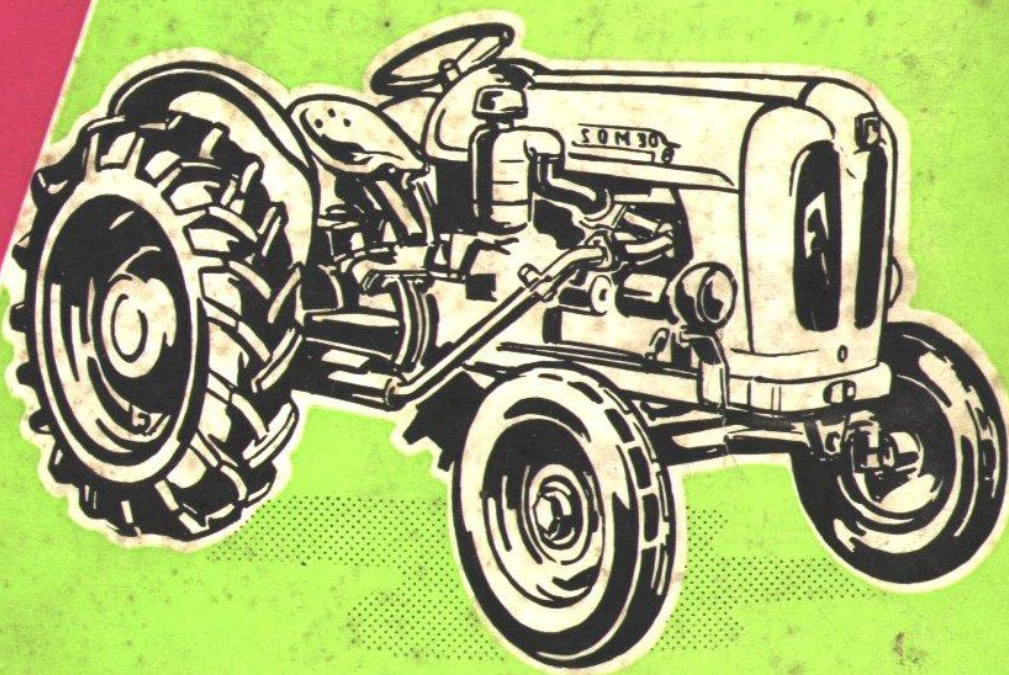


SOM. 30

PRODUCTION SIMCA

B



**GUIDE D'USAGE
ET D'ENTRETIEN**

TRACTEUR SOM 30 B



UTILISATION
ENTRETIEN
RÉGLAGES
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Les descriptions et illustrations réunies dans la présente publication s'entendent sans engagement ; pour cette raison, SIMCA DTMA se réserve le droit, sans être obligée de mettre à jour, d'apporter au tracteur SOM 30 B les modifications d'organes et d'accessoires qu'elle jugera utiles au bon fonctionnement de ce matériel.

PROPRIÉTÉ RÉSERVÉE

1^{re} ÉDITION - N° 10355

AVRIL 1960

SIMCA DTMA - FORMATION TECHNIQUE

116, rue de Verdun - PUTEAUX (Seine)

Pour maintenir votre tracteur en bon état de fonctionnement et éviter l'usure prématurée des organes les plus délicats et les plus sollicités, il est indispensable de l'utiliser rationnellement et de procéder à son entretien correct.

Le temps nécessaire à cet entretien qui, sur le moment, peut paraître superflu, procure finalement lorsque l'on dresse le bilan des heures gagnées sur la « vie du tracteur » un bénéfice tel qu'il serait dispendieux de ne pas y apporter tout le soin désirable.

Le guide d'usage et d'entretien que nous avons établi à votre intention, résume les caractéristiques du tracteur, son utilisation et son entretien.

Nous attirons, plus particulièrement votre attention, sur l'importance des instructions relatives au filtrage du combustible, à l'entretien du filtre à air et au graissage : négliger l'épuration du combustible conduit automatiquement à une détérioration rapide de l'appareillage d'injection ; ne pas se préoccuper du filtre à air, peut signifier, dans une atmosphère poussiéreuse, l'usure accélérée du moteur.

En ce qui concerne la lubrification, il est nécessaire de se rendre compte que changer l'huile après 80 heures de travail, équivaut pour un camion, à une vidange après 3.500 km de marche et que 1.000 heures de travail par an du tracteur correspondent à plus de 45.000 km pour un camion.

VISITES DE GARANTIE ET D'ASSISTANCE

SIMCA DTMA ne se contente pas de vendre des tracteurs. Elle les suit après la vente.

Avec votre tracteur, vous est remis un carnet intitulé « La Garantie et l'Assistance ». Lisez-le attentivement et rappelez-vous que pendant la période de garantie (six mois), votre concessionnaire vous rendra visite trois fois :

1^o A l'occasion de la livraison et de la mise en service de votre tracteur.

2^o Dans le courant du deuxième mois suivant la livraison.

3^o Avant la fin de la garantie, soit avant la fin du sixième mois.

D'autre part, ne perdez pas de vue que votre tracteur sera encore « ausculté » gratuitement au cours de deux visites d'assistance :

- une fois, la première année, suivant la fin de la garantie ;
- une deuxième fois, pendant la seconde année.

Résumé des opérations gratuites effectuées au cours des visites de garantie et d'assistance.

PREMIÈRE VISITE DE GARANTIE

- 1° Vérification du niveau d'huile et graissage général.
- 2° Vérification des filtres à huile, à air et à combustible.
- 3° Vérification de la tension de la courroie de ventilateur.
- 4° Vérification de l'embrayage moteur.
- 5° Vérification du serrage des freins à main et à pied.
- 6° Vérification de la pression de gonflage des pneumatiques.
- 7° Vérification de la batterie.
- 8° Essai du tracteur.
- 9° Conseils de conduite et commentaire des notices d'usage et d'entretien.

DEUXIÈME VISITE DE GARANTIE

Mêmes opérations que lors de la première visite, plus :

- Vérification du serrage de la culasse.
- Vérification du réglage du moteur.
- Vérification du système d'alimentation.

TROISIÈME VISITE DE GARANTIE

Mêmes opérations que lors de la deuxième visite, plus :

- Vérification de l'installation électrique.
- Contrôle général du tracteur.

PREMIÈRE ET DEUXIÈME VISITES D'ASSISTANCE

Opérations concernant le contrôle et l'entretien :

- Vérification du niveau et de l'état de l'huile moteur.
- Vérification du niveau et de l'état de l'huile boîte de vitesses.
- Vérification du niveau et de l'état de l'huile des réducteurs.
- Vérification du niveau et de l'état de l'huile poulie de battage.
- Vérification du niveau et de l'état de l'huile boîtier de direction.
- Vérification du centrifugeur et du filtre à huile.
- Vérification du filtre à gas-oil.
- Vérification du filtre à air.
- Vérification de la propreté du circuit d'eau.
- Vérification du fonctionnement des appareils de bord.
- Vérification de la batterie.
- Vérification du gonflage des pneus.
- Vérification des conduites de gas-oil.
- Vérification du graissage du tracteur.

Opérations concernant le contrôle des réglages :

- Vérification et réglage du jeu de la pédale d'embrayage.
- Vérification et réglage des freins.
- Vérification de la direction et de la timonerie.
- Vérification de l'essieu avant.
- Vérification du jeu et du graissage des culbuteurs.
- Vérification de la tension de la courroie de ventilateur.
- Vérification de la pompe à eau.
- Vérification du débit de la dynamo.
- Vérification du calage de la pompe d'injection.

- Vérification du tarage des injecteurs.
- Vérification du jeu de l'entraînement de la pompe d'injection.
- Vérification du régime moteur.
- Blocage de l'écrou d'essieu du moyeu de roue.
- Blocage de l'écrou de fixation de la roue.
- Blocage du contre-écrou de la colonne de direction.
- Vérification de l'installation électrique.
- Contrôle des batteries.
- Essai du tracteur.

PIÈCES DE RECHANGE

Pour assurer à votre tracteur le meilleur fonctionnement possible, utilisez toujours les pièces de rechange d'origine. Consultez avec votre concessionnaire le catalogue « Pièces de rechange ».

Pour la commande, spécifiez, en plus du numéro de la pièce, le numéro du moteur et celui du tracteur.



IDENTIFICATION DU TRACTEUR

FIG. 1
Numéro de série du moteur.

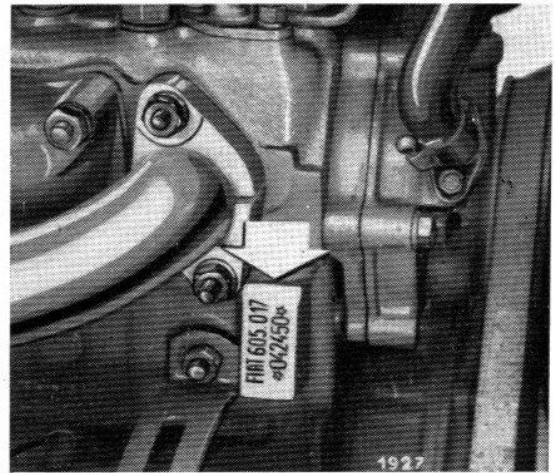


FIG. 2
Numéro de série du tracteur.

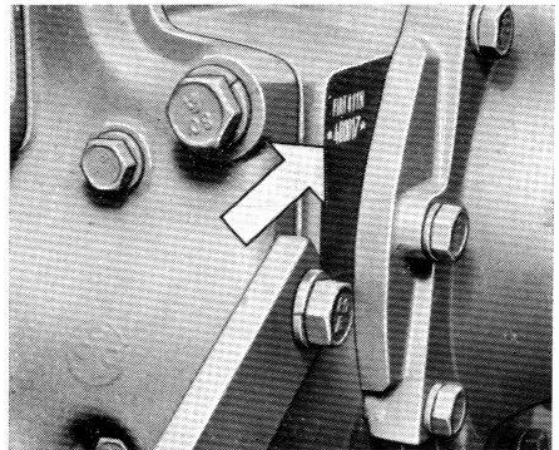
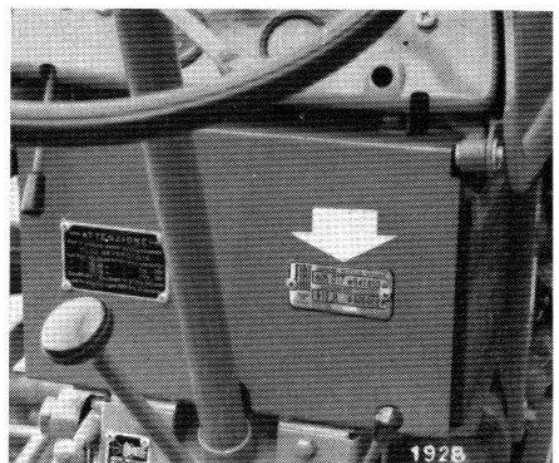


FIG. 3
Plaque du constructeur comportant les numéros du moteur et du tracteur.



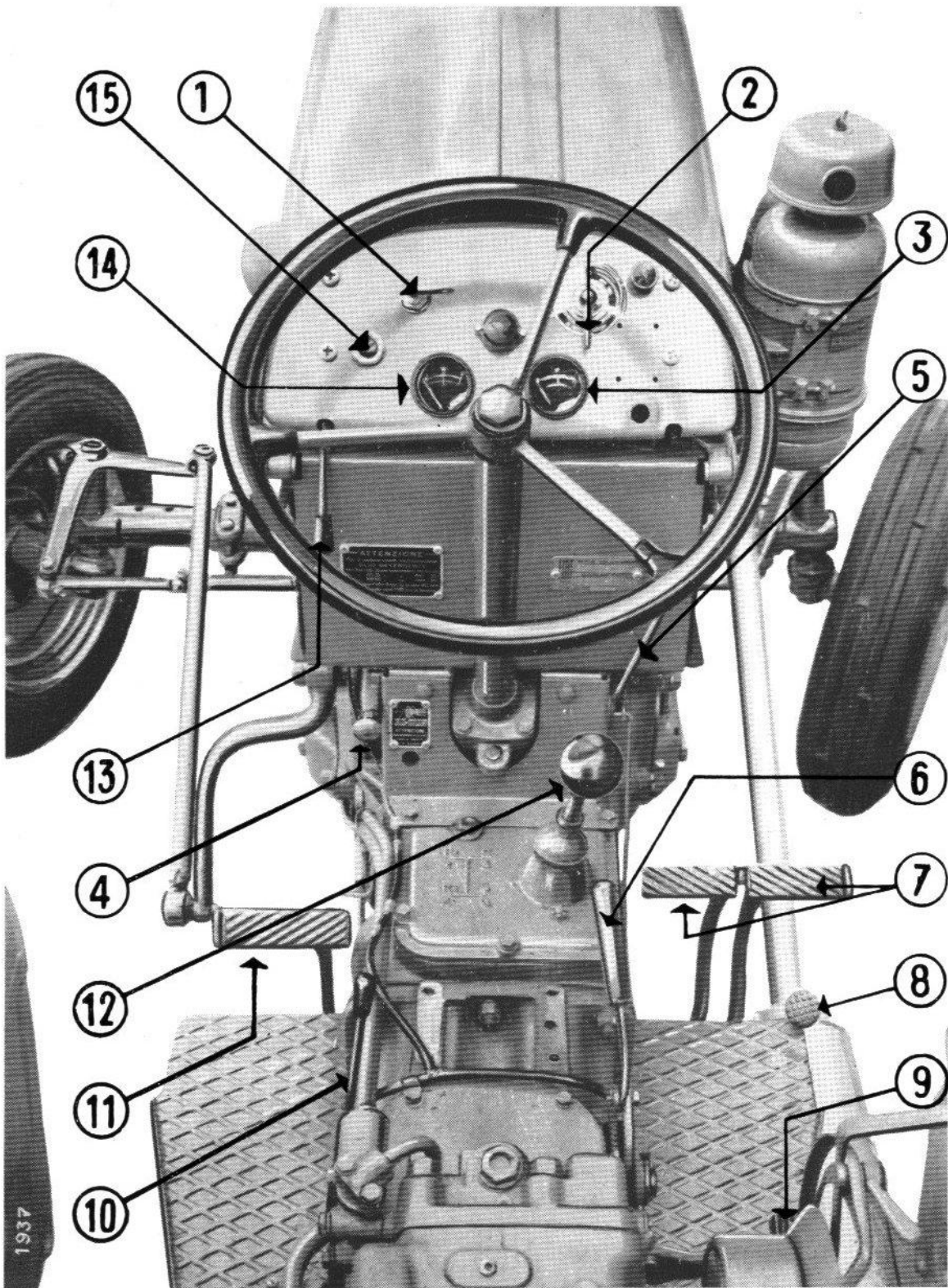


FIG. 4

COMMANDES

II ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

Les commandes et les instruments de contrôle du tracteur sont décrits dans le même ordre numérique qu'ils sont représentés sur la figure 4.

1^o CONTACTEUR GÉNÉRAL

Sa clé de commande peut occuper cinq positions :

- Coupure (clé horizontale) : aucun circuit électrique n'est sous tension ;
- 1^{er} cran : envoi du courant au commutateur de démarrage et au témoin de charge des batteries.
- 2^e cran : identique au 1^{er} cran, plus allumage des appareils d'éclairage (tableau de bord, feu rouge arrière et veilleuses) ;
- 3^e cran : comme au 2^e cran, plus éclairage des codes ;
- 4^e cran : comme au 2^e cran, plus éclairage des phares de route.

NOTA. — La clé du commutateur de démarrage ne peut être otée qu'en position horizontale.

2^o COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE

La manette de commande n'a d'action que si le contacteur général est enclenché.

Il peut occuper trois positions :

- Position 0 : coupure ;
- Position « MISE EN CIRCUIT DES BOUGIES » (inserzione Candele) ;
- Position « DÉMARRAGE » (avviamento).

3^o THERMOMÈTRE DE LA TEMPÉRATURE DE L'EAU DE REFROIDISSEMENT

Sur le cadran de cet appareil est indiquée la bonne température de fonctionnement qui doit se situer entre 80° et 95° C. soit dans la zone blanche du cadran.

4^o BOUTON DE SURCHARGE ET D'ARRÊT DU MOTEUR

En le poussant à fond on augmente la course de la crémaillère et de ce fait, le débit de la pompe d'injection pour le démarrage à froid du moteur.

Inversement en le tirant en arrière on coupe l'arrivée du combustible aux injecteurs et le moteur s'arrête.

5^o LEVIER DE COMMANDE D'ACCÉLÉRATION DU MOTEUR

Lorsque ce levier est poussé en haut, le moteur tourne à la vitesse minimum. En abaissant le levier, on augmente progressivement le régime de rotation du moteur qui est maximum lorsqu'il arrive en bout de course.

6^o LEVIER A MAIN DE COMMANDE DES FREINS

Le levier agit simultanément sur les deux roues motrices et ne doit être utilisé que pour bloquer les freins lorsque le tracteur est déjà arrêté.

Pour freiner il faut d'abord appuyer sur les pédales, puis tirer le levier vers le haut. Pour débloquer les freins, appuyer sur les pédales, puis presser sur le bouton placé à l'extrémité de la poignée, avant de pousser le levier vers le bas.

7^o PÉDALES DE COMMANDE DES FREINS

La commande des freins s'effectue au moyen de deux pédales indépendantes, une pour chaque roue arrière. Le freinage sur une seule roue est utile pour obtenir un virage très court en travail ou en bout de raie.

Les pédales peuvent être rendues solidaires au moyen d'une languette. L'action simultanée sur les pédales de frein est nécessaire pour arrêter le tracteur en particulier lorsque ce dernier est utilisé pour les transports sur route.

8^o PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR

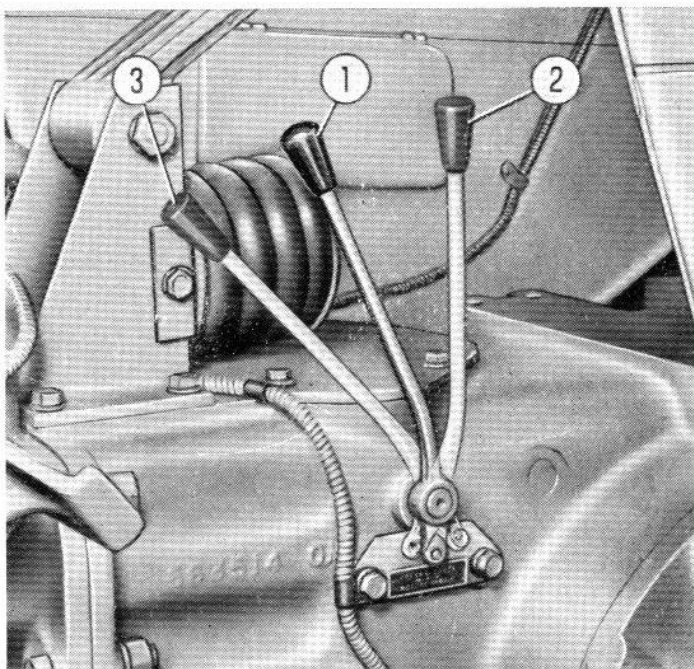
Ne doit être utilisée que pour les transports sur route.

Fig. 5 – Levier d'embrayage de prise de force et de poulie de battage.

1. Levier au point mort.
2. Levier en position de couplage direct avec le moteur.
3. Levier en position de couplage avec la boîte de vitesses.

AVERTISSEMENT.

Avant de déplacer ce levier, presser la pédale de débrayage à fond de course et attendre quelques instants, afin de ne pas ébrécher les dents des pignons de commande.



9° PÉDALE DE COMMANDE DU BLOCAGE DE DIFFÉRENTIEL

En appuyant énergiquement sur cette pédale, on bloque le différentiel, c'est-à-dire que l'on assure une liaison rigide entre les demi-arbres des roues motrices qui tournent alors obligatoirement à la même vitesse.

Cette liaison est particulièrement utile pour les travaux lourds au cours desquels une des roues motrices a tendance à patiner davantage que l'autre (voir l'utilisation du blocage de différentiel page 27).

