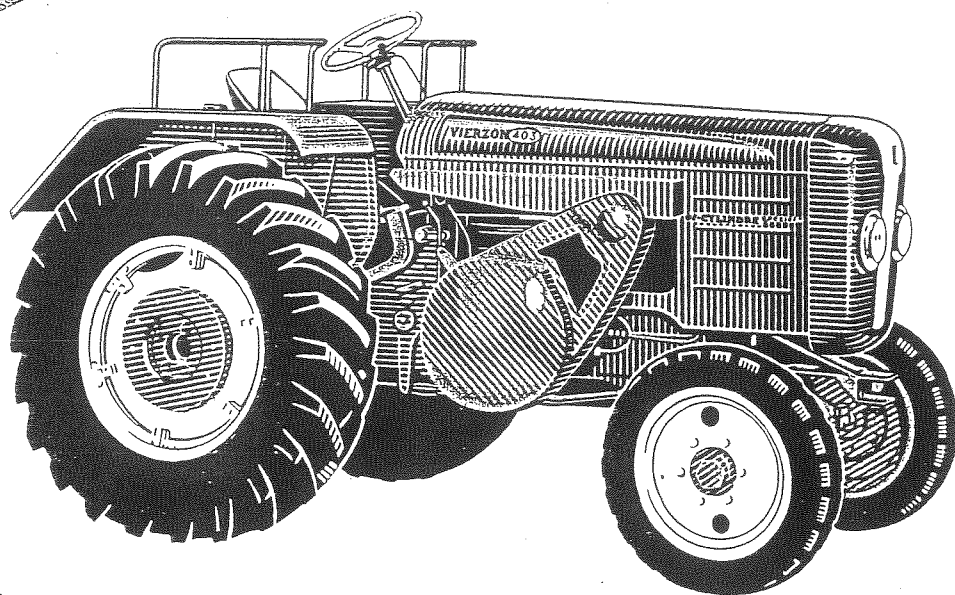


Tracteur
VIERZON
403

Carnet de conduite et d'entretien



SOCIÉTÉ FRANÇAISE VIERZON



Conseils généraux



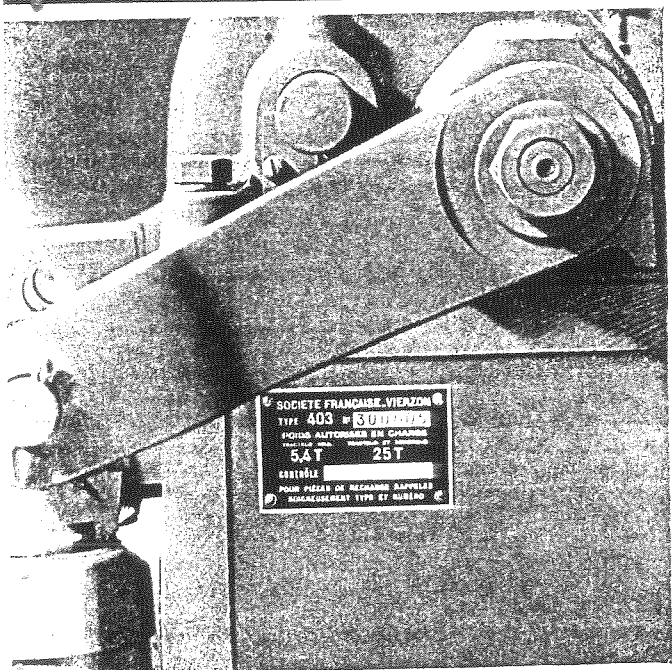
VOTRE tracteur VIERZON 403 a été spécialement étudié pour vous satisfaire en vous donnant le minimum de préoccupations. Les conseils que nous vous donnons dans ce livret vous permettront d'en tirer le rendement maximum.

Cependant, les quelques principes généraux suivants doivent être scrupuleusement respectés :

— Souvenez-vous que la poussière est l'ennemi « numéro un » de toute mécanique et surtout du moteur. C'est pourquoi le tracteur est équipé de filtres à air, à combustible et à huile. Il convient donc de nettoyer très souvent ces filtres et de les maintenir en bon état. Il est indispensable aussi d'exécuter le plein des réservoirs de fuel et d'huile, avec le maximum de précautions, en évitant en particulier, l'intrusion de terre ou de poussières ;

— Effectuez les vidanges et graissages en suivant les fréquences indiquées. Le compteur d'heures vous permettra de mieux les déterminer. Rappelez-vous que c'est toujours le même graisseur que l'on oublie !

— Enfin, n'hésitez pas à consulter l'Agent S.F.V. à l'occasion des diverses visites prévues au Carnet de « GARANTIE SERVICE » qu'il vous a remis à la mise en route de votre tracteur. Faites appel à lui quand votre appareil a besoin d'une éventuelle mise au point. Vous n'ignorez sûrement pas que certains réglages ou travaux ne peuvent être confiés qu'à des spécialistes. Or, votre Agent S.F.V. est justement ce spécialiste, formé à votre intention dans le Centre de motoculture S.F.V. Il dispose non seulement des instructions de l'Usine, mais aussi d'un stock de pièces de rechange d'origine prélevé sur la série et subissant les mêmes contrôles que celles destinées au montage des tracteurs. C'est une garantie supplémentaire pour vous !



La plaque d'identification est rivée à l'arrière du tracteur sur le côté droit du bâti.

Le numéro du tracteur est également reproduit à la peinture, sur la partie antérieure de l'essieu avant.

Pour toute commande ou correspondance relatives à votre tracteur, nous vous prions de rappeler le type et le numéro de série à l'Agent S.F.V., signalé à votre attention par le panneau ci-contre.

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
VIERZON**

Vente et service



DESCRIPTION

Commandes et Contrôles

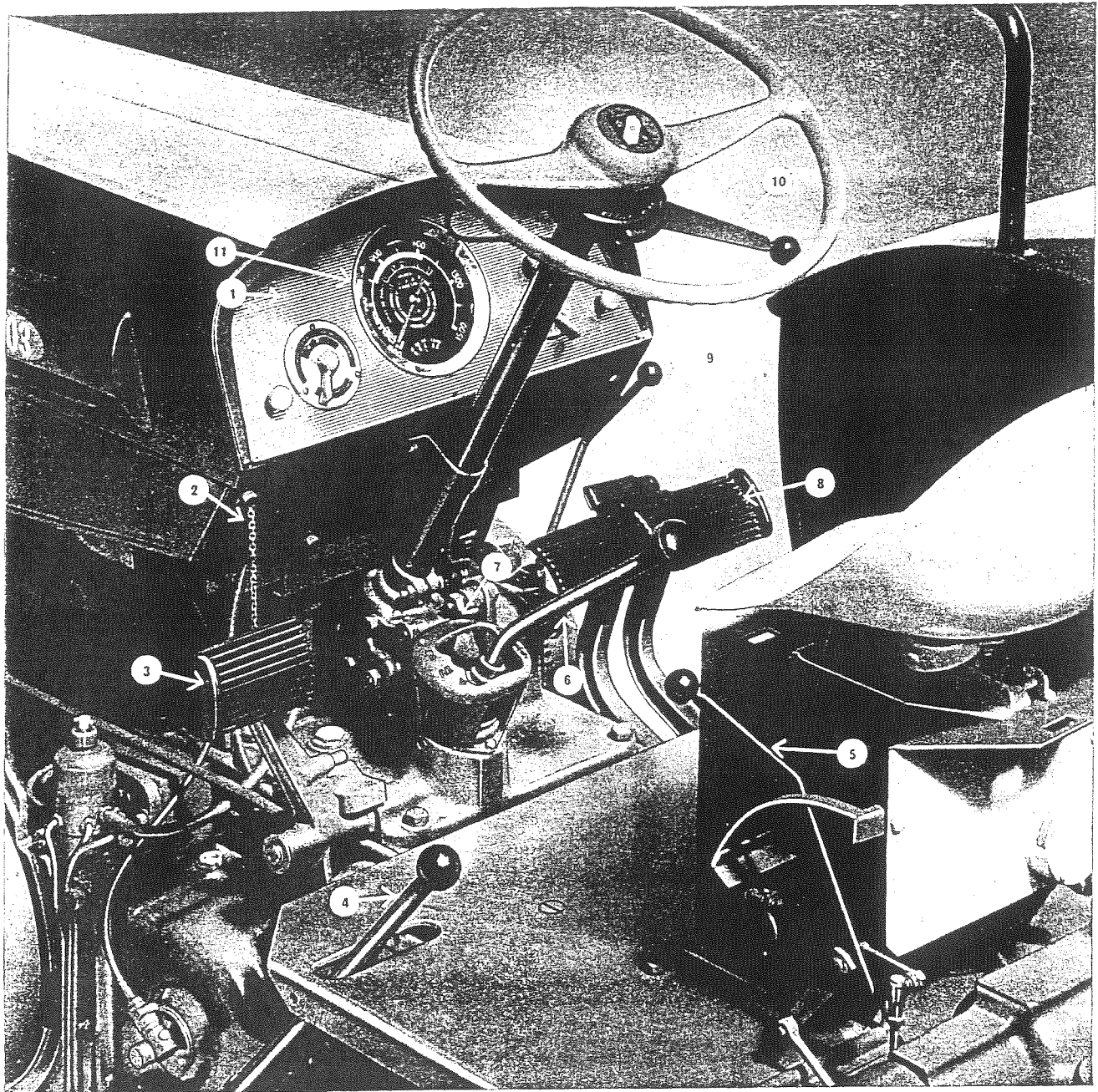


Fig. 1

POSTE DE CONDUITE Vue d'ensemble

- | | |
|--|---|
| 1. Planche de bord. | 7. Grille extérieure des vitesses. |
| 2. Chaînette de commande de rideau de radiateur. | 8. Pédales de freins avec barrette de jumelage. |
| 3. Pédale d'embrayage. | 9. Commande de pompe à main. |
| 4. Levier de commande de prise de force. | 10. Commande de régulateur à main. |
| 5. Manette de commande de G.P.H. | 11. Cadran "Visamatic" avec compteur horaire. |
| 6. Levier des vitesses. | |

Détails de la planche de bord

- 11. Cadran "Visamatic".
- 12. Chauffage des bougies.
- 13. Démarreur.
- 14. Contact (robinet de batterie).
- 15. Circulation d'huile.
- 16. Commutateur d'éclairage.
- 17. Ouverture capot supérieur.
- 18. Avertisseur.

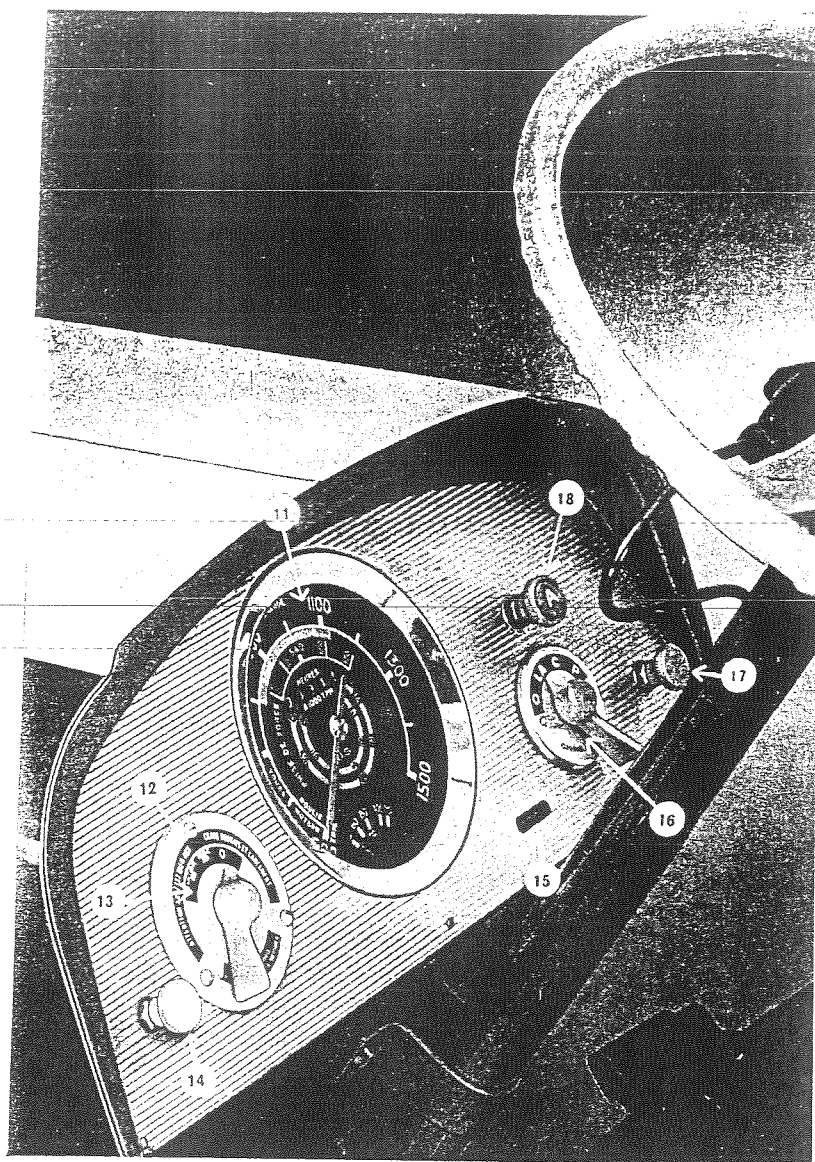


Fig. 2

Description du cadran "Visamatic"

- 19. Témoin de charge.
- 20. Vitesse moteur et poulie.
- 21. Indicateur de vitesses routières en km/h en 4^e et 5^e.
- 22. Température de l'eau.
- 23. Vitesse prise de force.
- 24. Compteur horaire (au 1/10 d'heure).
- 25. Zone économique d'utilisation.

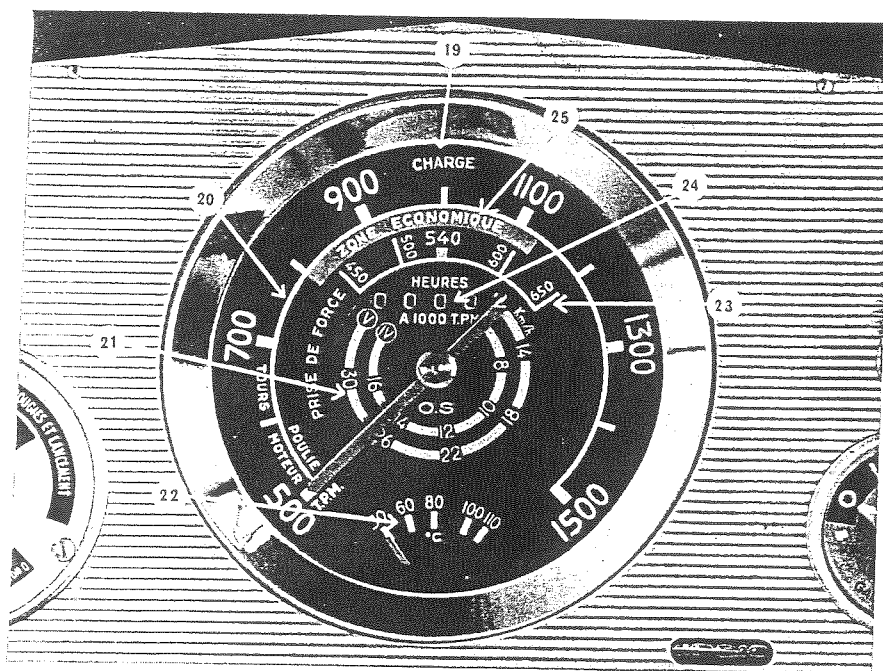


Fig. 3

DESCRIPTION (suite)

