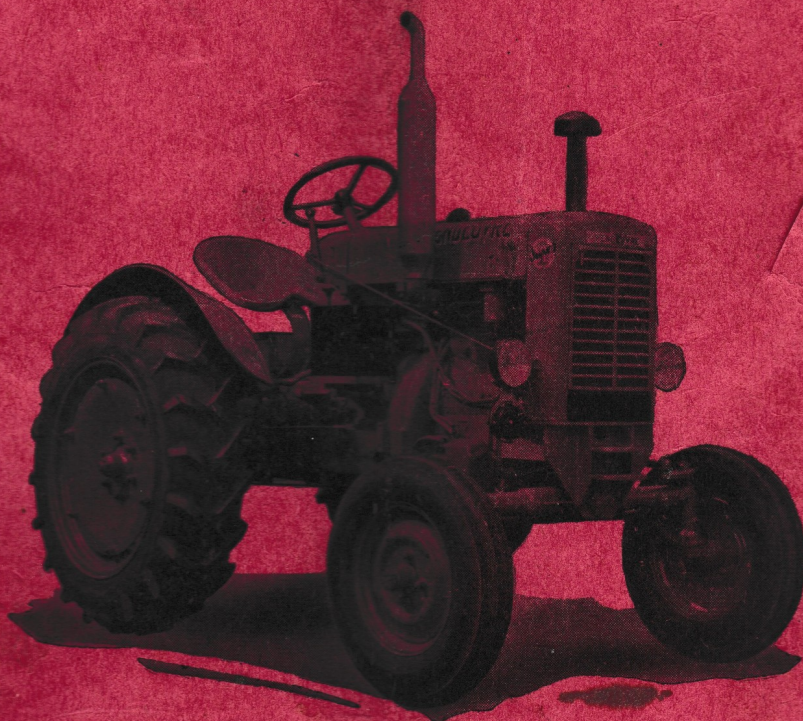


TRACTEUR VENDEUVRE

Super BB



Notice de mise en route
conduite et entretien

VENDEVRE - 9, Avenue Kléber - PARIS-XVI

Télég. : ÉTABLIVEND-PARIS
Tél. : KLEBER 92-84 et la suite

TRACTEUR VENDEUVRE

Super BB

Notice de mise en route
conduite et entretien

TABLE DES MATIERES

	Pages
Avertissement	4
Renseignements techniques	5
Description	6
Utilisation du tracteur	7
Tableau des huiles de graissage	8
Préparation de mise en marche	9
Mise en marche (démarrage électrique)	10
Démarrage à la manivelle	10
Conduite du tracteur	11
Arrêt du tracteur	11
Emploi de la poulie de battage	12
Débrayage et embrayage de la prise de force	12
Motoculture	12
Observation pendant la marche	12
Entretien du moteur	13
Vidange d'huile	13
Entretien du tracteur	13
Instructions spéciales pour l'utilisation du moteur	15
Tableau de graissage	16
Tableau d'entretien	18
Tableau des pannes	19
Schéma de circuit électrique	21

AVERTISSEMENT

Les tracteurs VENDEUVRE étant en constante évolution technique dans leurs détails, la présente notice a été établie de façon générale et sans engagement.

Elle a surtout pour but d'indiquer l'ordre correct des opérations à effectuer pour la mise en marche et la conduite du tracteur type Super BB

Elle donne également des conseils pratiques pour l'entretien du tracteur et de son organe moteur, ainsi que pour leur bonne utilisation.

Enfin, un tableau spécial résume les origines probables des pannes qui sont susceptibles de se produire dans la marche du moteur et les remèdes à apporter dans chacun des cas indiqués.

Les utilisateurs ont intérêt à lire attentivement cette notice et suivre les conseils qui leur sont donnés. Ils éviteront ainsi des ennuis et gagneront du temps.

VENDEUVRE

Service après vente tracteurs

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

MOTEUR

Cycle	4 temps
Alésage	115 mm
Course	130 mm
Puissance	20 ch à 1500 t/mn
Consommation à l'heure, gas-oil ou fuel-oil domestique	1,5 litres
Capacité du réservoir à combustible	30 litres
Capacité d'eau de refroidissement	10,5 litres
Contenance en huile de graissage	7 litres

BOITE DE VITESSES - PONT ARRIERE

Type monobloc, à bain d'huile, avec blocage du différentiel et freins de roues séparés.

Cinq marches avant, une marche arrière.

Vitesses	première	2,500 km/heure
	deuxième	4,650
	troisième	7,450
	quatrième	11,400
	cinquième	18,500
	arrière	3,800

Train avant et arrière :

Quatre roues équipées de pneus tracteur.

Roues avant	: 140 x 40
Roues arrière	: 10 x 28

DIMENSIONS D'ENCOMBREMENT

Longueur	: 2,63 mètres
Largeur	: 1,57 mètres
Hauteur (au volant)	: 1,65 mètres
Empattement	: 1,58 mètres

Voies avant et arrière

Minimum	: 1,18 mètres
Maximum	: 1,58 mètres

Rayon de braquage : Inférieur à 3 mètres

Poulie de battage

Diamètre	: 220 m
Largeur	: 160 m
Vitesse	: 1400 t/mn pour 1500 t/mn au moteur

PRISE DE FORCE

Hauteur	: 660 mm
Vitesse	: 540 t/mn pour 1500 t/mn au moteur

Poids total : 1423 kg

DESCRIPTION

MOTEUR

Le moteur équipant le tracteur est un monocylindre fonctionnant suivant le cycle à quatre temps : une impulsion motrice pour deux tours de vilebrequin.

ASPIRATION

Dans le premier temps le piston étant au point mort haut, descend en aspirant de l'air dans le cylindre par la soupape d'aspiration. La soupape d'échappement est fermée.

COMPRESSION

Dans le deuxième temps le piston arrivé au point mort bas remonte en comprimant l'air aspiré à une forte pression et le porte à une température d'environ 600°. Les soupapes d'échappement et d'aspiration sont fermées.

