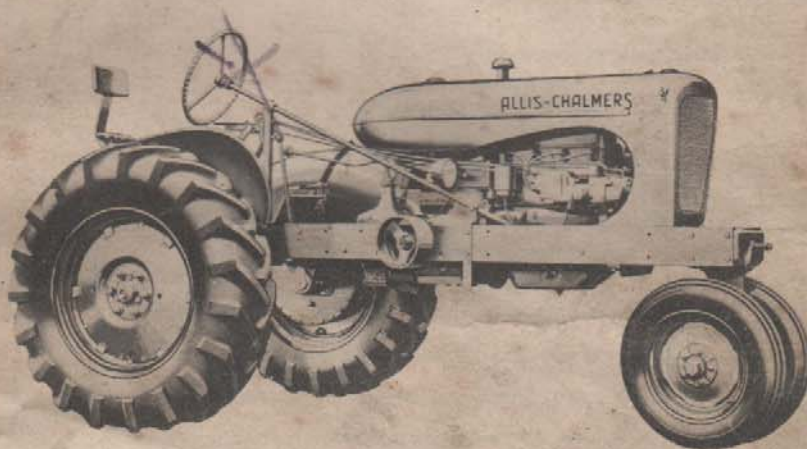


INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN
DU TRACTEUR ALLIS-CHALMERS
MODÈLE "WC"



ALLIS-CHALMERS MFG. CO.

Division de Tracteurs

MILWAUKEE, WISCONSIN
ETATS UNIS D'AMERIQUE

BULLETIN FD-465M

VOTRE TRACTEUR

Il faut que vous considériez votre tracteur comme un ami fidèle, un associé dans votre entreprise de culture, et non pas comme un esclave. Si vous le soignez bien et si vous le dirigez bien, il contribuera pour une part importante à faire de votre ferme une entreprise profitable. Si vous lui prodiguez de bons traitements, non seulement vos profits augmenteront, mais vous pourrez avoir des heures de travail plus courtes, moins de fatigue physique, et vous aurez le temps de faire des plans d'avenir, de vous distraire et de mener une vie moins laborieuse et plus heureuse.



ALLIS-CHALMERS MFG. CO., DIVISION DE TRACTEURS, MILWAUKEE, WISCONSIN, U. S. A.

WLOO.—4.45

CARACTERISTIQUES

Moteur:

Nombre de cylindres.....4
Alésage.....10.2 cm.
Course.....10.2 cm.
Tours-minute.....1300
Ordre d'allumage.....1-2-4-3
Cylindrée.....3.294 c³

Boîte de vitesse—à baladeur selectif

Première.....4.0 Km.
Seconde.....5.6 Km.
Troisième.....7.6 Km.
Quatrième.....14.4 Km.
Marche-arrière.....3.2 Km.

Embrayage

à plateau unique fonctionnant à sec
Diamètre.....25.4 cm.

Poulie de commande pour courroie

Diamètre.....22.9 cm.
Face.....16.5 cm.
Tours-minute.....1170

Freins

du type fermé à serrage extérieur.

Radiateur

Capacité.....13.2 litres

Carter d'huile

Capacité (Voir le tableau).. 5.7 litres

Boîte de vitesses

Capacité.....3.8 litres

Différentiel

Capacité.....5.7 litres

Transmissions aux roues

Capacité.....47 litres

Réservoir de carburant

Capacité.....56.7 litres

Vole

A l'arrière.....
.....1.65, 1.73, 1.85, 1.93 Metres

Pneumatiques

Avant.....5.50 x 16
Arrière.....11 x 28

pression des pneumatiques

Avant.....28 livres
Arrière.....12 livres

GRAISSAGE

Utilisez des lubrifiants de bonne qualité: cela vaut la peine

On sait depuis longtemps que la vie d'un tracteur dépend dans une large mesure des soins de graissage dont il bénéficie. Par conséquent, utilisez toujours des huiles et des graisses d'excellente qualité, fabriquées par des maisons sérieuses, qui aient la réputation de fournir des produits de bonne qualité, et qui maintiennent cette qualité pour assurer leur avenir.

A part d'utiliser des huiles d'excellente qualité, il faut aussi utiliser des huiles d'une viscosité convenable. Une huile trop épaisse ne peut pas atteindre les points qui doivent être graissés, par

conséquent il se produira une usure anormale, et des bonnes reprises du moteur ne seront pas obtenues. Une huile trop fluide ne donnera pas une couche protectrice suffisante entre les organes en mouvement. Pour obtenir des meilleurs résultats, et assurer un graissage suffisant d'organes très ajustés, servez-vous des lubrifiants recommandés dans votre notice d'entretien.

Certains organes demandent des graissages plus fréquents que d'autres. Observez soigneusement les indications que la notice d'entretien vous donne sur la fréquence des graissages.

CARBURANTS

Pour obtenir un bon fonctionnement, économique, utilisez le carburant recommandé pour votre moteur

Les tracteurs du type "WC" peuvent être livrés avec des moteurs de deux taux de compression différents. Ils sont destinés à fournir un rendement optimum avec des carburants bien déterminés. Pour obtenir les meilleurs résultats, utilisez le carburant pour lequel votre moteur a été étudié.

Les moteurs à compression standard sont équipés pour brûler des distillats du pétrole pour tracteurs, ou des essences à faible degré d'octane. Ces carburants doivent répondre aux spécifications suivantes: Densité—38 ou plus; Point final —525° ou moins; Degré d'octane—30 ou plus; Essence—60 d'octane ou plus. Les moteurs étudiés pour le carburant à faible degré d'octane sont marqués de la lettre K à la fin du No. de série du

moteur qui est placé à gauche du moteur, près du carburateur (Exemple W 91287 K).

Les moteurs qui portent la lettre K à la fin du No de série du moteur sont munis de deux couvercles de collecteur: utilisez celui de ces couvercles marqué de la lettre K lorsque vous employez des distillats pour tracteurs; et celui qui est marqué G pour l'essence.

