REGLAGE DE LA PROFONDEUR DU TRAVAIL

— Si l'outil ne s'enfonce pas suffisamment, abaisser progressivement la manette (B).

— Si l'outil s'enfonce trop, lever progressivement la manette (B).

Ne pas toucher à la manette (A).

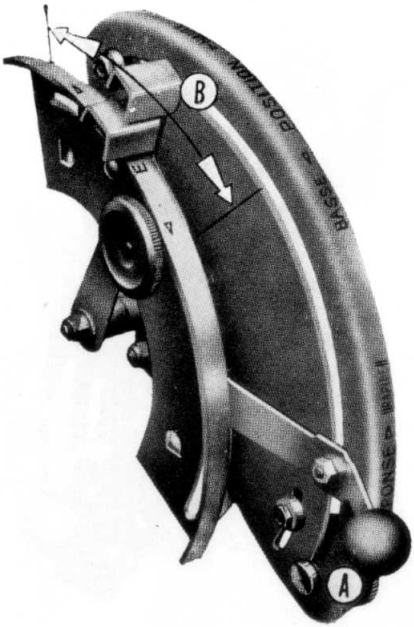


Fig. 20

REGLAGE DE LA REPONSE

Une fois la profondeur de travail atteinte, on peut avoir avantage à ralentir plus ou moins la vitesse de réaction du contrôle automatique de profondeur (réponse). Il suffit, pour cela, d'abaisser plus ou moins la manette intérieure (A) dans la deuxième partie de son secteur. Plus on l'abaissera, plus la réponse sera lente. Plus on la relèvera, plus la réponse sera rapide. Ce réglage est une question d'appréciation. Il peut changer soit avec les outils, soit avec les terrains.

Lorsqu'on a trouvé la réponse satisfaisante, déplacer la butée mobile et la bloquer à l'aide de son bouton moleté contre la manette. De cette façon il sera facile de retrouver la position choisie lorsqu'on aura déplacé la manette pour relever l'outil en bout de raie.

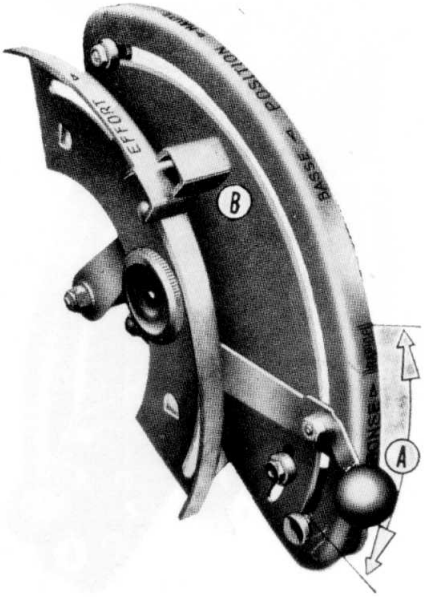


Fig. 21

Attention. — Ne pas relever la manette (A) en dehors de la deuxième partie du secteur, ce qui aurait pour résultat de faire relever l'outil.

MAINTIEN DES BARRES A UNE HAUTEUR FIXE

Les barres de relevage peuvent occuper une infinité de positions fixées à l'avance par le conducteur.

Pour cela :

— La manette extérieure (B) doit toujours se trouver dans le bas de son secteur.

— La manette intérieure (A) étant en haut, l'abaisser progressivement en suivant des yeux le mouvement des barres d'attelage et l'arrêter lorsque les barres arrivent à la hauteur désirée.

Les barres descendront d'autant plus lentement que le déplacement de la manette (A) sera lent.

Le contrôle de position est très intéressant pour l'utilisation de certains outils travaillant au-dessus du sol tels que la herse.

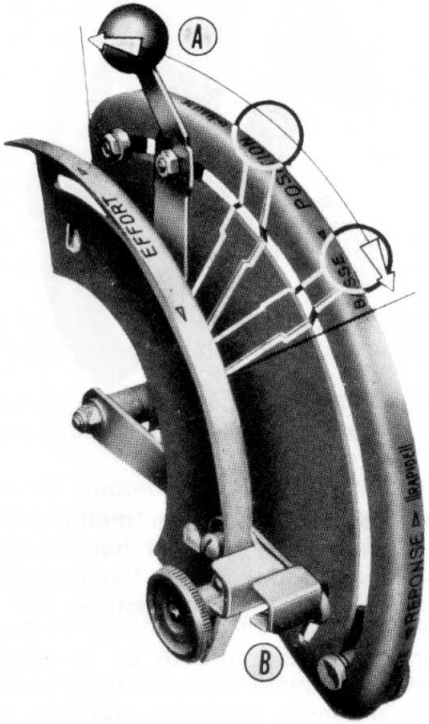


Fig. 22

UTILISATION DES VERINS EXTERIEURS

Placer la manette (A) sur la vitesse de descente choisie (en général RAPIDE). Amener contre elle la butée mobile et la bloquer à l'aide de son bouton moleté.

La manœuvre se décompose en deux temps et s'effectue à l'aide de la petite manette extérieure (B), la glissière mobile permettant de retrouver très facilement les positions montée et descente :

Fig. 23

— Après avoir desserré le bouton moleté de la glissière, déplacer la manette (B) vers le haut — pour alimenter les vérins — puis la descendre légèrement pour arrêter l'alimentation. C'est la position neutre.

— Bloquer alors le bouton moleté de la glissière. Il suffit ensuite pour manœuvrer, par exemple le chargeur ou la remorque, de déplacer la petite manette extérieure (B) à l'intérieur de sa glissière.

CHAPITRE VI

RODAGE

La période de rodage nécessite quelques précautions particulières résumées ci-après :

— Eviter d'effectuer des travaux exagérément durs pendant les 50 premières heures de travail.
Toutefois, il est bon d'utiliser de temps en temps le tracteur à pleine charge pendant 5 à 10 minutes.

— Pendant ces 50 premières heures, utiliser le rapport de la boîte de vitesses inférieur au rapport normalement nécessaire.

— Vérifier la tension de la courroie de ventilateur après une heure de fonctionnement.

— Vidanger l'huile moteur et changer la cartouche du filtre à huile après 30 heures de fonctionnement.

Contenance du carter : 5,9 litres, et filtre à huile : 0,4 litre.
Utiliser une huile détergente SAE 10.

— Lorsque votre tracteur aura atteint de 100 à 120 heures de marche, prévenez votre Concessionnaire pour que soit effectuée la première visite de garantie.

Le détail des opérations à effectuer est indiqué sur le bon d'entretien agrafé à la fin de cette notice.

— Entre 300 et 400 heures d'utilisation et avant la fin de la période de garantie, prévenez votre Concessionnaire pour que soit effectuée la seconde visite.

CHAPITRE VII

ENTRETIEN

Les indications ci-après concernent l'entretien courant du tracteur, après la période de rodage.

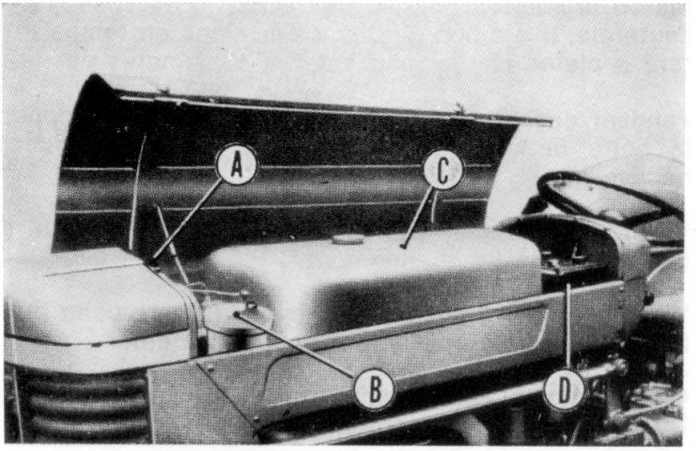


Fig. 24

A - Bouchon du radiateur.
B - Réservoir d'huile de la direction assistée.
C - Réservoir à combustible.
D - Batterie.