INJECTION ET COMBUSTION

Dans le troisième temps, peu avant l'arrivée du piston au point mort haut, la pompe d'injection par l'intermédiaire de l'injecteur projette dans la chambre de combustion une certaine quantité de gas-oil qui s'enflamme spontanément au contact de l'air chaud. Cette combustion augmente considérablement la pression dans le cylindre et le piston se trouve refoulé vers le point mort bas. C'est l'impulsion motrice ou temps moteur.

ECHAPPEMENT

Dans le quatrième et dernier temps du cycle le piston remontant vers le point mort haut, la soupape d'échappement étant ouverte, celle d'aspiration fermée, refoule les gaz brûlés vers l'extérieur.

Le cycle est alors terminé et les mêmes phases se reproduisent, suivant le même ordre.

Le volant emmagasinant une partie de l'énergie développée pendant le temps moteur la restitue pendant les trois autres temps du cycle assurant ainsi la régularité et la continuité du mouvement.

Le moteur est équipé d'un régulateur centrifuge qui assure le dosage du combustible nécessaire en fonction de la vitesse et de la charge du moteur à chaque instant et maintient la vitesse constante au régime demandé.

Le refroidissement est assuré par radiateur et ventilateur. La circulation de l'eau se faisant par thermo-siphon.

Le graissage du moteur s'effectue entièrement sous pression.

CHASSIS

Le moteur et la boîte de vitesses - pont arrière sont reliés par le carter d'embrayage. Le tout forme un ensemble rigide qui joue le rôle de châssis.

En plus de la disposition classique de traction l'arrière du tracteur comporte une prise de force pour la commande d'instruments agricoles, une poulie de battage et éventuellement une prise de mouvement de faucheuse.

La boîte de vitesses a cinq marches avant et une marche arrière lui permettant d'adapter exactement à pleine puissance l'allure au genre de travail accompli.

La transmission du couple moteur au pont arrière s'effectue au moyen d'un embrayage monodisque fonctionnant à sec et commandé par pédale.

Le tracteur dispose de points d'attache favorables pour la remorque de charrues et autres instruments agricoles.

UTILISATION DU TRACTEUR

Dans l'utilisation du tracteur il convient surtout de veiller attentivement au refroidissement du moteur, au graissage rationnel de tous les points indiqués et à la propreté du combustible.

REFROIDISSEMENT

Surveiller la température de l'eau de circulation qui doit être de 70 à 85° environ; la main appliquée sur la partie haute du cylindre doit donner une sensation de forte chaleur mais non de brûlure.

Si la circulation d'eau est interrompue pour une raison accidentelle et que le moteur chauffe fortement, il y a lieu de l'arrêter immédiatement et de le laisser refroidir naturellement.

IMPORTANT : En aucun cas, il ne faut refroidir le moteur en y versant de l'eau froide.

Ne pas oublier de vidanger l'eau de refroidissement par temps de gelée en dévissant le bouchon de vidange se trouvant dans la partie basse du cylindre côté échappement et le bouchon du radiateur.

Veiller d'autre part à la propreté du grillage de protection du radiateur, l'obstruction de ce grillage par des poussières en suspension dans l'air aspiré pouvant empêcher le bon refroidissement du moteur.

N'employer que de l'eau propre, proscrire les eaux acides ou calcaires. Veiller à ce que les parois refroidies ne soient pas entartrées. Si oui, procéder au détartrage rationnel avec une solution de potasse bouillante à 10 % qu'on laissera une heure environ. Vider ensuite rincer à l'eau claire. Faire le plein à nouveau. Ne pas employer d'acide chlorhydrique qui corrode les tôles de radiateur.

GRAISSAGE

Le moteur est graissé intérieurement sous pression par pompe. Le niveau d'huile dans le carter ne doit jamais descendre en-dessous du repère "Mini" figurant sur la jauge fixée au côté du bouchon d'emplissage, ni dépasser le niveau "Maxi".

Malgré le remplacement de l'huile consommée par de l'huile fraîche, il est recommandé de faire périodiquement la vidange complète du carter de moteur. Le bouchon de vidange à l'avant du moteur sous le carter est prévu à cet effet. Le choix d'une bonne huile est très important; s'en tenir rigoureusement aux qualités recommandées dans cette Notice.

Nettoyer soigneusement tous les points de graissage avant d'effectuer celui-ci.

Pour les organes à graisser avec la pompe à main, employer une bonne graisse consistante saponifiée ne se résinifiant pas.

TABLEAU DES HUILES DE GRAISSAGE

a - Pour le moteur :

MARQUE	HIVER	ETE	CLIMATS TROPICAUX
ANTAR	Antar-Gel	Antar-Sport 2	Antar-Sport 1
CASTROL	Castrol XL	Castrol XXL	Castrol Grand Prix
DESMARAIS	Olazur D 8	Olazur D 10	Olazur D 15
PURFINA	Solna SAE 40	Solna SAE 50	Solna SAE 60
SHELL	Talpa Oil 30	Talpa Oil 40	Talpa Oil 50 ou 60
Société Générale des Huiles et Pétroles	Energol Auto SAE 30	Energol Auto SAE 40	Energol Auto SAE 50
SOCONY-VACUUM FRANCAISE	Gargoyle DTE n° 3	Gargoyle DTE n° 4	Gargoyle DTE n° 5
STANDARD FRANCAISE des PETROLES	Shamrock D 65	Shamrock D 75	Shamrock D 85

b - Pour la boîte de vitesses - pont arrière :

Viscosité SAE 90

Huile haute pression

Le point d'inflammation de toutes les huiles ne doit pas être inférieur à 200°. Elles doivent être exemptes d'acides, d'asphalte, de corps solides et d'eau.

c - Quantités d'huiles nécessaires :

Pour le moteur : 7 litres

Pour le filtre à bain d'huile : Ne pas dépasser le repère "Maxi" - Très important -

Pour la boîte de vitesses - pont arrière : 9 litres.

- engrenages latéraux : 3/4 de litre de chaque côté.
- centre de poulie : 1/2 litre d'huile engrenages.
- prise de mouvement de faucheuse : 3/4 de litre.