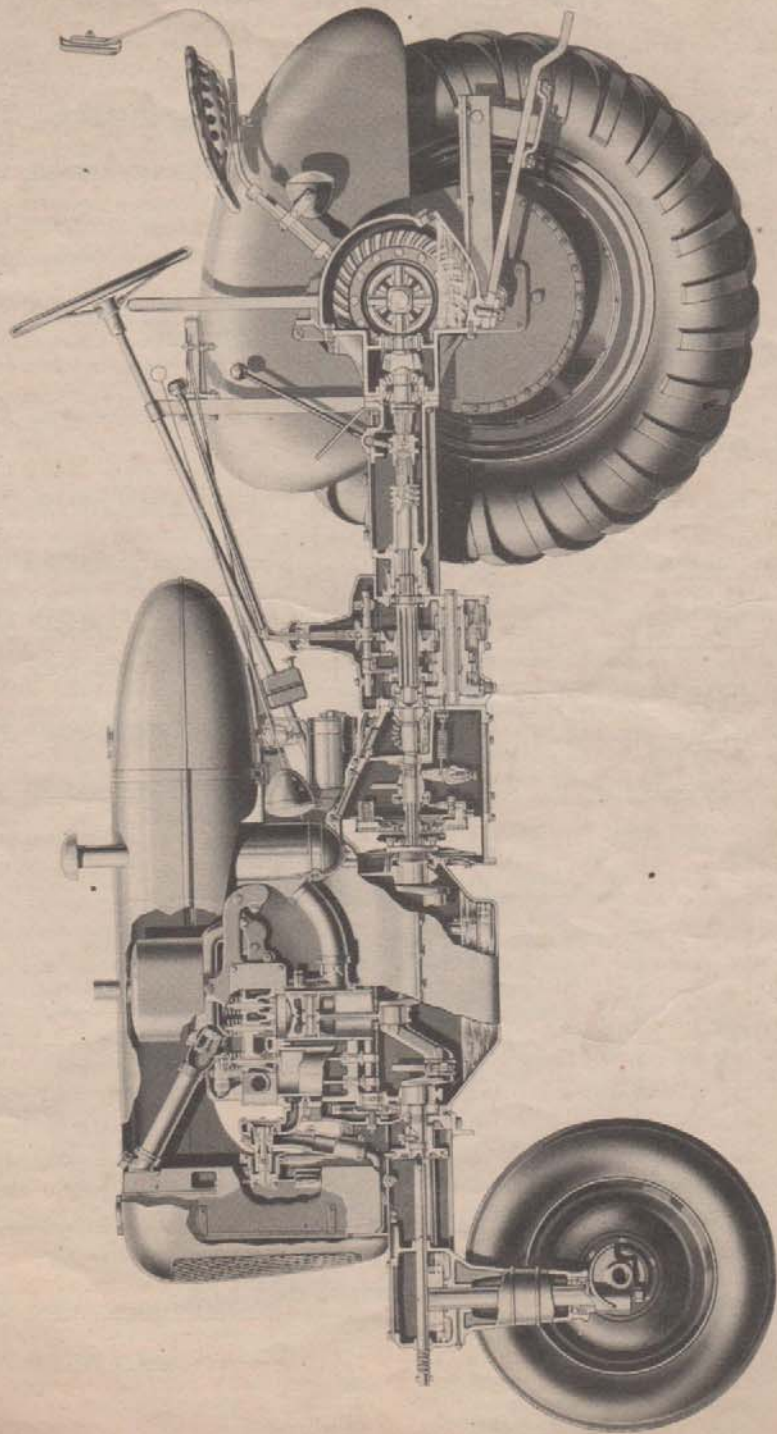
Les moteurs à compression élevée ne sont équipés que pour brûler de l'essence. Si vous utilisez votre tracteur avec un chargement normal, utilisez de l'essence à 60 d'octane ou plus. Si votre chargement est toujours très fort, utilisez de l'essence à 70 d'octane ou plus. Ces moteurs portent la lettre G à la fin du No de série du moteur (Exemple W91286G).

RECIPIENTS POUR LE CARBURANT

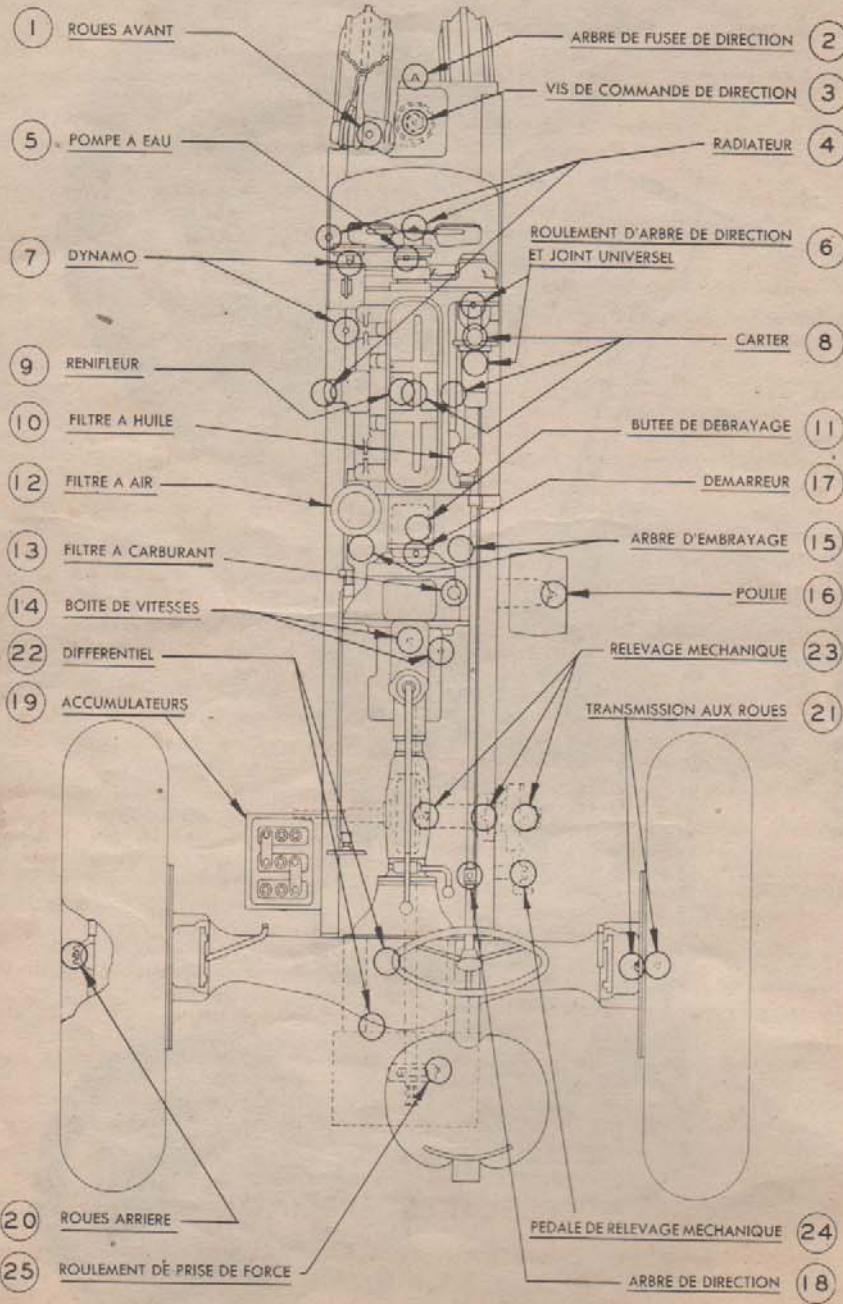
A part d'utiliser des carburants et des lubrifiants de bonne qualité, il faut aussi

utiliser des récipients propres pour le magasinage et les manipulations.

TRACTEUR MODELE "WC"



TRACTEUR MODELE "WC"



Mettre la bonne quantité, au bon endroit, au bon moment c'est essentiel

1. Roues avant.—Les graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis dans les graisseurs, ou bien démonter les roues, les nettoyer et regarnir les roulements de graisse pour roulements de roues tous les 30 à 60 jours.

