

CHARRUES RÉVERSIBLES



Séries HB-HM-mle1962

Notice de Montage, de Réglage
et d'Entretien

HUARD - U.C.F. - Châteaubriant - L-Atl.

HUARD - U.C.F.

s. a. des anciens Es HUARD, CARRIÈRE GUYOT,
FONDEUR & UNION CHARRUIS FRANCE
Capital : NF 6.166.800

CHATEAUBRIANT (L.-A.)

Tel. 18. 137 & 333

r. c. Nantes 60 B 82

NOTICE DE MONTAGE, DE RÉGLAGE ET D'ENTRETIEN



SOMMAIRE

Pages

5 DESCRIPTION

ATTELAGE ET ACCESSOIRES

- 7 * Avant-train super
- 7 * Avant-train classique
- 8 * Retournement automatique
- 8 * Blocage de chape
- 8 * Retournement à main
- 9 * Sécurité

RÉGLAGES EN LABOUR

- 10 A - Largeur de travail : déport latéral
devers de pointe
- 11 B - Aplomb
- 11 C - Profondeur de labour
- 12 D - Talonnage
- 12 E - Transport
- 13 F - Equipements : coutres droits et rasettes
coutres circulaires et rasettes
- 14 G - Transformations : Largeur de travail
- 14 Bisac en manasac
- 15 Grand dégagement
- 16 ENTRETIEN

AVANT-PROPOS

Pour équiper votre tracteur vous avez très justement fixé votre choix sur une CHARRUE RÉVERSIBLE HUARD de la série HB ou HM. Vous n'êtes pas isolé puisque plus de 150 000 charrues Huard sont actuellement en service.

L'utilisation que vous allez faire de cette charrue vous convaincra de ses qualités et elle doit vous permettre d'effectuer un labour satisfaisant quelles que soient les conditions de sol et le genre de travail.

Les pages qui suivent vous apprendront comment faire de votre charrue un auxiliaire toujours prêt. Lisez-les attentivement pour vous familiariser avec votre machine et pour connaître l'utilisation de chacun de ses organes et leur réglage correct.

En cas de difficulté en cours de travail, reportez-vous à cette notice : ceci vous évitera bien des tâtonnements et des ennuis.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

	BISOCs					MONOSOCs			
	HB 0	HB 1	HB 2	HB 3	HB 4	HM 1	HM 2	HM 3	HM 4
A - Adaptation sur tracteurs ch	45/55	40	28/40	22/30	15/24	26/38	24/30	16/26	12/22
B - Largeur de travail cm	70	60/70	55/65	50/60	45/55	35	32,5	30	30
C - Profondeur de labour cm	30/35	30/35	27/32	24/28	20/23	35/40	30/34	25/30	25/30
D - Entrepointes cm	140	124	116	110	100	124	116	110	110
E - Hauteur sous age cm	—	58	54	51	47	58	54	51	51
F - Distance entre corps, bisoc normal cm	95	74	69	65	62	—	—	—	—
G - Distance entre corps, bisoc grand dégagement cm	—	91	86	—	—	—	—	—	—
H - Poids approximatif kg	435	390	345	276	210	311	262	225	202

Nous déclinons toute responsabilité dans le mauvais fonctionnement ou le manque de résistance des charrues qui seraient utilisées sur des tracteurs d'une puissance, soit supérieure, soit inférieure aux marges préconisées par nous.

Les largeurs de travail indiquées pour les bisocs correspondent aux deux possibilités de réglage de la largeur de travail de ces charrues.

Les profondeurs maxima de labour peuvent varier suivant la nature des terres dans les limites indiquées ci-dessus.

Les poids donnés dans le tableau ci-dessus s'entendent pour charrues équipées :

de corps américains à socs, coutres droits et rosettes normales (av. et ar. dans les bisocs), sans roue de jauge ;

avant-train super pour les charrues HB 0-1-2 et HM 1 ;

avant-train classique pour les charrues HB 3-4 et HM 2-3-4 ;

contre-poids sur les monosocs.



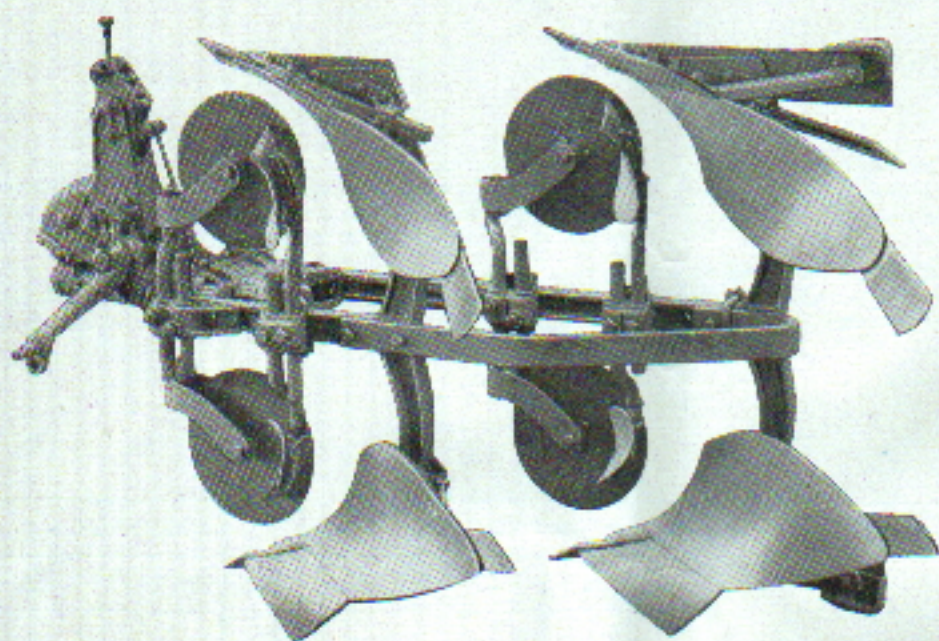


Fig. 1 : BISOC RÉVERSIBLE HB - avant-train super (sauf sur HB 4) ou classique (sauf sur HB 0), corps à barres, ou à socs bec de canard, coutres circulaires avec (ou sans) rasettes indépendantes ou coutres droits avec rasettes normales ou rasettes à fumer.

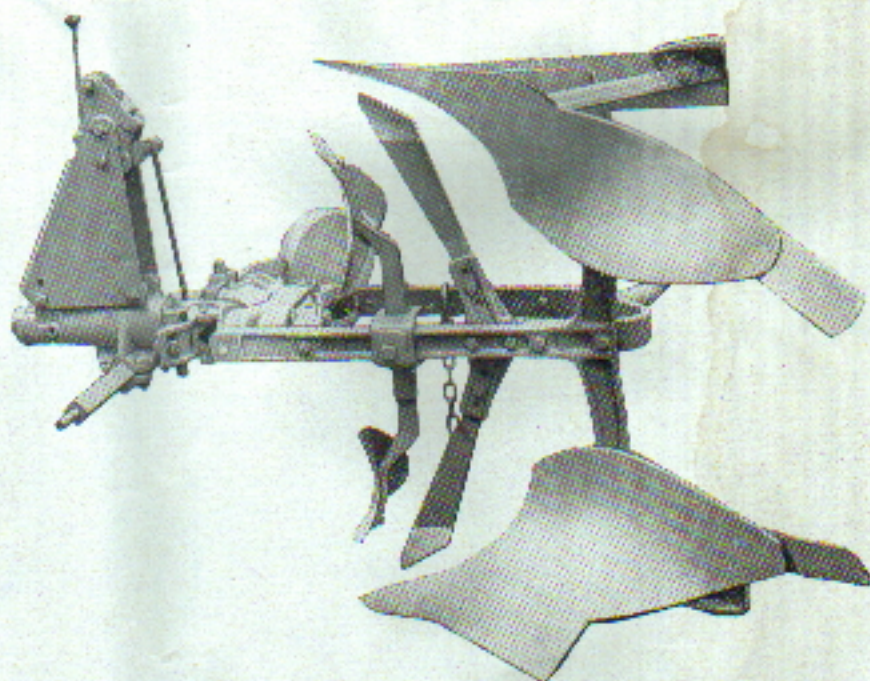


Fig. 2 : MONOSOC RÉVERSIBLE HM - avant-train classique ou super (sauf sur HM 4) corps à socs ou à barres, coutres droits avec rasettes normales ou rasettes à fumer ou coutres circulaires avec (ou sans) rasettes indépendantes.