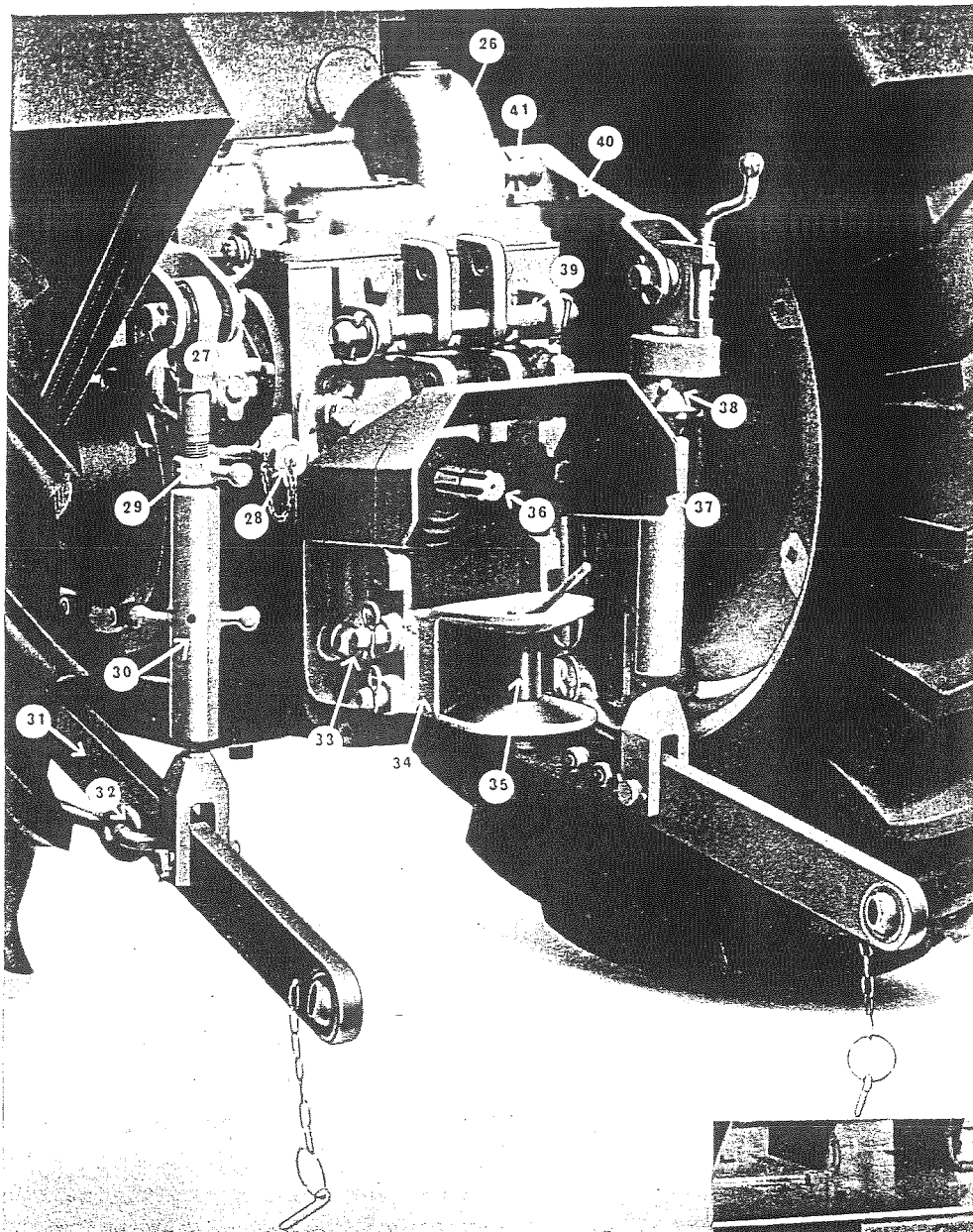


Fig. 4

Vue arrière du "Vierzon 403" Standard

Chape d'attelage et barre d'attelage à timon oscillant.

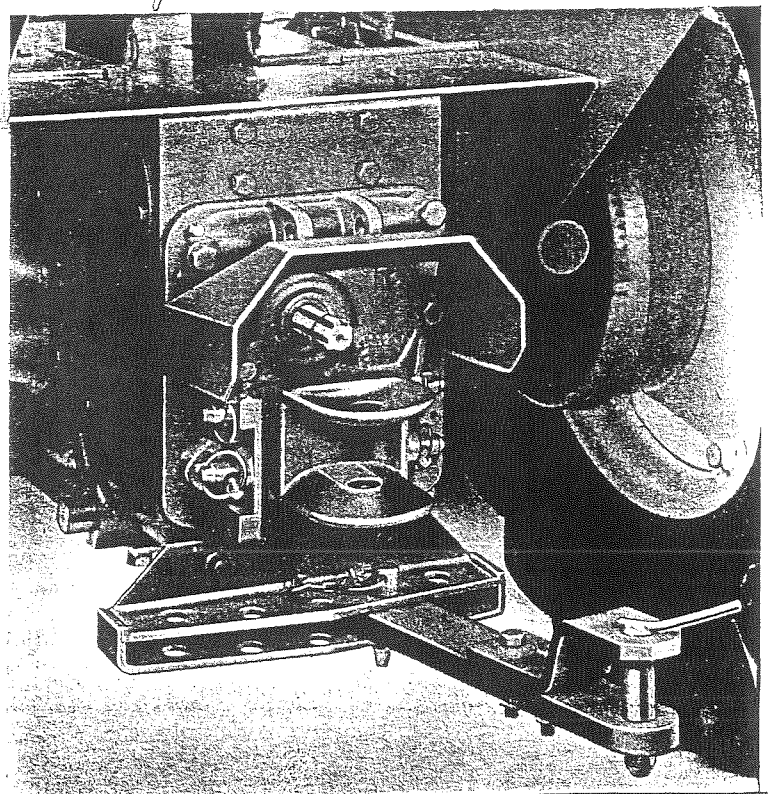


Fig. 5

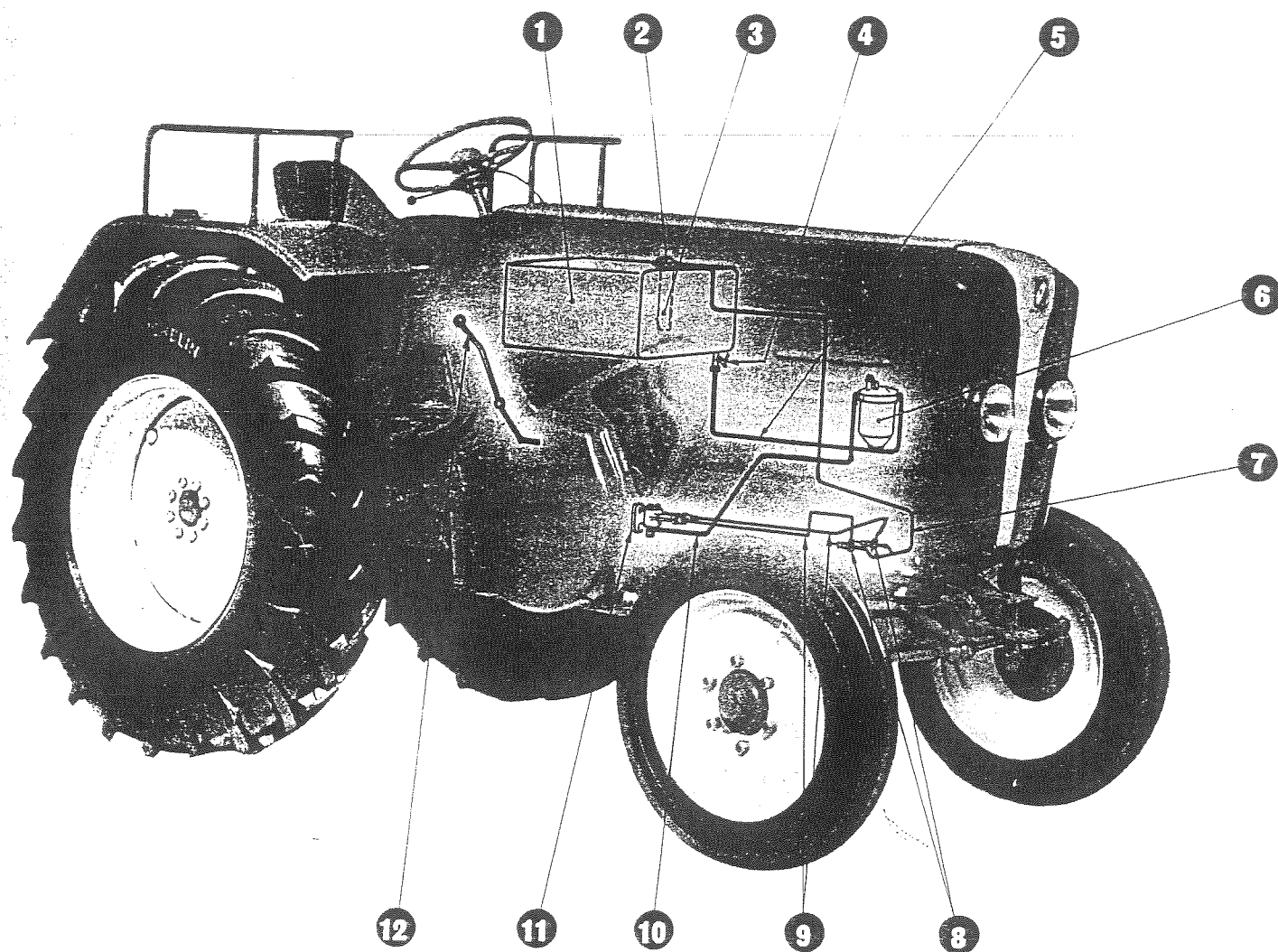


Fig. 6

CIRCUIT DE COMBUSTIBLE

1. Réservoir combustible.
2. Bouchon de réservoir.
3. Filtre de remplissage.
4. Robinet de réservoir.
5. Tuyauterie réservoir à filtre.
6. Filtre à combustible.

7. Tuyauterie retour des injecteurs.
8. Injecteurs.
9. Tuyauteries pompe aux injecteurs.
10. Tuyauterie filtre à pompe à combustible.
11. Pompe à combustible.
12. Commande à main de la pompe à combustible.

a - b

ENTRETIEN

Pour faciliter vos recherches, les rubriques de ce chapitre ont été classées par ordre alphabétique. Celles qui se rapportent aux organes sur lesquels l'utilisateur n'a pas à intervenir ont été réduites au minimum.

ALOURDISSEMENT

Voir "MASSES D'ALOURDISSEMENT", p. 15.

AMORÇAGE DE LA POMPE A COMBUSTIBLE

Voir "POMPE A COMBUSTIBLE".

ATTelage

1. Remorquage

Une chape d'attelage avec broche est placée à l'arrière du tracteur à :

50 cm minimum / au-dessus du sol.
56,5 cm maximum

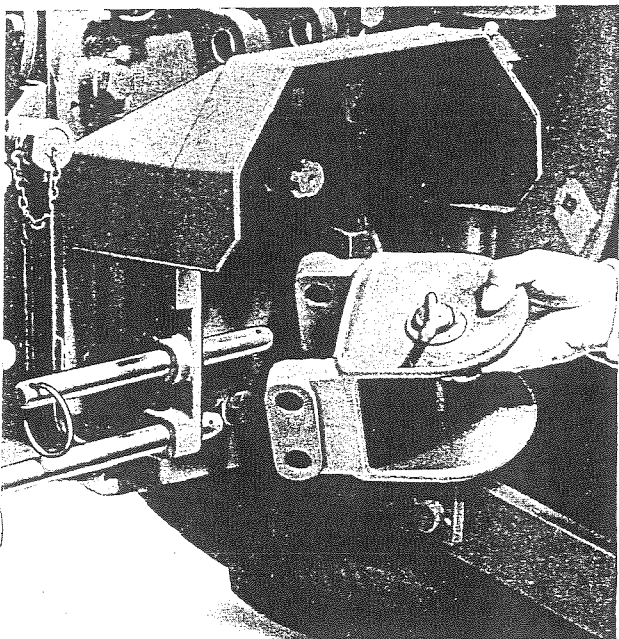


Fig. 7. — Chape d'attelage amovible et réglable en hauteur.

2. Matériel traîné.

Le tracteur "Vierzon 403" est livré en série avec une barre d'attelage à timon oscillant.

- Hauteur minimum : 306 mm.
- Hauteur maximum : 400 mm.
- Débattement latéral : 670 mm.

en cinq positions dont une dans l'axe du tracteur.

3. Matériel porté.

Le relevage hydraulique (sur demande) du type asservi comporte un réglage de terrage par butée et une fixation des outils à trois points réglables classiques.

Le réglage en hauteur s'effectue par bielles de relevage. La course du levier de commande du relevage placé à droite du siège du conducteur est arrêtée par une butée réglable qui limite la descente déterminant ainsi le terrage des outils.

En outre, pour l'attelage de certains outils, une barre de traction à hauteur réglable peut être fixée rapidement sur les rotules des bras inférieurs d'attelage et attachée au point fixe supérieur par deux tirants réglables.

Le réglage des tirants de stabilisation (voir fig. 4, page 6, repère 32) ne doit se faire qu'en position haute.

AVANT-TRAIN

Il supporte les pivots et les moyeux des roues avant et les barres d'accouplement.

Entretien : Vérifiez le bon serrage des écrous. Si vous observez un jeu anormal ou une direction dure, faites appel à l'agent S.F.V.

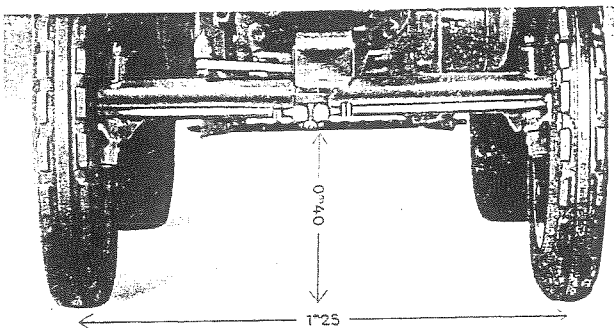


Fig. 8. — Avant-train fixe - voie de 1 m 25.

BATTERIES

Deux batteries 6 volts 150-180 Amp./h. équipent le "Vierzon 403".

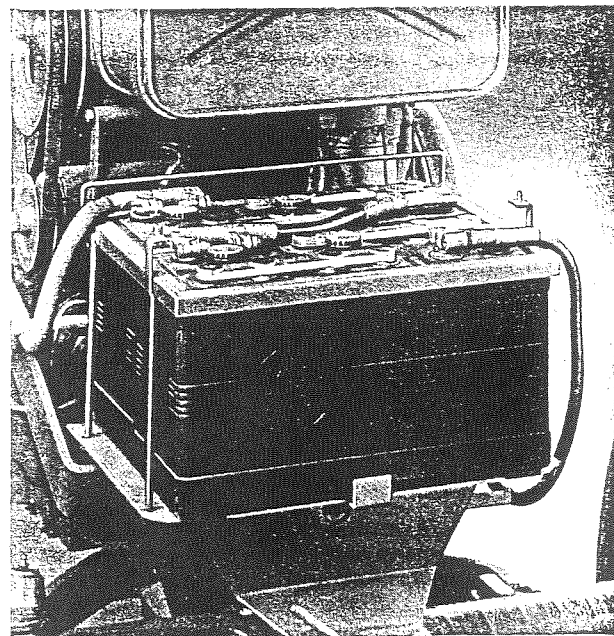


Fig. 9. — Batteries d'accumulateurs.

Entretien : Il réside essentiellement dans la vérification du niveau des batteries. Fermez le robinet de batterie. Vérifiez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément en dévissant les bouchons. Si le niveau est trop bas, il faut ajouter de l'eau distillée ou à défaut de l'eau de pluie. Ne jamais ajouter d'acide. Le niveau correct est à 1 cm au-dessus des plaques. Graissez les cosses des bornes avec de la vaseline.

BLOCAGE DE DIFFERENTIEL OU CRABOT

Il facilite la sortie d'un passage difficile lorsque les roues ont tendance à patiner.

Le crabot est à commande au pied et à rappel automatique. La commande de crabot se trouve près du siège, côté droit (fig. 10).

Le crabot supprime le fonctionnement du différentiel en bloquant planétaires et satellites. Les roues arrière sont alors sollicitées une de l'autre et ne peuvent tourner qu'à la même vitesse.

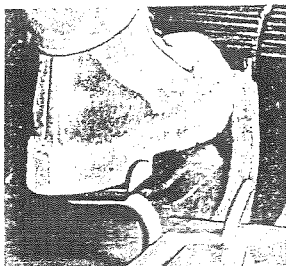


Fig. 10. — Pédale de crabotage.

ATTENTION. — Vous ne pouvez vous servir du crabot que pour rouler rigoureusement en ligne droite.

Si vous devez tourner, il faut laisser le crabot revenir au point mort en lâchant la pédale de crabotage.

Pour bloquer le différentiel :

- 1) Arrêtez le tracteur ;
- 2) Appuyez à fond, avec le pied, sur le crabot ;
- 3) Après avoir passé une vitesse, embrayez doucement ;
- 4) Au moment où les dents de crabot s'engagent, la pédale s'enfonce : embrayez alors franchement.

Pour décraboter :

— Abandonnez simplement la pédale de crabot. Le ressort la rappelle automatiquement en position de route.

BOITE DE VITESSES

Les différentes vitesses ont été données dans les "CARACTERISTIQUES GENERALES" (page 3).

Passages des vitesses. — Le moteur est suffisamment puissant pour démarrer le tracteur, même en charge, en n'importe quelle vitesse.

Etant à l'arrêt, passez le levier de vitesse à la position que vous aurez choisie et démarrez directement sur cette combinaison.