Si vous utilisez l'essieu avant à voie large, graissez chaque jour les quatre graisseurs des axes du fuseau avec de la graisse pour chassis.

2. Arbre du fuseau d'essieu.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

3. Vis de commande de direction.—Vérifier tous les 30 à 60 jours.

Enlever le couvercle en haut du support avant, et maintenir le niveau de l'huile de façon que la vis de commande y soit immergée d'un tiers. Utiliser de la graisse pour engrenages S.A.E. 140.

4. Radiateur.—Capacité 13 litres. Les robinets de vidange sont placés au bas du radiateur et sur le bloc moteur en avant du carburateur.

5. Pompe à eau.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis ou de la graisse pour pompe à eau. Les moteurs portant un No. supérieur à W 105272, ont une pompe à eau à coussinet sec.

6. Coussinets d'arbre de direction et joint universel.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

7. Dynamo.—Graisser tous les 30 jours avec de l'huile pour automobiles S.A.E. 20.

8. Carter.—Capacité 5,7 litres. Maintenir le niveau de l'huile à l'indication "FULL" (plein sur la jauge d'huile. Lorsque la température dépasse 31° C. utiliser S.A.E. 40; pour une température ne devant pas être inférieure à 0° C. utiliser S.A.E. 30; pour une température ne devant pas être inférieure à - 22° C. utiliser S.A.E. 20W; pour des températures inférieures à - 22° C. utiliser S.A.E. 10W. Vidangez et remplissez d'huile nouvelle toutes les soixante heures si vous marchez à l'essence; si vous utilisez des essences à faible degré d'octane, vidangez l'huile au niveau du robinet Placé à droite du carter toutes les 10 heures, et remplissez d'huile nouvelle; vidangez le carter complètement toutes les 40 heures. Le robinet de vidange est placé au bas du carter.

9. Renifleur.—Nettoyer chaque jour; laver à l'essence et tremper dans de l'huile pour automobiles; secouer pour enlever l'excès d'huile avant de remettre en place.

10. Filtre à huile.—Le remplacer lorsque l'huile commence à devenir noire; il faut généralement le remplacer au bout de 200 heures lorsqu'on utilise de l'essence, et au bout de 100 heures lorsqu'on utilise des carburants à faible degré d'octane.

11. Butée de débrayage.—Graisser environ toutes les 20 heures avec de la graisse pour chassis; ne pas graisser trop abondamment. Le graisseur se trouve sous un petit couvercle au bas du carter d'embrayage.

12. Filtre à air.—Nettoyer et remplir chaque jour la cuvette à huile. Remplir jusqu'au niveau indiqué, d'huile pour automobile de la même viscosité que celle utilisée dans le carter.

13. Filtre à carburant.—Vérifier chaque jour et nettoyer lorsque c'est nécessaire. Replacer toujours le feutre dans le même sens que précédemment.

14. Boîte de vitesses.—Capacité 3,8 litres. Vérifier tous les 30 jours et maintenir le niveau d'huile au trop plein. Si la température est supérieure à 0° C. utiliser de l'huile pour engrenages S.A.E. 140. Pour une température de 0° C. ou inférieure, utiliser S.A.E. 90. Le robinet de vidange est placé au bas de la boîte de vitesses. Lorsque la prise de mouvement est placée sur la boîte de vitesse, ajouter 1 litre supplémentaire.

15. Arbre d'embrayage.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

16. Poulie.—Lorsque vous utilisez la poulie, graissez-la chaque jour avec de la graisse pour chassis.

17. Démarreur.—Graisser tous les 30 jours avec de l'huile pour automobile S.A.E. 20.

18. Roulement d'arbre de direction.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

19. Accumulateurs.—Vérifier chaque semaine. La solution électrolytique doit dépasser les séparateurs environ 6mm.

20. Roulement de roues arrière.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

21. Transmission aux roues.—Capacité 1/2 litre chaque. Vérifier chaque semaine et remplir jusqu'au trop-plein. Si la température est au-dessus de 0° C. utiliser de la graisse pour engrenages S.A.E. 250. Pour des températures inférieures à 0° C. utiliser S.A.E. 140.

22. Différentiel.—Capacité 5,7 litres. Vérifier tous les 30 jours et remplir au niveau du trop-plein. Pour des températures supérieures à 0° C. utiliser de la graisse pour engrenages S.A.E. 140. Pour des températures inférieures à 0° C. utiliser S.A.E. 90.

Le robinet de vidange est placé au bas du carter du différentiel.

Si vous utilisez le relevage mécanique référez-vous aux instructions du paragraphe 23 sur le relevage mécanique.

ACCESSOIRES SPECIAUX

23. Relevage mécanique.—Graisser chaque jour avec de la graisse pour chassis.

Si le relevage mécanique est muni d'un engrenage moulé, il faut utiliser de la graisse à haute pression S.A.E. 90 dans le différentiel au lieu de la graisse normale conseillée au paragraphe "Différentiel."

24. Pédale de relevage mécanique.—Lorsque vous l'utilisez graissez le chaque jour avec de la graisse pour chassis.

25. Roulement de prise de force.—Lorsque vous l'utilisez graissez-le chaque jour avec de la graisse pour chassis. Le robinet de vidange est placé au bas du carter de prise de force.

INSTRUCTIONS GENERALES

AVANT DE METTRE VOTRE MOTEUR EN MARCHÉ

1. Vérifiez le niveau d'huile dans le carter du moteur.
 2. Vérifiez l'huile dans la cuvette du filtre à air.
 3. Vérifiez et graissez tous les points de graissage.
 4. Vérifiez la solution électrolytique dans les accumulateurs.
 5. Remplissez le système de refroidissement avec de l'eau propre.
 6. Si vous voulez utiliser de l'essence, remplissez le grand réservoir d'essence.
- Si vous voulez utiliser des carburants à faible degré d'octane remplissez le

Suivez les indications du tableau d'entretien.

grand réservoir de carburant à faible degré d'octane et le petit réservoir d'essence pour le démarrage.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Le gaz carbonique est mortel:

Ne faites jamais tourner votre moteur dans un bâtiment clos

Mettez le changement de vitesses au point mort. S'il fait froid, maintenez la pédale d'embrayage appuyée jusqu'à ce que le moteur parte. Si vous utilisez de l'essence, ouvrez le robinet au-dessous du gros réservoir. Si vous utilisez du carburant à faible degré d'octane, ouvrez le robinet au-dessous du petit réservoir. Avancez la commande d'admission des gaz de quatre crans environ. Tirez la commande d'étrangleur placée près du volant de direction. Appuyez sur le bouton de démarrage. Lorsque le moteur a tourné de plus de 2 tours de compression, laissez revenir la commande de l'étrangleur. Aussitôt que le moteur tourne, lâchez le bouton de démarrage. S'il fait frais, il peut être utile de

maintenir l'étrangleur plus longtemps.