10° LEVIER D'EMBRAYAGE DE LA PRISE DE FORCE ET DE LA POULIE DE BATTAGE : voir les positions de ce levier à la figure 5.

11° PÉDALE DE COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

En poussant la pédale à fond de course, on débraye le moteur et de ce fait le tracteur s'arrête ; si la prise de force est en liaison avec la boîte de vitesses (position 3 du levier fig. 5) ou en liaison avec le moteur (position 2 du levier fig. 5) elle s'arrête également.

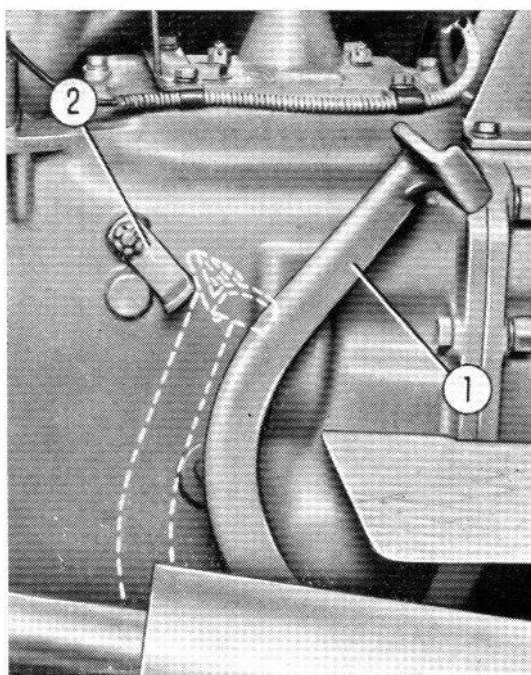


FIG. 6 — Pédale de débrayage (1)

12° LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

Voir sur la figure 7 les positions du levier correspondant aux six vitesses avant et aux 2 vitesses arrière.

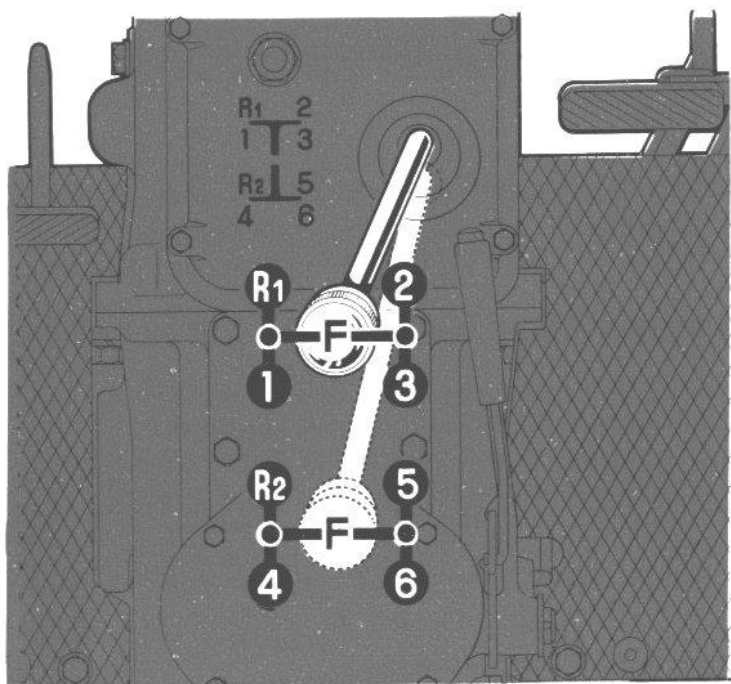


FIG. 7. — Positions du levier de changement de vitesses.

- F = Point mort.
- 1. = 1^{re} vitesse.
- 2. = 2^e vitesse.
- 3. = 3^e vitesse.
- 4. = 4^e vitesse.
- 5. = 5^e vitesse.
- 6. = 6^e vitesse.
- R1. = 1^{re} marche arrière.
- R2. = 2^e marche arrière.

13° MANETTE DE COMMANDE DU VOLET DE RADIATEUR

Elle sert à régler l'ouverture de la persienne de protection du radiateur (manette en haut persienne fermée ; manette en bas persienne complètement ouverte).

14° MANOMÈTRE D'HUILE

Indique la pression de l'huile de lubrification du moteur (voir page 25).

15° TÉMOIN DE CHARGE BATTERIES

(Voir page 25.)

III UTILISATION DU TRACTEUR

I. - PÉRIODE DE RODAGE

Comme pour une voiture, il est également nécessaire pour un tracteur d'observer une période de rodage afin que tous les organes en mouvement se mettent correctement en place. Il est donc indispensable durant cette période de ne pas demander au tracteur un effort trop important.

Cette recommandation sera évidemment valable après chaque révision générale du moteur avec rectification des chemises et des manetons du vilebrequin.

Au cours de la période de rodage qui doit avoir une durée d'au moins 60 heures de fonctionnement, nous attirons tout particulièrement l'attention de l'utilisateur sur la nécessité d'observer les consignes particulières à la lubrification du moteur et les points à graisser.

En outre, il est indispensable de respecter les principes suivants :

- Au démarrage, réchauffer lentement le moteur.
- Ne jamais faire travailler le moteur à pleine puissance.
- Si, au cours de travaux légers, on porte le levier d'accélération à fond de course, ne pas le maintenir longtemps dans cette position.

CONTROLES :

- 1° Examiner fréquemment le tracteur, s'assurer qu'il n'existe pas de fuite d'huile et que les boulons et écrous sont correctement serrés.
- 2° Après les vingt premières heures de travail, il est bon de faire contrôler le serrage des écrous de fixation de la culasse à l'aide d'une clé dynamométrique en suivant les indications données à la page 56.
- 3° Après 40 heures de travail, effectuer une première vidange et remplacer la cartouche du filtre à huile. De plus, nettoyer la crépine d'aspiration dans le carter (voir pages 46, 52 et 54.)
- 4° Après 60 heures de travail et si nécessaire, régler le jeu entre soupapes et culbuteurs (voir page 52).

2. - APPROVISIONNEMENTS

A) TABLEAU DES APPROVISIONNEMENTS		
ORGANE A RAVITAILLER	QUANT.	QUALITÉ
Installation de refroidissement	10 l.	Eau
Réservoir à carburant	39 l.	Gas-oil
Carter moteur (y compris filtres et tuyauteries)	5,65 kg	Huile SHELL ROTELLA T 30 (SAE 30) (Température comprise entre 0° et 35° C)
Carter moteur seul	4,5 kg	Huile SHELL ROTELLA T 20/20W (SAE 20) (Température au-dessous de 0° C) Huile SHELL ROTELLA T 50 (SAE 50) (Température supérieure à 35°)
Pompe d'injection et régulateur	—	Même huile que le moteur
Filtre à air	0,55 kg	Huile SHELL ROTELLA T 30 (SAE30)
Boîte de vitesses et transmission	12,50 kg	Huile SHELL DENTAX 90 (SAE 90)
Réducteur des roues motrices (par réducteur)	1,45 kg	Huile SHELL DENTAX 140 (SAE 140) Température supérieure à — 10° C Huile SHELL DENTAX 90 (SAE90) Température inférieure à — 10° C
Boîtier de direction	—	Huile SHELL DENTAX 90 (SAE 90)
Roues avant	—	Graisse SHELL RETINAX A ou H
Graisseurs à pression	—	Graisse SHELL RETINAX A ou CD
Poulie de battage	0,33 kg	Huile SHELL DENTAX 140 (SAE 140) (Température au-dessus de — 10° C) Huile SHELL DENTAX 90 (SAE 90) Température au-dessous de — 10° C
Relevage hydraulique	3,2 kg	Huile SHELL X 100 10 W/30
Dynamo { paliers	—	Graisse SHELL RETINAX A ou H
{ mèche	—	Huile SHELL ROTELLA T 50 (SAE 50)
Démarrreur (roue libre)	—	Graisse SHELL RETINAX A ou H

B) LUBRIFIANTS POUR LE MOTEUR

Etant donné l'apparition sur le marché d'un nouveau carburant agricole dont les caractéristiques exigibles par la loi ont été publiées au « Journal Officiel » du 2 juin 1956, **il est indispensable d'utiliser dans ce moteur une huile « supplément 1 »** plus détergente que les huiles H. D. (Heavy Duty) et qui se caractérise par son action antisoufre.

Noter que chaque firme pétrolière possède ses propres formules additives. Il est donc imprudent et même dangereux de mélanger deux huiles « Supplément 1 » de marques différentes, les additifs pouvant réagir différemment les uns avec les autres.

Bien observer l'indice SAE suivant les températures indiquées dans le tableau précédent et se rappeler que plus le n° SAE est élevé, plus l'huile est épaisse.

Les additifs détergents contenus dans les huiles Supplément 1 qui ont pour but de ne pas laisser déposer sur les organes du moteur les produits d'oxydation et les particules de carbone se formant au cours de la combustion en les maintenant en suspension colloïdale, font que ces huiles, même après une brève période d'utilisation prennent une coloration plus foncée que celle des huiles minérales pures. Leurs qualités lubrifiantes n'en sont pas pour autant diminuées.

C) ALIMENTATION EN CARBURANT

Le plus grand soin doit être observé lors de l'approvisionnement en carburant. Il est indispensable d'user de toutes les précautions possibles afin que le combustible introduit dans le réservoir du tracteur soit parfaitement propre et exempt d'impuretés. Ces dernières ne manqueraient pas d'avoir un effet nuisible, sinon catastrophique sur les organes délicats du moteur, en particulier sur le système d'injection.

Sur le tracteur, un filtre monté en série sur le circuit d'alimentation permet l'épuration du combustible entre le réservoir et la pompe d'injection. Malgré cela et bien que cette cartouche ait été prévue pour un filtrage rigoureux, il est bien évident qu'elle



ne peut à elle seule retenir toutes les impuretés qui abondent dans certains combustibles.

Une précaution toujours utile consiste à acheter le carburant dont on a besoin à une firme pétrolière réputée dont le débit de vente garantit la livraison de produits fraîchement fabriqués et, par conséquent, exempts des souillures que risque de provoquer un trop long stockage.

Une autre précaution, non moins utile, consiste à stocker chez soi le carburant dans de bonnes conditions. Deux solutions s'offrent :

- Le stockage en citernes et en réservoirs ;
- Le stockage en fûts.

La première solution est relativement onéreuse car il est nécessaire de posséder deux citernes ou deux réservoirs pour que la décantation du combustible puisse se faire quelques semaines avant son utilisation.

La deuxième solution, d'un prix de revient moins élevé, puisque les distributeurs de produits pétroliers mettent les fûts à la disposition de l'agriculteur, oblige également l'utilisateur à posséder plusieurs fûts d'avance, pour permettre au combustible de se décanter.

De toute façon, même après décantation plus ou moins longue du combustible, il convient de prendre toutes précautions utiles pour éviter de soutirer, soit un fût, soit une citerne trop à fond sous peine d'entraîner les boues et l'eau de condensation qui n'ont pu manquer de se déposer au fond du réservoir.

SIMCA DTMA vend en outre pour éviter tout ennui, des pompes spéciales à filtres multiples qui ajouteront encore à la propreté du gas-oil lors du remplissage du tracteur.

L'utilisation de réservoirs, de fûts de stockage et de la pompe filtrante ne dispense pas des notions élémentaires de propreté lors du remplissage du réservoir du tracteur.

En dévissant un bouchon de réservoir sale, on risque de faire tomber à l'intérieur de la terre ou de la poussière. En utilisant des jerrycans ou des seaux sales, on perd tout le bénéfice du travail préliminaire que l'on a effectué.

Si les tuyauteries de la pompe filtrante ont été souillées en traînant par terre, autant supprimer les filtres de cette dernière qui se montrent sans effet.

D) APPROVISIONNEMENT EN EAU

Il est vivement conseillé, lors du remplissage du radiateur, d'utiliser de l'eau de pluie. En effet, les eaux distribuées dans les villes ou les campagnes sont plus ou moins chargées en chaux (eaux calcaires) ou en plâtre (eaux séléniteuses).

Lorsque l'eau est portée à une température voisine de l'ébullition, le calcaire ou le plâtre se dépose sur les parois intérieures des chambres de refroidissement produisant une obturation partielle et rendant le refroidissement moins efficace par suite de la couche écran formée par les dépôts. La circulation d'eau est freinée et la pompe à eau est davantage sollicitée.

En hiver si le tracteur doit rester au repos même quelques heures seulement, à une température proche ou inférieure à 0° centigrade, il est nécessaire de vidanger le radiateur. (Voir page 56.)

La pratique des vidanges en hiver est une solution batarde qui risque de provoquer un entartrage rapide du radiateur si l'on n'utilise pas de l'eau de pluie ou si l'on ne recueille pas l'eau de vidange pour servir à nouveau au remplissage du radiateur.

En vue d'éviter les dangers provoqués par le gel ou l'inconvénient de la vidange et du remplissage fréquents du système de refroidissement, nous recommandons l'usage de solutions Antigel.

SOLUTIONS ANTIGEL :

Les « Antigel » se trouvent dans le commerce et nous conseillons l'usage de l'**Antigel Shell** inaltérable, exempt de substances volatiles et anticorrosif. Les quantités d'Antigel Shell en fonction de la température extérieure sont :

Antigel Shell en litres	Eau en litres	Température extérieure °C
1.5	8.5	- 5
2.5	7.5	- 12
3	7	- 18
4	6	- 25

A défaut, on peut utiliser des solutions d'alcool (éthylrique ou méthylrique) ou de préférence de glycérine neutre.

A titre d'exemple, nous donnons dans les tableaux suivants quelques compositions de ces solutions.

Mélange d'alcool éthylrique (alcool dénaturé) et d'eau

Poids spécifique à 15° C	Alcool % en volume	Alcool en litres	Eau litres	Point de congélation degrés centigrades
0,969	26,50	2,65	7,35	— 9
0,965	30,00	3,0	7,0	— 12
0,959	35,25	3,5	6,5	— 14
0,956	37,40	3,75	6,25	— 15

Les solutions d'alcool et d'eau doivent être souvent rétablies par addition d'alcool, le contrôle préalable du poids spécifique de la solution devant être effectué avec un densimètre, du fait de l'évaporation de l'alcool à des températures voisines de 70° C.

Eviter d'approcher une flamme des solutions Antigél contenant de l'alcool

Mélange de glycérine neutre et d'eau

Poids spécifique à 15° C	Glycérine % en volume	Glycérine en litres	Eau litres	Point de congélation degrés centigrades
1,049	15	1,5	8,5	— 4
1,070	25	2,5	7,5	— 8
1,115	35	3,5	6,5	— 14
1,129	40	4,0	6	— 17
1,144	45	4,5	5,5	— 20
1,160	50	5	5	— 23

3. - DÉMARRAGE ET ARRÊT DU TRACTEUR

A) VÉRIFICATIONS ET OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

Chaque jour avant de commencer le travail s'assurer que :

- Le niveau d'huile atteint sans le dépasser le repère « max » tracé sur la jauge ;
- L'eau dans le radiateur arrive jusqu'à la goulotte de remplissage ;
- La quantité de combustible suffit à accomplir le travail prévu.

Si le tracteur est resté longtemps immobilisé ou si l'on a épuisé le combustible du réservoir, de même qu'après avoir démonté les filtres, des canalisations, des raccords, etc., il faudra évacuer l'air du système d'alimentation en procédant de la manière suivante :

- Remplir le réservoir et ouvrir le robinet d'arrêt sous le réservoir du côté gauche du tracteur ;
- Dévisser de deux tours les deux vis situées sur le filtre à gas-oil (1 fig. 8) ;
- Dévisser le chapeau de la pompe d'amorçage à main (3 fig. 8) et l'actionner jusqu'à ce que le gas-oil s'écoule sans bulles d'air par le petit orifice pratiqué dans chacune des vis de purge du filtre à combustible.
- Rebloquer ensuite les vis de purge du filtre ;

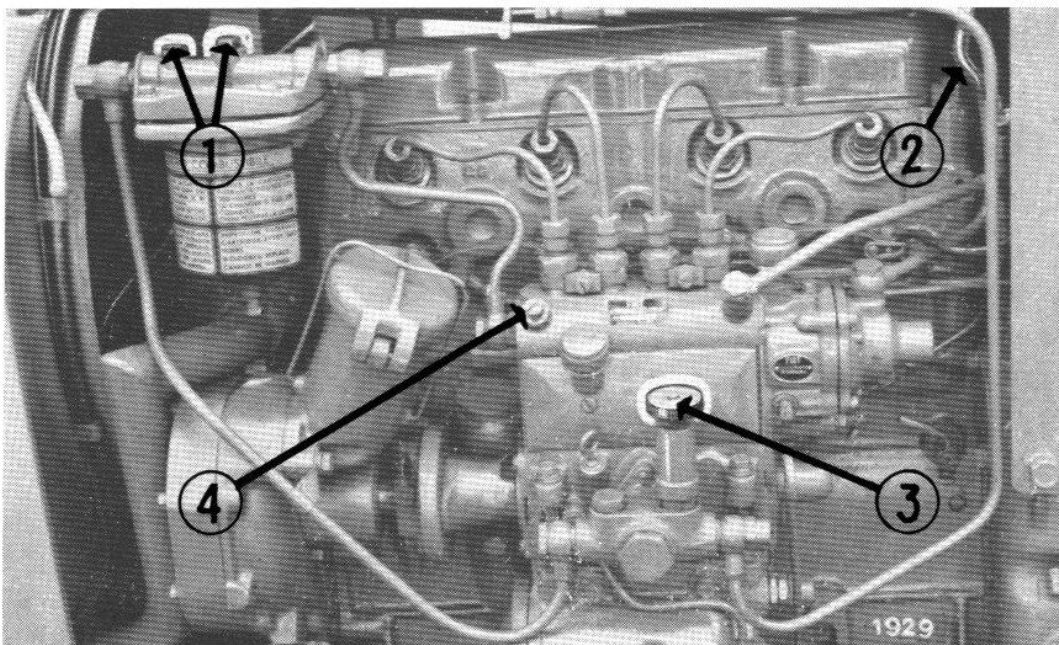


FIG. 8. — Filtre à combustible. — Pompes d'injection et d'alimentation.

1. Vis de purge d'air - 2. Tube transparent de retour au réservoir - 3. Chapeau de la pompe d'alimentation - 4. Vis de purge de la pompe d'injection.

- Dévisser de 2 tours la vis de purge située sur la pompe d'injection (4 fig. 8) et actionner à nouveau le piston de la pompe à main. Dès que le combustible sortira sans bulles d'air, rebloquer la vis et après quelques coups supplémentaires de pompe, qui vous permettront de vérifier qu'il n'y a plus de remontée d'air dans le tuyau en plastique de retour au réservoir (2 fig. 8), revisser à fond le chapeau de cette dernière afin d'éviter des entrées d'air sur la périphérie du piston qui n'offre qu'une sécurité relative au point de vue étanchéité.

B) DÉMARRAGE DU MOTEUR

- 1° Ouvrir le robinet du réservoir à combustible.
- 2° Vérifier que le levier de vitesses est au point mort.
- 3° Amener la manette d'accélération à mi-course.
- 4° Engager la clé du contacteur général et la porter au 1^{er} cran.
- 5° Mettre en circuit les bougies de préchauffage en déplaçant la manette du commutateur de démarrage du moteur dans la position « mise en circuit des bougies », maintenir la manette fermement dans cette position pendant 60 secondes environ (*).
- 6° Pousser à fond le bouton de la commande d'enrichissement de débit de la pompe d'injection.
- 7° Mettre en route le moteur électrique de démarrage en déplaçant la manette du commutateur à fond de course dans la position « démarrage ».
- 8° Le moteur étant mis en route, lâcher immédiatement le commutateur et le bouton de commande du dispositif d'enrichissement qui doivent revenir automatiquement à zéro. Si cela ne se produisait pas, les y amener à la main.
Lorsque, éventuellement, on doit mettre en marche à nouveau, il est indispensable d'attendre que le mouvement de rotation du moteur soit arrêté complètement avant de pousser à fond de course la commande du dispositif d'enrichissement et le commutateur de démarrage.