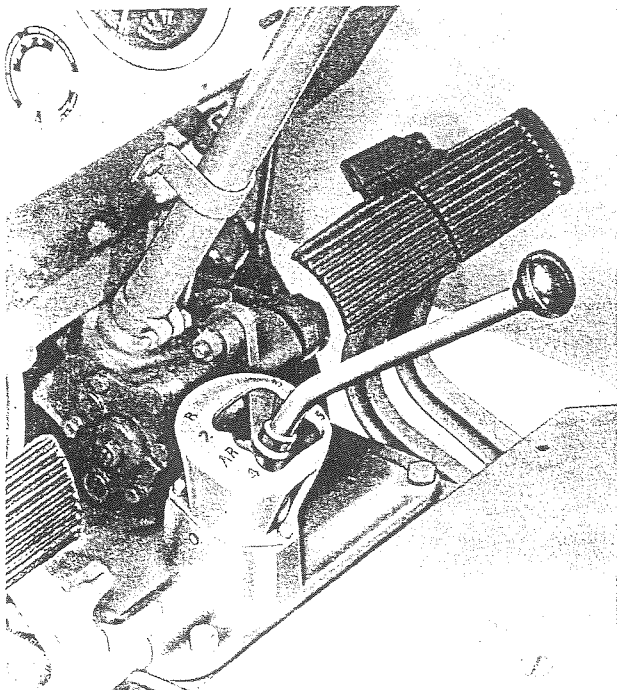


Fig. 11. — Levier de changement de vitesses et grille extérieure de vitesses, facilitant la repérage et l'enclenchement des différentes combinaisons.

Vitesse lente (ou rampante)

Peut être montée à la demande. Son enclenchement se fait sans manœuvre spéciale dans l'encoche R de la grille extérieure. On obtient ainsi une vitesse de 1,7 kmh à 1.000 t/m moteur.

Entretien : Ne nécessite pas d'autres opérations que celles indiquées à la rubrique "GRAISSAGE" (Voir p. 22), c'est-à-dire, périodiquement : Plein, vérification du niveau d'huile, vidange. Le bouchon de niveau peint en jaune, est placé sur le couvercle des arbres de la boîte de vitesses, un peu à gauche du numéro de fonderie (côté gauche du tracteur).

BOUGIES DE RECHAUFFAGE

Pour faciliter le démarrage du moteur à froid une bougie de réchauffage est placée dans la culasse à côté de l'injecteur. Chaque bougie est reliée à la batterie (12 V - 150/180 Ah) par l'intermédiaire du commutateur de démarrage et d'une résistance montée en série, ceci afin d'abaisser la tension aux bornes de la bougie à 7 V.

CAPOTS

Le capot du tracteur est en deux parties.

Le capot supérieur soulevé permet d'effectuer le remplissage des différents réservoirs et l'examen des fusibles. Son ouverture est commandée par une tirette placée sur la planche de bord.

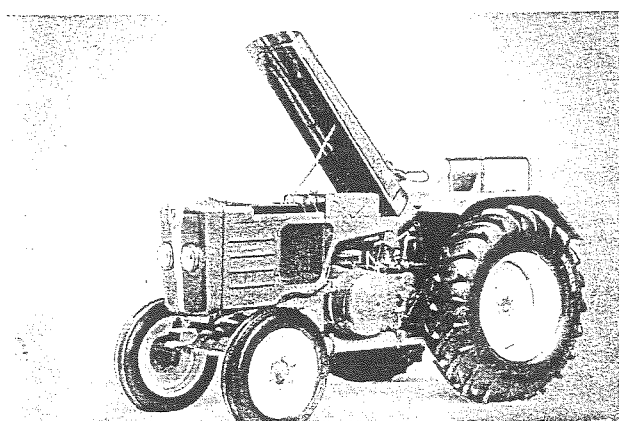


Fig. 12. — Capot supérieur levé.

Le capot avant peut être soulevé pour avoir accès aux batteries, à la dynamo et lorsque l'on veut examiner plus particulièrement le moteur ou ses accessoires (en particulier bougies et injecteurs).

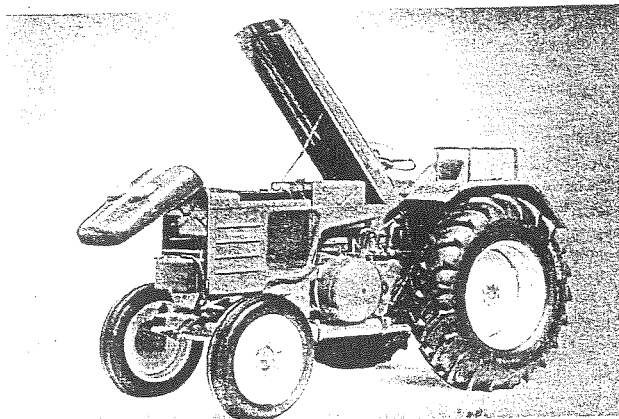


Fig. 13. — Ouverture des deux capots.

Les capots avant et supérieur sont en tôle emboutie.

Les deux capots possèdent un compas d'ouverture auto-blocable assurant leur maintien en position levée et un verrou automatique de fermeture.

CARBURANT

Fuel-oil agricole. Pour le bon fonctionnement et la conservation de votre moteur, vous avez intérêt à utiliser un carburant parfaitement propre et préalablement décanté.

CARROSSERIE

L'entretien de la carrosserie du tracteur est semblable à celui d'une automobile. Il suffit, le plus souvent, de nettoyer à l'éponge et d'essuyer ensuite avec des chiffons propres.

Enlevez au préalable les taches d'huile ou de graisse avec un peu d'essence ou un détergent du commerce.

Cependant, si votre tracteur est couvert de boue, n'attendez pas. Un bon nettoyage au jet est indispensable avant que la boue ne sèche, mais évitez de faire entrer de l'eau dans le filtre à air, les accessoires électriques et les réservoirs.

CARTER D'ENGRENAGE INTERMEDIAIRE

Voir "ENGRENAGES INTERMEDIAIRES", p. 13.

CHAPE DE REFOULEMENT

Hauteur 590 mm au-dessus du sol.

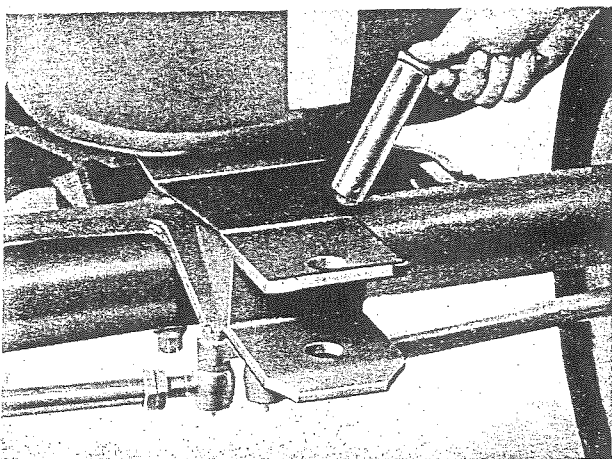


Fig. 14. — Chape de refolement à l'avant du tracteur.

CHAUFFAGE

Voir "CLIMATISOR".

CLAPETS D'AIR

Le démontage du filtre à air (voir cette rubrique) permet l'examen rapide des clapets d'air. Ils sont destinés à retenir l'air emmagasiné dans le carter et à l'empêcher de ressortir lorsque le piston revient vers le point mort bas. De la bonne étanchéité des clapets sur leur siège dépend le rendement de remplissage du moteur. Vous avez intérêt à vérifier de temps à autre (en particulier lors du nettoyage du filtre) cette étanchéité.

CLIMATISOR

Une des particularités du "Vierzon 403" est la place importante donnée au confort du conducteur. C'est pourquoi en



Fig. 15. Montage du conduit amovible du "Climatisor".

prévision des travaux d'hiver une captation d'air chaud a été réalisée. L'air chaud sortant du radiateur est amené au poste de conduite par un conduit amovible situé sur le côté droit du capot. Un déflecteur dirige l'air sur les pieds du conducteur.

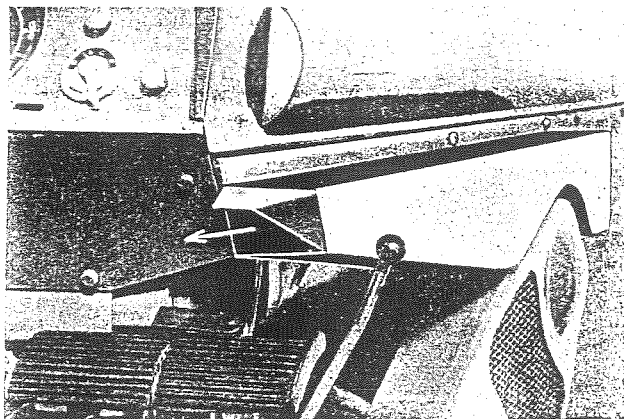


Fig. 16. — Déflecteur d'air chaud du "Climatisor".

COMBUSTIBLES

Voir "CARBURANTS".

COURROIES

Voir "DYNAMO", p. 11 et "RADIATEUR-REFROIDISSEMENT", p. 17.

COURSE DE POMPE A COMBUSTIBLE

Voir "POMPE A COMBUSTIBLE", p. 16.

CRABOTAGE

Voir "BLOCAGE DE DIFFERENTIEL".

CROCHETS

Voir "ATTELAGE", p. 8 et "CHAPE DE REFOULEMENT".

CULASSE

La culasse est fixée à l'avant du cylindre par six goujons et écrous. Elle est à circulation d'eau. A la partie antérieure se trouvent les sièges d'injecteurs et de bougies. L'étanchéité entre culasse et cylindre est assurée par un joint métallo-plastique.

CYLINDRES

L'alésage des cylindres est de 140 mm.

Le bloc cylindres porte deux bouchons de vidange: l'un situé sur le côté droit du cylindre, vers l'arrière, l'autre sous le cylindre, à l'avant, côté droit.

Ils permettent d'évacuer l'eau du système de refroidissement, notamment en période de gel.

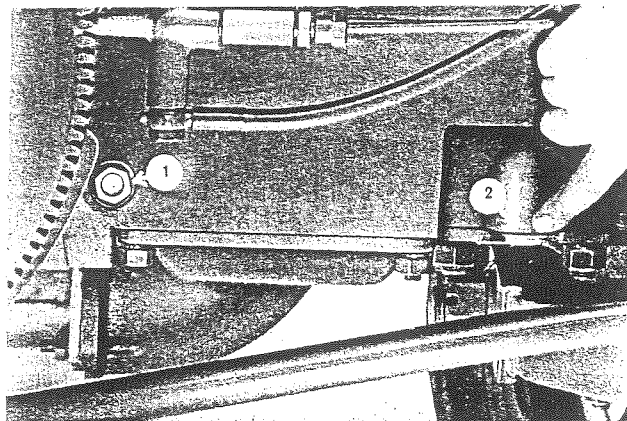


Fig. 17. — Bouchons de vidange du bloc cylindre.
1. Bouchon latéral.
2. Bouchon inférieur.

Entretien : Se réduit simplement au nettoyage des lumières d'échappement tous les 250 heures environ. Pour nettoyer ces lumières, profiter du nettoyage du pot d'échappement. Retirer le collecteur placé sous le bloc-cylindres, mettre le piston au point mort haut au cours du nettoyage de chacun des cylindres pour éviter que la calamine grattée ne tombe dans le cylindre et le raye. Opérez avec un outil émoussé de façon à ne pas rayer les segments et le piston en enlevant la calamine qui se trouve tout autour des lumières (Voir "ECHAPPEMENT").

DEMARRAGE

Voir "FONCTIONNEMENT ET CONDUITE", p. 25.

DEMARREUR

Il est à induit coulissant, c'est-à-dire que le passage du courant provoque le déplacement longitudinal de l'induit et par suite l'engrènement du pignon du démarreur sur la couronne.

Entretien : Son graissage a été effectué une fois pour toutes en usine par le constructeur. Le démarreur ne nécessite aucun entretien.

DIFFERENTIEL

Le différentiel est à engrenages coniques.

Le corps de différentiel côté droit est muni de la denture spéciale de crabotage.

Entretien : Ne nécessite pas d'interventions. Son graissage et sa vidange sont assurés en même temps que ceux de la boîte de vitesses dont le carter est commun.

DIRECTION

A vis et galet.

Entretien : Vérifiez périodiquement le niveau de l'huile dans le boîtier de direction (rep. C., p. 24). Suivre les prescriptions de graissage journalier et hebdomadaire pour les articulations (Voir "AVANT-TRAIN" et "GRAISSAGE").

DYNAMO

Elle est entraînée par une courroie actionnée par l'arbre de ventilateur.

Au bout d'un certain temps de fonctionnement, la courroie peut avoir tendance à se détendre. La tension de la courroie se règle par basculement de la dynamo après avoir desserré la vis de blocage. Veillez à la tension de la courroie qui ne doit pas être exagérée, mais cependant suffisante pour éviter le patinage. Une courroie trop tendue risquerait de provoquer l'usure du roulement de dynamo ; trop lâche, il y a peu ou pas de charge de la batterie. Dans les deux cas, la courroie s'use anormalement.

Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu de la courroie doit être égale à l'épaisseur de la courroie, soit 2 cm environ. Ce réglage s'effectue de la même manière que pour la courroie de ventilateur (Voir "RADIATEUR-REFROIDISSEMENT", p. 17, fig. 36).

L'échange de la courroie ne présente aucune difficulté particulière.

Si la lampe témoin du "VISAMATIC" reste allumée, c'est que la dynamo ne charge pas. Il y a lieu de faire examiner l'installation par l'agent S.F.V. à moins qu'il ne s'agisse d'un simple patinage de la courroie.

Entretien : Un seul des paliers de la dynamo comporte un graisseur dans lequel vous devez mettre deux ou trois gouttes d'huile tous les mois. Un graissage exagéré risque de provoquer un encrassement de la dynamo et un arrêt de la charge.

ECHAPPEMENT

Echappement horizontal (vertical à la demande). Pot d'échappement en fonte. Silencieux en tôle d'acier avec pare-étincelles, le tout facilement démontable.

Entretien : En travail normal, démontez le silencieux une fois par semaine pour décalaminage. En cas de travail très dur et de journées très longues, il y a intérêt à nettoyer le silencieux deux fois par semaine.

Le pot d'échappement en fonte doit être décalaminé tous les deux mois. Profitez-en pour décalaminer éventuellement les lumières d'échappement (Voir "CYLINDRES").

ECLAIRAGE

Il est conforme aux prescriptions du Code de la Route et comprend :

- A l'avant : deux phares avec un dispositif de code ;
- Sur les ailes : deux veilleuses - feux de position ;
- A l'arrière : feu rouge et dispositif d'éclairage de la plaque d'exploitation.

Pour changer une ampoule de phare, enlevez d'abord la porte du phare en tirant sur la languette qui se trouve à la partie inférieure.

Otez le verre qui est tenu par un loquet et changez l'ampoule en ayant bien soin de la placer dans la position indiquée sur son culot.

ELECTRICITE

L'installation électrique est comparable à celle d'une voiture automobile. Elle est composée de :

- 1 lampe témoin de charge sur le cadran "VISAMATIC"
- 2 batteries de 6 volts 150-180 Amp./h. (Voir "BATTERIES") ;
- 1 dynamo
- 2 bougies
- 1 démarreur ;
- 1 régulateur de tension ;
- 1 avertisseur ;
- 1 prise de courant (à l'arrière du tracteur) ;
- Lampes de signalisation. Phares.

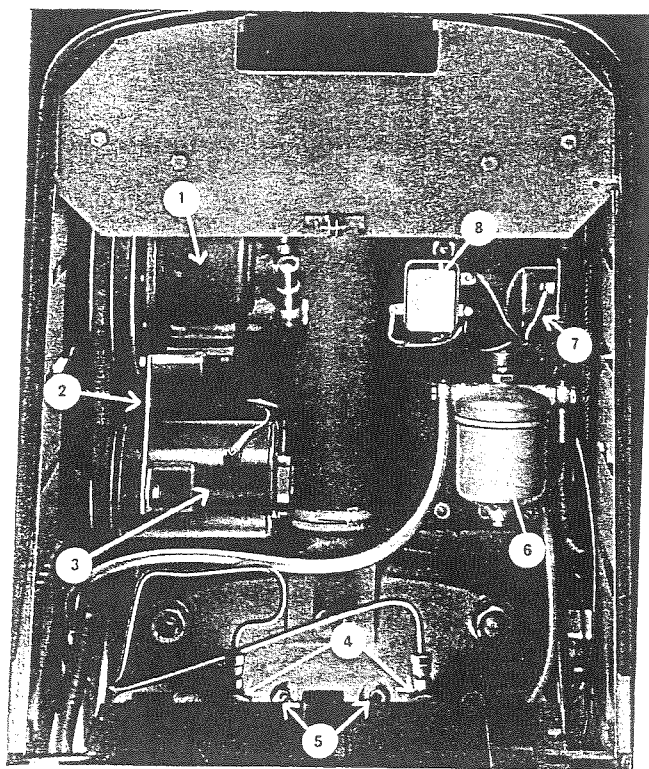
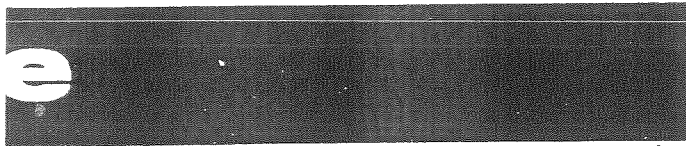


Fig. 18. — Cadre avant.

