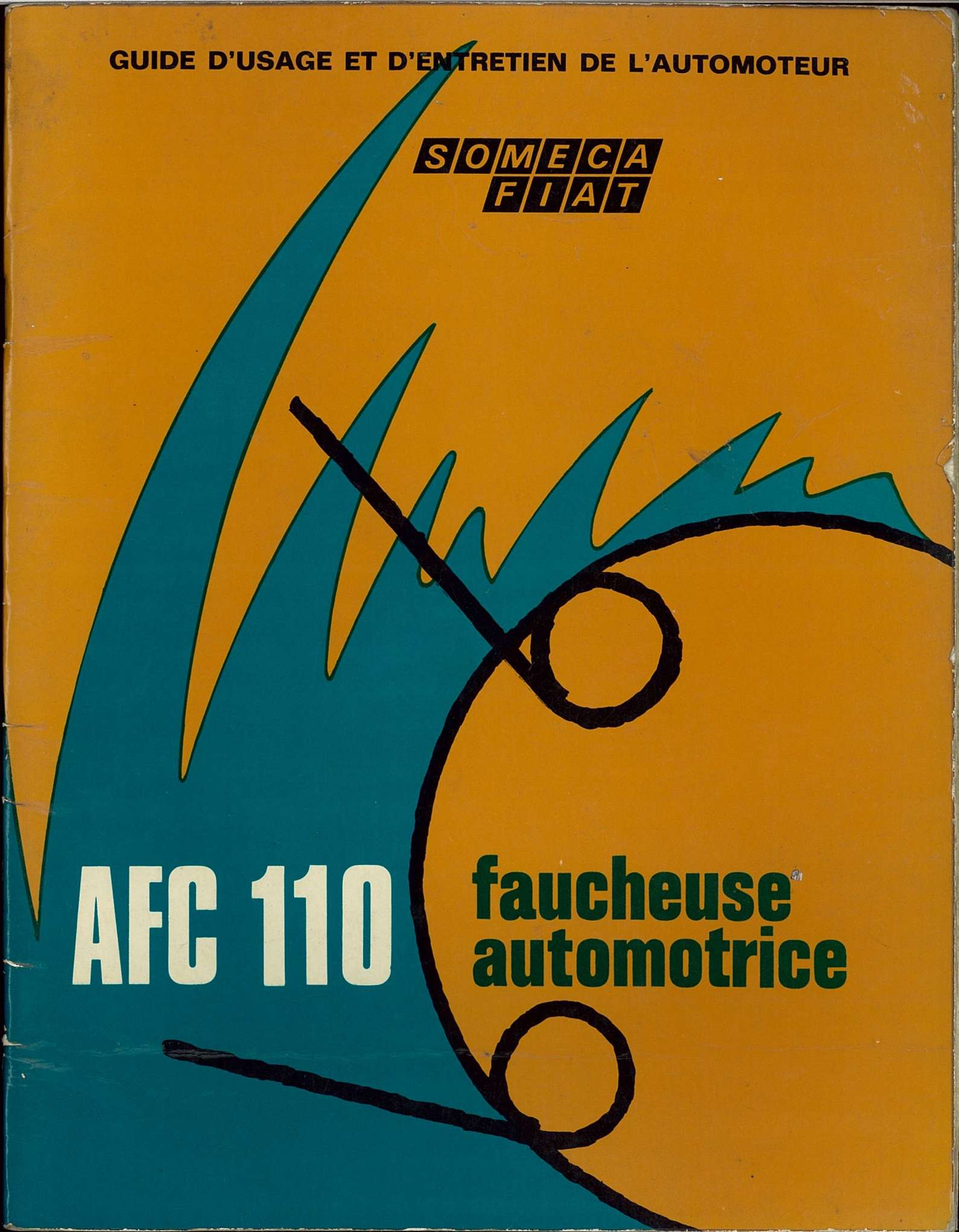


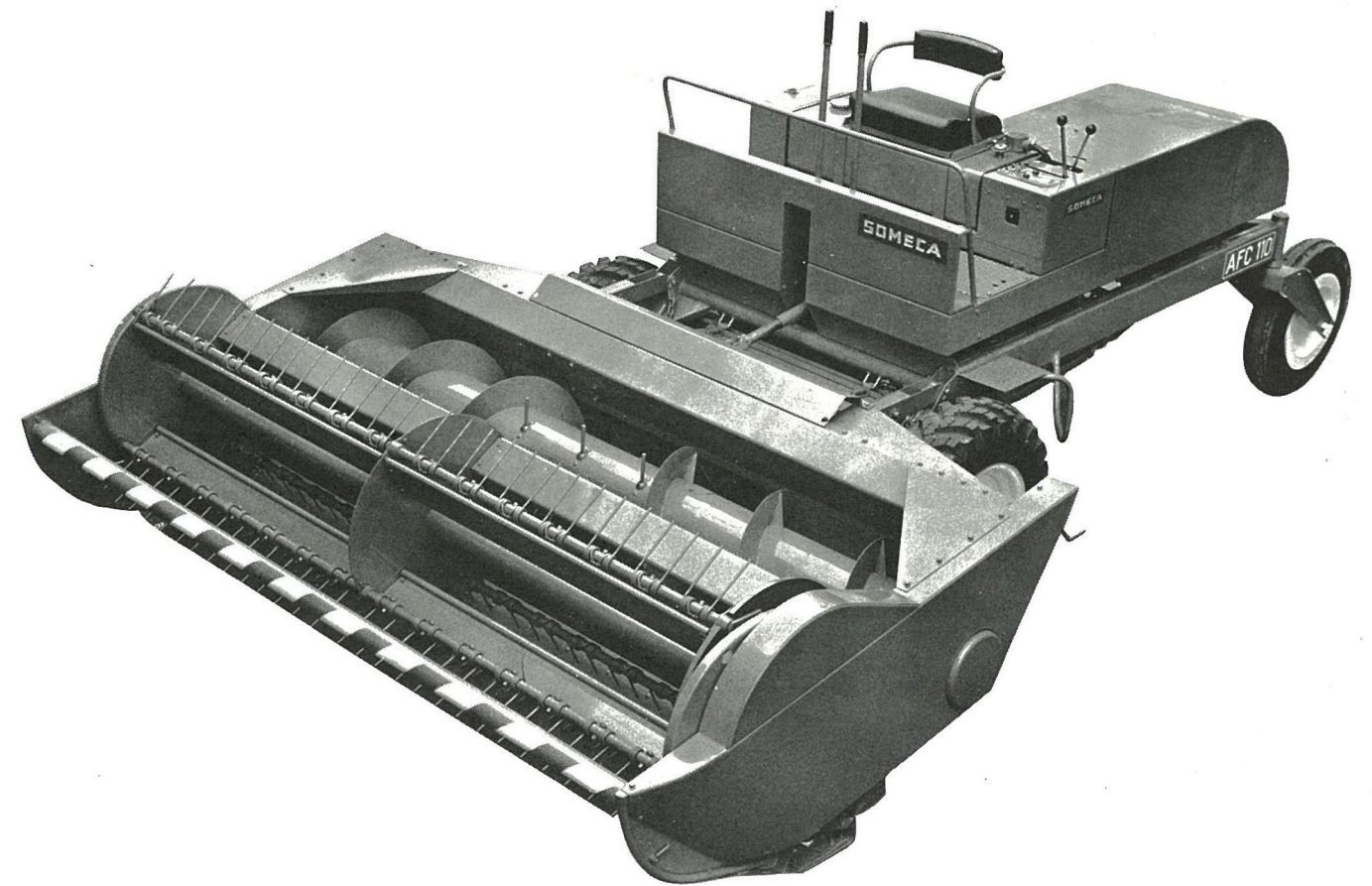
GUIDE D'USAGE ET D'ENTRETIEN DE L'AUTOMOTEUR

SOMECA
FIAT

AFC 110

**faucheuse[®]
automotrice**





**faucheuse
automotrice** **AFC 110**

sommaire

I CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	3
II UTILISATION DE LA MACHINE	5
● Commandes et appareils de contrôle	5
● Démarrage et arrêt de la machine	8
. Démarrage du moteur	8
. Conduite de la machine	10
. Attelage de la plateforme à l'automoteur	11
. Mise en mouvement des organes de la plateforme	11
III ENTRETIEN	12
● Approvisionnements	12
● Graissage, lubrification et contrôles périodiques	16
● Vérifications périodiques	18
IV MISE EN ROUTE D'UNE MACHINE NEUVE	19
● Conseils importants	19
● Vérifications après les 25 premières heures	20
V STOCKAGE DE LA MACHINE	21
VI REMISE EN SERVICE APRES HIVERNAGE	22
ANNEXES	
ANNEXE 1 - tension des courroies	23
ANNEXE 2 - tension des chaînes de réducteurs latéraux	24
ANNEXE 3 - réglage des groupes épicycloïdaux directeurs	24
ANNEXE 4 - réglage des freins à disques	24
ANNEXE 5 - réglage du variateur d'avancement	26
ANNEXE 6 - quelques données concernant le moteur	26
ANNEXE 7 - installation hydraulique	27
ANNEXE 8 - installation électrique	29

MOTEUR

Moteur Diesel injection directe FIAT	mod. 8040-02-812
Nombre de cylindres	4
Alésage	mm 100
Course	mm 110
Cylindrée totale	cm ³ 3456
Puissance DIN maxi	CV 60
Régime maxi à vide	tr/mn 2200
Régime nominal	tr/mn 2000
Couple maxi à 1800 tr/mn	m.kg 22

TRANSMISSION

Variateur continu de vitesse avec position neutre, à commande hydraulique.

Deux groupes épicycloïdaux avec frein pour la commande indépendante des roues motrices et qui permet de réaliser trois opérations.:

- marche avant
- point mort
- marche arrière

Les groupes sont commandés par deux leviers au poste de conduite; dans chaque groupe est incorporé un embrayage 8,5 pouces.

Freins à disque commandés mécaniquement par une seule pédale

Frein de stationnement agissant sur la commande des freins à disque.

Vitesse d'avancement

mini km/h	2,500
maxi km/h	13,200

Prise de force : - avant pour l'entraînement des organes de coupe
 - arrière pour l'entraînement de machine attelée
 ou de matériel à poste fixe.

Régime de la prise de force

tr/mn	920
-------	-----

ROUES ET PNEUMATIQUES

Deux roues avant motrices	}	pneumatiques simples	10.5 - 18
		pneumatiques jumelés	7.5 - 20
Une roue arrière pivotante		pneumatique	6.00 - 16
Pression des pneumatiques	AVD kg/cm ²	1,5	
	AVG kg/cm ²	1,7	
	AR kg/cm ²	1,5	

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur totale sans plateforme	m 3,795
Hauteur maxima	m 2,000
Voie avant	m 1,850
Empattement	m 2,825
Poids de l'automoteur seul	kg 1150

INSTALLATION HYDRAULIQUE

Pompe Erpoz type	P002/16/S
débit à 2200 tr/mn	l/mn 19,8
Distributeur Erpoz	
avec équipement "fourrage" type	DM 45 SD
avec équipement "pois verts" et décharge latérale type	DM 45 SDS
tarage du clapet principal de sécurité kg/cm ²	130 ± 5
Valve de blocage sur les circuits de relevage de plateforme et de rabatteur.	

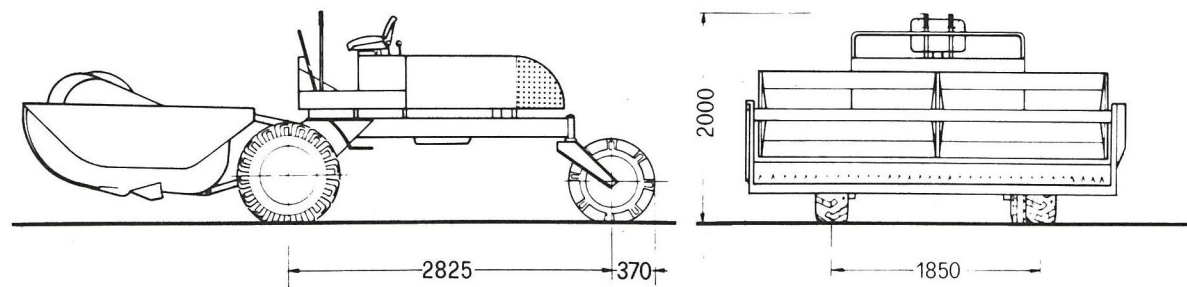
INSTALLATION ELECTRIQUE

Alternateur FIAT	volts 24
	watt 560
Deux batteries	volts 2 × 12
	Ah 56
Témoin lumineux d'insuffisance de charge.	
Témoin lumineux d'insuffisance de pression d'huile moteur.	
Avertisseur sonore.	
Projecteurs et feux de signalisation.	

EQUIPEMENTS DE L'AUTOMOTEUR

Trois équipements peuvent se monter sur la machine

- équipement "fourrage" avec ou sans conditionneur à rouleaux
- équipement "pois verts" permettant la coupe et l'andainage des pois
- équipement "décharge latérale" étudié pour la coupe et l'andainage des récoltes fragiles avant battage; en particulier récolte du colza.



AVERTISSEMENT

Les conseils d'usage et d'entretien ainsi que les données techniques se rapportant aux équipements font l'objet de documents spécifiques.