(*) Il est absolument nécessaire que la manette soit maintenue contre le cran, de façon à éviter la détérioration des contacts du commutateur.

Spécialement si la température extérieure est basse, il est indispensable de laisser tourner quelques minutes le moteur à vide avant de mettre le tracteur en marche.

C) DÉMARRAGE - LE MOTEUR ÉTANT CHAUD

Pour mettre le moteur en marche lorsqu'il est encore chaud, il suffit de porter à fond de course la commande de l'accélérateur, d'amener le commutateur de contact en position 1 et de mettre en marche directement le moteur électrique de démarrage, sans réchauffer préalablement.

D) DÉMARRAGE DIFFICILE

Le démarrage doit se faire avec facilité, même lorsque la température extérieure est faible, à condition que l'on respecte les consignes données dans les pages précédentes, que la batterie soit chargée convenablement et que l'huile corresponde à celle recommandée.

Ne pas insister donc sur le démarreur électrique si le moteur ne se met pas en route avec la rapidité désirée mais vérifier avec soin si les conditions de fonctionnement sont normales.

En insistant exclusivement sur le démarrage électrique, on risque de décharger complètement la batterie.

E) MISE EN MARCHÉ DU TRACTEUR

- 1° Amener le levier de l'accélérateur à mi-course.
- 2° Pousser à fond la pédale d'embrayage et porter le levier de changement de vitesses dans la position correspondant à la vitesse d'avancement choisie (fig. 7).
- 3° Desserrer le frein à main et amener l'embrayage en friction en relâchant la pédale progressivement.
- 4° Accélérer le moteur en portant progressivement le levier de commande vers le bas.

5° Pendant la saison froide, avant de commencer à travailler normalement, il est conseillé de faire effectuer un court parcours à vide en vue de permettre à l'huile de transmission de chauffer et d'atteindre toutes les parties à lubrifier.

• • F) ARRÊT DU TRACTEUR

1° Diminuer la vitesse d'avancement en amenant le levier de l'accélérateur en position de ralenti vers le haut.

2° Pousser à fond la pédale d'embrayage, amener le levier de changement de vitesse au point mort et lâcher ensuite la pédale d'embrayage.

3° Freiner avec les deux pédales. Le tracteur étant arrêté, tirer le levier de frein à main.

• • G) ARRÊT DU MOTEUR

1° Tirer à fond le bouton de commande de la pompe d'injection; par cette opération on arrête le débit de la pompe d'injection et, en conséquence, le moteur.

Il est conseillé de faire tourner le moteur quelques minutes avant de l'arrêter.

2° Le moteur étant arrêté, sortir la clé du contacteur général.

3° Si la température extérieure est inférieure à 0° C et si l'on n'utilise pas un mélange Antigél, vidanger immédiatement l'eau du moteur et du radiateur en ouvrant les robinets prévus (sous le radiateur et sur le côté gauche du moteur).



4. - RÈGLES D'UTILISATION

A) RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

De temps en temps vérifier que tous les organes du tracteur fonctionnent de manière régulière. Éliminer immédiatement les anomalies éventuelles, même de peu d'importance qui, si on n'y met pas fin, peuvent provoquer de sérieux ennuis.

B) PRESSION D'HUILE

Surveiller le manomètre de pression d'huile qui doit normalement indiquer une pression de 2 à 3 kg/cm² et, dans tous les cas avec le moteur tournant à plein régime, ne doit pas descendre au-dessous de 1,5 kg/cm². Si la pression n'atteint pas cette valeur, il peut y avoir un défaut d'étanchéité à la soupape de surpression située dans le moteur. Dans ce cas il faut s'adresser à un atelier spécialisé. Si le manomètre indique la pression seulement par intermittence, il faudra arrêter le moteur et vérifier que l'huile du carter atteint au moins le repère « min » frappé sur la jauge.

C) TEMPÉRATURE DE L'EAU DE REFROIDISSEMENT

Contrôler le régime thermique du moteur en observant la température indiquée par le thermomètre d'eau, température qui ne doit pas descendre au-dessous de 75°/80° C. Lorsqu'en raison de la température extérieure trop basse ou du fonctionnement prolongé du moteur à charge réduite, la température tend à descendre au-dessous de cette limite, fermer le volet du radiateur.

D) TÉMOIN DE CHARGE DE BATTERIES

Ce témoin ne doit être allumé que le moteur tournant à très basse vitesse. S'il ne s'éteint pas, au-dessus du régime de ralenti et s'il se rallume faiblement à pleine vitesse, vérifier aussitôt le fusible protégeant le groupe régulateur de la dynamo : remplacer le fusible lorsqu'il est grillé (voir page 59). Dans le cas contraire faire vérifier la dynamo et son groupe régulateur par votre agent.

E) FONCTIONNEMENT DU MOTEUR AU RALENTI

Lorsque durant le travail on arrête le tracteur sans stopper le moteur, il faut amener la manette de l'accélérateur à une position telle que le témoin de charge de la batterie soit franchement allumé. Il faut éviter en effet que le régime du moteur provoque des allumages intermittents de la lampe-témoin au risque de détériorer le régulateur de la dynamo.

D'autre part, pour éviter la formation de calamine dans les chambres de combustion et le gommage des segments, il est conseillé de ne pas maintenir longtemps le moteur à vide à vitesse minimum.

F) FUMÉE A L'ÉCHAPPEMENT

Si l'on observe de la fumée à l'échappement dans une proportion anormale, il faut immédiatement vérifier et, si nécessaire, nettoyer les injecteurs ; si le phénomène persiste, contrôler le calage de la pompe d'injection par le procédé décrit page 65. Si, suite à ce contrôle, on ne trouve pas la cause de l'inconvénient, il est nécessaire de faire vérifier l'appareil d'injection par un atelier autorisé.

Se rappeler que le fait de déplomber le régulateur de vitesse et la pompe d'injection par l'utilisateur, implique la cessation de la garantie de la part de l'usine.

Pendant le travail ne jamais pousser le bouton d'enrichissement du débit de la pompe d'injection qui sert exclusivement pour le démarrage à froid ; en poussant sur ce bouton pendant le travail, on peut endommager le moteur, spécialement quand ce dernier est sous forte charge.

5. - UTILISATION DU TRACTEUR DANS LES TRAVAUX DES CHAMPS

A) BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

Le tracteur est doté d'un dispositif de blocage du différentiel, dispositif particulièrement utile dans les travaux de labour. La commande du blocage est obtenue en appuyant à fond sur la pédale et en y maintenant seulement le pied appuyé pendant le temps nécessaire au blocage; ce dispositif se désaccouple automatiquement en enlevant le pied de la pédale.

En cas de difficulté lors du crabotage, on pourra donner un léger coup de pédale d'embrayage. Dans le cas contraire lorsque l'on désire débloquent le différentiel et que la pédale ne revient pas d'elle-même, appuyer sur une pédale de frein.

Ce dispositif doit être seulement utilisé sur les parcours en ligne droite, mais si le virage avait déjà été commencé avec le blocage de différentiel craboté, on aidera le déblocage en freinant la roue extérieure au virage.

B) PRISE DE FORCE

La prise de force tourne dans le sens des aiguilles d'une montre (tracteur vu de l'arrière).

L'arbre cannelé est de dimension normalisée 1" 3/8 six cannelures. Au moyen du levier illustré à la fig. 5, la prise de force peut être reliée, soit directement au moteur, soit à la boîte de vitesses :

- a) En accouplant la prise de force au moteur, elle peut être utilisée, soit le tracteur en marche, soit à poste fixe. Le moteur tournant à son régime nominal (2.200 t/mn) la prise de force accomplit 550 t/mn;
- b) En reliant la prise à la boîte de vitesses, elle ne tourne que lorsque le tracteur est en marche et accomplit environ 3,9 tours par mètre parcouru quelle que soit la vitesse engagée.

Pour engager le levier de prise de force dans l'une des trois positions, il est indispensable de débrayer la boîte de vitesses, de porter le levier à la position désirée et d'embrayer progressivement.

Si au contraire on appuie à fond sur la pédale, la prise de force s'arrête elle aussi.

Le couvercle prévu au-dessus de la prise de force masque une prise de mouvement supplémentaire qui tourne en sens inverse des aiguilles d'une montre.

Cette prise de mouvement sert à l'entraînement de la poulie de battage, mais peut éventuellement être utilisée à actionner des machines réclamant une vitesse de rotation élevée (pompes centrifuges, etc.). Elle tourne en liaison directe avec le moteur à la vitesse de ce dernier (2.200 t/mn au régime nominal).

C) LESTAGE

Sur demande, des masses d'alourdissement pour roues arrière pesant chacune 55 kg (soit 220 kg au total) et des masses pour roues avant (une masse de 35 kg par roue, soit au total 70 kg) peuvent être livrées avec le tracteur.

Lorsque l'effort de traction est important, il est souvent utile, en particulier lorsque le terrain offre une adhérence faible, de monter ces masses sur les roues du tracteur, ce qui permettra d'exploiter d'une manière plus rationnelle la puissance disponible du moteur.

On peut si l'on préfère lester en remplissant les pneumatiques à l'eau. Dans ce cas il y a lieu durant la période d'hiver d'utiliser de l'eau dans laquelle a été dissout du sel dans la proportion

d'un kilo pour 3 litres d'eau, de façon à diminuer de quelques degrés le point de congélation.

Bien entendu lorsque l'effort de traction est faible et l'adhérence suffisante, il y a tout intérêt à supprimer le poids mort supplémentaire créé par les masses et l'eau qui peut se montrer nuisible au point de vue cultural.

D'autre part il importe de respecter les consignes qui vous sont données sur la pression de gonflement des pneumatiques : 0,8 à 1 kg/cm². Une pression supérieure en cas d'effort de traction important diminue la surface de contact des pneumatiques avec le sol et de ce fait augmente les pertes par glissement.

D) VOIE VARIABLE

La voie des roues avant et arrière peut être changée de la manière suivante :

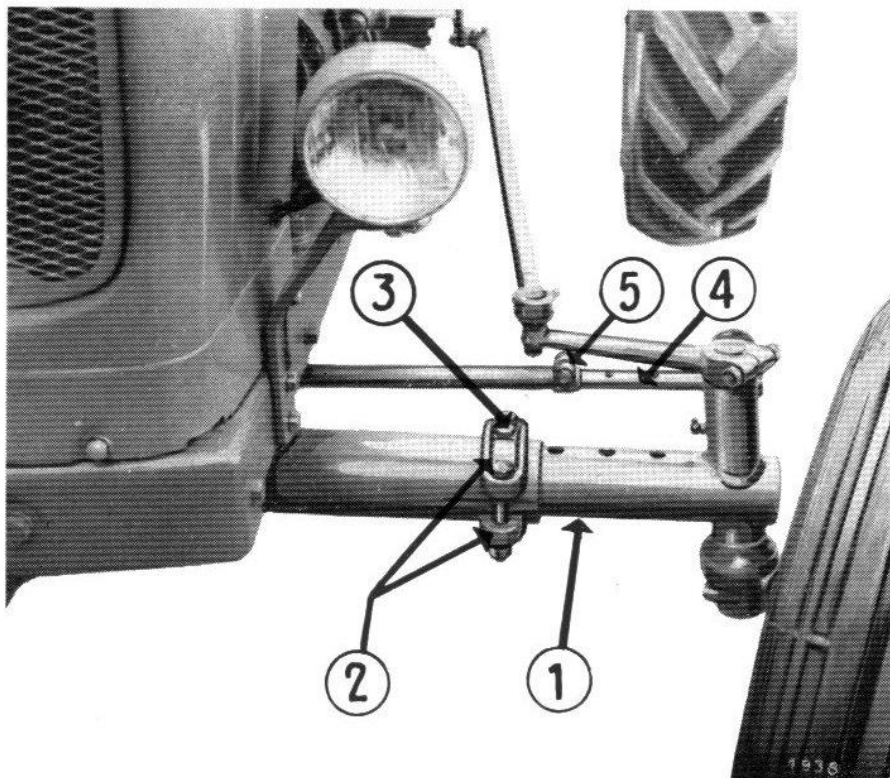


FIG. 9. — Variation de la voie avant

1. Extrémité coulissante de l'essieu - 2. Etriers de blocage - 3. Cheville - 4. Extrémité coulissante de la barre de direction - 5. Chape de blocage de la barre.

VOIES AVANT (voir fig. 9) :

soulever la partie centrale de l'essieu, ôter la vis de la chape **(5)**, desserrer les boulons des étriers **(2)** et sortir la cheville **(3)**. Faire coulisser chaque extrémité de l'essieu dans le sens désiré et la fixer dans la position choisie.

On peut obtenir cinq voies différentes :

1,35 m - 1,45 m - 1,55 m - 1,65 m - 1,75 m.

VOIES ARRIÈRE (voir fig. 10) :

Les jantes des roues arrière ont quatre combinaisons de fixation par rapport au voile de la roue, de telle sorte que, en retournant ce dernier, on obtient au total huit positions.

Lors du retournement des jantes et des voiles de roues, faire attention à la direction des « V » formés par les nervures des pneumatiques qui doivent toujours être dirigés la pointe vers l'avant.

Les huit voies possibles sont :

1,20 m - 1,30 m - 1,40 m - 1,50 m - 1,60 m - 1,70 m - 1,80 m - 1,90 m.

Pour passer de 1,20 m à 1,30 m changer la position de la jante par rapport au voile de roue.

Pour passer de 1,30 m à 1,40 m intervertir les roues sans les retourner.

Pour passer de 1,40 m à 1,50 m changer la position de la jante par rapport au voile de roue.

Les voies de 1,60 m - 1,70 m - 1,80 m et 1,90 m sont obtenues moyennant le renversement du voile de roue, puis en procédant de la même façon que pour les quatre voies les plus étroites.

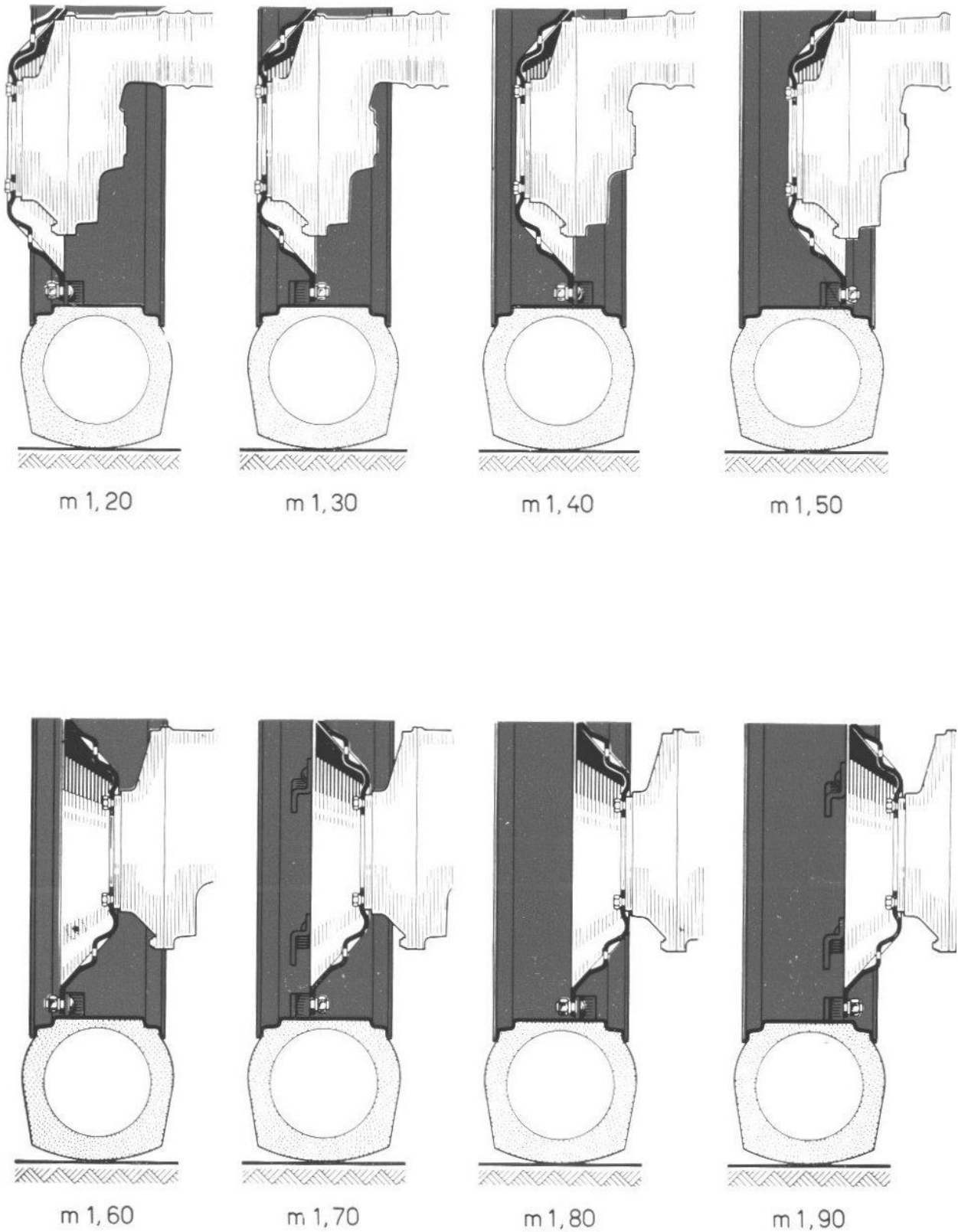


FIG. 10. — Variation de la voie arrière.

6. - UTILISATION DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

- **LE RELEVAGE HYDRAULIQUE** équipant en série le tracteur SOM 30 B est constitué des parties principales suivantes :
- **UNE POMPE HYDRAULIQUE** à engrenages entraînée par les pignons de la distribution du moteur.
- **UN BLOC DE RELEVAGE** avec réservoir d'huile incorporé, comprenant un vérin qui commande, par l'intermédiaire d'une bielle à rotule, un levier à fourche sur l'arbre des bras de relevage.
- **UN DISPOSITIF D'ATTELAGE** des outils du type 3 points avec suspente à manivelle sur le tirant droit, permettant le réglage transversal des outils.

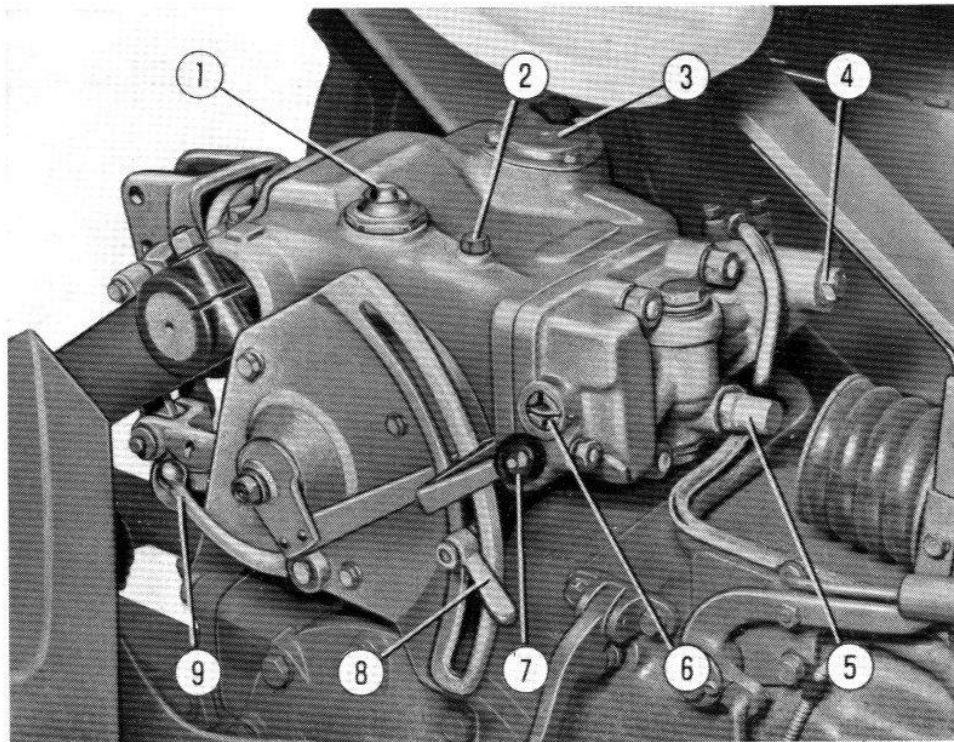


FIG. 11. — Dispositif de relevage

1. Reniflard - 2. Pige de réglage de la course des bras - 3. Filtre - 4. Soupape de surpression - 5. Soupape de sécurité du vérin - 6. Bouchon de réglage du distributeur - 7. Levier de commande du relevage - 8. Butée du secteur - 9. Levier de sélection.

