



*Lalo
Control
XL*

NOTICE DESCRIPTIVE

DU

TRACTEUR TYPE 5



Anciens Établissements LALO-MIGNONAC

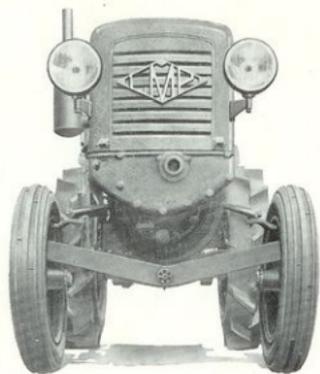
Société Anonyme au Capital de 80 Millions de Francs

Usines et Bureaux : Rue de la Pointe

Téléph. { NORD 32-00
 { NORD 32-01
Adr. Télégr. : Lamig-Paris

ROMAINVILLE
(SEINE)

Reg. du Com. Seine 15.823
Rép. Prod. Seine 5467 CA
Chèque Postal : PARIS 1591-36



NOTICE DESCRIPTIVE
DU
TRACTEUR TYPE 5



Anciens Établissements LALO-MIGNONAC

Société Anonyme au Capital de 80 Millions de Francs

Usines et Bureaux : **Rue de la Pointe**

Téléph. { NORD 32-00

{ NORD 32-01

Adr. Télégr. : Lamig-Paris

ROMAINVILLE
(SEINE)

Reg. du Com. Seine 15.823

Rép. Prod. Seine 5467 C A

Chèque Postal: PARIS 1591-36

SOMMAIRE

	Pages
Chapitre I. — Description générale	3
— II. — Entretien et graissage	7
— III. — Mise en marche et conduite du tracteur	14
— IV. — Quelques renseignements techniques	18
— V. — Organes de fixation et de relevage des outils. . .	19



DESCRIPTION GÉNÉRALE

CHAPITRE PREMIER

Le tracteur léger T5 que nous présentons à notre clientèle comporte les mêmes avantages pratiques et techniques que son prédécesseur, le motoculteur T4.

Robuste, puissant et maniable comme lui, il permet aux agriculteurs d'exécuter, sans fatigue, tous les travaux de leur exploitation.

Le L.M.P. Type T5 se compose de quatre ensembles bien distincts :

- le bloc-moteur (fig. 1 et 3)
- la boîte de vitesse (fig. 1 et 3)
- le carter intermédiaire (fig. 1 et 2)
- le bloc tracteur proprement dit (fig. 3 et 4).

A) DESCRIPTION DU BLOC MOTEUR

Le moteur à quatre temps et à soupapes latérales de 630 cc. de cylindrée développe une puissance de 12 CV. à 2.400 tours, en régime continu, et 11 CV. au régime normal de travail, c'est-à-dire à 1.800 tours.

Il est constitué par un carter en aluminium 1 (fig. 1) sur lequel est fixé le cylindre 2 (fig. 1) en fonte mécanique spéciale; une culasse à larges ailettes assure un refroidissement énergique, quelle que soit la température extérieure.

Le piston est en alliage Bohnalite du type aviation, avec quatre segments, dont un segment râcleur, pour éviter les remontées d'huile jusqu'à la chambre d'explosion. Les organes tournants, vilebrequin et bielle, en acier spécial matricié, sont montés sur roulements à billes et aiguilles afin de réduire au minimum la perte de puissance par frottement.

Le graissage est du système dit « à carter sec ». Il s'effectue sous pression par une pompe double à grand débit, logée dans le carter et commandée directement par l'arbre à cames.

La première partie de la pompe puise l'huile au réservoir 3 (fig. 1) et l'envoie sous pression dans le vilebrequin, tandis que l'autre partie reprend l'excédent d'huile au fond du carter et le remonte au réservoir. Ce système a l'avantage de réduire au minimum la consommation d'huile.

