

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Chapeau du distributeur

Démontez le chapeau du distributeur tous les 3 ou 4 mois et vérifiez l'intérieur. Si vous constatez la présence de poussière, de dépôts d'huile ou d'humidité, nettoyez-le soigneusement et essuyez-le pour qu'il soit bien sec. Les trois petits trous d'évent du chapeau ne doivent pas être obstrués, au risque de diminuer la durée du distributeur. De même, le rotor doit être maintenu très propre.

Si les capuchons des bornes du chapeau du distributeur ou de la bobine sont enlevés, assurez-vous que les bornes qu'ils protègent sont propres et sèches. Le distributeur est muni de ces capuchons pour empêcher toute perte électrique extérieure lorsque le tracteur fonctionne dans des conditions défavorables.

Bobine d'allumage

La bobine d'allumage ne nécessite aucun soin particulier. Il faut s'assurer cependant de temps à autre, que les bornes et les connexions sont propres et bien serrées.

Dépose du bloc distributeur

S'il est nécessaire de démonter l'ensemble du distributeur et de la bobine pour une raison quelconque, procédez de la façon suivante :

1. Débranchez de la bobine le câble du contact d'allumage "C", figure 46, sur la borne (-).
2. Retirez le câble du secondaire du couvercle de la bobine et séparez le chapeau du distributeur.
3. Retirez la patte de fixation supérieure de la bride sur le moteur ainsi que la vis à tête hexagonale de fixation inférieure du bloc distributeur; le distributeur complet peut alors être retiré.

Mise en place du bloc distributeur

Tournez le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le piston n°1 (le plus proche du radiateur) se trouve au point mort haut en fin de compression. Débranchez le câble de masse de la batterie (borne +).

Retirez le chapeau du distributeur. Tournez les tenons d'entraînement dans le sens d'horloge jusqu'à

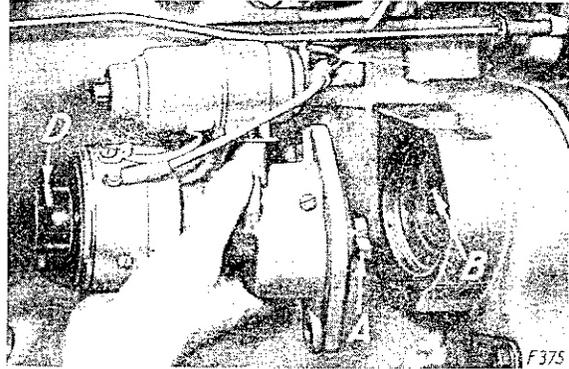


Figure 46 - Mise en place du bloc distributeur.

ce que le doigt du rotor "D", figure 46, soit approximativement dirigé vers l'emplacement de la borne n°1, puis continuez à tourner lentement jusqu'à ce qu'une légère résistance se fasse sentir.

Tirez sur l'arbre d'entraînement de façon à libérer les pignons, puis faites tourner cet arbre de manière que ses tenons d'entraînement "A", figure 46, fassent un angle d'environ 35° avec l'horizontale, ou qu'ils soient en face des fentes correspondantes d'entraînement "B". Engagez alors la denture de l'arbre avec celle du pignon et enfoncez l'arbre en place avec la paume de la main.

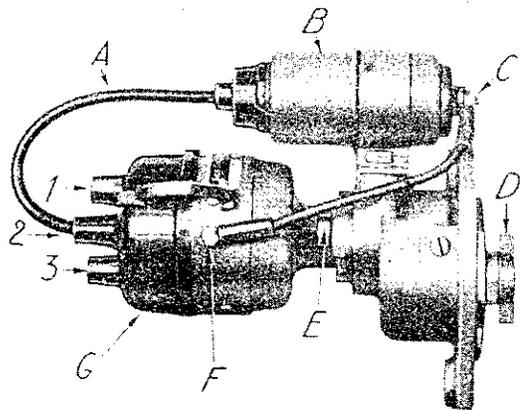


Figure 47 - Ensemble du distributeur.
A- Câble secondaire. B- Bobine. C- Bornes négative et positive. D- Tenons d'entraînement. E- Vis de montage. F- Borne primaire. G- Chapeau du distributeur.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Mettez le joint de bride en place et montez l'ensemble du distributeur sur le tracteur, en serrant légèrement les vis de montage et les rondelles. Mettez alors en place le chapeau du distributeur.

Branchez le câble "C" du contact d'allumage sur la borne (-) de la bobine, figure 46.

Rebranchez le câble de masse de la batterie et assurez-vous que toutes les connexions sont propres et bien serrées.

Calage du distributeur sur le moteur

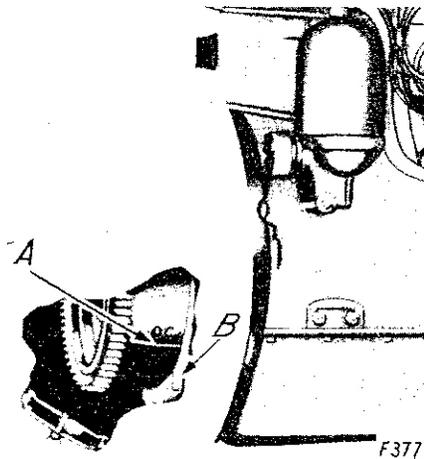


Figure 48 - Index de calage. A- Tournez le volant jusqu'à ce que le repère DC/1-4 s'aligne avec l'index de calage. B- Index de calage.

