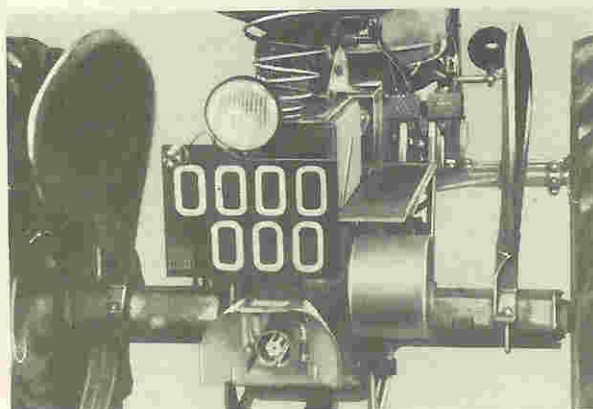


Figure 58B - Garde-boue montés.

EQUIPEMENTS SPECIAUX

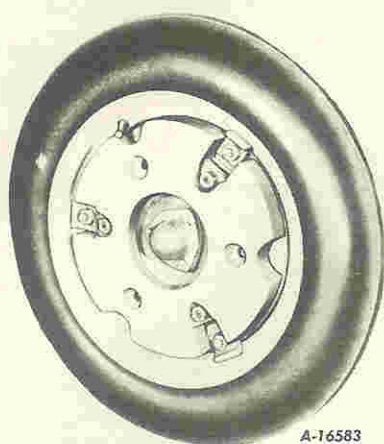


Figure 59 - Premier poids monté sur roue avant.

Poids de roue avant

Chaque poids de roue avant pèse environ 19,250 kg (42 1/2 lbs) et un ou deux de ceux-ci peuvent être fixés sur chacune des roues avant. Lorsque de lourdes charges appuient sur la barre d'attelage ou lorsqu'un équipement lourd est monté sur l'arrière du tracteur, il est recommandé d'employer les poids de roues avant pour contre-balancer la charge et améliorer la stabilité de la direction. L'équipement des poids de roues avant comporte un jeu de deux poids et les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires. Si l'on désire encore augmenter le lestage, un deuxième jeu de poids s'adaptant sur les premiers peut être obtenu.

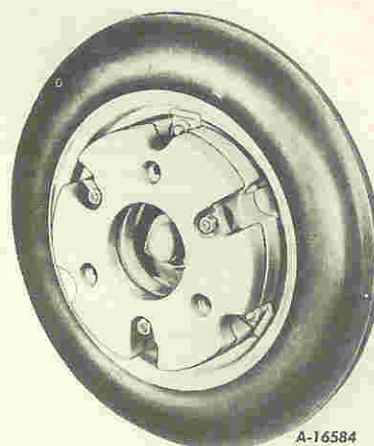


Figure 59A - Premier et deuxième poids de roue avant fixés sur roue.

Poids de roue arrière

Chaque poids de roue arrière pèse environ 66 kg (145 lbs) et peut être fixé à chacune des roues motrice 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, varient 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 jeu de poids, s'adaptant sur les premiers, peuvent être obtenus.

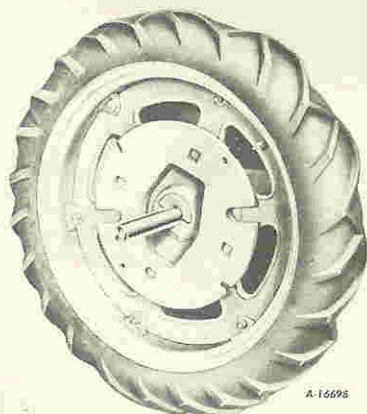


Figure 59B - Premier poids monté sur roue arrière.



Figure 59C - Premier et deuxième poids de roue arrière fixés sur roue.

Poulie de transmission et prise de force

L'équipement de prise de force permet de transmettre la puissance du moteur, par l'arrière du tracteur, aux machines employées. L'arbre de prise de force fait saillie sur l'arrière du carter du différentiel; il est commandé par l'arbre d'entraînement de la boîte de vitesses. Le levier de commande de la prise de force permet d'accoupler l'arbre de celle-ci à l'arbre d'entraînement de la boîte de vitesses; l'embrayage moteur doit toujours être débrayé avant de déplacer le levier de commande. La vitesse de la prise de force est de 539 tours par minute.