1. Pompe de Générateur de Puissance Hydraulique (GPH).
2. Réglage de la tension de courroie de dynamo.
3. Dynamo.
4. Injecteurs.
5. Bougies.
6. Filtre à carburant.
7. Avertisseur.
8. Régulateur de tension.



Sous la planche de bord, vous trouverez à droite du cadran "VISAMATIC", les deux fusibles de sécurité de l'installation électrique. Pour les atteindre, il faut soulever le capot supérieur.

Si l'installation électrique présente un anneau de fonctionnement, adressez-vous à l'agent S.F.V.

Vue arrière de la planche de bord

1. Fusibles.
2. Boîtier "Visamatic".
3. Lampe-témoin de charge.
4. Lampes d'éclairage de tableau.
5. Renvoi d'angle de tachymètre.
6. Commutateur de démarrage.
7. Câble de robinet de batterie.
8. Gaine de thermomètre à distance.
9. Voyant d'huile.
10. Commutateur d'éclairage.
11. Câble d'ouverture de capot.
12. Avertisseur.

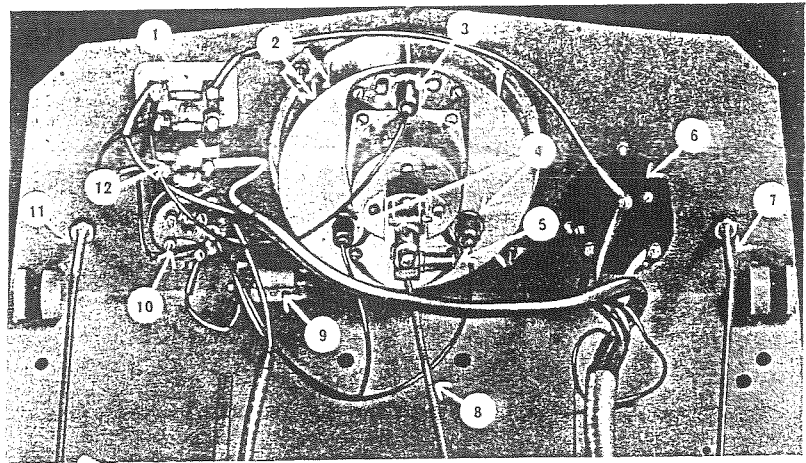


Fig. 19.

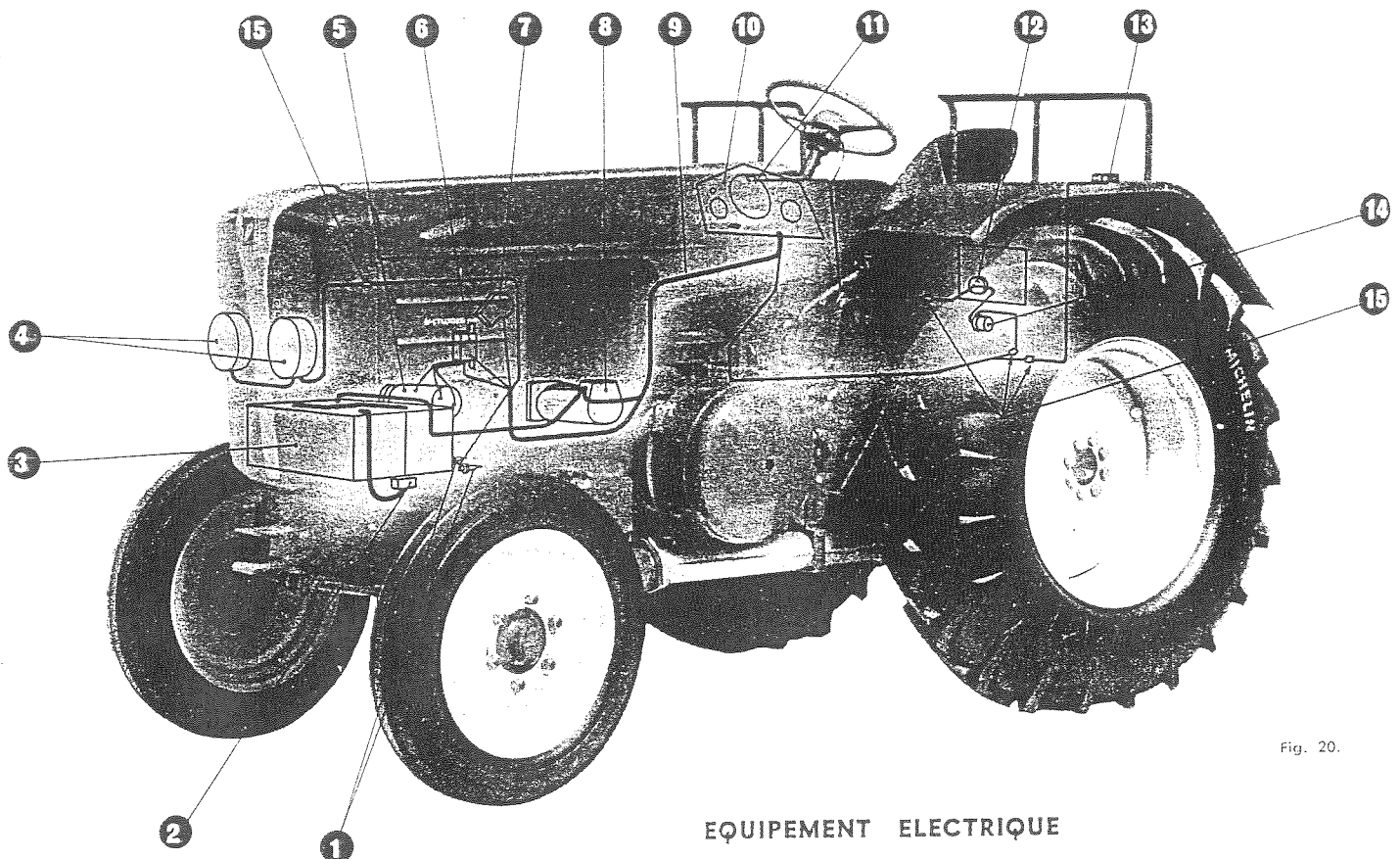


Fig. 20.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

- | | |
|--|---|
| 1. Bougies de démarrage. | 8. Démarreur. |
| 2. Robinet de batterie, commande du tableau. | 9. Faisceau avant. |
| 3. Batteries. | 10. Tableau de bord. |
| 4. Projecteurs D et G, phare-code. | 11. Feu de position droit. |
| 5. Dynamo. | 12. Eclairage de plaque d'exploitation. |
| 6. Régulateur de tension. | 13. Feu de position gauche. |
| 7. Avertisseur. | 14. Prise de courant pour remorque. |
| | 15. Clips. |

EMBRAYAGE

A cône, situé sur le côté gauche du tracteur.

La liaison entre le cône et la poulie d'embrayage est assurée par quatre segments de férodo fixés sur cette poulie.

La pédale d'embrayage doit présenter une certaine garde, c'est-à-dire que lorsque vous appuyez sur cette pédale, elle doit avoir une course de 2 à 3 cm avant d'agir. Si la pédale agit immédiatement sur l'embrayage ou si, au contraire, elle présente une course trop grande avant d'attaquer, il convient de faire effectuer sans tarder le réglage de l'embrayage par l'agent S.F.V., sans quoi vous risquez de détériorer la butée ou les rainures des poulies et de frein d'embrayage.

Si vous désirez employer la poulie pour entraîner une batteuse ou une pompe par exemple, vous observerez que la poulie continue à tourner quand vous commencez à débrayer. En débrayant à fond, le frein d'embrayage arrête la poulie, ce qui permet de monter une courroie d'entraînement.

Un dispositif d'arrêt fixe sous la pédale d'embrayage permet de maintenir la poulie débrayée.

Le frein d'embrayage ne doit agir qu'en fin de course de la pédale d'embrayage. S'il agit plus tôt, faites-le régler par l'agent S.F.V.

Entretien : Il consiste à graisser le point suivant :

- Graisseur LUB qui se trouve en bout d'arbre-manivelle au centre de la poulie (côté gauche du tracteur) et qui lubrifie, notamment, la butée d'embrayage.

Les réglages du frein de poulie et de l'embrayage doivent être confiés à l'agent S.F.V.

ENCOMBREMENT

Voir "CARACTERISTIQUES GENERALES", p. 3 ou "VOIES" p. 20.

ENGRENAGES INTERMEDIAIRES

Ils servent de liaison entre l'arbre-manivelle d'une part, la boîte de vitesses et la commande de prise de force et le graisseur d'autre part.

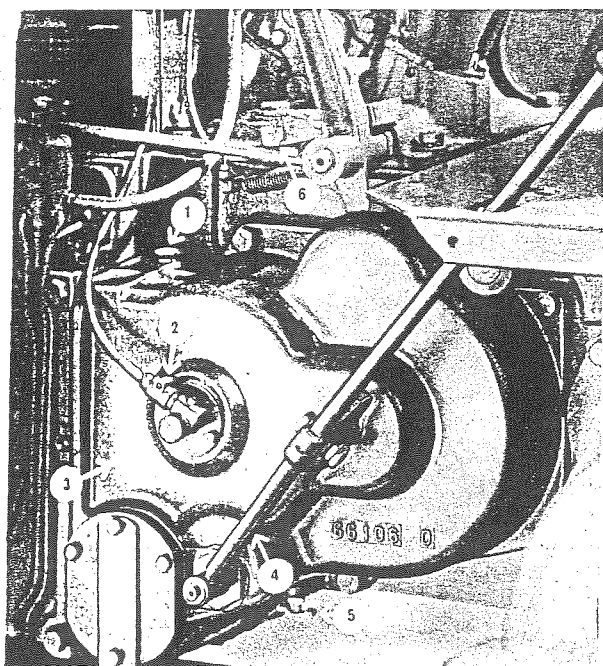


Fig. 21. — CARTER D'ENGRENAGES INTERMEDIAIRES.

1. Bouchon de remplissage.
2. Prise de mouvement de tachymètre.
3. Carter.
4. Levier prise de force.
5. Robinet de niveau.
6. Blocage de pédale d'embrayage.

Le carter est séparé de la boîte de vitesses par un joint d'étanchéité.

Son remplissage s'effectue par un bouchon à la partie supérieure et le niveau se vérifie par un robinet situé au-dessous du carter.

Entretien : Vérifier le niveau toutes les deux semaines et le compléter si nécessaire.

FILTRE A AIR

Le filtre à air est composé d'un boîtier-filtre placé sous le réservoir à combustible, son démontage et son remontage sont faciles grâce à deux attaches rapides.

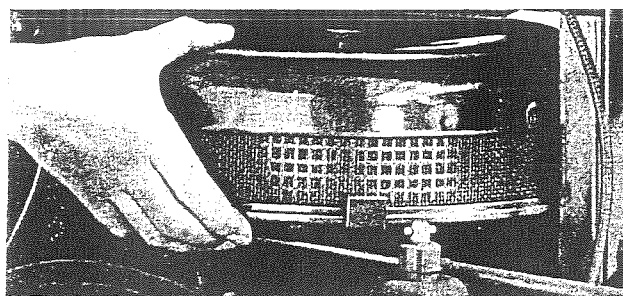


Fig. 22. — Manœuvre de pose ou dépose du filtre à air.

Entretien : Le nettoyage du filtre est recommandé une fois par semaine en atmosphère normale, tous les jours en atmosphère très poussiéreuse et notamment en période de battage. Sortez le filtre. Dévissez l'écrou moletté et enlevez le bloc filtrant, lavez la matière filtrante avec un détergent ou à défaut à la lessive. Après séchage, trempez la matière filtrante dans l'huile moteur. Laissez égoutter de 5 à 6 heures, remontez le filtre.

Nous vous conseillons de vous procurer auprès de l'agent S.F.V. un deuxième élément filtrant pour vous éviter une perte de temps. Ainsi pendant qu'un des filtres sera en nettoyage, l'autre sera en service.

FILTRE A CARBURANT

C'est un filtre à cartouche papier.

Entretien : Cette cartouche ne doit en aucun cas être nettoyée, la matière filtrante qui la compose ne pouvant jamais être régénérée, mais remplacée obligatoirement quand le débit de combustible devient insuffisant. (L'encrassement du filtre peut se traduire par un manque de puissance ou un arrêt du moteur.)

Après remplacement d'une cartouche, effectuez la purge du circuit d'alimentation en combustible.

Les cartouches sont à changer toutes les 150 heures environ.

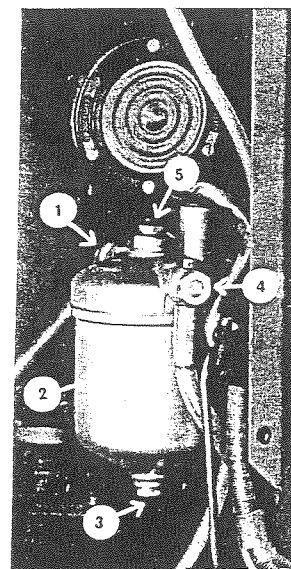


Fig. 23. — FILTRE A CARBURANT

1. Raccord de canalisation filtre à pompes.
2. Corps de filtre.
3. Vis de vidange.
4. Raccord de canalisation réservoir à filtre.
5. Vis de purge.

FREINS

Freins à deux segments.
Serrage sur moyeux des roues arrière.
Surface des garnitures par frein : 510 cm².
Diamètre : 406 mm.
Largeur des segments : 75 mm.
Tambour de frein en fonte.
Commande par pédales, soit individuellement, soit jumelées.
Le jumelage des pédales obtenu par une barrette est indispensable sur route pour assurer un freinage équilibré.

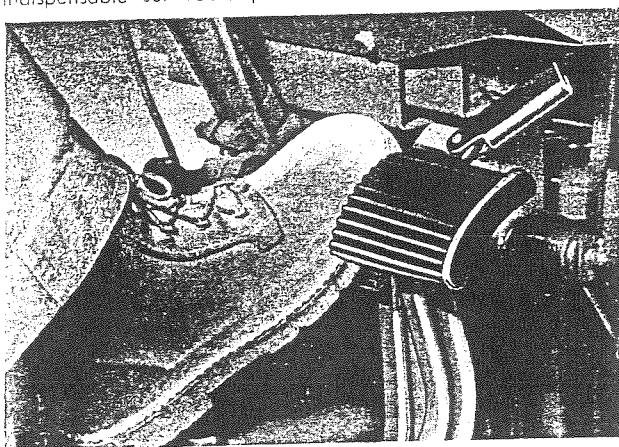


Fig. 24. — Pédale de frein gauche.

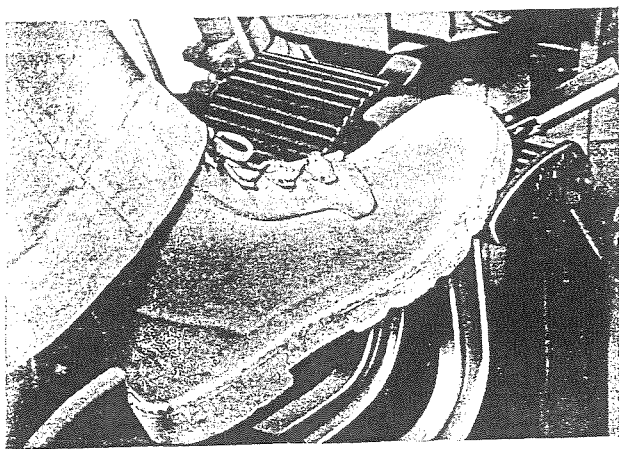


Fig. 25. — Pédale de frein droit.

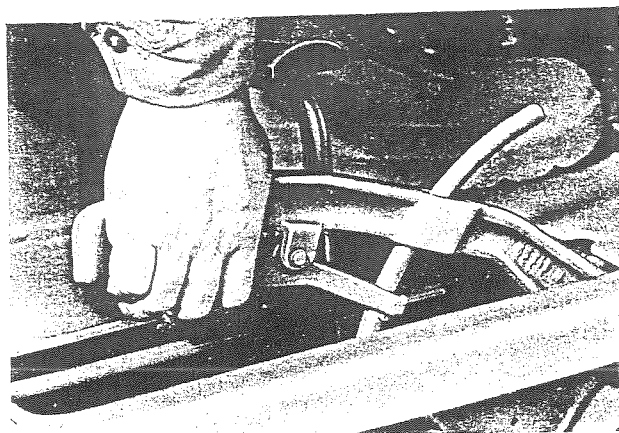


Fig. 26. — Frein à main.

GENERATEUR DE PUISSANCE HYDRAULIQUE

Une particularité toute nouvelle du "Vierzon 403" est de pouvoir posséder sur demande le G.P.H.

Le Générateur de Puissance Hydraulique est constitué par le réservoir d'huile situé à l'avant, muni de son filtre à cartouche, de la pompe actionnée directement par le moteur et par un distributeur spécial. Il permet d'entraîner à distance les vérins extérieurs de remorque, hydrofourche, outils traînés ou de travaux publics sans que pour cela le tracteur soit muni d'un bloc relevage.