Un carburateur, étanche aux poussières et du type spécial « tous terrains » alimente le moteur en essence quelle que soit l'inclinaison de l'appareil tandis qu'un filtre à air 4 (fig. 2), facile à entretenir, élimine les poussières du mélange gazeux.

Le refroidissement est assuré par une turbine centrifuge montée sur le volant et enfermée dans une calandre en aluminium de forme soigneusement étudiée qui emboîte le cylindre et la culasse.

A la partie antérieure de cet ensemble sont placés, dans un carter spécial 5 (fig. 1), la distribution, la commande de magnéto, le dispositif de mise en marche démultiplié 6 (fig. 1) sur lequel peut être montée, avec la plus grande facilité, une poulie susceptible d'actionner divers engins mécaniques. La magnéto est entraînée par un toc permettant son démontage par le simple desserrage de son collier de fixation.

L'embrayage du type monodisque Comète-Mécano est placé dans le volant, à la partie postérieure du bloc, aussitôt avant la boîte de vitesse.

Un réservoir à essence 7 (fig. 1) de 12 litres, assurant l'alimentation d'une demi-journée de travail, et un réservoir à huile 3 (fig. 1) de deux litres complètent l'ensemble de ce groupe moteur.

D'une façon générale, tous les organes ayant besoin d'une visite fréquente sont facilement accessibles et démontables.

B) DESCRIPTION DE LA BOITE DE VITESSE

Elle est à quatre vitesses et marche arrière. Les rapports de démultiplication, judicieusement choisis, permettent d'obtenir, sans complications inutiles, des vitesses variant entre 1 km. 800 et 9 km. 500 à l'heure, suivant la nature des terrains, et les travaux à effectuer.

Le régime normal de moteur variant entre 1.800 et 2.400 tours

- la première vitesse donne 1 km. 800 à 2 km. 800,
- la deuxième vitesse donne 2 km. 800 à 4 km. 300,
- la troisième vitesse donne de 3 km. 800 à 5 km. 900,
- la quatrième vitesse donne de 5 km. 300 à 9 km. 500.

Tous les pignons et les arbres en acier spécial au chromomolybdène sont pris dans la masse forgée et soigneusement rectifiés.

Les trains de pignons des 4 vitesses sont montés sur deux arbres parallèles, de telle sorte qu'à chaque vitesse, un seul couple d'engrenage soit en travail. Le rendement est donc maximum à toutes les vitesses. Un levier unique commande toutes les combinaisons.

L'ensemble des arbres et des pignons est contenu dans un carter en aluminium 8 (fig. 3) portant à sa partie supérieure le dispositif de commande des fourchettes et un large couvercle qui permet un examen facile des organes.

La vérification du niveau d'huile et le remplissage se font par un orifice latéral 9 (fig. 3) facilement accessible.

C) DESCRIPTION DU CARTER INTERMEDIAIRE

Celui-ci 34 (fig. 3) constitue en quelque sorte la poutre centrale du tracteur. Il est divisé longitudinalement en deux parties dont l'une, à la partie inférieure, contient l'arbre à bouts cannelés qui transmet la force au pont arrière et l'autre, à la partie supérieure, forme caisse à outils.

D) DESCRIPTION DU BLOC TRACTEUR

Il est constitué par un carter central 10 (fig. 3) en fonte et deux couvercles latéraux 11 (fig. 1 et 3), également en fonte, boulonnés sur le premier.

Le carter central renferme l'arbre à vis sans fin lequel est accouplé, par l'intermédiaire d'un manchon cannelé, avec l'arbre secondaire de la boîte de vitesse.

Un couple roue et vis sans fin, largement calculé, assure par ses caractéristiques un rendement optimum à la transmission.

La roue de vis sans fin, montée sur un pignon arbré, commande une couronne dentée solidaire du différentiel.