La poulie de transmission fixée sur la prise de force augmente l'utilité du Farmall C en employant sa puissance à faire fonctionner les machines commandées par courroie, telles que concasseurs, égrèneurs de maïs et moulins à marteau.

La poulie normale a un diamètre de 216mm (8 1/2") et une largeur de jante de 152mm (6"). La vitesse de l'arbre est de 1363 tours par minute, ce qui donne une vitesse linéaire de la courroie de 15,40 mètres par seconde (3033 ft/min). Une autre poulie d'un diamètre de 190mm (7 1/2") avec une jante de 165mm (6 1/2") peut également être livrée. Celle-ci, avec une vitesse de 1363 tours par minute, donne une vitesse linéaire de la courroie de 14,02 mètres par seconde (2760 ft/min.).

Vous trouverez les instructions concernant le fonctionnement de la poulie de transmission et de la prise de force sur les pages 12 et 13.

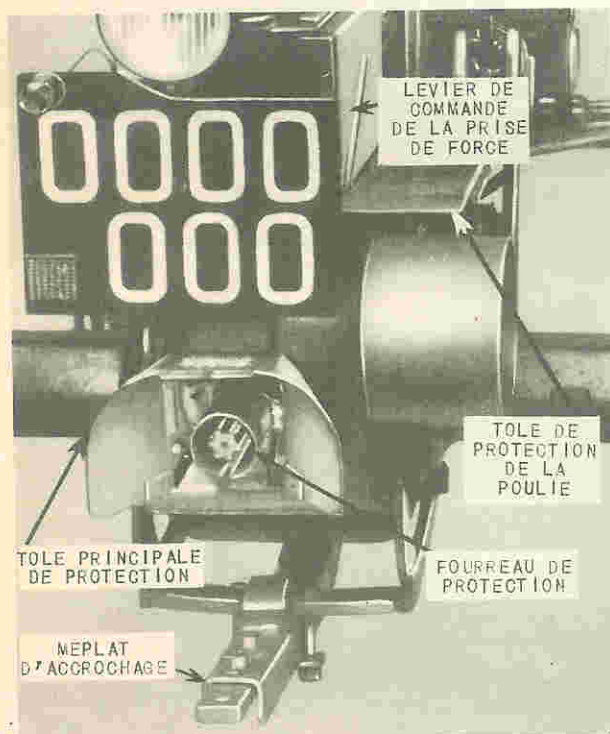
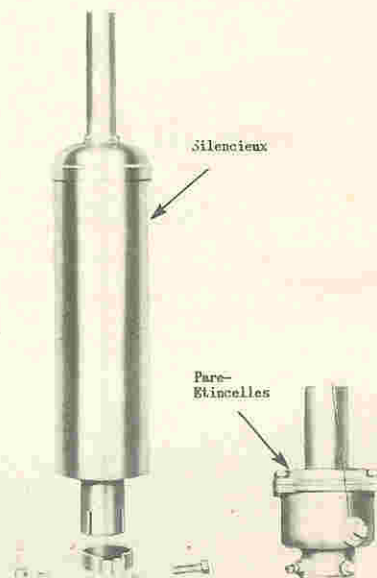


Figure 60 - Poulie de transmission et prise de force montées sur le tracteur.

Silencieux d'échappement

Le silencieux d'échappement peut être fourni aux utilisateurs qui désirent obtenir un moteur plus silencieux. Il réduit fortement le bruit de l'échappement libre.

Le silencieux d'échappement se fixe facilement, de la même façon, sur le tuyau d'échappement ou sur le pare-étincelles.



A-16749

Figure 60A - Silencieux d'échappement et pare-étincelles fixés sur le tracteur.

Pare-étincelles

Le pare-étincelles étouffe et éteint toutes les étincelles qui peuvent être chassées avec les gaz d'échappement. Il diminue les risques d'incendie lorsque le tracteur fonctionne auprès de matières inflammables. Le pare-étincelles se fixe facilement au tuyau d'échappement. Le silencieux est fixé sur le pare-étincelles de la même façon qu'il se fixe sur le tuyau d'échappement.

Nettoyage.

Retirez une fois par mois ou toutes les 120 heures de travail le bouchon obturateur du corps du pare-étincelles. Faites tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce que toutes les particules de carbone soient expulsées. Arrêtez le moteur et remettez en place le bouchon obturateur.

EQUIPEMENTS SPECIAUX

Gonfleurs

Schrader

Ces gonfleurs sont très utiles lorsqu'on ne dispose pas d'air comprimé. Ils peuvent servir pour gonfler les pneus des tracteurs, camions ou voitures.