CHARRUES RÉVERSIBLES PORTÉES

Séries HB & HM

DESCRIPTION

Les charrues réversibles portées type HB ou HM se composent de trois parties principales :

L'AVANT-TRAIN :

type super à retournement automatique (fig. 3).

type classique, potence carénée :
à retournement automatique (fig. 4)
ou à retournement à main (fig. 5)

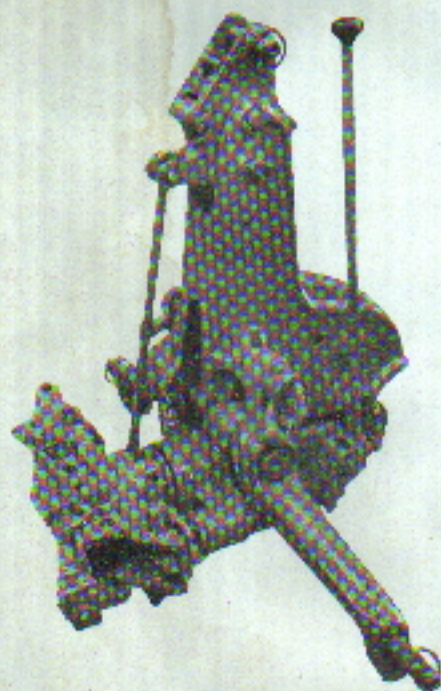


Fig. 3 : Avant-train super à retournement automatique, blocage de chape oscillante - attelage commandé.

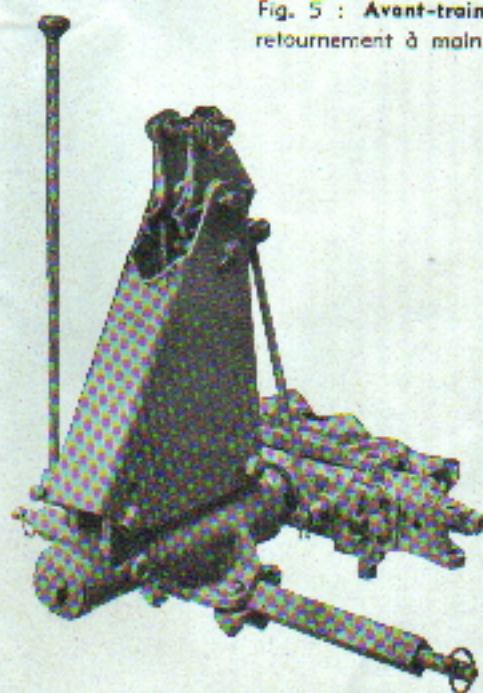


Fig. 4 : Avant-train classique à retournement automatique.



Fig. 5 : Avant-train classique à retournement à main.

LA PARTIE MÉDIANE (fig. 8)

Relie l'avant-train à l'arrière-train et comporte :
le réglage d'aplomb par clichets ;
le réglage de devers de pointe par vis.

L'ARRIÈRE-TRAIN :

Comprend : un bâti sur lequel sont fixés (fig. 9) :
les corps (9) à sac bec de canard S ou à pointe mobile E :
une paire pour les monosacs,
deux paires pour les bisocs.

les équipements composés d'un élément à droite et d'un élément à gauche :

coutres droits CD avec (ou sans) rasettes normales Z ou rasettes à fumier ZF,

coutres circulaires CC avec (ou sans) rasettes Z.

La roue de jauge (facultative) (10) permettant de limiter la profondeur de labour.

La (ou les) béquille (11) (fixée en travail entre les renforts des versoirs arrière), servant à stabiliser l'instrument lorsqu'il est dételé. Une seule béquille est prévue pour le bisoc, deux sont fournies avec le monosac.

Le contrepoids assurant le retournement du monosac.

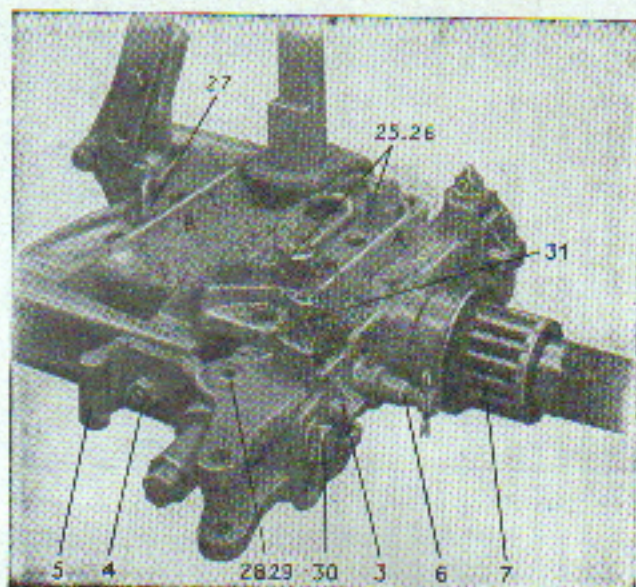


Fig. 8 : Partie médiane et porte-ages.

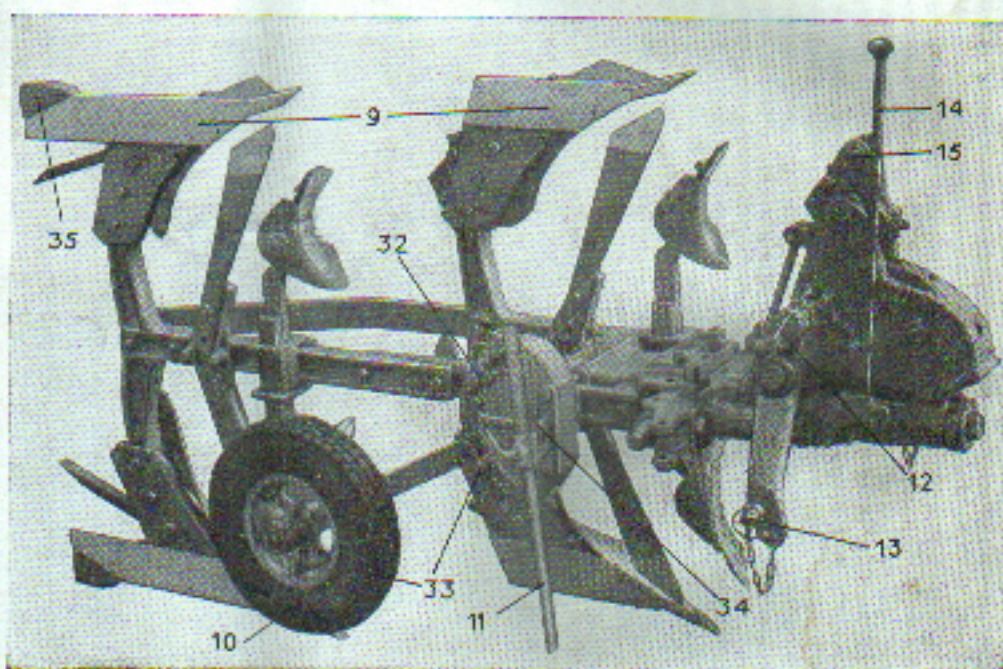


Fig. 9 : Bisoc réversible type HB - avant-train super - avec roue de jauge - corps à barres - coutres droits et rasettes à fumier.

ATTELAGE DE L'INSTRUMENT AU TRACTEUR & ACCESSOIRES

1. AVANT-TRAIN SUPER

L'attelage **commode**, dispositif inédit, permet à l'utilisateur d'atteler sa charrue seul et sans fatigue. Ce système breveté n'est prévu que sur l'avant-train super.

POUR ATTELER (fig. 9) :

Placer la (ou les) béquille sur son (leur) support afin d'assurer une bonne stabilité de la charrue.

Dégager les verrous des deux bras d'attelage au moyen des leviers-cames (12).

Reculer le tracteur dans l'axe de l'instrument jusqu'au niveau de l'axe transversal.

Enfiler l'axe de bielle inférieure du bras d'attelage gauche (13) dans la rotule de la barre de traction.