Lorsque le moteur est en marche, vérifiez si le manomètre d'huile registre bien la pression. Ne faites pas tourner le moteur si le manomètre ne marque pas la pression. Lorsque vous conduirez votre tracteur regardez le manomètre de pression d'huile à intervalles réguliers, pour vous assurer que la pompe à huile fait bien circuler l'huile. La marge de sécurité de la pression d'huile est indiquée en noir sur le cadran du manomètre d'huile. L'aiguille du manomètre devrait se placer sur cette marge lorsque le moteur atteint sa température de régime et tourne à une vitesse réglée normalement.

Si la température de votre moteur n'est pas assez élevée il s'y produira de la condensation, des dépôts de cambouis et de la corrosion.

Maintenir chauffé votre moteur

Fermez toujours complètement le volet du radiateur lorsque vous faites démarrer votre moteur, et laissez le fermé jusqu'à ce que la température monte au degré normal du régime; puis ouvrez le volet suffisamment pour maintenir cette température normale.

Si vous utilisez des carburants à faible degré d'octane, mettez votre moteur en marche à l'essence jusqu'à ce que la

température du système de refroidissement atteigne presque le point d'ébullition avant de passer sur le carburant à faible degré d'octane. Lorsque votre tracteur fonctionne par temps froid, fermez toujours le volet assez pour maintenir cette température. Cela empêchera la dilution excessive de l'huile de lubrification, la condensation, les dépôts de cambouis et la corrosion.

MISE EN MARCHÉ DU TRACTEUR

Faites tourner le moteur, appuyez sur la pédale d'embrayage et maintenez-la pour débrayer. Placez le levier de changement de vitesses dans la position désirée. Les positions du levier de changement de vitesses sont les suivantes: Première, à gauche et en avant; Seconde, à gauche et en arrière; Troisième, à droite et en avant; Quatrième, à droite et en arrière. La marche arrière

est tout-à-fait à droite et en arrière (pour passer en marche-arrière, il faut presser sur le poussoir à bouton placé sur le levier de changement de vitesses). Lâchez doucement la pédale d'embrayage, pour éviter un choc brusque au départ, et maintenez la commande d'admission des gaz assez ouverte pour que le moteur ne cale pas.

POUR ARRÊTER VOTRE TRACTEUR

Appuyez sur la pédale d'embrayage et amenez le levier de changement de vitesses au point mort. Fermez partielle-

ment la commande d'admission des gaz pour éviter d'emballer votre moteur.

POUR ARRÊTER VOTRE MOTEUR

Si vous utilisez de l'essence, fermez complètement la commande d'admission des gaz, et massez la magnéto, en tirant la tige de commande de commutateur à la masse jusqu'à ce que le moteur arrête de tourner. Si vous utilisez des car-

burants à faible degré d'octane, fermez le robinet au bas du réservoir d'alimentation, ouvrez le robinet de vidange sous le carburateur, et laissez tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête.

FILTRE A AIR

La propreté de votre filtre à air règle la longévité de votre moteur

Le tableau d'entretien vous indique comment nettoyer chaque jour le filtre à air. Cependant, comme le filtre à air est une des protections les plus importantes du moteur, en plus des nettoyages de chaque jour, il est recommandé d'enlever le filtre à air du tracteur

chaque saison et de le laver entièrement et soigneusement à l'essence.

Vérifiez aussi fréquemment le tuyau du filtre à air, pour vous assurer que tous les joints sont bien étanches et que le tuyau est en bon état.

RENIFLEUR

Nettoyez chaque jour le renifleur comme il est indiqué dans le tableau d'entretien. Si le renifleur est bouché par des saletés, il se produira une pression sur

le carter qui pourra causer des fuites d'huile au palier vilebrequin moteur, à l'arbre de magnéto, et d'autres points.

FILTRE A HUILE

*Assurez longue vie à votre moteur
en remplaçant régulièrement le filtre à huile*

Le filtre à huile est un organe très efficace qui filtre les particules abrasives de l'huile du carter.

L'élément filtrant se compose d'une boîte métallique garnie d'un fil à longues fibres spécial pour filtres.

Changez l'élément filtrant comme le tableau d'entretien vous conseille.

ATTENTION: Pour assurer la protection de votre moteur n'utilisez qu'un élément neuf, qui soit garni à la machine à une densité exacte et lequel est fourni

par la société Allis-Chalmers.

On remarque généralement un léger abaissement de la pression d'huile lorsqu'on installe un filtre neuf, jusqu'à ce que l'élément filtrant soit complètement saturé d'huile.

SYSTEME DE LUBRIFICATION

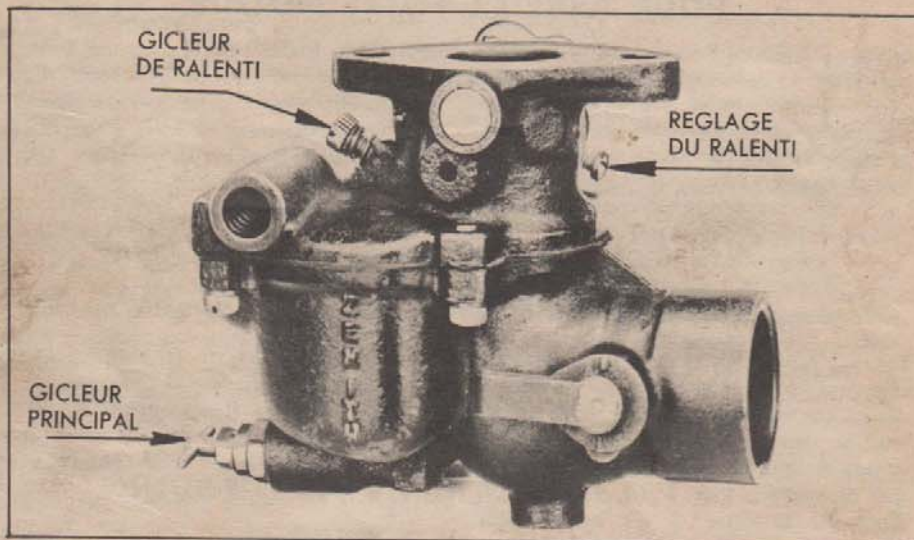
A part du démontage du carter pour le nettoyer, ainsi que le tamis du carter, avant chaque saison de travail intensif, le système de lubrification ne demande

pas d'autres soins durant l'année que ce qui est expliqué dans le tableau d'entretien.

REGULATEUR

Le nombre de tours-minute du moteur ne peut se régler que par la commande d'admission des gaz. Le régulateur est du type à vitesse variable, et réglera le nombre de tours-minute convenable entre le ralenti et 1300 tours-minute.

Pour être sûr que le régulateur fonctionne bien, il est important que vous vous assuriez du fonctionnement libre de toute la timonerie du régulateur au carburateur.



CABURATEUR

Il y a trois réglages sur le carburateur, l'un qui contrôle la vitesse du ralenti du moteur, et deux autres qui permettent le réglage du carburateur suivant les changements de carburant ou des conditions atmosphériques.

1. Pour régler le ralenti du moteur, ajustez la vis d'arrêt sur le levier de commande d'admission des gaz, sur la face intérieure du carburateur.