CHAQUE JOUR :

— Vérifier le niveau d'eau du radiateur. N'employez que de l'eau de pluie ou de l'eau non calcaire.

— Vérifier le niveau d'huile du carter moteur (jaugé sur le côté gauche du moteur).

— Vérifier l'huile du filtre à air (fig. 27). Si l'on constate des dépôts, la remplacer après avoir nettoyé soigneusement le bol du filtre. Respecter le niveau indiqué sur le bol. Employer une huile moteur SAE 20 ou SAE 30.

— Garnir les graisseurs suivants (voir schéma de graissage) :

Pivot de l'essieur avant	2	graisseurs
Renvoi de direction à l'avant du radiateur	2	»
Axe du vérin de direction	1	»
Pivots de roues avant	2	»
Pédale d'embrayage	1	»
Pédales de freins	1	»
Tirants de relevage	2	»
Boîtier de réglage d'aplomb	1	»

— Vérifier le niveau d'huile du boîtier de la poulie.

Important. — Ne jamais lubrifier les points suivants :

Rotules des barres d'attelage ;

Tringles de commande des freins ;

Tringle de commande de l'embrayage.

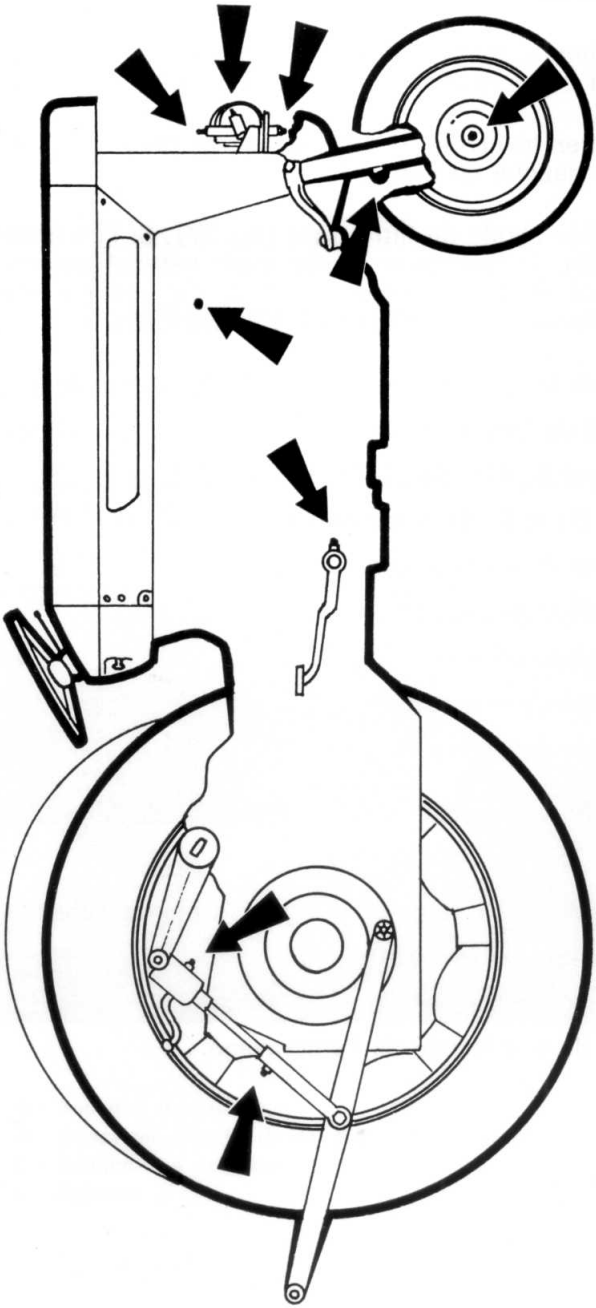


SCHÉMA DE GRAISSAGE

Fig. 25 a

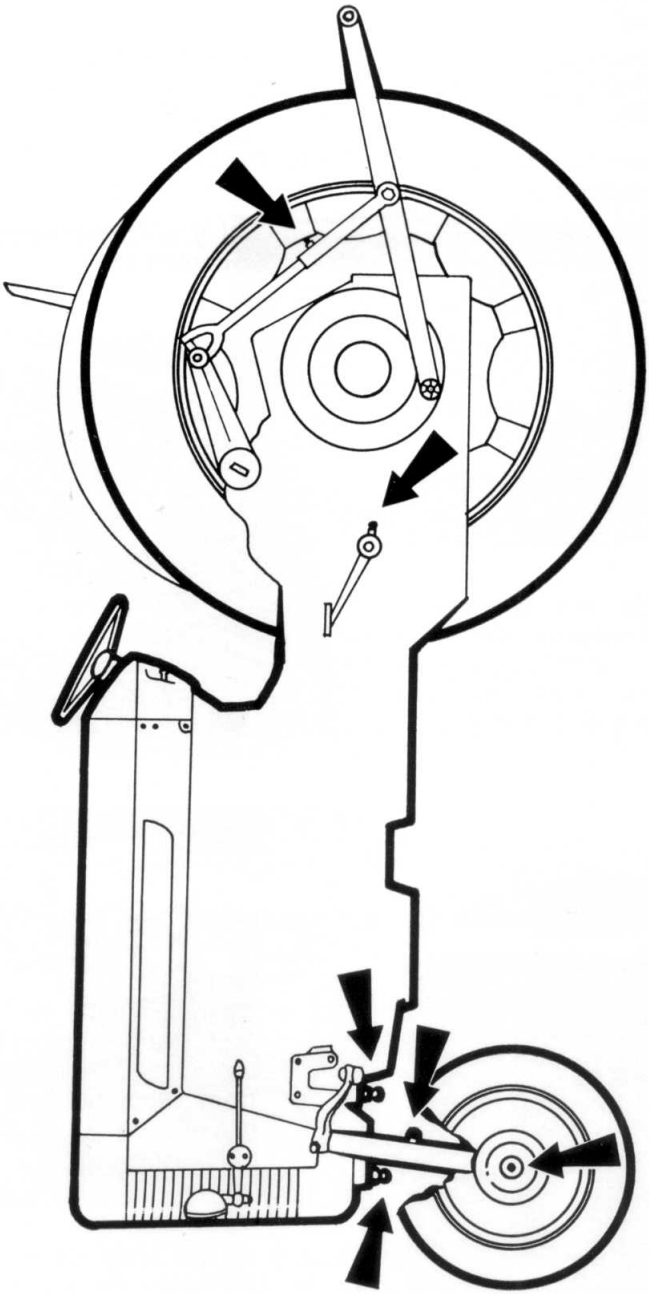


Fig. 25 b

TOUTES LES 100 HEURES :

— Vidanger à chaud l'huile du carter moteur. N'employer que de l'huile supplément 2 de viscosité 20 en hiver et 30 en été.

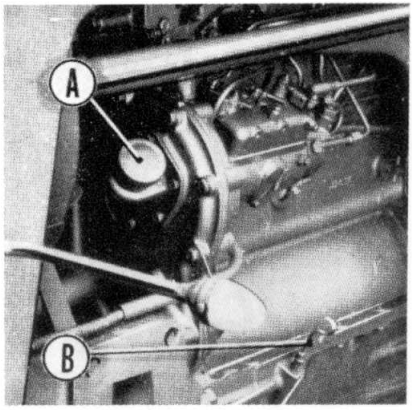
Le remplissage s'effectue par le carter d'entraînement de la pompe d'injection (voir tableau des huiles page 51).

Rincer soigneusement le moteur s'il y a changement de marque d'huile, car les huiles détergentes sont rarement miscibles.