La manette du distributeur est située du côté gauche du siège. Le distributeur est lui-même boulonné sur le côté gauche du bâti, au-dessus de la trompette.

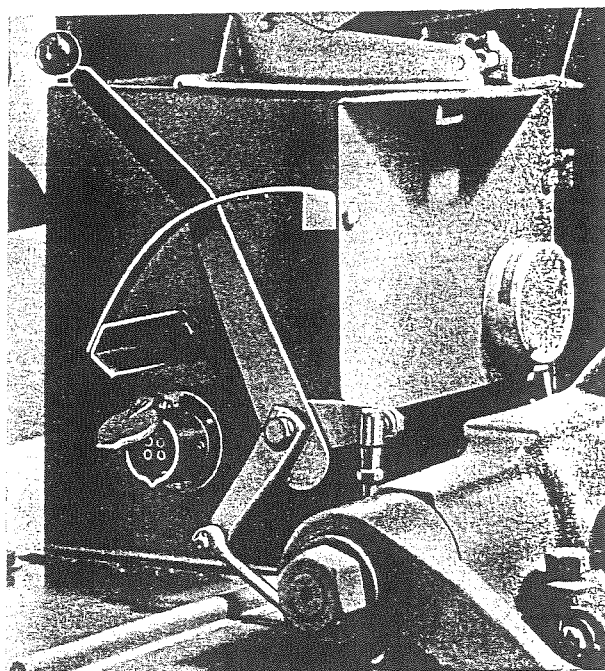


Fig. 27. — Manette de commande de distributeur de Générateur de Puissance Hydraulique (GPH) et prise de courant pour remorques.

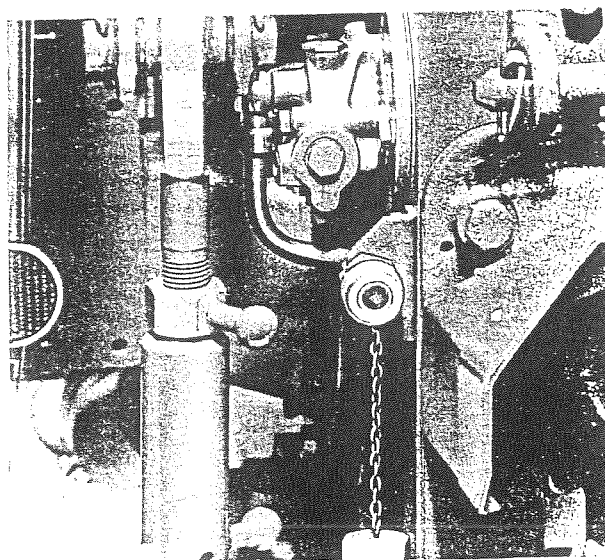


Fig. 28. — Distributeur GPH de vérin extérieur et raccord de canalisation souple avec bouchon de protection.

GRAISSAGE

Voir "RUBRIQUE SPECIALE", p. 22.

GRAISSEUR

Le graisseur ne peut être réglé ou réparé que par l'agent S.F.V.

Il est formellement interdit d'en modifier le réglage.

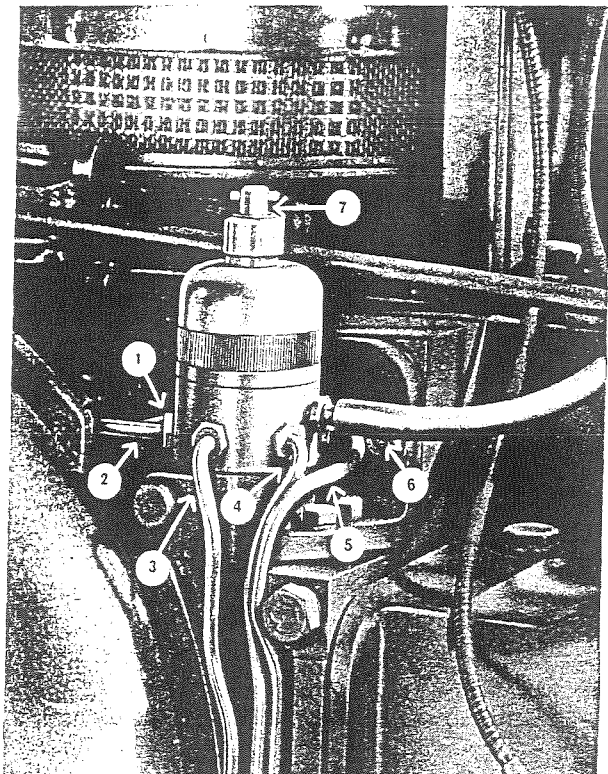


Fig. 29. --- GRAISSEUR.

1. Tuyaute de graissage de cylindre droit.
2. Tuyaute de graissage de cylindre gauche.
3. Tuyaute de bielle gauche.
4. Tuyaute de bielle droite.
5. Tuyaute de polier central.
6. Tuyaute d'arrivée d'huile.
7. Tête de graisseur (pour débrayer, appuyez).

TRES IMPORTANT. — Avant la mise en route, il est nécessaire de tourner le graisseur à la main une cinquantaine de tours pour amener l'huile aux points à lubrifier. Ce graissage préalable est très important au démarrage.

Pour actionner le graisseur, il faut utiliser la manivelle spéciale livrée avec le tracteur. Poussez sans exagération sur la manivelle pour débrayer l'entraînement du graisseur et tournez sans forcer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Ne forcez pas tant que la manivelle ne tourne pas librement, car l'entraînement du graisseur n'est pas encore libre.

INJECTEURS

Injecteurs à cinq trous.

Pression de tarage 150 kg/cm².

Cette pression de tarage ne peut être réglée que par l'agent S.F.V. La bonne marche du moteur dépend avant tout d'une excellente pulvérisation. Il est recommandé de posséder en réserve un injecteur conservé soigneusement à l'abri de la poussière dans son emballage d'origine. Si un désamorçage de la pompe venait à se produire (Voir "POMPE A COMBUSTIBLE") de l'air peut pénétrer dans l'injecteur et nuire à la pulvérisation. Il est nécessaire alors de purger l'injecteur en agissant sur la commande à main de pompe.

LUMIERES D'ECHAPPEMENT

Voir "CYLINDRES", p. 10.

MASSES D'ALOURDISSEMENT

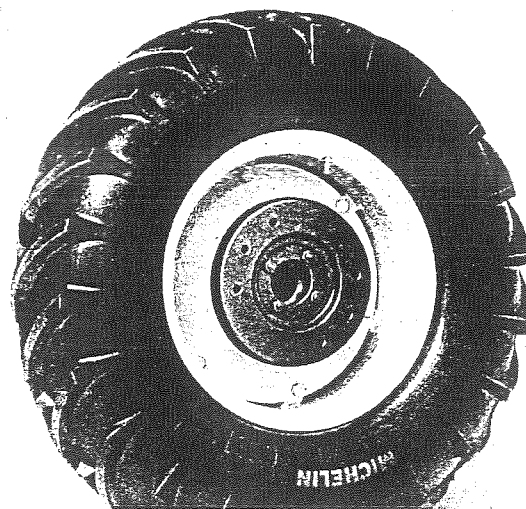


Fig. 30. Masse d'alourdissement sur roue arrière.

MISE EN ROUTE

Voir "FONCTIONNEMENT ET CONDUITE", p. 25.

PHARES

Voir "ECLAIRAGE", p. 11.

PISTONS

Pistons en alliage léger.

Diamètre du piston : 139,8 mm à la jupe.

Nombre de segments : 4.

Largeur des segments : 5 mm.

Jeu à la coupe des segments : 0,6 à 0,75 mm.

Pied de bielle monté sur roulements à aiguilles.

Profitez du démontage du pot d'échappement (Voir cette rubrique) pour examiner l'état des segments du piston gauche, en les amenant en face des lumières d'échappement.

Pour vérifier les segments des pistons, démontez le collecteur d'échappement fixé sous le cylindre. On aura ainsi accès aux lumières d'échappement.

Les segments doivent être libres dans leurs gorges. En particulier ils ne doivent pas être coincés par des dépôts goudronneux. Dans ce cas, on dit qu'ils sont gommés. Prévenez alors l'agent S.F.V. qui effectuera le nettoyage nécessaire, ce travail ne pouvant être fait que par un spécialiste.

PNEUMATIQUES

Voir également "VOIES", p. 20.

Dans certains cas, lorsque vous désirez alourdir le tracteur à l'arrière, vous pouvez pratiquer le gonflage à l'eau des roues arrière, c'est-à-dire les remplir à 75 % d'eau, le reste du volume étant occupé par de l'air à la pression normale prévue pour le pneu.

Cela permet d'alourdir chaque roue de 225 kg avec pneu 14-28.

Par temps froid, pour éviter le gel, il convient de mélanger à l'eau du chlorure de calcium dans la proportion de 400 gr pour un litre d'eau, ce qui protège jusqu'à -20°.

Le gonflage à l'eau nécessite l'emploi d'une valve spéciale que vous pourrez vous procurer chez les marchands de pneumatiques.

Entretien : Lorsque votre tracteur est au repos, gardez-le à l'ombre, car le caoutchouc craint le soleil. Il craint aussi la graisse, l'huile et les produits chimiques. Aussi, nous vous conseillons de nettoyer le sol du garage et d'essuyer ou de laver les pneus. Enfin, il convient de maintenir la pression au taux indiqué dans le présent carnet.

POMPE A COMBUSTIBLE

Elle est du type à pistons plongeurs. Le réglage de sa course et de sa réparation ne peuvent être exécutés que par l'agent S.F.V.

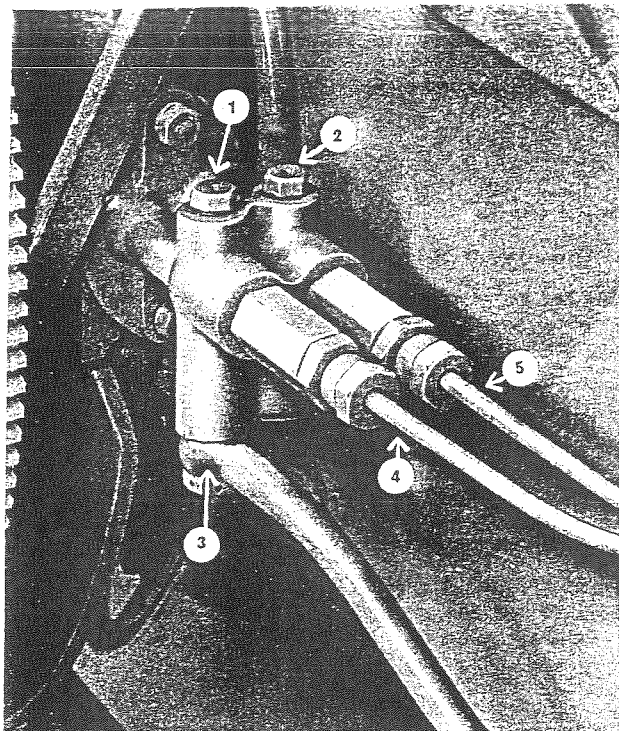


Fig. 31. — POMPE A COMBUSTIBLE.

1. Purge de corps droit.
2. Purge de corps gauche.
3. Arrivée générale de carburant.
4. Canalisations de refoulement à l'injecteur D.
5. Canalisations de refoulement à l'injecteur G.

En cas de désamorçage, vérifiez les points suivants :

- 1° Manque de combustible ;
- 2° Air dans le circuit du combustible ;
- 3° Pompe défectueuse.
1. Le manque de combustible peut provenir de :
 - réservoir vide ou presque vide,
 - robinet de réservoir fermé,
 - élément filtrant colmaté (voir « FILTRE A CARBURANT »).
2. L'air peut pénétrer dans le circuit :
 - en cours de travail lorsque le réservoir est insuffisamment rempli,
 - par des joints défectueux, le plus souvent par suite d'un mauvais remontage,
 - par des écrous ou raccords mal serrés ou détériorés.
3. Une pompe défectueuse peut provenir :
 - d'un joint usé,
 - d'un piston de pompe ovalisé ou détérioré.

Pour éviter ce dernier incident, il convient d'employer un combustible très propre.

Réamorçage de la pompe : Il convient de purger le filtre à carburant (voir cette rubrique), la pompe et la tuyauterie d'injecteur. Pour effectuer cette opération, procédez ainsi :

1. Réservoirs :
 - Vérifiez que le réservoir de fuel est au moins rempli à la moitié de sa contenance.
2. Filtre :
 - Vérifiez l'état du filtre à carburant et purgez-le. (Voir "FILTRE A CARBURANT").

3. Purge de la pompe :

- Avec une clé de 19 dévissez la vis creuse fixant la tuyauterie d'arrivée du carburant en maintenant le raccord avec une clé de 21 pour ne pas le détacher.
- Laissez couler le fuel pendant 15 secondes.
- Revissez la vis creuse en serrant modérément.
- Débloquez la vis de purge de la pompe.
- Actionnez ensuite le levier de commande à main de la pompe jusqu'à ce que le fuel coule sans bulles d'air.
- Rebloquez la purge.

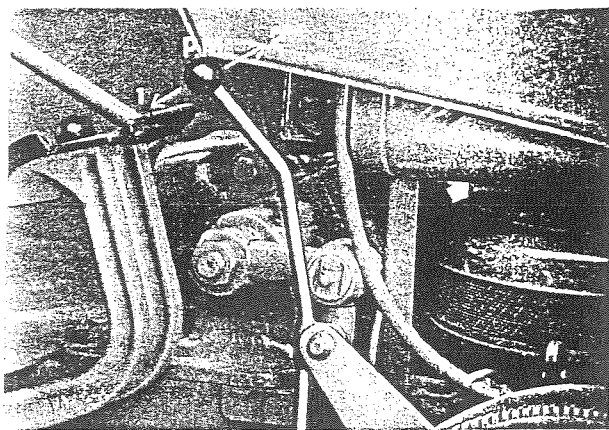


Fig. 32. — LEVIER DE COMMANDE DE POMPE.

PM. Point mort (marche normale).

1. Position d'annulation des 2 courses de pompes (arrêt du moteur).
2. Position d'amorçage de la pompe gauche.

4. Purge de l'injecteur :

- Avec une clé de 19 dévissez l'écrou raccord de la tuyauterie sur l'injecteur.
- Actionnez la tirette de commande à main de la pompe jusqu'à ce que le fuel arrive sans bulles d'air.
- Rebloquez le raccord.
- Refaites le plein du réservoir.

La purge est ainsi terminée. Malgré l'énumération de nombreuses opérations, elle n'est pas particulièrement longue, mais il vaut mieux, pour prévenir un désamorçage, maintenir le plein dans le réservoir de fuel.

Si après ces opérations, la pompe se désamorce au démarrage du tracteur ou en cours de travail, vérifiez bien l'état de tous les joints et, en cas d'insuccès, faites appel à l'Agent S.F.V. (voir également « Injecteur »).

POULIE

Le « Vierzon 403 » offre l'énorme avantage de posséder une poulie de battage toujours disponible et de plus sa position latérale facilite la mise en ligne de la courroie. Le « VISAMATIC » indique à tout moment le régime de la poulie.

Pour utiliser le pot d'échappement avec l'échappement vertical, celui-ci doit être pourvu d'une rallonge spéciale (livrable sur demande).

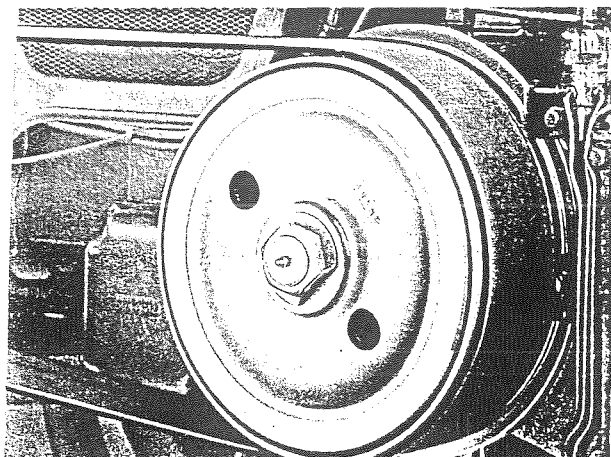


Fig. 33. — Poulie de battage.

PRISE DE FORCE

Arbre à 6 cannelures normalisées. Diamètre : 34,9 mm. (soit 1 pouce 3/8).

La vitesse de rotation varie suivant le régime du moteur. Elle est de 540 t/m au régime nominal.