2. Pour obtenir un mélange explosif convenable au ralenti du moteur, réglez le pointeau du gicleur placé au-dessus du carburateur en avant. Tournez le pointeau vers l'intérieur pour obtenir un

mélange plus riche. Dans sa position normale, le pointeau est sorti d'à peu près un tour et demi.

3. Le pointeau du gicleur principal placé en avant et au bas du carburateur règle le mélange explosif aux vitesses de régime. Tournez ce pointeau vers l'extérieur pour obtenir un mélange plus riche. Dans sa position normale, le pointeau est sorti d'à peu près deux ou trois tours, suivant le carburant utilisé et les conditions atmosphériques.

Ne forcez pas le pointeau du gicleur principal sur son siège: vous risquez de fausser ces organes.

ALLUMAGE

Pour tout réglage important voyez la station service autorisée

Pour vérifier le réglage de la magnéto, enlevez le petit couvercle au bas du carter d'embrayage. Faites tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le piston No. 1 ait passé légèrement le point supérieur de compression, ou jusqu'à ce que la poussée motrice se déclanche pour le premier cylindre. Faites tourner le moteur à l'envers jusqu'à ce que le point d'allumage sur le volant soit au centre du couvercle au

bas du carter d'embrayage. Enlevez le chapeau du boîtier de distributeur. Le plot de distribution devrait se trouver en face de l'interrupteur de distribution placé au coin gauche en haut du chapeau de distributeur. S'il ne s'y trouve pas, desserrez les culots à vis qui fixent la magnéto au moteur, et déplacez la magnéto jusqu'à ce que le plot de distribution se trouve en face de l'interrupteur de distribution.

Il faut que les bougies et les cables soient tenus en bon état, et si vous avez des difficultés d'allumage, vérifiez-les bien avant d'ouvrir la magnéto. Les pointes des bougies doivent être écartées de .0762 à 0.102 cm.

Si vous avez des ennuis d'allumage, après avoir vérifié les bougies et les fils, enlevez le chapeau du boîtier du distributeur qui est tenu en place par deux vis, et vérifiez les balais: assurez-vous qu'ils ne coincent pas et qu'ils subissent une légère tension. Pour vérifier les pointes de rupteur, il faut enlever le chapeau du distributeur qui est tenu en place par 4 vis. Si les pointes de rupteur sont usées ou matées, il faut les remplacer. Les pointes doivent être réglées pour que l'espace entre elles soit de .050

cm, à leur séparation maximum.

Pour replacer convenablement le chapeau de distributeur sur le carter de la magnéto, il faut engrener la roue dentée du rotor convenablement dans la roue dentée du distributeur de la façon suivante; la dent marquée de la roue dentée du rotor doit s'engrener entre les deux dents marquées du pignon du distributeur au point portant la marque "C".

Si vous avez d'autres ennuis que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, enlevez votre magnéto et apportez-la à la station de service autorisée la plus proche pour la faire vérifier et réparer.

La magnéto a été graissée à l'usine une fois pour toutes et ne demande plus de graissage.

REGLAGE DES PALIERS DE VILEBREQUIN ET DES COUSSINETS DE BIELLES

*Votre agent Allis Chalmers
vous installe et règle des pièces originelles*

Les coussinets de bielles et les paliers de vilebrequin ont des coquilles qui peuvent s'enlever. Des cales d'ajustement vous sont fournies pour assurer un réglage parfait.

Ne serrez pas trop les coussinets. Pour assurer un graissage convenable les coussinets devraient avoir un jeu diamétral de .152 cm. Ce jeu permettra au vilebrequin de tourner librement lorsque tous les coussinets seront ajustés.

Si les cales fournies ne vous permet-

tent pas de faire un réglage convenable, ne limez pas les chapeaux de palier; il faut au contraire remplacer les coquilles de coussinets.

Lorsque vous raccordez les bielles, faites attention de replacer chaque coquille sur la même bielle qu'elle recouvrait auparavant, et de la remettre dans sa position originale. Serrez bien les écrous et bloquez les avec des goupilles de grosseur convenable.

CHEMISES DE CYLINDRES, PISTONS ET SEGMENTS

Le moteur est muni de chemises de cylindres que l'on peut remplacer pour éviter des réalésages.

Nous ne vous fournissons pas de pistons ou de segments de calibre supérieur. Si l'usure des chemises de cylindres est telle qu'il est nécessaire d'utiliser des

pistons et des segments de calibre supérieur, il faut que vous installiez un nouvel ensemble moteur, qui se compose de chemises, de pistons, de segments, etc.

L'agent Allis-Chalmers de votre endroit est outillé pour installer dites pièces.

JEU DES POUSSOIRS DE SOUPAPE ET SOUPAPES

Il faut une meuleuse à grande vitesse pour roder des soupapes

Il faut toujours maintenir un jeu convenable entre les tiges de soupapes et les culbuteurs.

Pour régler le jeu, tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que la soupape se ferme et jusqu'à ce que la tige de poussoir soit à sa position la plus basse. Desserrez le boulon de blocage de la vis de réglage de la soupape, et tournez la vis jusqu'à ce qu'il y ait un jeu de .0254 cm entre le culbuteur et la tige de soupape lorsque le moteur est à une température de régime. Mesurez cet espace avec une jauge d'épaisseur. Serrez l'écrou de blocage et vérifiez de nouveau.

Une compression insuffisante produite par des soupapes non étanches peut être causée soit par un jeu insuffisant entre les culbuteurs et les tiges de soupapes, soit par l'amas de carbone sur les sièges de soupapes, ou par du carbone ou une substance gommeuse sur les tiges de soupapes qui empêche les soupapes de fermer.

Si, lorsque vous faites tourner le moteur à la manivelle, il ne se produit pas de résistance, sur l'un ou plusieurs des cylindres durant la course de compression, malgré que les pistons et les segments soient en bon état et qu'il ait assez de jeu entre les culbuteurs et les tiges de soupapes, alors cela vous indique qu'il faut roder les soupapes.

A cause des garnitures d'acier trempé des sièges de soupapes d'échappement dans les emplacements des soupapes d'échappement, il est recommandé de roder les sièges sur des meules à grande vitesse et de monter des soupapes neuves, ou bien de rectifier les soupapes sur une machine spéciale.

En dernier lieu, les soupapes et les sièges peuvent être polis en les rodant avec une petite quantité de produit spécial à cet usage. De cette façon vous obtiendrez un siège parfait qui donnera de nombreuses heures de service satisfaisant.

RADIATEUR ET SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Ne versez jamais d'eau froide dans un moteur chaud

Si c'est possible, utilisez de l'eau de pluie ou une eau non calcaire dans votre radiateur. Des eaux calcaires ou alcalines peuvent former des entartréments de votre radiateur et empêcher le refroidissement, si vous les laissez se former dans votre système de refroidissement. Utilisez de la lessive pour dissoudre ces entartréments. Lorsque vous n'avez à votre disposition que de l'eau calcaire ou alcaline, utilisez de la lessive régulièrement avant que l'accumu-

lation du tartre soit assez épaisse pour se détacher et boucher les conduits de refroidissement.