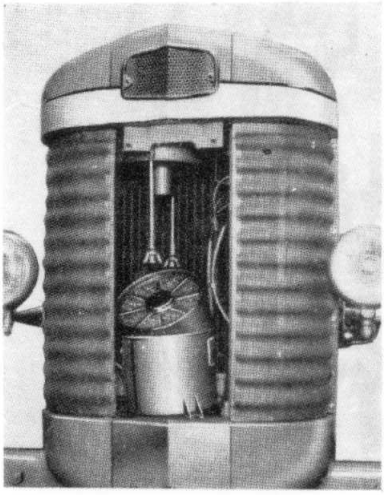
Fig. 26

A - Bouchon de remplissage d'huile.

B - Jauge d'huile du moteur.



— Garnir les graisseurs des moyeux de roue avant jusqu'à ce que la graisse sorte par les bagues d'étanchéité.



— Changer l'huile du filtre à air (huile moteur) et nettoyer l'élément filtrant dans un bain de gas-oil.

Fig. 27

— Dévisser les bouchons de purge et de vidange du filtre à combustible primaire pour laisser s'écouler l'eau et les dépôts qui pourraient être accumulés au fond.
Il est alors nécessaire de chasser l'air du filtre avant de remettre le moteur en route. Une purge partielle peut être suffisante (opération b page 50).

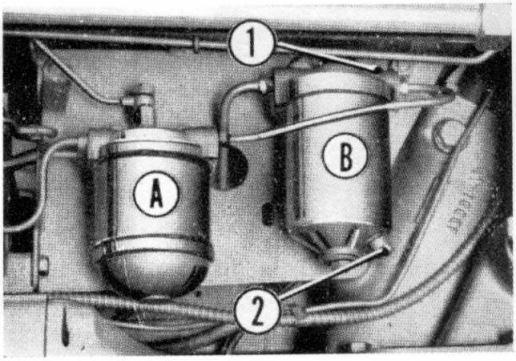


Fig. 28

A - Filtre secondaire.

B -Filtre primaire.

1 - Bouchon de purge.

2 - Bouchon de vidange.

— Vérifier le niveau de l'électrolyte dans la batterie qui doit dépasser d'environ 1 cm le dessus des plaques. Compléter, si nécessaire, avec de l'eau distillée. Les bornes doivent être propres et enduites de vaseline. Veiller au bon serrage des cosses. En cas de sulfatage, les nettoyer à l'eau additionnée d'ammoniaque.

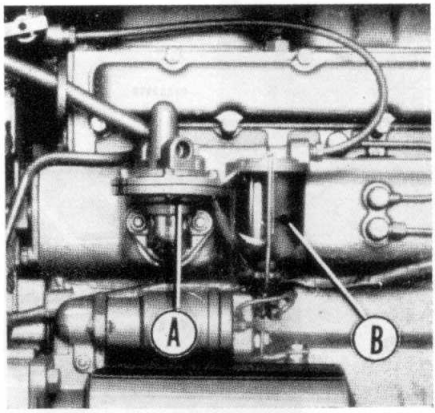


Fig. 29

A - Pompe d'alimentation.

B - Filtre décanteur.

— Vérifier qu'il n'y ait pas d'impuretés ou de dépôts dans le bol en verre (B) du filtre décanteur placé sous le réservoir. Vidanger et nettoyer si nécessaire.

TOUTES LES 200 HEURES :

— Changer la cartouche du filtre à huile. Pour cela, dévisser la vis de fixation (A) de la cuve à la partie inférieure du filtre sans faire tourner la cuve, ce qui risquerait de détériorer le joint logé dans la tête du filtre.

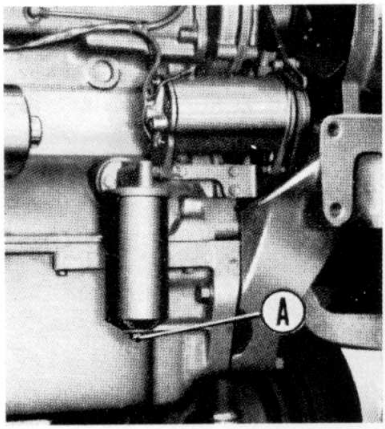


Fig. 30

Nettoyer soigneusement l'intérieur de la cuve et vérifier le bon état des joints. Appuyer sur la nouvelle cartouche mise en place pour vérifier la pression du ressort. Remonter l'ensemble, puis vérifier l'étanchéité, en faisant tourner le moteur.

— Vérifier la tension de la courroie de la dynamo.

— Vérifier le niveau d'huile de la transmission (la jauge se trouve sur le côté droit du carter de pont arrière). Amener au niveau, si nécessaire, en s'en tenant strictement aux qualités d'huile indiquées page 51. L'orifice de remplissage se situe sur le carter de direction (fig. 31). Maintenir constamment ce niveau si vous utilisez les prises d'huile extérieures.

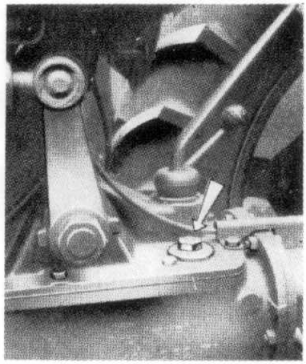


Fig. 31

— Vidanger l'huile des réductions finales par le bouchon (C) et remplir par le bouchon (B) jusqu'au niveau du filetage.

(Voir tableau des huiles page 51).

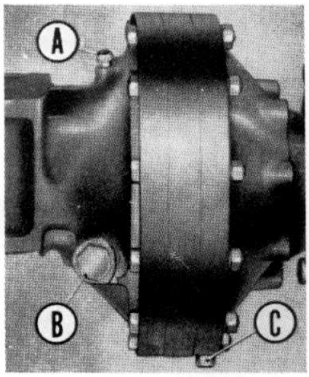


Fig. 32

A - Reniflard.
B - Bouchon de remplissage et de niveau.
C - Bouchon de vidange.

— Lubrifier le palier, côté collecteur de la dynamo, en introduisant quelques gouttes d'huile moteur par le trou prévu à l'extrémité du bossage.

Le roulement du palier, côté poulie, ne nécessite aucun entretien.

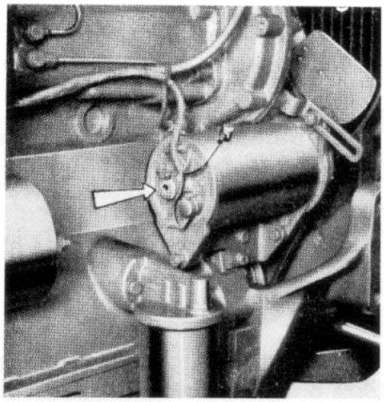


Fig. 33

— Vérifier la pression des pneumatiques :

Avant : 1,8 kg/cm^2,

Arrière : en labour : 0,850 kg/cm^2,
sur route avec remorque : 1,400 kg/cm^2.

TOUTES LES 500 HEURES :

— Vérifier les injecteurs. En règle générale, il n'y a pas lieu de démonter les injecteurs tant que le moteur fonctionne correctement. Ces organes sont en effet usinés avec une grande précision et les démontages fréquents à intervalles réguliers ne sont pas recommandés.

Toutefois, une vérification annuelle à l'occasion de la vérification d'ensemble du tracteur constitue une sécurité.

Cette opération peut éventuellement être faite plus souvent si le moteur donne des signes de mauvaise combustion, caractérisée notamment par la présence de fumées noires à l'échappement.

Cette vérification nécessite une très grande propreté. Elle est normalement du ressort du Concessionnaire.

— Purger tout le circuit d'alimentation avant de remettre en route.

TOUTES LES 750 HEURES :

— Changer la cartouche du filtre primaire à combustible.

Avant remontage, vérifier l'état du joint circulaire en caoutchouc.