La prise de force est commandée au moyen d'un levier à trois positions :

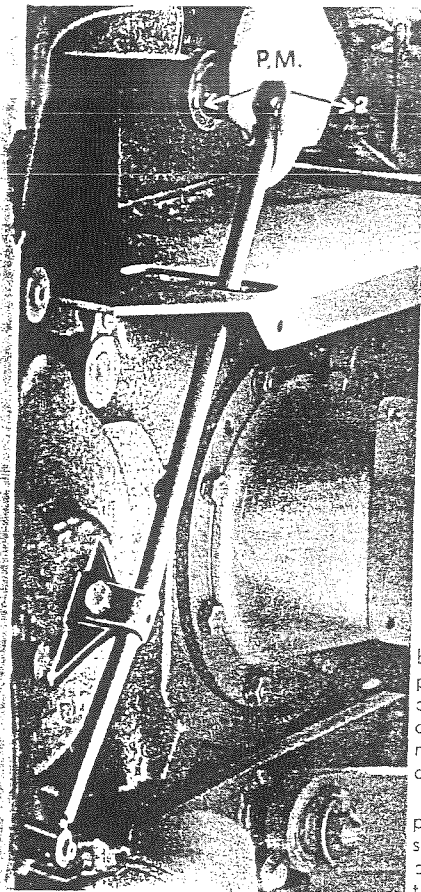


Fig. 34. - LEVIER DE COMMANDE DE PRISE DE FORCE.

- P.M. Point mort.
1. Position asservie.
2. Position indépendante.

— Asservie : elle cesse de tourner quand on débraye le moteur.

— Indépendante : elle tourne continuellement, le moteur étant débrayé ou non.

Pour la mise en service de la prise de force, opérez de la façon suivante :

1. Asservie : Débrayez à fond. Attendez l'arrêt presque total de la poulie. Poussez le levier vers la droite.
2. Indépendante : Sans débrayer, ralentir sensiblement la vitesse de rotation du moteur à l'aide de l'accélérateur et passer le levier de droite à gauche d'un mouvement sec.
3. Si vous n'avez pas besoin de la prise de force, laissez le levier au point mort.

Il est recommandé d'embrayer la prise de force en position indépendante pendant au moins un quart d'heure au démarrage le matin afin d'assurer un graissage convenable des pignons.

La position indépendante permet de transmettre la puissance aux machines de culture qui doivent tourner, même le tracteur débrayé.

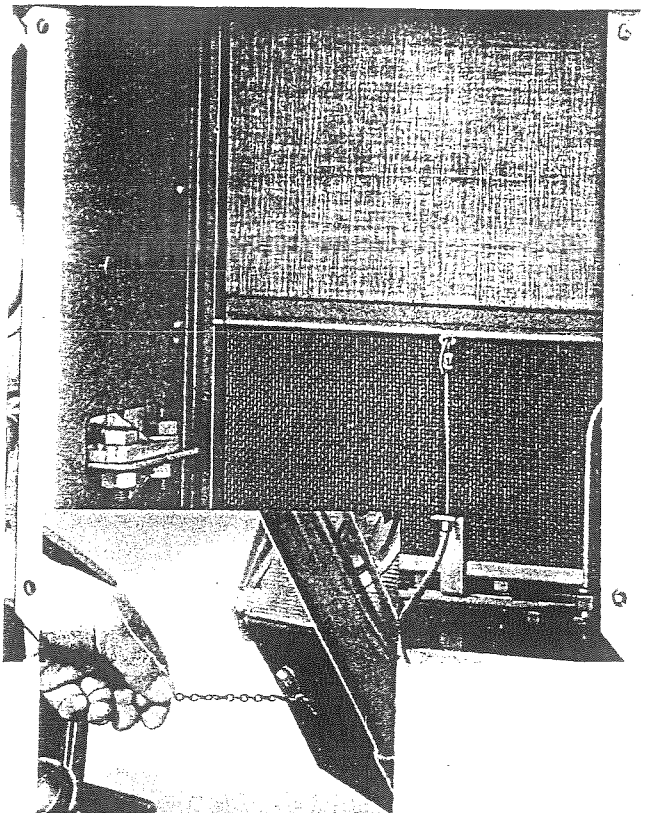


Fig. 35. - Rideau de radiateur et chaînette de commande de rideau de radiateur depuis le poste de conduite.

mais employez seulement de l'eau tiède, car de l'eau trop chaude peut provoquer le fissurage des cylindres.

Surveillez la tension de la courroie de ventilateur. Une tension insuffisante diminue le refroidissement du moteur ainsi que la charge de la dynamo.

Trop élevée, elle peut provoquer l'usure prématurée du roulement de ventilateur.

Pour régler la tension : Enlever l'étrier de freinage de la poulie fixé par une vis. Serrer la joue extérieure de la poulie et remettre en place l'étrier de freinage.

Pour monter une courroie neuve, vous devez effectuer le démontage de la joue de poulie. Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu de la courroie doit être égale à l'épaisseur de la courroie, soit 2 cm environ.

Graissez tous les jours l'arbre de ventilateur (Voir "GRAISSAGE").

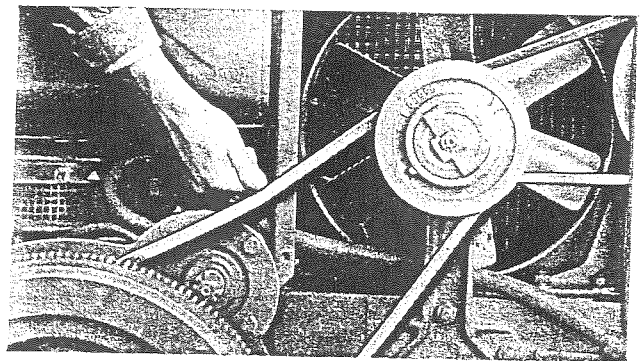


Fig. 36. - Tension de courroie de ventilateur.

RADIATEUR - REFROIDISSEMENT

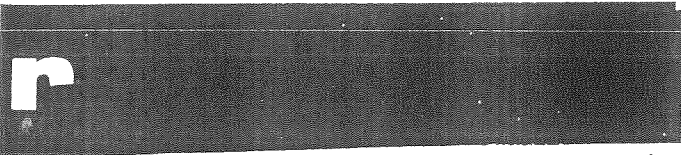
Le refroidissement est à circulation par thermosiphon avec radiateur à alvéoles et ventilateur muni d'une poulie réglable pour tension de courroie. Un rideau placé devant le radiateur permet de régler le refroidissement. Sa commande est assurée par une tirette qui se trouve au poste de pilotage côté gauche du tableau de bord.

Le cadran "VISAMATIC" vous permet de contrôler immédiatement la température de l'eau du radiateur qui doit se maintenir entre 80 et 90°. Cette température est indispensable pour la bonne marche du moteur et on doit éviter, pour son bon fonctionnement et sa longévité, de le faire travailler au-dessous ou au-dessus de ces températures.

Entretien : Evitez l'eau trop calcaire qui, à la longue, entartre le radiateur et diminue le refroidissement. Employez de préférence de l'eau de pluie.

En période de gel, ajoutez un antigel à l'eau de refroidissement, par exemple 20 % d'alcool ou 25 % dans les grands froids jusqu'à - 12°. Au-delà, il vaut mieux vidanger le système de refroidissement (Voir "CYLINDRE").

Dans ce cas, n'oubliez pas de faire le plein le lendemain,



REGULATEUR

Le régulateur mécanique centrifuge se trouve à l'intérieur du volant (côté droit du tracteur). Il permet de faire varier la vitesse de 500 à 1.000 t/mn au travail.

Placé en bout d'arbre-manivelle, le régulateur contrôle la vitesse de rotation du moteur en fonction de la charge imposée par le travail du tracteur. Il maintient le volant du moteur à vide.

Le régime du moteur se règle par la manette située sous le volant de direction.

Entretien : Maintenir l'huile à son niveau dans le carter régulateur.

En cas de mauvais fonctionnement, s'adresser à l'Agent S.F.V. seul qualifié.

RELEVAGE

(sur demande)

Relevage hydraulique intégré, du type asservi avec réglage du terrage des outils. Attelage 3 points (voir aussi « Attelage »).

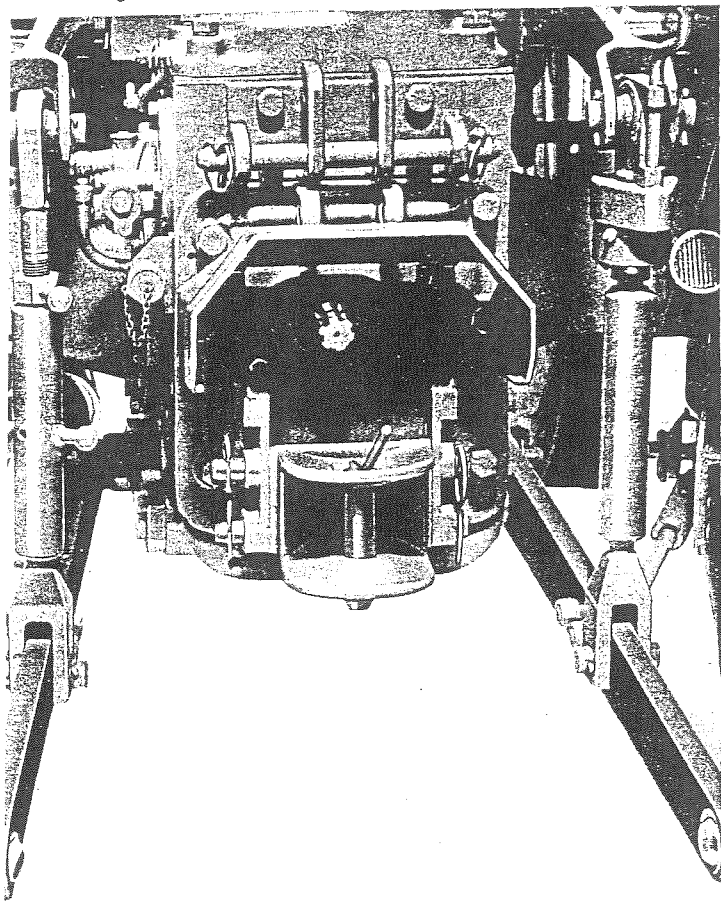


Fig. 37. — Vue arrière du bloc relevage et de l'attelage "3 points".

- Pompe rotative à 5 pistons.
- Pression normale d'utilisation : 120 kg/cm².
- Vérin de 85 mm. de diamètre.
- Pression max. : 140 kg/cm².
- Distributeur à décompression automatique à haute sensibilité.
- Prise de pression pour commande de vérin à distance avec distributeur spécial.
- Commande du relevage à l'arrière du siège côté droit.

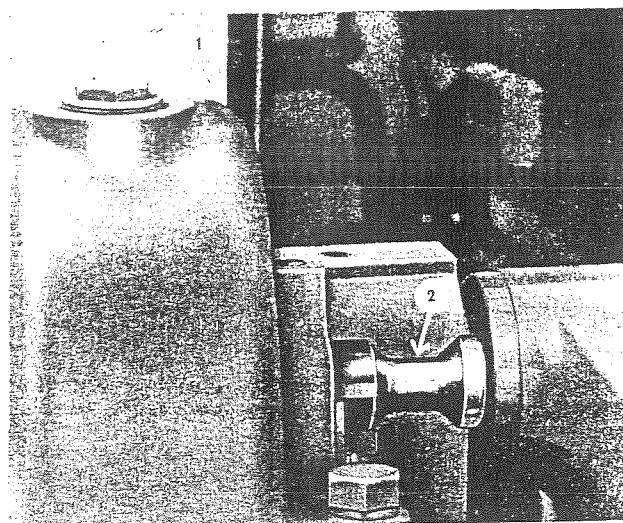


Fig. 38. — BLOC RELEVAGE.

1. Bouchon de remplissage carter prise de force.
2. Bouton de verrouillage des bras en position "route".

La pompe est indépendante de la prise de force. Son entraînement étant assuré directement par le moteur.

Pour le bon fonctionnement du relevage, il ne faut pas descendre au-dessous d'un niveau minimum au réservoir de 7 litres. Le niveau optimum s'établit à 22 litres.

Cette capacité est largement suffisante pour assurer le fonctionnement du relevage et d'un vérin extérieur (remorque ou hydrofourche, par exemple).

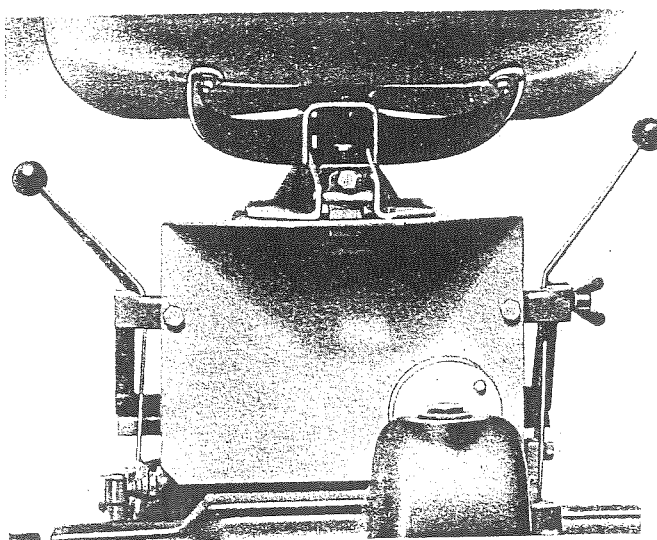


Fig. 39. — COMMANDES DE GENERATEUR DE PUISSANCE HYDRAULIQUE (GPH).

- A gauche du siège : Vérin extérieur.
A droite du siège : Relevage hydraulique.

Entretien : Effectuez la première vidange après 50 heures de travail en dévissant le filtre situé sous le réservoir et nettoyez le filtre. Nettoyez les diverses pièces à l'essence. Laissez-les sécher sans essuyer car les chiffons laissent des peluches nuisibles à l'efficacité du filtre donc au bon fonctionnement du relevage.

Remontez le filtre en veillant à la bonne portée des joints. Prenez garde de ne pas intervertir les pièces.

RESERVOIRS

Combustible : Vous avez intérêt à ne pas laisser le réservoir vide, sinon la pompe à combustible (Voir cette rubrique) se désamorçe et un réamorçage est nécessaire.

Attention ! Si le réservoir contient trop peu de fuel, il peut arriver, dans les cahots ou dans les pentes, que le tube plongeur ne soit plus immergé, d'où entrée d'air et désamorçage ou, tout au moins, mauvais fonctionnement du moteur.

Huile moteur : Ne pas omettre de surveiller fréquemment son niveau et d'en faire le plein tous les matins avec une huile très propre ayant les caractéristiques recommandées (Voir "GRAISSAGE").

Veillez à ce que le remplissage de ces divers réservoirs soit fait très proprement. Les poussières sont les ennemis numéro un de la pompe, de l'injecteur et du moteur.

Vous avez intérêt à faire le plein des réservoirs après chaque journée de travail, dès le retour au garage.

Nettoyez toutes les 150 heures le réservoir d'huile et les tamis qui se trouvent à l'arrivée du retour d'huile et au départ vers le graisseur. Leur colmatage peut avoir des conséquences graves.

Huile du générateur de puissance hydraulique : Surveillez le niveau et effectuez les vidanges comme indique page 23.

En cas de mauvais fonctionnement, s'adressez à l'Agent S.F.V.

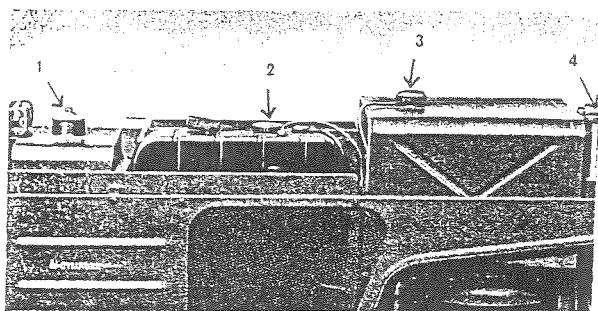


Fig. 40. — RECONNAISSANCE DES RESERVOIRS.

1. Huile GPH.
2. Radiateur.
3. Fuel.
4. Huile moteur.

RODAGE

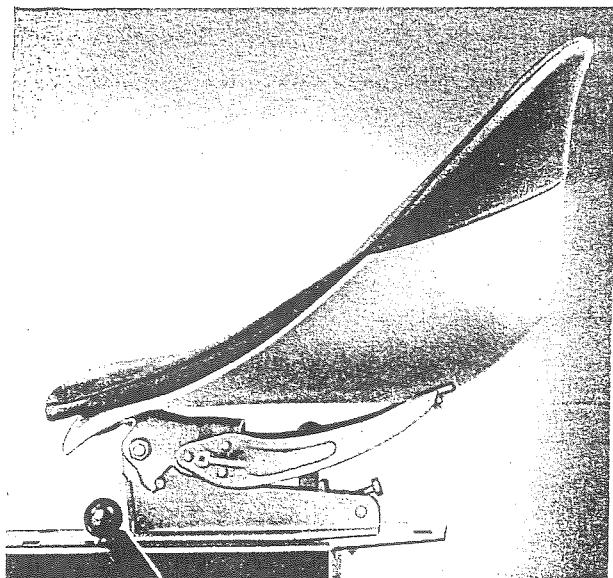
Voir "FONCTIONNEMENT" et "CONDUITE", p. 25.

ROUES

Voir "PNEUMATIQUES", p. 15 et "VOIES", p. 20.

SIEGE

Le siège, en matière plastique à suspension élastique réglable, est particulièrement confortable. Il est réglable sui-



vant quatre positions d'avant en arrière. Il se bascule facilement en cas de pluie et vient reposer sur le volant.