Par temps froid, vous pouvez utiliser une solution anti-gel, dans votre radiateur. Cependant n'utilisez pas d'alcool lorsque vous marchez sur des carburants à faible degré d'octane à cause de son point d'ébullition très bas. Utilisez dans ce cas une solution telle que Prestone, par exemple.

VIDANGE DU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Assurez-vous que le système de refroidissement est bien rempli avant de mettre votre moteur en marche

Il y a deux robinets de vidange sur le système de refroidissement l'un au bas du radiateur, l'autre sur le block moteur

en avant du carburateur. Vidangez bien par ces deux robinets.

REGLAGE DE LA COURROIE DE VENTILATEUR

Pour serrer la courroie de ventilateur, desserez la vis à tête qui maintient le support de la dynamo et repoussez vers l'extérieur. Si le réglage n'est pas suffisant, desserrez les deux écrous sur la

poulie du ventilateur et tournez l'avant de la poulie vers la gauche. Ne serrez jamais la courroie du ventilateur plus qu'il n'est absolument nécessaire pour l'empêcher de glisser.

EMBAYAGE

L'embrayage est du type à plateau unique, fonctionnant à sec, à ressort de charge. Le seul réglage de l'embrayage est de maintenir un jeu de .63 cm entre les leviers de débrayage et le coussinet de débrayage. Ce jeu diminue au fur et à mesure que les garnitures de l'embrayage s'usent. Chaque levier de débrayage possède une vis de réglage

pour obtenir le jeu désiré.

Pour régler le jeu du levier de débrayage, enlevez le plateau au bas du carter d'embrayage et tournez la vis de réglage sur chacun des trois leviers, jusqu'à ce que vous obteniez un jeu de .63 cm entre les leviers et le coussinet de débrayage.

REGLAGE DES ROULEMENTS DES ROUES AVANT

Les roues avant sont montées sur des roulements coniques. Il faut fréquemment décharger les roues et vérifier le jeu latéral. S'il y en a il faut régler les roulements.

Pour cela, enlevez le chapeau de roue et serrez l'écrou au bout de la fusée jusqu'à ce que le jeu ait complètement

disparu, et que les roulements jouent librement. A l'intérieur du moyeu, il y a une rondelle de feutre pour protéger les roulements de la saleté et maintenir la graisse dans le moyeu. Cette rondelle de feutre doit être remplacée chaque saison.

REGLAGE DES ROULEMENTS DE ROUES ARRIERES

Pour votre sécurité

utilisez des cales en plus du cric, si vous démontez les roues les pneumatiques, etc. . . .

Déchargez les roues arrière à intervalles réguliers et vérifiez le réglage des roulements. Ce réglage joue un rôle important pour la longévité des transmissions aux roues, et aussi celui du joint à

huile en liège. Les roulements sont réglés par le serrage de l'écrou au bout de la fusée jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu et que les roulements jouent librement.

REGLAGE DE LA VOIE ARRIERE

On peut obtenir les voies suivantes en retournant les roues ou les jantes galbées: 1.65 metres, 1.72 metres, 1.85 metres, 1.93 metres. Voyez ci-dessous un

tableau qui donne les positions des roues et des jantes qui permettent d'obtenir les voies désirées:

Voie	Roues tournées	Grande courbure des jantes tournée
1.65 metres	vers le tracteur	vers le tracteur
1.72 metres	loin du tracteur	vers le tracteur
1.85 metres	vers le tracteur	loin du tracteur
1.93 metres	loin du tracteur	loin du tracteur

FREINS

Les freins à main, pour faciliter les virages, agissent sur des tambours installés sur les arbres de transmission aux roues. Pour les régler, enlevez le cou-

vercle du carter de frein et serrez l'écrou de réglage jusqu'à ce que vous obteniez une course convenable du frein à main.

POULIE A COURROIE

Pour faire travailler la poulie avec une courroie, desserrez l'écrou de blocage et tirez assez sur la vis de réglage, placée sur le carter d'embrayage jusqu'à l'intérieur du longeron principal du châssis, pour permettre au tube de la poulie de glisser plus profondément dans le carter. Il y a une flèche marquée sur le longeron principal et une sur le tube de la poulie pour permettre d'engrener les pignons convenablement. Ces deux flèches doivent se trouver en face l'une de l'autre. Ensuite serrez fortement la vis en vous assurant qu'elle a pénétré dans un des trous du tube.

Il y a une série de trous au tour du tube: ils sont placés de façon que, lorsque vous desserrez la vis de réglage et lorsque vous tournez le tube vers la gauche, vous obtiendrez, pour chaque trou tourné dans cette direction, une prise d'engrenages plus profonde de .127 cm, et vice-versa si vous tournez vers la droite. Assurez-vous que la vis de réglage est bien engagée dans le trou désiré et serrez à fond la vis de réglage et l'écrou de blocage.

La poulie a 22.8 cm de diamètre tourne à une vitesse de 1170 tours-minute à la vitesse de régime du moteur.

Il faut que le moteur tourne toujours à sa vitesse de régime lorsque vous avez besoin d'une force constante et lorsque la courroie supporte une lourde charge.

Pour calculer la vitesse des ensembles entraînés par la courroie ou pour déterminer la dimension de la poulie, multipliez le diamètre de la poulie entraîneuse ou motrice par le nombre de tours minute qu'elle décrit, et divisez par le nombre de tours minute de l'ensemble entraîné. Par exemple: diamètre de 22.8 cm x 1170 tours minute—10.530. 10.530 divisé par 1000 (tours-minute de l'ensemble entraîné), donne 10.52 cm, ce qui est la dimension de la poulie que vous devez utiliser.

Nous ne pouvons pas accentuer trop l'importance d'utiliser une poulie de dimension convenable sur l'ensemble entraîné. Si vous n'utilisez pas des poulies de dimension convenable il en résulte une grande perte de puissance, et une charge inutile exercée sur le moteur.

Lorsque vous travaillez avec la poulie sur des tracteurs à pneumatiques, massez votre tracteur à la terre au moyen d'une chaîne pour éviter que de l'électricité statique se produise.

ACCOUPLLEMENT DE DÉBRAYAGE DE L'ARBRE MOTEUR

L'accouplement de débrayage de l'arbre moteur rend possible le relevage mécanique sous tension, qui permet d'utiliser le relevage mécanique, que le tracteur avance ou soit arrêté.

Lorsque le tracteur est arrêté, pour opérer le relevage mécanique, débrayez, puis placez le levier de changement de vitesses dans une position quelconque de marche avant: faites glisser le levier d'accouplement de débrayage de l'arbre moteur placé sur le fourreau d'arbre de transmission vers

l'arrière aussi loin que possible puis débrayez. Vous pouvez alors agir sur le relevage mécanique en appuyant sur la pédale de relevage mécanique.

Si le tracteur est en mouvement, il faut que le levier d'accouplement de débrayage soit autant en avant que possible.

N'essayez pas de déplacer le levier d'accouplement de débrayage pendant que le tracteur est en mouvement ou pendant que l'arbre moteur tourne.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

*Sauf pour des réglages minimes
voyez votre station service autorisée*

Accumulateurs.—Le système de démarrage et d'éclairage utilise des accumulateurs de 6 volts, calculés et construits pour faire face aux besoins du tracteur.