Purger le circuit d'alimentation. Le filtre primaire est muni d'un bouchon de purge permettant la désaération.

— Garnir le graisseur de pompe à eau.

Transmission :

— Effectuer, à chaud, la vidange du carter de transmission. Retirer les deux bouchons magnétiques de vidange situés du côté gauche, sous les carters de boîte de vitesses et de pont arrière.

Abaisser complètement les deux manettes de l'hydraulique afin de vider complètement le vérin. Pendant la vidange, les orifices de remplissage devront rester ouverts. Laisser égoutter.

Avant de refaire le plein, procéder au nettoyage du filtre comme indiqué ci-dessous.

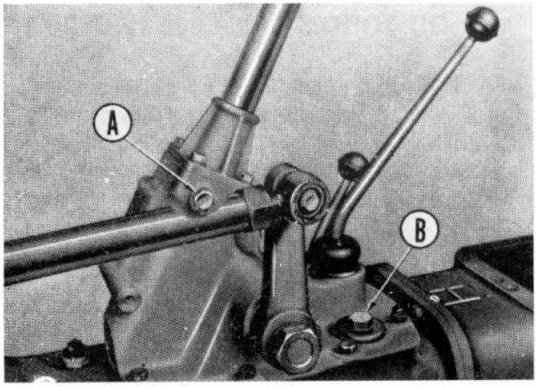


Fig. 34

A - Bouchon de boîtier de direction.

B - Bouchon de remplissage de boîte de vitesses.

Refaire le plein (environ 30 litres) par le bouchon (B, fig. 34), (voir tableau des huiles page 51), après avoir nettoyé et remis en place les deux bouchons magnétiques.

— Nettoyer la crépine d'aspiration d'huile de la pompe de relevage.

Pour accéder au filtre à huile de la transmission déposer la plaque de visite portant la jauge d'huile et située du côté droit du carter de pont.

(Cette opération sera effectuée de préférence par votre Concessionnaire).

Direction :

— Vérifier le niveau d'huile du boîtier de direction. Le niveau doit arriver au ras du bouchon de remplissage (voir tableau page 51).

— Vérifier le niveau d'huile dans le réservoir de la direction assistée. Pour cela, redresser les roues, mettre le moteur au ralenti et remplir, si nécessaire, jusqu'au repère supérieur de la jauge (B, fig. 24).

N'utiliser que les qualités d'huile indiquées dans le tableau page 51 à l'exclusion de toute autre.

TOUS LES ANS OU TOUTES LES 1.000 HEURES :

Ces opérations seront confiées, de préférence, au Concessionnaire, qui pourra effectuer, à cette occasion, la vérification d'ensemble du tracteur.

Moteur :

— Nettoyer le tamis de la crépine d'aspiration d'huile. Il est facilement démontable en retirant ses six vis de fixation.

Profiter du démontage pour inspecter l'intérieur du carter.

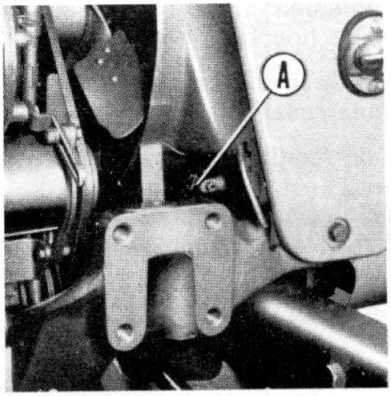
— Remplacer les cartouches des deux filtres à combustible après les avoir vidangés. Cette opération sera nécessairement effectuée par le Concessionnaire, étant donné les précautions particulières à prendre. En aucun cas, les usagés ne doivent être réemployés.

Système de refroidissement :

— Effectuer la vidange complète du système de refroidissement (un robinet en bas du radiateur et un sur le côté gauche du moteur [voir fig. 35 et 36]). Rincer et remplir avec de l'eau de pluie.

A L'APPROCHE DE L'HIVER :

Ne pas oublier d'adjoindre un antigel de marque à l'eau de refroidissement. La quantité d'antigel à utiliser en fonction de la capacité du système de refroidissement est généralement indiquée sur la boîte elle-même. La capacité totale du système de refroidissement est de 11,3 litres.



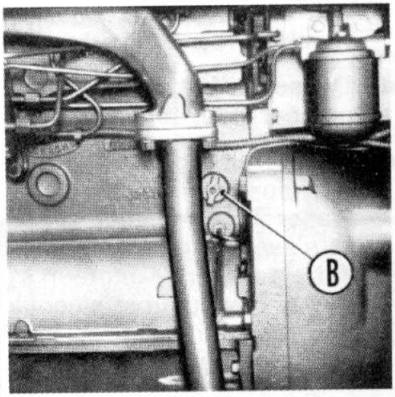


Fig. 35 Fig. 36

A - Robinet de vidange du radiateur.

B - Robinet de vidange du bloc moteur.

ENTRETIEN DIVERS

Purge du système d'alimentation en combustible :

Lorsqu'une entrée d'air s'est produite à la suite du démontage d'un filtre, d'un manque de combustible dans le réservoir ou du desserrage d'un raccord, il est nécessaire de purger le système pour évacuer l'air.

La présence d'air se manifeste par une marche saccadée du moteur et des démarrages difficiles.

Les opérations à effectuer sont les suivantes (voir fig. 37) :

a) Vérifier le serrage de tous les raccords à l'exception de ceux qui seront desserrés au cours de l'opération.

b) Desserrer la vis de purge (1) du filtre CAV et actionner la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible sorte exempt de bulle d'air. Resserrer la vis (1).

c) Desserrer les bouchons de purge (2) et (3) de la pompe d'injection et actionner la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulle d'air du bouchon (2) ;

resserrer ce bouchon, et continuer à pomper jusqu'à ce que le combustible sorte également sans bulle d'air du bouchon (3). Resserrer alors ce bouchon.

d) Desserrer la tubulure d'arrivée de la pompe d'injection (4), pomper pour chasser l'air, puis resserrer.

e) Desserrer 2 des 4 raccords de fixation des tubes d'injection sur les injecteurs.
Placer la commande du régulateur en position maximum et s'assurer que la tirette d'arrêt soit bien relâchée.
Faire tourner le moteur à l'aide du démarreur jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air. Resserrer les deux raccords.

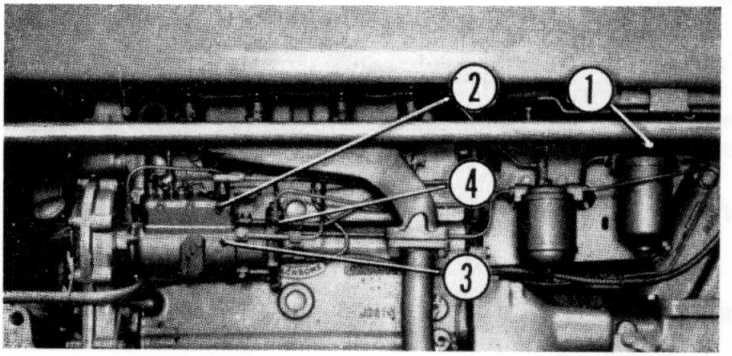


Fig. 37
Bouchons de purge du système d'injection

Fusible d'éclairage :

L'éclairage est protégé par un fusible situé sous le tableau de bord. Ce fusible est facilement accessible.

HUILES RECOMMANDEES - TRACTEUR MF 65 MARK II

Nous ne saurions trop insister sur l'importance à apporter au graissage de votre tracteur. L'utilisation de lubrifiants de qualité est la meilleure garantie du rendement et de la longévité de votre matériel. Les lubrifiants que nous recommandons ci-dessous ont fait l'objet d'essais de longue durée et offrent toute garantie.