II utilisation de la machine

COMMANDES ET APPAREILS DE CONTROLE Fig. 1

Toutes les commandes de l'autofaucheuse sont à portée du conducteur et se situent comme suit :

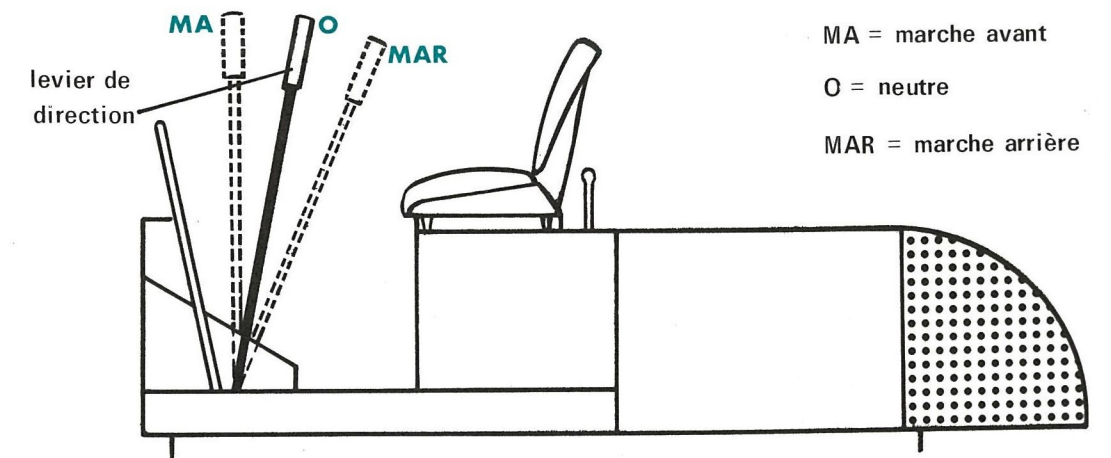
leviers de direction (1 - Fig. 1)

En laissant les deux leviers libres en position **avant**, quand on actionne le variateur de vitesse d'avancement, la machine se déplace en marche avant en ligne droite.

Pour changer de direction, tirer légèrement vers l'arrière le levier du côté vers lequel on désire tourner.

En tirant **ensemble** les leviers vers l'arrière, à une certaine position les roues sont désaccouplées : la machine S'ARRÊTE. Si l'on continue à déplacer ensemble vers l'arrière les leviers, les roues commencent progressivement à tourner en sens inverse : la machine se déplace en marche arrière.

A l'aide des deux leviers de direction, il est possible de faire accomplir à la machine toutes les manœuvres y compris la rotation sur place.



TRES IMPORTANT

Si l'on désire maintenir les leviers en position "NEUTRE" il suffit de les bloquer en basculant vers l'arrière le pontet (17) Fig. 1, comme le montre la Fig. 1A.

pédale de commande du variateur d'avancement (3 - Fig. 1 et 1A)

En appuyant vers l'avant sur la pédale, le moteur en marche, le variateur passe de la position neutre à la position embrayée puis augmente peu à peu la vitesse d'avancement jusqu'au maxi (13,200 km/h).

En appuyant vers l'arrière sur la pédale, le moteur en marche, la vitesse d'avancement se réduit puis le variateur revient à la position neutre : la machine s'arrête.

pédale de commande du relevage de plateforme de coupe (2 - Fig. 1 et 1A)

Lorsque le moteur tourne, en appuyant vers l'avant sur la pédale la coupe descend et inversement lorsque l'on agit en arrière.

levier d'embrayage de la plateforme de coupe (9 - Fig. 1)

En tirant ce levier vers le centre de la machine on met en mouvement la plateforme de coupe et le conditionneur. La figure représente le levier en position "débrayée".

levier d'accélération du régime moteur (10 - Fig. 1)

En tirant ce levier vers le centre de la machine, on augmente le régime du moteur. Inversement, en dépassant la position du levier correspondant au régime "ralenti", on obtient la coupure de l'injection, donc arrêt du moteur.

index de positionnement du variateur avancement (18 - Fig. 1)

Sur le marchepied, à gauche du conducteur, un index se déplace en face de graduations qui permettent d'évaluer la position des disques du variateur.

pédale de frein de sécurité (11 - Fig. 1)

Sur la machine est montée une pédale qui agit directement sur les mâchoires d'un frein à disque à l'intérieur de chaque réducteur à chaîne.

pédale de commande de frein (12 - Fig. 1)

Avec cette pédale, on agit en même temps sur les deux freins à disque des deux roues. Il est possible de bloquer la pédale en position de freinage à l'aide d'un cliquet.

interrupteur général (5 - Fig. 1)

L'interrupteur est commandé par une clef qui peut prendre les diverses positions suivantes :

- position centrale : aucun circuit sous tension, la clef peut être enlevée
- premier cran, sens horaire : fermeture des circuits des appareils de contrôle, du circuit démarrage, du circuit avertisseur sonore
- second cran, sens horaire : fermeture du circuit feux de position
- troisième cran, sens horaire : fermeture du circuit projecteurs en éclairage route
- quatrième cran, sens horaire : fermeture du circuit projecteurs en éclairage code.

poussoir de démarrage (4 - Fig. 1)

En pressant le poussoir on met en marche le démarreur, à condition que la clef (5 - Fig. 1) soit au moins au premier cran.

thermomètre d'eau de refroidissement du moteur (8 - Fig. 1)

La zone de fonctionnement normal se situe entre 80° et 95°C.

témoin d'insuffisance de pression d'huile moteur (7 - Fig. 1)

Le témoin s'allume lorsque la pression de graissage devient insuffisante pour assurer un fonctionnement correct du moteur.

témoin d'insuffisance de charge des batteries (6 - Fig. 1)

Le témoin s'allume lorsque l'alternateur ne peut fournir une quantité de courant suffisante pour la recharge des batteries.

avertisseur sonore

Sous la poignée du levier droit de direction (1 - Fig. 1) est monté un poussoir commandant l'avertisseur.

dispositif de départ à froid (16 - Fig. 1)

Pour le démarrage du moteur à froid, il est nécessaire - avant d'appuyer sur le bouton poussoir (4 - Fig. 1) - de tirer sur la manette (16 - Fig. 1).

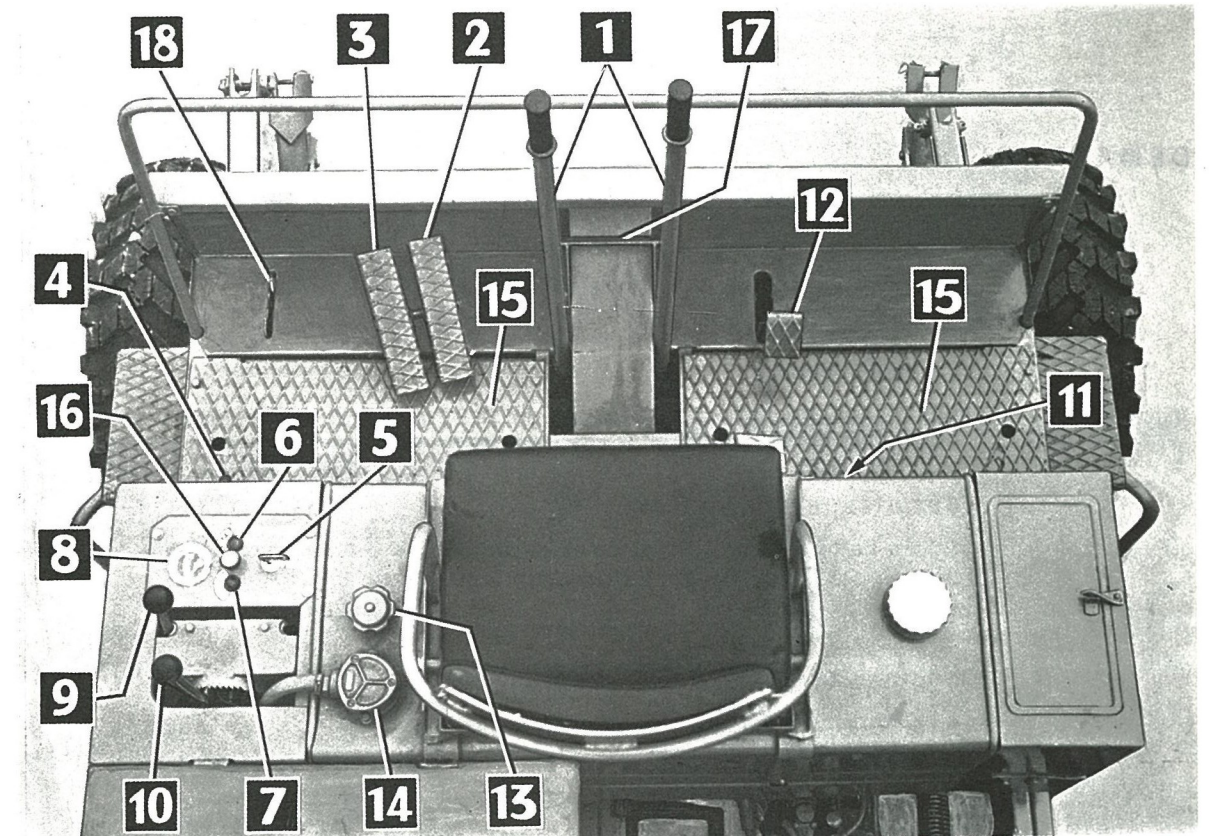


FIG. 1

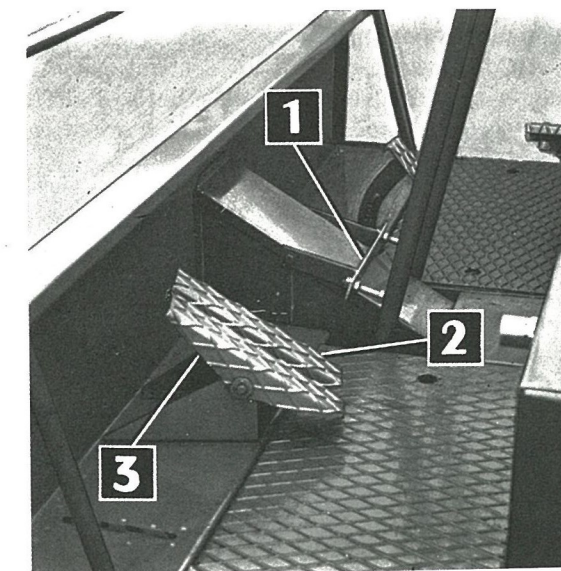


FIG. 1A

variateur de vitesse de rabatteur pour équipement "pois verts" et "décharge latérale"

Agir sur la manivelle 2 Fig. 1B.

relevage hydraulique du rabatteur pour équipement "pois verts" et "décharge latérale"

En appuyant sur l'avant de la pédale 4 Fig. 1B le rabatteur descend et inversement lorsque l'on agit en arrière.

DEMARRAGE ET ARRET DE LA MACHINE

AVERTISSEMENT

Avant de démarrer le moteur s'assurer toujours que :

- les leviers 1 - Fig. 1 sont en appui sur le pontet 1 - Fig. 1A préalablement rabattu vers l'arrière.
- l'index du variateur d'avancement 18 - Fig. 1 soit en face de la graduation "0"

démarrage du moteur

Si les batteries sont débranchées ne jamais démarrer le moteur sans avoir préalablement déconnecté les bornes de l'alternateur (voir annexe 8).

Avant de procéder au lancement du moteur exécuter les opérations suivantes :

- contrôler le niveau d'eau du radiateur moteur.
- contrôler le niveau d'huile du carter bassin d'huile moteur (1 - Fig. 3)
- contrôler le niveau de combustible dans le réservoir et ouvrir le robinet d'alimentation se trouvant sous le siège du conducteur (1 - Fig. 4).
- contrôler le niveau d'huile de l'installation hydraulique qui doit se trouver au-dessus du trait gravé sur la jauge (13 - Fig. 1).
- si le moteur n'a pas fonctionné pendant longtemps, purger le circuit combustible (fig. 2); pour cela dévisser la vis du couvercle du filtre (2), actionner la pompe d'alimentation (1) jusqu'à ce que le combustible coule sans bulle d'air, puis bloquer la vis. Réaliser la même opération pour la purge (3) de la pompe d'injection.

Pour un départ à froid du moteur, prendre les précautions suivantes :

- porter l'accélérateur (10 - Fig. 1) à mi-course
- introduire la clef dans le contacteur général (5) et la tourner jusqu'au premier cran.
- tirer à fond sur le bouton (16 - Fig. 1) puis presser le poussoir de démarrage (4 - Fig. 1) jusqu'à lancement du moteur.
- lorsque le moteur tourne, repousser complètement la tirette (16 - Fig. 1) de départ à froid.

NOTA

En cas d'anomalies dans les circuits de charge ou de démarrage se reporter à l'annexe 8.