En aucun cas ne pas dépasser les niveaux indiqués et s'en tenir rigoureusement aux repères portés sur les jauges ou sur le filtre.

COMBUSTIBLE

Toutes les qualités de gas-oil, aussi bien légers que lourds, vendues dans le commerce conviennent parfaitement pour l'alimentation de nos moteurs Diésel. Le moteur peut également fonctionner sans inconvénient au fuel-oil domestique. En cas d'utilisation de ce dernier, il y a lieu toutefois, de veiller au bon état de l'injecteur. Pour cela procéder à son nettoyage aussi souvent qu'il sera nécessaire et visiter plus souvent le filtre à combustible. Quel que soit le combustible employé veiller à bien le filtrer avant de faire le plein du réservoir.

NETTOYAGE DE L'INJECTEUR

Pour nettoyer l'injecteur, procéder de la façon suivante :

- a - Démonter le raccord de la tuyauterie aboutissant à l'injecteur.
- b - Dévisser les deux écrous de fixation de la bride porte-injecteur.
- c - Retirer de la culasse le porte-injecteur avec son injecteur.
- d - Dévisser l'écrou raccord à l'étau.

L'intérieur du corps de l'injecteur peut être nettoyé avec un bâtonnet en bois tendre et de l'essence ou du gas-oil très propre. L'aiguille se nettoie avec un linge très propre. Avoir soin de ne pas employer de corps durs (grattoir métallique, etc...) ou de matière abrasive (papier d'émeri, etc...) dont le contact pourrait mettre l'injecteur et son aiguille hors d'usage. Manipuler l'injecteur et son aiguille avec des mains très propres et beaucoup de soin, le plus petit choc sur le cône de l'aiguille en particulier pouvant mettre l'injecteur complètement hors d'usage.

Avant le remontage, plonger le corps de l'injecteur et l'aiguille dans du gas-oil propre, afin que l'aiguille puisse coulisser librement dans son logement.

Pour remonter l'injecteur, refaire les opérations indiquées plus haut en sens inverse.

PREPARATION DE MISE EN MARCHE

Faire le plein d'huile du carter moteur en versant environ 7 litres d'huile par le bouchon d'emplissage sur la porte latérale droite de carter.

- 1° - Vérifier le niveau d'huile du carter moteur à l'aide de la jauge fixée au bouchon d'emplissage. Ce niveau doit se situer au-dessus du repère "Mini" et au-dessous du repère "Maxi" figurant sur la jauge.
- 2° - Vérifier les niveaux d'huile sur la boîte de vitesses - pont arrière.
- 3° - Graisser tous les points indiqués sur le schéma de graissage (pages 16 et 17)
- 4° - Faire le plein du radiateur en eau propre.
- 5° - Faire le plein du réservoir à combustible.
- 6° - Ouvrir le robinet de sortie du réservoir à combustible.
- 7° - Remplir d'huile, jusqu'au repère la cuve à huile du filtre à air.

NOTA : Ne jamais dépasser le niveau indiqué sur le filtre, sinon, on risque de graves ennuis.

- 8° - Vérifier la pression des pneus :

Roues arrière	Pour la route : 1 kg 100
	Pour le labour : 0 kg 850
Roues avant	Pour la route : 1 kg 500
	Pour le labour : 1 kg 500

Avant que le moteur ne soit lancé, s'assurer que toutes les commandes sont libres, que le levier de changement de vitesses, en position centrale se meut facilement avec un léger jeu, que le levier de prise de force, le levier de commande de faucheuse, décliquetés se trouvent en position inclinée arrière. S'assurer que le frein à main est serré. Pendant que le moteur chauffe s'assurer que les leviers d'embrayage et de frein jouent facilement, ils peuvent

être gelés par grands froids, vérifier si tous les vis et écrous sont bien serrés, particulièrement les écrous de fixation de roues avant et arrière et des barres de commande de direction.

MISE EN MARCHÉ

DEMARRAGE ELECTRIQUE

- 1° - Mettre le levier d'accélération en position de départ, c'est-à-dire à mi-course; le maintenir dans cette position jusqu'après embrayage.
- 2° - Dégommer le moteur en faisant quelques tours de manivelle.
- 3° - Appuyer à plusieurs reprises sur le levier d'amorçage de la pompe d'injection se trouvant sur la face avant du moteur côté échappement jusqu'à ce qu'on entende le bruit produit par l'injection (le piston de la pompe à combustible pouvant se trouver au point mort haut, tourner alors le moteur d'un tour pour bien sentir la pression de la pompe sur le levier).
- 4° - Pousser sur le bouton du démarreur.

A LA MANIVELLE

a - Par temps froid -

Par temps froid il est indiqué de dégommer le moteur de la façon suivante :

- 1° - Enlever le capot.
 - 2° - Vérifier que le levier d'amorçage se trouve dans sa position normale (verticale).
 - 3° - Vérifier que le levier d'avance réglable se trouve en position de départ (horizontale).
 - 4° - S'assurer que le levier d'accélération se trouve dans la position marche (vers le siège du conducteur).
 - 5° - Décompresser le moteur en appuyant sur la poignée se trouvant à main gauche derrière le radiateur, tourner la manivelle de la main droite, puis lâcher le levier de décompresseur tout en continuant à tourner la manivelle aussi rapidement que possible. Le moteur doit alors partir de lui-même.
- En raison du danger d'explosion ne jamais se servir d'essence, de benzine ou d'éther pour le dégommage du moteur.

b - En condition normale -

- 1° - S'assurer que le levier d'accélération se trouve dans la position de départ, c'est-à-dire à mi-course.
- 2° - Appuyer à plusieurs reprises sur le levier d'amorçage de la pompe d'injection sur l'avant côté échappement, jusqu'à ce qu'on entende le bruit produit par l'injection (le piston de la pompe à combustible pouvant se trouver au point mort haut, tourner alors le moteur d'un tour pour bien sentir la pression de la pompe sur le levier).
- 3° - Tourner vers le haut le levier d'avance à l'injection se trouvant côté aspiration.
- 4° - Appuyer sur la poignée de décompresseur, tourner le moteur à la manivelle, puis lâcher la décompression tout en continuant à tourner à la manivelle aussi rapidement que possible. Le moteur doit alors partir de lui-même.
- 5° - Rabattre le levier d'avance à l'injection en position de marche (verticale vers le bas).

