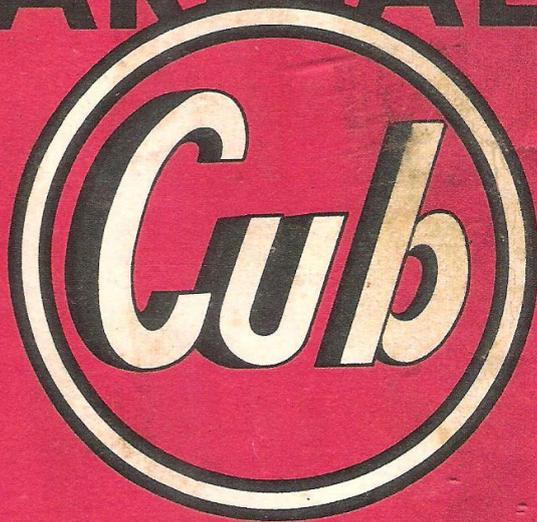


Livret d'entretien



FARMALL



MCCORMICK INTERNATIONAL

CIMA

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES MACHINES AGRICOLES

SIÈGE SOCIAL: 170, BOULEVARD DE LA VILLETTE-PARIS XIX^e

USINES à CROIX (Nord) - MONTATAIRE (Oise) - ST-DIZIER (H^{te} Marne)

TOUS ROULE-MOINS CHÈRE AVEC ATDA

TABLE DES MATIERES

Sujet	N° de page
INTRODUCTION	
Numéros de série, moteur et châssis.....	2
Orientation.....	2
DESCRIPTION	
Avant la mise en service du tracteur.....	6, 7
Commandes et instruments de bord.....	4 à 6
Préparation du tracteur pour le travail journalier.....	7
Vues du tracteur.....	3
UTILISATION DU TRACTEUR	
Conduite du tracteur.....	10
Utilisation de la poulie de transmission et de la prise de force.....	13
Utilisation du moteur.....	8 à 10
GRAISSAGE	
Caractéristiques des graisses et des huiles de graissage.....	16, 17
Filtre à huile.....	14, 15
Graissage des roues avant.....	16
Graissage général du moteur.....	14
Tableau de graissage.....	18 à 21
ENTRETIEN	
Batterie.....	37 à 39
Bougies et câbles.....	29
Câblage, démarrage et éclairage.....	33, 34
Carburateur.....	24
Commande de la distribution du semoir.....	48
Démarreur.....	37
Embrayage.....	40
Equipement de démarrage et d'éclairage.....	32 à 39
Essieu avant réglable.....	46
Filtre à air.....	28, 29
Filtre à combustible.....	25
Freins.....	41
Génératrice.....	35, 36
Magnéto.....	30 à 32
Petites opérations d'entretien du moteur.....	39
Pneumatiques.....	46 à 48
Précautions à prendre par temps froid.....	25
Réglage de la barre d'attelage.....	42
Réglage du jeu des soupapes.....	39
Roues.....	43 à 45
Roues avant et arrière (réglage de la voie).....	43 à 45
Siège.....	43
Système de refroidissement.....	26 à 28
Tableau de dépannage.....	49 à 52
Vérifications périodiques.....	23
Vue en coupe du tracteur.....	22
STOCKAGE ET REMISAGE DU TRACTEUR.....	53
EQUIPEMENTS SPECIAUX.....	54 à 60
CARACTERISTIQUES.....	60, 61

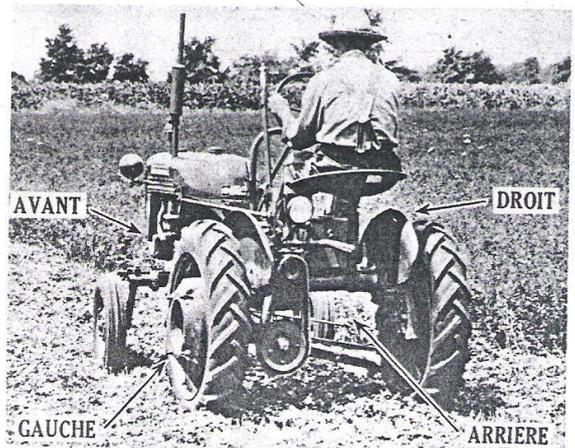
INTRODUCTION

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

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

Afin d'éviter toute confusion il est nécessaire de préciser la signification des indications "DROIT", "GAUCHE", "AVANT" et "ARRIERE" employées au cours de cet ouvrage. Les termes "DROIT" et "GAUCHE" doivent se comprendre pour un observateur placé sur le siège du conducteur faisant face vers l'avant du tracteur. "L'AVANT" du tracteur se trouve vers le radiateur, et "L'ARRIERE" se trouve vers la barre d'attelage.

Sur toutes demandes de pièces, spécifiez toujours le numéro de série de votre tracteur et de son moteur. Le numéro de série du tracteur est gravé sur une plaque fixée au boîtier de direction sur le côté droit



du tracteur. Ce numéro est précédé des lettres "FCUB", figure 1. Le numéro de série du moteur est gravé sur la gauche du bloc-moteur, à droite du carburateur. Ce numéro est précédé des lettres "FCUBM", figure 2.

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

Numéro de série du tracteur

FCUB _____

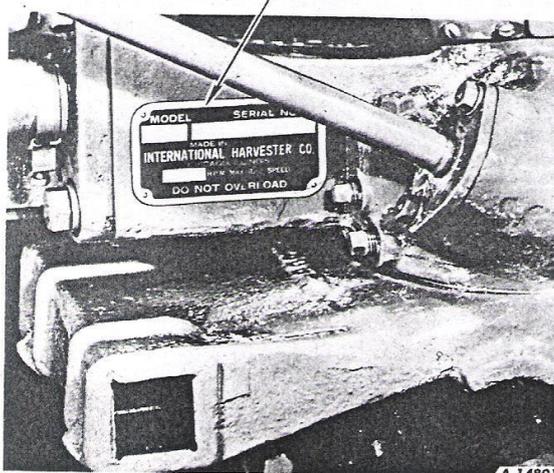


Figure 1 - Emplacement du numéro de série du tracteur.

Numéro de série du moteur

FCUBM _____

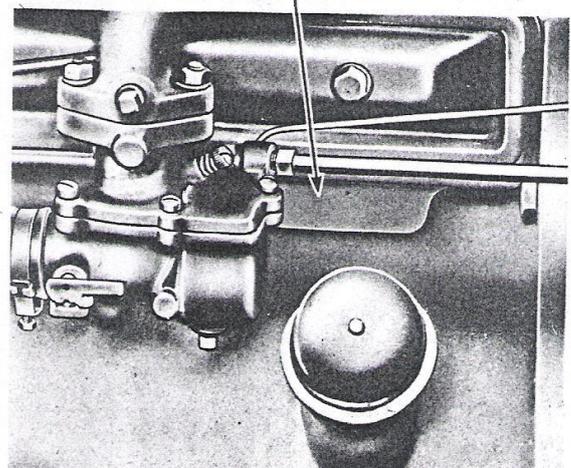
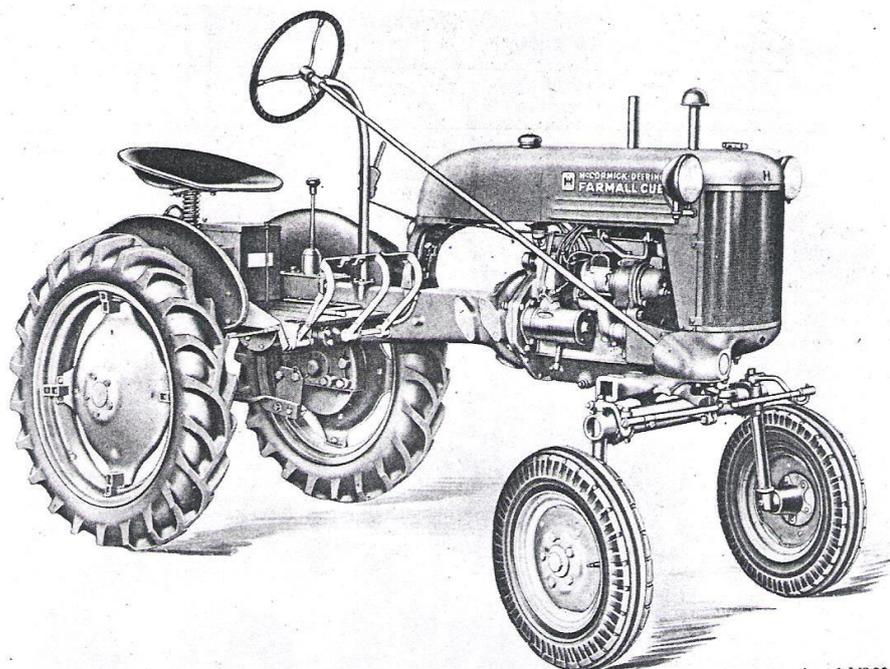


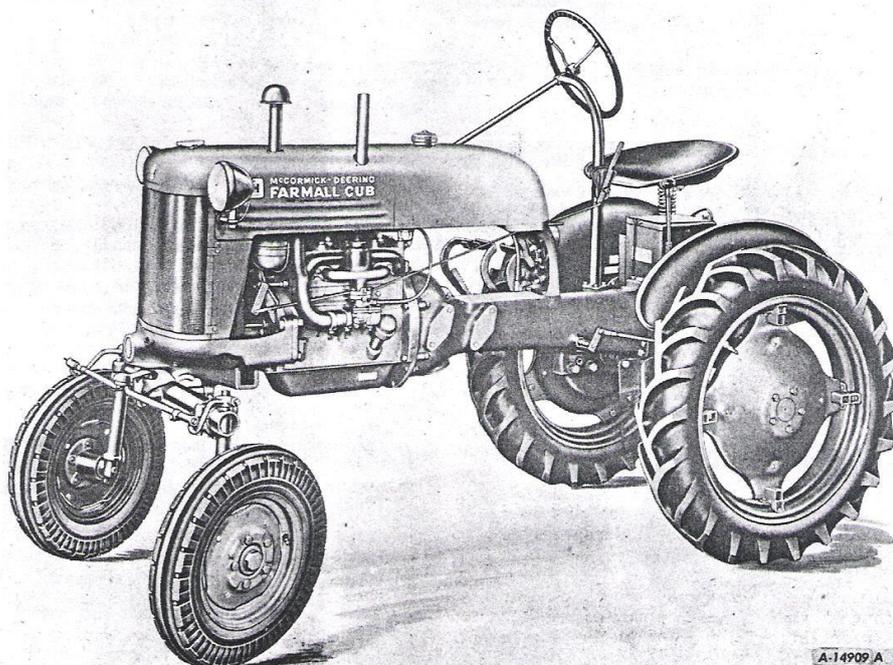
Figure 2 - Emplacement du numéro de série du moteur.

DESCRIPTION



A-14908A

Farmall Cub vu de trois-quarts, côté droit. L'essieu avant réglable, le démarrage et l'éclairage électriques représentés sur la figure sont fournis en équipements spéciaux.



A-14909A

Vue de trois-quarts, côté gauche, du Farmall Cub.

FARMALL CUB

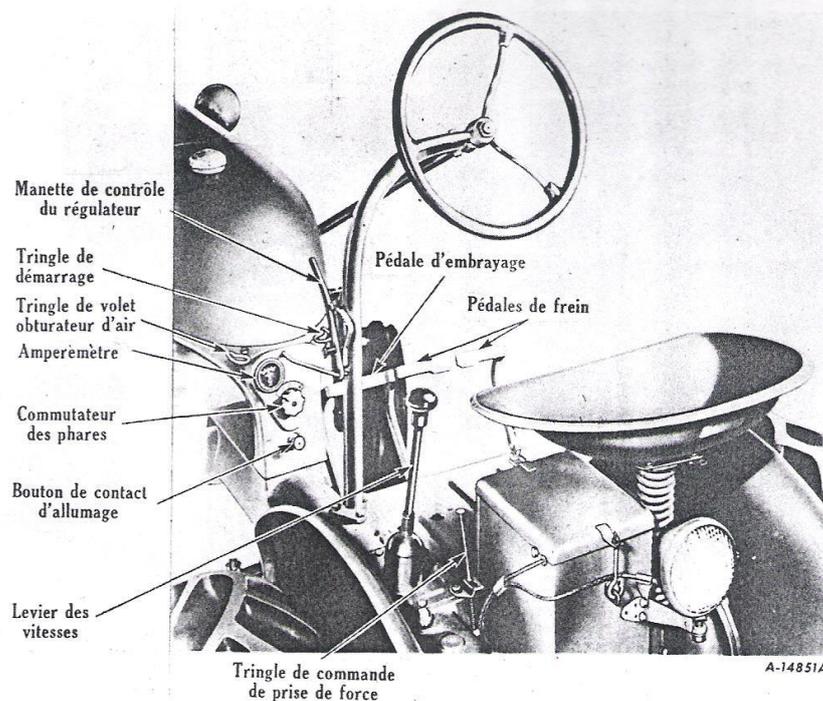


Figure 3 - Emplacement des commandes.

Instruments de bord et commandes

La poulie de transmission, la prise de force, l'essieu avant réglable, le démarrage et l'éclairage électriques constituent des équipements spéciaux du Farmall Cub, et ne sont fournis que sur commande. Cependant, les instructions pour l'utilisation et l'entretien de ces équipements ont été incorporées dans le présent livret. Si votre tracteur ne possède pas ces équipements spéciaux, il n'y a pas lieu de tenir compte des instructions concernant leur utilisation.

Pédales de frein

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

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

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

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

la pédale placée du côté du tournant à effectuer.

Le jumelage des pédales de frein (qui se trouve derrière la pédale de frein gauche) sert à réunir les deux pédales, ce qui permet de faire fonctionner simultanément les deux freins.

Le blocage des pédales de frein, figures 3 et 77, est utilisé pour maintenir les pédales de frein dans leur position de freinage, ce qui immobilise le tracteur.