Vérifiez la solution dans les accumulateurs au moins une fois par semaine pour la maintenir au niveau convenable. Ce niveau doit être maintenu au ras de l'extrémité inférieure du tube de remplissage qui est environ .63 cm au dessous du haut des séparations. Les accumulateurs fournis sur votre tracteur sont munis d'une valve du type à rondelle de plomb dans le tube de remplissage, pour que vous ne puissiez pas les remplir trop. N'ajoutez jamais à la solution que de l'eau DISTILLÉE ou de l'eau DE PLUIE. L'eau bouillie ne suffit pas. Votre réserve d'eau doit être conservée dans des récipients propres, couverts, en verre, en porcelaine, en caoutchouc, ou en plomb.

Ne laissez jamais approcher aux couvercles des accumulateurs une allumette enflammée ou aucune flamme non gardée.

Par temps froid n'ajoutez de l'eau qu'avant de faire tourner le moteur pour que l'électrolyte et l'eau se trouvent mélangés par la charge et qu'il ne se produise pas de gel. Des accumulateurs chargés à bloc ne gèleront pas même

par des grands froids, mais des accumulateurs chargés partiellement gèleront et deviendront inutilisables à des températures bien supérieures.

Chaque pile d'accumulateur devrait être mesurée chaque semaine avec un densimètre d'électrolyte. Voici le sens des mesures; 1.280—pleine charge; 1.225—demi-charge; 1.150—décharge.

En mesurant régulièrement avec un densimètre d'électrolyte vous pouvez régler le régime de charge de la dynamo afin que vos accumulateurs soient bien chargés mais pas surchargés. Lorsque vous faites des mesures, remettez toujours la solution dans la pile où vous l'avez prélevée.

Si vous utilisez fréquemment votre tracteur par temps froid, il faut une bien plus grande énergie pour le démarrage; il faut donc utiliser un régime de charge supérieur à celui de l'été pour que vos accumulateurs restent en plein charge. Suivez les instructions sur l'ampèremètre pour les conseils de charge.

Nettoyez vos accumulateurs avec un brosse de crins durs, et non pas avec une brosse de métal. Si les bornes sont corrodées ou si les accumulateurs sont imprégnés d'électrolyte lavez-les avec une solution de soude (181 grms. de soude pour 1 litre d'eau). Le bouchon de pas-

sage doit être laissé en place pendant le nettoyage des accumulateurs.

Après avoir lavé les accumulateurs, vérifiez les trous d'échappement des gaz les couvercles de passage d'air pour être sûr qu'ils sont bien ouverts. Pour enlever les accumulateurs du tracteur, débranchez d'abord la borne positive à la masse. Lorsque vous les remplacez, faites attention de placer en dernier le fil de terre et de bien le placer à la borne positive.

Le couvercle de la boîte d'accumulateurs doit être placé soigneusement et bien serré pour éviter que les accumulateurs ne soient endommagés par les vibrations. (Assurez-vous que les cales de bois sont bien placées entre le dessus des accumulateurs et le couvercle). Tout métal non isolé placé sur les accumulateurs causera un court-circuit et une perte de charge.

Dans le cas que le tracteur ne soit pas utilisé pendant quelque temps, il vaut mieux enlever les accumulateurs et les faire charger à pleine pour les magasinier dans une cave ou dans un endroit où la température soit aussi basse que possible, mais n'arrive pas au point de gel.

Dynamo.—Ne faites pas tourner la dynamo si les accumulateurs sont enlevés sans débrancher les fils de l'inducteur sur la boîte de la dynamo. Ne touchez pas aux fils du conjoncteur disjoncteur de la dynamo.

Le conjoncteur—disjoncteur fixé à la boîte de la dynamo empêche les accumulateurs de se décharger dans la dynamo lorsque celle-ci ne travaille pas. Il suffit d'examiner les bornes de temps en temps et si elles sont matées, de les limer avec une lime fine jusqu'à ce qu'elles soient lisses.

Si l'ampèremètre n'enregistre pas de charge, cela peut être dû à l'une des causes suivantes:

1. Connexions lâches ou corrodées.
2. Fils coupés.
3. Ampèremètre défectueux.
4. Balais ou collecteur de dynamo graisseux ou gommés.

5. Balais de dynamo usés.

Vous pouvez nettoyer le collecteur et les balais avec du papier de verre No. 00 (n'employez pas de toile émeri).

Ampèremètre.—L'ampèremètre est placé sur le tablier de bord et indique le régime de charge ou de décharge des accumulateurs.

Si l'ampèremètre indique une perte de charge lorsque les lampes sont éteintes, débranchez le fil des accumulateurs pour empêcher qu'ils ne se déchargent jusqu'à ce que vous ayez pu trouver l'origine de cette perte de charge et y porter remède. Cet accident se produit généralement lorsqu'un fil usé ou élimé fait court-circuit ou lorsque les bornes du conjoncteur-disjoncteur restent collées.

Le commutateur d'éclairage est aussi un régulateur du débit de la dynamo. Ce type de commutateur permet d'augmenter le régime de charge des accumulateurs sans rien changer à la dynamo. Voici comment le commutateur marche: lorsque la tige de contrôle est autant avant que possible, le régime de charge est de 2 à 4 ampères, et il n'y a pas d'éclairage; lorsque vous poussez la tige au premier cran, vous allumez et la charge reste la même; lorsque vous tirez la tige aussi loin en arrière que possible, vous éteignez l'éclairage et vous augmentez le régime de charge à 12 ampères. Il ne faut se servir de cette dernière position que lorsque les accumulateurs par suite de conditions anormales, déchargent plus vite que le régime normal de charge ne leur permettrait de se remplir. Lorsque le tracteur travaille normalement, il y aurait un risque de surcharge des accumulateurs.

Démarrateur.—Le démarreur cause rarement des difficultés, mais s'il y en avait, ce peut être pour l'une des causes suivantes:

1. Accumulateurs à plat.
2. Fils cassés ou desserrés.
3. Les bornes des accumulateurs sont desserrées ou corrodées.
4. Le commutateur du démarreur a un mauvais contact.

PNEUMATIQUES HYDROMATIQUES DU TRACTEUR

On sait que, pour obtenir l'effort de traction maximum avec un tracteur équipé de pneumatiques à basse pression, il faut ajouter du poids. On a l'habitude de fixer des poids de fonte aux rayons des roues arrière. Mais, après de nombreuses expériences de notre bureau d'études, nous avons reconnu les avantages nombreux de l'injection de liquide dans les pneumatiques.

Lorsque les pneumatiques sont partiellement remplis de liquide il y a une tendance très nette à éliminer l'effet de bondissement. Le liquide ajoute du poids au tracteur là où il est le plus utile, le plus près du sol, et par conséquent augmente la stabilité du tracteur. Le poids ajouté de cette façon est du poids "en roue libre" et il élimine un grand nombre des chocs qui seraient autrement absorbés par les engrenages du tracteur.