Pour régler le siège en bonne position selon la taille du conducteur, procédez de la façon suivante :

- Dévissez la vis de fixation (rep. 2), en dégageant la patte arrière (rep. 3). Ensuite poussez légèrement vers l'avant et sortez le siège.
- Après avoir choisi l'emplacement qui vous convient, mettez les pattes (rep. 3 et 6) dans les encoches et serrez la vis (rep. 2).
- Pour basculer le siège, dévissez la vis (rep. 2) en dégageant la patte arrière (rep. 3). Relevez le siège contre le volant.

Pour le réglage de l'élasticité : après avoir desserré le contre-écrou, agissez sur la vis (rep. 4) selon la souplesse demandée.

Vérifiez de temps à autre le serrage de la fixation.

La vis permet de comprimer plus ou moins le bloc de caoutchouc servant d'amortisseur au siège. En desserrant la vis on a un siège plus souple.

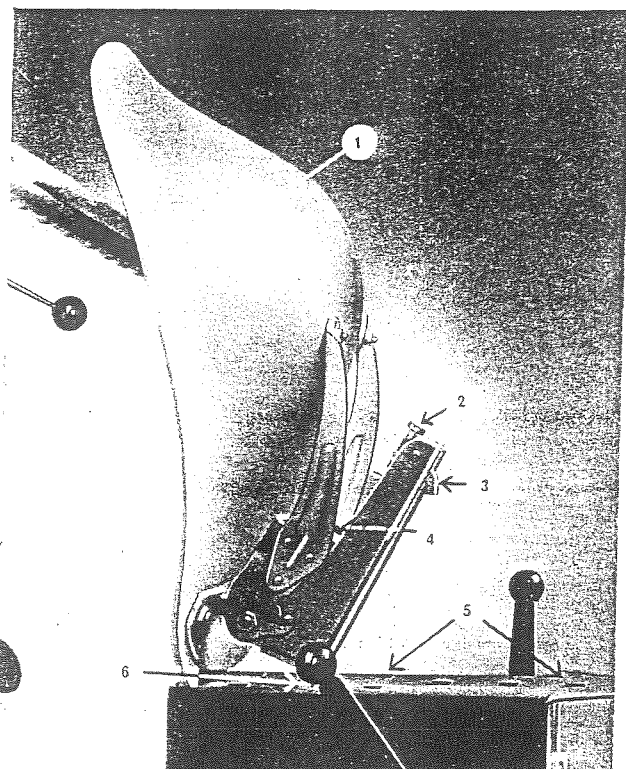


Fig. 42. — DESCRIPTION DU SIEGE.

1. Siège.
2. Vis de fixation de la patte.
3. Patte de fixation arrière du siège.
4. Vis de réglage de l'élasticité.
5. Encoches de réglage de recul ou d'avancement du siège.
6. Pattes de fixation avant du siège.

SIEGE D'AILE

(sur demande).

TABEAU DE BORD

Le tableau de bord est décrit au chapitre "COMMANDES ET CONTROLES", p. 5.

TRANSMISSION DE PUISSANCE

Voir "PRISE DE FORCE", p. 17.

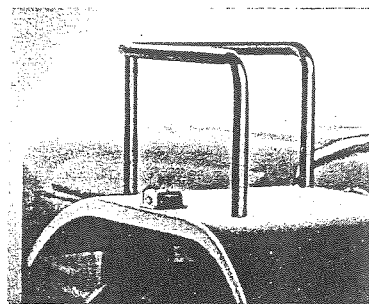


Fig. 43. — Siège d'aile (sur demande).

Fig. 41. — Siège avec sa housse en position 3.

VENTILATEUR

Voir "RADIATEUR" et "REFROIDISSEMENT".

VISAMATIC

Le cadran « VISAMATIC » rassemble sous vos yeux tous les éléments intéressant la marche du tracteur : témoin de charge, vitesses de la poulie et de la prise de force, vitesse du tracteur sur route, température du moteur, sélecteur de régime économique.

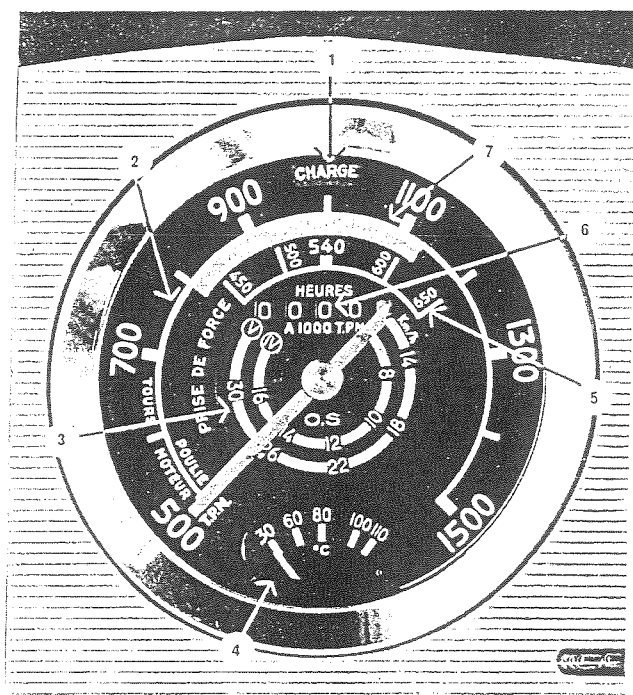


Fig. 44. — DESCRIPTION DU CADRAN "VISAMATIC".

1. Témoin de charge.
2. Vitesse moteur et poulie.
3. Indicateur de vitesses routières en km/h en 4^e et 5^e.
4. Température de l'eau.
5. Vitesse prise de force.
6. Compteur horaire (au 1/10 d'heure).
7. Zone économique d'utilisation.

VITESSE LENTE

Voir "BOITE DE VITESSES", p. 9.

VOIES

La voie est la distance séparant les roues d'un même essieu dans l'axe des pneus, à sa rencontre avec le sol.

La largeur extérieure de la trace s'obtient en ajoutant une fois la largeur du pneu à la voie. La largeur intérieure s'obtient en retranchant une fois la largeur du pneu à la voie.

Voie avant :

— Largeur du pneu avant :

600-19 (agricole)	296 mm.
650-20 (travaux publics)	340 mm.

Dans certains cas, pour faire varier la voie avant vous pouvez retourner les roues, c'est-à-dire placer vers l'intérieur la partie bombée habituellement tournée vers l'extérieur.

Voie arrière :

La voie arrière du tracteur « Vierzon 403 » est rendue variable par les diverses possibilités ci-dessous :

- 1^o Déplacement des jantes qui peuvent être fixées :
 - a) entre le voile et le corps du tracteur, c'est-à-dire à l'intérieur de la roue ;
 - b) de l'autre côté du voile par rapport au tracteur, c'est-à-dire à l'extérieur de la roue.
- 2^o Retournement du voile dont la partie bombée peut être tournée :
 - a) vers l'extérieur,
 - b) vers l'intérieur,
- 3^o Interposition de coles entre le voile de roue et le tambour de frein sur lequel il se fixe. Ces coles sont fournies sur demande et permettent de doubler encore le nombre de montages possibles.

Les montages possibles sont récapitulés dans le tableau ci-dessous. Pour l'utiliser, cherchez la voie correspondant à celle que vous désirez utiliser.

(Voies arrière du tracteur VIERZON 403)
(en millimètres)

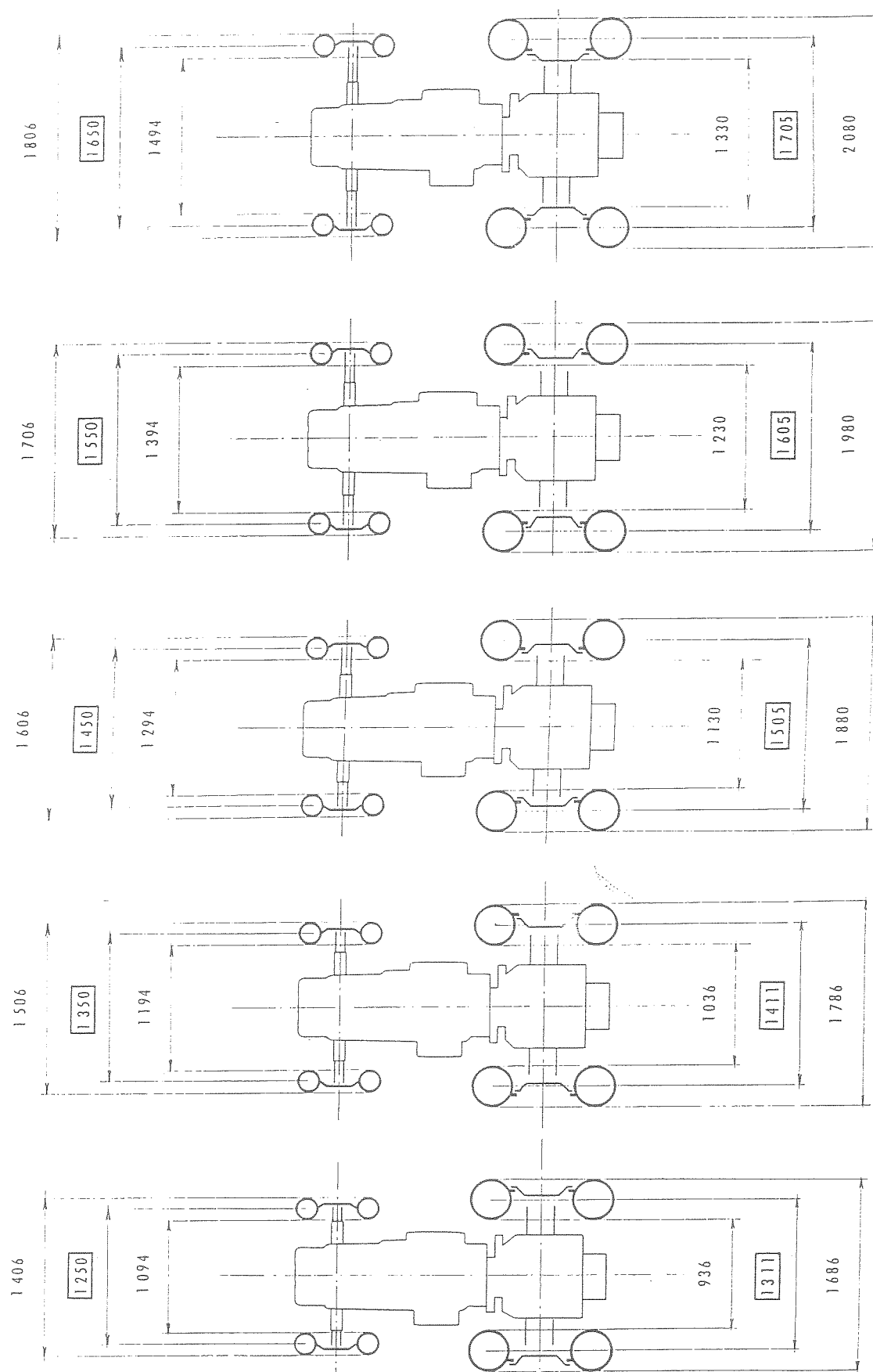
Largeur du pneu arrière :	
14-28	345 mm.
11-36	305 mm.

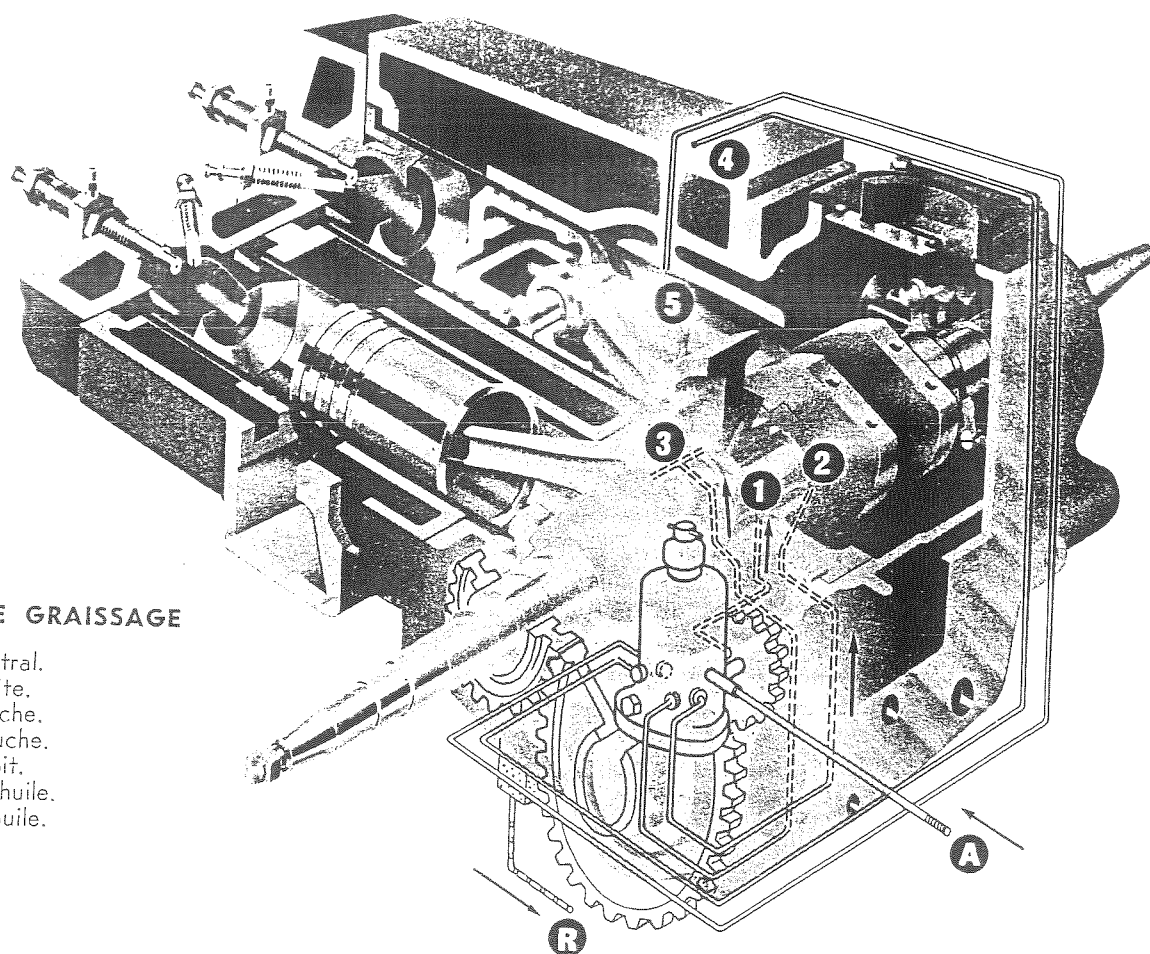
L'AGENT S.F.V. EST A VOTRE SERVICE

Formé au centre de motoculture S.F.V., c'est un spécialiste qui dispose, non seulement des instructions de l'usine, mais également d'un stock de pièces de rechange prélevées sur la série et ayant subi les mêmes contrôles que celles destinées au montage des tracteurs. C'est une garantie supplémentaire pour vous.

TABLEAU DES VOIES VARIABLES

(ARRIÈRE ET AVANT)





CIRCUIT DE GRAISSAGE

- 1. Palier central.
- 2. Bielle droite.
- 3. Bielle gauche.
- 4. Piston gauche.
- 5. Piston droit.
- A. Arrivée d'huile.
- R. Retour d'huile.

Vidanges périodiques LUBRIFIANTS A EMPLOYER

Préconisation BP ENERGOL

ORGANES	OPÉRATIONS	LUBRIFIANTS
MOTEUR Réservoir contenant 6,5 litres.	Faire le plein chaque jour.	BP ENERGOL HD ÉTÉ : MOTOR-OIL SAE 40. HIVER : MOTOR-OIL SAE 30 GRANDS FROIDS : MOTOR-OIL SAE 20 W.
CARTER DE RÉGULATEUR Contenance 1,5 litre.	Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Vidanger toutes les 500 heures.	— d° —
CARTER DE TRANSMISSION DE PUISSANCE Contenance 1,5 litre.	Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Vidanger toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL GEARBOX SAE 140 EP.
BOÎTE DE VITESSES ET PONT Contenance 20 litres.	Première vidange après 1.500 heures. Vidanges suivantes toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL GEARBOX SAE 140 EP.
CARTER DE PRISE DE FORCE Contenance 7 litres.	Première vidange après 1.500 heures. Vidanges suivantes toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL GEARBOX SAE 140 EP.
GÉNÉRATEUR DE PUISSANCE HYDRAULIQUE RELEVAGE Contenance 22 litres.	Première vidange après 50 heures. Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Vidanger toutes les 200 heures.	BP ENERGOL MOTOR-OIL SAE 20 W.
BOÎTIER DE DIRECTION Contenance 0,5 litre.	Vérifier le niveau toutes les 500 heures.	BP ENERGOL GEARBOX SAE 140 EP.
DYNAMO - ACCÉLÉRATEUR TIMONERIES (Points bleus).	Graissage modéré à la burette. Quelques gouttes toutes les semaines.	HUILE MOTEUR.
GRAISSEURS TICALÉMIT (Points rouges, jaunes).	Suivant le tableau de fréquence ci-joint.	GRAISSE BP ENERGOL LC 2 ou ENERGREASE L 2 multipurpose.