IMPORTANT : Il est de la plus haute importance de ne pas accumuler de combustible dans la chambre de combustion avant le lancement du moteur et dans ce but il ne faut pas continuer à faire tourner le moteur en décompression, c'est-à-dire en continuant d'appuyer sur le levier de décompression lorsque l'on a constaté que l'injecteur est amorcé.

CONDUITE DU TRACTEUR

- 1° - Faire tourner le moteur à son régime optimum.
- 2° - Débrayer en appuyant à fond sur la pédale de débrayage et la maintenir dans cette position.
- 3° - Mettre en prise la vitesse désirée. Les positions du levier correspondant aux différentes vitesses sont indiquées sur le schéma gravé sur la poignée de celui-ci.
- 4° - Embrayer progressivement en laissant revenir lentement sans à-coups la pédale de débrayage. Le tracteur alors se met en marche. Accélérer progressivement, ne pas oublier que l'embrayage brusque, fatigue considérablement les organes du tracteur. Ne pas garder le pied sur la pédale après avoir effectué la manœuvre d'embrayage.
- 5° - Pour passer de la marche avant à la marche arrière, ou inversement, il faut bien observer qu'on ne doit effectuer la manœuvre qu'une fois le tracteur bien arrêté.
- 6° - Descendre les côtes en deuxième vitesse, l'accélérateur étant dans la position du plus petit ralenti ; se servir du frein à pied. Avant d'aborder une côte, prendre la vitesse inférieure nécessaire. Ne jamais débrayer ni changer de vitesse dans les descentes ou les montées.
- 7° - Eviter le patinage des roues. Lorsque les roues patinent, les aspérités du sol usent les pneus et les déchirent. Pour cela il faut :
 - démarrer avec précaution,
 - réduire la charge remorquée ou monter des chaînes sur les pneus quand les chemins sont glissants ou couverts de verglas,
 - employer des remorques munies de bons freins.
- 8° - Ne jamais laisser séjourner les pneus dans les flaques d'huile, l'huile et la graisse détériorant le caoutchouc.
- 9° - Enlever de temps en temps les corps étrangers qui ont pu pénétrer dans les pneus.

ARRET DU TRACTEUR

- 1° - Débrayer en appuyant sur la pédale de débrayage.
- 2° - Mettre le levier de changement de vitesse au point mort.
- 3° - Serrer le frein à main.
- 4° - Arrêter le moteur en repoussant le levier d'accélération à fond de course.
- 5° - Ne pas fermer le robinet de sortie de combustible du réservoir, des entrées d'air pouvant se produire dans la tuyauterie et la pompe d'injection.
- 6° - Par temps froid, faire la vidange d'eau en dévissant le bouchon de vidange sur le bas du cylindre et celui se trouvant à la partie inférieure du radiateur. Laisser les robinets ouverts jusqu'à la prochaine mise en marche. (On peut éviter de vidanger si l'eau a été rendue incongelable par l'addition d'un bon anti-gel).

Après l'écoulement de l'eau, tourner le moteur plusieurs fois à la main pour s'assurer que toute l'eau est évacuée.

- 7° - Lorsque le moteur est appelé à rester longtemps arrêté il est recommandé de le tourner de telle façon que les soupapes reposent sur leurs sièges. De même, le faire tourner de temps en temps pour s'assurer qu'il est en bon ordre de marche.

EMPLOI DE LA POULIE DE BATTAGE

Immobiliser convenablement le tracteur, serrer le frein à main, caler les roues. Régler normalement la vitesse de rotation avec l'accélérateur, après avoir embrayé la poulie.

DEBRAYAGE ET EMBRAYAGE DE LA PRISE DE FORCE ET POULIE DE BATTAGE

Pour embrayer la prise de force (ou de poulie) appuyer d'abord sur la pédale de débrayage afin d'isoler le moteur des engrenages; ensuite embrayer lentement la prise de force à l'aide du levier spécial en évitant les à-coups. En poussant le levier vers l'avant on embraye. Pour débrayer la prise de force (ou la poulie de battage) il n'est pas utile de débrayer le moteur, il suffit d'actionner le levier de débrayage de la prise de force (ou de la poulie).

MOTOCULTURE

Les travaux de motoculture se font normalement en deuxième vitesse c'est-à-dire environ 5 km/heure. Cette vitesse permet d'utiliser le moteur à sa pleine puissance. Néanmoins on peut travailler exceptionnellement en première vitesse à 2,5 km/heure ce qui augmente considérablement la puissance de traction.

Normalement, on laboure sans bloquer le différentiel. Dès que l'on constate un patinage des roues arrière, bloquer le différentiel aussi souvent et aussi longtemps qu'il est nécessaire.

Le différentiel ne doit être bloqué que dans les vitesses lentes (jusqu'à la troisième) et qu'en ligne droite. Pour virer sur un terrain glissant on peut employer les freins arrière indépendants. Une pédale et un levier à main permettant de freiner simultanément les deux roues arrière en cas de nécessité, durant la circulation sur route.

OBSERVATIONS PENDANT LA MARCHE

- 1° - S'assurer que le refroidissement s'opère bien.
2° - L'échappement doit être tout à fait incolore à charge moyenne, très légèrement gris sur surcharge.

Si l'échappement est gris foncé ou noir, c'est que la combustion se fait mal pour une des causes suivantes :

- le moteur est surchargé,
- l'injecteur est encrassé et fonctionne mal,
- le combustible contient de l'eau ou n'est pas approprié au moteur,
- la compression est mauvaise (fuite aux segments et aux soupapes),
- le filtre à air est sale.