DESIGNATION	Température normale de travail	BP ENERGOL	CASTROL	ESSO	MOBILOIL	SHELL	TOTAL
Moteur	Inférieure à 0° C	Energol Diesel S 1 SAE 10 W	Agri Castrol HD 10/1	Estor HDX 10 W		Rotella T 10 W	Total H D 1 SAE 10 W
	Comprise entre 0° et 27° C	Energol Diesel S 1 SAE 20 W	Agri Castrol HD 20/1	Estor HDX 20	Delvac S 120	Rotella T 20/20 W	Total HD 1 SAE 20 W/20
Filtre à air	Supérieure à 27° C	Energol Diesel S 1 SAE 30	Agri Castrol HD 30/1	Estor HDX 30	Delvac S 130	Rotella T 30	Total HD 1 SAE 30
Boîte de vitesses .. Réducteurs Boîtier de direction ..	TOUTES SAISONS — Régions chaudes	BP Energol Motor Oil SAE 50	Agricastrol Heavy 50	Esso Motor Oil 50	Mobiloil BB	Shell Dentax 90 ou X 100 SAE 50	Total boîte et pont 90
	TOUTES SAISONS — Régions tempérées	BP Energol Motor Oil SAE 40	Agricastrol Médium 30/40	Esso Motor Oil 40	Mobiloil AF	Shell Dentax 80 ou X 100 SAE 40	Total boîte et pont 80
Direction assistée ..	Toute l'année	BP Energol ATF type A Suffix A	Castrol TQ	Automatic Transmission Fluid 55	Mobilfluid 200	Donax T 6	Total Fluide A
Graisse ...	Toute l'année	BP Energrease Châssis A 1	Castrolease LM	Esso Multipurpose Grease H	Mobilgrease MP ou Mobilgrease n° 4	Shell Retinax CD ou Shell Retinax A	Total Multis ou Total Cardans

Remarque : a) Il peut se produire une décoloration de l'huile avec l'usage, sans importance d'ailleurs, même si les vidanges ont été effectuées régulièrement comme recommandé dans les notices d'entretien.

b) En aucun ccas n'utliser les lubrifiants « Extrême Pression » dans le système hydraulique et la transmission.

CHAPITRE VIII

RÉGLAGES

Les indications ci-après ne concernent que les principaux réglages demandant à être vérifiés périodiquement.
Ces réglages sont relativement simples, mais il est toutefois conseillé de s'adresser au Concessionnaire ou à son représentant local si une intervention s'avère nécessaire.

REGLAGE DE LA GARDE A LA PEDALE D'EMBRAYAGE.

La pédale d'embrayage doit avoir normalement une course libre correspondant à un jeu de 4 mm entre le levier de commande et le carter d'embrayage (fig. 38).
Le réglage s'effectue de la façon suivante : desserrer l'écrou (C) puis agir sur le levier (A) en maintenant l'axe à l'aide d'une broche engagée dans le trou de l'axe (B). Resserrer l'écrou (C).
Le réglage de la tringle (705 mm) s'effectue en agissant sur la chape avant, après enlèvement de l'axe.

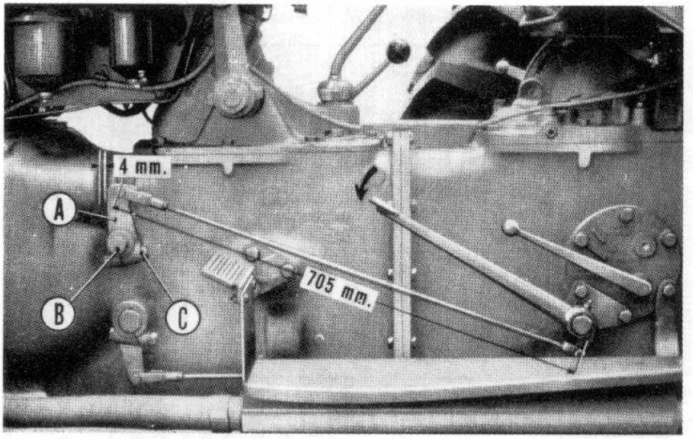


Fig. 38

A - Levier. — B - Trou de brochage. — C. - Ecrou de blocage.

Une garde trop importante diminue la course de l'embrayage de la prise de force et peut être une cause de mauvais engagement de la manette de commande. Il peut s'ensuivre également des risques d'accident avec les outils commandés par la prise de force. Une garde insuffisante, par contre, peut entraîner une usure anormale de la butée d'embrayage.

REGLAGE DES FREINS.

Les freins ne nécessitent aucun réglage en eux-mêmes. Le seul réglage à effectuer concerne la garde à la pédale. Pour ce faire, mettre le tracteur sur cric, déposer les ressorts de rappel des pédales, tourner l'écrou (fig. 39), en vissant pour réduire la garde ou en dévissant pour l'augmenter.

La garde normale à la pédale est de 65 mm, les freins étant froids ; cette cote se trouve diminuée lorsque les freins ont chauffé.

La garde se mesure sur la pédale elle-même. Pour cela, appuyer à l'aide de la main jusqu'à sentir une résistance ; mesurer le déplacement de la pédale et régler si nécessaire comme indiqué plus haut.

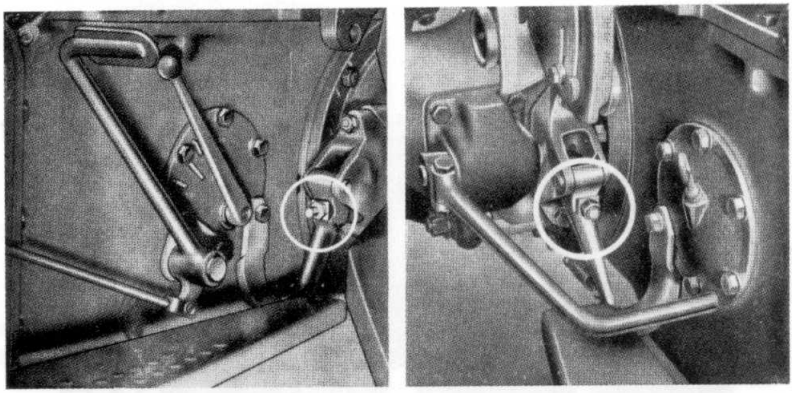


Fig. 39

Les pédales doivent avoir une course libre identique de façon à pouvoir être jumelées. Si à l'usage, il est constaté que le tracteur a tendance à chasser d'un côté ou de l'autre lorsqu'on freine brutalement, augmenter légèrement la garde de la pédale commandant la roue trop serrée.

DIRECTION ASSISTEE.

Les réglages à effectuer sur cet ensemble sont au nombre de deux et relèvent de la compétence du Concessionnaire.

Pratiquement ces réglages sont effectués une fois pour toutes et n'ont besoin d'être rétablis que s'ils ont ont été volontairement modifiés. La conception de cette direction mérite une mention particulière.

Elle peut en effet être éventuellement isolée, sans démontage de pièces, par simple modification des réglagles. La commande des roues avant du tracteur est alors réalisée mécaniquement comme c'est le cas pour une direction ordinaire et non plus hydrauliquement.

Si, pour une raison quelconque, l'utilisateur est amené à isoler le dispositif d'assistance hydraulique, comme indiqué ci-dessus, il lui suffit de serrer à fond mais néanmoins modérément la vis (A) après avoir débloqué le contre-écrou (B).