Deux planétaires arbrés et cannelés, logés dans le différentiel, portent trois clabots dont l'un permet à volonté la libération ou le blocage du différentiel, les deux autres actionnent les pignons d'attaque des couronnes de roues.

Les deux carters latéraux contiennent les pignons et les roues dentées sur les arbres desquelles sont montées les roues à voie variable du tracteur.

Tous les engrenages de ces divers ensembles sont en acier spécial au chrome ou en acier dur et sont calculés assez largement pour ne pas dépasser un effort de 15 kilogs par mm², dans les conditions de travail les plus pénibles. Ils sont donc pratiquement inusables, si l'ensemble de l'appareil est bien entretenu.

Deux freins à bandes 12 (fig. 1), garnis de Férodo et fixés sur chaque tambour de roue, sont actionnés par deux pédales au pied 32 et 33 (fig. 2) permettant de bloquer soit l'une ou l'autre roue, soit les deux roues simultanément. Un levier à secteur 14 (fig. 3) maintient les freins serrés sans le secours des pédales.



CHAPITRE II

ENTRETIEN ET GRAISSAGE

Une longue expérience en motoculture nous a permis d'adopter, sur nos appareils, les solutions à la fois les plus simples et les plus robustes, mais le rôle d'un constructeur ne peut aller plus loin et, de même que vous ne sauriez demander un travail pénible et soutenu à un animal vigoureux insuffisamment nourri et soigné, de même votre tracteur de vous rendre tous les services que vous êtes en droit d'en attendre que si vous lui donnez les soins qui lui sont nécessaires et si vous ne lui demandez pas un effort supérieur à celui pour lequel il est construit.

Son **rendement** et sa **durée** dépendront essentiellement de la façon dont vous l'**entretenez**.

Nous insistons sur ce point car, malheureusement, beaucoup d'agriculteurs ont une fâcheuse tendance à négliger l'entretien de leur matériel agricole. Nous nous sommes attachés à simplifier cet entretien pour lequel il vous suffira de vous conformer aux recommandations ci-dessous :

A) REMPLISSAGE

Remplissez :

a) **Le réservoir 3** (fig. 1) avec de l'huile demi-fluide, jusqu'à 3 centimètres environ du bouchon. Il est inutile de dépasser ce niveau, l'excédent serait perdu.

b) **Le carter de la boîte de vitesse** : avec de l'huile demi-épaisse à carter, introduite par le bouchon 9 (fig. 3), jusqu'au niveau du filetage; elle atteint alors son niveau normal et il vous suffit de revisser le bouchon.

c) **Le carter tracteur**, avec de l'huile épaisse à carter, par le bouchon 15 (fig. 3) jusqu'au niveau 16 (fig. 3).

Le remplissage de ce carter assure en même temps celui du carter intermédiaire.

d) **Les carters des engrenages de commande des roues** avec la même huile, par les bouchons 17 (fig. 4) jusqu'au niveau 18 (fig. 4).

Ayez soin, en outre, de graisser, avec la pompe à graisse, toutes les articulations munies de graisseurs.

NOTA :

1° *Il est inutile de remplir le carter moteur dont le graissage se fait sous pression, par l'intermédiaire de la pompe à huile ;*

2° *L'huile étant épaisse, coule difficilement et devra, par conséquent, être versée très lentement ;*

3° *Pendant la période de rodage et par les temps très froids, l'on pourra mettre avantageusement de l'huile demi-fluide dans le carter de la boîte de vitesse.*

B) PERIODE DE RODAGE

Pendant les **40 à 50 premières heures de marche**, votre appareil doit être considéré comme étant en période de rodage; c'est le moment où toutes les parties en contact se polissent et **cette période est capitale pour le bon rendement** ultérieur de l'appareil.

Ne lui faites alors exécuter que des travaux légers, sans jamais lui demander son effort maximum.

Pendant les **10 premières heures**, il est bon de mélanger un peu d'huile demi-fluide à l'essence, dans la proportion de un **quart de verre d'huile pour 5 litres d'essence**, pour aider à la parfaite lubrification du cylindre.