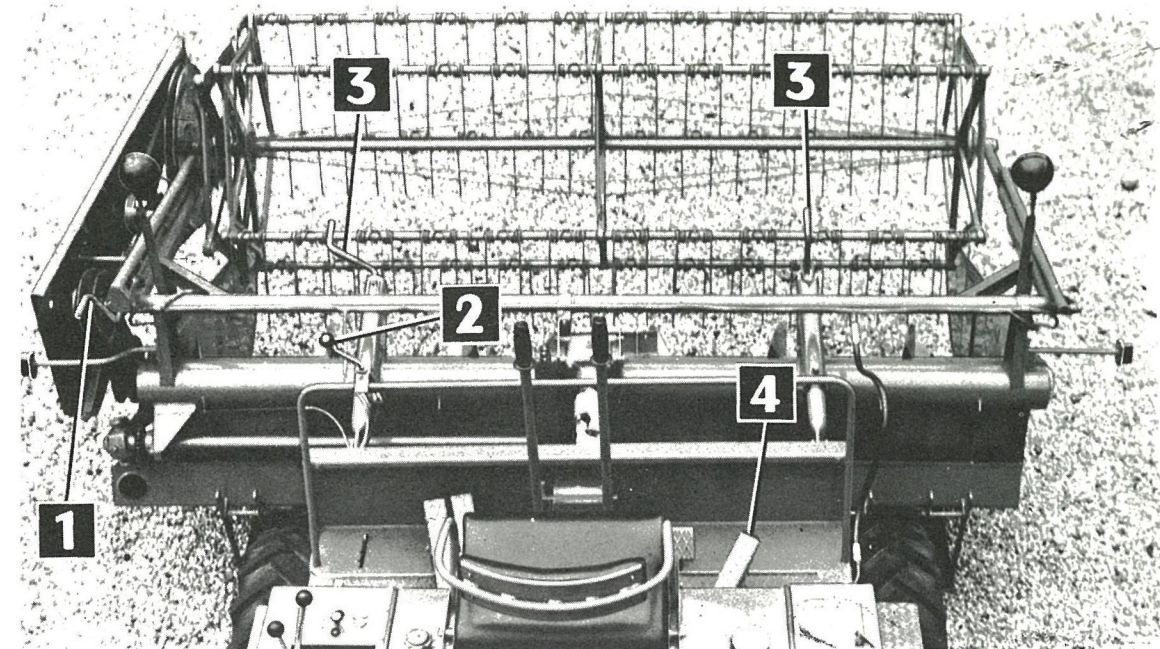


FIG. 1B

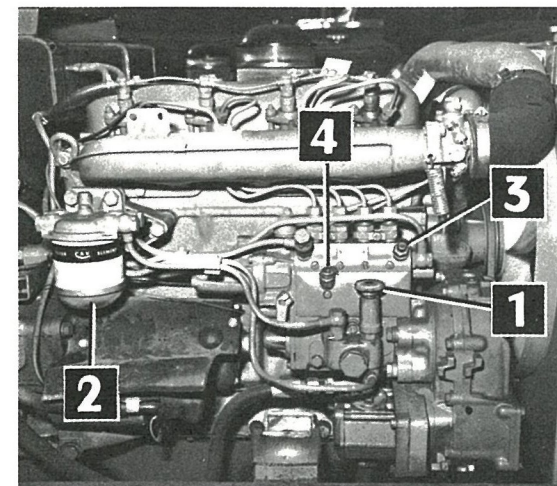


FIG. 2

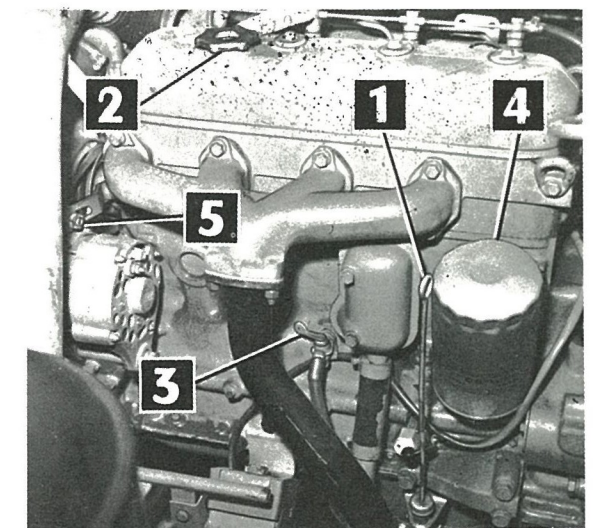


FIG. 3

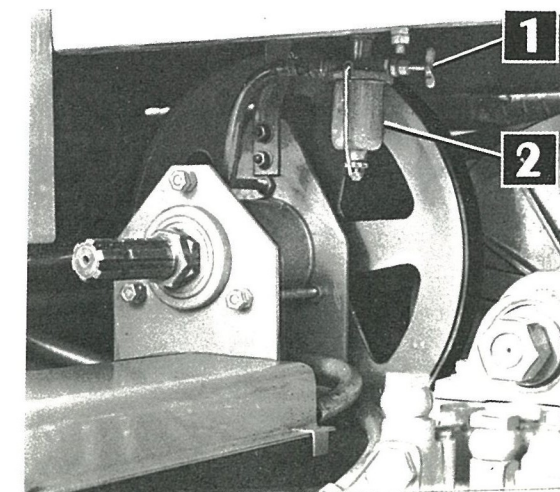


FIG. 4

conduite de la machine

Pour démarrer (le moteur étant à un régime moyen) :

- desserrer les freins en déverrouillant la pédale (12 - Fig. 1)
- rabattre en avant le pontet (17 - Fig. 1)
- appuyer doucement sur l'avant de la pédale du variateur (3 - Fig. 1) jusqu'à ce que la machine se mette en mouvement.
- corriger la trajectoire que l'on désire suivre en agissant sur les leviers directeurs (1 - Fig. 1)

Pour accélérer

- appuyer sur l'avant de la pédale du variateur (3 - Fig. 1)
- agir également sur la manette d'accélération du régime moteur.

Pour ralentir

- appuyer sur l'arrière de la pédale du variateur (3 - Fig. 1)
- agir également sur la manette d'accélération du régime moteur

Pour reculer

- ralentir la machine et le moteur
- tirer lentement vers l'arrière les deux leviers directeurs (1 - Fig. 1)
- corriger éventuellement la trajectoire en s'aidant des deux leviers directeurs.

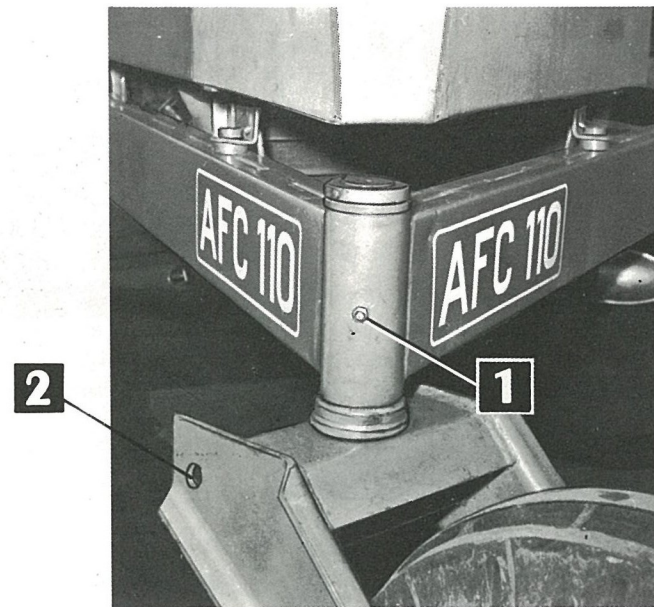


FIG. 5

Pour s'arrêter

- appuyer sur l'arrière de la pédale du variateur (3 - Fig. 1) jusqu'à ce que l'index (18 - Fig. 1) soit en face de la graduation 0, puis freiner.
- lorsque le conducteur a la machine bien en main, il est possible d'arrêter instantanément en plaçant les deux leviers directeurs en position neutre puis en agissant sur les freins.

TRES IMPORTANT

S'il est nécessaire de remorquer la machine, trois précautions sont à prendre :

- mettre les leviers directeurs en position neutre à l'aide du pontet 1 - Fig. 1A
- accrocher le câble de remorque à l'aide d'une broche enfilée dans les trous 2 - Fig. 5 afin de tirer l'automoteur en marche arrière.
- ne jamais prendre la barre avant, sur la plateforme fourrage, comme point d'accrochage.

attelage de la plateforme à l'automoteur

L'accouplement de la plateforme est réalisé à l'aide de 4 axes d'articulation permettant le relevage et la suspension des organes de coupe.

Pour procéder à l'assemblage plateforme - automoteur, il est conseillé de faire les opérations suivantes :

- accrocher les tirants 2 - Fig. 5A au trou n° 2.
- approcher l'automoteur de la plateforme et monter en premier les deux axes d'articulation supérieurs qui seront verrouillés à l'aide des goupilles rapides.
- à l'aide du relevage hydraulique (pédale 2 - Fig. 1 ou 1A) soulever légèrement la plateforme pour faciliter l'introduction des deux axes d'articulation inférieurs qui seront ensuite verrouillés avec les goupilles rapides.
- monter la transmission 1 - Fig. 5B, son limiteur de couple (3) étant du côté plateforme.
- dans le cas de machines avec équipement "pois verts" ou "décharge latérale", monter sur la rampe du poste de conduite, la manivelle de commande du variateur de vitesse du rabatteur (voir Figure 1B repère 2).
- pour désaccoupler la plateforme de l'automoteur procéder aux opérations inverses énumérées ci-dessus.

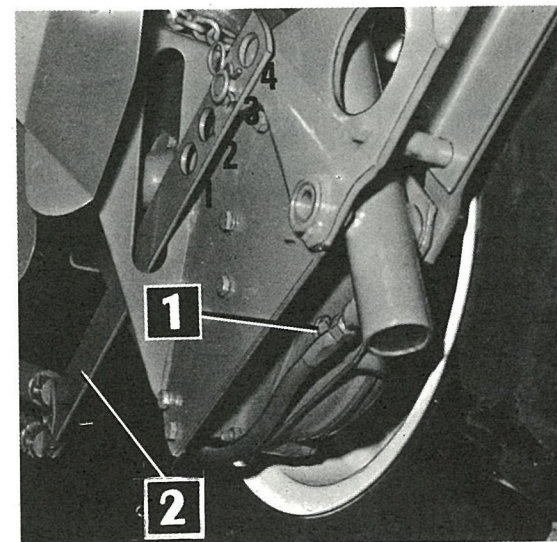


FIG. 5A

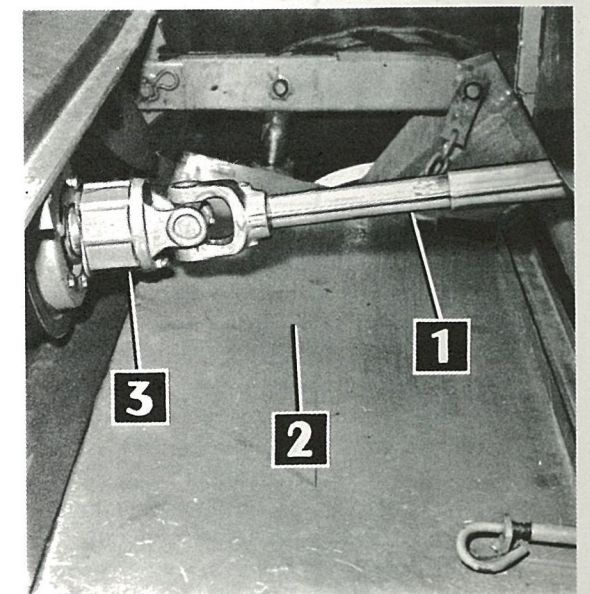


FIG. 5B

mise en mouvement des organes de la plateforme

Le moteur étant à régime moyen, déplacer le levier (9 - Fig. 1) de la gauche vers la droite. Dès que les organes sont en mouvement, porter l'accélérateur à la position correspondant au régime maximum du moteur pour que ceux-ci puissent travailler convenablement.

III entretien

APPROVISIONNEMENTS

Le tableau n° 1 indique les approvisionnements qui doivent être faits sur l'automoteur.

Dans le tableau n° 2 sont repérés les emplacements des différents bouchons de remplissage, niveau, vidange et purge.

TABLEAU N° 1

ORGANES	CAPACITE EN KG	CAPACITE EN LITRE	NATURE	LUBRIFIANT RECOMMANDE
Réservoir à combustible		65	gas-oil	
Radiateur moteur et bloc cylindres		13	eau	avec antigel permanent
Carter du moteur	8,600	9,55	huile	MOBILAND UNIVERSAL 20 W 40
Pompe d'injection	0,250	0,27	huile	
Régulateur	0,100	0,11	huile	
Filtre à air du moteur	1,400	1,55	huile	
Groupes épicycloïdaux	0,400 × 2	0,44	huile	
Boitier de renvoi d'angle central	0,500	0,55	huile	
Carter des réducteurs à chaîne (chacun)		2,0	huile	MOBIL PLEX 44
Boitier des réducteurs latéraux	0,600 × 2	0,66	huile	MOBILAND UNIVERSAL 20 W 40
Réservoir de l'installation hydraulique et circuits	8,00	8,8	huile	
Graisseurs à bille			graisse	MOBIL GREASE SUPER

IMPORTANT

A propos des approvisionnements, quelques précautions d'ordre général sont indispensables :

- Pour le graissage du moteur, employer toujours une huile détergente et surtout ne jamais mélanger deux huiles différentes.
- Pour un bon fonctionnement du moteur, il faut disposer d'un combustible de bonne qualité, c'est-à-dire **sans impuretés** : la décantation préalable du gas-oil est indispensable. Lors du remplissage du réservoir, faire très attention à ne pas introduire d'impuretés susceptibles de détériorer le système d'injection.
- En ce qui concerne l'installation hydraulique, n'employer que des huiles spéciales pour transmission hydraulique. Apporter le maximum de propreté au remplissage du réservoir.
- L'eau du radiateur du moteur doit être propre et non calcaire pour éviter le colmatage du faisceau.