Enfiler ensuite l'axe du bras d'attelage droit ; cette manœuvre peut être facilitée par un pivotement de l'avant-train sur son axe en appuyant sur le levier de déverrouillage (14).

Manœuvrer les leviers-cames (12) dans le sens inverse pour permettre le réengagement des verrous.

Enlever la (ou les) béquille et la fixer entre les renforts de versoirs des corps arrière : si le levier de déverrouillage (14) a été poussé, réengager le verrou dans son logement de cliquet.

Effectuer une légère marche avant ou arrière du tracteur et les verrous des bras d'attelage s'engageront d'eux-mêmes dans leur logement.

Nota. — Dans le cas d'un monasoc, les béquilles ne seront enlevées qu'après cette manœuvre de verrouillage des bras.

Enfiler l'axe supérieur de potence ou de chape oscillante (15) dans la rotule de la bielle supérieure d'attelage (barre de poussée).

POUR DÉTELER :

Opérer en sens inverse.

La (ou les) béquille sera mise en place avant de dételer la charrue, une fois celle-ci abaissée sur le sol à l'endroit voulu. Pour obtenir une bonne stabilité de la charrue dételée, nous recommandons d'incliner la béquille vers l'avant (voir fig. 4). Ceci peut nécessiter un retournement préalable de la charrue.

2. AVANT-TRAIN CLASSIQUE (fig. 5 et 6)

L'attelage est réalisé comme dans le cas des instruments trois points habituels, la liaison de la charrue au tracteur étant assurée au moyen de trois bielles (deux bielles inférieures, une bielle supérieure).

Reculer le tracteur dans l'alignement de la charrue.

Amener la rotule de la bielle inférieure d'attelage du tracteur sensiblement à la hauteur de l'axe d'attelage gauche de la charrue.

Engager l'axe gauche de la traverse d'attelage dans la rotule de la bielle inférieure ; bloquer l'ensemble avec la goupille à anneau prévue à cet effet.

Amener la rotule de la bielle inférieure droite au niveau de l'axe droit de la traverse ; en réglant la longueur de la suspente droite de relevage, laquelle est en général réglable, ou en faisant pivoter l'avant-train de la charrue en appuyant sur le levier (14).

Engager l'axe de bielle inférieure droit dans sa rotule.

Fixer la bielle supérieure d'attelage (barre de poussée) à son point d'attelage sur la charrue au moyen de l'axe prévu à cet effet.

La charrue étant attelée, régler les suspentes de relevage de façon à ce qu'elles soient exactement de la même longueur.

POUR DÉTELER :

Opérer en sens inverse.

Amener la charrue à l'endroit désiré et, avant de la dételer, mettre la (ou les) béquille en place.

Comme pour les charrues à avant-train super on obtiendra une meilleure stabilité en inclinant légèrement la béquille vers l'avant.

RETOURNEMENT AUTOMATIQUE

DESCRIPTION. — Le retournement automatique est un mécanisme qui permet de retourner l'arrière-train (changement de corps en labour) sans effort. Pour des raisons de sécurité et de commodité d'utilisation seul le déverrouillage est manuel (fig. 10).

Ce dispositif est constitué essentiellement par :

une chape oscillante,

un levier de retournement,

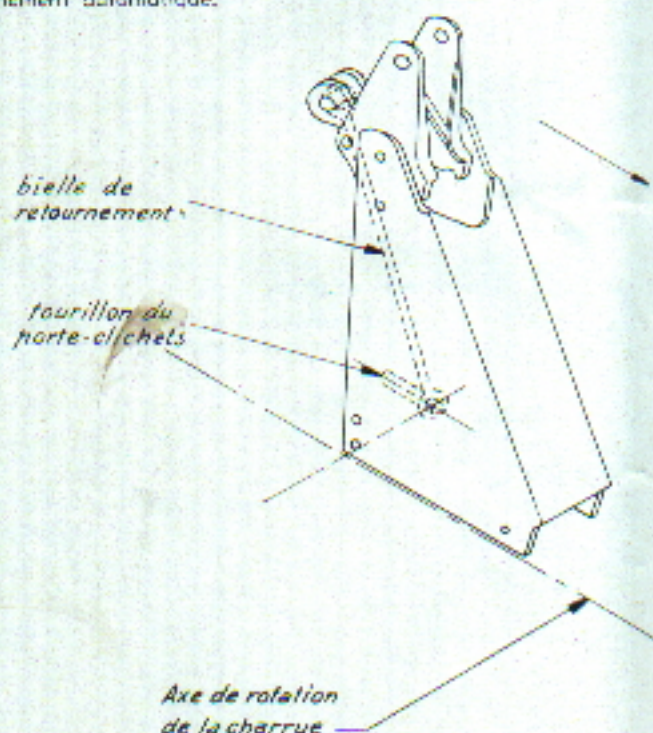
un rochet de blocage du levier de retournement en cours de travail,

une bielle de commande du retournement reliée au levier de retournement et à l'arrière-train de la charrue,

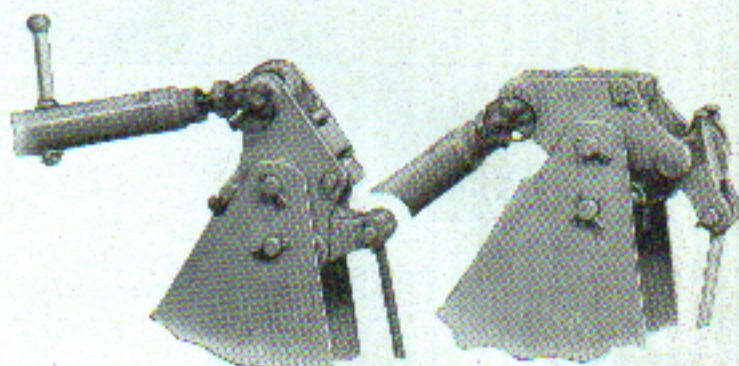
un levier de déverrouillage à main commandant un verrou dans un clichet.

UTILISATION. — Relever l'instrument au moyen du relevage hydraulique et du siège du tracteur, appuyer sur le levier de déverrouillage.

Fig. 10 : Mécanisme de retournement automatique.



DISPOSITIF DE BLOCAGE DE CHAPE



Chape bloquée en travail.

Chape débloquée en relevage.

Fig. 11 : Chape oscillante avec blocage.

Pour un certain nombre de tracteurs munis de dispositif de contrôle d'effort fonctionnant par l'intermédiaire de la barre de poussée (reliant le troisième point au point d'attelage supérieur du tracteur au troisième point de la charrue) il est nécessaire que la chape oscillante soit bloquée en travail. Mais le débattement de cette chape est, en outre, utilisé pour le retournement de la charrue.

Il est donc nécessaire de prévoir, en vue de l'adaptation des charrues à retournement automatique sur ces tracteurs un dispositif spécial dit de "blocage de chape" (fig. 11).

Ce dispositif, intégré à la chape, est automatique.

Il comprend :

un levier, une bielle, un ressort taré.

Lorsqu'on relève la charrue la chape se débloquent et le système de retournement peut fonctionner.

RETOURNEMENT A MAIN

Dans ce dispositif, l'élément moteur du retournement est le conducteur lui-même. Ce retournement est constitué d'un système de bielles, assurant la transmission de l'effort, combiné avec le dispositif de déverrouillage (identique à celui du retournement automatique) (fig. 6).

UTILISATION :

Relever l'instrument au moyen du relevage hydraulique.

Tirer sur le levier de déverrouillage, puis le repousser ; au cours de cette manœuvre, accompagner la charrue dans son retournement.

Note. — Les monosacs sont équipés d'un contrepoids (20 - fig. 23) monté sur une tige fixée sur le porte-clinchets (21).

Il permet un bon équilibrage du retournement.

La fixation de ce contrepoids est réglable afin de mieux équilibrer le retournement.

Ce nota est valable aussi bien pour le retournement automatique que pour le retournement à main.

SÉCURITÉ

Le système de sécurité est un mécanisme évitant la détérioration des pièces de la charrue dans les terres difficiles et rocheuses. Il ne se monte que sur l'avant-train super.

FONCTIONNEMENT (fig. 12). — Lors de la rencontre d'un obstacle, l'ensemble de la charrue pivote autour de l'axe (22) : ce déclenchement provoque le dégagement des sacs au-dessus du sol, dans au-dessus de l'obstacle.