Assurez-vous que les vibrations n'ont pas desserré quelque écrou, et donnez un tour de clé aux endroits où vous en constaterez la nécessité.

Surveillez particulièrement le débit de la pompe à huile.

En enlevant le bouchon du réservoir d'huile, vous devez voir celle-ci retomber à chaque pulsation dans le dit réservoir.

Si le retour se fait mal, démonter le filtre 19 (fig. 1), le nettoyer soigneusement à l'essence et le remonter en s'assurant qu'aucune particule de calamine ou aucun grain de terre ne reste entre le joint métalloplastique et les surfaces de contact.

Ceci est indispensable pour l'étanchéité du joint.

NOTA :

La pompe qui remonte l'huile au réservoir ayant un débit plus important que celle qui assure le graissage, le carter se trouve, par moment, complètement vide. Pendant une période de 10 à 20 secondes, il n'y a donc pas de retour d'huile. Ces arrêts sont normaux et ne dénotent pas un mauvais fonctionnement de la pompe.

C) PERIODE DE MARCHÉ NORMALE

Quand votre tracteur aura ainsi tourné sans effort pendant **cinquante heures** environ, vous pourrez considérer qu'il est **bien rodé**.

Vidangez alors toute l'huile contenue aussi bien dans le réservoir 3 (bouchons de vidange 20 fig. 1), que dans le carter moteur (filtre à huile 19 fig. 1), et dans le carter de la boîte de vitesse (bouchons de vidange 21 fig. 3).

Faire cette opération à la fin de la journée, quand le moteur est bien chaud, l'huile sale s'égouttera mieux.

La même opération doit être faite pour le carter tracteur par le bouchon de vidange 22 (fig. 1).

Nettoyer convenablement ceux-ci en y introduisant un peu d'**huile fluide** (et non d'essence), faites faire quelques tours au moteur avec la manivelle, vidangez à nouveau puis **remplissez comme ci-dessus**.

Votre tracteur est alors en ordre de marche et il vous suffira désormais de **l'entretenir** avec soin.

Pour cela, ne perdez pas de vue les **importantes recommandations** suivantes pour le **graissage et l'entretien**.

1° MOTEUR :

Le graissage se faisant par circulation d'huile, garnir le réservoir 3 (fig. 1) en toute saison avec de l'huile demi-fluide.

S'assurer chaque jour du niveau et compléter en tant que besoin, jusqu'à 5 centimètres de la partie supérieure.

Toutes les 50 heures de marche, vidanger le réservoir et le garnir d'huile fraîche.

Toutes les 100 heures de marche, démonter le filtre 19 (fig. 1), le nettoyer à l'essence, le remonter en ayant soin de bien remettre le joint et de bien serrer ce dernier : le changer s'il est abîmé (très important).

2° FILTRE A AIR :

Son importance est capitale. Son cylindre filtrant retient les poussières qui entourent tout tracteur au travail et il est indispensable de le **nettoyer très souvent et même tous les jours par temps très sec**, afin d'éviter une usure prématurée du moteur.

Pour cela, dévisser l'écrou à oreilles et détacher le tube flexible. Tirer la cartouche filtrante et la brosser avec une brosse douce. Si la cartouche est très encrassée, la laver à l'essence et laisser sécher à l'air libre.