Pédale d'embrayage

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

DESCRIPTION

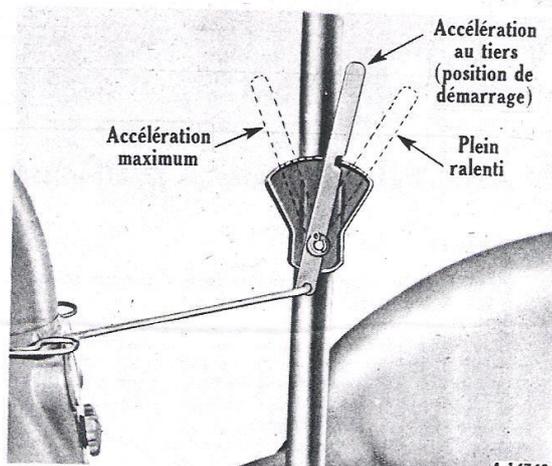


Figure 4 - Différentes positions de la manette de contrôle du régulateur.

Manette de contrôle du régulateur

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

A pleine charge, la vitesse de régime ou vitesse contrôlée par le régulateur est de 1600 t.p.m.; à vide, cette vitesse est d'environ 1800 t.p.m.; la vitesse minimum obtenue par fermeture du papillon des gaz à la main est de 450 à 500 t.p.m.. Ne jamais faire tourner le moteur à une vitesse supérieure à celle contrôlée par le régulateur. Les vitesses excessives sont dangereuses.

Le régulateur est réglé à l'usine et ne nécessite aucun réglage. Si le régulateur ne fonctionne pas correctement, consultez votre agent "International Harvester".

Tringle de volet obturateur d'air

La tringle de volet obturateur d'air fait partie de l'équipement de démarrage électrique, et permet le réglage du volet sans quitter le siège du tracteur. Pour le démarrage du moteur, tirez sur la tringle pour fermer le volet obturateur d'air du carburateur et repoussez-la pour ouvrir le volet.

Levier du volet obturateur d'air du carburateur

Le levier du volet obturateur d'air du carburateur permet de contrôler l'admission d'air au carburateur. Quand le levier obturateur d'air, figures 10 et 14, est relevé de toute sa course (position fermée) l'admission d'air est coupée, enrichissant de ce fait le mélange carburé pour le démarrage du moteur. Si votre tracteur n'est pas équipé du démarreur électrique et de la tringle du volet obturateur d'air, relevez le levier de toute sa course avant de faire tourner le moteur à la manivelle. Pour le fonctionnement normal du moteur, abaissez le levier pour ouvrir le volet.

Bouton de contact d'allumage

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

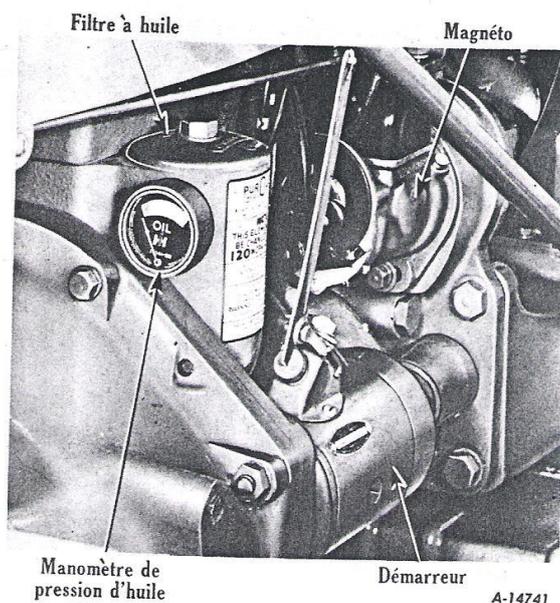


Figure 5 - Emplacement du manomètre de pression d'huile.

Manomètre de pression d'huile

Ce manomètre, figures 5 et 6, indique la pression de circulation de l'huile à travers le moteur. L'aiguille doit se maintenir sur la partie blanche pendant la marche, figure 6. Au cas où elle ne se trouverait pas placée dans cette position, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause de la chute de pression d'huile. Si vous ne pouvez pas déterminer cette cause, n'omettez pas de consulter votre agent "International Harvester" avant de faire fonctionner le moteur.



Figure 6 - Manomètre de pression d'huile montrant l'aiguille en position correcte de fonctionnement.

FARMALL CUB

Levier des vitesses

Ce levier sert à sélectionner le rapport désiré de démultiplication de la transmission. Il y a trois (3) vitesses avant et une (1) marche arrière, *figure 7*.

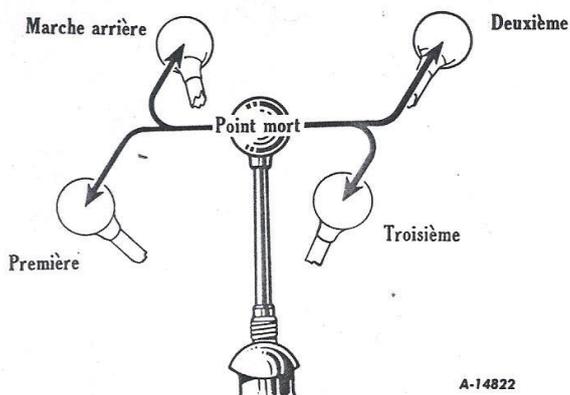


Figure 7 - Différentes positions du levier des vitesses.

Tringle de démarrage

La tringle de démarrage sert à lancer et arrêter le moteur du démarreur. Tirez sur la tringle pour mettre le moteur en marche.

Commutateur de phares

Ce commutateur commande les phares et sert également à régler, du tableaude bord, le débit de la génératrice.

Le commutateur comporte quatre positions: "L" Charge réduite; "H" Pleine charge; "D" Brillance atténuée; "B" Brillance maximum.

Ampèremètre

L'ampèremètre indique le taux de charge ou de décharge de la batterie. Lorsque le moteur tourne, l'ampèremètre doit indiquer la charge. S'il indique constamment une décharge, recherchez la cause pour éviter la décharge complète de la batterie et les dommages éventuels à la génératrice. *Reportez-vous aux pages 32 à 38 pour les renseignements complémentaires concernant l'équipement électrique.*

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

La tringle de commande sert à embrayer ou à débrayer la poulie de transmission ou la prise de force. *Reportez-vous à la page 13 pour les instructions de fonctionnement.*

Dès l'arrivée du tracteur, faites une inspection complète pour déterminer les manquants et les avaries qui auraient pu se produire en cours de transport.

Avant la mise en service du tracteur neuf

Graissage

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

Vérifiez le carter du moteur, le filtre à air, la transmission, le boîtier de la poulie de transmission et tous les boîtiers d'engrenages, pour vous assurer que leur niveau est correct et que les qualités d'huiles employées correspondent à la température extérieure, *reportez-vous au "Tableau de Graissage" et aux caractéristiques des lubrifiants de la page 17*.

Les tracteurs expédiés à destination des Etats-Unis d'Amérique, du Canada et du Mexique sont entièrement garnis d'huile avant de quitter l'usine. Les moteurs sont remplis d'huile moteur légère.

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

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

Pneumatiques

Avant de déplacer le tracteur, vérifiez la pression d'air dans les pneumatiques et gonflez ou dégonflez les pneumatiques avant à 1 Kg 400 (20 lbs) et les pneumatiques arrière à 0 Kg 850 (12 lbs). *Reportez-vous au Tableau de la page 47 pour les renseignements complémentaires.*

Système de refroidissement du moteur

La contenance du système de refroidissement est d'environ 9 L. 25 (9 3/4 U.S. pints).

Assurez-vous que le bouchon de vidange qui se trouve au-dessous du radiateur est bien fermé, *figure 45*.

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

Pour plus de renseignements, reportez-vous à la page 26 "Système de Refroidissement". Si l'on doit employer le tracteur par temps de gelée (0°C - 32°F ou moins) se reporter à "Conduite par temps froid", *page 25*.

DESCRIPTION

Système d'alimentation

N'utilisez que de l'essence propre et de bonne qualité.

Pendant les 100 premières heures de travail, mélangez un demi litre d'huile moteur légère par vingt litres d'essence (1 pint par 5 U.S. gallons).

Allumage

Assurez-vous que le câble central "B", *figure 57*, du distributeur de la magnéto est bien enfoncé dans sa douille sur le couvercle de bobine de la magnéto.

Sur les tracteurs munis de l'équipement de démarrage et d'éclairage, le câble de masse de la batterie, *figure 62*, et le câble qui va à la borne "F" de la génératrice, *figure 59*, sont débranchés pour l'expédition. Par conséquent, avant de mettre le moteur en route, prenez soin de brancher correctement le câble de masse de la batterie et le câble de la génératrice.

Préparation du tracteur pour le travail journalier

Système d'alimentation

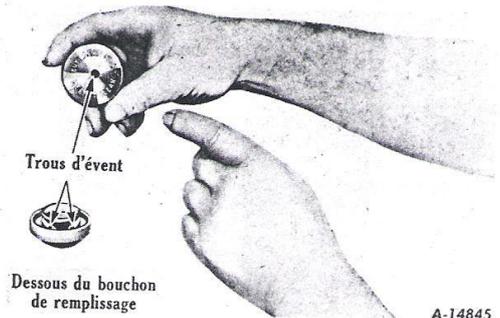
Faites le plein du réservoir à combustible, de préférence à la fin de la journée de travail, avec de l'essence propre de bonne qualité; (la capacité est d'environ 28 L. 40 - 7 1/2 U.S. gallons). L'air surchargé de vapeur d'eau qui pourrait séjourner dans le réservoir se trouve ainsi expulsé, ce qui évite la condensation.

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



Figure 8 - Remplissage du réservoir à combustible.

Le bouchon de remplissage du réservoir comporte des trous d'évent, *figure 9*. Il est indispensable, pour que le combustible s'écoule normalement, que ces trous ne soient pas bouchés.



A-14845

Figure 9 - Trous d'évent dans le bouchon de remplissage.

Système de refroidissement

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

Graissage

Filtre à air - Changez l'huile du bol du filtre à air. Faites le plein, jusqu'au niveau indiqué, avec de l'huile moteur. Enlevez toute la saleté ou menue paille du chapeau du filtre à air.

Carter du moteur - Vérifiez le niveau et, si nécessaire, ajoutez suffisamment d'huile pour amener le niveau jusqu'au repère "FULL" (plein) de la jauge à batonnette, *figure 18*, reportez-vous également au "Tableau de graissage", page 19.

Graisseurs - Reportez-vous au "Tableau de Graissage" pages 18 et 19, pour le graissage journalier complet à effectuer.



Ne faites jamais le plein du tracteur quand le moteur tourne ou est très chaud.

UTILISATION DU TRACTEUR

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

Utilisation du moteur

Système d'alimentation

Vérifiez le plein du réservoir à combustible; assurez-vous également si le robinet du filtre à com-

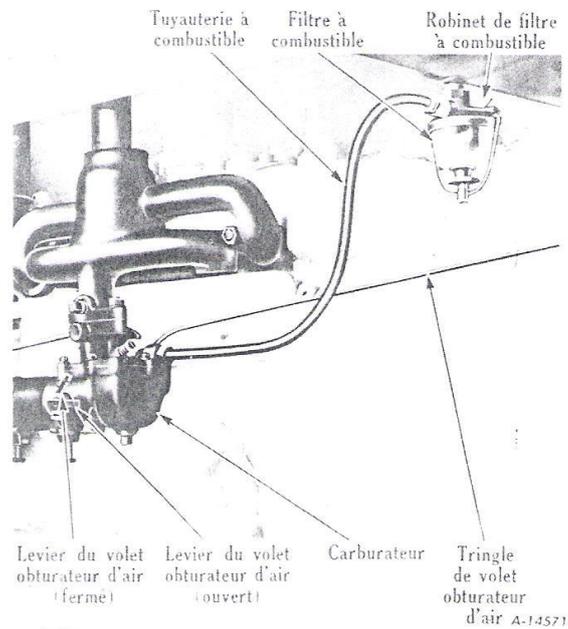


Figure 10 - Système d'alimentation et commandes.



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

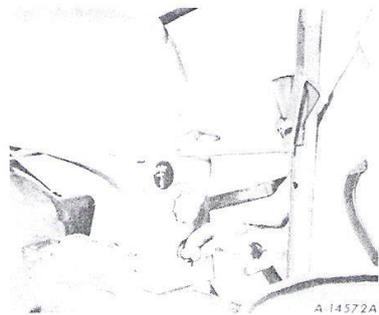


Figure 12 - Manoeuvre du bouton de contact d'allumage.

Mise en marche du moteur

Si votre moteur est muni d'un démarreur électrique:

1 - Placez le levier des vitesses au point mort, figure 7.

2 - Tirez la tringle du volet obturateur d'air de toute sa course, figure 11.

3 - Placez la manette de contrôle du régulateur à la position d'accélération au tiers, figure 4.

4 - Tirez le bouton de contact d'allumage, figure 12.

5 - Tirez la tringle de démarrage, figure 13, et relâchez-la dès que le moteur tourne. Cependant, ne tirez pas la tringle plus de 30 secondes à la fois; si le moteur ne démarre pas, relâchez la tringle de démarrage et attendez une minute ou deux avant de recommencer.



Figure 11 - Manoeuvre de la tringle du volet obturateur d'air.

UTILISATION DU TRACTEUR

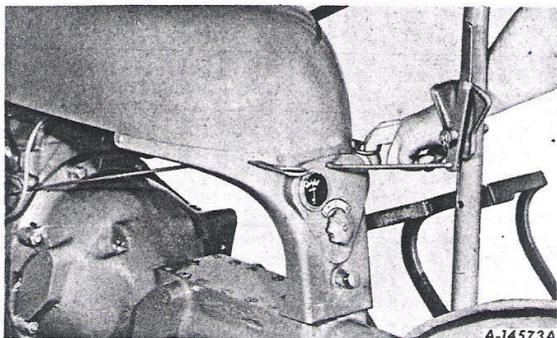


Figure 13 - Manoeuvre de la tringle de démarrage.



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

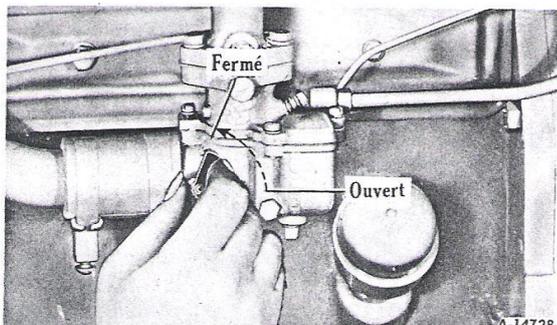


Figure 14 - Fermeture du levier du volet obturateur d'air du carburateur.