Le relevage peut être utilisé avec des outils semi-portés : il fonctionne alors en position « flottante », levier de commande porté en bout de course en bas du secteur, le réglage de terrage étant réalisé par un dispositif indépendant du relevage lui-même, roue de jauge ou patin par exemple.

Il peut servir également de liaison directe avec des outils entièrement portés.

Dans ce cas il contrôle :

- Soit la profondeur de travail ;
- Soit l'effort de traction nécessaire pour travailler le sol.

A) POSITION CONTROLÉE (fig. 12)

La manette de sélection (**B**) est portée vers le bas conformément aux indications notées sur la plaquette.

A chaque position du levier de commande (**A**) sur le secteur de réglage correspond une hauteur des bras du relevage, donc de l'outil.

Le minimum de hauteur est obtenu lorsque le levier de commande est à fond de course en bas du secteur (**A₂**).

Inversement, en position de relevage total, le levier de commande est amené en haut du secteur (**A₁**).

En travail il suffit donc de régler la butée limitatrice de profondeur (**C**) et de porter le levier de commande de relevage au contact de cette dernière pour retrouver un terrage strictement identique de l'outil.

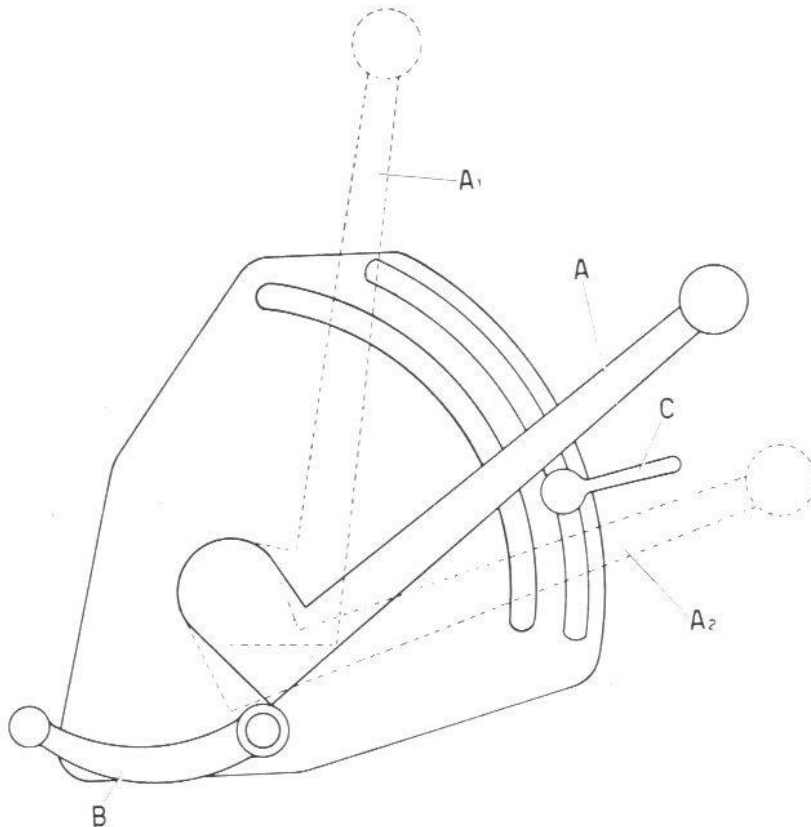


FIG. 12.

Dans certaines conditions d'utilisation (sol dur) ou si l'outil est léger, il y a intérêt, pour faciliter le terrage et se remettre très rapidement à la profondeur désirée à dépasser la butée (**C**) en tirant le levier latéralement afin de le pousser ensuite à fond de course vers le bas du secteur, pour le rappeler sous la butée.

B) EFFORT CONTROLE

1) PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT (FIG. 13 et 14).

La manette de sélection (B) est portée vers le haut.

ATTENTION. — La manette de sélection ne doit être manœuvrée que les bras de relevage en position haute.

Supposons qu'un outil, charrue par exemple, soit attelé au tracteur et que l'on amène le levier de relevage (A) dans la zone (2) située au-dessous du premier quart supérieur du secteur.

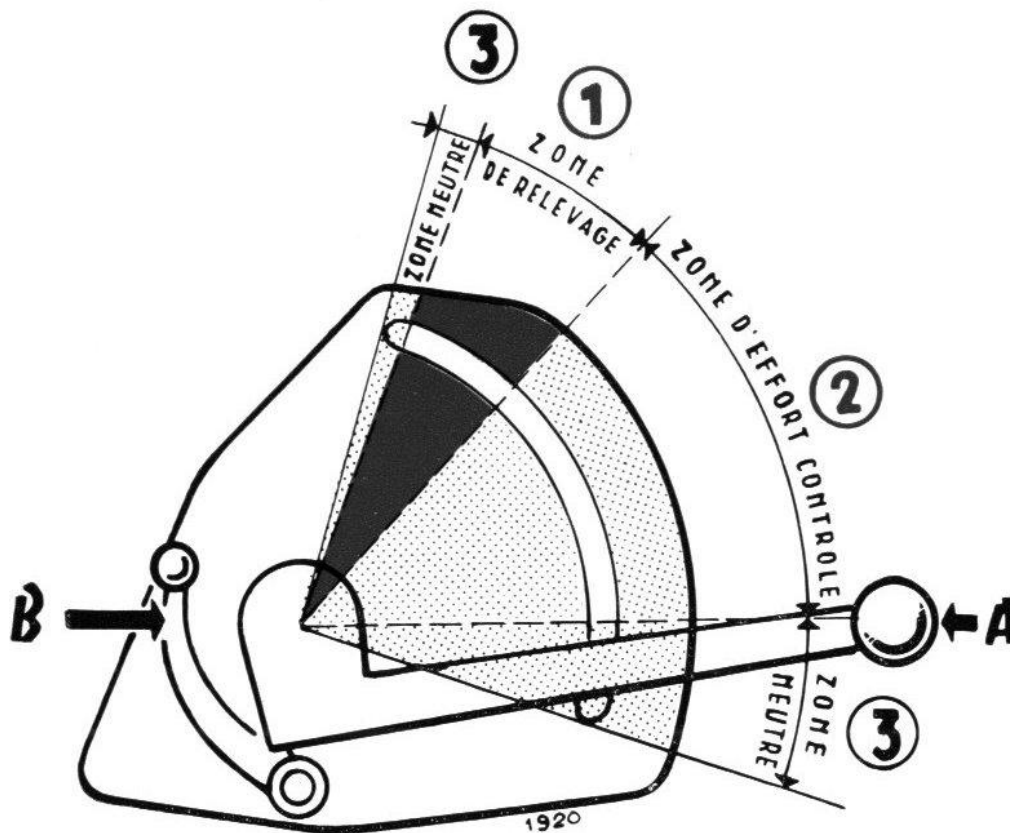


FIG. 13. — Action du levier de commande du relevage.

1. Zone de relevage. 2. Zone d'effort contrôlé. 3. Zones neutres.

L'outil descend jusqu'à reposer sur le sol, car le distributeur du relevage est automatiquement en position descente.

NOTA — Si l'outil ne travaille pas, il sera :

- Soit **en position relevée** si le levier de commande se trouve dans la zone (1) ;
- Soit au contact du sol si le levier est porté dans la zone (2).

Le tracteur avançant, l'outil pénètre en terre, le contrôle automatique de l'effort de traction va agir dans les conditions suivantes (fig. 14) sous l'action de la résistance qu'offre le sol :

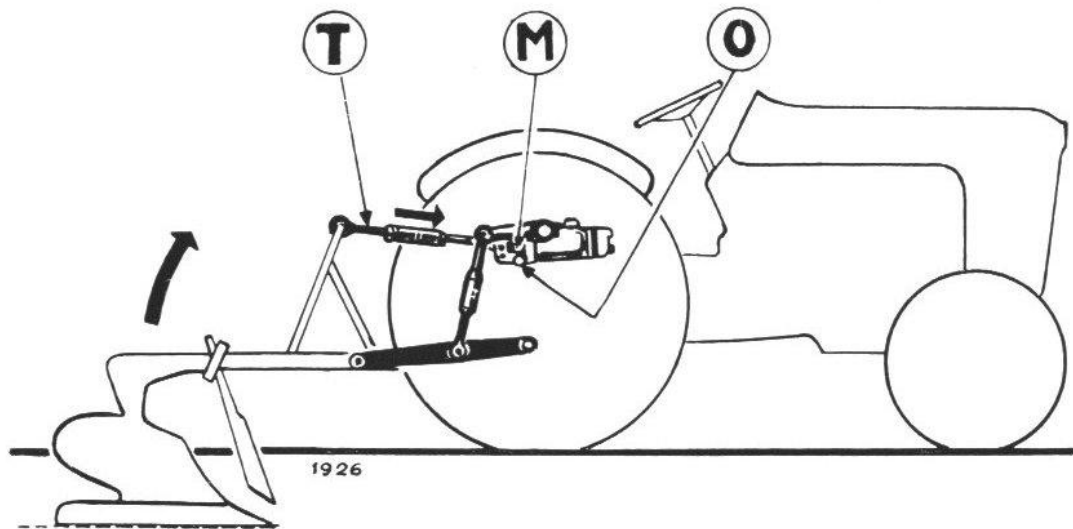


FIG. 14.

L'outil tend à basculer autour de ses points inférieurs d'attelage et par l'intermédiaire du bras de poussée (**T**), la réaction du terrain fait pivoter le support sur l'axe de la charnière (**O**) en comprimant le ressort (**M**). Un levier relié extérieurement au côté droit du support du troisième point, transmet le mouvement au boisseau du distributeur et le fait pivoter d'un certain angle, fonction de la résistance rencontrée par l'outil, jusqu'à le ramener en position neutre.

L'outil cesse alors de s'enfoncer : la réaction de la terre est équilibrée par la force de pression du ressort (**M**) sur la tige (**T**).

- Si, en cours de travail, la réaction du terrain augmente (terrain plus dur), le ressort se comprime, l'axe du boisseau tourne, atteint la phase de refoulement, l'outil se relève jusqu'à retrouver un nouvel équilibre ;
- Inversement, si la réaction du terrain diminue, la pression du ressort (**M**) l'emporte, le boisseau pivote en sens inverse, libérant l'huile du cylindre, l'outil s'enfonce jusqu'à concurrence d'un équilibre retrouvé ; le boisseau du distributeur revient alors en position neutre.

On conçoit donc, dans ces conditions, que l'outil est continuellement et entièrement porté au travail. Le tracteur bénéficie d'un apport de poids important : celui de l'outil auquel s'ajoute la réaction du sol devant l'outil qui le travaille.

Les possibilités du tracteur sont de ce fait nettement accrues : L'effort optimum soutenu, fonction du poids reporté sur les roues motrices s'avère nettement supérieur à celui que l'on peut normalement attendre d'un tracteur de 1.320 kg de poids total.

2) RECHERCHE DE LA PROFONDEUR DE TRAVAIL

Si le levier de commande du relevage était toujours amené au bas de zone (**2**, fig. 13) du secteur, l'outil travaillerait continuellement à la profondeur maxima, ceci en fonction de la plus ou moins grande résistance qu'offrent les différents sols à son passage.

Toutefois, il faut pouvoir, compte tenu de la récolte suivante, préparer la terre à une profondeur optima. Il existe des labours légers pour le blé, des labours moyens pour l'avoine, des labours profonds pour les plantes sarclées, etc., sans omettre les travaux superficiels d'ameublissement ou de nettoyage.

Supposons que la profondeur atteinte soit trop importante : Il suffit alors, **l'outil étant terré**, de ramener le levier de commande du relevage progressivement vers le haut du secteur pour atteindre la profondeur correcte de travail.

En agissant ainsi on fait pivoter le boisseau du distributeur en le portant en phase de refoulement. L'outil cessera de se soulever lorsque la réaction sur le troisième point équilibrera à nouveau l'action du ressort.

En pratique dans un même terrain, plus le levier de commande sera abaissé, plus la profondeur de travail sera grande.



3) SENSIBILITÉ (fig. 15)

Le support du troisième point (**A**) comporte trois alésages dans lesquels peut se brocher le bras de poussée.

- Si le bras de poussée occupe la position (1), il faudra une réaction très importante pour repousser le ressort (**C**) ;
- Par contre, un effort de même valeur l'enfoncera davantage si la broche est mise dans l'orifice (3), car la rotation s'effectue autour de la charnière (**B**).

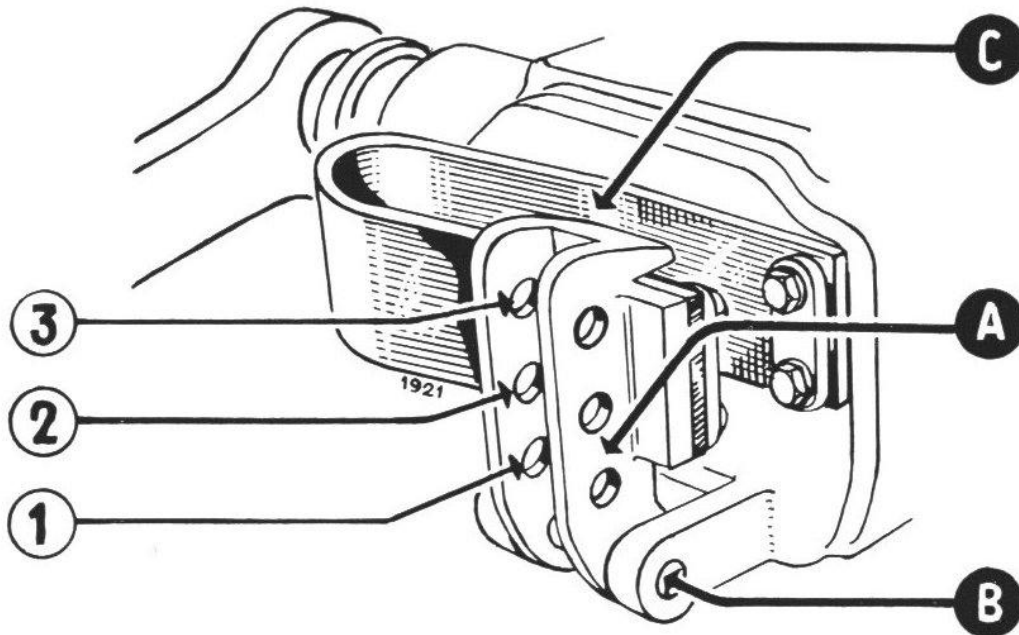


FIG. 15.

..... *En définitive*

Pour le fonctionnement à effort contrôlé

- Utiliser l'orifice supérieur (**3**) pour les travaux superficiels ;
- Brocher l'orifice central (**2**) pour les travaux lourds lorsqu'une grande sensibilité n'est pas requise ou si le terrain manque d'homogénéité.

Pour le fonctionnement à position contrôlée

N'employer que le point inférieur (**1**).

..... *Remarque importante*

Le support de 3^e point a été étudié pour l'attelage d'outils dont la potence est d'une hauteur normalisée (distance entre les chevilles d'attelage et l'alésage de la potence, voisine de 500 mm).

Toutefois un certain nombre d'outils sur le marché dépassent dans d'assez larges proportions la norme préconisée. Le bras de poussée est alors fortement incliné en travail par rapport au support de 3^e point.

Dans des cas semblables, il est possible qu'il soit nécessaire d'utiliser l'alésage supérieur pour brocher le bras de poussée même en travaux lourds.

En règle générale si la réaction sur le troisième point est insuffisante il faut essayer de rapprocher le bras de poussée de l'horizontale en jouant sur la longueur du bras de poussée et sur la position de ce dernier dans les alésages du support mobile.

C) RÉGLAGE DU SYSTÈME D'ATTELAGE (fig. 16)

Pour corriger l'inclinaison transversale des outils, régler la longueur du tirant droit (8) en agissant sur la manivelle (9). Si cela est insuffisant, régler également le tirant gauche (4) qui peut être disposé des trois façons suivantes :

Court :

Pour les travaux de labours ordinaires et les travaux superficiels. Il faut alors engager la cheville (2) au-dessous du pion (3).

Long :

On l'utilise lorsque le tirant droit se trouve déjà à sa longueur minima, alors qu'une inclinaison plus importante de l'outil est encore nécessaire. A cet effet, engager la cheville (2) au-dessus du pion (3).

Coulissant : Pour permettre à l'outil une certaine liberté de mouvement particulièrement utile pour les engins très larges

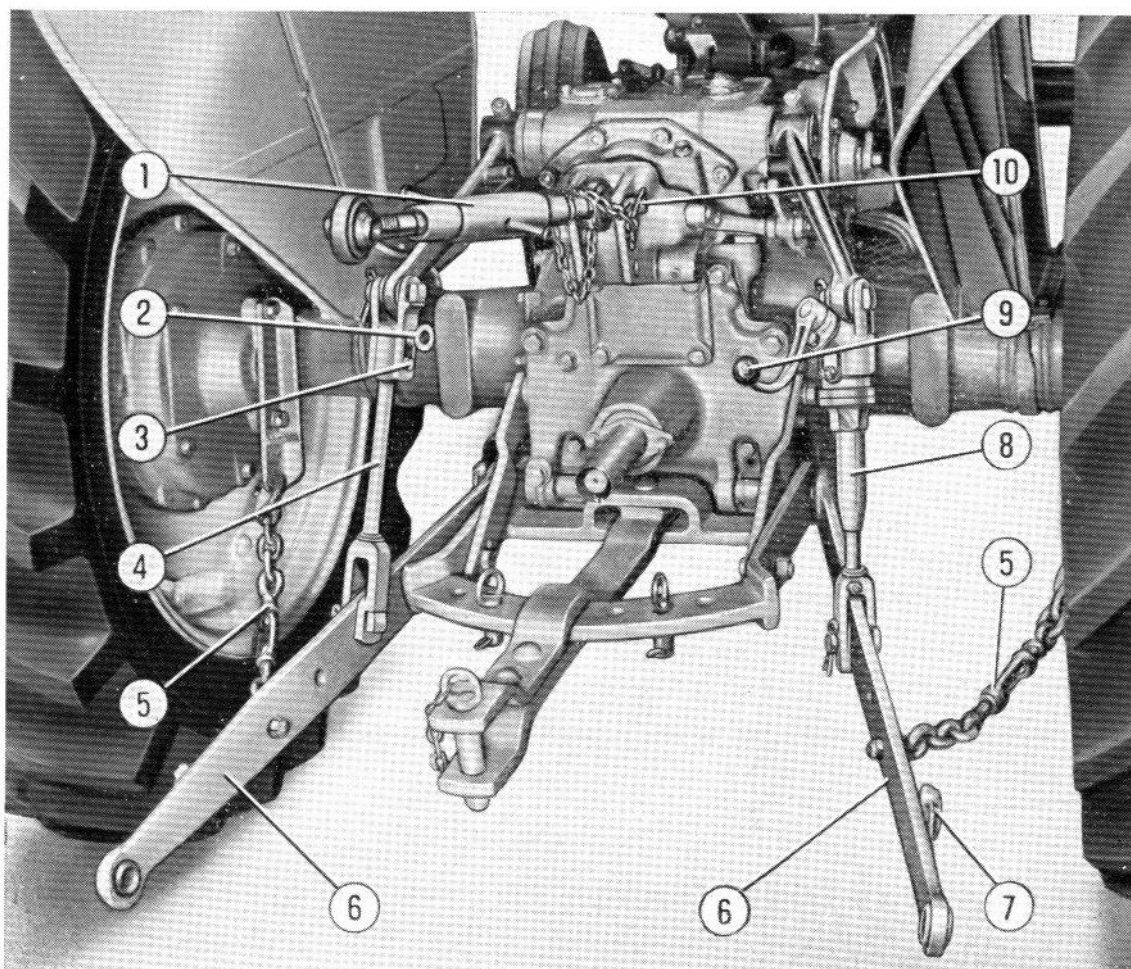


FIG. 16. — Système d'attelage 3 points

1. Bras de poussée - 2. Cheville - 3. Pion - 4. Tirant gauche - 5. Chaîne de tension - 6. Bras de traction - 7. Goupille rapide - 8. Chandelle réglable - 9. Manivelle - 10. Cheville de fixation du bras de poussée.