Si l'échappement est blanc ou blanc bleuté, c'est que le combustible ne s'allume pas pour une des raisons suivantes :

- pompe et tuyauterie mal purgées d'air,
- compression insuffisante (fuites aux soupapes et au piston) ou tige de soupape

gommée,
- mauvais fonctionnement de la pompe à combustible.

Il arrive qu'au démarrage le moteur étant froid, l'échappement soit blanc quelques minutes. Il doit redevenir normal quand le moteur s'échauffe.

Ne pas laisser le moteur fonctionner longtemps avec échappement blanc, le combustible non brûlé ayant tendance à descendre dans le carter en diluant l'huile qui perd son pouvoir lubrifiant.

Pour l'équipement électrique, afin de ne pas tirer inutilement sur la batterie, éteindre les phares quand le tracteur est à l'arrêt. Ne pas faire fonctionner le démarreur électrique plus de 4 fois de suite et cela pendant un instant seulement.

ENTRETIEN DU MOTEUR

TARAGE DE L'INJECTEUR

L'injecteur doit être réglé à la pression de :

125 kgs pour la marche au gas-oil,
140 kgs pour la marche au fuel domestique.

VIDANGE D'HUILE

Changer l'huile de graissage après les 30 premières heures de marche et ensuite toutes les 100 heures. Ceci est capital pour la marche et la durée du moteur.

La vidange doit se faire pendant que le moteur est encore chaud. Puis il faut nettoyer à fond le carter avec de l'huile fraîche réchauffée (ou de l'huile de rinçage) afin d'évacuer toutes les impuretés déposées sur les parois du carter. Lorsqu'il y a formation accentuée de cambouis dans l'huile, il faut faire une vérification complète du moteur et nettoyer soigneusement tout l'intérieur du carter ainsi que les organes qu'il renferme, paliers, bielle, pompe, etc... pour éviter la contamination de l'huile neuve.

ENTRETIEN DU TRACTEUR

Après le travail journalier, vérifier rapidement les organes du tracteur et enlever le plus gros de la boue.

En fin de chaque semaine de travail faire un nettoyage complet du tracteur, vérifier les organes et le serrage de toute la visserie en particulier celle de la tringlerie de commande, barres de connexion des roues, flasques de roues avant et arrière, barre de direction, etc...

FILTRE A AIR

Tous les huit jours nettoyer le filtre à air.

Lorsque le tracteur travaille dans une atmosphère chargée de poussières, il est nécessaire de nettoyer plus souvent ce filtre.

FILTRE A COMBUSTIBLE

Tous les 8 jours, dévisser le boulon situé à la partie inférieure du filtre, le robinet

de sortie du réservoir à combustible étant ouvert et laisser couler le combustible quelques instants. Cette opération a pour but d'éliminer avec le gas-oil qui s'écoule les impuretés accumulées au fond de la cuve du filtre.

TOUS LES TROIS MOIS

Faire un nettoyage complet du filtre à combustible en procédant comme suit :

- 1° - Fermer le robinet du réservoir.
- 2° - Vider la cuve du filtre en dévissant le bouchon inférieur.
- 3° - Démonter le couvercle du filtre en dévissant les 4 écrous qui le maintiennent.
- 4° - Retirer de la cuve le cylindre-tamis métallique, le nettoyer dans de l'essence et le laisser sécher.
- 5° - Nettoyer l'intérieur de la cuve avec un peu d'essence, laisser sécher et rincer avec du gas-oil propre.
- 6° - Revisser le bouchon inférieur, remettre le cylindre-tamis métallique, remonter le couvercle, puis revisser le bouchon supérieur après avoir ouvert le robinet. Dès que le combustible s'échappe fermer le bouchon supérieur.

EMBRAYAGE

Vérifier de temps en temps si la pédale a un jeu suffisant (jusqu'à application de la bague contre la butée de débrayage). Le jeu mesuré à la semelle de la pédale doit être de 20 mm au moins. Il peut être réglé au moyen de la chape.

REGLAGE DE LA DIRECTION

Si la direction a trop de battement, desserrer la vis de réglage et tourner l'écrou obturateur jusqu'à ce que le jeu soit supprimé. Alors resserrer la vis de réglage et l'écrou.

REGLAGE DES FREINS

Dès qu'un relâchement de l'efficacité du frein à main devient sensible, le resserrement des boulons s'impose. *Pour les freins des roues arrière*, régler d'abord le frein du côté gauche en serrant l'écrou de réglage. Appuyer alors sur la pédale et régler le frein du côté droit.

CIRCUIT ELECTRIQUE

- 1° - Vérifier les conducteurs et les connexions. Le fil conduisant du pôle négatif de la batterie à la masse doit être en parfait état.
- 2° - Vérifier la batterie.

S'il y a manque de liquide, ajouter de l'eau distillée. Les bornes de la batterie doivent être bien propres. Les suiffer.

Ne jamais laisser une batterie complètement déchargée.

Quand le tracteur reste longtemps sans être utilisé, recharger les batteries au moins une fois par mois.

INSTRUCTIONS SPECIALES POUR L'UTILISATION DU MOTEUR

SOUPAPES

Vérifier périodiquement que le jeu aux queues de soupapes est compris entre 3 et 4/10. Ce jeu se mesure la soupape reposée sur son siège. Il se règle par vis fixée sur le culbuteur avec écrou de blocage.

POMPE D'INJECTION

Veiller à ce qu'aucune poussière ne puisse pénétrer dans le corps de la pompe. Ne jamais tenter de réparer une pompe défectueuse, mais se mettre en rapport avec une station service LAVALETTE ou P. M.