TABLEAU N° 2

ORGANES	NATURE DE L'APPROVISIONNEMENT	NATURE DE L'OPERATION	EMPLACEMENTS
MOTEUR			
Carter	huile de graissage	Remplissage	2 - Fig. 6
		Niveau	1 - Fig. 6
		Vidange	par bouchon sous le carter
Pompe d'injection	huile de graissage	Remplissage	4 - Fig. 7
		Vidange	par bouchon inférieur
	gas-oil	Purge	3 - Fig. 7
Régulateur de la pompe d'injection	huile de graissage	Remplissage	par le bouchon reniflard supérieur
Bloc cylindres	eau de refroidissement	Vidange	3 - Fig. 6
Radiateur	eau de refroidissement	Remplissage	par bouchon supérieur du radiateur
		Vidange	par robinet sur durite inférieure
Filtre à combustible à cartouche	gas-oil	Purge	par bouchon supérieur sur la cuve 2 - Fig. 7
Réservoir à combustible	gas-oil	Remplissage	Bouchon à droite du poste de conduite Fig. 9

tableau n° 2 (suite)

ORGANES	NATURE DE L'APPROVISIONNEMENT	NATURE DE L'OPERATION	EMPLACEMENTS
Réservoir à combustible	gas-oil	Arrêt de l'alimentation	1 - Fig. 8
		Nettoyage du filtre	2 - Fig. 8
Filtre à air	huile	Remplissage et vidange	2 - Fig. 10
INSTALLATION HYDRAULIQUE			
Réservoir	huile	Remplissage et niveau	13 - Fig. 9
TRANSMISSIONS			
Groupe épicycloïdal	huile	Remplissage	Bouchon 3 - Fig. 11 orienté vers le haut
		Vidange	Bouchon 3 - Fig. 11 orienté vers le bas
		Niveau	Bouchon - 3 Fig. 11 à l'horizontal
Boitier de renvoi d'angle central	huile	Remplissage niveau	Bouchon latéral Fig. 12
		Vidange	1 - Fig. 12
Boitier de réducteur à chaîne	huile	Remplissage	5 - Fig. 11
		Niveau	2 - Fig. 13
		Vidange	3 - Fig. 13
Boitier de réducteur latéral	huile	Remplissage	5 - Fig. 14
		Niveau	1 - Fig. 15
		Vidange	4 - Fig. 14