(cultivateurs, bineuses, semoirs, etc.). Pour réaliser cette position, il suffit d'ôter la cheville (2) de sorte que le pion puisse coulisser librement dans la rainure.

Pour corriger les déplacements latéraux des outils, utiliser les chaînes de tension (5). Noter que le rôle des chaînes de tension n'est pas de corriger un réglage défectueux de l'outil : elles ne doivent donc pas être tendues en travail, sauf pour les équipements travaillant dans les cultures en ligne.

Par contre, durant le transport, tendre les chaînes de façon à éviter que les bras de traction viennent buter sur les roues.

IV. - ENTRETIEN GÉNÉRAL

Nous vous rappelons que l'observation scrupuleuse des règles d'entretien est une garantie contre les réparations importantes. Vous contribuerez, également, en attachant de l'importance à ces règles, à réduire la consommation de combustible et de lubrifiant et vous parviendrez ainsi, par vos soins, à diminuer le prix de revient de votre tracteur que vous amortirez plus rapidement.

Les types de lubrifiant préconisés et les périodicités déterminées sont le résultat d'essais longs et minutieux. Tenez-en vous donc à nos prescriptions qui sont celles convenant le mieux à la conservation en bon état des organes du tracteur.

~~~~~  
Par mesure de sécurité, ne jamais lubrifier ou réparer le tracteur lorsqu'il est en route.  
~~~~~

Remarques importantes

- 1° Le contrôle des niveaux de lubrifiant (moteur, boîte de vitesses, réducteurs, etc.), la vidange et le remplissage doivent être effectués alors que le tracteur se trouve sur une aire parfaitement plane.
- 2° Il convient toujours de vider l'huile lorsqu'elle est chaude, alors que le tracteur a travaillé pendant un certain laps de temps ; de cette manière, la plus grande partie des sédiments reste en suspension et sont évacués plus facilement.
- 3° Pour la lubrification du moteur, on doit seulement utiliser des huiles détergentes de la qualité prescrite.
- 4° Pour la lubrification des différents organes munis de graisseurs à pression, le tracteur est livré avec une pompe à graisse. Avant de connecter le raccord de cette pompe, il faut nettoyer

soigneusement la surface de chaque graisseur, sinon la poussière et la boue se mélangeraient au lubrifiant et accélèreraient l'usure des organes en mouvement.

Cette opération étant terminée, on nettoiera l'extérieur du graisseur pour enlever tout surplus de lubrifiant, évitant ainsi l'accumulation de poussières.

5° La mise au point du système d'injection ne doit jamais être modifiée. Les plombs ne devront être enlevés que par des agents agréés.

Le déplombage effectué par d'autres personnes, dégage automatiquement le constructeur de toute responsabilité en ce qui concerne la garantie.



VOIR LES FIGURES A LA PLANCHE D'ENTRETIEN

A. — TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

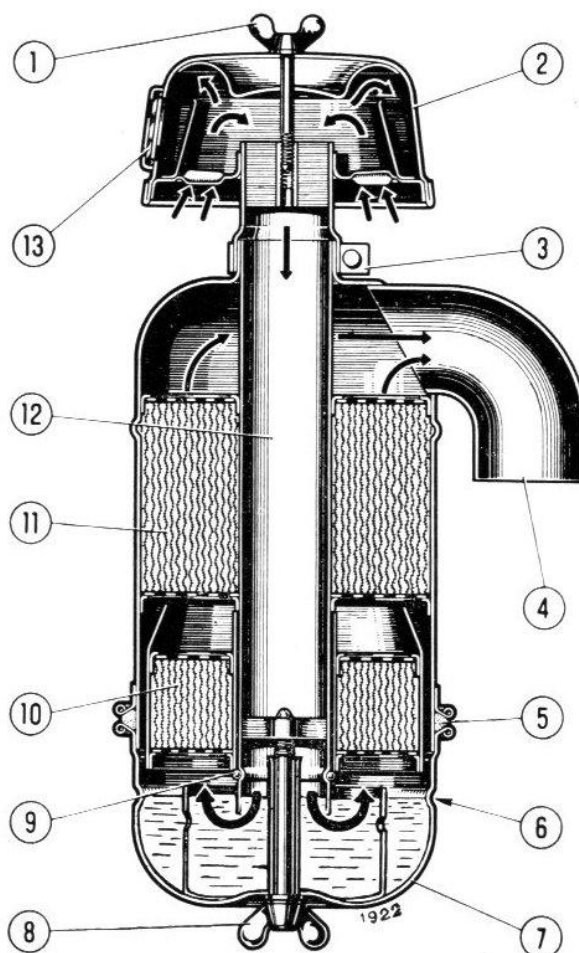
1. - Carter d'huile du moteur : S'assurer que le niveau de l'huile arrive près du repère « MAX » frappé sur la jauge **A** ; le cas échéant en ajouter par la tubulure **B**.

2. - Filtre à air : Le moteur étant arrêté déposer la cuve en ôtant

Utiliser de l'huile
« SHELL ROTELLA T 30 »
Ne jamais employer
l'huile usagée du moteur

FIG. 17. — Coupe du filtre à air.

- 1 - Vis fixant le chapeau du préfiltre.
- 2 - Préfiltre centrifuge.
- 3 - Collier du préfiltre.
- 4 - Tubulure d'arrivée de l'air filtré au moteur.
- 5 - Joint entre cuve et corps.
- 6 - Niveau d'huile.
- 7 - Cuve.
- 8 - Vis de fixation de la cuve.
- 9 - Arrêteoir de la masse filtrante inférieure.
- 10 - Masse filtrante inférieure (amovible)
- 11 - Masse filtrante fixe.
- 12 - Tubulure centrale d'arrivée d'air.
- 13 - Regard de dépôt dans le préfiltre.



la vis inférieure et vérifier si l'huile arrive à la rainure circulaire. Le niveau d'huile devra être vérifié une demi heure au moins après l'arrêt du moteur de sorte que l'huile en suspension dans les masses filtrantes, ait le temps de descendre dans la cuve.

L'huile de la cuve ne doit pas baisser. Toutefois, si pareil cas se produit, il est vraisemblable que l'huile est trop fluide ou que le tube central est encrassé, ce qui provoque l'entraînement de l'huile dans le moteur. Dans le premier cas utiliser de l'huile SHELL ROTELLA T 50, dans le second cas nettoyer le tube.

La cuve doit être vidée, nettoyée et remplie d'huile propre quand :

- elle est devenue trop visqueuse, par suite de la poussière qu'elle contient ;

- un dépôt de 1 cm s'est formé dans le fond.

Vérifier également le dépôt de poussière dans le préfiltre : s'il arrive presque au centre du regard, démonter le préfiltre après avoir desserré le collier.

S'assurer que les colliers des durites de la tubulure d'admission sont toujours bien bloqués.

NOTA. — La vérification toutes les 10 heures n'a qu'une valeur indicative. Pendant les périodes sèches et durant certains travaux (moissonnage, battage, hersage, etc.) ou la présence de poussières dans l'air est importante, on devra effectuer ces contrôles plus fréquemment (2 fois par jour si nécessaire).

3. - Radiateur : Chaque jour avant de commencer à travailler, vérifier le niveau et ajouter, si nécessaire, de l'eau de pluie limpide. Eviter de remplir le radiateur d'eau froide si le niveau est très bas et le moteur chaud. On risque, en agissant ainsi, soit de fêler la culasse ou le bloc moteur par retrait brutal.

L'abaissement anormalement rapide du niveau d'eau peut être dû soit à :

1° Des fuites aux tubes d'eau du radiateur, aux réservoirs inférieur ou supérieur, aux durites ou aux joints d'étanchéité de la pompe à eau.

2° A une élévation de température anormale :

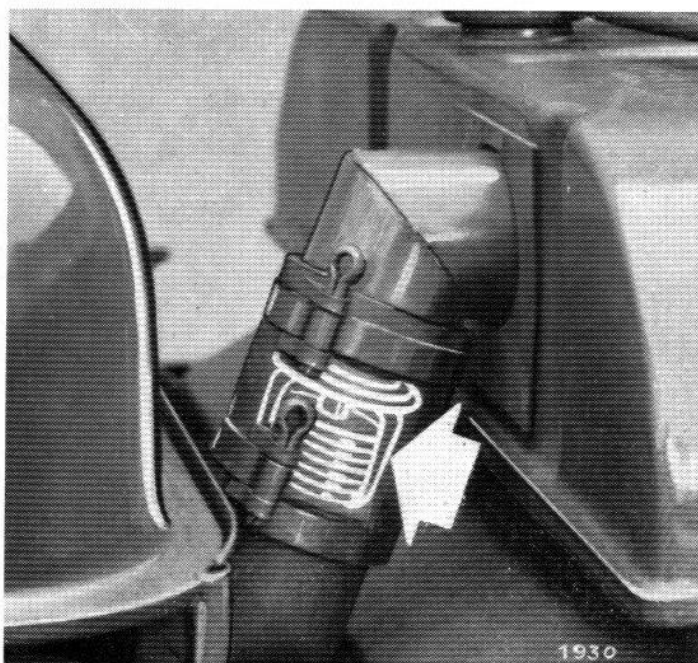
- obstruction des ailettes de refroidissement (dans ce cas, éliminer les impuretés à l'aide d'un jet d'eau ou d'air comprimé),
- obstruction des tubes d'eau du radiateur (procéder au lavage du radiateur selon la méthode exposée à la page 56),

FIG. 19. — Emplacement du thermostat.

Données pour sa révision.

Début d'ouverture de 82° C à 87° C,

Ouverture maxima 6,5 mm à 90° C - 95° C



- glissement de la courroie de commande du ventilateur (procéder au réglage de la tension, de la manière indiquée à la page 46,
- fonctionnement défectueux du thermostat. Pour le contrôler, démonter le coude de sortie d'eau de la culasse ; enlever le thermostat muni de son dispositif support et l'essayer en l'immergeant dans un récipient d'eau que l'on a fait bouillir. La petite soupape doit être ouverte au maximum (6,5 mm de levée) à une température de 95°/90° C et doit être fermée pour une température de 87°/82° C.

Prendre soin de vérifier que le trou de sécurité de la soupape n'est pas obstrué par le calcaire ou le plâtre contenu dans les eaux utilisées pour le refroidissement du moteur.

Notez que cette opération est l'affaire de votre agent réparateur et n'essayez pas de régler ou de récupérer un thermostat qui fonctionne mal ou qui ne fonctionne plus.

3° A un calage incorrect du moteur (faire effectuer le contrôle de calage de la distribution et de la pompe à injection par votre agent).

B. - TOUTES LES 20 HEURES DE TRAVAIL

- 4 - Pompe à eau :** injecter de la graisse.. SHELL RETINAX A ou CD
- 5 - Embrayage :** injecter de la graisse.... SHELL RETINAX A ou CD
- 6 - Axe d'articulation d'essieu :** injecter de la graisse SHELL RETINAX A ou CD
- 7 - Fusées de roues avant :** injecter de la graisse (2 graisseurs) SHELL RETINAX A ou CD
- 8 - Commande de direction :** injecter de la graisse SHELL RETINAX A ou CD
(4 graisseurs ; le graisseur non apparent sur la figure est situé à l'extrémité arrière de la barre longitudinale.)
- 9 - Axe des pédales de frein et d'embrayage :** injecter de la graisse SHELL RETINAX A ou CD (2 graisseurs).
- 10 - Poulie de battage :** vérifier si l'huile arrive au bouchon A. Le cas échéant en ajouter par ce même bouchon.
- 11 - Relevage hydraulique :** injecter de la graisse SHELL RETINAX A ou CD (4 graisseurs). De temps en temps, graisser également la suspente à manivelle (2 graisseurs).

C. - TOUTES LES 120 HEURES DE TRAVAIL

12 Carter d'huile du moteur : vidanger l'huile du moteur par le bouchon **C**, puis faire le plein d'huile neuve. Enlever les dépôts éventuels du carter d'embrayage par le bouchon **D**.

13 Filtre à air : le moteur étant arrêté, déposer la cuve, enlever l'arrêtoir en bas du tube central sortant du boîtier du filtre, ôter la masse filtrante et, la laver au pétrole. La masse filtrante devra être ensuite humectée d'huile avant remontage.

14 Pompe d'alimentation : fermer le robinet du réservoir et dévisser le raccord d'arrivée du combustible dans la pompe. Dévisser la crépine **A** de ce raccord et la laver au pétrole. Remonter la crépine et le raccord et purger d'air, au moyen de la pompe à main, jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air dans la tuyauterie transparente reliée au réservoir.

15 Pompe d'injection : s'assurer que l'huile arrive au repère frappé sur la jauge **A**. Le cas échéant en rajouter par l'orifice **B**.

16 Régulateur de vitesse : ôter la vis **A** et introduire quelques gouttes d'huile par l'orifice.

17 Courroie de commande du ventilateur et de la dynamo : s'assurer que la flèche de la courroie sur le brin entre le vilebrequin et la dynamo est de 1 à 1,5 cm. Le cas échéant, desserrer la vis **A** et faire pivoter la dynamo vers l'extérieur, de façon à obtenir la tension préconisée, puis resserrer la vis.

Ne pas exagérer la tension, car une courroie trop tendue s'use rapidement ; d'autre part, cet excès peut être la cause d'une détérioration rapide des roulements de pompe à eau et de ventilateur.



- 18 Boîte de vitesses et transmissions** : vérifier si l'huile arrive au bouchon de niveau **A**; le cas échéant, en ajouter par le bouchon **B**.
- 19 Réducteurs des roues motrices** : s'assurer que l'huile affleure au bouchon **A**; éventuellement, en ajouter par ce même bouchon.
- 20 Boîtier de direction** : vérifier que l'huile parvient au bouchon **A**; refaire le niveau si besoin est, par ce même orifice.
- 21 Batteries** : tous les cinq ou six jours, et davantage pendant les périodes de chaleur, parfaire le niveau du liquide en rajoutant de l'eau distillée dans chaque élément.

Pour rétablir le niveau, c'est de l'eau distillée qui doit être utilisée et jamais de l'acide.

L'addition d'eau distillée est à faire lorsque la batterie est chargée et refroidie.

Pour cela :

- 1° Dévisser les douze bouchons de remplissage.
- 2° Compléter le niveau de l'électrolyte jusqu'à 10 mm au-dessus des plaques de chaque élément.
- 3° Revisser les bouchons de remplissage après s'être assuré que leurs orifices ne sont pas obstrués.
- 4° Le cas échéant, essuyer correctement l'eau qui aurait pu être renversée sur la partie supérieure des batteries à proximité des orifices de remplissage.

Conseils généraux pour maintenir la batterie en bon état :

La batterie est la partie de l'installation qui demande la surveillance et les soins les plus minutieux.

N'oubliez pas qu'il est impossible de faire démarrer un moteur sans batterie bien entretenue.

EXTÉRIEUR DE LA BATTERIE

La première condition pour conserver une batterie en bon état de fonctionnement est de la maintenir propre. La surface extérieure et, plus particulièrement, la partie supérieure, doit rester sèche et exempte de poussières ou de boues agglutinées qui risquent de faire naître avec les « sels grimpants » qui s'insinuent partout au voisinage d'une batterie mal entretenue, un circuit par lequel la batterie se décharge sournoisement.

Pour éviter ce phénomène, n'hésitez pas à nettoyer fréquemment la surface extérieure avec une brosse propre et de l'eau pure sans omettre, au préalable, de détacher la cosse de la borne négative (—), puis séchez-la convenablement.

COSSES ET BORNES

Chaque fois que vous intervenez sur la batterie, il est indispensable de déconnecter les cosses en commençant, bien entendu, par celle de la borne négative, comme il est dit plus haut.

Pour desserrer et serrer les écrous des cosses, utilisez toujours des clés plates et jamais des pinces.

Ne pas frapper sur les bornes et ne jamais se servir des câbles comme levier pour essayer de faire tourner la cosse dans le cas où la séparation est difficile. En agissant ainsi, vous risqueriez de provoquer des fissures dans le couvercle ou de dessouder l'assemblage intérieur des plaques, rendant ainsi la batterie inutilisable.

Dans le cas où vous rencontreriez des difficultés, rappelez-vous qu'il existe dans le commerce des petits extracteurs conçus spécialement pour cet usage, mais de toutes façons, si vous êtes obligé d'avoir recours à ce palliatif, c'est un signe évident de mauvais entretien de votre batterie.

Avant le remontage, après un nettoyage soigné des cosses et des bornes, au grattoir si nécessaire, les enduire de vaseline pure à l'exclusion de graisse ordinaire.

Assurer un bon contact en serrant fortement les cosses sur les bornes, afin de réduire la résistance électrique.

VÉRIFICATION DE L'ÉTAT DE CHARGE

Pour connaître l'état de charge de la batterie, il est nécessaire de mesurer la densité de l'électrolyte. A cet effet, il faut :

- 1° Rétablir le niveau de l'électrolyte (voir la méthode préconisée).
- 2° Attendre la diffusion uniforme de l'eau dans l'électrolyte. Si la batterie est au repos, quelques heures peuvent être nécessaires.
- 3° Vérifier la température de l'électrolyte qui doit se situer à environ 15° C.
- 4° Disposer d'un pèse-acide, c'est-à-dire d'une pipette spéciale contenant un petit flotteur gradué qui donne, après prélèvement de l'électrolyte dans la batterie, le degré Baumé par simple lecture.

En se reportant au tableau ci-dessous, on peut se rendre compte de l'état de charge de la batterie.

Etats de charge de la batterie	Densité de l'électrolyte	Degré Baumé
100 %	1,28	32
75 %	1,25	28,5
50 %	1,22	26
25 %	1,19	23
presque déchargée	1,16	20
déchargée	1,11	17

La batterie au repos et froide peut être considérée comme chargée lorsque la densité du liquide est comprise entre 1,24 et 1,28 (27° à 31° Baumé) à 15° C.

— CHARGE DE LA BATTERIE

S'il existe un banc de charge sur l'exploitation, il convient de procéder ainsi après avoir rétabli le niveau de l'électrolyte :

- 1° Dévisser les bouchons des éléments et les replacer simplement posés sur les orifices afin de faciliter le dégagement du gaz de charge.
- 2° Brancher la batterie sur 12 volts ; la borne + de la batterie étant reliée à la borne + du banc de charge : l'inverse provoquant la mise hors service de la batterie.
- 3° L'intensité du courant de charge est réglée à une valeur n'excédant pas le dixième de la capacité de la batterie, soit 5 ampères.
- 4° Au cours de la charge, vérifier la densité de l'électrolyte. Lorsqu'elle atteint 1,285, la batterie est chargée.

Sauf dans le cas où de l'électrolyte a été renversé, il ne faut jamais rajouter d'acide.

Si la batterie a été renversée avec perte d'électrolyte, le mieux est de la confier à l'agent réparateur.

Toutefois, si l'utilisateur désire opérer lui-même, il doit disposer d'un pèse acide et d'acide sulfurique pur, qualité « accumulateurs » à 66° Baumé et procéder de la manière suivante :

- 1° Prélever un peu d'électrolyte dans l'élément à compléter et lire la densité au pèse-acide. Le liquide à rajouter doit posséder la même densité que celle lue au pèse-acide.
- 2° Dans un récipient très propre, en verre, contenant de l'eau distillée, verser par petites quantités de l'acide sulfurique et agiter constamment à l'aide d'une baguette de verre. Après chaque addition d'acide, lire la densité à l'aide du pèse-acide.
- 3° La densité désirée étant obtenue, verser le liquide dans les éléments à compléter jusqu'au niveau correct.