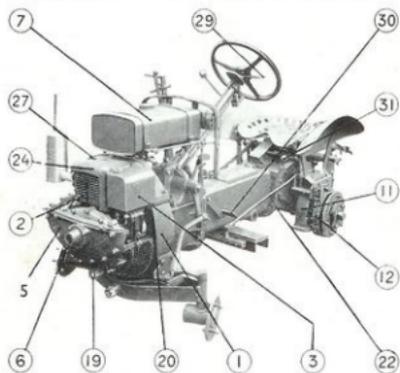


Figure 1

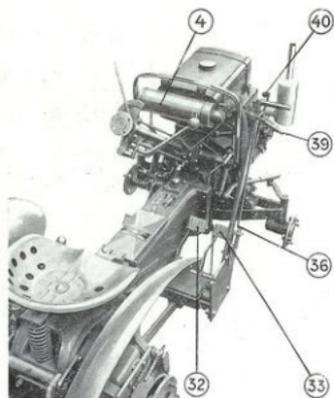


Figure 2

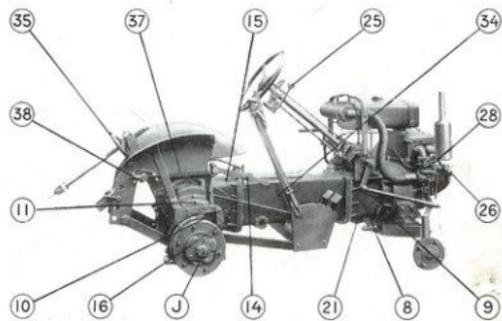


Figure 3

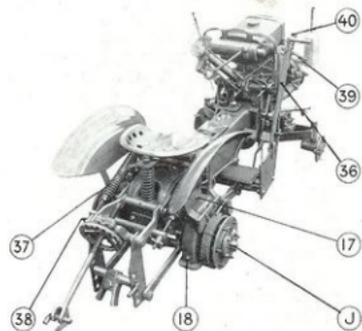


Figure 4

3° BOITE DE VITESSE :

Toutes les 100 heures de marche, vidanger la boîte par l'orifice de vidange 21 placé sous le bloc et la remplir par l'orifice 9 (fig. 3), comme indiqué page 2.

4° CARTER CENTRAL DU BLOC TRACTEUR :

Toutes les 50 heures de marche, desserrer le bouchon de niveau 16 (fig. 3) de ce carter, pour vous assurer que l'huile n'est pas descendue au-dessous de ce niveau.

Si l'huile s'écoule quand vous desserrez le bouchon, c'est que le niveau est suffisant. Resserrez-le simplement.

Si l'huile ne s'écoule pas, c'est que le niveau est au-dessous du point convenable. Ajoutez alors par le bouchon 15 (fig. 3) la quantité nécessaire d'huile et quand elle commence à couler par l'orifice 16 (fig. 3) remettez les deux bouchons.

NOTA :

Il est bon de vidanger complètement les carters une fois par an.

5° CARTERS DES ROUES :

Même opération que pour le carter central en remplissant par les bouchons 17 (fig. 4), jusqu'au niveau 18 (fig. 4).

6° ARTICULATIONS DIVERSES :

Il est recommandé de graisser une ou deux fois par semaine toutes les articulations munies de graisseurs et les gaines de câble, soit à la seringue, si le graissage se fait à l'huile, soit à la pompe Técalémit, si l'orifice est muni d'un graisseur Técalémit. (Articulation de l'essieu avant, barres d'accouplement, axes de pédale, dispositif de relevage, boîtier de direction).

7° ARBRES DE COULISSEMENT J (fig. 3 et 4)

Bien veiller à les tenir constamment huilés, sinon la rouille vous gênera pour faire varier l'écartement des roues.

§ **DEMONTER UNE OU DEUX FOIS PAR AN LA CALENDRE 24** (fig. 1) et nettoyer les ailettes de refroidissement du cylindre et de la culasse, car la poussière et la boue forment à la longue, sur les ailettes, une couche isolante qui nuit au bon refroidissement du moteur.