Si votre tracteur n'est pas muni d'un démarreur électrique:

- 1 - Placez le levier des vitesses au point mort, figure 7.
- 2 - Fermez le volet obturateur d'air en relevant le levier de ce volet de toute sa course, figure 14.
- 3 - Placez la manette de contrôle du régulateur à la position d'avance au tiers, figure 4.
- 4 - Tirez le bouton de contact d'allumage, figure 12.
- 5 - Faites faire au moteur un tour ou deux à la manivelle; ouvrez ensuite légèrement le volet obturateur d'air.
- 6 - Faites tourner le moteur à la manivelle jusqu'au démarrage, figure 15.

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

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

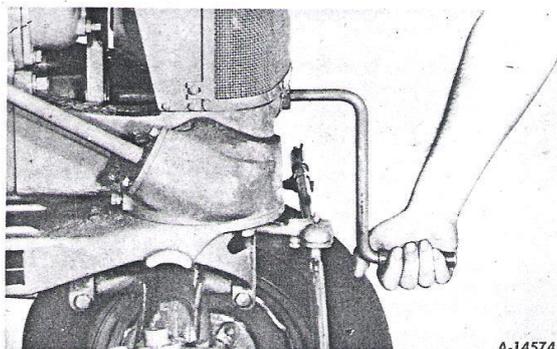


Figure 15 - Méthode correcte pour la mise en route du moteur à la manivelle.

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

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

FARMALL CUB

Après le démarrage du moteur

Dès que le moteur est parti, réglez le volet obturateur d'air de façon à obtenir une marche régulière sans ratés et, au fur et à mesure que le moteur se réchauffe, ouvrez graduellement le volet en repoussant la tringle de ce dernier à fond, ou en abaissant son levier, au carburateur, de toute sa course, *figure 10 et 16*. Ne vous servez jamais du volet pour enrichir le mélange carburé, sauf pour le démarrage du moteur.

Des le démarrage du moteur, jetez un coup d'oeil sur le manomètre de pression d'huile, *figure 6*, pour voir si la circulation d'huile à travers le moteur s'effectue normalement. Si la circulation est défectueuse, arrêtez le moteur et vérifiez le système de graissage pour déterminer la cause de la perte de pression. En cas d'insuccès, ne manquez pas d'avoir recours à votre agent "International Harvester" avant de remettre le moteur en marche.

Pour arrêter le moteur

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

Conduite du tracteur

Mise en marche du tracteur

- 1 - Avancez légèrement la manette de contrôle du régulateur, *figure 4*.
- 2 - Débrayez en appuyant à fond sur la pédale de débrayage.
- 3 - Maintenez la pédale appuyée et placez le levier des vitesses dans la position correspondant à la vitesse désirée.
- 4 - Avancez la manette de contrôle du régulateur à une position telle que le moteur fonctionne au mieux pour la charge qui lui est imposée.
- 5 - Faites avancer le tracteur en relâchant progressivement la pédale de débrayage. (Note: Ne changez jamais la vitesse lorsque l'embrayage moteur est en prise ou lorsque le tracteur est en mouvement).
- 6 - Ne laissez pas le pied sur la pédale de débrayage pendant la marche, ce qui amènerait une usure anormale des garnitures.

Les pédales de frein doivent toujours être jumelées avant de passer à la grande vitesse. Pour jumeler les pédales, introduire le loquet "A" (placé au dos de la pédale gauche) dans la fente au dos de la pédale droite, *figure 77*. Quand les pédales ne sont pas jumelées, le loquet doit être rabattu dans son logement au dos de la pédale gauche, *figure 76*.

Pour arrêter le tracteur

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

Blocage des freins

Bloquez toujours les freins quand le tracteur est arrêté sur une pente ou lorsqu'il effectue un travail à la poulie. Pour bloquer les freins, commencez par jumeler les pédales au moyen du loquet comme il a été indiqué. Appuyez à fond sur les deux pédales, placez ensuite le verrou à la position enclenchée comme indiqué sur la *figure 77*. Pour libérer les freins, appuyez à fond sur les pédales, soulevez le verrou et placez-le à la position déclenchée contre la pédale droite, *figure 76*.



A-14821

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

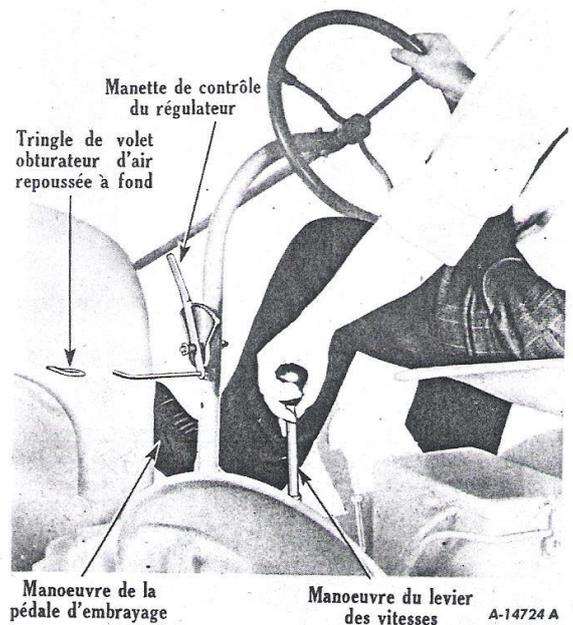
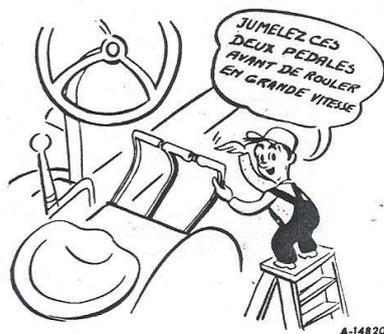


Figure 16 - Changement de vitesse.

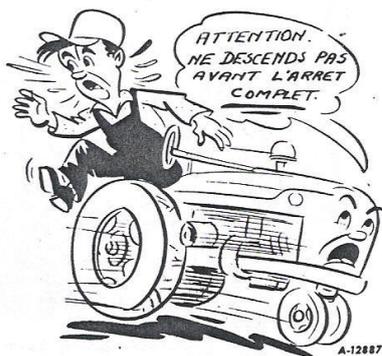
UTILISATION DU TRACTEUR



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



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



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



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

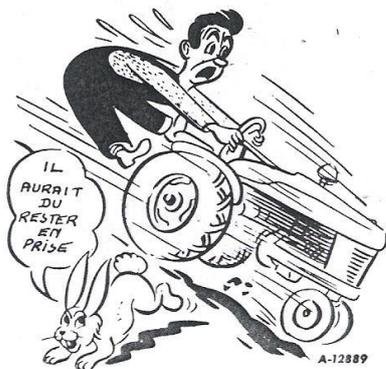


Soyez toujours maître de la vitesse du tracteur. Redoublez de prudence au voisinage des fossés ou sur un terrain inégal.



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

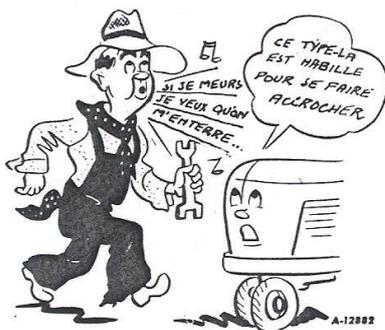
FARMALL CUB



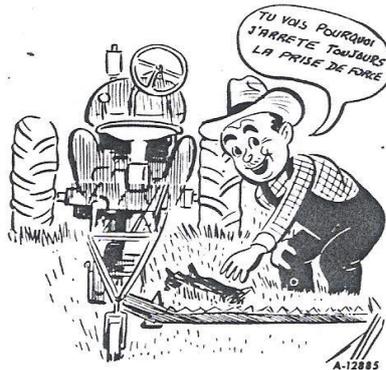
Ne descendez jamais une côte en roue libre.



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



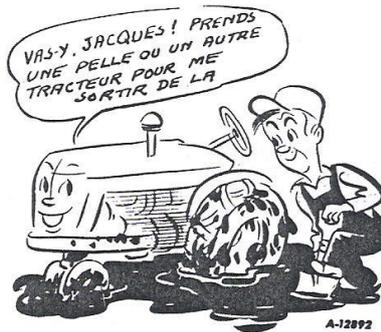
Le conducteur ne doit pas être habillé de vêtements lâches ou flottants au risque de les voir s'enrouler sur ou pénétrer dans les pièces en mouvement.



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



Si le tracteur ne peut pas se déplacer parce que les roues arrière sont enterrées ou enfoncées profondément dans le terrain, n'attachez pas de bûches, de pierres ou autres objets aux roues arrière en les empêchant de tourner. Vous êtes certain de capoter.....



.....Au contraire, déterrez ou mettez sur cric les roues arrière et comblez le terrain sous celles-ci. Ou, si un autre tracteur est disponible, attachez-le au tracteur en panne au moyen d'une chaîne. On peut conjuguer au besoin la puissance des deux tracteurs; la chaîne doit être maintenue tendue et le mou ne doit pas en être absorbé brusquement.

UTILISATION DU TRACTEUR

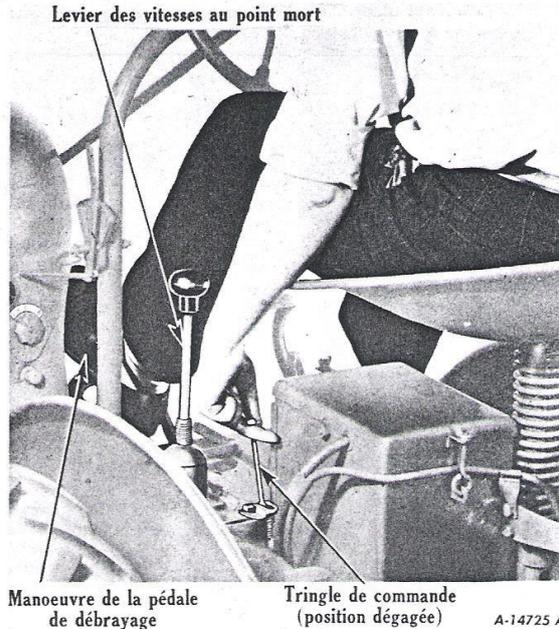


Figure 17 - Manoeuvre de la tringle de commande de la poulie de transmission et de la prise de force à la position d'enclenchement.

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

Si votre moteur est muni d'une poulie de transmission ou d'une prise de force, les instructions et les précautions suivantes doivent être étudiées et suivies attentivement.

L'embrayage est commun à la poulie de transmission, à la prise de force et au moteur. Débrayez le moteur avant de toucher à la tringle de commande de la poulie ou de la prise de force. La poulie de transmission est commandée par l'arbre de prise de force, par conséquent, la même tringle de commande sert indifféremment au fonctionnement de la poulie et de la prise de force. La tringle de commande doit toujours être dans la position dégagée (en avant), *figure 17*, quand la poulie de transmission ou la prise de force ne sont pas utilisées.

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

- 1 - Placez le levier des vitesses au point mort.
- 2 - Mettez la manette de contrôle du régulateur à la position de plein ralenti.

3 - Appuyez sur la pédale d'embrayage pour débrayer le moteur.

4 - Appuyez sur la tringle de commande, *figure 17*, et amenez-la en arrière à la position engagée, lâchez la tringle et laissez-la se bloquer en place.

5 - Relâchez lentement la pédale d'embrayage.

Utilisation de la prise de force sur le tracteur en marche

Opérez de la même façon que pour les quatre premiers stades décrits ci-dessus, puis lâchez la tringle de commande de la prise de force et laissez-la se bloquer en place. Gardez le pied sur la pédale d'embrayage (position débrayée), avancez la manette de contrôle du régulateur et placez le levier des vitesses à la position voulue pour le fonctionnement du tracteur. Relâchez lentement la pédale d'embrayage, et le tracteur se mettra en marche en même temps que la prise de force.

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

Pour les renseignements complémentaires concernant la poulie de transmission et la prise de force, reportez-vous à la page 55.

GRAISSAGE

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

Graissage général du moteur

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

Pompe à huile

La pompe à huile, placée dans le carter inférieur, comporte, à son aspiration, un tamis qui empêche les grosses particules de saletés de pénétrer dans le système de graissage. Ce tamis est à nettoyer chaque fois que l'on démonte le carter inférieur.

Manomètre de pression d'huile

Le manomètre de pression d'huile indique si la pompe à huile fonctionne. Pendant toute la durée de fonctionnement du moteur l'aiguille de cet appareil doit se tenir sur la graduation blanche du cadran. Si l'aiguille reste immobile ou n'indique pas une pression suffisante, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez la cause du manque de pression. En cas d'insuccès, consultez votre agent "International Harvester" avant de remettre le moteur en marche.

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

Reniflard du bloc-moteur

Le bouchon de remplissage d'huile, qui forme reniflard du bloc-moteur, *figure 18*, comporte un remplissage en alu-minium qui agit comme filtre à poussière pour la ventilation du bloc-moteur. Nettoyez et huilez à nouveau ce reniflard chaque fois que l'huile du moteur est changée.

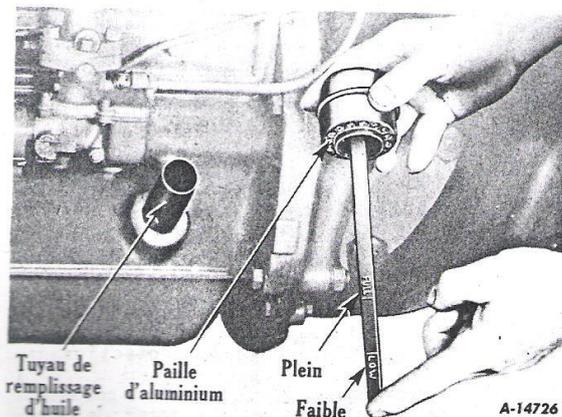


Figure 18 - Vérification du niveau d'huile dans le carter.