Note: Ces gonfleurs peuvent s'employer sur tous les moteurs à explosions, mais non sur les moteurs Diesel. Il existe des gonfleurs pour toutes dimensions de bougies. Spécifiez à la commande la dimension du filetage de la bougie.

Si ces gonfleurs sont utilisés pour gonfler les pneus d'un tracteur équipé d'un moteur Diesel, un moteur à explosions d'un autre matériel doit être employé comme source de puissance.

Emploi: Démontez une des bougies du tracteur ou de n'importe quel moteur équipé de bougies de dimension convenable et remplacez-la par le clapet gonfleur "A". Attachez une des extrémités du tuyau "B" à ce clapet et vissez l'autre extrémité "C" sur la valve du pneu à gonfler. Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti pour obtenir les meilleurs résultats.

Trousse de gonflage Schrader: Cette trousse comporte différents éléments qui sont nécessaires pour entretenir les pneus en bon état et pour maintenir la pression correcte dans les chambres à air. Avec cet équipement vous pouvez gonfler les chambres à air de tout tracteur camion et voiture automobile en changeant le raccord du gonfleur pour l'adapter au trou de bougie utilisé.

Cette trousse métallique pratique contient les éléments suivants:

Un gonfleur avec un tuyau de 4,9 m (16 ft) et un manomètre de pression gradué jusqu'à 7 k/cm² (100 lbs/sq in).

Cinq raccords pour filetages de bougies de 10, 14, 18, 22, 22 mm (7/8-18") et 12,7 mm (1/2").

Cinq intérieurs de valve et cinq chapeaux de valve qui s'adaptent sur toutes les valves de pneu standard (emballés dans de petites boîtes métalliques).

Un outil à valve et un extracteur de valve.

Une valve de pneu pour air et eau et un adaptateur de gonflage pour air et eau.

Un manomètre de pression (air et eau) pour pneus de tracteur.

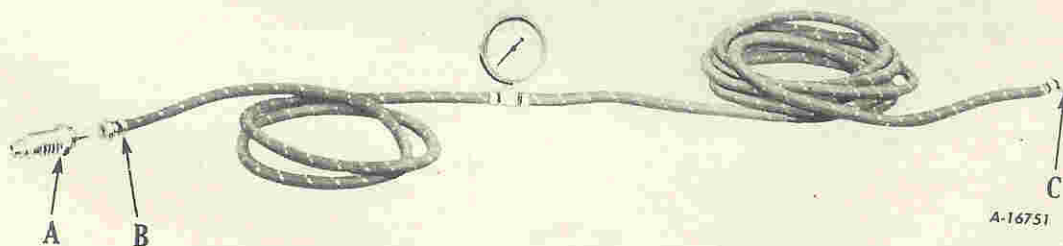


Figure 61 - Gonfleur avec tuyau et manomètre.

CARACTERISTIQUES

Contenance

Système de refroidissement.....	12-1/4 litres	(13 U.S. qt)
Réservoir à combustible.....	41-3/4 litres	(11 U.S. gal)
Carter inférieur.....	4-3/4 litres	(5 U.S. qt)
Carter de la transmission (sans poulie de transmission ni prise de force).....	18 litres	(4-3/4 U.S. gal)
Carter de la transmission (avec poulie de transmission et prise de force).....	19 litres	(5 U.S. gal)
Boîtier de direction.....	0,60 litres	(1-1/4 U.S. gal)
Bol d'huile du filtre à air (Donaldson).....	0,40 litres	(7/8 U.S. pt)

Moteur

Cylindres.....	4
Alésage.....	79,4 mm (3-1/8")
Course.....	101,6 mm (4")
Vitesse de régime (contrôlée par le régulateur) (en pleine charge maximum).....	1 650 tr/mn
Distributeur (Rotation en sens inverse des aiguilles d'une montre).....	L.H.
Bougies (Champion 15A ou AC-85-S Com.) (écartement des électrodes).....	6/10 à 7/10 mm (.023 à .027")
Jeu des culbuteurs (moteur chaud).....	.35/100 mm (.014")
Carburateur.....	Carter, vertical 22,22 cm (7/8")