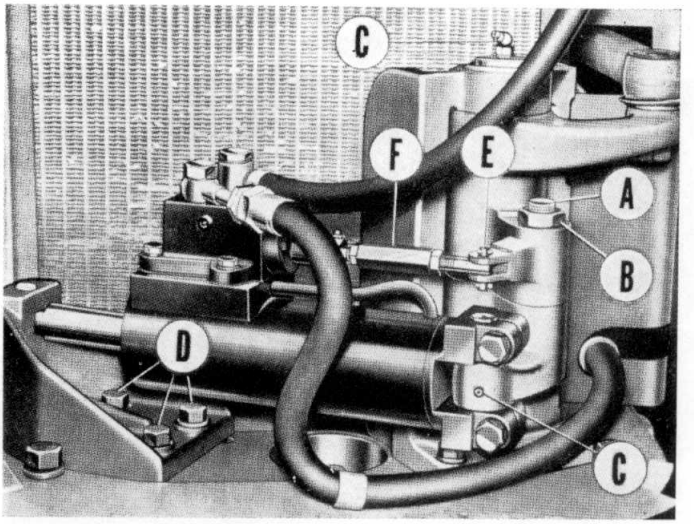


Fig. 40

A - Vis de réglage.

B - Contre-écrou.

C - Graisseurs.

D - Vis de fixation du support de vérin.

E - Axe de la tige de commande de distributeur.

F - Manchon de réglage.

A la remise en service de la commande hydraulique, il sera nécessaire d'effectuer le réglage suivant :

1° Placer les roues avant du tracteur bien droites.

2° Mettre le moteur en route et le faire tourner à un régime de 1.500 tr/mn.

3° Desserrer le contre-écrou (B) de la vis de réglage (A) et serrer cette vis à fond.

4° Déposer l'axe (E) de fixation de la tige de commande du distributeur et tourner le manchon de réglage (F) jusqu'à ce que l'axe (E) se mette en place sans difficulté.

5° Reposer l'axe (E) en disposant la rondelle plate vers le haut et goupiller.

6° Desserrer la vis de réglage de sept tours complets et bloquer le contre-écrou (B).

Le jeu ainsi créé à la partie inférieure de la vis de réglage (A) (dont l'extrémité est conique) doit permettre un déplacement de 1 mm du tiroir de distribution.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR.

Roues avant :

La voie avant est réglable de 1,22 à 2,03 m par paliers successifs de 10 cm (fig. 42 a).

Les 7 premières positions de réglage (1,22 m à 1,83 m inclus) sont obtenues par l'extension de l'essieu. Les 8e et 9e positions (1,93 m et 2,03 m) sont obtenues par retournement des roues avant. Ces deux dernières voies mettent les roues en porte-à-faux et exposent les roulements à la surcharge. Il est recommandé de ne les utiliser qu'en cas de nécessité absolue et jamais avec des outils portés à l'avant du tracteur comme le chargeur.

Le changement de voie nécessite les opérations suivantes :

— Déposer les boulons (A, fig. 41).
— Desserrer les vis (B).
— Régler à la voie désirée.
— Replacer les boulons (A) et les vis (B) en ayant soin de les engager convenablement dans les avant-trous des barres d'accouplement.

Les tracteurs à grand dégagement sont munis de bras de fusée plus longs ce qui augmente toutes les voies d'une valeur de 5 cm.

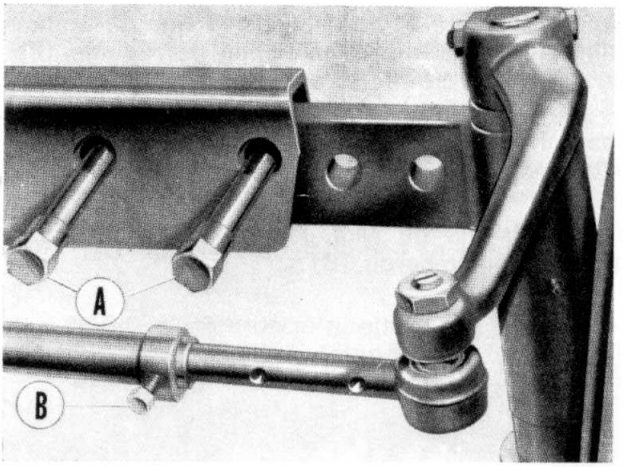


Fig. 41

Roues arrière :

La voie arrière est réglable par déplacement du flasque sur la jante, par retournement de la partie extérieure du flasque et par retournement de la partie intérieure du flasque (fig. 42 b et c).

Ces trois réglages donnent 10 largeurs différentes de 1,32 m à 2,23 m par paliers de 10 cm.

Certains montages obligent à intervertir les roues, afin de conserver le sens de rotation normal des pneumatiques. Le flanc des pneus porte une flèche indiquant le sens de montage à observer.

Important. — Afin de ne pas contrevenir aux prescriptions du Code de la route, le tracteur ne devra pas être utilisé sur la voie publique à une voie supérieure à celle de 1,83 m.