Filtre à huile

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

Ne faites jamais tourner le moteur lorsque le niveau d'huile n'atteint pas le repère "LOW" (faible) indiqué sur la jauge, *figure 18*.

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

Filtre à huile

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

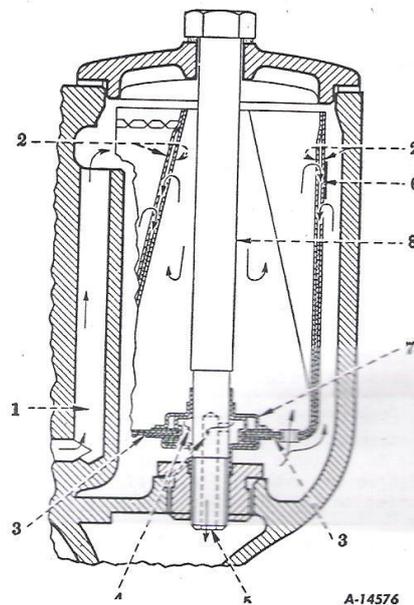


Figure 19 - Vue en coupe du filtre à huile. (1) Entrée d'huile; (2) Élément filtrant interchangeable; (3) Tamis à mailles permettant le passage de l'huile filtrée entre les couches intérieure et extérieure de l'élément; (4) Sortie de l'huile filtrée; (5) Retour de l'huile filtrée; (6) Bande maintenant les plis de l'élément; (7) Rondelle d'étanchéité; (8) Tige d'assemblage.

GRAISSAGE

produisent des cambouis, acides, gommages, vernis et autres sous-produits nuisibles.

Le filtre à huile sert à séparer de l'huile la poussière et autres corpuscules étrangers nuisibles et à éviter leur passage dans le moteur.

Son efficacité est telle qu'il permet à l'huile de circulation de rester propre et sans matières nuisibles durant 120 heures de fonctionnement, à l'expiration desquelles il est nécessaire de changer l'huile et de remplacer l'élément peu coûteux du filtre. Reportez-vous au "Tableau de Graissage" pour déterminer l'huile à employer suivant la température ambiante. En vous conformant strictement à ces recommandations simples et sensées vous protégerez les parties vitales de votre moteur de la poussière et des impuretés de l'huile et vous éviterez l'usure rapide de ces organes de précision, les difficultés de fonctionnement et les frais d'entretien élevés qui découleraient de cette usure.

Changement de l'élément filtrant

1 - Ne changez pas l'élément filtrant pendant que le moteur tourne.

2 - Retirez le bouchon de vidange de l'embase du filtre, *figure 20*, et laissez la vidange s'effectuer totalement.

3 - Essuyez le couvercle du filtre "A", *figure 21*, pour empêcher que les saletés ne tombent éventuellement dans le corps du filtre.

4 - Dévissez et retirez la tige "B" et son joint "C", *figure 21*.

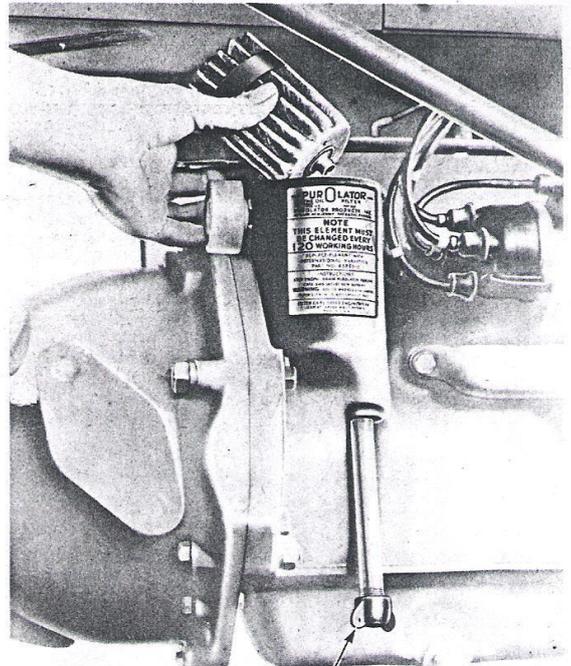
5 - Soulevez et retirez le couvercle du filtre "A" et son joint "D", *figure 21*.

6 - Retirez l'élément usagé.

7 - Si lors de la vidange, l'huile apparaît très sale ou contient des résidus, rincez le filtre au pétrole. Cependant, avant le rinçage, remettez la tige "B" sans le couvercle du filtre, de façon à empêcher le cambouis de pénétrer dans le bloc-moteur. Une fois le filtre complètement nettoyé et vidangé, remettez le bouchon de vidange.

8 - Pour remettre en place le nouvel élément filtrant, amenez le joint "C" à la partie supérieure de la tige "B" et placez le couvercle "A", le joint "D" et le nouvel élément filtrant sur la tige, en procédant dans l'ordre indiqué, *figure 21*. (Laissez la bande de retenue sur l'élément). Montez alors l'assemblage complet et assurez-vous que le joint du couvercle "D" porte bien sur son siège. Vissez la tige dans l'embase du filtre et serrez avec soin.

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

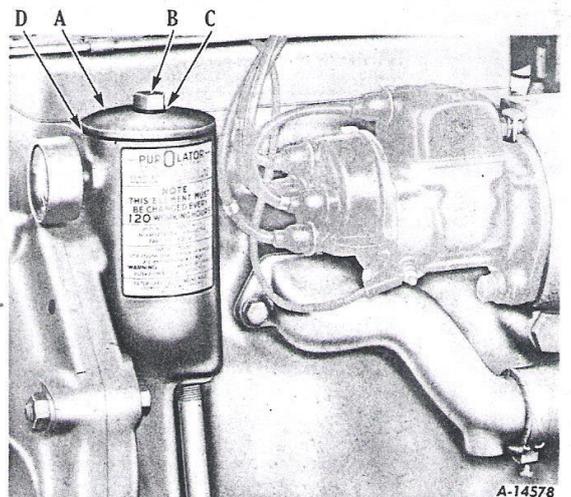


Bouchon de tube de vidange
du filtre à huile

A-14577

Figure 20 - Mise en place du nouvel élément.

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



A-14578

Figure 21 - Filtre à huile monté sur le moteur.

FARMALL CUB

Graissage des roues avant

Démontage et graissage

Démontez et graissez les roues avant tous les six mois de travail.

Pour graisser les roues avant, soulevez au cric l'avant du tracteur jusqu'à ce que la roue n'appuie plus sur le sol, et enlevez-la comme le montre la figure 22. Dévissez le chapeau de roue "A", figure 23, retirez la goupille fendue, desserrez l'écrou "B" et la rondelle "C". Retirez le roulement "D" et placez-le dans le chapeau de roue "A" ou dans un récipient propre. Retirez le moyeu "E" et nettoyez-en l'intérieur.

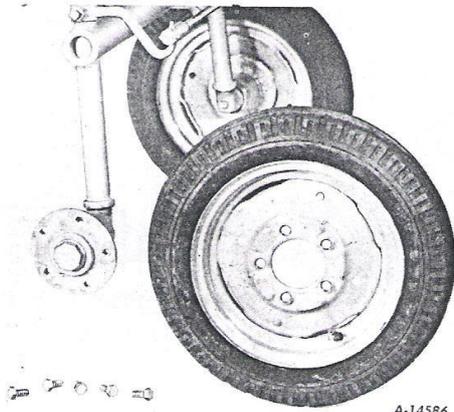


Figure 22 - Roue avant séparée du moyeu.

Retirez la graisse des roulements et nettoyez-les soigneusement au pétrole. Regarnissez ensuite les roulements de graisse consistante à châssis (pour pistolet de graissage).

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

Vérifiez l'état de la bague d'arrêt d'huile "G" et de la rondelle en feutre "H" et remplacez-les si nécessaire.

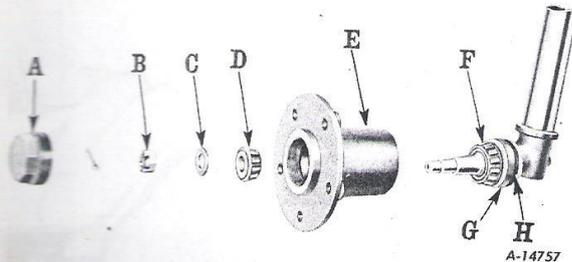


Figure 23 - Moyeu et roulement de roue avant démontés pour le nettoyage.

Remontage et réglage

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

Toutes les pièces doivent être très propres.

Caractéristiques des huiles de graissage et des graisses

Huile moteur

Les huiles employées pour le moteur doivent être des huiles de pétrole convenablement raffinées, sans eau ou dépôt et ne pas comporter d'addition d'huiles animales, d'acides, de savons, de résine ou d'autres substances n'entrant pas du pétrole. Elles ne doivent oxyder aucun des métaux employés dans la construction du moteur. Cependant, certaines huiles qui contiennent des produits d'apport non corrosifs bien que ne dérivant pas du pétrole donnent satisfaction dans nos moteurs.

Pour faciliter le démarrage

Afin de faciliter le démarrage, l'huile de graissage doit être choisie d'après la plus basse température prévue pour la journée. Cependant, il n'est pas nécessaire de changer l'huile du carter chaque fois que la température s'écarte de la marge prévue au cours des 24 heures.

Reportez-vous aux instructions spéciales "Conduite par temps froid", page 25.



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

ENTRETIEN

GRAISSAGE

Lubrifiant pour engrenages

La transmission, le boîtier de direction, des carters de transmission finale et le boîtier de la poulie de transmission des tracteurs expédiés à destination des Etats-Unis, du Canada et du Mexique sont garnis d'huile SAE-90 avant de quitter l'usine; ces organes sont vidangés sur les tracteurs destinés à l'exportation.

Pour toutes températures supérieures à -18°C (0°F), employez de l'huile pour engrenages SAE-90. Pour les températures inférieures à -18°C (0°F) employez une huile de même viscosité que pour les températures supérieures à -18°C, en la mélangeant avec du pétrole comme suit: versez 0 L. 24 (1/2 U.S. pint) de pétrole dans le carter de transmission et 0 L. 12 (1/4 U.S. pint) dans chacun des carters de transmission finale aux roues arrière.

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

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

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

Caractéristiques des lubrifiants pour moteurs et châssis

Points de graissage	Contenances		Eté	Printemps et Automne	Hiver
	En litres	En mesures des U.S.A.	au-dessus de 27°C (80°F)	au-dessus de 0°C (32°F)	au-dessous de 0°C (32°F)
Carter moteur.....	2 L. 84	5 qts	SAE-30	SAE-20	SAE-10W
Filtre à air "Donaldson".....	0 L. 24	1/2 pt	SAE-30	SAE-20	SAE-10W
"United".....	0 L. 18	3/8 pt			

Points de graissage	Contenances		Température prévue		
	En litres	En mesures des U.S.A.	au-dessus de 0°C (32°F)	de 0°C (32°F) à -12°C (10°F)	au-dessous de -12°C (10°F)
Magnéto					
Roulement de l'aimant tournant.....	.....	.....	SAE-30	SAE-20	SAE-10W
Impulseur.....	.....	.....	*	*	*
Génératrice.....	.....	.....	SAE-20	SAE-20	SAE-20
Démarrreur.....	.....	.....	pas de graissage	pas de graissage	pas de graissage
Transmission.....	1 L. 65	3 1/2 pts	SAE-90	SAE-90	SAE-90+
Carters de transmission finale aux roues arrière	0 L. 94 (chaque)	2 pts (chaque)	SAE-90	SAE-90	SAE-90+
Boîtier de direction.....	0 L. 35	3/4 pt	SAE-90	SAE-90	SAE-90
Carter de poulie de transmission.....	0 L. 16	1/3 pt	SAE-90	SAE-90	SAE-90
Graisseurs**.....	.....	.....	Graisse consistante	Graisse consistante	Graisse consistante

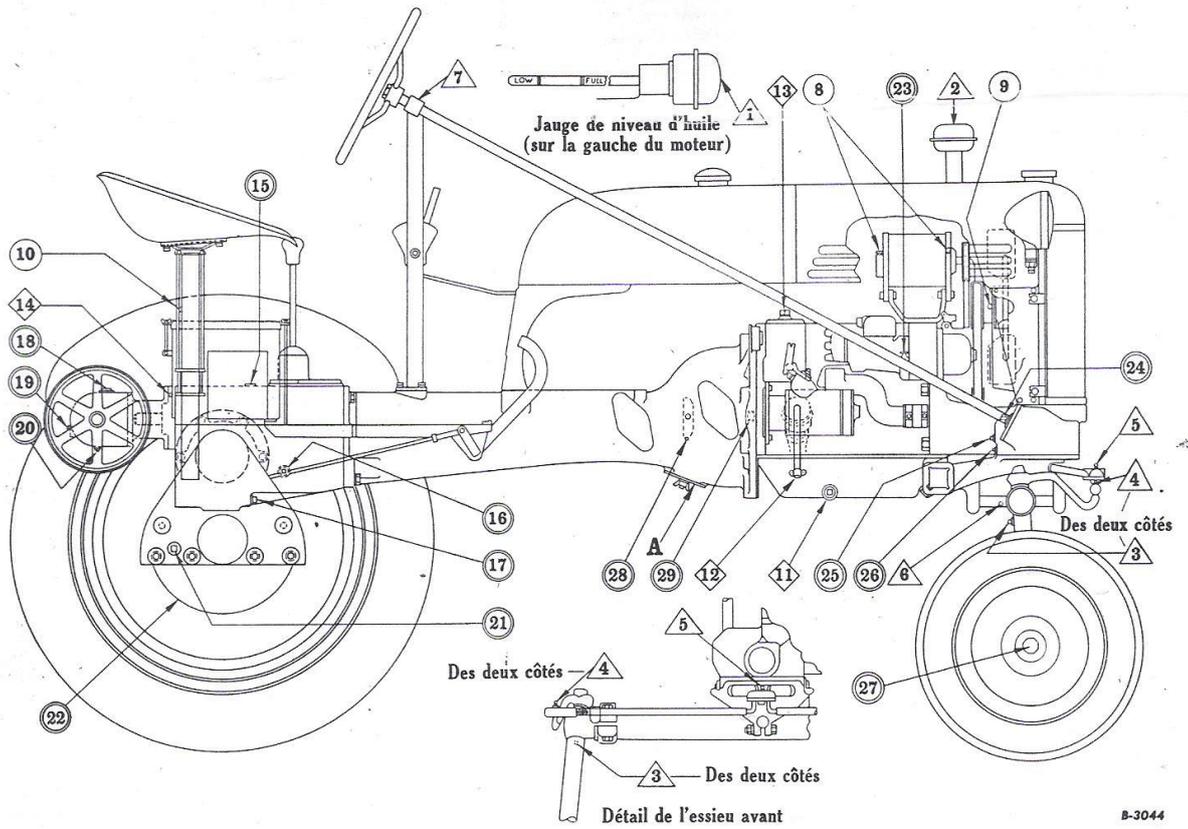
* Impulseur de la magnéto: Employez une huile très légère (huile pour écrémeuses ou machines à coudre) pour toutes températures supérieures à 0°C (32°F). Employez le pétrole pour des températures inférieures à 0°C (32°F). Reportez-vous à la page 51 pour les renseignements complémentaires.