Graissage

Le graissage revêt une importance capitale dans la bonne marche et la conservation des engins mécaniques modernes. Parmi ces derniers, le tracteur agricole travaille dans les conditions les plus dures et, le plus souvent, dans la poussière qui tend à s'insinuer partout. Le graissage a pour but d'éliminer les particules abrasives qui auraient pu arriver jusqu'aux organes en mouvement, malgré les divers filtres et les précautions prises à la manipulation des combustibles et des lubrifiants. Sans lui, cette poussière userait prématurément les différents organes.

Veillez donc tout spécialement aux opérations de graissage, suivant les indications données ci-dessous :

Opérations périodiques de graissage et d'entretien

(Reportez-vous aux pages 23 et 24 : pour l'identification des graisseurs et la détermination des lubrifiants.)

TOUS LES JOURS

(environ 10 heures de travail)

Graissage :

A l'aide de la pompe Técalémit, lubrifiez les 13 graisseurs LUB rouges :

- Articulations de barres de direction :
10 graisseurs - n°s 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 27, 29 ;
- Arbre de ventilateur :
1 graisseur - n° 14 ;
- Axe d'engrenage intermédiaire :
1 graisseur - n° 23 ;
- Arbre-manivelle :
1 graisseur - n° 24.

Soit : 13 graisseurs.

Entretien :

D'autre part, faites le plein des réservoirs :

- de fuel ;
- d'huile.

Vérifiez :

- le plein du radiateur ;
- la pression de gonflement des pneus.

Nettoyez :

- le filtre à air si vous travaillez en atmosphère poussiéreuse.

Vous avez intérêt à effectuer ces opérations le soir, en rentrant au garage.

TOUTES LES SEMAINES

(50 à 60 heures)

Graissage :

Lubrifiez les 8 graisseurs LUB jaunes :

- Axes de pivot de roues AV : 2 graisseurs - n°s 2, 28 ;
 - Arbre de balladeurs : 1 graisseur - n° 10 ;
 - Axe de pédale droite : 1 graisseur - n° 11 ;
 - Axe de frein à main : 1 graisseur - n° 12 ;
 - Trompettes droite et gauche : 2 graisseurs - n°s 15 et 17 ;
 - Boîtier démultiplicateur de chandelle droite : 1 graisseur - n° 16 ;
 - Axe de pédale d'embrayage : 1 graisseur - n° 22.
- Soit : 9 graisseurs.

Lubrifiez à la burette les points suivants (points bleus) :

- 13. Manette de régulateur ;
 - 18. Tringlerie de commande de relevage ;
 - 19. Manette de commande de vérin extérieur ;
 - 20. Manette de commande de relevage hydraulique ;
 - 21. Levier de prise de force ;
 - 25. Axe de commande d'embrayage ;
 - 26. Axe de patin de frein d'embrayage ;
 - 30. Dynamo ;
 - 31. Axe de rideau de radiateur ;
 - 32. Flexible de commande de rideau.
- Soit : 10 points bleus.

Vérifiez les niveaux des carters :

- régulateur ;
- prise de force.
- transmission de puissance.

Entretien :

Nettoyez le pot d'échappement et le silencieux (voir « ECHAPPEMENT »).

Une semaine sur deux (soit 120 heures), nettoyez les filtres du circuit d'huile.

TOUS LES MOIS

(ou 100 heures)

Vérifiez le niveau du G.P.H.

Nettoyez :

- les lumières d'échappement.

Contrôlez le niveau du carter d'engrenage intermédiaire (voir « ENGRENAGE INTERMEDIAIRE »).

Entretien :

Vérifiez le niveau de la batterie.

APRÈS 500 HEURES

Nettoyez le filtre à huile du G.P.H.

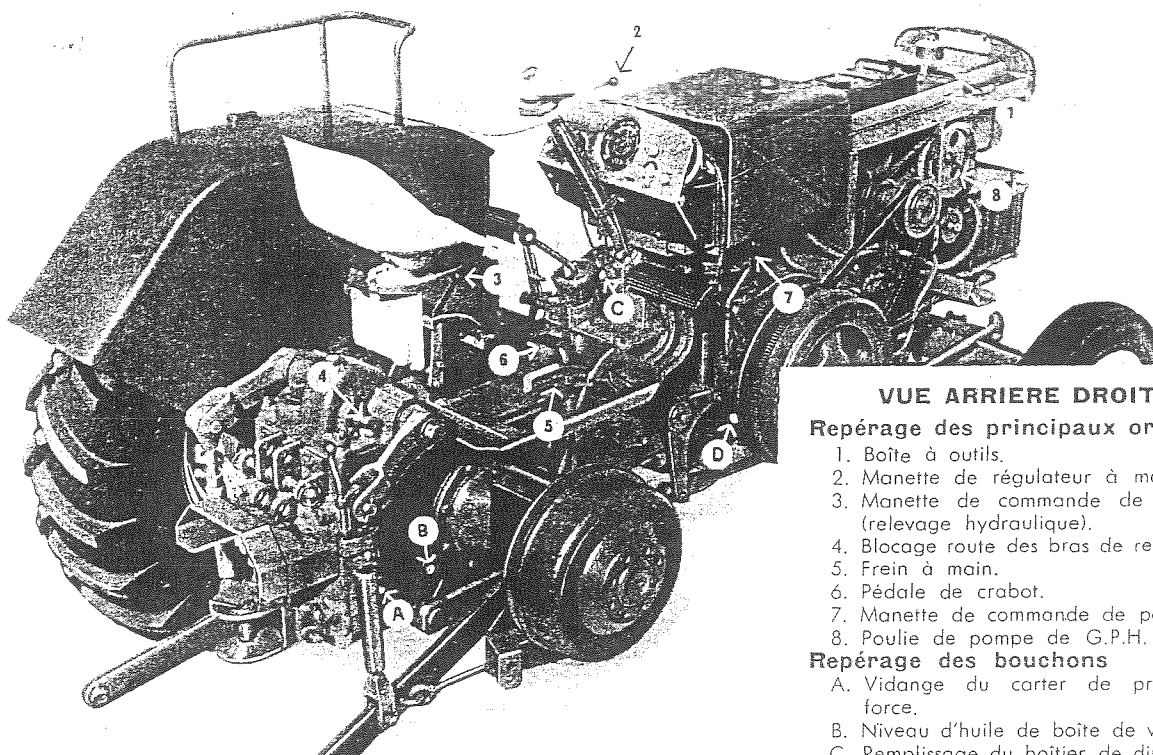
Vérifiez le niveau du boîtier de direction.

Vidangez le carter-régulateur.

AU BOUT DE 3.000 HEURES

Vidangez la boîte et le pont, le carter de prise de force, le carter de transmission de puissance.

IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX ORGANES



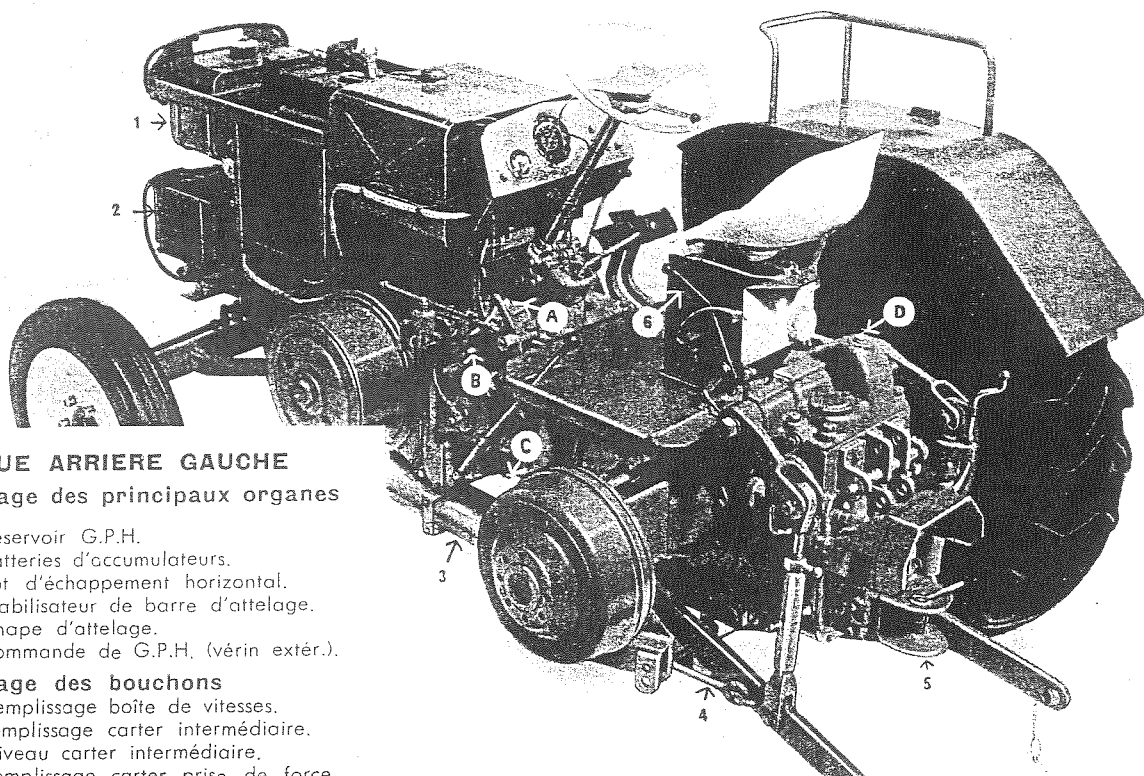
VUE ARRIERE DROIT

Repérage des principaux organes

1. Boîte à outils.
2. Manette de régulateur à main.
3. Manette de commande de G.P.H. (relevage hydraulique).
4. Blocage route des bras de relevage.
5. Frein à main.
6. Pédale de crabot.
7. Manette de commande de pompe.
8. Poulie de pompe de G.P.H.

Repérage des bouchons

- A. Vidange du carter de prise de force.
- B. Niveau d'huile de boîte de vitesses.
- C. Remplissage du boîtier de direction.
- D. Remplissage du carter régulateur.



VUE ARRIERE GAUCHE

Repérage des principaux organes

1. Réservoir G.P.H.
2. Batteries d'accumulateurs.
3. Pot d'échappement horizontal.
4. Stabilisateur de barre d'attelage.
5. Chape d'attelage.
6. Commande de G.P.H. (vérin extér.).

Repérage des bouchons

- A. Remplissage boîte de vitesses.
- B. Remplissage carter intermédiaire.
- C. Niveau carter intermédiaire.
- D. Remplissage carter prise de force.

FONCTIONNEMENT ET CONDUITE

Mise en route

Avant d'utiliser votre VIERZON 403, il est indispensable de vous familiariser avec les diverses commandes détaillées à la rubrique « COMMANDES ET CONTROLES » figurant aux pages 4, 5 et 6.

PREPARATION

Avant toute chose, n'oubliez pas que vous allez travailler plusieurs heures de suite et qu'il convient de prendre avec votre VIERZON 403, les précautions habituelles que vous prenez en pareil cas avec tout véhicule automobile.

Vérifiez que les pleins des divers réservoirs ont bien été faits : fuel, huile, eau. Naturellement, le graissage journalier aura été effectué au préalable, comme indiqué à la rubrique « GRAISSAGE », page 22. Afin d'assurer dès le départ une large lubrification des organes en mouvement, il est très important de faire effectuer une cinquantaine de tours à la commande du graisseur (voir « GRAISSEUR »).

Votre tracteur est ainsi prêt pour une nouvelle journée de travail. Vous pouvez prendre place sur le siège.

MISE EN ROUTE

La mise en route n'est guère plus compliquée que celle de votre voiture automobile et vous retrouverez dans les opérations successives à réaliser, la plupart des gestes familiers que vous exécutez machinalement lorsque vous vous mettez au volant de votre voiture. Les quelques différences proviennent de ce qu'un moteur à combustion interne ne se met pas en route comme un moteur à explosion.

Comme d'habitude, mettez tout d'abord au point mort les leviers de vitesse et de prise de force et ouvrez les robinets de batterie et de fuel.

Ensuite, procédez de la façon suivante :

- Dégommage rapide du moteur à l'aide du démarreur ;
- Chauffage durant quelques secondes ;
- Démarrage ;
- Laissez le chauffage encore 1 à 2 minutes jusqu'à temps que le moteur tourne « rond ».

Durant ces opérations, placez la manette d'accélérateur à « plein gaz », puis la ramener à mi-course dès que le moteur est démarré.

Les opérations ci-dessus sont nécessaires uniquement pour le premier départ du matin quand le moteur est froid.

Au cours de la journée, si l'on a besoin de remettre le tracteur en route, il suffit de donner un coup de démarreur sans chauffer les bougies.

Normalement, dès que le moteur est en route, la circulation de l'huile se contrôle devant le voyant.

Si la lampe de charge reste allumée, la dynamo ne charge pas la batterie. Faites vérifier par l'Agent S.F.V. la dynamo, le régulateur de tension ou la batterie.

Remarquez au passage, que l'aiguille du « Visamatic » reste à zéro si vous appuyez sur la pédale de débrayage.

ARRET

Lorsque vous voulez arrêter le moteur, placez la commande des gaz à zéro et tirez sur la commande à main des pompes à combustible.

Ne pas oublier de remettre cette commande au point mort après l'arrêt.

RODAGE

Pendant la période de rodage, il convient de ménager votre tracteur pour en tirer le meilleur parti par la suite :

- Après les 25 premières heures, nettoyez soigneusement le réservoir d'huile et les tamis d'arrivée et de départ, ainsi que les bouchons magnétiques ;
- Pendant les 100 premières heures, n'effectuez que des travaux légers ;
- Au bout d'une centaine d'heures, vous pouvez commencer les travaux de force, mais il convient d'être prudent encore pendant au moins une centaine d'heures.

A l'aide du compteur d'heures du cadran « Visamatic », contrôlez les heures de travail et effectuez régulièrement les diverses opérations de graissage prescrites (voir page 22).

POUR VOS OUTILS DE CULTURE

FAITES CONFIANCE A S.F.V. !

Le VIERZON 403 est un instrument complet qui grâce aux outils spécialement adaptés de sa « CHAÎNE DE CULTURE », vous permet d'exécuter tous vos travaux :

- Charrues à socs : simples, reversibles, alternatives ;
- Charrues à disques ;
- Sous-soleuses ;

pour les labours de tous types et travaux profonds dans les terrains les plus variés.

- Déchaumeuses et pulvérisateurs à disques ;
- Canadiens, scarificateurs ;
- Barre porte-outils ;

pour les travaux superficiels de préparation du sol toute l'année.

- Bineuses ;
- Pulvérisateurs, poudreuses ;
- Distributeurs d'engrais ;

pour l'entretien des cultures : récoltes propres

et saines, assurant ainsi les rendements les plus élevés.

- Barres de coupe ;
 - Rateaux andaineurs ;
 - Lieuses, moissonneuses-batteuses ;
- pour la récolte en temps opportun des fourrages et des céréales.

- Remorques traînées, semi-portées basculantes ;

pour le transport de tous vos produits dans les meilleures conditions d'économie, mettant vos récoltes rapidement à l'abri.

L'hydrofourche vous permettra, par ailleurs, d'effectuer sans peine les manipulations de fumier, fourrage, terre, etc.

L'Agent S.F.V. est en mesure de vous conseiller dans le choix des instruments les mieux adaptés à votre exploitation. N'hésitez pas à le consulter.

Tracteur S.F.V. "403" en labour.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CONSEILS GÉNÉRAUX	2
IDENTIFICATION DU TRACTEUR	2
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	3
DESCRIPTION. Commandes et contrôles	4
CIRCUIT COMBUSTIBLE	7
ENTRETIEN :	
Alourdissement (voir Masses d'alourdissement)	15
Amorçage de la pompe à combustible (voir Pompe à combustible)	16
Attelage	8
Avant-train	8
Batterie	8
Blocage du différentiel	9
Boîte de vitesses	9
Bougies de réchauffage	9
Capots	9
Carburant	10
Carrosserie	10
Carter d'engrenage intermédiaire (voir Engrenage intermédiaire)	13
Chape de refoulement	10
Chauffage (voir Climatisor)	10
Clapets d'air	10
Climatisor	10
Combustibles (voir Carburants)	10
Courroies (voir Dynamo et Refroidissement)	11 et 17
Course de pompe à combustible (voir Pompe à combustible)	16
Crabotage (voir Blocage de différentiel)	9
Crochets (voir Attelage)	8
Culasse	10
Cylindres	10
Démarrage (voir Fonctionnement et Conduite)	25
Démarreur	11
Différentiel	11
Direction	11
Dynamo	11
Echappement	11
Eclairage	11
Electricité	11