Précaution essentielle : C'est toujours l'acide qui doit être versé dans l'eau et jamais l'eau dans l'acide. En effet, le mélange de l'eau à l'acide dégage beaucoup de chaleur et si l'eau était versée dans l'acide, le filet d'eau en se mélangeant à cet acide entrerait en ébullition tumultueuse risquant de recouvrir l'opérateur de projections extrêmement dangereuses.

STOCKAGE DE LA BATTERIE

Avant de stocker la batterie pour une période de longue durée :

- 1° Charger la batterie à fond, comme il est dit plus haut.
- 2° Vider l'électrolyte.
- 3° Remettre les bouchons en place et obturer les trous d'aération de ces bouchons.

Pour remettre la batterie en service, il suffit de la garnir d'électrolyte à 30° Baumé. Bien entendu, les trous d'aération seront alors débarrassés de leur système d'obturation.

• • • •

- 22 Relevage hydraulique :** vérifier si l'huile arrive au bouchon **A** ; le cas échéant, en ajouter par ce même orifice.

PNEUMATIQUES : chaque semaine, même si le tracteur est resté inutilisé, vérifier la pression des pneumatiques : elle doit être de 2 kg/cm² pour l'avant et de 0,8 kg/cm², pour les pneumatiques arrière.

Se rappeler que sur route, il est bon de porter la pression des pneumatiques arrière à 1,2 kg/cm².

D. - TOUTES LES 300 HEURES DE TRAVAIL

- 23 Filtre à huile à cartouche :** vidanger l'huile en dévissant le bouchon **A**, déposer le couvercle et sortir la cartouche filtrante **B**. Au moyen d'un pinceau, laver l'intérieur du boîtier au pétrole, revisser le bouchon de vidange, monter une nouvelle cartouche et fermer le couvercle. Pour plus de commodité, au lieu d'effectuer cette opération toutes les 300 heures, on peut la réaliser toutes les 3 vidanges d'huile moteur, soit 360 heures.
- 24 Filtre à combustible :** remplacer la cartouche filtrante **A**, puis évacuer l'air à l'aide de la pompe à main d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air dans le tuyau transparent raccordé au réservoir.

EN AUCUN CAS IL NE FAUT NETTOYER LA CARTOUCHE FILTRANTE

- 25 Soupapes du moteur :** le moteur étant froid, vérifier le jeu **A** entre soupapes et culbuteurs, au moyen d'une cale d'épaisseur de 0,2 mm.

Pour ce faire, démonter le réservoir et le cache-culbuteur. Virer le moteur de façon à amener le piston du cylindre sur lequel on effectue le contrôle au point mort haut (**rep. P.M.S. 1-4**) en phase de compression, les deux soupapes étant fermées.

Si, dans ce cas, la cale de 0,2 ne passe pas, ou si le jeu est supérieur, agir en conséquence sur la vis de réglage **B** prévue en bout du culbuteur après desserrage du contre-écrou de sécurité.

Tenir compte du fait que, si le jeu est supérieur à celui qui est prescrit, la tige de culbuteur sera bruyante; dans le cas contraire, si la soupape ferme mal, les sièges se détérioreront rapidement.

De plus, le rendement du moteur s'en trouvera sérieusement diminué.

Notez que ce réglage doit être effectué par un mécanicien de métier.

26 Embrayage : s'assurer que la pédale de commande a une course à vide de 25 à 35 mm, (course mesurée au niveau du repose pied). Dans le cas d'une course inférieure à 25 mm, détacher la fourche **A** de son levier et la dévisser de un ou plusieurs tours de manière à augmenter la longueur du tirant; bloquer ensuite la fourche sur son levier en vous assurant que la garde de la pédale est de 35 mm environ.

27 Freins : contrôler que la course n'est pas trop importante et qu'elle est la même sur les deux pédales.

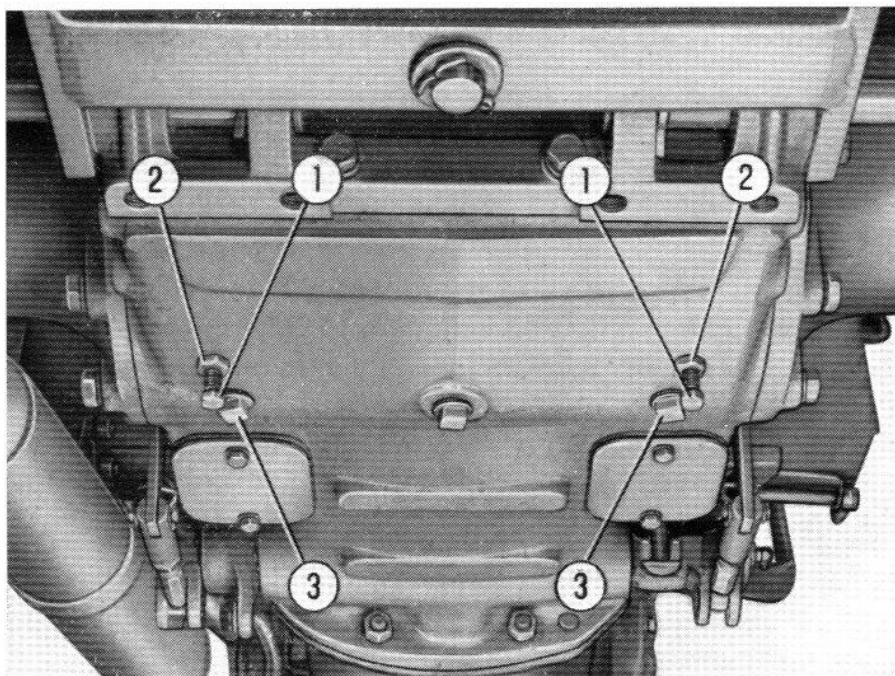


FIG. 20. — Vis de centrage des rubans de freins

1. Vis de centrage - 2. Ecrous de blocage - 3. Bouchons d'évacuation du dépôt des carters de freins

En cas de nécessité, procéder ainsi :

- Desserrer l'écrou de blocage des deux vis de centrage des rubans de freins (voir fig. 20), serrer les vis à fond, puis les dévisser d'un tour et demi et les bloquer dans cette position ;
- Desserrer l'écrou **A** de la chape de commande du frein droit (voir planche hors texte), puis dévisser le levier **B** jusqu'à ce que la course de la pédale soit nulle. Le revisser de deux tours de manière à ce que la course de la pédale de droite soit de 5 cm environ. Bloquer à nouveau l'écrou **A** ;
- Effectuer la même opération sur la chape du levier de commande de frein gauche et contrôler si la course des deux pédales est identique ;
- Evacuer enfin par les bouchons **3** (fig. 20) les dépôts qui ont pu s'accumuler dans les carters de freins.

- **28 Roues avant** : garnir les chapeaux des moyeux de graisse SHELL RETINAX A ou H.
- **29 Dynamo** : démonter le bouchon du couvercle **A** et, à l'aide d'une burette d'huile SHELL ROTELLA T 50, imprégner la mèche de quelques gouttes d'huile.

E. - TOUTES LES 600 HEURES DE TRAVAIL

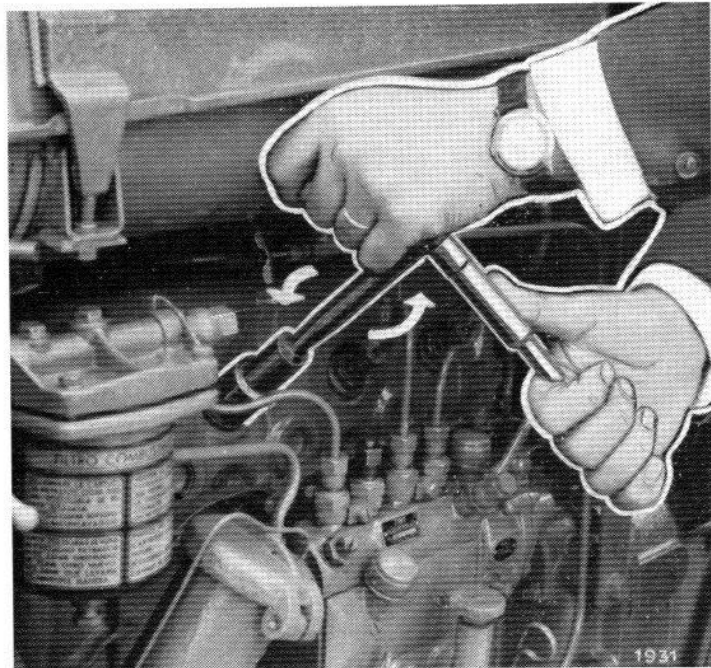
- **30 Filtre d'aspiration d'huile du moteur** : après avoir vidé le carter pour le changement périodique de l'huile, ôter le couvercle inférieur du carter et nettoyer la crépine **A** au pétrole, à l'aide d'un pinceau. Faire attention à ne pas abîmer le joint du couvercle. Nettoyer également les parois intérieures du carter.
- **31 Filtre à air** : déposer le filtre complet, le désassembler et en nettoyer toutes les pièces, y compris son tube central. Plonger la masse filtrante inférieure et le boîtier enfermant la masse supérieure, dans du pétrole durant une demi-heure.

Avant de réassembler le filtre, laisser les masses bien s'égoutter puis les humecter en versant un peu d'huile dessus.

32

Injecteurs : toutes les 600 heures et, de toutes façons, en cas de fonctionnement anormal du moteur (fumée à l'échappement, marche irrégulière, etc.), les faire vérifier par un atelier spécialisé (pression d'injection $120 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$; en cas de remplacement du ressort intérieur, l'étalonnage doit être porté à $130 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$).

FIG. 21. — Dépose des injecteurs.



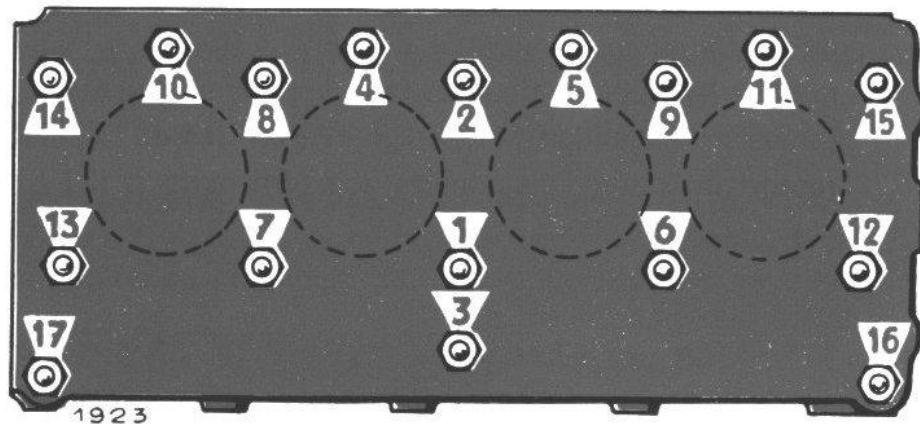
Pour déposer les injecteurs, ôter les tuyauteries et leur écrou de fixation (fig. 21). Pour les remonter, se servir d'une clé dynamométrique (couple de serrage 6 m/kg).

La vérification des injecteurs est à conseiller aussi à l'occasion de toute révision de la pompe d'injection.

33**Culasse, chambres de combustion, sièges de soupapes :**

démonter la culasse et gratter avec une attention toute particulière, les dépôts de calamine qui ont pu se former, d'une part dans les tubulures et d'autre part, dans les chambres de combustion ; de plus, si l'on a constaté un manque de compression, il y a lieu de procéder au rodage des soupapes et de leurs sièges à la potée d'émeri très fine.

FIG. 22.
**Ordre de serrage
des écrous de
culasse.**



Ces travaux, signalons-le, doivent être effectués par un personnel qualifié.

LA CULASSE DOIT ÊTRE DÉMONTÉE LORSQUE LE MOTEUR EST FROID, AFIN D'ÉVITER LES DÉFORMATIONS.

Le joint de culasse doit être changé systématiquement. Serrer les vis de fixation à trois reprises jusqu'à obtention d'un couple de serrage de 8,6 m/kg, en procédant à l'aide d'une clé dynamométrique et dans l'ordre indiqué à la figure 22.

34 Circuit de refroidissement du moteur : procéder au lavage de l'intérieur du radiateur et des chambres de refroidissement du moteur, de la manière suivante :

- Vidanger l'eau du moteur et du radiateur par les robinets **A** et **B** (pour ouvrir le robinet **B**, le faire tourner dans le sens indiqué par la flèche de la figure). Si le moteur est chaud, prendre garde au jet d'eau bouillante ;
- Laisser refroidir le moteur, puis fermer les robinets de vidange ;
- Introduire dans le radiateur une solution de 300 grammes de soude (carbonate de soude) pour 10 litres d'eau, après l'avoir filtrée sur une toile ;
- Faire fonctionner le moteur pendant un quart d'heure environ à faible vitesse et vidanger à nouveau ;

- Laisser refroidir le moteur, puis faire circuler de l'eau dans le radiateur et dans le bloc, en laissant les robinets ouverts ;
- Fermer les robinets de vidange, remplir d'eau de pluie propre, puis faire tourner le moteur quelques minutes et vidanger encore une fois ;
- Enfin, faire le plein pour le fonctionnement normal du moteur. Le même lavage doit précéder l'introduction du mélange Antigél, pour la période d'hiver.

35 Dispositif de relevage hydraulique : vidanger l'huile par le bouchon **B**. Déposer le filtre **C** et le reniflard **D** et les laver au pétrole ; laver également le bouchon magnétique **E**. Après ces nettoyages, faire le plein d'huile propre. Le nettoyage du filtre **C** doit être répété vingt heures après le remplacement de l'huile.

F. TOUTES LES 1.200 HEURES DE TRAVAIL

- 36 Boîte de vitesses et transmissions :** vidanger l'huile par les deux bouchons inférieurs et faire le plein d'huile propre.
- 37 Réducteurs des roues motrices :** vidanger l'huile par les deux bouchons et faire le plein d'huile propre.
- 38 Dynamo :** déposer la dynamo et la confier à votre agent qui exécutera les opérations suivantes :
- Vérification des balais et du collecteur ;
 - Graissage du roulement à billes du palier côté commande et du logement prévu derrière la bague du palier côté collecteur, avec de la graisse SHELL RETINAX A ou H ;
 - Graissage de la mèche sur le moyeu du palier côté collecteur, avec de l'huile SHELL ROTELLA T 50.

39 Démarreur : faire vérifier les balais et le collecteur par un agent qualifié.

En cas de révision du démarreur, lubrifier l'intérieur de la roue libre avec de la graisse SHELL RETINAX A ou H.

40 Poulie de battage : vidanger l'huile par le bouchon inférieur et faire le plein d'huile propre.

G. FUSIBLES DE PROTECTION DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Le système électrique d'éclairage est protégé par quatre fusibles de 8 ampères (fig. 23). Si un fusible vient à fondre, une partie des appareils d'éclairage tombe en panne. Pour faciliter la localisation du fusible grillé, nous vous signalons ci-après les appareils protégés par chaque fusible.

Fusible N° 30/1. Feu de route du projecteur avant droit.

Fusible N° 30/2. Feu de route du projecteur avant gauche.

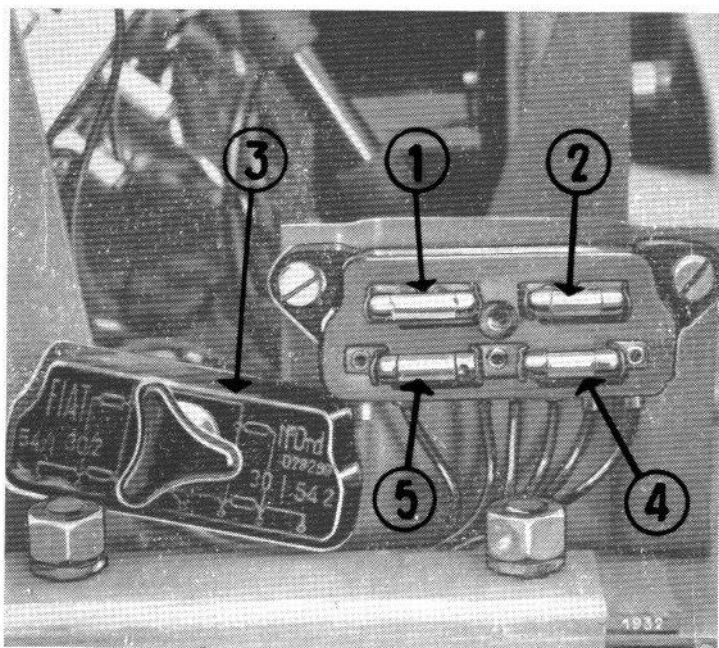


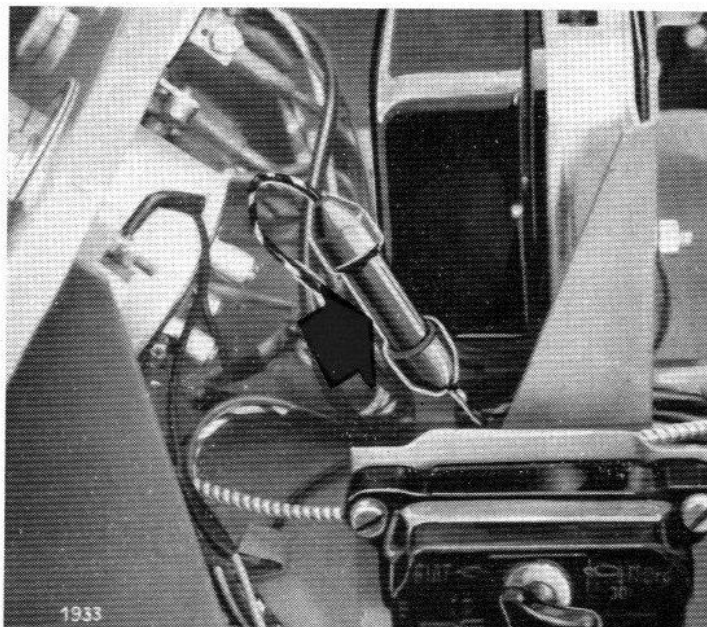
FIG. 23. — Fusibles de protection des appareils d'éclairage.

- 1 - Fusibles N. 30/2.
- 2 - Fusibles N. 30/1.
- 3 - Couvercle de la boîte à fusibles.
- 4 - Fusible N. 54/2.
- 5 - Fusible N. 54/1.

Fusible N° 54/2. Lampe de tableau de bord, feu arrière, prise de courant, feux code des projecteurs avant et veilleuses.

Fusible 54/1. Avertisseur sonore.

**FIG. 24. — Fusible proté-
geant le groupe régulateur
de dynamo.**



Un autre fusible de 15 ampères, interposé sur le câble reliant le régulateur aux batteries et situé sous le tableau de bord (voir fig. 24) protège le régulateur contre les effets des court-circuits pouvant survenir en lui-même, dans la dynamo ou dans le câblage.

Si ce fusible grille, la lampe-témoin allumée normalement au ralenti, s'éteint aux régimes moteur intermédiaires pour se rallumer progressivement mais d'une façon moins intense au régime maximum. Dans ce cas le changer immédiatement sinon les batteries ne seraient plus chargées par la dynamo qui tournerait à vide sous tension.

AVERTISSEMENT

Si un fusible vient à griller à nouveau aussitôt qu'on l'a changé, il existe vraisemblablement un court-circuit dans la partie du système électrique qu'il protège. Dans ce cas, faire intervenir un électricien qualifié.