+ Reportez-vous au paragraphe, "Lubrifiants pour engrenages" ci-dessus pour la dilution au pétrole par temps froid.

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

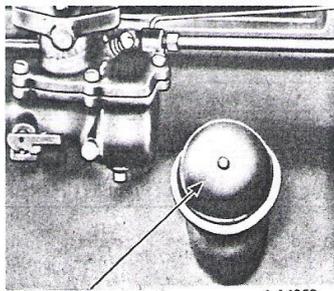
FARMALL CUB

Tableau de graissage



B-3044

vue latérale du tracteur.



Enlevez le chapeau

A-14852

Figure 24 - Chapeau de remplissage d'huile du carter du moteur.

Niveau d'huile

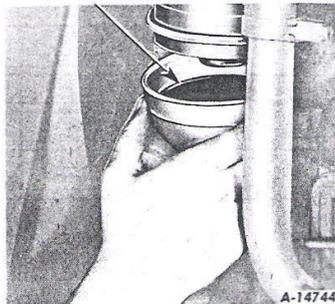
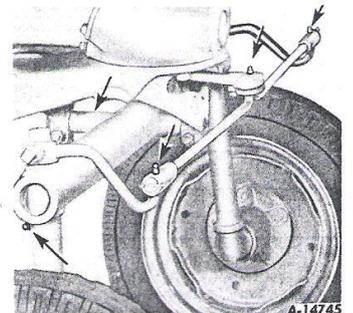


Figure 25 - Bol d'huile du filtre à air.

A-14744



Graissez au pistolet (graisse consistante)

A-14745

Figure 26 - Essieu avant.

GRAISSAGE

Tableau de graissage

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

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

Les caractéristiques détaillées des lubrifiants sont données sur la page 17.

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

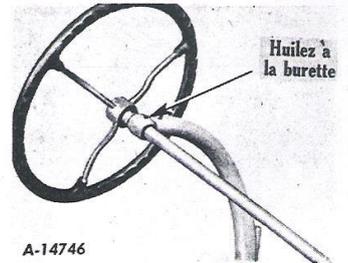
- 1 - Jauge de niveau d'huile du carter et chapeau de remplissage. } Vérifiez le niveau d'huile (le moteur étant à l'arrêt) et ajoutez la quantité nécessaire pour amener le niveau au repère "FULL" (plein) de la jauge à batonnette, figure 18. Si la vérification est faite quelque temps après l'arrêt du moteur, le niveau peut se trouver légèrement au-dessus du repère "FULL" (plein) de la jauge. Cette différence de niveau est normale par suite du retour au carter de l'huile qui se trouvait dans le filtre. Voir figure 24.
- 2 - Filtre à air } Nettoyez et faites le plein du bol jusqu'au bourrelet de niveau avec la même huile neuve que celle employée dans le carter du moteur, figure 49. Contenance (Donaldson) 0L. 24 (1/2 U.S. pint). Voir figure 25. (United) 0L. 18 (3/18 U.S. pint).
- 3 - Pilier de fusée de direction (2). } Employez de la graisse consistante à châssis. Deux ou trois coups de pistolet ou une quantité suffisante pour chasser l'ancienne graisse et la saleté. Les points de graissage sont les mêmes tant pour les essieux avant fixes que pour les essieux avant réglables. Voir figure 26.
- 4 - Barre d'accouplement (2).
- 5 - Siège de rotule de barre d'accouplement.
- 6 - Arbre de pivot d'essieu avant.
- 7 - Support d'arbre de direction. } Versez quelques gouttes d'huile moteur dans le trou de graissage au moyen d'une burette.

○ - Toutes les semaines ou toutes les 60 heures de travail

- 8 - Graisseurs de la génératrice (2). } Introduisez le bec de la burette à travers les trous du capot, au-dessus de chaque graisseur. Soulevez le capuchon de ceux-ci et versez dans chacun de 8 à 10 gouttes d'huile SAE-20. (Voir figure 28).
- 9 - Moyeu de ventilateur. } Tournez le moyeu du ventilateur de façon que la vis de retenue d'huile (9) soit dans la position horizontale à droite. Enlevez la vis et remplissez le moyeu au niveau de l'ouverture du trou de remplissage avec de l'huile moteur. Faites tourner maintenant le moyeu du ventilateur de façon que le trou de remplissage d'huile soit en bas, pour permettre à l'huile excédentaire de s'écouler. Remettez en place la vis de retenue d'huile. Reportez-vous à la page 28 pour les renseignements complémentaires. Voir figure 29.
- 10 - Ressort de siège. } Versez quelques gouttes d'huile moteur dans le trou de graissage (10) au moyen d'une burette. Voir figure 30.
- Pièces diverses. } Lubrifiez les articulations des pédales d'embrayage et de freins avec quelques gouttes d'huile moteur.

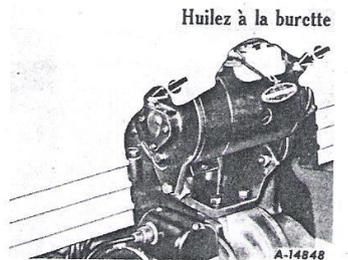
◇ - Toutes les 120 heures de travail

- 11 - Carter d'huile du moteur. } Vidangez lorsque l'huile est chaude. Retirez le bouchon (11) et laissez s'écouler toute l'huile du carter, figure 31. Remettez en place le bouchon de vidange. Retirez le chapeau de remplissage du carter inférieur avec de l'huile neuve jusqu'à la marque "FULL" (plein) indiquée sur la jauge à batonnette. Capacité 2 L. 84 (3 U.S. quarts).



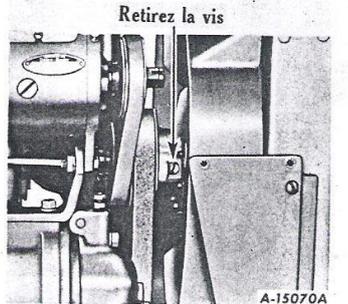
A-14746

Figure 27 - Support d'arbre de direction.



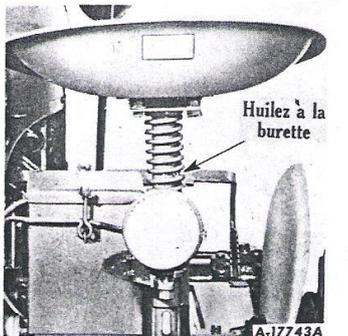
A-14848

Figure 28 - Génératrice.



A-15070A

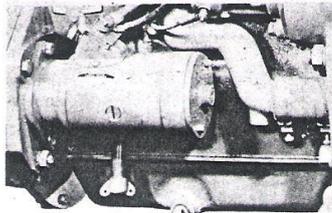
Figure 29 - Moyeu de ventilateur.



A-17743A

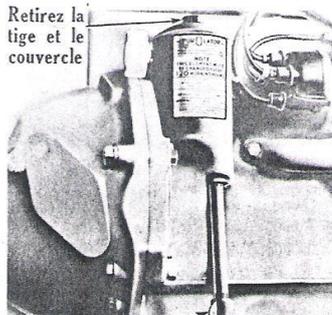
Figure 30 - Ressort de siège.

FARMALL CUB



Retirez le bouchon A-15072

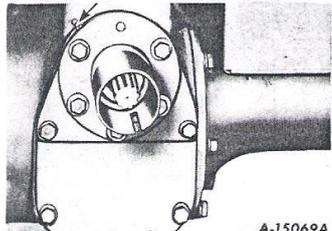
Figure 31 - Bouchon de vidange du carter.



Retirez le bouchon A-14854

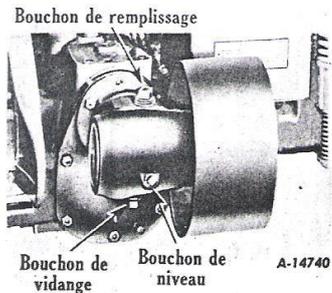
Figure 32 - Filtre à huile.

Graissez au pistolet (graisse consistante)



A-15069A

Figure 33 - Prise de force.



A-14740

Figure 34 - Poulie de transmission.

- 12 - Vidange du filtre à huile.
- 13 - Élément du filtre à huile
- 14 - Arbre de prise de force.

Changez l'élément du filtre à huile à chaque vidange, *Figure 32*. Retirez le bouchon du tuyau (12) et laissez s'écouler toute l'huile. Retirez la tige du filtre à huile (13), le couvercle et l'élément usagé. Si, lors de la vidange, l'huile apparaît très sale ou contient des résidus, rincez le filtre au pétrole. Cependant avant le rinçage, remettez en place la tige (13) sans le couvercle de façon à empêcher le cambouis de tomber dans le bloc-moteur. Remettez en place le bouchon de vidange (12) et montez le nouvel élément filtrant comme indiqué *page 15*.

Employez de la graisse consistante à châssis et graissez au moyen de 2 à 3 coups de pistolet, *figure 33*.

⊙ - Périodiquement

Transmission

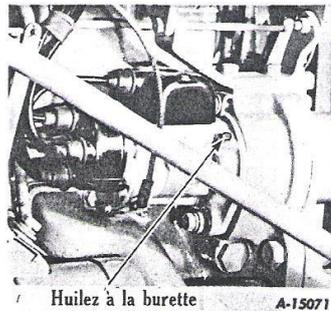
- 15 - Bouchon de remplissage d'huile.
- 16 - Bouchon de niveau d'huile.
- 17 - Bouchon de vidange d'huile.

Vérifiez périodiquement le niveau d'huile. Employez le lubrifiant recommandé, *page 17*, et maintenez-le au niveau du bouchon (16) placé sur le côté gauche du carter de la transmission. Changez l'huile du carter de la transmission au moins une fois par an, ou toutes les 1.000 heures de travail au maximum. Retirez le bouchon de vidange (17) et laissez s'écouler toute l'huile, *figure 38*. Remettez en place le bouchon de vidange et retirez le bouchon de remplissage (15) et le bouchon de niveau (16). Refaites le plein avec le lubrifiant recommandé jusqu'à l'ouverture du bouchon de niveau et remettez en place les bouchons, *figures 38 et 37*. Si l'on a été amené à diluer l'huile du carter de la transmission à l'aide de pétrole en cas de température inférieure à -18°C (0°F), changez l'huile avant d'employer le tracteur par temps chaud. Capacité 1 L. 65 (3 1/2 U.S. pints).

Boîtier de poulie de transmission.

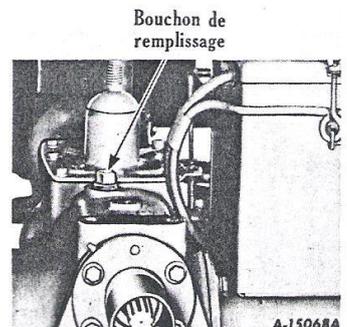
- 18 - Bouchon de remplissage.
- 19 - Bouchon de niveau.
- 20 - Bouchon de vidange.

Vérifiez périodiquement le niveau d'huile. Employez le lubrifiant recommandé, *page 17*, et maintenez-le au niveau du bouchon (19). Vidangez et refaites le plein du boîtier chaque fois que l'huile du carter de la transmission est changée. Pour changer l'huile, retirez le bouchon de vidange (20) et laissez s'écouler toute l'huile. Remettez en place le bouchon de vidange. Retirez le bouchon de remplissage (18) et le bouchon de niveau (19). Remplissez jusqu'à l'ouverture du bouchon de niveau et remettez les bouchons. Voir *figure 34*. Capacité 0 L. 16 (1/3 U.S. pint).



A-15071

Figure 35 - Magnéto.



A-15068A

Figure 36 - Bouchon de remplissage du boîtier de transmission.

ENTRETIEN

GRAISSAGE

Carters de transmission finale aux roues arrière

- 21 - Bouchons de niveau et de remplissage d'huile (2).
- 22 - Carters d'huile (2).

Vérifiez le niveau d'huile périodiquement. Employez le lubrifiant recommandé, page 17, et maintenez-le au niveau du bouchon (21) dans chaque carter de transmission finale aux roues arrière, figure 39. Retirez la barre d'attelage pour atteindre le bouchon de niveau du carter de gauche. Changez le contenu des carters au moins une fois par an ou toutes les 1.000 heures de travail au maximum. Pour vidanger, enlevez les carters inférieurs de transmission finale aux roues arrière (22). Nettoyez-les et remettez-les en place. Retirez les bouchons (21) et refaites le plein jusqu'au niveau de ceux-ci avec le lubrifiant recommandé. Remettez en place les bouchons. Capacité de chaque carter: 0 L. 94 (2 U.S. pints).

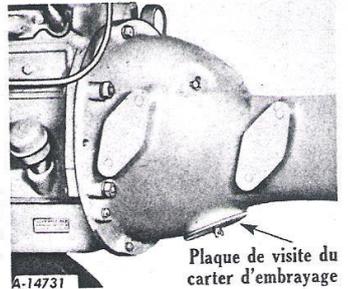


Figure 41 - Coussinet de butée de l'embrayage.

- 23 - Magnéto.

Toutes les 500 heures de travail, remplissez une seule fois le graisseur du coussinet de l'aimant tournant (23) avec une huile de même qualité que celle du carter de moteur, figure 35. Reportez-vous à la page 30 pour les renseignements complémentaires.