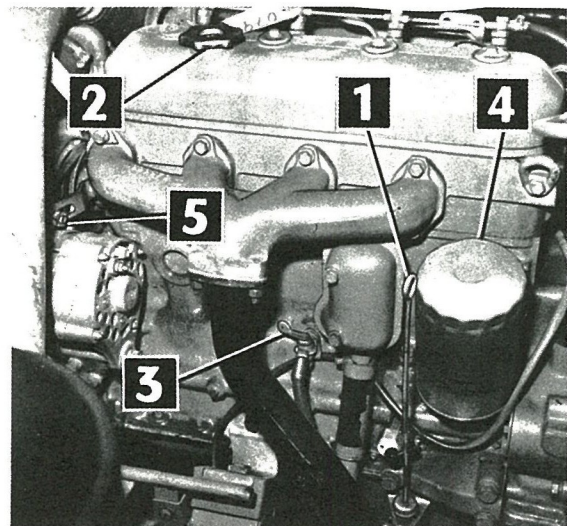


FIG. 6

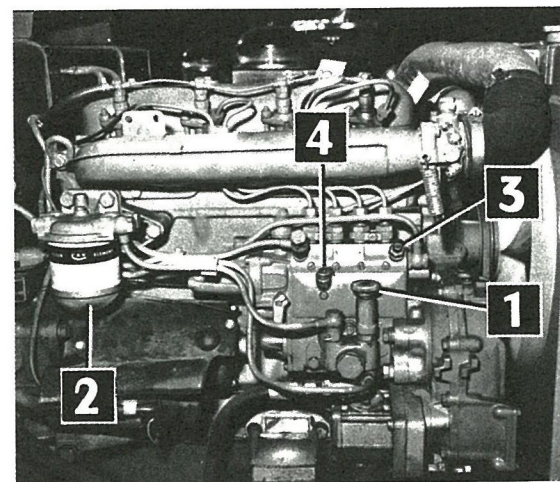


FIG. 7

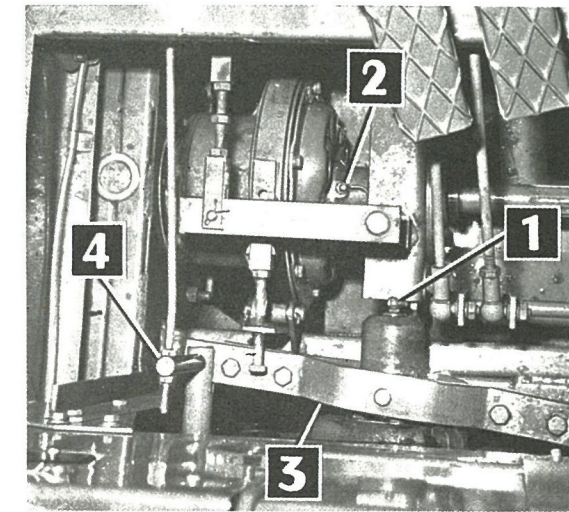


FIG. 16

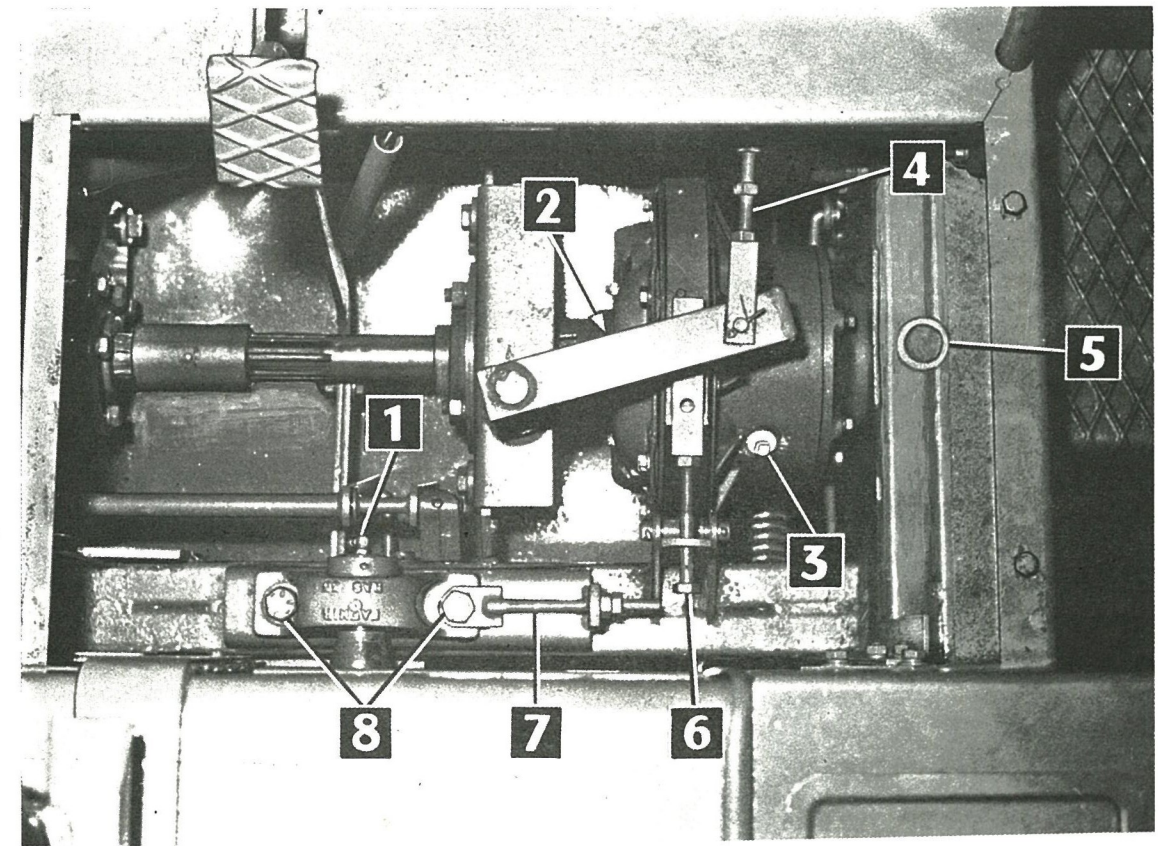


FIG. 17

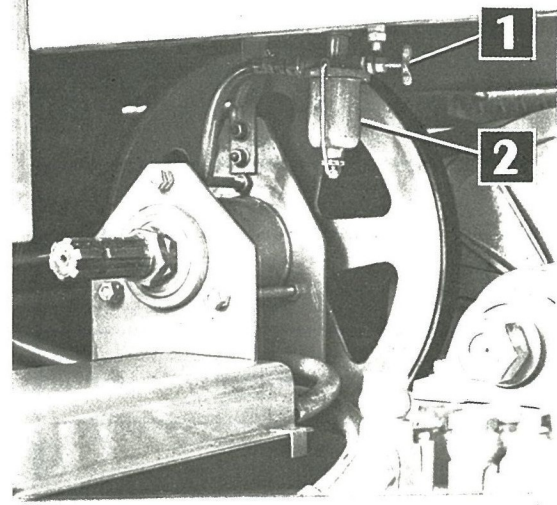


FIG. 8

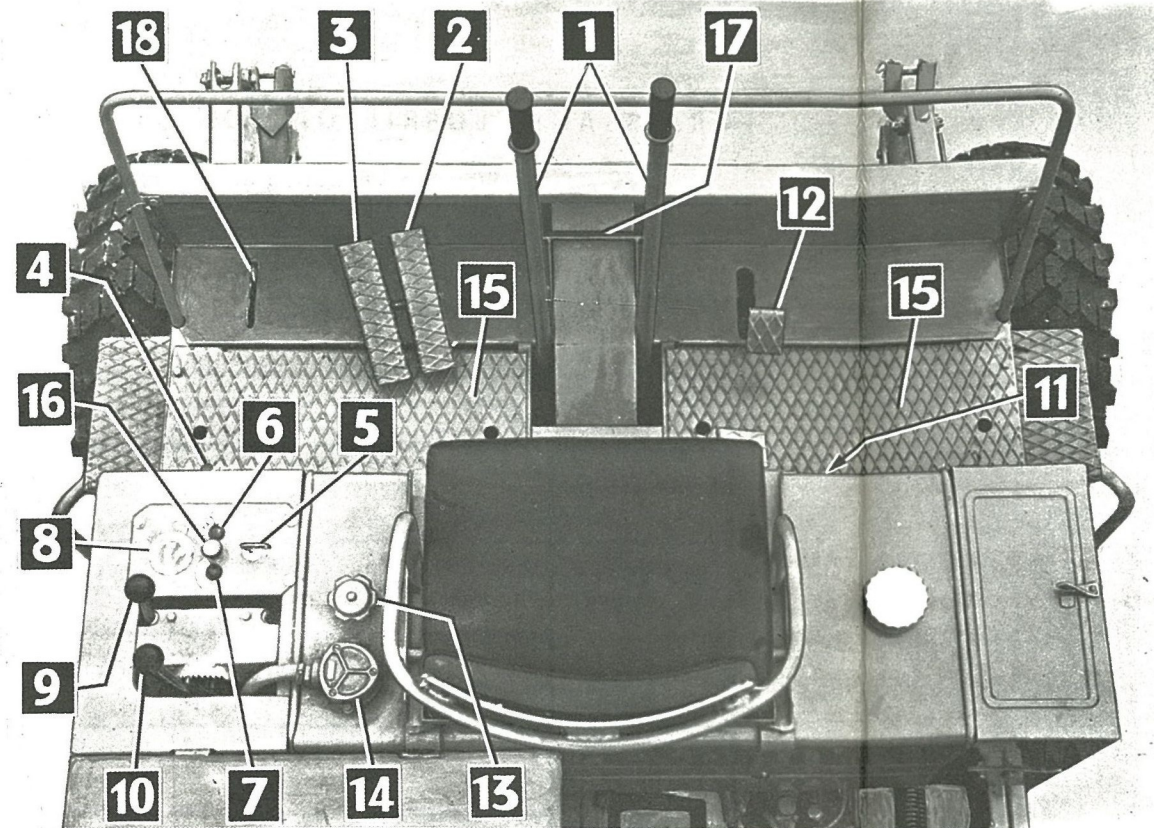


FIG. 9

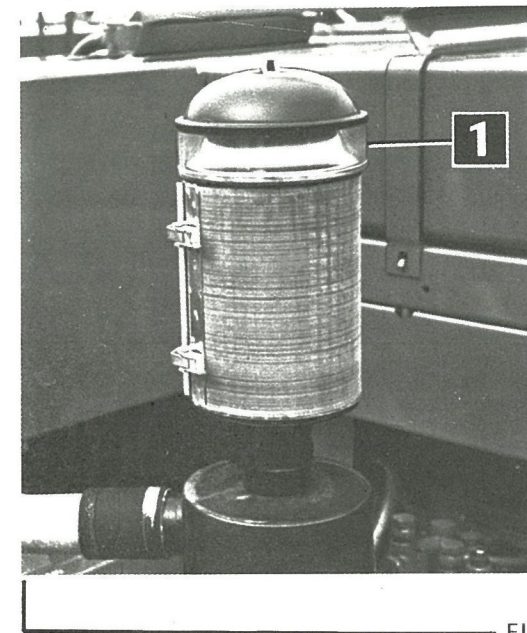


FIG. 10

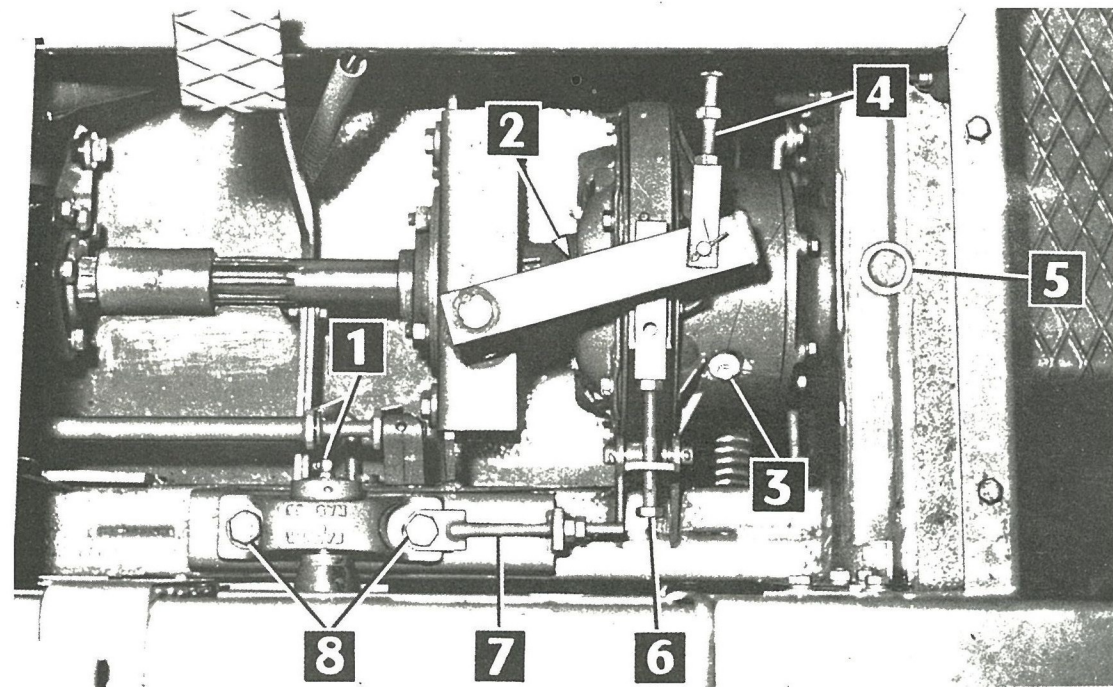
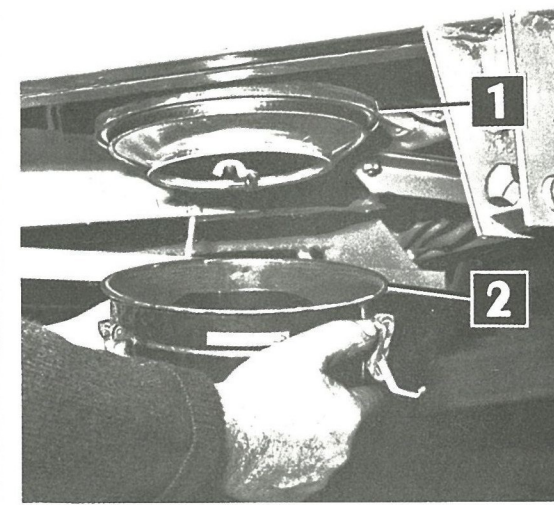


FIG. 11

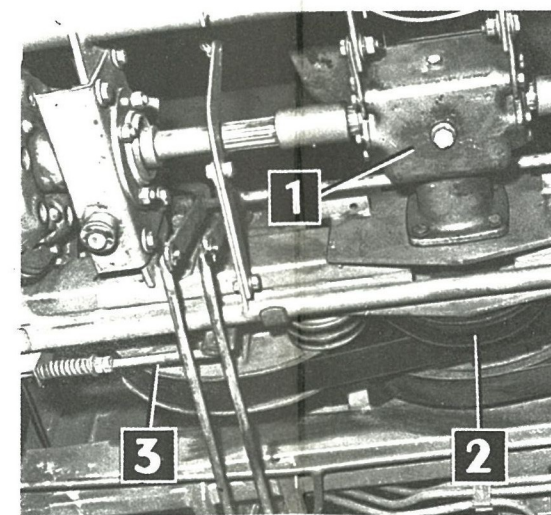


FIG. 12

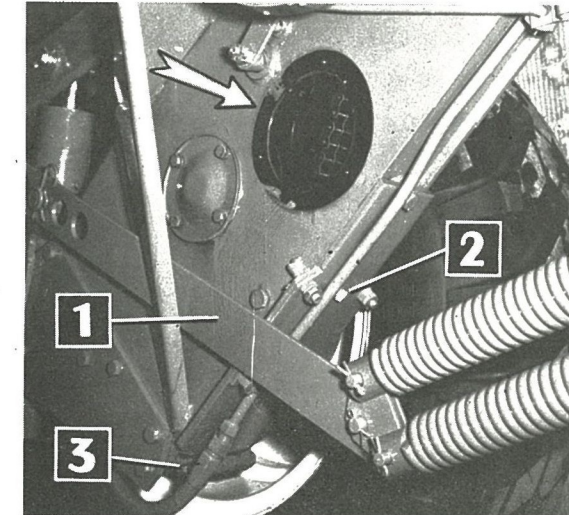


FIG. 13

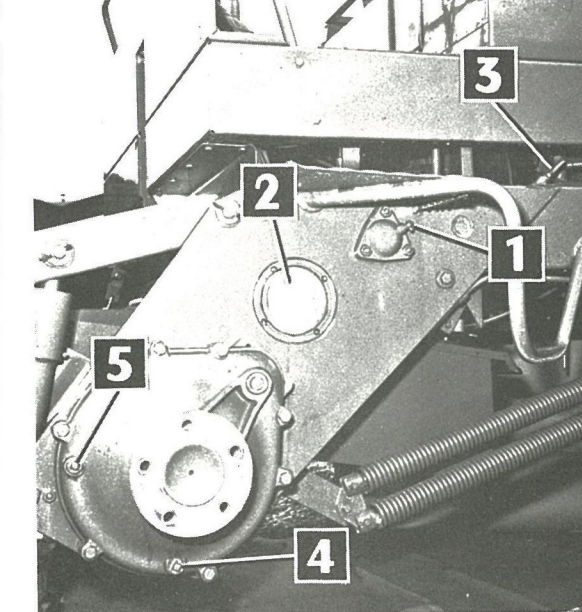


FIG. 14

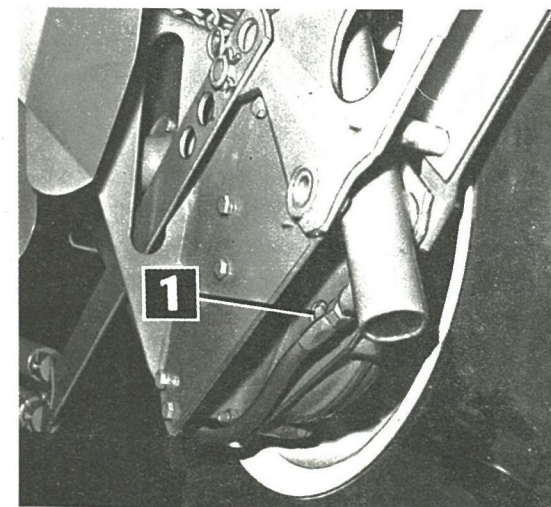


FIG. 15

GRAISSAGE, LUBRIFICATION ET CONTROLES PERIODIQUES

Bien que l'entretien de la machine soit réduit, le graissage de l'automoteur est une opération qui s'effectue avec soin et méthode. Le tableau suivant indique la fréquence des graissages, des vidanges et des contrôles et les organes auxquels ils se rapportent.

Pour la localisation des opérations de lubrification, se reporter aux tableaux des approvisionnements N° 1 et 2.

TABLEAU N° 3

FREQUENCE	ORGANES	NATURE DE L'OPERATION	LOCALISATION
TOUTES LES 5 HEURES	Butées des embrayages latéraux	Injecter de la graisse	2 graisseurs 2 - Fig. 16 et 17
	Variateur de vitesse d'avancement	Injecter de la graisse	2 graisseurs 1 - Fig. 16 et 17
TOUTES LES 10 HEURES	Filtre à air	Changer l'huile de la cuve et nettoyer le préfiltre (1)	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 10
	Moteur	Contrôler le niveau d'huile du carter et de la pompe d'injection. Contrôler le niveau d'eau du radiateur	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 6 et 7
	Palier de demi-arbre	Injecter de la graisse	2 graisseurs 1 - Fig. 18
	Transmission à cardan	Injecter de la graisse	3 graisseurs 1 - Fig. 19
APRES LES 25 PREMIERES HEURES	Moteur en rodage	Changer l'huile du carter	voir tableaux 1 et 2
	Réservoir de l'installation hydraulique (machine neuve)	Démonter le filtre et le nettoyer	14 - Fig. 9
TOUTES LES 80 HEURES	Moteur	Changer l'huile du carter	voir tableaux 1 et 2
		Contrôler le niveau de l'électrolyte dans les batteries	
	Pivot de roue AR	Injecter de la graisse	1 graisseur 1 - Fig 5
	Groupe épicycloïdal	Contrôler le niveau d'huile	voir tableaux 1 et 2 et 3 - Fig. 11-17
	Renvoi d'angle central	Contrôler le niveau d'huile	voir tableaux 1 et 2 et fig. 12
Réducteur à chaîne	Contrôler le niveau d'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 13	

tableau n° 3 (suite)

FREQUENCE	ORGANES	NATURE DE L'OPERATION	LOCALISATION
TOUTES LES 80 HEURES	Réducteurs latéraux	Contrôler le niveau d'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 15
	Réservoir de l'installation hydraulique	Contrôler le niveau d'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 9
TOUTES LES 150 HEURES	Moteur	Changer la cartouche filtrante de l'installation de graissage	4 - Fig. 6
		Nettoyer le filtre sous le réservoir à combustible	2 - Fig. 8
TOUTES LES 600 HEURES ou une fois par campagne	Moteur	Remplacer la cartouche du filtre à combustible	2 - Fig. 7
	Groupe épicycloïdal	Changer l'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 11 - 17
	Réducteurs à chaînes et réducteurs latéraux	Changer l'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 13 -
	Renvoi d'angle central	Changer l'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 12
	Réservoir de l'installation hydraulique	Changer l'huile	voir tableaux 1 et 2 et Fig. 9
		Démonter le filtre et le nettoyer changer la cartouche si besoin	14 - Fig. 9

FIG 18

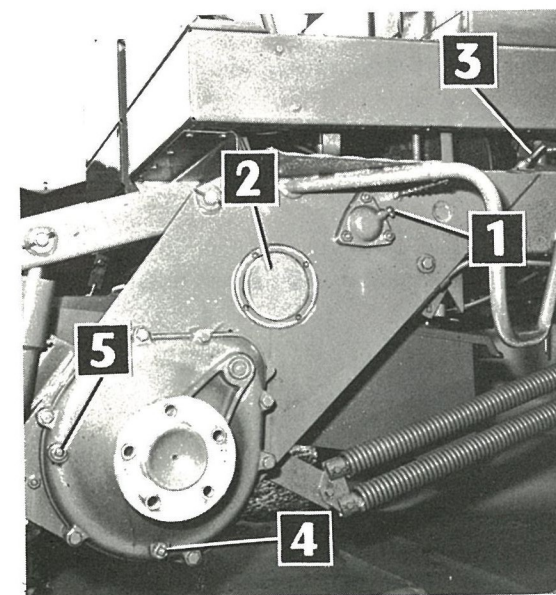
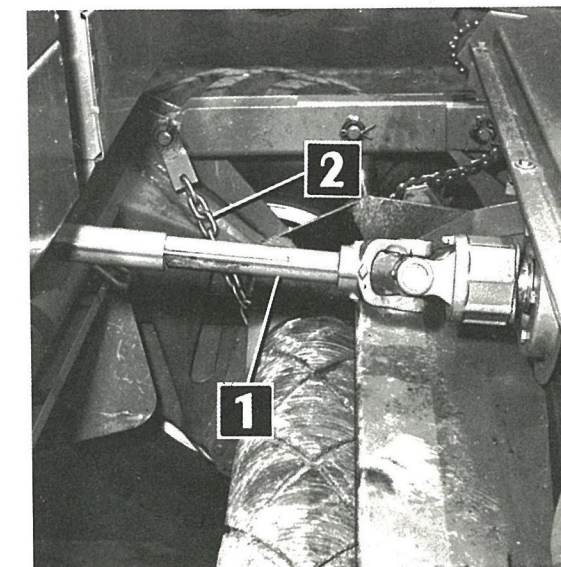


FIG. 19



VERIFICATIONS PERIODIQUES

Pour maintenir l'automoteur en bon état de fonctionnement, des vérifications indispensables sont à faire en suivant les fréquences indiquées ci-après :

TOUTES LES 30 HEURES

moteur :

Vérifier la tension de la courroie (1 - Fig. 20) du ventilateur.

transmissions

- Vérifier la tension de la courroie "Powerband" (5 - Fig. 20) qui entraîne le boîtier central (voir Annexe 1).
- Vérifier la tension de la courroie (6 - Fig. 20) du variateur de traction afin de pouvoir toujours utiliser complètement la gamme de vitesses (voir Annexe 1).
- Contrôler la tension des chaînes (7 - Fig. 20) de réducteurs, cette opération est importante (voir Annexe 2).

TOUTES LES 80 HEURES

moteur :

- Vérifier le serrage du joint du cache-culbuteurs.

transmissions

- Contrôler le réglage des embrayages et des freins des groupes épicycloïdaux (8 Fig. 20) qui servent à diriger la machine (voir Annexe 3).
- Contrôler le réglage des freins à disque se trouvant dans les réducteurs à chaîne (voir annexe 4).
- Contrôler le réglage du variateur de vitesse d'avancement (voir Annexe 5).

installation électrique

- Contrôler l'état des bornes des batteries

TOUTES LES 600 HEURES

moteur

- Faire contrôler le tarage des injecteurs (voir Annexe 6)
- Vérifier le jeu des culbuteurs et l'état de leur ressort (voir annexe 6)
- Nettoyer le radiateur
- Nettoyer le réservoir à combustible

installation électrique

- Faire contrôler l'état de l'installation de charge (alternateur, régulateur, télérupteur) (voir Annexe 8).

IV mise en route d'une machine neuve

Des précautions particulières doivent être observées sur une machine neuve afin d'éviter des détériorations préjudiciables à son bon fonctionnement.