D'une façon générale :

— En période de travail, il est bon de faire un nettoyage complet de temps à autre, exactement comme vous le feriez pour une voiture quelconque ;

— Avant de mettre l'appareil au repos, il faut nettoyer soigneusement et graisser convenablement toutes les parties non peintes susceptibles de se rouiller.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES :

Lorsque vous vérifiez les niveaux et que vous faites le plein d'huile, versez-la lentement car elle met un certain temps à descendre, en raison de sa viscosité ; veillez à ne pas introduire de poussière ou de terre dans les trous des bouchons et, avant de les remettre, essayez-les soigneusement avec un chiffon ainsi que leurs orifices. N'exagérez pas les niveaux, cela ne sert à rien et l'huile en excédent se perdrait.

NE LAISSEZ PAS DESCENDRE LE NIVEAU D'HUILE
DANS LE RESERVOIR DU MOTEUR AU-DESSOUS DE
LA MOITIE DE SA HAUTEUR
VERIFIEZ LE NIVEAU TOUS LES JOURS AVANT
DE METTRE EN MARCHÉ



CHAPITRE III

MISE EN MARCHÉ ET CONDUITE DU TRACTEUR

A) MISE EN MARCHÉ :

Le graissage ayant été fait suivant les prescriptions du Chapitre II, le tracteur peut être mis en marche.

Remplissez le réservoir d'essence 7 (fig. 1) — Assurez-vous que le levier de vitesse 25 (fig. 3) est bien au point mort. (A ce moment, le levier doit pouvoir se déplacer librement de gauche à droite et inversement).

Placez le levier du starter du carburateur 28 (fig. 3) sur la position « départ » (poussé vers l'arrière).

Engagez la manivelle de lancement dans son guide 6 (fig. 1).

Appuyez alors sur le bouton 26 (fig. 3) du décompresseur et tournez trois ou quatre tours de manivelle le plus vivement possible puis lâchez le décompresseur au moment où la manivelle remonte et continuez à tourner un tour.

Si le moteur ne part pas immédiatement, recommencer l'opération. S'il ne part pas à la troisième tentative, vérifiez le carburateur et l'allumage.

Assurez-vous que la bougie 27 (fig. 1) n'a pas été détériorée et que le film d'allumage est bien serré.

Il arrive aussi quelquefois, si vous avez laissé votre tracteur exposé à la pluie ou à une trop grande humidité, que cette dernière se dépose sur le fil d'allumage de la bougie et mette le circuit électrique à la masse, ce qui empêche l'étincelle de se produire à la bougie.

Le meilleur moyen pour parer à cet inconvénient est alors de démonter la bougie avec son fil et de les faire sécher tous deux devant un feu modéré, ou de les changer provisoirement, jusqu'au séchage des premières pièces.

Lorsque le moteur est parti, ramenez le levier du starter progressivement à la position « Marche », au fur et à mesure que le moteur prend sa température normale.

En cas d'arrêts occasionnels pendant le travail, il suffit de lancer énergiquement sans remettre le levier du starter à la position « départ ». — Si l'on a trop tâtonné pour la mise en route, il peut arriver que le moteur soit noyé d'essence. Dans ce cas, pour mettre en route, ouvrir la manette des gaz 29 (fig. 1) en grand et tourner rapidement la manivelle sans ouvrir le starter.

Lorsque le moteur tourne à vide, le mettre au ralenti.

Pour arrêter le moteur, fermer complètement les gaz, puis appuyer sur le bouton du décompresseur 26 (fig. 3).

RECOMMANDATION IMPORTANTE :

Avant de lancer le moteur, s'assurer que les vitesses sont bien au point mort, sinon l'on risque au moment du démarrage que le tracteur se mette en route, ce qui pourrait occasionner un accident grave.

B) CONDUITE DE L'APPAREIL :

a) Comment passer les vitesses :

Une fois le départ obtenu, passer les vitesses est une chose très simple que l'on doit effectuer avec douceur. On appuie à fond sur la pédale de débrayage 30 (fig. 1), puis on manœuvre le levier à boule de commande des vitesses de façon que le petit levier à rotule placé sur le carter occupe la position choisie sur la plaque indicatrice des vitesses.