Embrayage

Embrayage à disque unique sec à ressorts.....	228,5 mm (9")
---	---------------

Fusible et lampes de phares

Fusible (type sous tube).....	n° 106 653	20 ampères
Ampoules: Phare avant ou arrière.....	755 080 R91 (Mazda 1011)	6 volts 25 watts
Ampoules: Lanterne avant (seulement).....	755 081 R91 (Mazda 811)	6 volts 4 watts
Ampoules: Lanterne arrière.....	755 034 R91 (Mazda 603)	6 volts 4 watts

Poulie de transmission et prise de force

Vitesse de poulie.....	1 363 tr/mn
Vitesse de courroie avec poulie de 216 mm (8-1/2").....	15,40 mètres-seconde (3033 ft/m)
Diamètre de poulie.....	215,8 mm (8-1/2")
Largeur de jante de poulie.....	152,3 mm (6")
Vitesse d'arbre de prise de force (rotation dans le sens d'horloge).....	559 tr/mn

Freins à pied

Type à bande, montés sur les arbres de pignon de transmission finale et différentiel, fonctionnant soit individuellement, soit avec les pédales jumelées.

Boîte de vitesses (4 vitesses)

(Les vitesses ci-dessous sont calculées avec des roues à pneu de 9-36")

Vitesses horaires	Première.....	3,82 km (2-3/8 miles)
	Deuxième.....	6,03 km (3-3/4 miles)
	Troisième.....	8,04 km (5 miles)
	Quatrième.....	16,69 km (10-3/8 miles)
	Marche arrière.....	4,83 km (3 miles)

Roues et voies

Roues avant, dimensions de pneumatiques (en pouces).....	4.00-15	
Roues arrière, dimensions des pneumatiques (en pouces).....	9-36	
Voie avant.....	1,51 m à 2,11 m (59-1/4 à 83-1/4")	
Voie arrière (réglable)	Roues tournées vers l'intérieur.....	1,22 à 1,76 m (48 à 69")
	Roues tournées vers l'extérieur.....	1,42 à 1,98 m (56 à 78")
Empattement.....	2,29 m (91-1/2")	

Dimensions diverses

Longueur hors-tout.....	3,29 m (129-1/2")
Largeur hors-tout, Maximum (sur flancs extérieurs des pneus arrière).....	2,23 m (87-3/4")
Largeur hors-tout, Minimum (sur rebords extérieurs des essieux arrière).....	1,98 m (78")
Hauteur hors-tout (au volant de direction).....	1,81 m (72-1/2")
Hauteur au sommet du silencieux d'échappement.....	2,11 m (83-1/8")
Dégagement au-dessus du sol sous essieu arrière.....	0,57 m (22-1/2")
Dégagement sous la barre d'attelage au-dessus du sol (réglable)	
méplat d'accrochage en position rentrée.....	0,34, 0,40, 0,49 et 0,55 m (13-5/8, 16, 19-3/8 et 21-3/4")
Amplitude d'oscillation de la barre d'attelage (méplat d'accrochage en position rentrée).....	0,41 m (16-1/4")
Rayon de braquage minimum (les roues étant à la voie minimum)	
Frein libre.....	3,64 m (12 ft)
Frein serré.....	3,04 m (10 ft)

TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES

Désignation	Pages N°	Désignation	Pages N°
Ampèremètre.....	6	Filtre à air.....	30
Attelage du tracteur.....	43	Filtre à air préliminaire (type à col- lecteur).....	58
Avant la mise en service du tracteur neuf.	6	Filtre à combustible.....	25
		Filtre à huile.....	16, 17
Barre d'attelage.....	43, 44	Freins.....	41
Batterie.....	38	Fusible.....	37
Blocage des freins.....	12		
Bobine d'allumage.....	33	Garde boue de roues arrière.....	58
Bol de décantation du filtre à combustible	25	Génératrice.....	36
Bouchon de remplissage du radiateur....	28	Gonfleur.....	61
Bouchon de vidange du boîtier de direction	22	Graissage.....	16 à 24
Bouchon de vidange du carter d'huile....	21	Graissage des roues avant.....	22
Bouchon de vidange du radiateur.....	28		
Bouchon de vidange du réservoir du sys- tème "au toucher".....	22	Introduction.....	2
Bouchon de vidange de boîte de vitesses	21		
Bougies et câblage.....	31	Jumelage des pédales de frein.....	4
Bouton de contact d'allumage.....	5	Joint de culasse.....	51
Calage du distributeur.....	33, 34	Lampes de phares.....	37
Caractéristiques des huiles de graissage et des graisses.....	23	Levier de commande des volets du radiateur	6
Caractéristiques du tracteur.....	62	Levier des vitesses.....	6
Carburateur.....	25, 26	Levier du volet obturateur d'air du carburateur.....	25
Commandes et instruments de bord.....	4, 7		
Commutateur des phares.....	6, 36	Manette de contrôle du régulateur.....	5
Conduite du tracteur.....	11	Manettes de commande "au toucher".....	6
Courroie de génératrice.....	29, 37	Manomètre de pression d'huile.....	5, 16
Courroie du ventilateur.....	29	Mise en route du moteur à la manivelle.	9
Chapeau du distributeur.....	32	Mise en marche du tracteur.....	11
Démarrreur.....	37		
Distributeur d'allumage.....	31 à 34	Numéro de série du moteur.....	2
		Numéro de série du tracteur.....	2
Embrayage moteur.....	42, 43	Orientation.....	2
Éléments filtrants.....	17	Outillage.....	56
Équipement d'éclairage et de démarrage..	35 à 40		
Équipements spéciaux.....	57 à 61		
Essieu avant large réglable.....	45, 46		

TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES - Suite

Désignation	Pages N°	Désignation	Pages N°
Pare-étincelles.....	60	Siège.....	47
Pédale d'embrayage.....	4, 42	Silencieux d'échappement.....	60
Pédales de frein.....	4, 41	Solutions anti-gel.....	27, 28
Phares avant et arrière.....	34, 36, 37	Stockage et remisage du tracteur.....	55, 56
Plaques minéralogiques avant et arrière.		Système d'alimentation.....	7, 9
Pneumatiques.....	7, 47 à 49	Système de contrôle "au toucher" Farmall	14, 15, 49 à 50
Poulie de transmission.....	12, 60	Système de refroidissement.....	7, 8, 27, 28
Précautions à prendre par temps froid..	27		
Préparation du tracteur pour le travail journalier.....	7, 8	Tableau de dépannage.....	52 à 55
Prise de force.....	12, 13, 60	Tableau de gonflage pour pneumatiques..	47
Poids de roue.....	59	Tableau de graissage.....	18 à 22
Pompe à huile.....	16	Tamis de filtre à combustible.....	25
Pour arrêter le tracteur.....	12	Thermomètre.....	6
Pour arrêter le moteur.....	10	Tringle de commande de la poulie et de prise de force.....	6
		Tringle de démarreur.....	5
		Tringle de volet obturateur d'air.....	5, 9
Réglage du jeu des culbuteurs.....	51		
Régulateur d'intensité.....	37	Utilisation du moteur.....	9
Remplissage du radiateur.....	29	Utilisation du tracteur.....	8 à 15
Reniflard du bloc-moteur.....	16		
Réservoir à combustible.....	7, 8	Vérification de la batterie.....	38, 39
Roues.....	44 à 47	Vérifications périodiques.....	24
Roues arrière.....	47	Voie des roues arrière.....	47
Roues avant.....	44 à 46	Volets de radiateur.....	9, 58
		Vues du tracteur.....	3
Schéma de câblage (allumage).....	39		
Schéma de câblage (équipement électrique)	40		



Dans votre intérêt

Employez toujours des pièces d'origine **IH**

Les productions de l'International Harvester sont conçues par les meilleurs ingénieurs et réalisées suivant les méthodes de fabrication les plus modernes. Chaque des pièces est conforme à nos normes particulièrement strictes. Ces points importants sont à considérer quand il devient nécessaire de remplacer des pièces par suite d'usure ou d'accident.

Le rendement efficace qui vous a fait choisir des instruments de qualité de l'International Harvester sera toujours conservé par l'emploi des pièces d'origine IH. Lorsque vous remplacez des pièces, ne diminuez pas la valeur de votre matériel. Dans votre propre intérêt.

assurez-vous que les pièces employées sont des **PIÈCES D'ORIGINE IH**.

Les agents de l'International Harvester sont toujours pourvus de pièces d'origine IH. Les stocks complémentaires leur sont facilement accessibles dans le succursale International située non loin de chez eux. Des Stations Services pourvues d'un équipement moderne et d'un personnel technique compétent favorisent vos entretiens avec des services de pièces.

Lorsque vous avez à choisir une nouvelle machine, souvenez-vous du "hardy" affûté qui rend vaillant l'International Harvester dans votre région.