UTILISATION DU MOTEUR

Le moteur doit être utilisé dans les conditions de puissance et de vitesse pour lesquelles il a été vendu. La puissance absorbée n'est en général pas contrôlable. Il est cependant facile de se rendre compte des conditions de travail. :

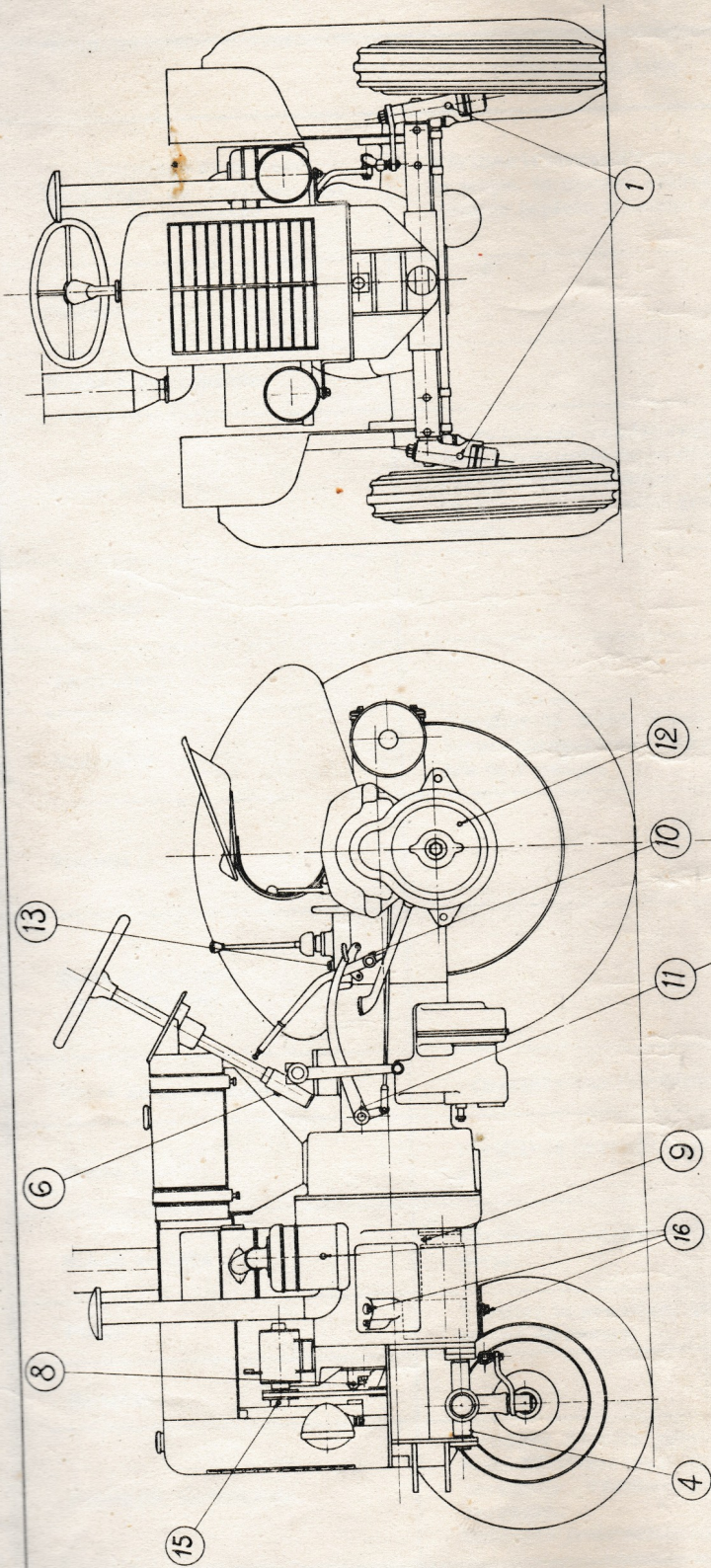
- par les gaz d'échappement. Si ceux-ci sont gris foncé, le moteur est en surcharge.

Les conditions de marche ont une grande importance, car soumettre systématiquement un moteur à des conditions de travail anormales, c'est l'exposer aux plus graves ennuis mécaniques.



TABLEAU DE GRAISSAGE

Tous les jours	8	Articulation de la tringlerie de commande de régulateur	Quelques gouttes d'huile
	16	Carter moteur et filtre à air	Vérifier le niveau d'huile à la jauge (voir tableau d'entretien)
Chaque semaine	12	} Pont arrière-boîte de vitesses	Vérifier les niveaux-Remplir s'il y a lieu (voir tableau d'entretien)
	13		
	14		
	1	Fusées de roues avant	Graisser
	3	Barre de connexion	Graisser
	2	Barre de direction	Graisser
	4	Pivot du train avant	Graisser
	5	Moyeu des roues arrière	Graisser
	6	Boîtier de direction	Graisser
	7	Roues avant	Graisser
	10	Frein à main	Graisser
	11	Articulation de frein à pied	Graisser
	15	Ventilateur	Huiler
Tous les 3 mois	9	Démarrreur électrique	Faire le plein par le graisseur avec de l'huile du moteur. Enduire la couronne et le pignon de graisse consistante
	NOTA : Voir tableau d'entretien pour le renouvellement de l'huile		