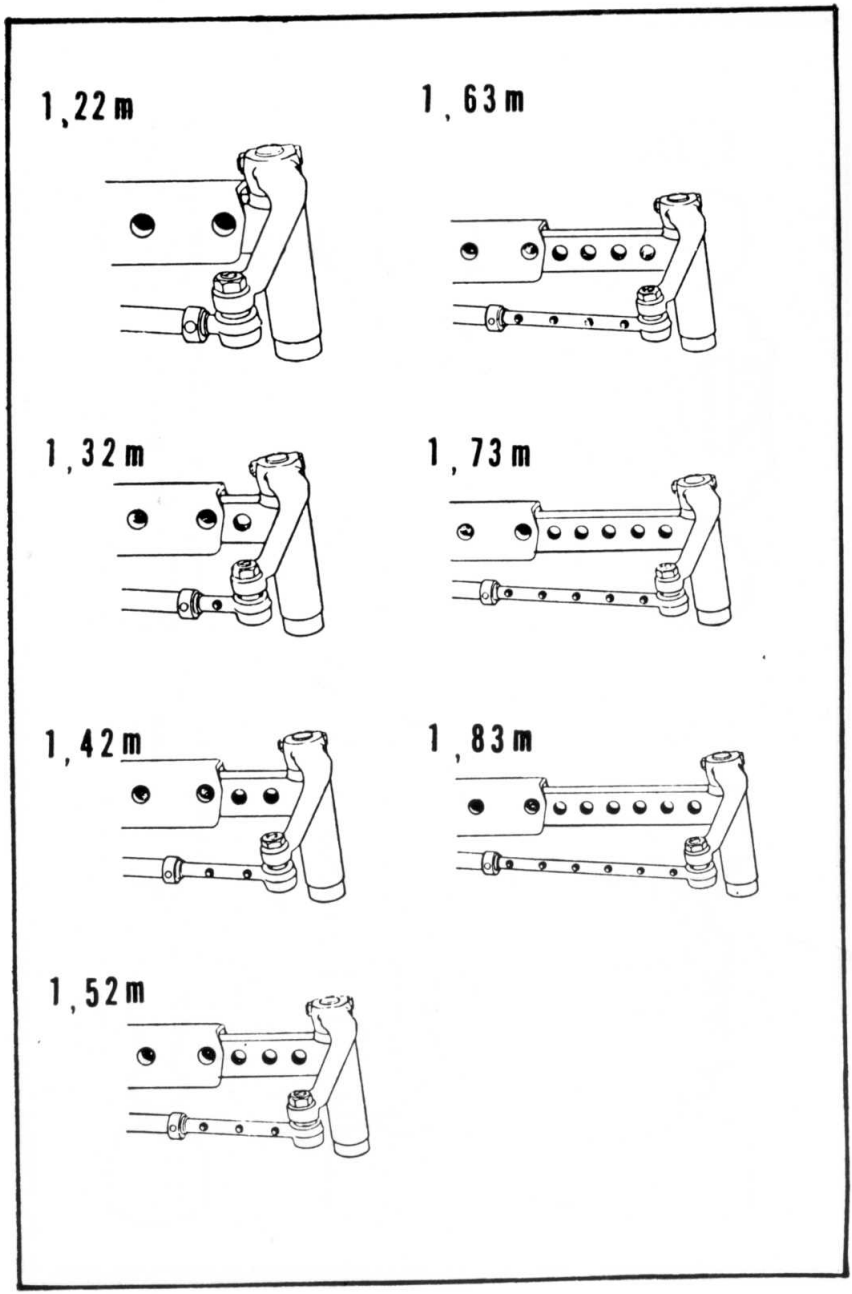


Fig. 42 a

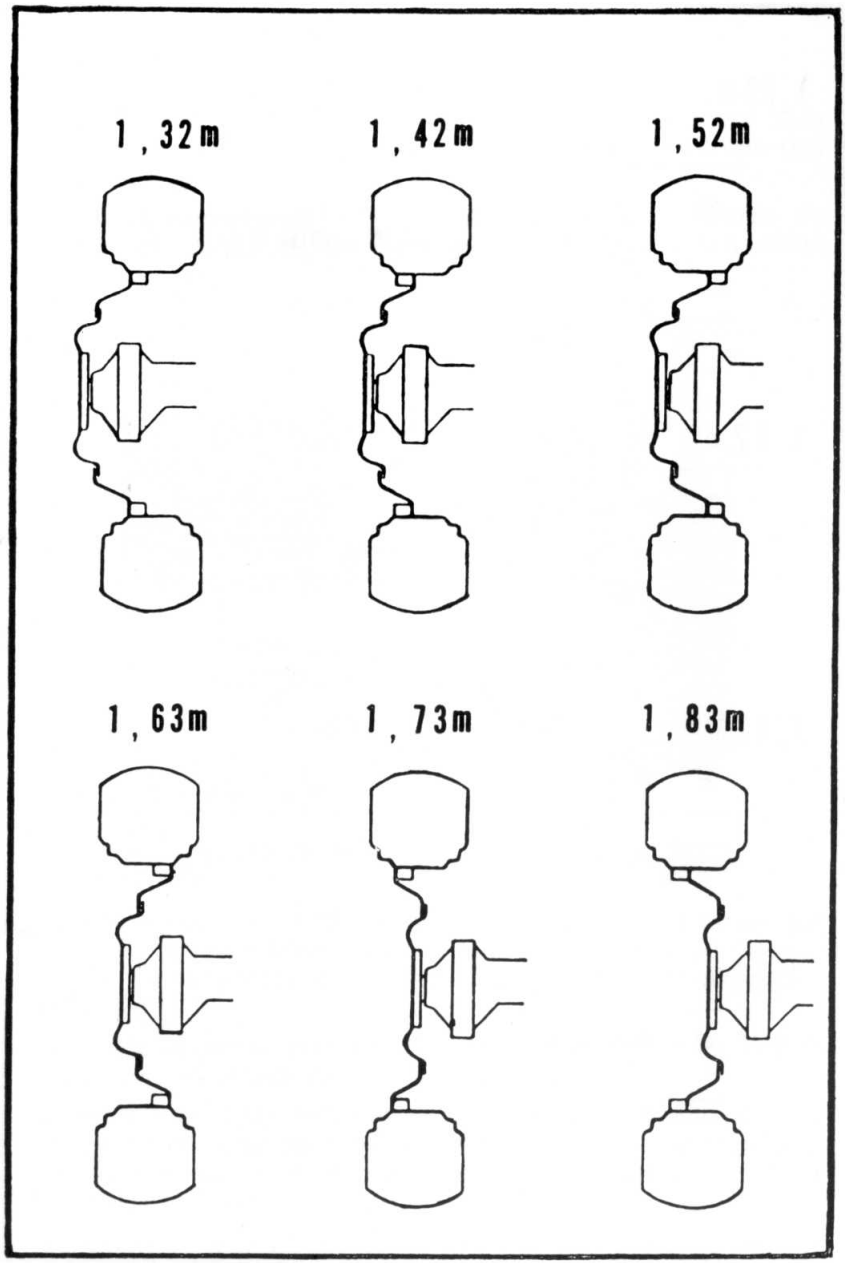


Fig. 42 b

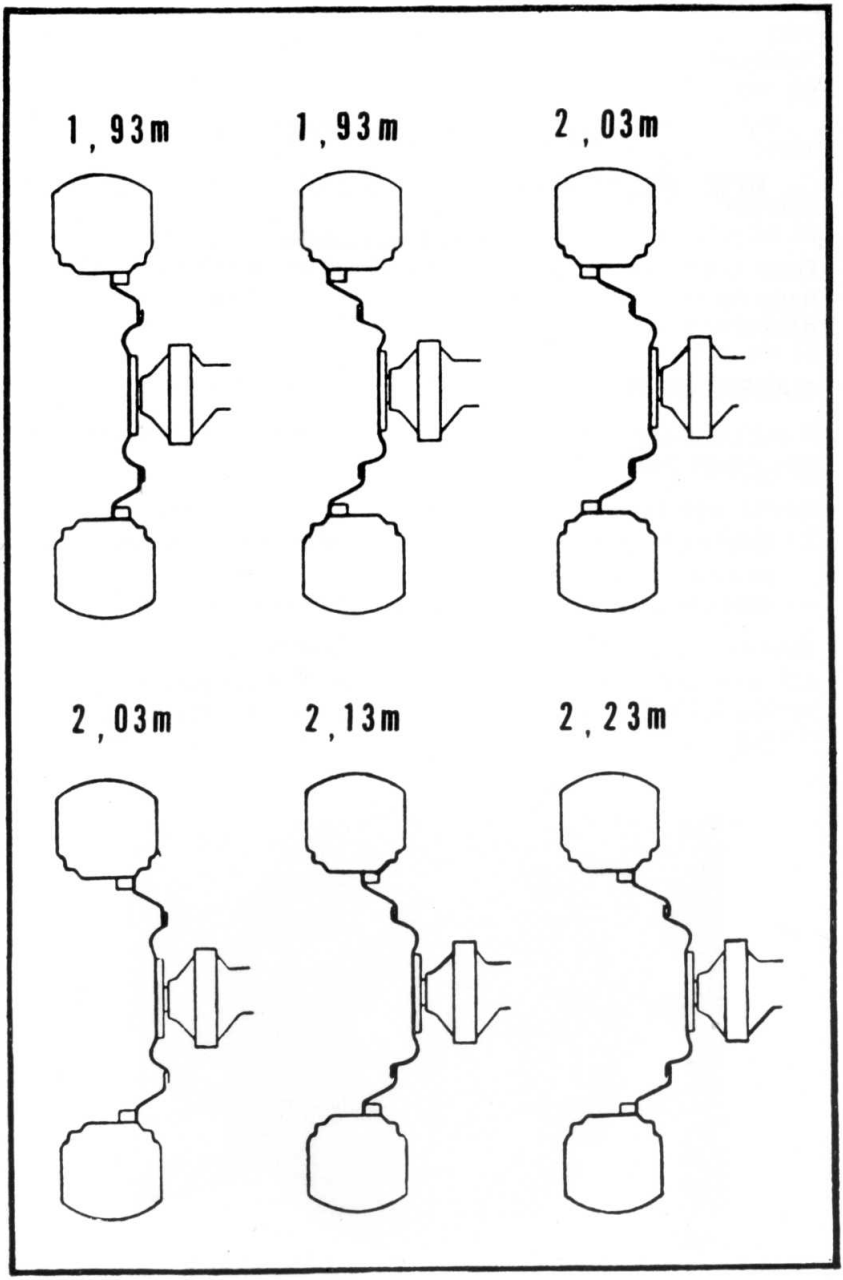


Fig. 42 c

CHAPITRE IX

ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS DIVERS

Dans certaines conditions, en particulier pour éviter le patinage ou le cabrage lorsqu'on utilise des outils traînés, il est nécessaire d'alourdir le tracteur.

MASSES DE ROUE.

Il est possible d'ajouter des masses de fonte sur les flasques des roues avant et arrière.

Roues avant :

— intérieur : 2 demi-masses de 21,500 kg par roue, soit 43 kg par roue ;
— extérieur : 1 masse de 43 kg par roue.