Le réarmement du dispositif est aisé et se fait en relevant la charrue, ou en reculant légèrement le tracteur.

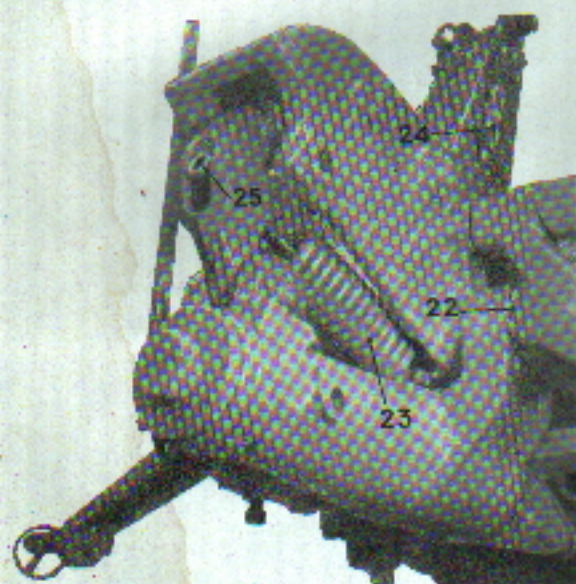
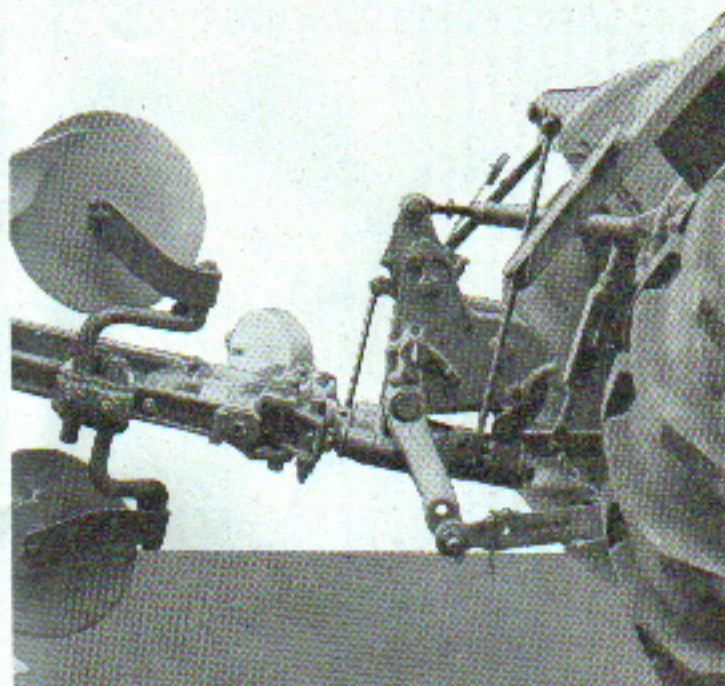


Fig. 12 : Avant-train super après fonctionnement du dispositif de sécurité.

RÉGLAGE. — Au départ de l'usine le dispositif de sécurité incorporé à l'avant-train super est volontairement taré à un niveau bas pour que le déclenchement se fasse sous l'effet d'un choc moyen. Après quelques déclenchements (3 ou 4), resserrer progressivement (tour par tour) jusqu'au serrage normal.

Fig. 13 : Positions respectives de l'avant-train et de l'arrière-train de la charrue après fonctionnement du dispositif de sécurité à la rencontre d'un obstacle.



Ce dispositif peut être réglé suivant le terrain et la puissance du tracteur :

Pour déclencher moins aisément : augmenter la tension du ressort (23) : introduire la clé (24) dans le trou (25) côté supérieur et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour déclencher plus aisément : diminuer la tension du ressort (23) en tournant la clé dans le sens inverse.

IMPORTANT. — Après une période durant laquelle la charrue n'a pas été utilisée, veiller, avant de commencer à labourer, à desserrer de 5 à 6 tours de vis le dispositif de sécurité. Après quelques déclenchements aisés (3 ou 4), retenter progressivement le système.

ENTRETIEN. — Graisser de temps en temps, par projection d'huile de vidange par exemple, à l'intérieur de l'avant-train.

RÉGLAGES EN LABOUR

A. - LARGEUR DE TRAVAIL

1. DÉPORT LATÉRAL

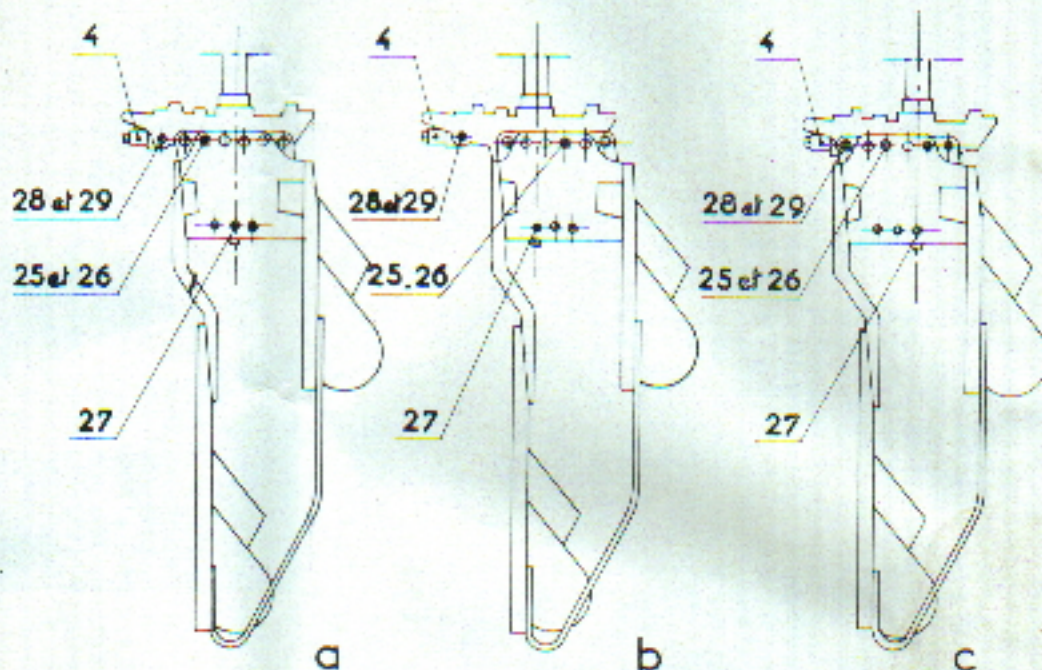


Fig. 14 : Réglage du déport latéral.

Ce réglage consiste en un déplacement latéral de l'avant-train par rapport à l'axe de l'instrument.

Entre autres facteurs (nature du terrain, profondeur de labour,...), ce réglage est fonction de l'écartement des pneus du tracteur.

Ecartement intérieur mesuré entre les pneus du tracteur

Moyen : 1 m à 1,15 m

Large : 1,12 m à 1,30 m

Etroit : moins de 1 m

position fig. a

position fig. b

position fig. c

La charrue doit être dételée :

Enlever les deux boulons (25) et (26) situés de chaque côté du porte-âge (s) et l'axe (27) fixé par une goupille rapide.

Déplacer l'avant-train par rapport à l'arrière-train en choisissant le trou correspondant à la distance entre les pneus du tracteur (position de l'axe (27)).

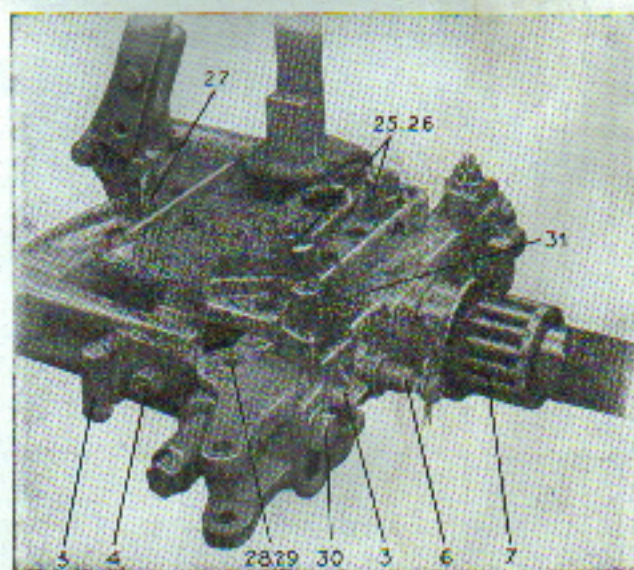
Remettre en place les boulons (25) et (26) et l'axe (27) dans son logement.