Type 31

REPERE DE GRAISSAGE

Tous les 8 Articulations de la tringlerie de commande de régulateur

Jours 10 Carter moteur et filtre à air

12 Pont arrière Boîte de vitesses

13 Pivots de fusées

2 Barre de direction

4 Pivot du train avant

6 Boîte de direction

7 Moyeux de roues avant

10 Frein à main

11 Articulations de freins à pied

15 Ventilateur

9 Démarrage électrique

10 Vidange d'huile

11 Pivots de fusées

12 Barre de direction

13 Pivot du train avant

14 Boîte de direction

15 Moyeux de roues avant

16 Frein à main

17 Articulations de freins à pied

18 Ventilateur

19 Démarrage électrique

20 Vidange d'huile

21 Pivots de fusées

22 Barre de direction

23 Pivot du train avant

24 Boîte de direction

25 Moyeux de roues avant

26 Frein à main

27 Articulations de freins à pied

28 Ventilateur

29 Démarrage électrique

30 Vidange d'huile

31 Pivots de fusées

32 Barre de direction

33 Pivot du train avant

34 Boîte de direction

35 Moyeux de roues avant

36 Frein à main

37 Articulations de freins à pied

38 Ventilateur

39 Démarrage électrique

40 Vidange d'huile

41 Pivots de fusées

42 Barre de direction

43 Pivot du train avant

44 Boîte de direction

45 Moyeux de roues avant

46 Frein à main

47 Articulations de freins à pied

48 Ventilateur

49 Démarrage électrique

50 Vidange d'huile

51 Pivots de fusées

52 Barre de direction

53 Pivot du train avant

54 Boîte de direction

55 Moyeux de roues avant

56 Frein à main

57 Articulations de freins à pied

58 Ventilateur

59 Démarrage électrique

60 Vidange d'huile

61 Pivots de fusées

62 Barre de direction

63 Pivot du train avant

64 Boîte de direction

65 Moyeux de roues avant

66 Frein à main

67 Articulations de freins à pied

68 Ventilateur

69 Démarrage électrique

70 Vidange d'huile

71 Pivots de fusées

72 Barre de direction

73 Pivot du train avant

74 Boîte de direction

75 Moyeux de roues avant

76 Frein à main

77 Articulations de freins à pied

78 Ventilateur

79 Démarrage électrique

80 Vidange d'huile

81 Pivots de fusées

82 Barre de direction

83 Pivot du train avant

84 Boîte de direction

85 Moyeux de roues avant

86 Frein à main

87 Articulations de freins à pied

88 Ventilateur

89 Démarrage électrique

90 Vidange d'huile

91 Pivots de fusées

92 Barre de direction

93 Pivot du train avant

94 Boîte de direction

95 Moyeux de roues avant

96 Frein à main

97 Articulations de freins à pied

98 Ventilateur

99 Démarrage électrique

100 Vidange d'huile

101 Pivots de fusées

102 Barre de direction

103 Pivot du train avant

104 Boîte de direction

105 Moyeux de roues avant

106 Frein à main

107 Articulations de freins à pied

108 Ventilateur

109 Démarrage électrique

110 Vidange d'huile

111 Pivots de fusées

112 Barre de direction

113 Pivot du train avant

114 Boîte de direction

115 Moyeux de roues avant

116 Frein à main

117 Articulations de freins à pied

118 Ventilateur

119 Démarrage électrique

120 Vidange d'huile

121 Pivots de fusées

122 Barre de direction

123 Pivot du train avant

124 Boîte de direction

125 Moyeux de roues avant

126 Frein à main

127 Articulations de freins à pied

128 Ventilateur

129 Démarrage électrique

130 Vidange d'huile

131 Pivots de fusées

132 Barre de direction

133 Pivot du train avant

134 Boîte de direction

135 Moyeux de roues avant

136 Frein à main

137 Articulations de freins à pied

138 Ventilateur

139 Démarrage électrique

140 Vidange d'huile