Boîtier de direction

- 24 - Bouchon de remplissage.
- 25 - Bouchon de niveau.
- 26 - Bouchon de vidange.

Vérifiez périodiquement, et ajoutez suffisamment de lubrifiant recommandé, page 17, pour le maintenir au niveau du bouchon (25). Changez l'huile au moins une fois par an, ou toutes les 1.000 heures de travail au maximum. Pour vidanger, retirez le bouchon de vidange (26) et, pour refaire le plein, retirez le bouchon de remplissage (24), le bouchon de niveau (25) et remplissez de lubrifiant recommandé jusqu'à l'ouverture du bouchon de niveau. Remettez en place les bouchons. Reportez-vous à la figure 40. Capacité 0 L. 35 (3/4 U.S. pint).

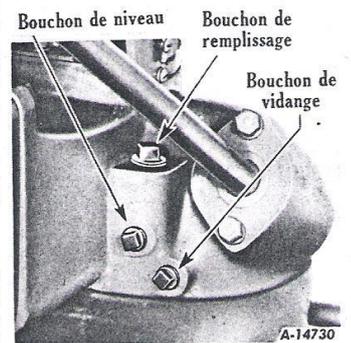


Figure 40 - Boîtier de direction.

- 27 - Roues avant.

Tous les six mois, démontez, nettoyez et regarnissez les moyeux des roues avant avec de la graisse consistante à châssis. Reportez-vous à la page 16 pour les renseignements complémentaires.

- 28 - Coussinet de butée de l'embrayage.

Employez de la graisse consistante à châssis. Toutes les 1.000 heures de travail, ou au moins une fois par an, appliquez quelques coups de pistolet au graisseur du coussinet de butée de l'embrayage (28) en vous arrêtant dès que la graisse commence à sortir par le trou de trop plein percé sur la partie supérieure du manchon du coussinet de butée. Pour atteindre le graisseur, retirez la plaque de visite "A" du carter d'embrayage. Reportez-vous au "Tableau de Graissage", ainsi qu'à la figure 41.

- 29 - Coussinet de centrage de l'embrayage.

Le coussinet de centrage de l'embrayage n'a pas à être graissé (coussinet auto-graisseur).

- Pièces diverses.

De temps à autre, huilez les connexions des pédales de frein et d'embrayage et les tringleries de commande du moteur avec quelques gouttes d'huile moteur.

Bouchon de niveau

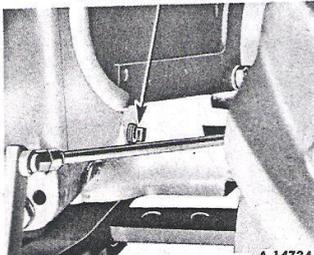


Figure 37 - Bouchon de niveau d'huile de la transmission.

Bouchon de vidange

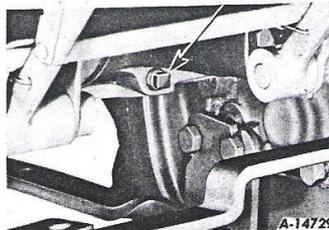


Figure 38 - Bouchon de vidange d'huile de la transmission.

Bouchon de niveau

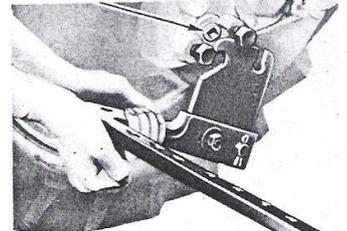
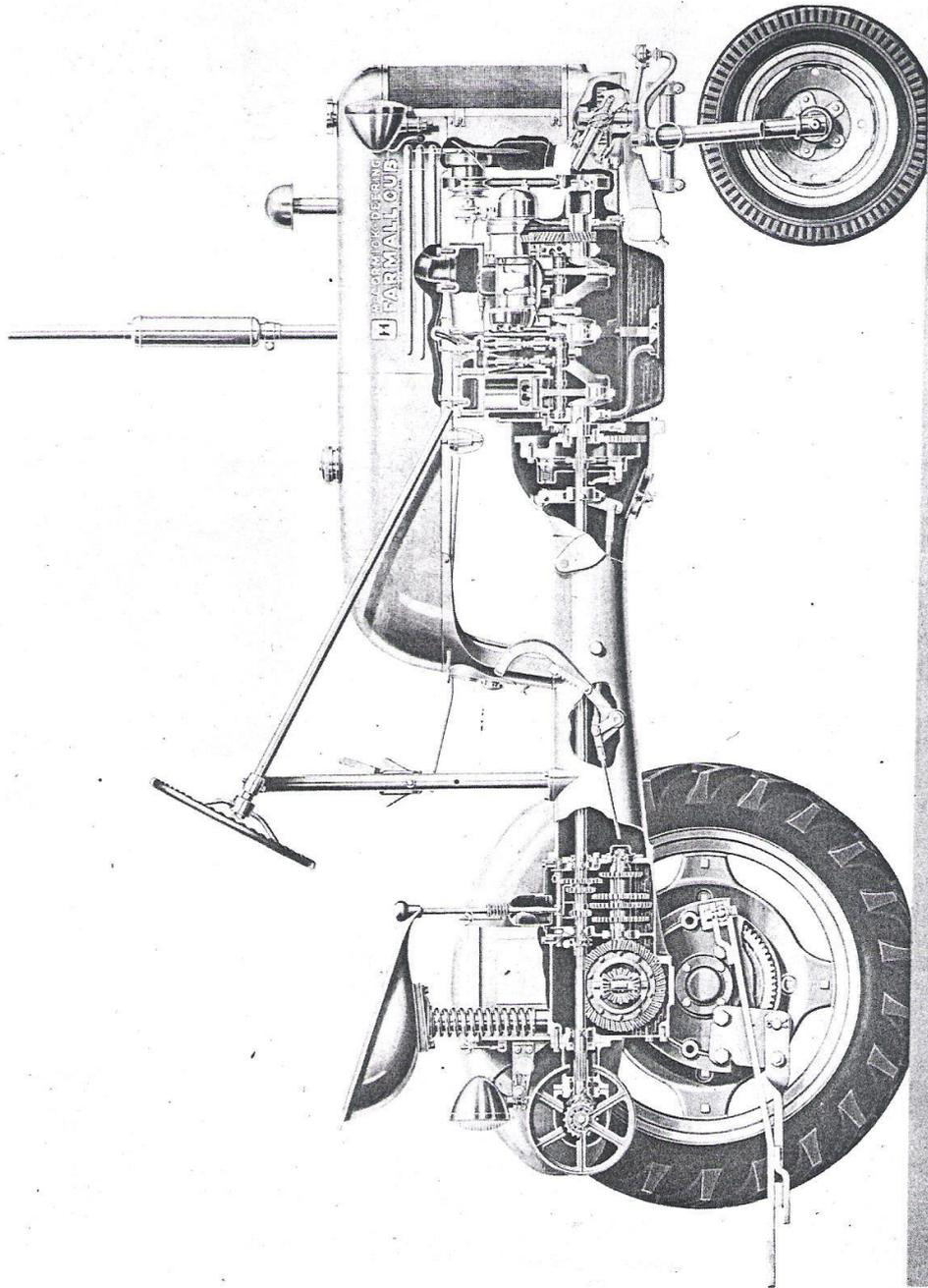


Figure 39 - Carter de transmission finale aux roues arrières.

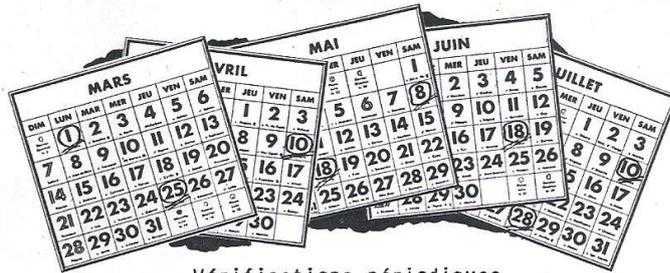
ENTRETIEN



B-3028 A

Coupe longitudinale du tracteur Farmall Cub montrant les différents organes. Le démarrage et l'éclairage, la poulie de transmission, la prise de force, le silencieux d'échappement et la barre d'attelage oscillante représentés sur cette figure constituent des équipements spéciaux.

ENTRETIEN



Vérifications périodiques

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

Toutes les 10 heures de travail

- Chapeau du filtre à air.....Retirez la poussière et la menue paille, *page 28. (Il est nécessaire de procéder plus souvent à l'entretien du chapeau du filtre à air lorsque le tracteur travaille dans un milieu particulièrement sale ou surchargé de poussière).*
- Bol de filtre à air.....Démontez, nettoyez et faites le plein du bol, *page 28.*
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".
- Système de refroidissement.....Vérifiez le niveau du liquide dans le radiateur, *page 26.*
- Réservoir à combustible.....Faites le plein avec de l'essence propre de bonne qualité.

Toutes les 60 heures de travail

- Filtre à air complet.....Démontez et nettoyez, *page 28. (Il est nécessaire de procéder plus souvent à l'entretien du filtre à air lorsque le tracteur travaille dans un milieu particulièrement sale ou surchargé de poussière).*
- Tuyauterie flexible en caoutchouc entre filtre à air et carburateur.....Vérifiez le serrage des colliers et l'état de la tuyauterie.
- Courroie du ventilateur.....Vérifiez la tension, remplacez si nécessaire, *page 27.*
- Ailettes du radiateur.....Nettoyez les interstices, *page 27.*
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".
- Batterie.....Vérifiez le niveau et la densité de l'électrolyte, *pages 37 à 39.*

Toutes les 120 heures de travail

- Filtre à huile.....Remplacez l'élément filtrant, *page 15.*
- Carter du moteur.....Vidangez et refaites le plein.
- Points de graissage.....Voir "Tableau de Graissage".
- Chapeau du reniflard du bloc-moteur.....Nettoyez au pétrole.

Toutes les 250 heures de travail

- Filtre à combustible et bol de décantation.....Désassemblez et nettoyez, *page 25.*
- Bougies.....Retirez et nettoyez, vérifiez l'écartement des électrodes, *page 29.*
- Plots de contact et boîtier du distributeur de la magnéto...Nettoyez le boîtier et vérifiez l'écartement entre les plots de contact du rupteur, *page 30.*
- Boîtier d'entraînement et impulseur de la magnéto.....Vérifiez et nettoyez si nécessaire, *page 31.*

Toutes les 400 heures de travail

- Système de refroidissement.....Nettoyez, *page 26.*
- Soupapes du moteur.....Vérifiez le jeu des poussoirs, *page 39.*
- Pédale de débrayage.....Vérifiez la garde, *page 40.*
- Freins.....Vérifiez la garde des pédales et l'équilibrage, *page 41.*
- Points de graissage (500 heures).....Voir "Tableau de Graissage" (périodiquement).

Tous les 6 mois de travail

- Roues avant.....Démontez, nettoyez et regarnissez les moyeux des roues avant avec de la graisse consistante à châssis, *page 16.*
- Points de graissage (1000 heures).....Voir "Tableau de Graissage" (périodiquement).

Carburateur

L'eau et la poussière nuisent au bon fonctionnement du carburateur. Employez de l'essence propre de bonne qualité.

Le filtre à combustible (placé sous le réservoir à essence) recueille pratiquement toute la saleté et les résidus qui pourraient s'être introduits dans le réservoir à essence. Toutes les 250 heures de travail, nettoyez le filtre à combustible.

Le carburateur comporte une petite crépine au raccord de la tuyauterie d'arrivée d'essence. Ce tamis empêche la saleté ou les particules métalliques, qui auraient pu s'introduire dans les canalisations au cours d'un démontage sur le terrain, de pénétrer dans le carburateur. Une fois le carburateur démonté, la crépine peut être nettoyée, si nécessaire, en enlevant le couvercle de la cuve ainsi que l'assemblage du pointeau et de son siège et en envoyant un jet d'air comprimé à travers cette crépine dans le sens inverse de l'écoulement de l'essence.

Vérifiez périodiquement le serrage des écrous "A", figure 42, fixant la bride du carburateur sur le collecteur.

Vérifiez de temps à autre le serrage des vis "P", figure 42, qui fixent le couvercle de la cuve sur cette dernière. Un desserrage se traduirait par une prise d'air additionnel au joint de la cuve.

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

Réglage de la vis de dosage du ralenti

Fermez la vis de dosage du ralenti sur son siège en la vissant (à droite), puis dévissez-la d'un tour complet. Faites démarrer le moteur et faites-le tourner à

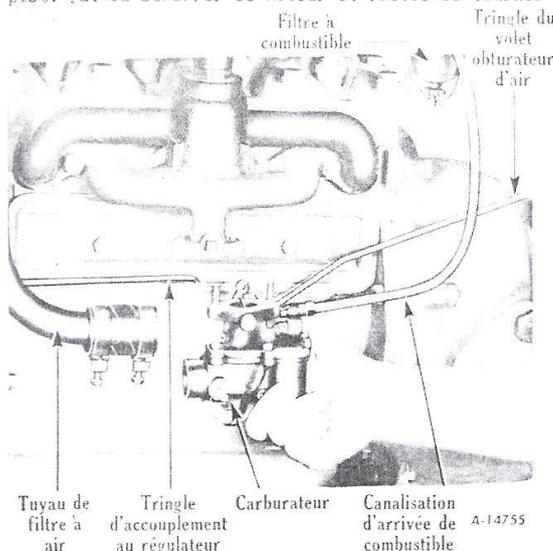


Figure 42 - Réglage du carburateur.

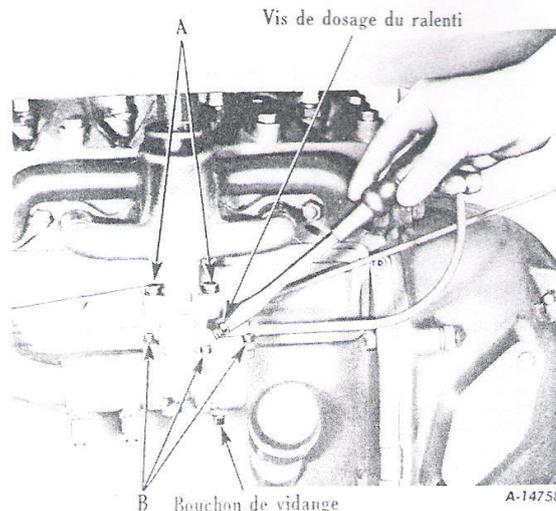


Figure 43 - Démontage du carburateur.

grande vitesse à vide jusqu'à ce qu'il soit bien chaud. (Couvrez le radiateur si nécessaire).