CONSEILS IMPORTANTS

- avant de démarrer le moteur, effectuer tous les contrôles d'approvisionnement répertoriés dans le tableau n° 2 en particulier vérifier le niveau d'huile des réducteurs à chaîne.
- injecter de la graisse dans tous les graisseurs (voir tableau n° 3) et huiler le câble de démarrage à froid.
- contrôler la tension des courroies en particulier celle du variateur de traction (voir annexe 1).
- contrôler la tension des chaînes des réducteurs latéraux (7 - Fig. 20) (voir annexe 2).
- contrôler le serrage des vis de fixation des roues.
- vérifier le branchement correct des batteries et de l'alternateur (voir annexe 8).
- sans embrayer la plateforme de coupe, démarrer le moteur et contrôler le fonctionnement du variateur de vitesse d'avancement (moteur au régime maxi.) Si besoin enlever l'oxydation des disques - s'assurer par ailleurs qu'en position "point mort" la courroie 6 - Fig.20 n'est pas entraînée (voir annexe 5).

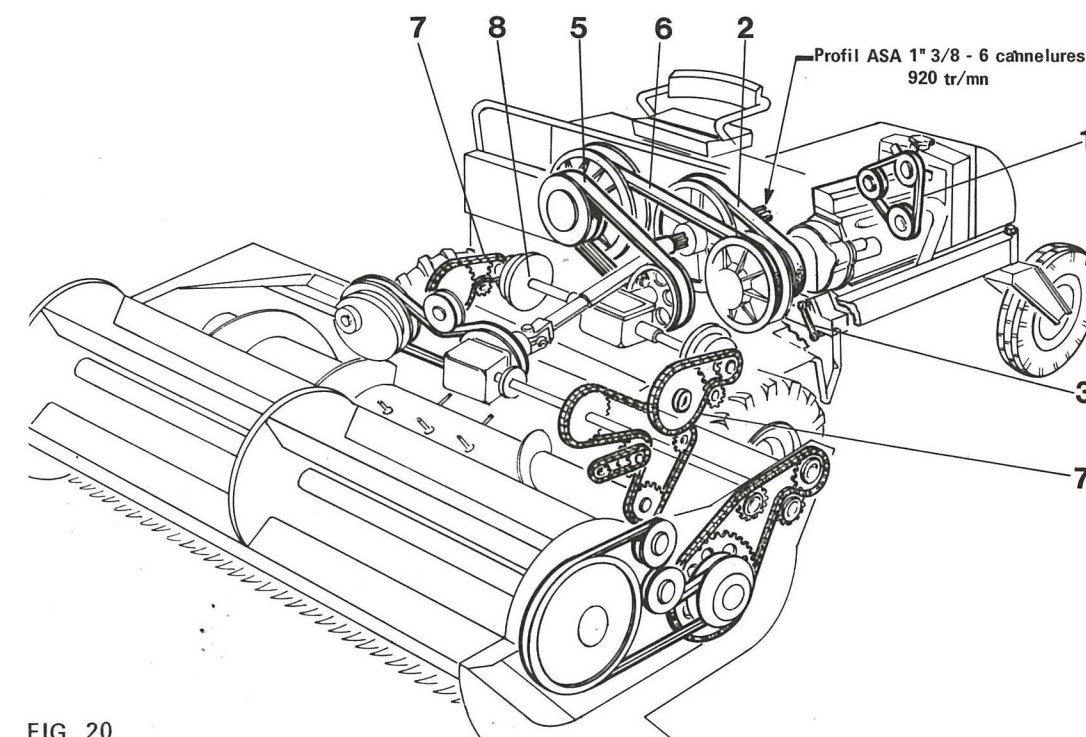


FIG. 20

- après avoir vérifié la pression de gonflement des pneumatiques, faire manœuvrer la machine pour contrôler le réglage correct des leviers de direction (course égale sur les deux leviers voir annexe 3).

VERIFICATIONS APRES LES 25 PREMIERES HEURES (machine neuve)

moteur

- remplacer l'huile du carter (voir tableau n° 2)
- faire vérifier le jeu des culbuteurs (voir annexe 6)
- régler si nécessaire le régime du ralenti (voir annexe 6)
- s'assurer de l'absence de fuite d'huile au moteur et de fuite d'eau dans le circuit de refroidissement.
- vérifier le serrage des tubes d'alimentation en gas-oil
- vérifier le serrage des vis de fixation du moteur en particulier la biellette de réaction du moteur 3 - Fig. 20).
- vérifier la tension de la courroie du ventilateur

transmissions

- vérifier les différents niveaux d'huile (voir tableau n° 2)
- contrôler la tension des courroies (voir fig. 20) en particulier celle du variateur de vitesse d'avancement (voir annexe 1)
- vérifier l'efficacité des freins à disque (voir annexe 4)
- contrôler le réglage des groupes épicycloïdaux (voir annexe 3)

hydraulique

- démonter et **nettoyer le filtre** (14 - Fig. 9)
- vérifier le niveau d'huile (voir tableau n° 2)
- contrôler le bon état des conduites

POUR UN ARRET PROLONGE

Prendre les trois précautions suivantes :

- relever la plateforme de coupe au maximum pour détendre les ressorts d'équilibrage et de suspension.
- laisser les leviers en position "marche avant", donc sans rabattre le pontet de sécurité vers l'arrière.
- laisser l'embrayage de coupe libre : la courroie "powerband" 2 - Fig. 20 doit être détendue.

POUR UN HIVERNAGE DE LA MACHINE

A la fin de la campagne, certaines précautions sont à prendre si l'on veut éviter tout ennui à la mise en service l'année suivante.

pour le moteur

- le moteur étant chaud, vidanger le carter et enlever la cartouche du filtre pour laisser l'huile s'égoutter complètement.
- remplir le carter avec de l'huile "Infilrex 101 - 10 W"
- faire tourner le moteur au régime moyen pendant 15 mn
- vidanger l'eau du circuit
- démonter les injecteurs et pulvériser dans les chambres de combustion quelques cm³ d'huile de protection.
- démonter les batteries pour les charger ensuite périodiquement.

pour la machine

- laisser les leviers de direction en position **embrayée marche avant**.
- réaliser les vidanges indiquées au tableau n° 3.
- faire un graissage général.
- vidanger les réducteurs à chaîne (bouchon 3 - Fig. 13) **sans remettre les bouchons**.
- détendre les ressorts de suspension de plateforme.
- tendre correctement les courroies sauf la courroie "powerband" de la commande de plateforme de coupe (2 - Fig. 20) qui doit rester débrayée.
- protéger à l'huile anti-rouille les pièces non peintes.
- effectuer les réparations ou les réglages nécessaires.
- faire reposer la machine sur des cales pour libérer les pneumatiques du sol.

VI remise en service après hivernage

- effectuer toutes les opérations indiquées au chapitre "mise en route d'une machine neuve" paragraphe conseils importants : avoir soin, en particulier, de brancher correctement les batteries (voir annexe 8).
- ne pas oublier de replacer les bouchons de vidange des réducteurs à chaîne et de faire le plein d'huile.
- remplacer l'huile de protection du moteur par l'huile de graissage MOBILAND 20 W 40.
- porter une attention particulière sur les réglages du variateur d'avancement et des groupes épicycloïdaux (voir annexes 3 et 5).

VII Annexes

ANNEXE 1

TENSION DES COURROIES

- **Courroie du variateur de traction (6) Fig. 30**

La tension de cette courroie est obtenue en déplaçant le groupe de poulie 9 - Fig. 30 à l'aide des tendeurs 7 - Fig. 31. Pour cette opération les vis 8 - Fig. 31 seront desserrées et l'on agira sur les écrous des deux tendeurs de la même valeur pour conserver le parallélisme des disques du groupe 9 - Fig. 30 par rapport à ceux du groupe 10.

La tension est correcte lorsque le dos de la courroie 5 - Fig. 30 se trouve en retrait de 5 mm du bord des disques du groupe variateur 9 - Fig. 30 quand le variateur est en position neutre. La figure 32 montre ce réglage.

- **Courroie de commande du renvoi d'angle central (5) Fig. 30**

Cette courroie est constamment tendue par un tendeur automatique. Pour éviter un patinage éventuel agir sur les écrous de la tige 3 - Fig. 33 pour que le ressort soit presque à spires jointives.

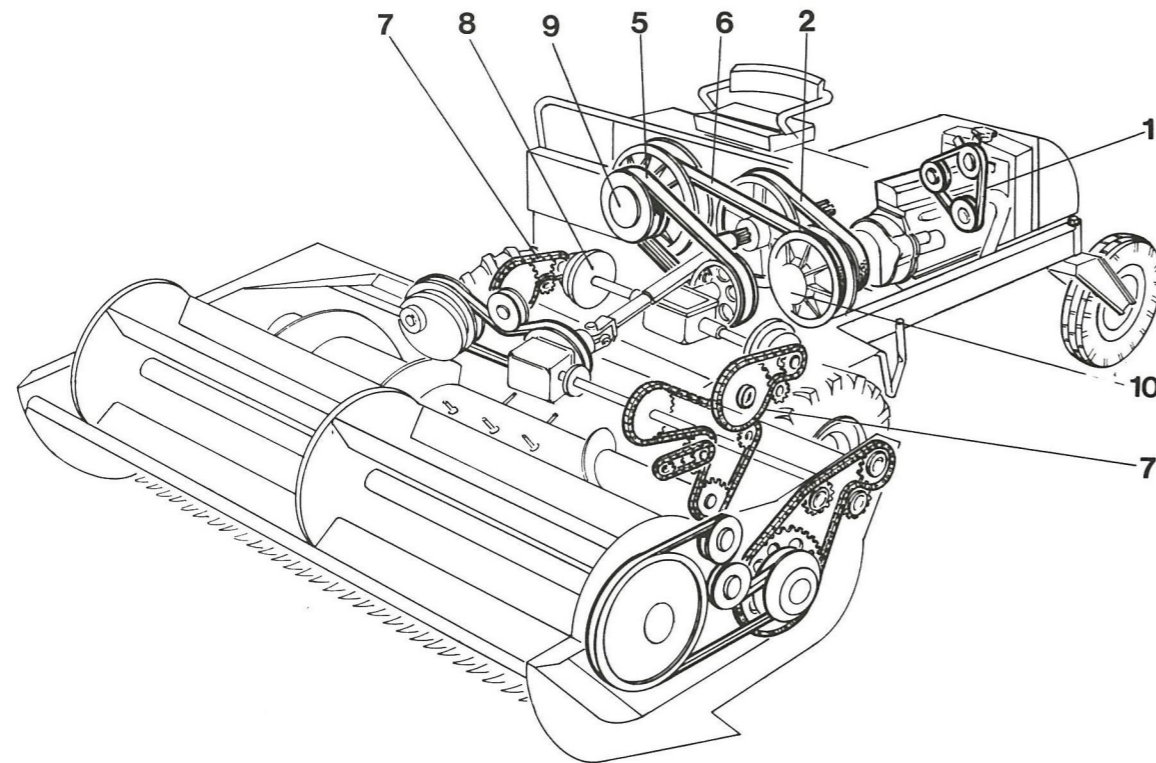


FIG. 30

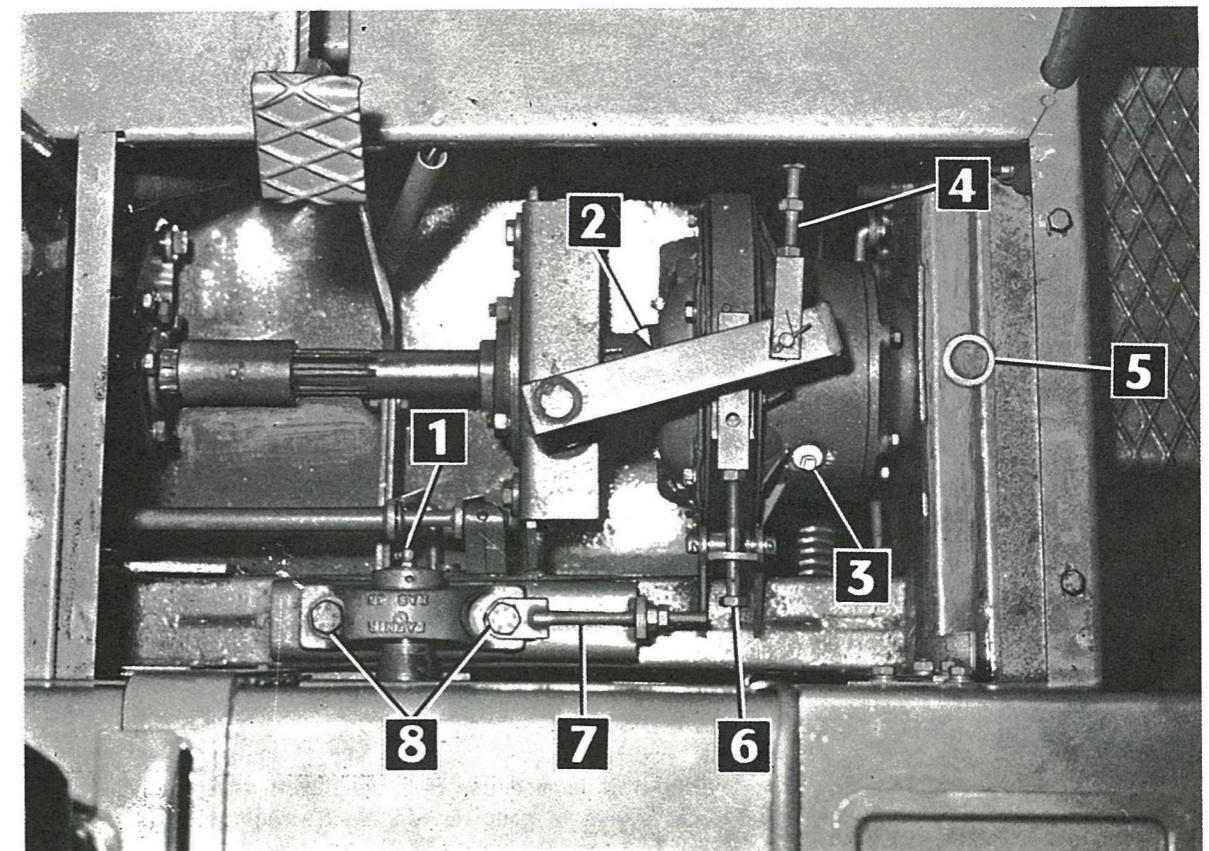


FIG. 31

● courroie de l'embrayage de prise de force 2 - Fig. 30

L'embrayage de prise de force est réalisé par un levier agissant sur un ressort 1 - Fig. 34 qui doit être réglé pour donner une certaine tension à la courroie. Le réglage correct est obtenu lorsque, en position embrayée, le ressort se trouve à spires presque jointives; agir en conséquence sur les écrous (2 - Fig. 34).