V NOTES TECHNIQUES

à l'intention des ateliers spécialisés

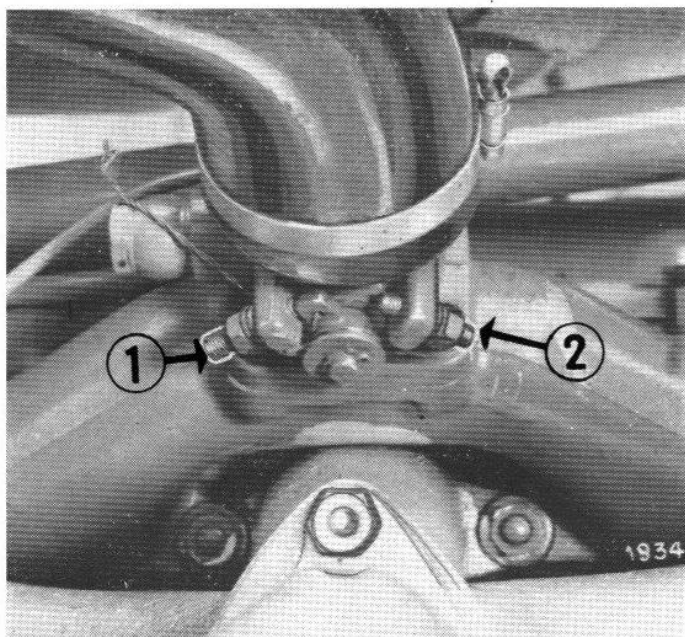


FIG. 25. — Vis de réglage du régime du moteur.

- 1 - Vis de réglage de ralenti
- 2 - Vis de réglage de régime maxi.

■ 1 - RÉGLAGE DU RALENTI (fig. 25)

S'il est nécessaire de régler le ralenti du moteur, agir sur la vis **1** limitant la fermeture du papillon d'accélérateur. On ne doit toucher à la vis **2** qu'en cas de révision du moteur faite par un atelier autorisé.

■ 2 - CALAGE DE LA DISTRIBUTION

a) Montage des pignons

Si on a démonté les pignons de commande lors d'une révision du moteur, en les remontant il faut faire coïncider tous les repères frappés sur les pignons, comme illustré à la figure 26.

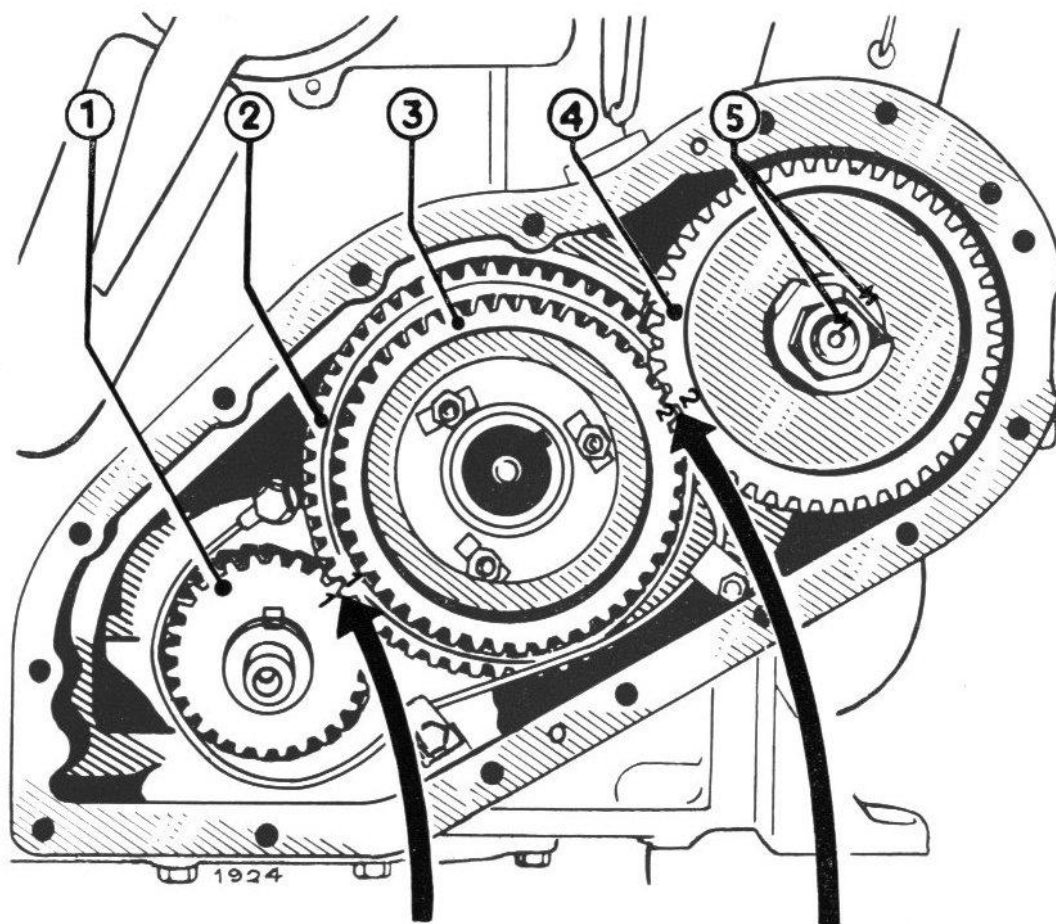


FIG. 26. — Repères sur les pignons pour le calage de la distribution.

Les flèches indiquent la position que les numéros « 1-1, 2-2, 3-3 » doivent prendre, les uns par rapport aux autres, pour obtenir le calage correct (cylindre n. 1 avec son piston au P. M. H. en phase de compression). — 1. Pignon de vilebrequin. — 2. Pignon d'arbre à cames. — 3. Pignon de renvoi de commande de pompe d'injection. — 4. Pignon de pompe d'injection. — 5. Repères sur l'arbre de commande de pompe d'injection et sur le pignon 4 qui doivent correspondre.

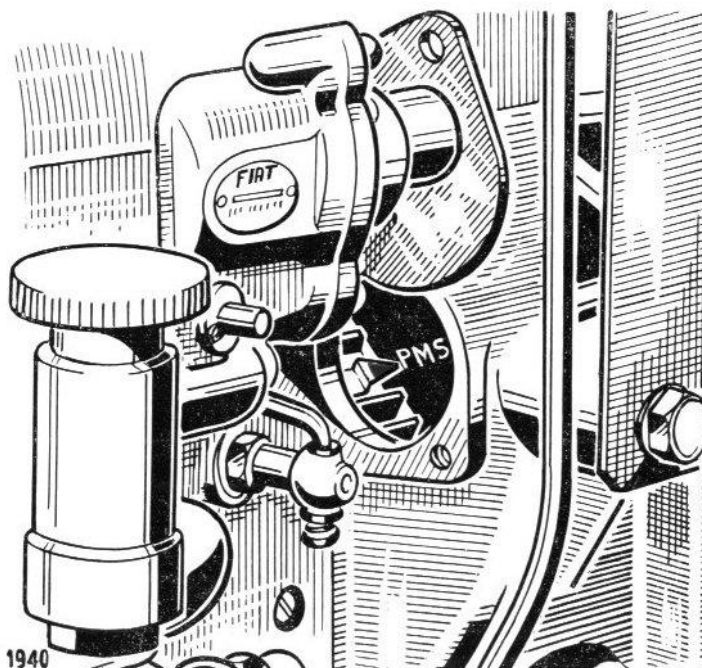


FIG. 27. — Repère sur le volant indiquant le P.M.H. des pistons N. 1 et 4.

1940

b) Vérification du calage :

Après remontage, il est bon de procéder à une vérification du calage de la distribution en agissant de la manière suivante :

— Le couvercle des pignons des engrenages de distribution, le cache-culbuteur et la plaque de visite située sur la paroi avant gauche du carter du volant étant démontés :

— Faire virer le vilebrequin jusqu'à ce que le repère **PMS 1-4** du volant corresponde avec l'index fixe (fig. 27).

Dans cette position, les pistons des cylindres n° 1 et n° 4 se trouvent au point mort haut, l'un en phase de compression et l'autre à la fin d'échappement, début admission.

— Régler le jeu entre soupapes et les culbuteurs du cylindre se trouvant en phase de compression (les autres sont alors en balance), en le portant à la valeur de **0,375 mm** prescrite pour le contrôle de la distribution.

— Faire ensuite accomplir un tour entier au vilebrequin de façon à porter ce piston en position fin d'échappement et début d'admission.

— Déplacer de quelques degrés en avant et en arrière le vilebrequin et vérifier :

1° Si la soupape d'admission s'ouvre 3° avant le PMH.

2° Si la soupape d'échappement se ferme 3° après le PMH.

(La valeur de 3° correspond à environ 8 mm mesurés sur le pourtour du volant.)

Si l'on note une différence sensible par rapport aux valeurs indiqués ci-dessus, il est vraisemblable que les pignons de distribution n'ont pas été remontés correctement.

■ ■ ■ 3 - POMPE D'INJECTION ET RÉGULATEUR

a) Réglage.

Le réglage de l'ensemble pompe-régulateur peut être effectué indifféremment dans les deux conditions d'essai suivantes :

- A) Banc d'essai muni de porte-injecteurs avec ressort WSF 2044/4X et injecteurs DN 12 SD 12 étalonnés à 175 kg/cm². Canalisations 2 × 6 × 400 mm.
- B) Banc d'essai muni du même type d'injecteurs montés sur le moteur (porte injecteurs KC 55 S8F et injecteurs DN 12 SD 12, étalonnés à 120 ± 5 kg/cm²). Canalisations 2 × 6 × 400 mm.

Course du piston de pompe, du PMB au début de refoulement : 1,7 ± 0,1 mm.

Pression d'alimentation : de 0,5 à 1 kg/cm².

Régime de rotation pompe	Course crémaillère de réglage	Dépression correspondante dans le boîtier du régulateur (****)	Essai « A »		Essai « B »	
			Débit par élément chaque 1000 coups de pompe	Débit total pompe chaque 1000 coups de pompe	Débit par élément chaque 1000 coups de pompe	Débit total pompe chaque 1000 coups de pompe
tours/min.	mm	mmH ₂ O	cm ³	cm ³	cm ³	cm ³
250	7,5 ± 0,5	750 ± 20	11 ± 1	—	11 ± 1	—
1100	12 ± 0,1	630 ± 10	30 ± 1	(1) 120 ± 2,5*	31 ± 1	(2) 122,5 ± 2,5*
800	—	345 ± 10	—	10 ± 3 en plus du débit obtenu en (1)	—	10 ± 3 en plus du débit obtenu en (2)
600	—	240 ± 10	—	14 ± 3 en plus du débit obtenu en (1)	—	14 ± 3 en plus du débit obtenu en (2)
1200	—	780 ± 20(**)	10 ± 2	—	10 ± 2	—
200 (***)	—	—	≥ 65	—	≥ 65	—

(*) Condition d'essai pour régler la butée de la crémaillère.

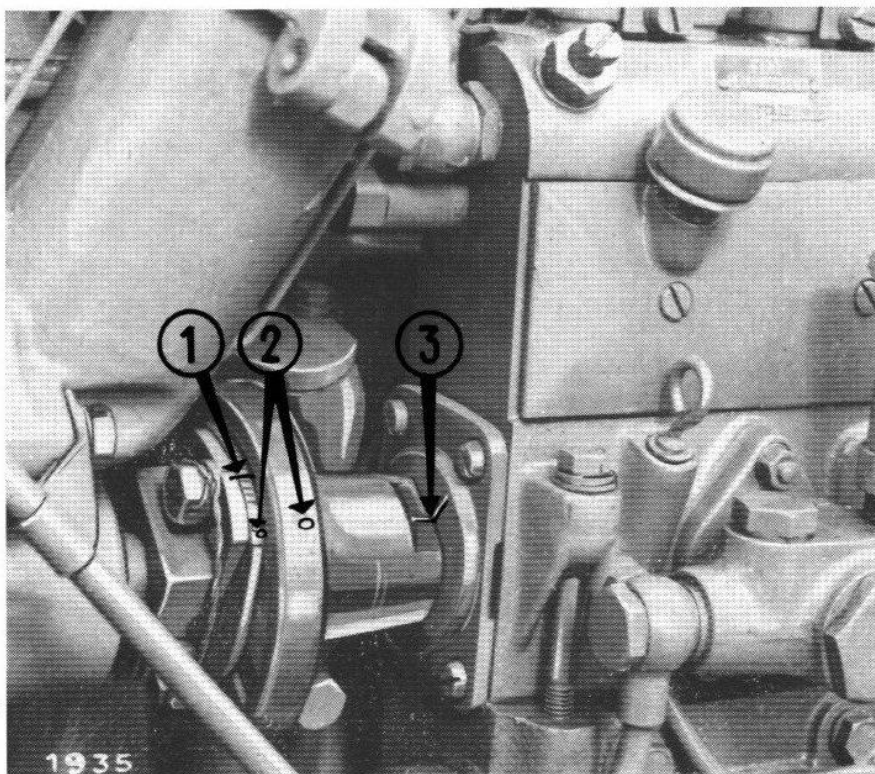
(**) Le dispositif stabilisateur de ralenti doit se trouver en léger contact avec la membrane pour cette valeur.

(***) En excluant la butée de la crémaillère avec le levier de commande du régulateur.

(****) Après le réglage de la pompe, contrôler les débits en fonction de la dépression.

FIG. 28. — Repères sur la pompe d'injection et sur son entraînement.

- 1 - Repères pour l'accouplement du flasque de commande avec le toc d'entraînement.
- 2 - Repères pour le montage du toc d'entraînement.
- 3 - Repères sur l'arbre de la pompe et le corps de pompe.



b) Calage de la pompe d'injection.

Pour caler la pompe sur le moteur :

- Oter la plaque de visite située sur la paroi gauche du carter du volant.
- Déplacer le vilebrequin jusqu'à ce que le cylindre n° 1 soit en phase de compression 25° avant le point mort haut. Cette avance est indiquée sur le volant par le repère « **INIEZ** » qui devra coïncider avec l'index fixe (fig. 29).
- La pompe n'étant pas encore montée sur son support, faire tourner l'arbre de la pompe jusqu'au moment où les repères (3 fig. 28) gravés sur le corps de la pompe et sur l'arbre de la pompe coïncident. Dans cette position, le piston n° 1 de la pompe d'injection se trouve exactement au début d'injection.
- Sans déplacer l'arbre de la pompe de la position obtenue (**coïncidence des repères**), la placer sur son siège, engager le « toc » d'entraînement et la fixer sur son support à l'aide des vis prévues.
- Brancher ensuite les tuyauteries d'injecteurs.

~ c) *Vérification du calage par la méthode de "la goutte"*

La pompe ainsi montée doit être exactement en phase avec le moteur. Toutefois, étant donné la grande importance que l'on doit attacher à un calage rigoureux qui permet d'obtenir le meilleur fonctionnement du moteur, il est nécessaire d'effectuer un contrôle après montage et, s'il le faut, une correction de la mise en phase.

L'opération s'effectue suivant la « **méthode de la goutte** » en procédant de la manière suivante :

Après avoir fermé le robinet du réservoir à combustible,

1^o Démontez la tuyauterie reliant la pompe d'injection à l'injecteur du cylindre n° 1.

2^o Otez le raccord de pression de l'élément de pompe correspondant.

3^o Extrayez la soupape de retenue et le ressort, puis remonter le raccord de pression.

4^o Vissez sur ce raccord un tube « **bec de flûte** ».

5^o Ouvrez le robinet du réservoir.

6^o A l'aide de la pompe à main, remplissez le circuit et procédez à la purge générale du système d'alimentation.

7^o Portez le levier d'accélération à peu près à mi-course et amenez le cylindre n° 1 au temps de compression en tournant le volant moteur.

8^o Continuez à tourner très lentement le volant moteur tout en actionnant la pompe d'alimentation.

Sous l'effet de la pression fournie par la pompe à main, le combustible coule librement par le raccord « **bec de flûte** » jusqu'au moment où la relation avec le réservoir est coupée par le piston de pompe d'injection.

A cet instant précis, une goutte reste en suspens à l'extrémité du tube « **bec de flûte** ». C'est le point exact du début d'injection.

- 9° Dans ces conditions, contrôler si le repère « INIEZ » gravé sur le volant coïncide avec l'index fixe (voir fig. 29).
- 10° Si la coïncidence n'est pas réalisée, desserrer les deux vis fixant le flasque de commande de la pompe et tout en maintenant fixe l'accouplement du côté pompe d'injection faire tourner légèrement le vilebrequin jusqu'à ce que le repère « INIEZ » corresponde avec l'index fixe.

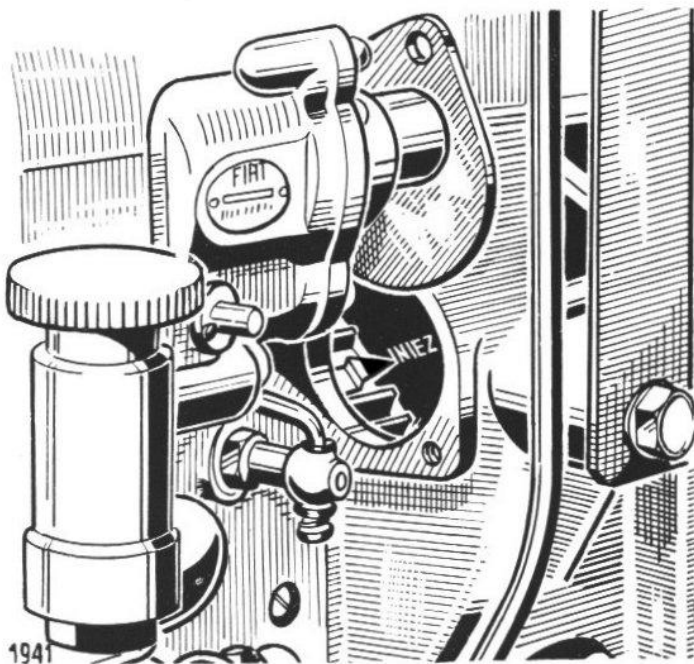


FIG. 29. — Référence sur le volant indiquant l'avance à l'injection (25° avant le P. M. H.)

- 11° Bloquer les deux vis du toc d'entraînement et effectuer une nouvelle opération de contrôle.

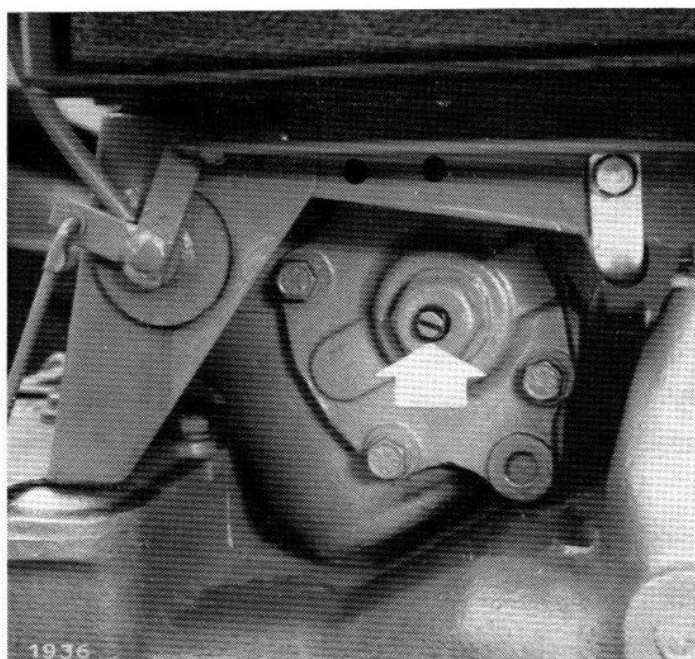
■ 4 - GROUPE RÉGULATEUR DE DYNAMO

En cas de dépose de ce groupe, lors de son remontage sur le tracteur, il faudra avoir soin de ne pas intervertir les serre-fils N. 67 et N. 51, parce que cela amènerait la détérioration immédiate du groupe.

■ 5 - SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Pour la recherche de défauts aussi bien que pour le contrôle des branchements lors du remplacement de pièces du système, voir le plan de câblage figure 31.

FIG. 30. — Vis de réglage de la commande de direction.