Fermez le papillon des gaz en tirant de toute sa course vers l'arrière le levier de contrôle du régulateur. Si le moteur a une marche irrégulière ou si des ratés se produisent, vissez ou dévissez lentement la vis de dosage du ralenti jusqu'à suppression de l'inconvénient. Accélérez le moteur quelques secondes et vérifiez à nouveau.

Enlèvement du carburateur

- 1 - Fermez le robinet du filtre à essence.
- 2 - Vidangez la cuve du carburateur en enlevant le bouchon de vidange.
- 3 - Débranchez les tringleries du volet obturateur d'air et du régulateur.
- 4 - Débranchez la canalisation d'arrivée d'essence.
- 5 - Détachez les colliers fixant le tuyau du filtre à air au carburateur.
- 6 - Dévissez les deux écrous avec rondelles Grower qui fixent la bride sur le collecteur et retirez le carburateur complet, figure 43.

Pose du carburateur

- 1 - La pose du carburateur sur le moteur s'effectue dans l'ordre inverse de l'enlèvement.
- 2 - Remettez toujours un joint neuf entre le carburateur et le collecteur si l'ancien joint est endommagé.
- 3 - Assurez-vous que le bouchon de vidange du carburateur est bien serré; ouvrez le robinet d'essence.
- 4 - Réglez le carburateur comme indiqué précédemment.

ENTRETIEN

Filtre à combustible

Nettoyage du filtre et du bol de décantation

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

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

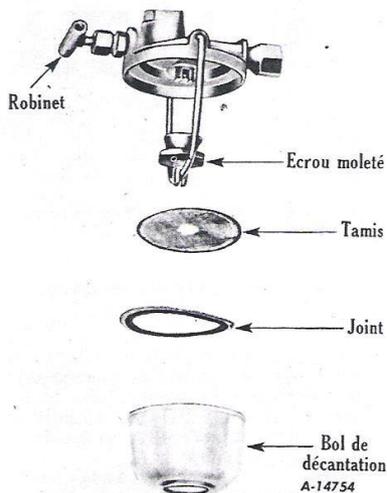


Figure 44 - Filtre à combustible démonté pour le nettoyage.

Précautions à prendre par temps froid

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

Système d'alimentation

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

Faites le plein du combustible à la fin du travail journalier pour éviter une condensation d'eau dans le réservoir.

Graissage

Le carter du moteur, le filtre à air, l'accouplement

de la magnéto, les carters de transmission finale aux roues arrière, la transmission, le boîtier de direction et le boîtier de la poulie de transmission doivent être garnis de lubrifiant correspondant à la température comme indiqué à la page 17.

Impulseur de la magnéto

Pour obtenir de bons démarrages, il est indispensable de conserver l'impulseur de la magnéto copieusement graissé, comme indiqué page 31. Cet impulseur doit être maintenu propre, sans gomme ni rouille.

En tournant le moteur à la manivelle, l'impulseur de l'accouplement doit se déclencher (cliqueter) deux fois à chaque tour du moteur. Si ce déclenchement ne se produit pas. Il est probable qu'un nettoyage est nécessaire. (Reportez-vous à la page 31 pour les renseignements complémentaires).

Système de refroidissement

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

Vidange du système de refroidissement

1 - Retirez le bouchon de vidange du radiateur, placé du côté gauche, sous le radiateur, figure 45.

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

IMPORTANT: Pendant les gelées, recouvrez le radiateur complètement, faites démarrer le moteur et versez de l'eau immédiatement après le démarrage. On évitera ainsi le gel de l'eau durant la période de remplissage. Une fois le moteur chaud, découvrez le radiateur.

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

2 - Vidangez et nettoyez le système de refroidissement comme indiqué page 26.

3 - Vérifiez les tuyaux flexibles. Ils doivent être intérieurement et extérieurement en bon état. Serrez ensuite tous les colliers des canalisations d'eau.

4 - Vérifiez la courroie du ventilateur et réglez-la à la tension correcte comme indiqué page 27. Si la courroie est usée ou imbibée d'huile il est préférable de la changer.

5 - Avant de faire le plein du système de refroidissement, assurez-vous que le bouchon de vidange du radiateur est bien serré. Mettez ensuite la quantité nécessaire de solution anti-gel dans le système. Faites le plein du radiateur avec de l'eau propre (utilisez de l'eau douce ou de l'eau de pluie de préférence) en vous arrêtant légèrement au-dessus de la partie inférieure du goulot de remplissage.

FARMALL CUB

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

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

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

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

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

Point de congélation		Quantité d'anti-gel nécessaire					
		Ethylène Glycol		Glycérine distillée		Alcool dénaturé	
°C	°F	litres	pintes	litres	pintes	litres	pintes
-12	10	2 1/2	5	3	6 1/2	2 3/4	6
-18	0	3	6 1/2	3 3/4	8	3 1/2	7 1/2
-24	-10	3 3/4	8	4 1/2	9 1/2	4	8 1/2
-29	-20	4 1/4	9	5	10 1/2	4 3/4	10
-34	-30	4 3/4	10	5 1/2	11 1/2	5 1/2	11 1/2
-40	-40	5	10 1/2	-	-	6 1/4	13
-45	-50	5 1/2	11 1/2	-	-	6 3/4	14
-51	-60	5 3/4	12	-	-	7 1/2	15 1/2
-57	-70	6 1/4	13	-	-	-	-



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

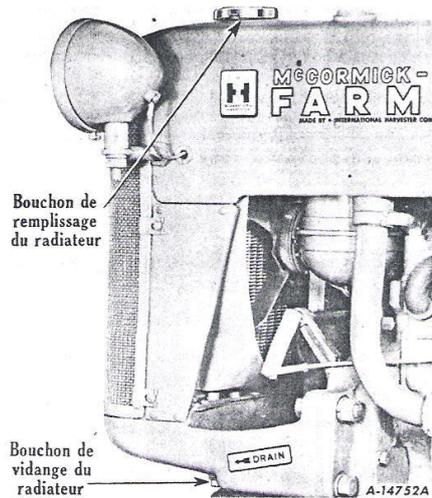


Figure 45 - Système de refroidissement.

Système de refroidissement

L'eau circule à travers le bloc-moteur, la culasse et le radiateur par le procédé du thermo-siphon. Dès que le moteur commence à se réchauffer, la température de l'eau augmente, elle se dilate, et retourne à travers le radiateur qui la refroidit avant de circuler à nouveau à travers le moteur.

Nettoyage du système de refroidissement

- 1 - Vidangez le système de refroidissement en retirant le bouchon de vidange, figure 45. Laissez la vidange s'effectuer complètement et revissez le bouchon.
- 2 - Remplissez le système d'une solution d'un kilogramme de cristaux de soude ordinaires dissous dans 9 L. 25 (9 3/4 U.S. quarts) d'eau (contenance du système).
- 3 - Sans remettre le bouchon du radiateur, faites fonctionner le moteur jusqu'à réchauffage du mélange. Vidangez et rincez à l'eau claire.

Remplissage du système de refroidissement

- 1 - La contenance en eau du système est approximativement de 9 L. 25 (9 3/4 U.S. quarts).
- 2 - Remettez en place le bouchon de vidange.
- 3 - Faites le plein du radiateur à un niveau légèrement au-dessous de la partie inférieure du goulot de remplissage. Le remplissage du radiateur à ce niveau permet la dilatation du liquide de refroidissement dans des conditions normales de fonctionnement.

ENTRETIEN

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

4 - Si le moteur doit fonctionner par des températures inférieures à 0°C (32°F), reportez-vous aux pages 25 et 26 "Précautions par Temps Froid".

Corps du radiateur

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

Tension de la courroie du ventilateur

Le mou de la courroie du ventilateur doit être fréquemment vérifié pour maintenir une tension correcte. Celle-ci est obtenue quand la courroie peut être infléchi sans effort par le pouce d'environ 20 à 25mm à égale distance des deux poulies, voir figure 47. Si ce mou est supérieur à 25mm, réglez comme suit:

Réglage de la courroie

Quand le tracteur est muni d'une génératrice, dévissez d'abord les écrous "F" et "C" avant de régler la tension de la courroie du ventilateur. La tension se règle en desserrant la fusée du ventilateur "A", figure 46, et en abaissant ou en remontant le ventilateur et son moyeu. Une fois la tension correcte obtenue,

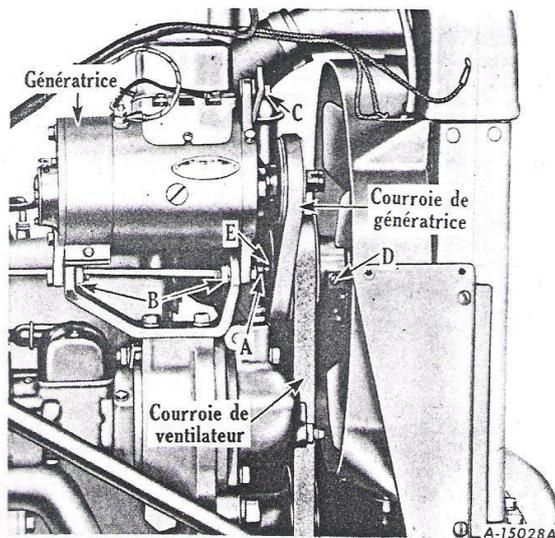


Figure 46 - Courroies de ventilateur et de génératrice.

resserrez la fusée "A". Voir plus bas, le réglage de la courroie de génératrice.

Vérifiez et réglez si nécessaire la tension d'une courroie neuve après environ 50 heures de travail.

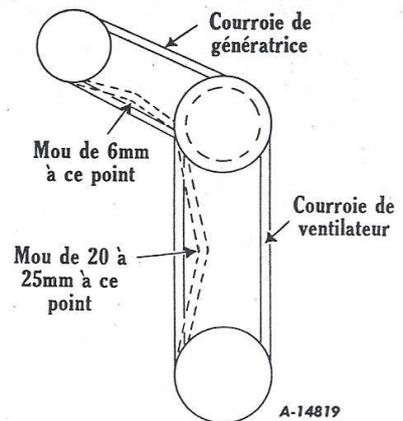


Figure 47 - Tension correcte des courroies.

Démontage de la courroie du ventilateur

Pour démonter la courroie, desserrez l'écrou de la fusée du ventilateur "A", voir figure 46, et faites glisser le ventilateur et son moyeu jusqu'au fond de la gorge sur le couvercle avant du bloc-moteur; il est alors facile de dégager la courroie de la poulie d'entraînement inférieure et de la faire passer au-dessus des pales du ventilateur.

Changement de la courroie

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

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

Courroie de la génératrice

Après le réglage de la tension de la courroie du ventilateur, approchez ou éloignez la génératrice du moteur pour obtenir la tension correcte de la courroie de la génératrice; serrez ensuite les écrous "E" et "C". La courroie de la génératrice doit être suffisamment tendue pour éviter le glissement, sans cependant créer un effort latéral sur le coussinet de la génératrice. Laissez un mou de 6mm (1/4"), figure 47.

FARMALL CUB

Graissage du moyeu du ventilateur

Toutes les 60 heures de travail ou au moins une fois par semaine, retirez la vis de retenue d'huile "D", *figure 46*, et faites tourner le ventilateur de façon que le trou de remplissage d'huile soit à droite, en position horizontale. Ajoutez de l'huile moteur jusqu'à ce qu'elle atteigne le niveau du trou. Faites alors tourner l'ensemble de façon que le trou se trouve en bas pour laisser s'écouler le trop-plein. L'huile se trouve alors au niveau de la partie supérieure du tuyau vertical, environ 0L.05 (1/10 U.S. pint), *figure 48*. Remettez la vis de retenue d'huile en vous assurant que le joint d'étanchéité de celle-ci est bien en place.

NOTE: Le joint en caoutchouc qui se trouve derrière le moyeu, en "E", voir *figure 46*, ne sert que pour l'expédition. Il n'est pas nécessaire de le remplacer après usure.

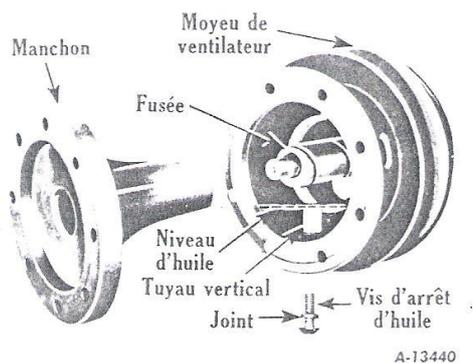


Figure 48 - Moyeu de ventilateur partiellement démonté, montrant le niveau d'huile.

Filtre à air

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

Entretien du bol du filtre à air

Enlevez le bol d'huile en poussant l'étrier de celui-ci vers le moteur, *figure 49*. Nettoyez et refaites le plein du bol tous les jours ou toutes les 10 heures de travail (période à réduire en conditions poussiéreuses). Versez dans le bol, jusqu'au bourrelet de niveau, une huile de même qualité que celle du moteur. La contenance est de 0L.24 (1/2 U.S. pint) pour le filtre

"Donaldson" et de 0L.17 (3/8 U.S. pint) pour le filtre "United", suivant la marque employée (le nom est indiqué sur le filtre). Ne démontez pas le bol pendant la marche du moteur. Avant de le remettre en place, nettoyez et essuyez l'huile et la poussière qui peuvent exister sur son rebord supérieur.

Chapeau d'admission d'air et tamis

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

Lavage du filtre

Toutes les 60 heures de travail, particulièrement si le tracteur fonctionne dans un milieu surchargé de poussière, menue paille ou autres, enlevez le filtre à air complet, séparez les éléments indiqués par la *figure 50*, et lavez soigneusement chacun d'eux au pétrole. N'omettez pas de nettoyer l'intérieur du tuyau d'entrée d'air. Une fois toutes les pièces nettoyées, remplacez le corps du filtre sur le tracteur. Assurez-vous que tous les joints sont étanches. Remplacez le chapeau d'admission d'air. Remplissez le bol au niveau correct avec de l'huile de même qualité que celle du moteur et remontez-le sur le filtre. Assurez-vous de la solidité de la fixation par l'étrier.