ANNEXE 2

TENSION DES CHAINES DES REDUCTEURS LATERAUX 7 - Fig. 30

Pour éviter une usure anormale des chaînes, on doit laisser une garde de 10 à 15 mm au niveau des tirants filetés (1 - Fig. 35). Agir en conséquence sur les écrous 2 - Fig. 35.

ANNEXE 3

REGLAGE DES GROUPES EPICYCLOIDAUX DIRECTEURS 8 - Fig. 30

Un bon réglage des groupes permet une direction précise de la machine. Il existe deux réglages fondamentaux :

- la garde aux butées d'embrayage qui doit être de 5 mm. Cette garde se traduit par un déplacement de 20 mm sur les leviers directeurs au niveau du plancher du poste de conduite. Agir en conséquence sur les tiges filetées 4 - Fig. 31.
- la garde entre le début "débrayage" et le début "freinage des groupes". Cette garde doit être de 20 à 25 mm au niveau de la vis de butée 6 - Fig. 31 sur laquelle on agira pour obtenir la cote indiquée. Il est rappelé que ce réglage détermine la sensibilité de la direction.

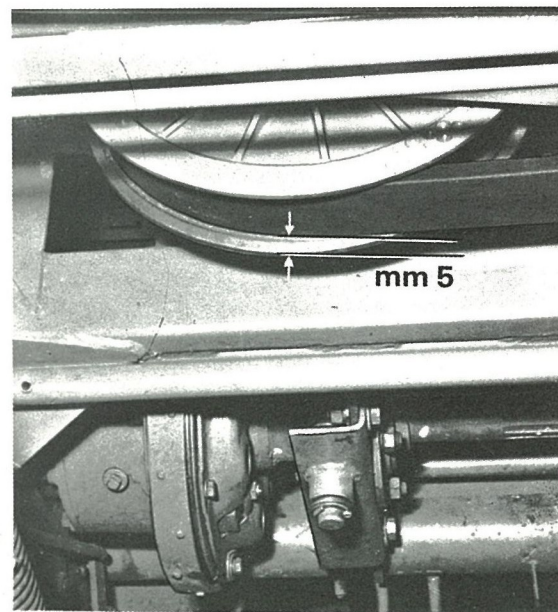


FIG. 32

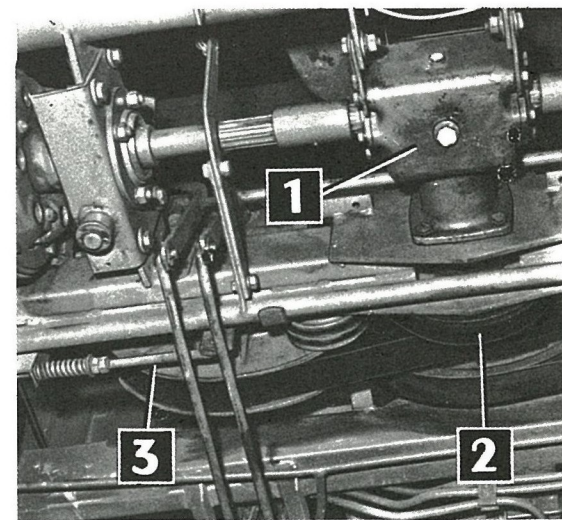


FIG. 33

ANNEXE 4

REGLAGE DES FREINS A DISQUE

Pour réduire une garde trop importante à la pédale de frein, serrer l'écrou à crénaux 1 - Fig. 36 après avoir enlevé la goupille fendue. Ce réglage doit être fait bien entendu sur les deux roues en même temps.

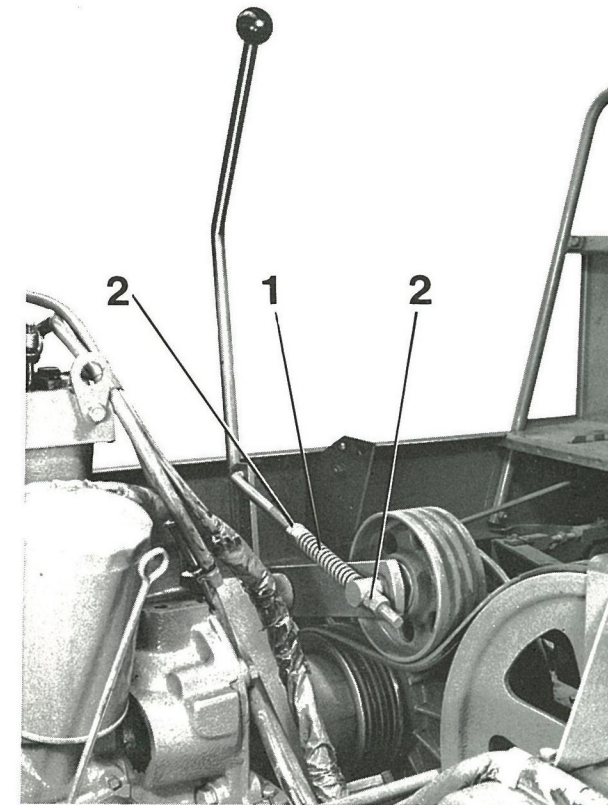


FIG. 34

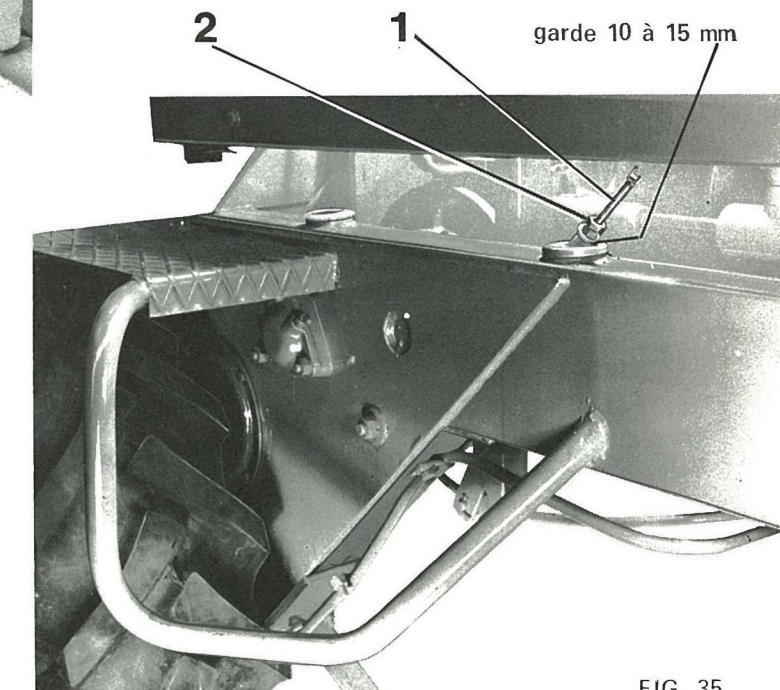


FIG. 35

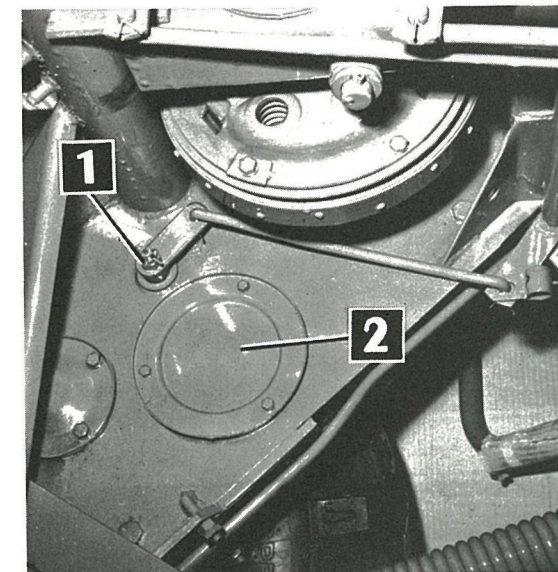
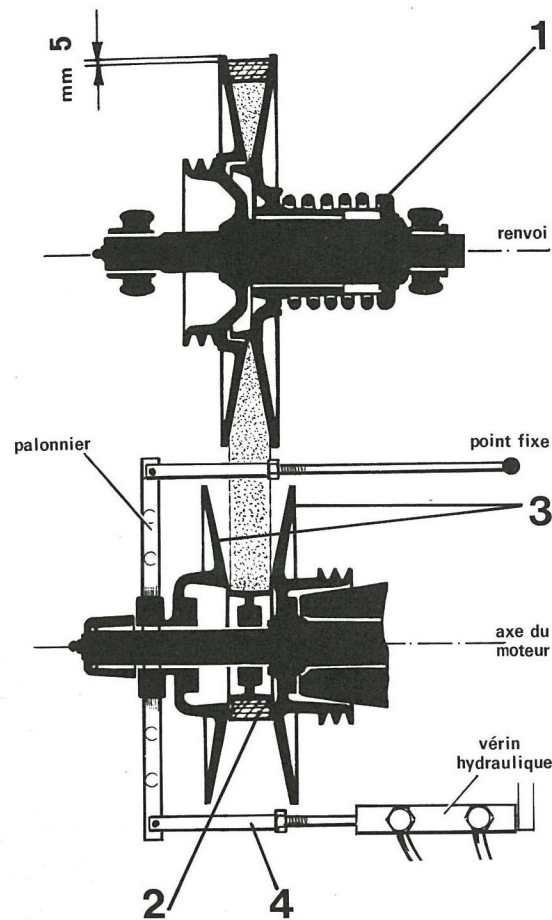


FIG. 36

ANNEXE 5

REGLAGE DU VARIATEUR D'AVANCEMENT Fig. 37

Lorsque la courroie du variateur est tendue correctement (voir annexe 1) celle-ci doit permettre un débrayage complet de la commande se traduisant par l'arrêt de la poulie de renvoi (1). Pour obtenir ces conditions, il est nécessaire de respecter une garde de **1 mm de chaque côté de la courroie (2)** par rapport aux flasques (3) du groupe moteur lorsque la tige du vérin (4) est complètement sortie; agir en conséquence sur la longueur de la tige de commande du palonnier.



Après réglage, il est instamment recommandé de faire tourner le moteur et de manœuvrer plusieurs fois le variateur pour s'assurer du débrayage correct de la commande.

FIG. 37

ANNEXE 6

QUELQUES DONNEES CONCERNANT LE MOTEUR 8040-02-812

Régime maximum à vide	2200 tr/mn
Régime du ralenti	650 tr/mn
Type de pompe d'injection	PES 4A 80B 410 L4/165
Type du régulateur à dépression	EP MN 60A L4/9
Correcteur d'avance	PAV 7° 600 - 1600 ARD 18
Avance initiale	22°
Correction d'avance	14° entre 1200 et 3200 tr/mn
Type d'injecteur	DLL 145 S 60 F
Tarage des injecteurs	230 + 5 kg/cm ²
Couples de serrage (en mkg)	
- chapeaux de bielles	11,5
- culasse	15
- paliers vilebrequin	15
- volant moteur	10
- moyeu de la poulie avant	30
Jeu des culbuteurs :	
admission	0,25 mm
échappement	0,25 mm