— — ■ 6 - RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE DIRECTION

Si, après une longue période d'emploi, le volant de direction a trop de jeu, le rattraper en vissant un tout petit peu la vis prévue sur le boîtier (voir fig. 30).

Si ce réglage n'est pas suffisant, vérifier le jeu des roulements à rouleaux de la vis sans fin ; le rattrapage de ce jeu est obtenu en ôtant une ou plusieurs plaquettes de réglage entre le boîtier et son couvercle supérieur.



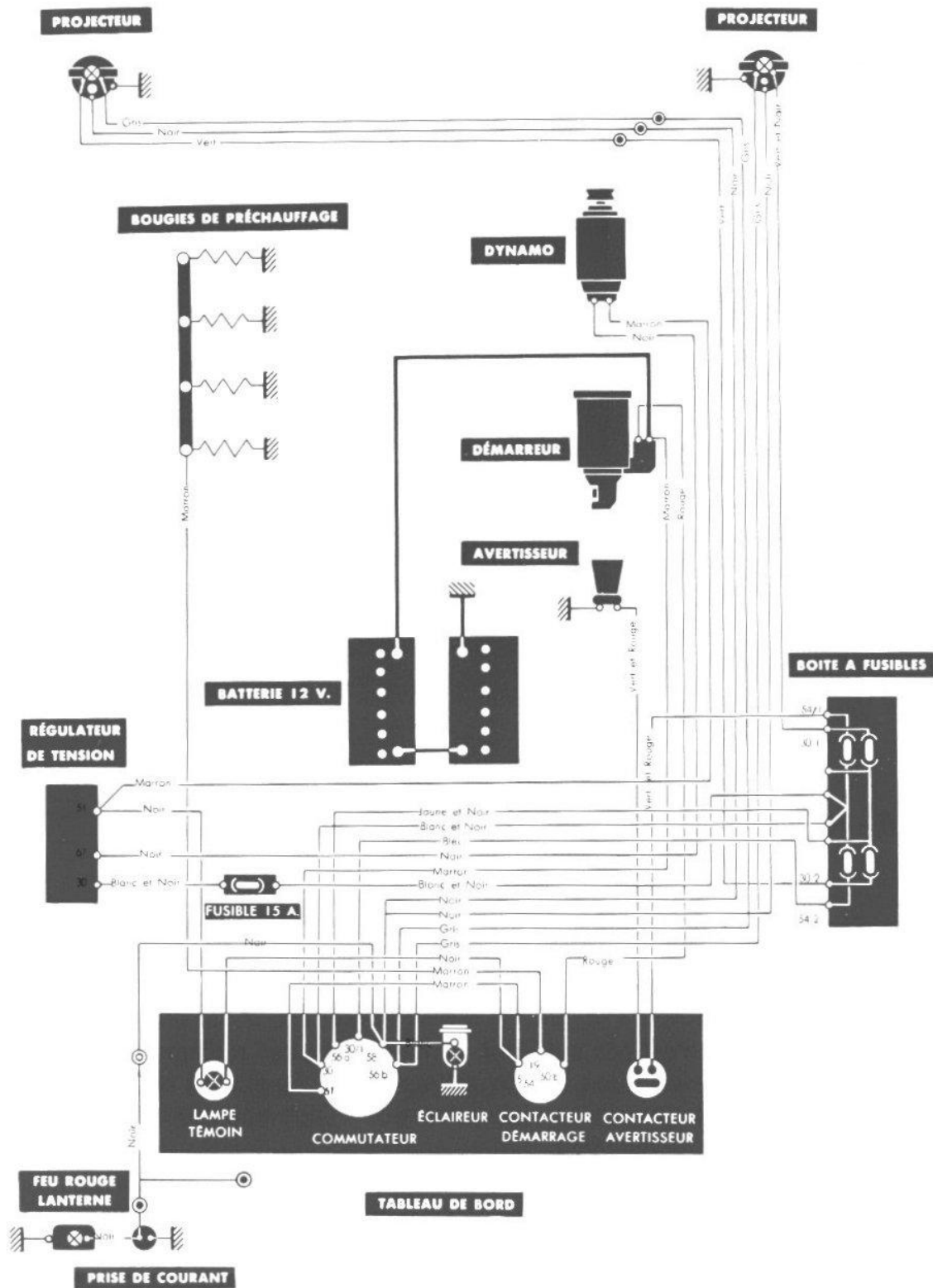


FIG. 31. — Plan de câblage électrique.

VI ÉQUIPEMENTS ACCESSOIRES

... POULIE DE BATTAGE

En enlevant le petit couvercle situé au-dessus de l'arbre de la prise de force on peut appliquer la poulie de battage. Ce groupe peut être monté, soit avec la poulie orientée vers le côté droit, soit vers le côté gauche, en obtenant ainsi l'inversion du mouvement de rotation. Mais il est toujours nécessaire de monter le reniflard en haut et le bouchon de vidange de l'huile en bas ; le cas échéant, échanger ces deux pièces entre elles.

- Diamètre de la poulie 250 mm
- Largeur de la jante. 150 mm
- Vitesse de rotation au régime nominal. 1.145 t/mn

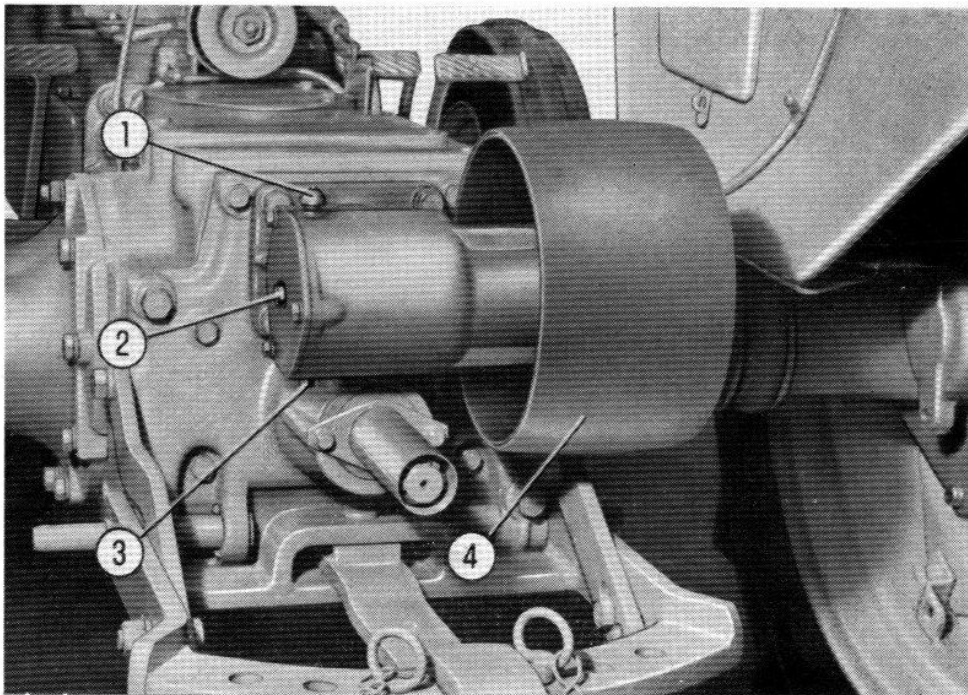


FIG. 32. — Poulie de battage.

1. Reniflard - 2. Bouchon-niveau de remplissage d'huile - 3. Bouchon de vidange d'huile - 4. Poulie.

— Vitesse linéaire au régime nominal 15 m/sec

On embraye la prise de mouvement de la poulie en amenant dans la position « MOTORE » (Moteur) le levier placé à gauche du changement de vitesses.

Pour l'entretien, voir planche hors texte.

NOTA. - La poulie étant montée du côté droit le relevage hydraulique ne peut être utilisé que si la jante de la poulie est démontée.

VII CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

DONNÉES GÉNÉRALES

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	1,776 m
Voie arrière (cinq positions variables de 10 en 10 cm)	de 1,35 m à 1,75 »
Voie avant (huit positions variables).	de 1,20 m à 1,90 »
Longueur hors-tout du tracteur (avec relevage hydraulique)	2,90 »
Largeur hors-tout du tracteur { avec voie mini.	1,50 »
{ avec voie maxi.	2,20 »
Hauteur maxi du tracteur	1,45 »
Garde au sol (essieu avant).	0,40 »
Poids en ordre de travail (avec les pleins faits)	1320 kg
Poids avec masses d'alourdissement	1610 kg
Répartition des poids (avec masses d'alourdissement) { Avant	620 »
{ Arrière	990 »

VITESSES

Vitesses (le moteur tournant au régime nominal) :

— en 1 ^{re} vitesse.	2,0 km/h
— en 2 ^e vitesse.	3,6 »
— en 3 ^e vitesse.	5,6 »
— en 4 ^e vitesse.	7,1 »
— en 5 ^e vitesse.	12,9 »
— en 6 ^e vitesse.	20,3 »
— en 1 ^{re} M. A.	2,9 »
— en 2 ^e M. A.	10,5 »

MOTEUR

Cycle Diesel, 4 temps, à chambre de turbulence type 605-010	
Nombre de cylindres.	4
Alésage et course.	82 × 90 mm
Cylindrée totale	1901 cm ³
Taux de compression	20/1
Régime nominal.	2200 tours/min.

DISTRIBUTION

par soupapes en tête. Données de la distribution :

— Admission	(ouverture : avant le p.m.h.	3°
	(fermeture : après le p.m.b.	23°
— Echappement	(ouverture : avant le p.m.b.	23°
	(fermeture : après le p.m.h.	3°
— Jeu entre les soupapes et les culbuteurs pour le contrôle du calage.		0,375 mm
— Jeu normal entre les soupapes et les culbuteurs, le moteur froid : (admission et échappement)		0,200 »

ALIMENTATION

Pompe d'alimentation à piston, pompe d'injection et régulateur de débit de la pompe d'injection (du type pneumatique à dépression) en un seul bloc.

Filtre à combustible muni de cartouche filtrante en disques de papier.

Filtre à air à bain d'huile.

Calage de la pompe sur le moteur : 25° avant le P.M.H. en phase de compression (**début d'injection**)

Ordre d'injection 1-3-4-2

Injecteurs à téton, étalonnés à 120 ± 5 kg/cm²

GRAISSAGE

Sous pression par pompe à engrenages.

Epuration de l'huile au moyen d'une crépine sur la tubulure d'aspiration de la pompe et d'un filtre à cartouche interchangeable en dérivation.

Pression de graissage (automatiquement réglée par une soupape) le moteur chaud et tournant à un régime normal 3 kg/cm²

REFROIDISSEMENT

Circulation d'eau activée par pompe centrifuge.

Radiateur à tubes verticaux. Ventilateur calé sur l'arbre de la pompe à eau.

Thermostat pour la régulation automatique de la circulation d'eau du moteur au radiateur.

Volet de radiateur.

LANCEMENT DU MOTEUR

Par démarreur électrique et bougies de préchauffage pour le lancement à froid.

TRANSMISSIONS

EMBRAYAGE

De type monodisque fonctionnant à sec, commandé par pédale.

BOITE DE VITESSES

6 vitesses avant et 2 marches arrière. A réduction épicycloïdale.

RÉDUCTEURS

Couple d'engrenages coniques sur le groupe différentiel et couple d'engrenages cylindriques sur chacune des roues arrière.

BLOCAGE DE DIFFÉRENTIEL

Commandé par pédale.

AVANT-TRAIN

Essieu tubulaire, oscillant sur le support central. Réglage des voies : par coulissement télescopique des extrémités de l'essieu (cinq voies) ;

Dimensions des pneus	5.50-16
Pression des pneus	2 kg/cm ²

ROUES ARRIÈRE (MOTRICES)

En deux pièces : le voile de roue et la jante du pneu.
Réglage des voies : par variation de l'accouplement entre jantes et voiles et arbre de roues (huit voies au total).

Dimension des pneus	10-28
Pression des pneus {	0,8 kg/cm ²
	1,2 »

DIRECTION

Par volant au centre du tracteur, commande par vis et galet.	
Rayon mini de braquage.	3,3 m

FREINS

A ruban, agissant sur des tambours montés sur les deux arbres de différentiel et commandés indépendamment par des pédales. Freinage simultané en reliant les pédales à l'aide de la plaquette prévue à cet effet. Frein de parcage avec levier à main.

DISPOSITIF DE RELEVAGE HYDRAULIQUE

— Pompe	} type	Plessey A 18 X
		Débit au régime nominal à 150 kg/cm ²
— Pression de sécurité (circuit et pompe).		150 kg/cm ²
— Pression de sécurité (vérin du relevage)		200 kg/cm ²
— Course maxima des bras de traction.		600 mm
— Poids maximum pouvant être soulevé (à l'aplomb des bras de traction).		800 kg
— Quantité d'huile (réservoir et circuit).		3,2 kg
— Asservissement à position et à effort contrôlés		

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Barre munie d'un timon oscillant mobile sur un secteur réglable en hauteur.

CAPOT

De protection du radiateur, du réservoir à carburant et des batteries, qu'on soulève de l'avant.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Tension de l'installation 24 V

DYNAMO

Puissance maxi continue. 196 W

Groupe régulateur de dynamo.

BATTERIES

Au nombre de 2 de 12 V, reliées en série ; 56 Ah de capacité (à la décharge de 20 heures).

DÉMARREUR

De 3 KW de puissance, avec enclenchement automatique du pignon par électro-aimant.

BOUGIES DE PRÉCHAUFFAGE

Pour le lancement à froid, reliées en parallèle.

APPAREILS D'ÉCLAIRAGE

Projecteurs avant AUTOROCH : lampe phare-code (Eurocode) 24 V à 3 broches et collerette métallique.

Lampe navette de veilleuse 5 W.

Feu rouge et lanterne arrière GABRIEL : lampe navette 5 W.

Lampe de tableau de bord : 5 W.

ACCESSOIRES

Lampe-témoin d'insuffisance de charge : 5 W.

4 fusibles de protection de l'installation d'éclairage 8 Ampères.

Fusible de protection du groupe régulateur dynamo 15 Ampères.

Avertisseur sonore urbain type SANOR.

Prise de courant pour éclairage de remorque type GABRIEL.

PRISE DE FORCE

Elle peut fonctionner de deux manières :

- a) par couplage direct au moteur (vitesse normalisée de la prise de force : 550 tours/min. avec le moteur à 2200 tours/min.) ;
- b) par couplage à la boîte de vitesses (\sim 3,9 tours de la prise de force chaque mètre parcouru par le tracteur).

Un seul levier à main en commande l'enclenchement.

ACCESSOIRES

- Poulie de battage (diamètre 250 mm largeur de la jante 150 mm), vitesse au régime nominal 1145 tours/min., vitesse linéaire 15 m/sec ;
- Masses d'alourdissement $\left\{ \begin{array}{l} \text{roues avant } 2 \times 35 \text{ kg,} \\ \text{roues arrière } 4 \times 55 \text{ kg ;} \end{array} \right.$
- Silencieux d'échappement vertical ;
- Distributeur auxiliaire de bennage.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
■ I	
CONSEILS PRÉLIMINAIRES	
Visites de garantie et d'assistance	5
Identification du tracteur	9
■ II	
COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE	
1 - Contacteur général	11
2 - Commutateur de démarrage	11
3 - Thermomètre de température de l'eau	11
4 - Bouton de surcharge et d'arrêt du moteur	11
5 - Accélérateur à main	12
6 - Levier à main de commande des freins	12
7 - Pédales de commande des freins	12
8 - Accélérateur au pied	12
9 - Pédale du blocage de différentiel	13
10 - Levier d'embrayage prise de force et poulie	13
11 - Pédale de commande d'embrayage	13
12 - Levier de changement de vitesses	14
13 - Commande du volet de radiateur	14
14 - Manomètre d'huile	14
15 - Témoin de charge des batteries	14
■ III	
UTILISATION DU TRACTEUR	
1 - PÉRIODE DE RODAGE	15
2 - APPROVISIONNEMENTS	16
A) Tableau des approvisionnements	16
B) Lubrifiants pour le moteur	17
C) Alimentation en carburant	17
D) Approvisionnement en eau	19
Solution Antigél	19
3 - DÉMARRAGE ET ARRÊT DU TRACTEUR	21
A) Vérifications et opérations préliminaires	21
B) Démarrage du moteur	22
C) Démarrage le moteur chaud	23
D) Démarrage difficile	23
E) Mise en marche du tracteur	23
F) Arrêt du tracteur	24
G) Arrêt du moteur	24
4 - RÈGLES D'UTILISATION	25
A) Recommandations générales	25
B) Pression d'huile	25
C) Température de l'eau de refroidissement	25
D) Témoin de charge des batteries	25

E) Fonctionnement du moteur au ralenti	26
F) Fumée à l'échappement	26
5 - UTILISATION DU TRACTEUR DANS LES CHAMPS	27
A) Blocage du différentiel.	27
B) Prise de force	27
C) Lestage	28
D) Voie variable.	29
6 - UTILISATION DU RELEVAGE HYDRAULIQUE	32
A) Position contrôlée	33
B) Effort contrôlé.	34
1. Principe de fonctionnement	34
2. Recherche de la profondeur de travail.	36
3. Sensibilité	37
C) Réglage du système d'attelage.	38

■ IV

ENTRETIEN GÉNÉRAL

A) TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL	42
1 - Carter d'huile du moteur	42
2 - Filtre à air	42
3 - Radiateur.	43
B) TOUTES LES 20 HEURES DE TRAVAIL	45
4 - Pompe à eau.	45
5 - Embrayage	45
6 - Axe d'articulation d'essieu.	45
7 - Fusées des roues avant.	45
8 - Commande de direction.	45
9 - Axe des pédales de frein et d'embrayage.	45
10 - Poulie de battage.	45
11 - Relevage hydraulique.	45
C) TOUTES LES 120 HEURES DE TRAVAIL.	46
12 - Carter d'huile du moteur	46
13 - Filtre à air	46
14 - Pompe d'alimentation	46
15 - Pompe d'injection.	46
16 - Régulateur de vitesse	46
17 - Courroie du ventilateur	46
18 - Boîte de vitesses et transmissions.	47
19 - Réducteurs des roues motrices	47
20 - Boîtier de direction	47
21 - Batteries. Conseils pour la batterie	47
22 - Relevage hydraulique.	52

D) TOUTES LES 300 HEURES DE TRAVAIL	52
23 - Filtre à huile à cartouche	52
24 - Filtre à combustible.	52
25 - Soupapes du moteur	52
26 - Embrayage	53
27 - Freins.	53
28 - Roues avant	54
29 - Dynamo.	54
E) TOUTES LES 600 HEURES DE TRAVAIL	54
30 - Filtre d'aspiration d'huile au moteur	54
31 - Filtre à air	54
32 - Injecteurs	55
33 - Culasse, chambre de combustion, soupapes	55
34 - Circuit de refroidissement	56
35 - Relevage hydraulique	57
TOUTES LES 1.200 HEURES DE TRAVAIL	57
36 - Boîte de vitesses et transmission	57
37 - Réducteur des roues motrices.	57
38 - Dynamo.	57
39 - Démarreur	58
40 - Poulie de battage.	58
F) FUSIBLES DE PROTECTION	58

■ **V**

NOTES TECHNIQUES

1. RÉGLAGE DU RALENTI	60
2. CALAGE DE LA DISTRIBUTION	60
a) Montage des pignons	60
b) Vérification du calage	62
3. POMPE D'INJECTION ET RÉGULATEUR	63
a) Réglage	63
b) Calage	64
c) Vérification du calage.	65
4. GROUPE RÉGULATEUR DE DYNAMO.	66
5. SYSTÈME ÉLECTRIQUE	66
6. RÉGLAGE DE LA DIRECTION	67

■ **VI**

ÉQUIPEMENTS ACCESSOIRES

POULIE DE BATTAGE	69
------------------------------------	-----------

■ **VII**

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES	70
---	-----------

S I M C A

Société Anonyme au Capital de 336.000.000 de N F.
DIVISION TRACTEURS ET MACHINES AGRICOLES SOMECA
116-118, Rue de Verdun — PUTEAUX (Seine)
Tél. LON. 26-70 & 36-80 — R. C. Seine 55 B 2719