C I M A

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES MACHINES AGRICOLES
SIÈGE SOCIAL: 101, BOULEVARD DE LA VILLETTE-PARIS XIV
USINES: 1, RUE DE LA RÉPUBLIQUE - CHARENTON LEZ MAISON (SEINE) - 10, RUE DE LA RÉPUBLIQUE - CHARENTON LEZ MAISON

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

SUR

LE SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

LE GRAISSAGE

LES PNEUMATIQUES

POUR

**Tous les " Farmall " et autres
Types de tracteurs agricoles**

C I M A

Compagnie Internationale des Machines Agricoles

M^e GORMICK - DEERING

170, Boulevard de la Villette - PARIS (XIX^e)

AVIS IMPORTANT

Lisez ces instructions avant de mettre
ce moteur en marche

Système de Refroidissement.

Le radiateur a été vidangé pour l'expédition. N'omettez pas de le remplir d'eau ou d'une solution antigel. Le moteur serait rapidement hors d'usage si on le laissait tourner avec le radiateur vide, et cette détérioration, dont les effets sont caractéristiques, ne serait pas couverte par la garantie.

Lorsque vous ne vous servez pas d'antigel, vidangez toujours le système de refroidissement par temps de gel lorsque le tracteur doit rester inactif. Le livret d'entretien, fourni avec le tracteur, vous indique l'emplacement des points de vidange.

Graissage (ne concerne pas l'exportation).

Avant de mettre la machine en marche, vérifiez les niveaux de l'huile dans le bloc-moteur, le filtre à air et les boîtiers d'engrenages. Assurez-vous que leur plein est fait au niveau correct avec l'huile convenable. Vidangez et refaites les pleins d'huile aux intervalles spécifiés par le livret d'entretien.

Les moteurs qui ne sont pas emballés pour l'exportation sont garnis de l'huile convenant à la période de rodage. Avant de mettre le moteur en marche reportez-vous aux instructions du livret d'entretien concernant les huiles de graissage.

Graissage (emballage exportation).

Toute l'huile du bloc-moteur, du filtre à air et des boîtiers d'engrenages est vidangée sur les moteurs emballés pour l'exportation. Avant de mettre un de ces moteurs en marche, reportez-vous au livret d'entretien et faites le plein de tous les organes et de tous les graisseurs, suivant les indications données.

Pneumatiques (Tracteurs à roues).

Assurez-vous que les pneus sont gonflés à la pression voulue. Lisez le chapitre "Pneumatiques" du livret d'entretien.

Pour faciliter l'expédition, les nervures des pneumatiques arrières des tracteurs H et M sont montées à l'envers, et ils doivent être renversés avant d'utiliser le tracteur. Il suffit pour cela de démonter la roue et de la retourner sur son essieu ; il n'est pas nécessaire de faire passer la roue droite à gauche et inversement.

Lorsque les roues sont correctement montées, elles doivent tourner en marche avant dans le sens de la flèche moulée sur le flanc des pneus.

No faites jamais fonctionner un moteur en pleine charge dès sa mise en service ; ruez-le soigneusement. Ne surchargez jamais le moteur.

**LISEZ LE LIVRET D'ENTRETIEN FOURNI AVEC LA MACHINE
ET SUIVEZ LES INSTRUCTIONS QUI SONT DONNÉES.**

Nous vous conseillons de consulter l'agent ou la succursale International Harvester de votre localité pour toute question concernant le fonctionnement de votre machine.

C I M A

Compagnie Internationale des Machines Agricoles

M^e GORMICK-DEERING

170, Boulevard des la Villette - PARIS (XIX^e)

HUILES DE GRAISSAGE POUR MOTEURS

IMPORTANT !

Les moteurs qui ne sont pas emballés spécialement pour l'exportation sont remplis d'une huile légère. Voir le tableau ci-dessous pour les caractéristiques des huiles à employer aux diverses températures.

ATTENTION :

Les moteurs emballés spécialement pour l'exportation sont vidangés.

CARACTÉRISTIQUES DES HUILES POUR LE CARTER MOTEUR

TEMPÉRATURES PRÉVUES

Au-dessus de 0° C	De 0° C à — 12° C	Au-dessous de — 12° C
SAE 30	20 - W	10 - W

Voir le tableau de graissage dans le livret d'entretien pour les renseignements complémentaires.

C I M A

Compagnie Internationale des Machines Agricoles

McCORMICK-DEERING

170, Boulevard de la Villette - PARIS (XIX^e)