141 Pivots de fusées

142 Barre de direction

143 Pivot du train avant

144 Boîte de direction

145 Moyeux de roues avant

146 Frein à main

147 Articulations de freins à pied

148 Ventilateur

149 Démarrage électrique

150 Vidange d'huile

151 Pivots de fusées

152 Barre de direction

153 Pivot du train avant

154 Boîte de direction

155 Moyeux de roues avant

156 Frein à main

157 Articulations de freins à pied

158 Ventilateur

159 Démarrage électrique

160 Vidange d'huile

161 Pivots de fusées

162 Barre de direction

163 Pivot du train avant

164 Boîte de direction

165 Moyeux de roues avant

166 Frein à main

167 Articulations de freins à pied

168 Ventilateur

169 Démarrage électrique

170 Vidange d'huile

171 Pivots de fusées

172 Barre de direction

173 Pivot du train avant

174 Boîte de direction

175 Moyeux de roues avant

176 Frein à main

177 Articulations de freins à pied

178 Ventilateur

179 Démarrage électrique

180 Vidange d'huile

181 Pivots de fusées

182 Barre de direction

183 Pivot du train avant

184 Boîte de direction

185 Moyeux de roues avant

186 Frein à main

187 Articulations de freins à pied

188 Ventilateur

189 Démarrage électrique

190 Vidange d'huile

191 Pivots de fusées

192 Barre de direction

193 Pivot du train avant

194 Boîte de direction

195 Moyeux de roues avant

196 Frein à main

197 Articulations de freins à pied

198 Ventilateur

199 Démarrage électrique

200 Vidange d'huile

201 Pivots de fusées

202 Barre de direction

203 Pivot du train avant

204 Boîte de direction

205 Moyeux de roues avant

206 Frein à main

207 Articulations de freins à pied

208 Ventilateur

209 Démarrage électrique

210 Vidange d'huile

211 Pivots de fusées

212 Barre de direction

213 Pivot du train avant

214 Boîte de direction

215 Moyeux de roues avant

216 Frein à main

217 Articulations de freins à pied

218 Ventilateur

219 Démarrage électrique

220 Vidange d'huile

221 Pivots de fusées

222 Barre de direction

223 Pivot du train avant

224 Boîte de direction

225 Moyeux de roues avant

226 Frein à main

227 Articulations de freins à pied

228 Ventilateur

229 Démarrage électrique

230 Vidange d'huile

231 Pivots de fusées

232 Barre de direction

233 Pivot du train avant

234 Boîte de direction

235 Moyeux de roues avant

236 Frein à main

237 Articulations de freins à pied

238 Ventilateur

239 Démarrage électrique

240 Vidange d'huile

241 Pivots de fusées

242 Barre de direction

243 Pivot du train avant

244 Boîte de direction

245 Moyeux de roues avant

246 Frein à main

247 Articulations de freins à pied

248 Ventilateur

249 Démarrage électrique

250 Vidange d'huile

251 Pivots de fusées

252 Barre de direction

253 Pivot du train avant

254 Boîte de direction

255 Moyeux de roues avant

256 Frein à main

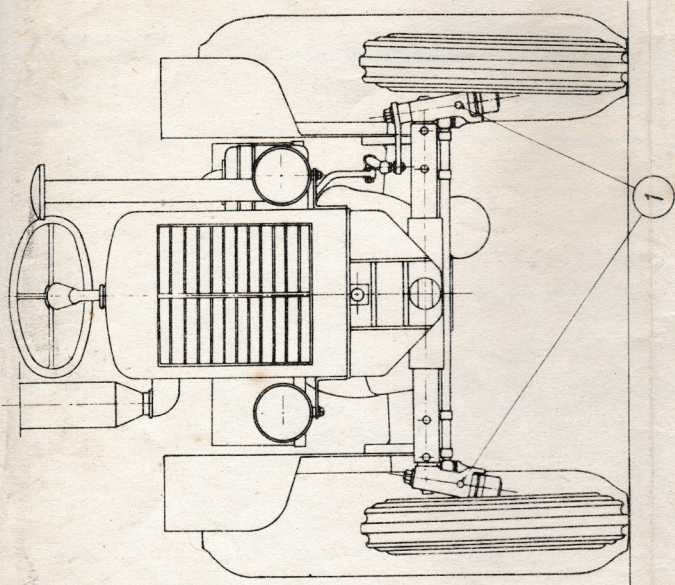
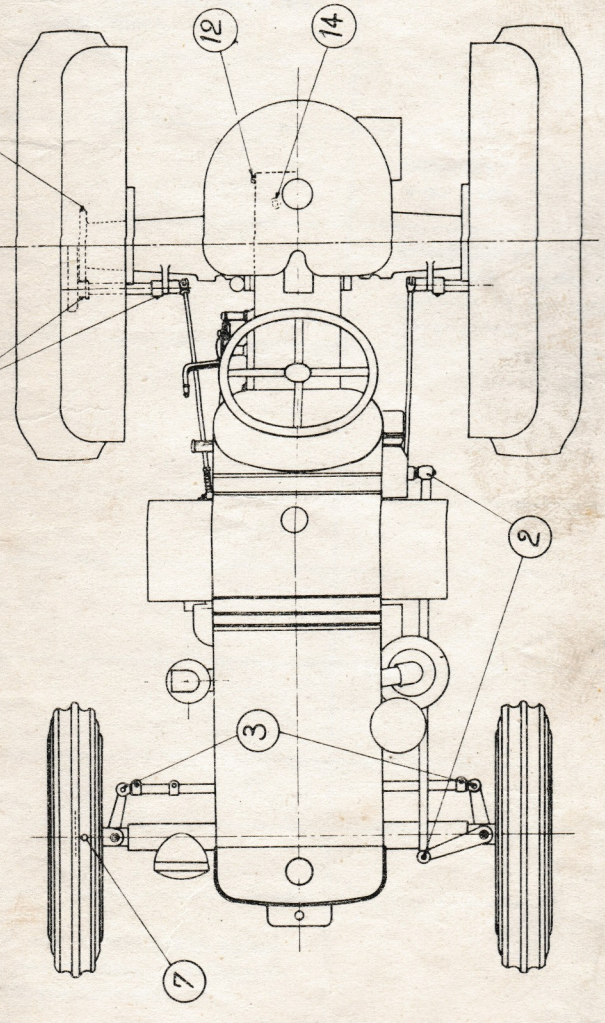
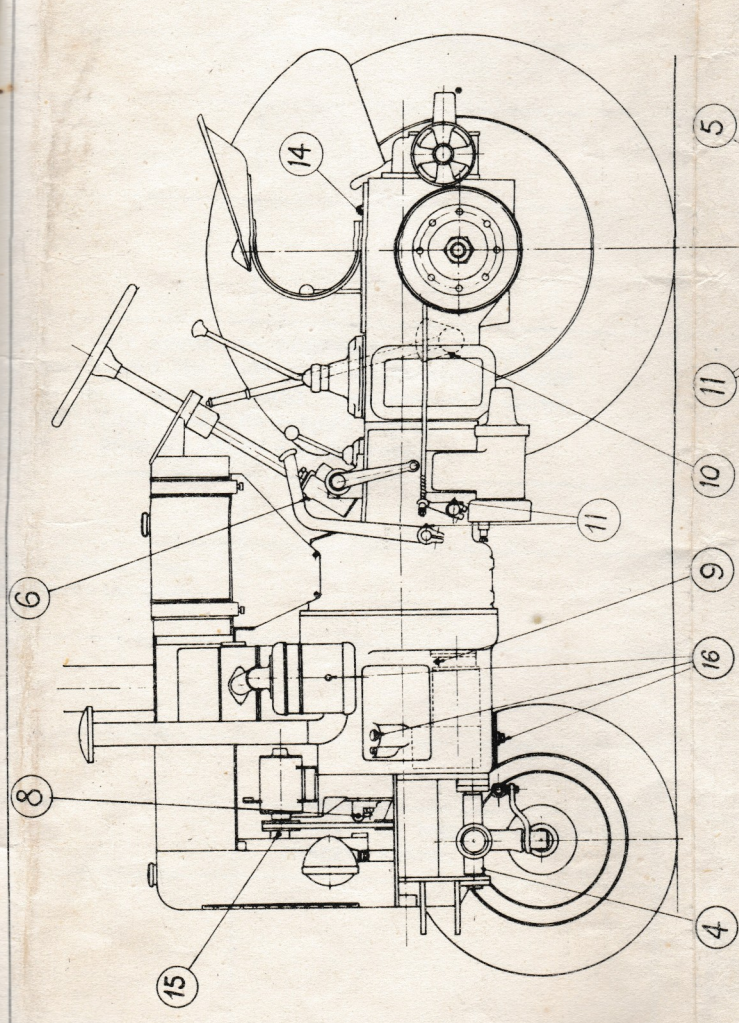
257 Articulations de freins à pied

258 Ventilateur

259 Démarrage électrique

26

Type 34



Tous les 3 mois
Chaque semaine

8 Articulations de la trémie de commande de régulateur
9 Frein à main
10 Articulations de freins
11 Ventilateur
12 Pivots de fusées
13 Barre de connexion
14 Barre de direction
15 Pivot du train avant
16 Moyeux de roues avant
17 Boîte de direction
18 Moyeux de roues avant
19 Articulations de freins
20 Ventilateur

9 Demarreur électrique
Mois Voir tableau d'entretien pour le renouvellement de l'huile