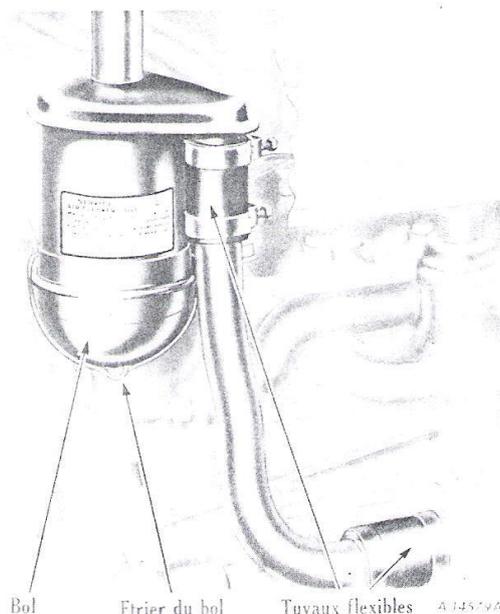


Figure 49 - Entretien du bol.

ENTRETIEN

Précautions générales

De plus, pour éviter l'entrée des poussières dans le moteur, il est recommandé d'inspecter très souvent les tuyaux flexibles en caoutchouc qui relient le filtre au carburateur. Remplacez-les au premier indice de détérioration. Vérifiez l'alignement des ouvertures pour éviter les tensions inutiles sur les tuyaux en caoutchouc. Tous les joints placés sur le circuit de l'admission (filtre, carburateur, collecteur, culasse) doivent être bien serrés, en bon état et les boulons de raccordement bloqués.

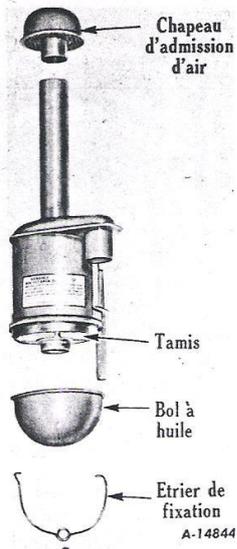


Figure 50 - Filtre à air.

Bougies et câblage

Bougies

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

ATTENTION: Avant de démonter les bougies, retirez la saleté qui se trouve à la partie inférieure de celles-ci.

Toutes les 200 à 300 heures de travail, retirez les bougies pour les nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes. Celui-ci doit être maintenu entre 6/10 et 7/10mm (0,023 et 0,027") (une jauge de ce calibre est comprise dans l'outillage). Pour obtenir ce réglage, courbez uniquement l'électrode extérieure et jamais l'électrode centrale, ce qui pourrait endommager la matière isolante. Si, par suite d'usure ou de mauvais réglage, l'écartement des électrodes est trop fort, il se produit des ratés et des difficultés de démarrage.

Bougies spéciales

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

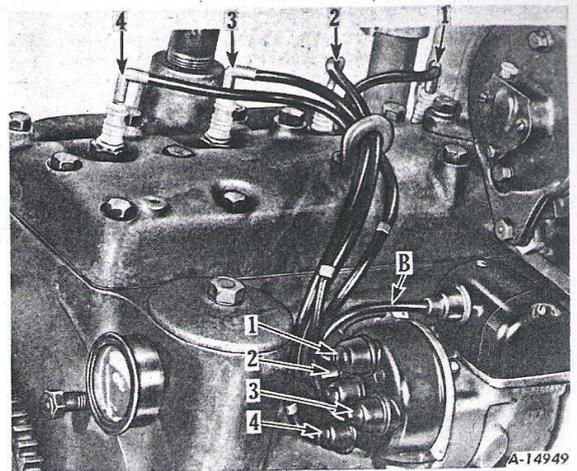


Figure 51 - Câblage des bougies. Ordre d'allumage 1, 3, 4, 2.

Nettoyage des bougies

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

Câbles de bougies

La position relative des câbles doit être repérée sur la magnéto en cas de démontage pour quelque raison que ce soit. (Les figures 51 et 57 montrent le câblage correct).

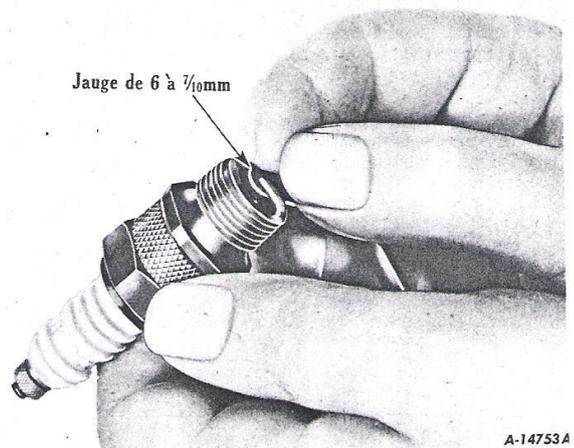


Figure 52 - Vérification de l'écartement des électrodes.

FARMALL CUB

Magnéto

Votre tracteur est équipé d'une magnéto à haute tension conçue et fabriquée suivant les derniers perfectionnements. Ce type de magnéto a été adopté par l'International Harvester après de nombreux essais qui ont prouvé sa supériorité quand au rendement, à la durée et à la régularité de fonctionnement.

Graissage

Toutes les 500 heures de travail, remplissez une seule fois le graisseur du coussinet de l'aimant tournant (sur le flasque de montage), *figure 57*, avec la même huile que celle du carter du moteur.

Graissage du mécanisme de rupture et vérification des contacts

Il est important de conserver propre le boîtier du rupteur pour éviter la présence d'huile sur les contacts, ce qui causerait une usure rapide de ceux-ci. Toutes les 250 heures de travail, assurez-vous de la propreté de ce boîtier. Pour atteindre le mécanisme de rupture, retirez le couvercle du distributeur et tournez lentement le moteur à la manivelle jusqu'à ce que l'extrémité "P" du doigt du rotor soit dirigée vers l'emplacement de la borne N° 1 du chapeau du distributeur, en vous arrêtant au moment précis où l'impulseur cliquette. Retirez le corps du distributeur en dévissant les 3 vis "A", *figure 54*. Vérifiez si les plots de contacts sont en bon état et si leur jeu est correct. Si le boîtier est propre, ne vérifiez que le jeu des contacts, mais, dans le cas contraire, toutes les pièces doivent être nettoyées soigneusement.

Ne faites pas tourner le moteur lorsque le corps du distributeur est démonté, ce qui rendrait nécessaire un nouveau calage.

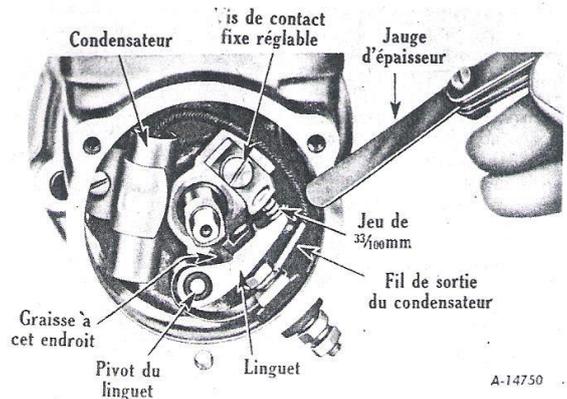


Figure 53 - Réglage des plots de contacts

Retirez le linguet et nettoyez toutes les pièces. Vérifiez les contacts et, si nécessaire, polissez-les à la lime douce et mince. Remplacez les deux contacts en cas d'usure excessive.

Remplissez de graisse la gorge de l'axe du linguet et placez une petite quantité de graisse à magnéto au dos de la plaquette de friction du linguet (*figures 53 et 54*); consultez votre agent International Harvester pour la qualité de graisse à employer.

Remettez en place le linguet et assurez-vous en le remontant que les contacts sont bien en face l'un de l'autre.

Vérifiez le jeu entre contacts au moyen de la jauge d'épaisseur fournie avec le tracteur, *figure 53*. L'ouverture entre ceux-ci doit être de $33/100\text{mm}$ ($.013''$); quand la plaquette de friction est sur un des deux bossages de la came. Pour régler, desserrez la vis qui maintient le contact fixe réglable, *figure 53*, et rapprochez ou éloignez ce contact jusqu'à ce que la jauge glisse sans jeu dans l'ouverture. Resserrez la vis une

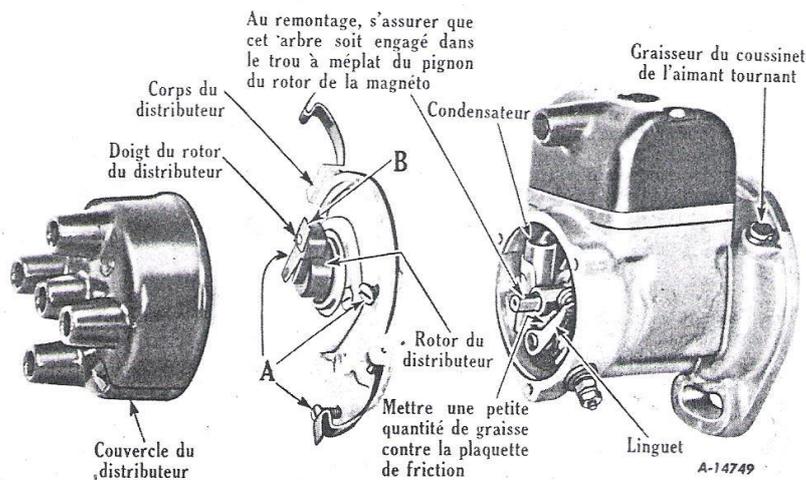


Figure 54 - Magnéto démontée.

ENTRETIEN

fois le résultat obtenu.

Le moteur étant au point mort haut, en fin de compression du cylindre N°1, tournez le rotor jusqu'à ce que le doigt "B" de ce dernier soit dirigé vers la borne N°1 du couvercle du distributeur. Placez le corps du distributeur sur la magnéto en vous assurant que l'arbre de l'aimant tournant pénètre correctement dans le trou à méplat du pignon du rotor. Assurez-vous que le joint est bien en place et resserrez les 3 vis "A", *figure 54*. Remettez en place le couvercle du distributeur.

Graissage des pignons du distributeur

Toutes les 2.000 heures de travail ou au moins tous les ans, les pignons du distributeur et leur portée doivent être nettoyés et regarnis de graisse à magnéto I.H.. Nous vous recommandons de vous adresser à votre agent "International Harvester" pour cette opération.

Couvercle du distributeur

Tous les 3 ou 4 mois, retirez le couvercle du distributeur et examinez l'intérieur. S'il y a des traces de poussière, d'huile ou d'humidité, nettoyez-le soigneusement et essuyez-le bien. Pour obtenir une longue durée du distributeur, il est recommandé de toujours laisser ouverts les trois petits trous d'évent qui se trouvent dans le fond du couvercle. De même, le rotor du distributeur doit être conservé propre.

Si les capuchons des bornes du couvercle du distributeur sont enlevés, assurez-vous que les bornes du couvercle du distributeur et de la bobine sont propres et sèches.

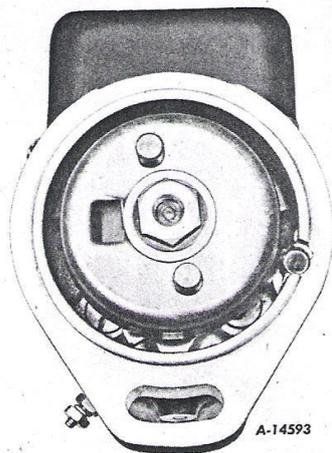


Figure 55 - Magnéto démontée montrant l'impulseur.

La magnéto est munie de ces capuchons pour empêcher toute perte électrique extérieure lorsque le tracteur fonctionne dans des conditions défavorables.

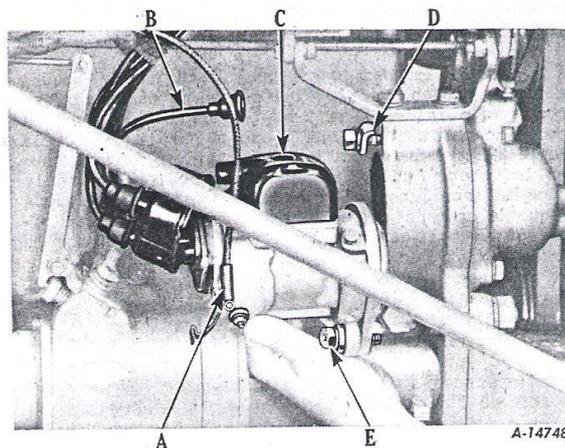


Figure 56 - Démontage de la magnéto.

Boîtier d'accouplement et impulseur de la magnéto

En tournant le moteur à la manivelle, l'impulseur de l'accouplement doit se déclencher (cliqueter) deux fois à chaque tour de moteur. Si ce déclenchement ne se produit pas, cela indique que l'impulseur est à nettoyer ou à réparer.

Enlevez la magnéto comme indiqué ci-après. La magnéto étant tenue inclinée à 45°, rincez au pétrole l'impulseur et le boîtier d'accouplement. Par temps chaud, graissez copieusement l'impulseur avec une huile légère, telle que l'huile pour écrémeuses ou machines à coudre. Ne vous servez jamais d'huile par temps froid (-00C - au-dessous de 32°F); un rinçage au pétrole est alors suffisant.

Nous vous recommandons de vous adresser au mécanicien de votre agent "International Harvester" s'il est nécessaire de démonter l'impulseur de la magnéto pour nettoyage ou réparation.

Enlèvement de la magnéto

1 - Débranchez le câble "A" du contact de la magnéto en retirant l'écrou avec rondelle Grover qui le fixe sur la borne de la magnéto.

2 - Otez le câble "B" du couvercle de bobine "C" et, enlevez le couvercle du distributeur.

3 - Desserrez l'écrou qui fixe la patté de montage de la magnéto "D" et enlevez la vis à tête hexagonale "E". L'ensemble de la magnéto peut alors être retiré, *figure 56*.