Cette manœuvre se fait en deux temps :

1^o Mouvement autour de la colonne de direction ;

2^o Mouvement vers le haut ou vers le bas, suivant la vitesse choisie.

Le point mort est obtenu lorsque le levier de commande peut se déplacer librement autour de la colonne de direction.

Si la vitesse choisie ne se met pas en prise immédiatement, embrayer légèrement, débrayer aussitôt et pousser sur le levier.

Lorsque la vitesse est bien en prise, lâcher progressivement la pédale d'embrayage et donner en même temps un peu de gaz.

Ne pas emballer le moteur au démarrage, mais donner les gaz progressivement jusqu'à ce que l'allure désirée soit atteinte.

b) Marche en travail :

S'il s'agit de labourer de longues lignes droites, on a généralement avantage à bloquer le différentiel pour maintenir l'appareil en ligne. Pour cela, appuyer verticalement sur la boule du levier 31 (fig. 1) situé à gauche du siège pour le déclancher. Le ressort fera la manœuvre de blocage, lorsque les dents des clabots seront arrivées en position de prise.

Si, au contraire, il s'agit de **contourner des pieds d'arbres** et de marcher, par conséquent, suivant une ligne sinueuse, il y a grand intérêt à **débloquer le différentiel** en poussant la boule 31 (fig. 1) vers la gauche, jusqu'à ce que le levier s'enclenche. L'appareil se conduit alors exactement comme une voiture et tourne à volonté.

Il est parfois nécessaire de **virer très court**, l'opération est alors facilitée en **serrant le frein de la roue du côté intérieur au virage**.

La pédale de gauche 32 (fig. 2) serre la roue gauche et celle de droite 33 (fig. 2) la roue droite.

Pour freiner en ligne droite, appuyer sur les deux pédales de frein, 32 et 33, à la fois.

Si le tracteur doit être immobilisé, appuyer fortement sur les deux pédales et tirer vers le haut le petit levier de blocage 14 (fig. 3).

Pour débloquer les freins, pousser ce même levier 44 vers la droite.

Lors des arrêts, même de peu de durée, ne pas conserver inutilement le pied sur la pédale de débrayage située à gauche du carter central et **mettre la boîte de vitesses au point mort**, pour ne pas fatiguer inutilement la butée de débrayage.

c) Réglage de l'écartement des roues (fig.5) :

Le dispositif adopté pour la fixation des roues permet d'en faire varier l'écartement et, par conséquent, d'augmenter ou de réduire la voie du tracteur, suivant les besoins de la culture.

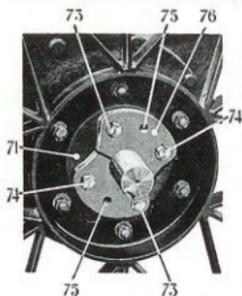


Figure 5

Il suffit, pour cela, de les faire coulisser sur les arbres J (fig. 3 et 4), en observant strictement et dans l'ordre suivant les indications ci-dessous :

1° Desserrer de deux tours complets les deux vis 73 (fig. 5) ;

2° Dévisser complètement les deux vis 74 ;

3° Mettre les deux vis 74 dans les deux trous taraudés 75, et les bloquer. Ceci a pour effet de libérer le cône qui maintient la roue en place ;

4° Glisser les roues à la position voulue ;

5° Enlever les deux vis 74 ; les remettre à leur position initiale et serrer progressivement l'une après l'autre les deux vis 73 et les deux vis 74, de manière à bloquer la roue.

Il est indispensable de suivre rigoureusement l'ordre indiqué dans les opérations.

Si l'on veut restreindre la voie du tracteur au minimum (0 m. 87). l'on peut retourner les roues en dévissant les écrous Michelin qui les fixent sur les brides 71, mais il faut avoir bien soin de laisser alors un jeu d'au moins 2 centimètres entre les crampons des roues ou le pneu et le point le plus rapproché du bâti, pour éviter les accidents, au cas où des cailloux viendraient à se coincer dans les roues.