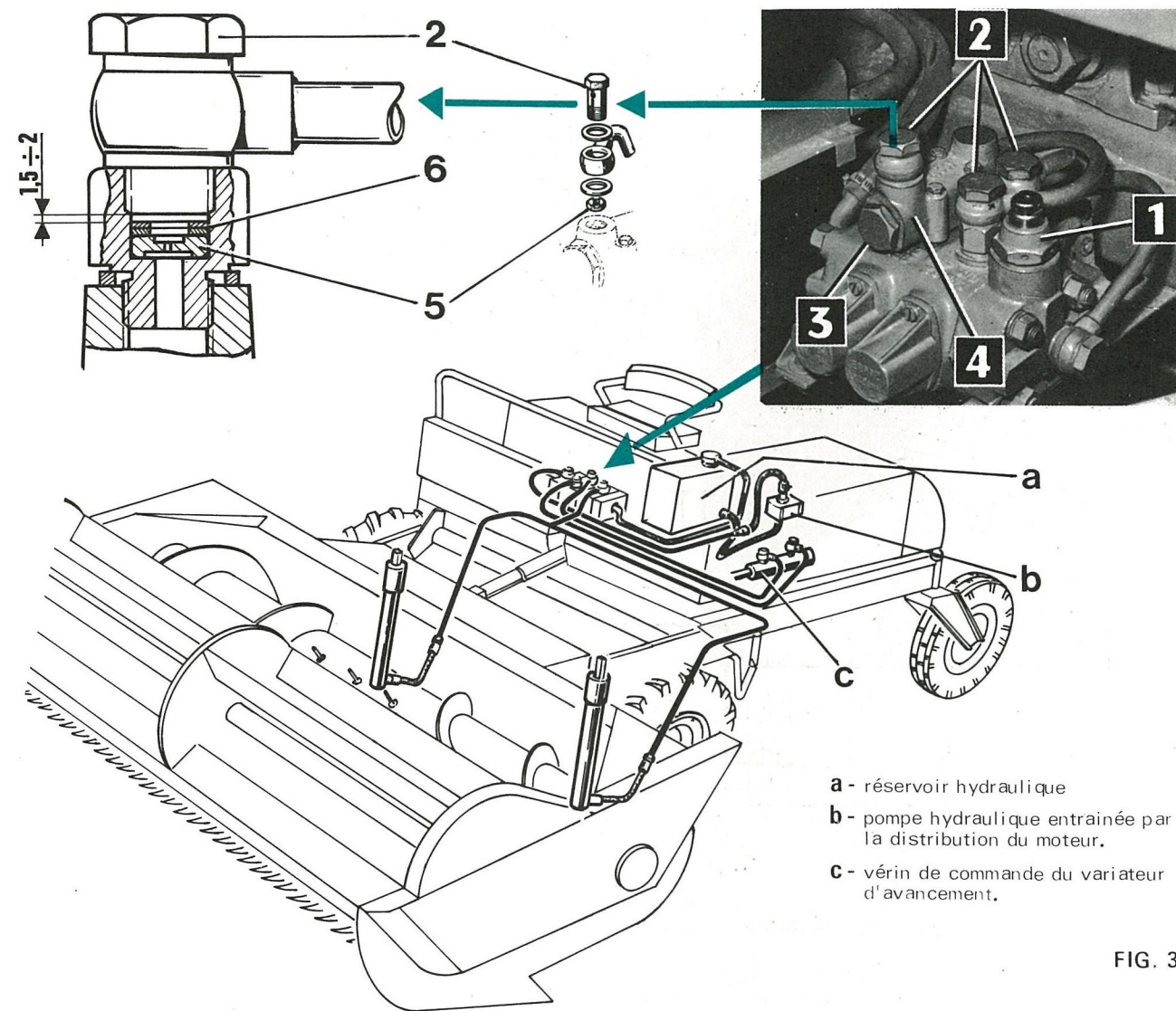
ANNEXE 7

INSTALLATION HYDRAULIQUE Fig. 38

AVERTISSEMENT

Aux raccords des tuyauteries (2) sur le distributeur sont placés des réducteurs de débit (5) en forme de pastille. En cas de démontage des raccords (2) il est instamment recommandé de replacer ces réducteurs comme à l'origine, **c'est-à-dire la grande encoche orientée vers le haut**.

D'autre part, pour que les circuits hydrauliques fonctionnent correctement, les réducteurs de débit (5) doivent avoir un débattement dans leur logement de 1,5 à 2 mm. Ajouter éventuellement des rondelles 8 x 16 x 1 (6) pour obtenir cette condition.



- a - réservoir hydraulique
- b - pompe hydraulique entraînée par la distribution du moteur.
- c - vérin de commande du variateur d'avancement.

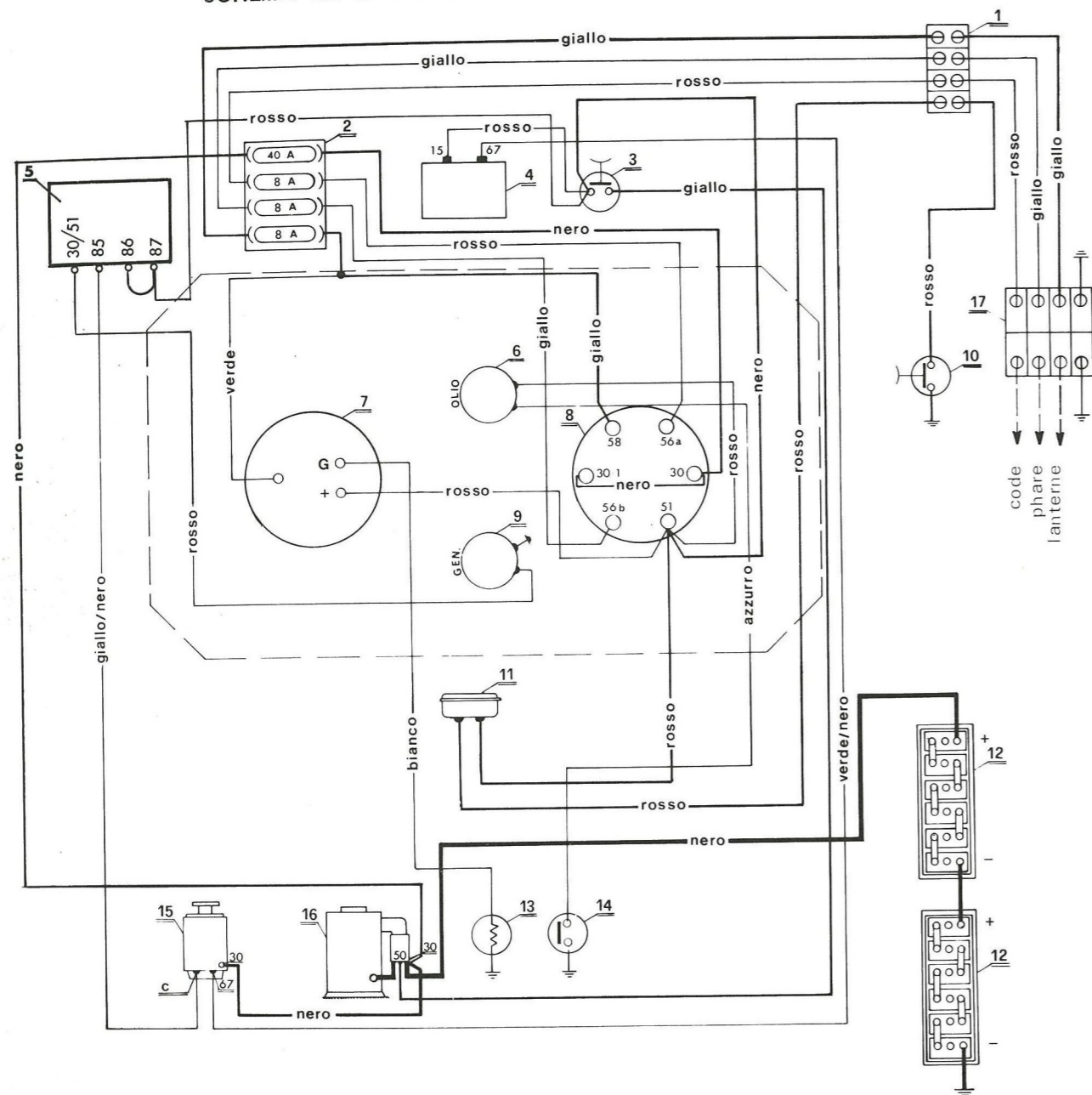
FIG. 38

Il est rappelé que le clapet de sécurité (1) de l'installation est taré à 130 ± 5 kg/cm² et qu'il est formellement déconseillé de modifier ce réglage. Dans le cas d'anomalies de fonctionnement contrôler la pression à l'aide d'un manomètre.

Dans le cas d'une instabilité de la hauteur de coupe démonter le bouchon (3) du corps de valve de blocage (4) et changer le clapet en nylon qui se trouve à l'intérieur.

Les machines dotées d'un équipement "pois verts" ou "décharge latérale" possèdent un distributeur différent de celui monté sur les AFC 110 "fourrage". Pour les premières le distributeur comprend un élément supplémentaire pour la commande du relevage hydraulique du rabatteur.

SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE AFC 110



Légende de l'installation

- 1 - bloc de jonction
- 2 - boîtier porte fusibles (1 - Fig. 41)
- 3 - contacteur démarreur (2 - Fig. 41)
- 4 - régulateur de tension
- 5 - térupteur
- 6 - témoin insuffisance pression huile
- 7 - thermomètre d'eau
- 8 - interrupteur général
- 9 - témoin de charge
- 10 - contacteur avertisseur sonore (sur levier directeur droit)
- 11 - avertisseur sonore
- 12 - batterie
- 13 - sonde thermométrique

- 14 - mano-contact
- 15 - alternateur
- 16 - démarreur
- 17 - bloc de jonction plateforme de coupe

- giallo ——— jaune
- rosso ——— rouge
- nero ——— noir
- azzurro ——— bleu
- bianco ——— blanc
- verde ——— vert

ANNEXE 8

INSTALLATION ELECTRIQUE

AVERTISSEMENT

Sur la AFC 110, la recharge des batteries se faisant par alternateur, il est instamment recommandé de respecter les trois règles suivantes :

- Ne jamais faire tourner le moteur avec les bornes des batteries débranchées du circuit sans avoir déconnecté la borne **excitation** (borne "67") sur le flasque arrière de l'alternateur.
- En cas de recharge des batteries sur secteur, **débrancher** les bornes de l'installation.
- Pour souder à l'arc sur la machine, **débrancher obligatoirement** toutes les bornes de l'alternateur.

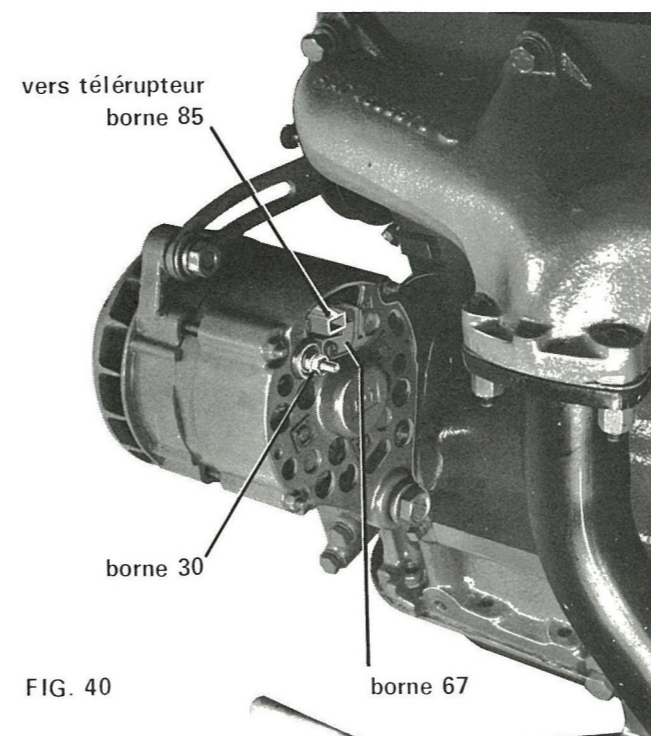


FIG. 40

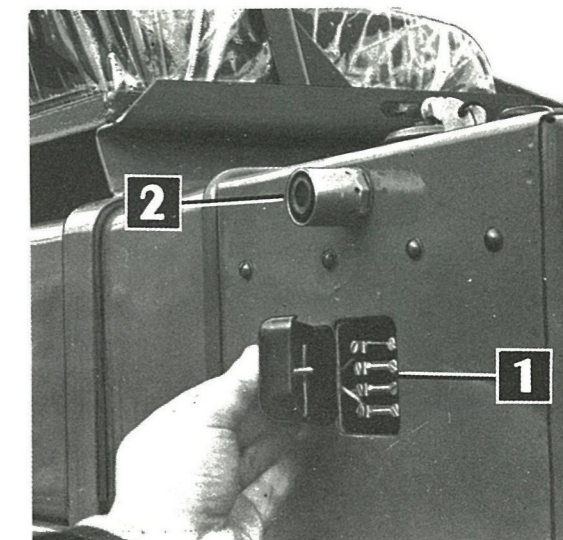


FIG. 41 Emplacement des fusibles sur la machine

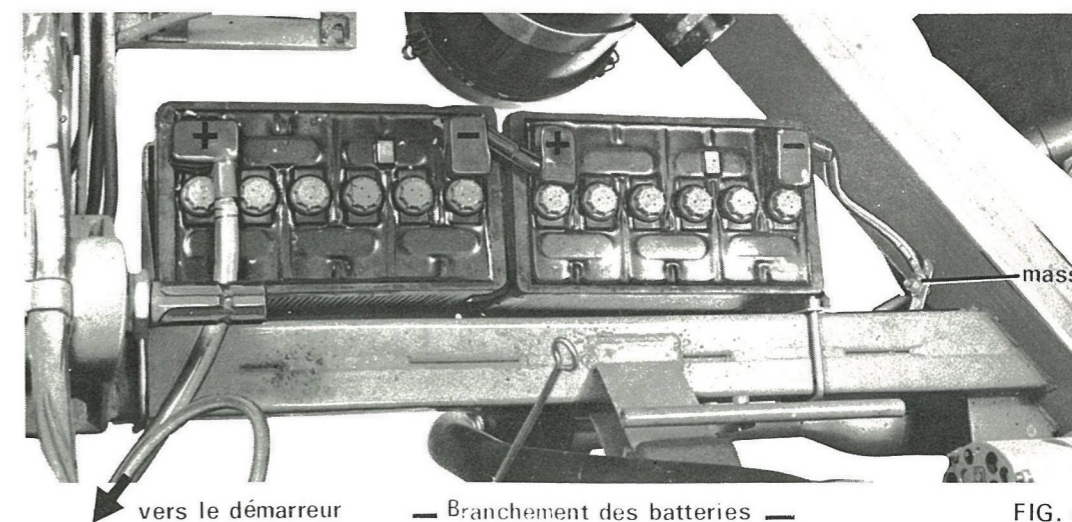


FIG. 42



FIAT - France - FFSA - Société Anonyme au Capital de 140.600.000 F

116-118, Rue de Verdun - 92 - PUTEAUX

Tél. : 772 11-11

R. C. Paris 60 B 5910