2. DEVERS DE POINTE (fig. 15) :

En général la correction de largeur de raie doit être faible (moins de 10 cm). On l'obtient en utilisant le réglage de **devers de pointe**.

10 Charrues HUARD - U.C.F.

Fig. 15 : Réglages de la charrue.



Il fonctionne un peu à la manière d'un gouvernail et il est d'utilisation commode.

Quand le corps avant prend trop large :

pour diminuer cette largeur, appuyer le contresp sur la paroi verticale de la raie.

Quand le corps avant ne prend pas assez large :

pour augmenter la largeur, écarter le contresp de la paroi verticale de la raie.

UTILISATION. — Desserer les deux boulons (25) et (26). Tourner la vis (4) de façon à faire pivoter l'arrière-train de la charrue autour de l'axe (27) dans le sens désiré.

Rebloquer les boulons (25) et (26).

B. APLOMB DE LA CHARRUE (fig. 15)

Ce réglage a pour but de maintenir la charrue perpendiculaire au sol, quelles que soient la profondeur du labour et la pente du terrain.

Desserer la vis (30) du côté que vous désirez régler.

Régler la verticalité en agissant sur la vis (31) commandant le coulissement du cliquet (3) dans sa rainure.

Après réglage, rebloquer la vis (30).

C. CONTROLE DE PROFONDEUR (fig. 9)

Ce réglage s'obtient :

soit par le relevage hydraulique du tracteur si celui-ci est contrôlé. Se reporter alors aux indications fournies par le constructeur du tracteur.

soit par la **roue de jauge** (10) fixée sur la charrue. Cette roue se règle par un simple déplacement des rondelles à crans (32) et (33).

Après usage, rebloquer les écrous de fixation.

Note. — Un dispositif de freinage diminue le choc résultant du basculement de la roue lors du retournement de la charrue.

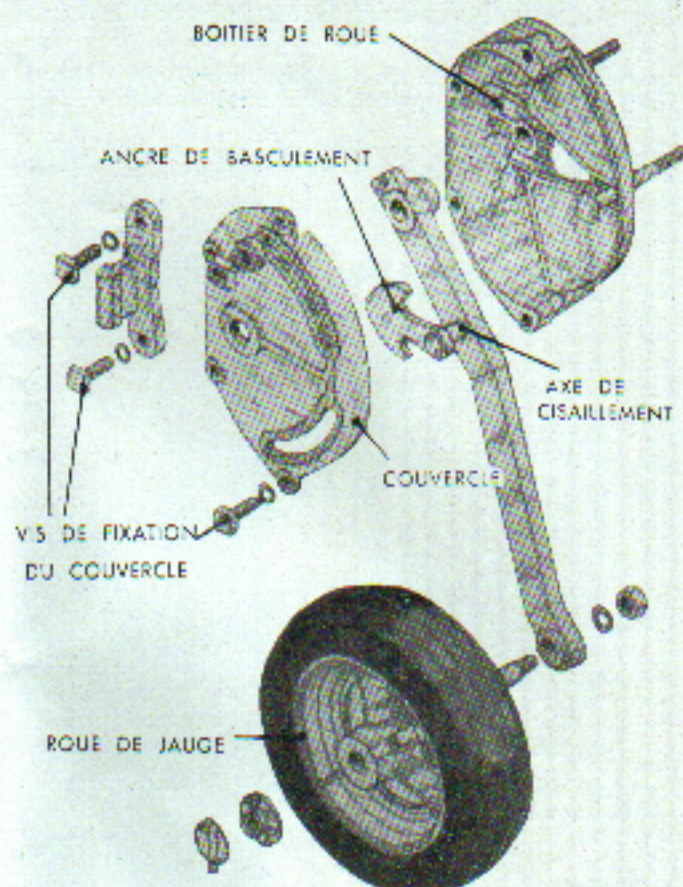


Fig. 16 : Roue de contrôle de profondeur ou roue de jauge - Détail du mécanisme.

Pour que la roue bascule doucement sous son propre poids : desserrer le contre-écrou et régler le serrage de l'écrou (34) en conséquence.

Note. — Un effort trop important sur la roue a souvent pour origine un "réglage de talonnage" défectueux.

Il faut que la bielle supérieure de l'attelage trois points soit comprimée (chape oscillante de la charrue en butée vers l'arrière) pour que le talon lisse légèrement le fond de la raie.

D. - TALONNAGE (très important)

Le talonnage assure la stabilité longitudinale de l'instrument et un travail convenable des corps de labour.

Ce réglage est obtenu en faisant varier la longueur de la bielle supérieure d'attelage (barre de poussée). La charrue

est convenablement réglée lorsque le talon (35) (voir fig. 9) lisse légèrement le fond de la raie.

Une longueur insuffisante de la bielle supérieure conduit dans les bisocs à un labour plus profond du corps avant. Il en résulte aussi un effort trop important sur la roue de jauge, lorsque la charrue possède ce dispositif.

E. - TRANSPORT

Nous conseillons vivement l'emploi de la roue de transport, surtout pour les charrues bisoc. Elle soulage le relevage hydraulique du tracteur, dont elle facilite la conduite. Elle diminue en outre la fatigue des pièces de la charrue.

Si, cependant, la charrue n'était pas équipée d'une roue de transport, il y aurait lieu de prendre, pour les déplacements avec la charrue portée derrière le tracteur, la précaution suivante :

Le labour étant terminé, faire un retournement de la charrue. Ainsi le dispositif de retournement sera désarmé et le câble ou la biellette de retournement ne portera pas le poids de la charrue pendant le transport.

Avant de reprendre le labour, réarmer le retournement par une simple descente à fond du relevage et par sa remontée.

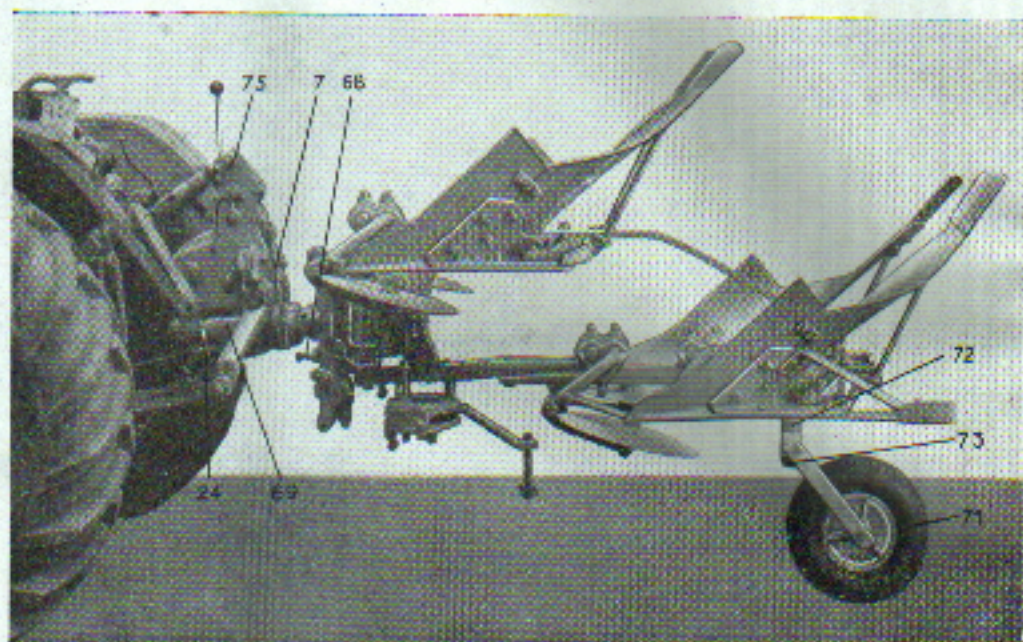


Fig. 17 : Bisoc réversible en position de transport

UTILISATION DE LA ROUE DE TRANSPORT (fig. 17) :

Abaisser la charrue au sol.