Roues arrière (fig. 43) : un ou deux jeux :

— première masse : poids 59 kg, soit 118 kg pour le jeu ;
— masse supplémentaire : poids 56 kg, soit 112 kg pour le jeu.

Fig. 43

GONFLAGE A L'EAU.

Cette dernière méthode présente l'avantage d'être peu coûteuse et de ne pas augmenter l'encombrement du tracteur. Toutefois, par temps froid, il est indispensable d'utiliser du chlorure de calcium à la dose de 1 kg pour 2,5 litres d'eau.
Lors de la préparation de cette solution, éviter de verser l'eau sur le chlorure.
Le réservoir contenant la solution ainsi préparée sera disposé à 1,50 m au moins au-dessus du sol de façon à permettre le remplissage de la chambre par gravité.
Procéder comme suit :

1° Mettre le tracteur sur cric. Placer la valve vers le haut et retirer l'intérieur de la valve (valve ordinaire) ou la pièce démontable (valve air-eau).
2° Laisser l'air s'échapper.
3° Brancher le tuyau et laisser la solution s'écouler.
4° Débrancher de temps en temps pour permettre à l'air de s'échapper.
5° Quand l'eau s'écoule par la valve, remonter l'intérieur de la valve ou la pièce démontable.
6° Compléter le gonflage à l'air.

CROCHET POUR REMORQUES SEMI-PORTEES (fig. 44).

Un système spécial se fixant aux barres inférieures d'attelage permet de relever le crochet d'attelage à l'aide du système hydraulique du tracteur. L'attelage s'opère rapidement et sans difficulté ni effort.

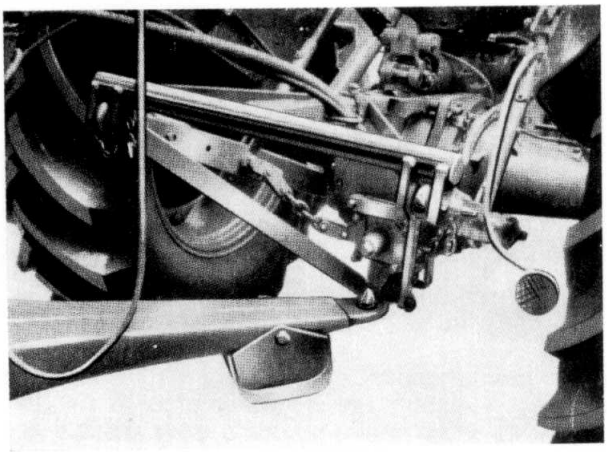


Fig. 44

ATTELAGE OSCILLANT (fig. 45).

L'utilisation fréquente d'outils traînés conduit à préférer à l'attelage classique, dans certains cas, la barre d'attelage oscillante étudiée pour supporter des efforts de traction importants.

Cette barre est réglable en largeur, en hauteur et d'avant en arrière. Le réglage en largeur s'obtient par déplacement des deux axes situés de part et d'autre de la barre.

Celle-ci peut occuper ainsi 10 positions différentes permettant d'obtenir un déport maximum de 0,30 m.

Le réglage en hauteur s'obtient par retournement de la barre et déplacement de la broche horizontale qu'on peut engager dans l'un ou l'autre des deux trous pratiqués dans les plaques latérales du support.

Le réglage d'avant en arrière est obtenu par simple translation de la barre. La partie avant de celle-ci est en effet percée de deux trous de pivotement et il est possible d'engager l'axe de traction dans l'un ou l'autre de ces deux trous.

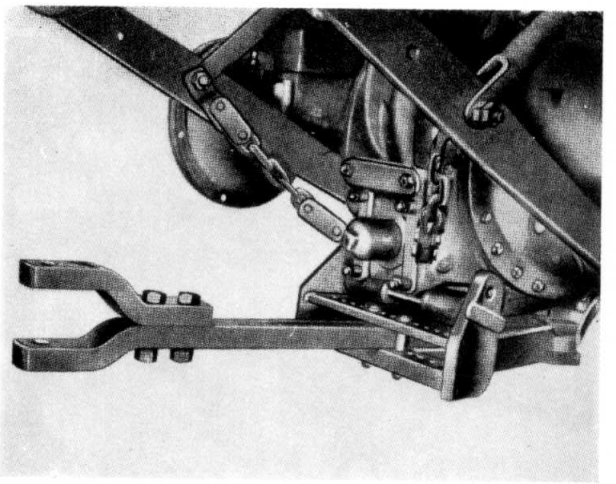


Fig. 45

JEU DE TRANSFORMATION D'ATTELAGE.

Le tracteur 65 Mark II est livré équipé de l'attelage catégorie 1 ou catégorie 2, suivant la commande. Il est toutefois possible de changer ensuite de catégorie d'attelage grâce à des jeux de pièces appropriés fournis en accessoire.

Ces jeux de pièces comprennent : les extrémités articulées des barres d'attelage inférieures, une barre à trous, les parties inférieures des haubans et l'extrémité filetée arrière de la barre supérieure d'attelage.

CRIC.

Un cric pour tracteur MF 65 Mark II permet de soulever le tracteur à l'aide du relevage hydraulique, ce qui facilite les opérations de changement de voie.

STABILISATEURS.

Des stabilisateurs évitent tout déport latéral de certains outils sans empêcher le relevage.

Les stabilisateurs standard sont réglables en longueur.

Un stabilisateur spécial pour déchaumeuse se fixe du côté droit du tracteur. Il est muni d'une lumière à sa fixation sur la trompette du tracteur. En travail normal, la déchaumeuse est libre et peut se déplacer légèrement de part et d'autre de l'axe du tracteur.

Toutefois, tout déport important se trouve empêché.

Ce stabilisateur est utile en terrain difficile.

GARANT DE PRISE DE FORCE.

Un garant en tôle protège l'arbre de prise de force et évite les risques d'accident.

ECHAPPEMENT VERTICAL OU LATERAL.

Le tracteur est livré équipé d'un échappement latéral ou vertical suivant la commande. Il est possible, toutefois, de se procurer l'autre type d'échappement en accessoire.

AILES ENVELOPPANTES avec siège.

POULIE DE BATTAGE.

Il est possible de monter sur l'arbre de prise de force un boîtier de poulie de battage.

Cette poulie peut occuper 3 positions comme indiqué sur la figure.

Le sens de rotation se trouve inversé suivant que la poulie est à droite ou à gauche.

Important. — Ne jamais monter la poulie verticalement au-dessus de l'arbre de prise de force car son roulement supérieur ne serait pas suffisamment graissé.

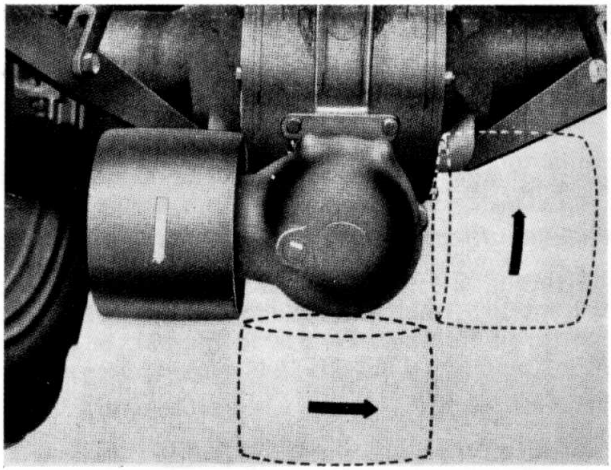


Fig. 46

Désireux d'assurer la plus haute qualité à sa production, Massey-Ferguson se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques de ses matériels.

Massey-Ferguson S.A.

E. T. 4.552 R. C. Seine 56 B 10.453 S.N.I.L. PARIS

Editions Techniques Massey-Ferguson S.A.