L'on peut ainsi faire varier la voie du tracteur entre 0 m. 87 et 1 m. 10.

RECOMMANDATION :

N'oubliez pas que si vous voulez que votre matériel dure, il ne faut pas lui demander des travaux dépassant ses capacités. Le moteur doit, notamment, tourner continuellement sans effort excessif, et vous devez, par conséquent, ne pas hésiter à changer de vitesse aussi souvent qu'il est nécessaire.



QUELQUES RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Caractéristiques de réglage du moteur :

Le réglage doit se faire conformément au tableau ci-dessous :

— Ouverture de la soupape d'admission :	
Après le point mort haut	3 mm.
— Fermeture de la soupape d'admission :	
Après le point mort bas	13 mm.
— Ouverture de la soupape d'échappement :	
Après le point mort bas	16 mm.
— Fermeture de la soupape d'échappement :	
Après le point mort haut	2 mm.
— Jeu sous les queues de soupapes :	
Admission	20/100 ^e mm.
Echappement	30/100 ^e mm.

Allumage :

La magnéto doit être calée de telle façon que l'étincelle de rupture se produise au moment où le piston est à 5 mm. de l'extrémité de sa course ascendante (période de compression).

Réglage du carburateur :

Nos tracteurs sont habituellement livrés avec :

- 1 carburateur Solex,
- Buse 23
- Gicleur 95
- Ralenti 50
- Gicleur de starter 130

ORGANES DE FIXATION ET DE RELEVAGE DES OUTILS

Tous les outils sont fixés sur un châssis spécial articulé. Le terrage se règle en agissant sur le volant 35 (fig. 3) se trouvant derrière le siège du conducteur. La profondeur du travail augmente en tournant le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et diminue dans le sens contraire.

Le relevage des outils s'opère à l'aide du grand levier 36 (fig. 2 et de deux ressorts compensateurs réglables 37 (fig. 4). Ceux-ci doivent être tendus au moyen des écrous à oreilles 38 (fig. 3 et 4), de façon que l'outil soit presque en équilibre, lorsque le levier de relevage se trouve à peu près à mi-course de relevage.

Pour baisser les outils, appuyer à fond sur la poignée 39 (fig. 2 et 4) du levier. Celle-ci se trouve alors enclenchée par le petit levier 40 (fig. 2 et 4). Laisser alors l'outil descendre et si nécessaire, pousser le levier 36 (fig. 2 et 4) en avant, pour aider au terrage.

Pendant le travail, à part quelques exceptions mentionnées plus loin, la poignée doit **rester enclenchée**, c'est-à-dire que le grand levier 36 doit rester libre de se déplacer le long du secteur.

Si l'outil en butant sur un obstacle fait patiner le tracteur, une légère traction sur le levier permettra à l'outil de se dégager.

Pour relever l'outil, tirer le levier 36 vers l'arrière et lorsqu'il arrive vers la fin de sa course, libérer la poignée en appuyant avec le pouce sur le petit levier 40.

Outils pour lesquels le levier doit être enclenché à la position basse :

1° **Herse** : le levier doit être enclenché à la position pour laquelle le bâti se trouve à la hauteur convenable pour que les compartiments puissent osciller normalement autour de leurs attaches ;

2° **Tous outils tractés** tels que : pulvérisateurs à disques, rouleaux, semoirs, etc...

RECOMMANDATIONS POUR L'ENTRETIEN DE L'OUTILLAGE

- Huiler et graisser soigneusement toutes les parties tournantes ou pivotantes ;
- Tenir propres les parties travaillantes ;
- Ne pas laisser rouiller les versoirs des charrues.

POUR LE REGLAGE ET L'UTILISATION
DES DIFFERENTS OUTILS
CONSULTER LES NOTICES SPECIALES