Désolidariser la biellette de retournement automatique (7) de son levier (68), ou la bielle de retournement à main.

Fixer l'embout et son écaille à la biellette de retournement automatique.

Relever l'instrument et faire pivoter l'arrière-train en position horizontale, les versoirs tournés vers le haut. Cette manœuvre s'exécute à la main.

Engager le verrou-clé (24) dans le trou de l'écloussure (69) et le maintenir par son épingle.

Monter la roue de transport (71) sur son pivot arrière (72) ; placer la rondelle (73) et la goupille servant à sa fixation.

Abaisser l'instrument jusqu'à ce que la roue de transport reposant sur le sol, la chape oscillante (75) soit en oscillation, ménageant ainsi un appui de la charrue sur le relevage hydraulique.

Si l'instrument possède un contrepoids (20), le fixer à sa chaîne (63) (fig. 24).

Nota. — Il est intéressant de noter que la même roue peut servir à la fois pour la roue de jauge et pour le transport.

Pression de gonflage du pneu de la roue de transport : 3 kg/cm² environ.

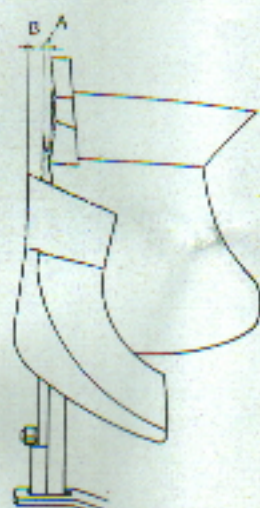
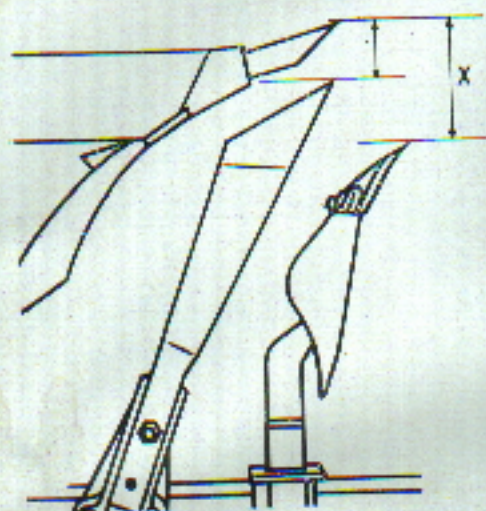
F. RÉGLAGES DES ÉQUIPEMENTS

Des équipements convenablement réglés facilitent le travail du soc et contribuent à assurer une bonne stabilité à la charrue, ils réduisent en outre l'effort de traction imposé au tracteur.

COUTRES DROITS

Chaque ensemble de coutres droits est formé :
de deux coutres droits à réglage indépendant permettant de rattraper l'usure. Dans les conditions normales de travail, la distance entre la pointe du coudre et la pointe du soc est de 4 à 5 cm.

c d'une pièce support fixée sur les longerons des ailes au moyen de deux boulons ;



Cette pièce support peut occuper deux positions :

- sur les longerons d'aile arrière des bisocs,
- sur les longerons d'aile des monosocs.

COUTRES CIRCULAIRES

Les coutres circulaires sont à rasettes indépendantes. Leurs supports sont fixés sur les longerons d'aile au moyen de brides à l'arrière et boulonnés sur les longerons à l'avant.

Les supports des rasettes de coutres circulaires sont fixés sur les longerons d'aile au moyen de brides.

RÉGLAGES DES COUTRES CIRCULAIRES :

en longueur (pour l'arrière seulement) : en déplaçant les brides sur les ailes.

en hauteur : après avoir desserré les vis de blocage, faire coulisser séparément les tiges supports de disques dans les pièces de fixation sur les longerons d'aile.

en orientation : desserrer les vis de blocage et tourner les tiges supports de disques dans les pièces de fixation sur les longerons d'aile. Ce réglage peut se faire au moyen d'une clé.

en conditions normales :

La distance entre le bord du disque et le soc doit être de 3 à 5 cm suivant la profondeur de travail.

La distance entre le plan du disque et le plan d'usure du contresol doit être de 1 à 2 cm environ (cote D).

RÉGLAGE DES RASETTES DE COUTRES CIRCULAIRES :

Elles se règlent en longueur, en hauteur et en orientation comme les coutres circulaires.

RASETTES NORMALES ET RASETTES A FUMIER

Chaque ensemble de rasettes est fixé par une chape ou coutrière et par une cale de coutrière. Le serrage s'effectue par une vis.

La pointe du soc de la rasette doit déborder d'un centimètre environ la cote du coudre (cote B). La hauteur étant définie par la profondeur du labour : la rasette pèle le sol et travaille à une profondeur de :

3 à 4 cm pour la rasette normale,

5 à 8 cm pour la rasette à fumier.

La rasette est montée devant le coudre à une distance suffisante pour éviter tout bourrage.

Fig. 18 et 19 : Réglage des coutres droits avec rasettes normales ou rasettes à fumier.

La pointe du soc de la rasette doit venir en travail frôler le flanc du disque.

La position en longueur de la rasette est déterminée en fonction des besoins ; généralement au centre du disque.

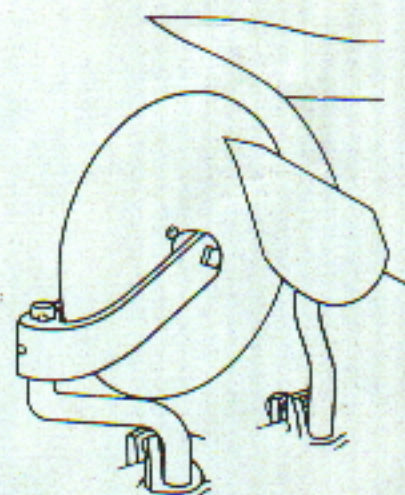
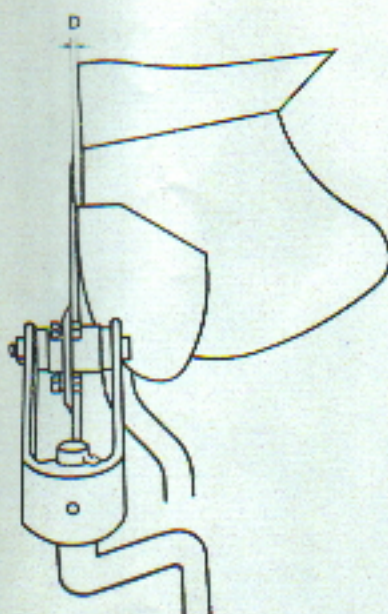


Fig. 20 et 21 : Réglage des coutres circulaires avec rasettes indépendantes.

NOTA. — Il est important que dans un même équipement, les divers éléments de la charrue soient réglés de la même façon.

G. TRANSFORMATIONS

1. LARGEUR DE TRAVAIL (fig. 22) :

Il est utile dans certains cas de faire varier la largeur de travail de l'instrument et, dans ce but, une possibilité de transformation des bisocs a été prévue :

BISOC	Largeurs en :	
HB 1	14" ou 12"	— 35,5 ou 30,5 cm
HB 2	13" ou 11"	— 33 ou 28 cm
HB 3	12" ou 10"	— 30,5 ou 25,5 cm
HB 4	11" ou 9"	— 28 ou 23 cm