Comme de l'eau pure gèlerait par temps froid, les pneumatiques de tracteur Allis Chalmers sont remplis d'une quantité convenable d'une solution à 15% de chlorure de calcium. Ce chlorure de calcium ne peut nuire en aucune façon aux enveloppes, aux chambres ou aux valves. Le mélange de 15% de chlorure de calcium et de 85% d'eau a un poids spécifique de 1,140, et peut être vérifié à l'aide d'un densimètre d'électrolyte ordinaire. Ce mélange formera une sorte de boue à 10 au dessus de zéro, mais ne se solidifiera pas par un froid de 20° au dessous. Même à des températures encore in-

férieures les pneumatiques ne souffriront pas.

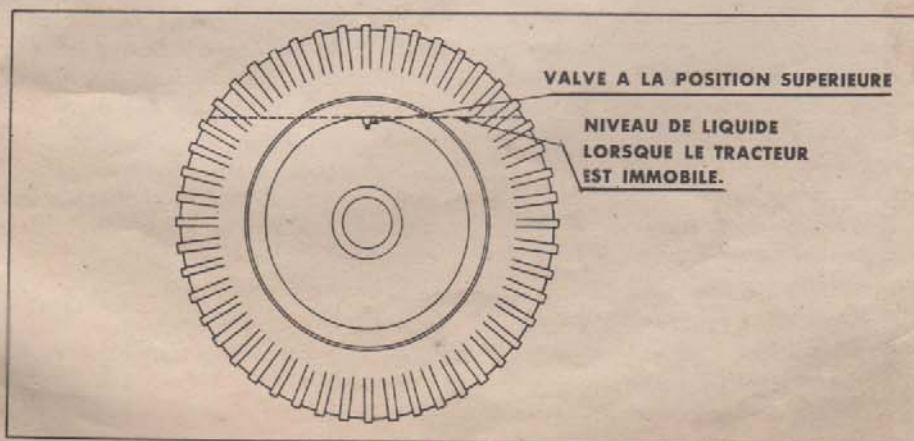
Les pneumatiques sont remplis aux $\frac{3}{4}$ environ de cette solution puis gonflés à la pression normale recommandée. Cette quantité de solution donnera le même poids que deux poids pour roues en fonte sur chaque roue. S'il est nécessaire d'avoir encore plus de poids pour une traction difficile, vous pouvez ajouter des poids pour roues.

Les sociétés de pneumatiques ont donné des instructions à leurs stations de service, sur le lest liquide, des pneumatiques de tracteurs et elles ont le moyen de préparer et d'injecter le mélange dans vos pneumatiques.

Si vous devez, pour une raison quelconque, enlever le clapet de la valve, il faut ou bien mettre le tracteur sur cric et tourner la roue, ou faire rouler le tracteur jusqu'à ce que la tige de valve se trouve en haut ou bien vous perdrez de la solution.

La solution de chlorure de calcium dans l'eau fournie dans les pneumatiques de tracteur ne présente aucun danger, mais comme elle peut attaquer les étoffes et provoquer des démangeaisons chez certaines personnes surtout si elle arrive au contact de coupures ou de plaies ouvertes, nous conseillons vivement à tout le monde d'éviter autant que possible tout contact direct.

Le remède s'il y a eu contact, est de laver tout simplement à grande eau.



ENTREPOSAGE DU TRACTEUR

Soigner votre tracteur, c'est soigner votre porte-monnaie

Si vous remisez votre tracteur pendant quelques temps, prenez ces précautions qui protégeront certains pièces et aussi qui vous éviteront des difficultés futures:

1. Couvrez votre tracteur. Si c'est impossible, couvrez au moins les tuyaux d'admission et d'échappement.

2. Vidangez le radiateur et le bloc moteur.

3. Pour éviter des gommages, vidangez les deux réservoirs de carburant et le carburateur.

4. Laissez les chapeaux des réservoirs et du radiateur légèrement desserrés pour protéger les joints.

5. Placez le tracteur sur des calet pour relever poids aux pneumatiques et leur éviter le contact avec l'humidité du sol.

6. Enlevez les accumulateurs et mettez-les de côté, comme il est recommandé au paragraphe "équipement électrique".

7. Enlevez les bougies et versez une petite quantité d'huile légère pour automobile dans les cylindres.

8. Lorsque le tracteur quittera la remise, faites le entretenir entièrement, y compris la vidange du carter qui sera rempli d'huile nouvelle.

TABLEAU DES ASSEMBLAGES

*Voir instructions sur le montage et liste de pièces de rechange en anglais,
Form TPL-T465-M (Setting Up Directions and Repair parts List for Allis-
Chalmers Model "WC" Tractor)*

Nom	Page	Nom	Page
Barre d'attelage.....	65	Pompe à Eau.....	25
Block des Cylindres, Carter à Huile et Filtre à Huile.....	19	Pompe à Huile.....	21
Boîte à vitesses.....	43	Poulie de Courroie.....	41
Carburateur.....	31	Prisé de Force et Barre d'Attelage.....	68, 69
Carter d'Embrayage et Embrayage.....	39	Radiateur et Volets.....	29
Commande d'Embrayage, Axe et Baladeur.....	40	Régulateur.....	28
Commande d'Etrangleur et Interrupteur d'Allumage.....	28	Relevage Mécanique.....	66, 67
Châssis.....	41	Réservoir et Capot.....	34, 35
Culasse.....	20	Roues.....	57, 62, 63
Démarrage et Eclairage Electric.....	37	Roues Avant.....	60
Essieu Avant Large.....	59, 60	Siège.....	64
Essieu Arrière.....	46, 51	Support et Fusée de Roues Avant	54, 55
Filtre à Air.....	38	Transimssion Finale.....	45
Garde-Roues.....	64	Tubulure à Eau.....	24
Graisneur.....	70	Tuyaux d'Admission et d'Echappement.....	32, 33
Magneto et Régulateur.....	27	Vilebrequin, Arbre à Cames, Piston et Bielle.....	24
Outils.....	61	Volant de Direction, Arbre et Support.....	61
Plate-Forme et Barre d'Attelage.....	65		

EVITEZ LES ACCIDENTS

La plupart des accidents, que ce soit dans l'industrie, à la ferme, à la maison ou sur la route, sont causés par quelque personne qui oublie de suivre les règles les plus simples et les plus élémentaires de sécurité. C'est pour cela que la plupart des accidents peuvent être évités en recherchant la véritable cause et en

y remédiant avant que l'accident ne se produise.

Quel que soit le soin apporté à l'étude et à la construction d'un véhicule, d'un équipement quelconque, il y a bien des conditions de fonctionnement qui ne peuvent être évitées sans gêner l'accessibilité et les facilités de maniement.

UN OPERATEUR PRUDENT EST LA MEILLEURE GARANTIE CONTRE LES ACCIDENTS

**OBSERVEZ SOIGNEUSEMENT CETTE REGLE SIMPLE QUI
EMPECHERA CHAQUE ANNEE DES MILLIERS
DE BLESSURES SERIEUSES:**

**N'ESSAYEZ JAMAIS DE NETTOYER, DE GRAISSER,
OU DE REGLER UNE MACHINE EN MARCHE.**