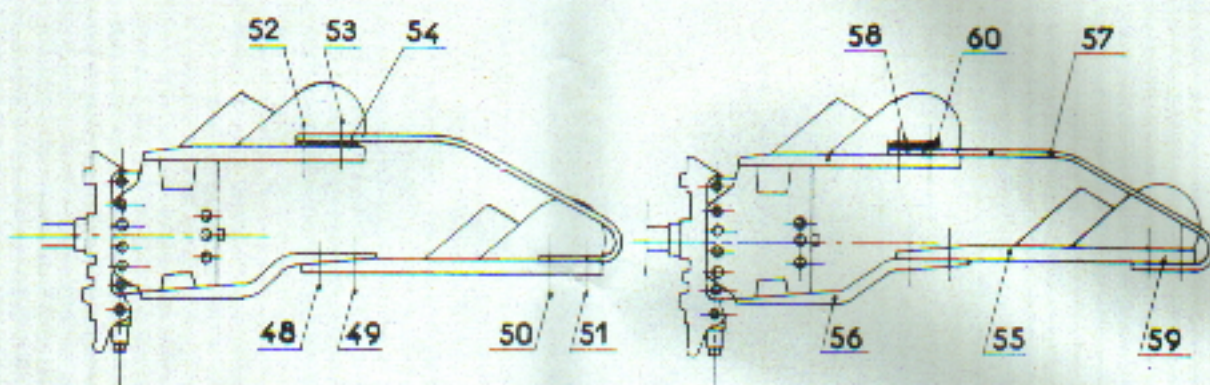


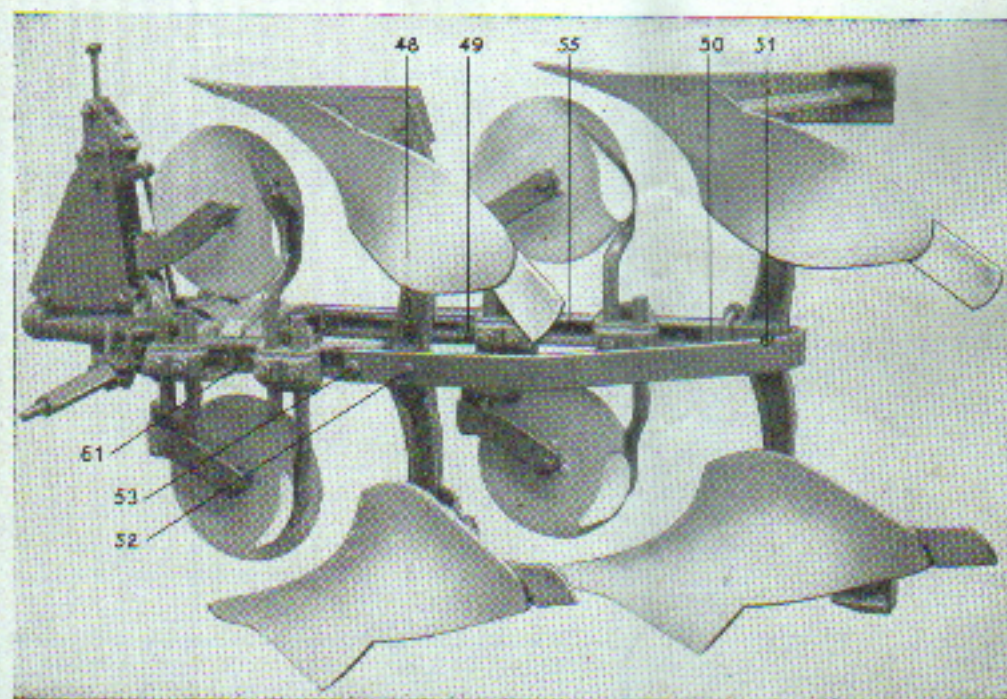
Fig. 22 : Modification de la largeur de travail des bisocs réversibles.

2. TRANSFORMATION DE BISOC EN MONOSOC (fig 23 et 24)

Cette transformation est intéressante pour la réalisation d'en-

fouissements importants et dans le cas où l'effort de traction demandé par le bisoc est supérieur aux possibilités du tracteur.

Elle nécessite un dispositif de transformation livré complet.



RÉALISATION

Enlever les boulons (48), (49), (50), (51), (52) et (53).

Monter l'âge arrière (55) à la place de l'âge avant (51).

Au premier trou de l'âge, placer le porte-béaule (52) fourni avec les pièces de transformation.

Positionner la chaîne (63) servant à maintenir le contre-poids en position de transport, sur la rallonge d'âge (56) par son anneau.

Monter l'entretoise (54) (fig 24).

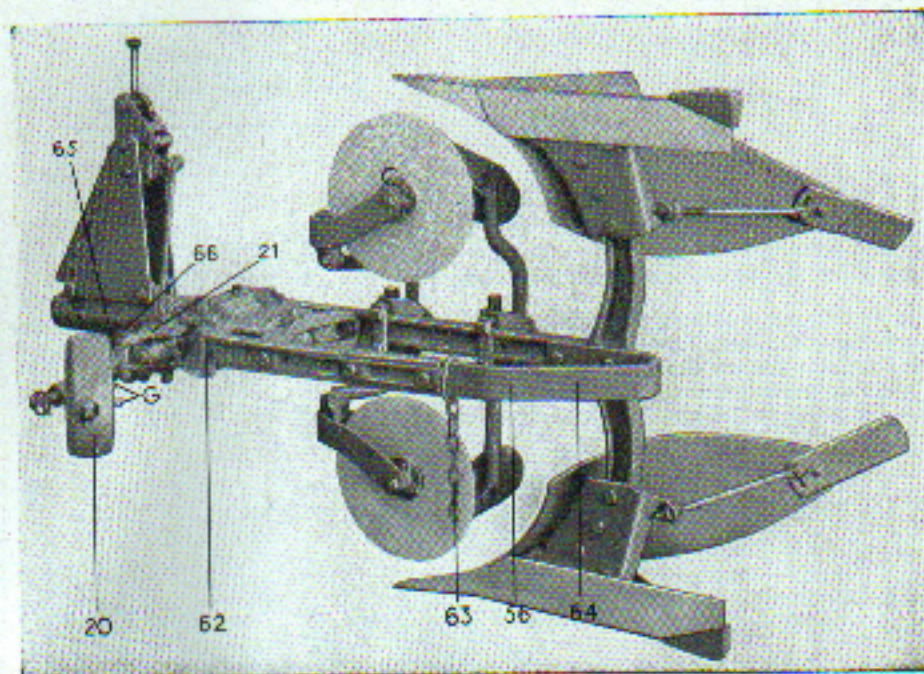
Fixer la tige de contre-poids (65) par son boulon (56) et la vis de blocage de la tige de contre-poids sur le porte-clonets (21).

Fig. 23 : Bisoc réversible HB avant transformation en monosoc.

Le contrepoids (20) est fixé sur la tige (65) par deux vis (G) : il est réglable en position suivant les besoins du retournement. Pour augmenter son efficacité, la faire coulisser sur la tige vers l'extérieur.

Remarque. — Il est conseillé, en cas de transformation, de changer les socs pour le travail en monosoc, afin d'éviter une usure plus grande d'un soc lorsque l'instrument sera remonté en bisoc.

Fig. 24 : Monosoc réversible provenant de la transformation d'un bisoc (fig. 23).



3. TRANSFORMATION DE BISOC NORMAL EN BISOC GRAND DÉGAGEMENT

Le dispositif permettant de transformer les modèles normaux HB 1 et HB 2 en "grand dégagement" comporte : une rallonge d'âge arrière spéciale,

une entretoise spéciale reliant l'âge avant à l'âge arrière.

On porte ainsi le dégagement entre corps :

pour le bisoc HB 1 de 740 mm à 910 mm,

pour le bisoc HB 2 de 690 mm à 860 mm.

Ce "grand dégagement" permet de travailler sur sols très encombrés en évitant les bourrages.

IMPORTANT

Votre CHARRUE RÉVERSIBLE HUARD peut vous servir pendant de longues années à condition que vous lui assuriez un minimum d'entretien :

En remplaçant les pièces d'usure au bon moment, en supprimant le jeu dans les pièces en mouvement, vous éviterez la panne et vous augmenterez en même temps la durée de votre charrue.

Rappelez-vous que nos charrues ne peuvent être rapidement et convenablement entretenues qu'avec des pièces de rechange d'origine.

Une organisation moderne et un réseau d'agents compétents aidés par le service Assistance clientèle HUARD - UCF assure la fourniture rapide de ces pièces.

ENTRETIEN

Nos charrues sont robustes et ce sont des matériels de qualité; pour être maintenues en bon état de fonctionnement et durer, un minimum d'entretien est cependant nécessaire.

Cet entretien est d'ailleurs avantageux puisqu'il évite l'usure prématurée des pièces, facilite les réglages et manœuvres de la charrue. L'entretien des pièces travaillantes évite en outre de demander au tracteur un effort supplémentaire de traction. Mettre en pratique les quelques conseils ci-dessous :

Avant le travail (fig. 25) :

vérifier soigneusement la fixation des boulons et des vis ; graisser les points ou les surfaces marqués G sur la figure ;

huiler les points marqués H sur la figure.

Pendant le travail :

Veiller au bon état des parties travaillantes : le tranchant du soc est très important, il doit être coupant. Pour éviter toute perte de temps, il est conseillé d'avoir un ou deux jeux de socs de rechange d'origine.

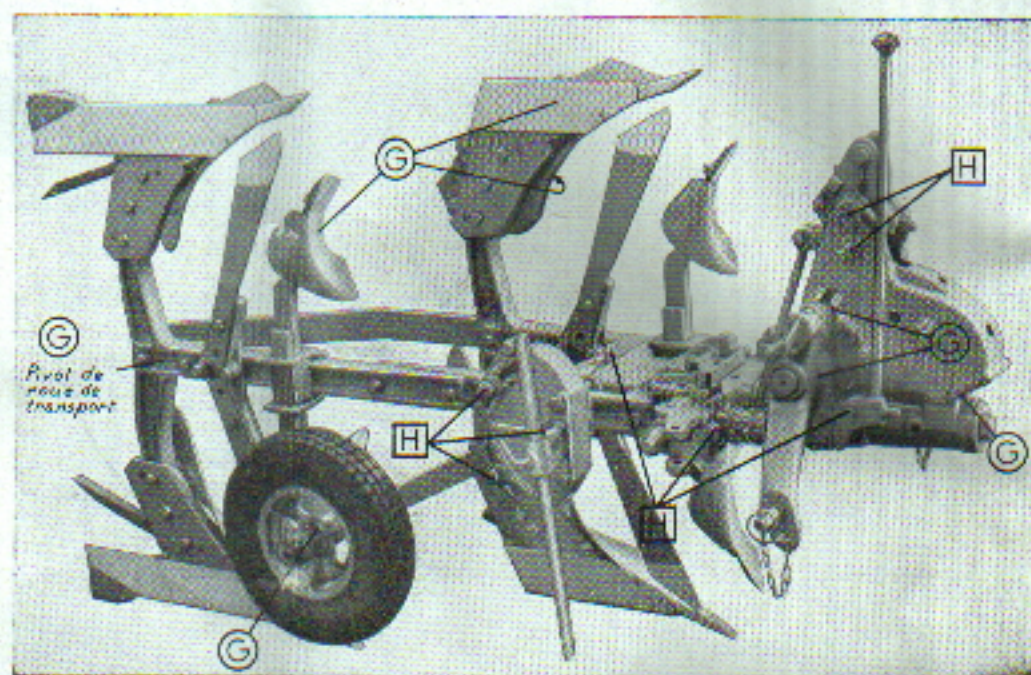
Après le travail :

La surface des pièces travaillantes doit être nettoyée et graissée pour éviter l'oxydation.

Cette remarque est particulièrement valable pour les versoirs. Si la charrue est inutilisée pendant un temps assez long, elle

Fig. 25 : Schéma de graissage des charrues réversibles.

G : parties à graisser.
H : parties à huiler.



Le rôle des rallonges de versoirs américains est seulement d'assurer le retournement de la bande de terre. Les régler de façon qu'elles n'en lèchent que la crête.

doit être remise dans un endroit abrité après avoir procédé à un graissage complet.

C'est aussi le moment de vérifier l'état d'usure des pièces, des pièces travaillantes en particulier, et d'en commander éventuellement de nouvelles, de remplacer les gaupilles, boulons manquants ou usés.

La charrue sera ainsi en parfait état de marche à la reprise des labours.

Pour prévenir les accidents, bien veiller au colage de la charrue par la fixation correcte de la (les) béquille de remisage.

LES CHARRUES HUARD
des séries HB & HM
sont des
productions



HUARD

UNION CHARRUES FRANCE

PIÈCES D'USURE HUARD - U.C.F.

MARQUAGE

Les charrues HUARD - U.C.F. présentent des pièces d'usure en :

- Acier au carbone, et en
- Acier mangano-siliceux traité.

Ces pièces se distinguent les unes des autres par leur marquage, en creux ou en relief. (date application marquage : avril 1963).

	N° pièce	Marque
— pièces en acier au carbone	27734	HUARD
— pièces en acier mangano-siliceux	27734	HUARD MST

L'acier mangano-siliceux traité : HUARD M.S.T. possède une résistance, une dureté et une élasticité importantes. La trempe améliore ses qualités naturelles, mais il est indispensable qu'elle soit faite selon une méthode bien déterminée.

REBATTAGE

Acier au carbone : HUARD

Le rebattage se fait entre 1.000 et 1.200° - c'est-à-dire au jaune très clair.

Acier mangano-siliceux traité : HUARD M. S. T.

Le rebattage doit se faire entre 850 et 1.100° - au rouge cerise.

A des températures supérieures on risquerait de brûler la pièce, sa structure en serait modifiée et elle deviendrait fragile.

A des températures inférieures, elle serait également cassante.

TRAITEMENT

La TREMPE : est une opération consistant à chauffer une pièce en acier afin de lui faire acquérir une structure particulière, et à la refroidir plus ou moins rapidement pour lui permettre de conserver à froid cet état.

Le REVENU : consiste à réchauffer l'acier après trempe. Il rend stable et uniforme la masse des produits traités. Il améliore leur résistance aux chocs.

TRAITEMENT DES SOCS & DES SOCS DE RASETTES

1° - Le traitement des aciers HUARD - U.C.F. doit se faire à une température légèrement inférieure à la température de rebattage. Après forgeage, chauffer le soc de façon régulière.

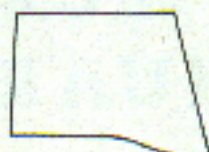
à 850° - rouge cerise, pour les aciers au carbone HUARD.

à 900° - rouge cerise clair, pour les aciers manganosiliceux traités HUARD - M.S.T.

2° - Tremper verticalement le soc dans l'eau tiède sur la moitié de sa largeur.

3° - **Indispensable** : Quand la zone trempée est refroidie, la sortir vivement ; laisser cette partie se réchauffer pour effectuer le revenu entre 400 et 500°, rouge sombre naissant (visible par luminosité dans l'ombre). C'est la partie restée hors de l'eau qui réchauffe la partie trempée. C'est un auto-revenu.

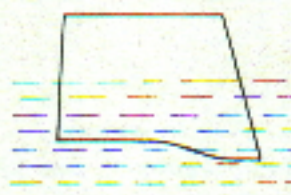
4° - Lorsque la température précédente a été atteinte, plonger le soc à nouveau et entièrement dans l'eau pour le refroidir complètement.



Chauffer :

Acier au carbone 850°
rouge cerise

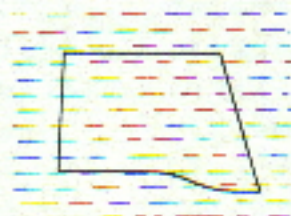
Acier manganosiliceux traité
900° rouge cerise clair



Tremper à l'eau



Entre 400 à 500°,
rouge sombre naissant



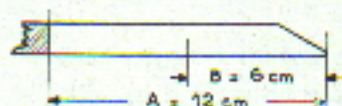
Plonger entièrement
dans l'eau

TRAITEMENT DES BARRES (carrelets)

Chauffer l'extrémité rebattue sur 12 cm environ.
Traiter sur 6 cm.

TRAITEMENT DES COUTRES DROITS

Identique à celui des socs de rasettes - le tranchant est trempé dans l'eau.



A - partie à chauffer
B - partie à tremper

HUARD - U.C.F.

S. A. DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS HUARD
CARRIÈRE-CUYOT - FONDEUR
& UNION CHARRUIS FRANCE
Capital : 6166000 F

CHATEAUBRIANT (L.-A.)

R. C. NANTES 50 B 82



INSPECTIONS RÉGIONALES

- 1 - CHATEAUBRIANT, rue des Vauzelles (L.-A.), Tél. 354
- 2 - CHAUNY, 12, rue Ferdinand-Bisson - Aisne, Tél. 631
- 3 - LYON, 58, rue du Lac (Rhône), Tél. (70) 60.43.71
- 4 - TOULOUSE, Montaudron, rue Claude-Godin
Tél. 23.53.33

8 - 1163

IMP. JARNET - CHATEAUBRIANT