Desserrez les boulons de montage "E", figure 47 et tournez le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le piston n°1 (le plus proche du radiateur) se trouve au point mort en fin de compression. Cette position peut être déterminée en enlevant la bougie n°1, en plaçant le pouce sur le trou de bougie et en faisant tourner lentement le moteur à la manivelle jusqu'à ce que vous ressentiez une pression dans le cylindre.

Continuez à tourner lentement jusqu'à ce que le repère DC/1-4 sur le volant du moteur soit en ligne avec l'index de calage sur le couvercle du carter de l'embrayage, figure 48. Les soupapes d'admission et d'échappement seront alors fermées sur le cylindre n°1. On peut apercevoir l'index de calage à travers le trou inférieur du carter d'embrayage.

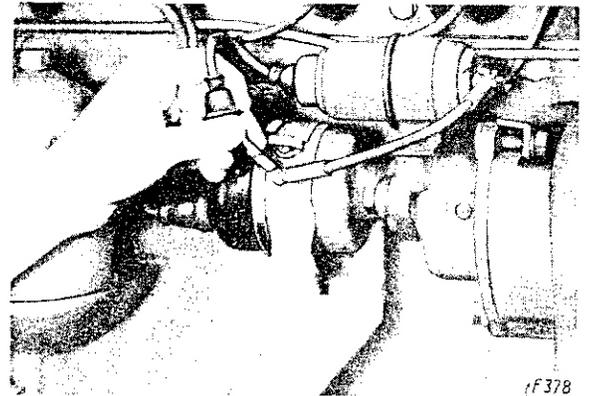


Figure 49 - Réglage du distributeur en maintenant le fil du secondaire à 2 mm de la borne primaire.

Le câble du secondaire "A", figure 47, doit être correctement enfoncé dans la borne du couvercle de la bobine. Tirez sur le bouton de contact d'allumage et voyez si l'ampèremètre indique une décharge. Si une décharge est signalée, c'est que les plots de contact sont fermés; il n'est pas nécessaire de retarder le calage. Au contraire, si l'ampèremètre n'indique pas de décharge, retardez le calage en tournant le corps du distributeur dans le sens de rotation de la came du rupteur, de 30° environ. Retirez le câble du secondaire "A", figure 47 de la borne centrale du chapeau du distributeur "G" et maintenez cette extrémité à environ 2 ou 3 mm (1/16 à 1/8") de la borne du primaire "F" sur le

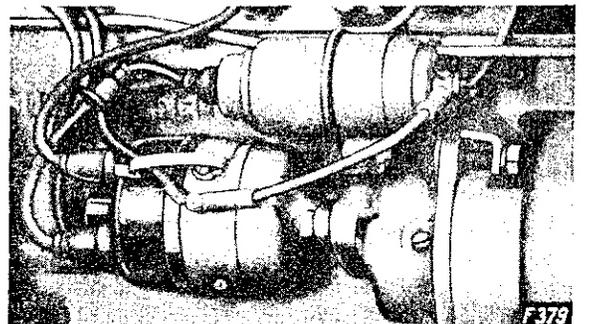


Figure 50 - Ressort du chapeau maintenant le fil du secondaire à 2 mm de la borne primaire.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

corps du distributeur, figure 49. Avancez alors le calage en faisant tourner le corps lentement dans le sens inverse de la rotation de la came, jusqu'à ce qu'une étincelle se produise.

Procédez ensuite à une vérification du calage. Pour cela, faites passer le câble du secondaire sous le ressort supérieur de fixation du chapeau du distributeur "G" et disposez ce câble de façon qu'il se trouve ainsi maintenu à environ 2 à 3 mm (1/16 à 1/8") de la borne du primaire "F" sur le corps du distributeur, figures 47 et 50.

Faites tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le repère de calage du volant s'approche à nouveau de l'index de calage sur le couvercle du carter d'embrayage, figure 48. Le moteur est alors à une position voisine du point d'allumage du cylindre n°4, c'est-à-dire le cylindre arrière. Continuez à tourner lentement jusqu'à ce qu'une étincelle se produise entre le fil du secondaire et la borne du primaire. A ce moment, le repère de calage du volant doit se trouver juste en face de l'index ou

l'avoir légèrement dépassé. Il ne faut jamais caler l'allumage pour qu'il se produise avant le point mort haut.

Si nécessaire, procédez à un nouveau réglage de façon que l'étincelle se produise au point voulu.

Si les fils de bougies ont été démontés, remplacez-les dans l'ordre correct en vous reportant à la figure 43. Commencez par relier la bougie du cylindre n°1 à la borne marquée "1" sur le couvercle du distributeur, puis la bougie n°3 à la borne suivante placée au-dessous de la précédente, continuant ensuite par la bougie n°4 et terminant par la bougie n°2, c'est-à-dire dans le sens de rotation de la came du rupteur.

Remettez le câble du secondaire en place dans la borne centrale du chapeau du distributeur.

Resserrez les boulons de montage "E" du distributeur, figure 47.

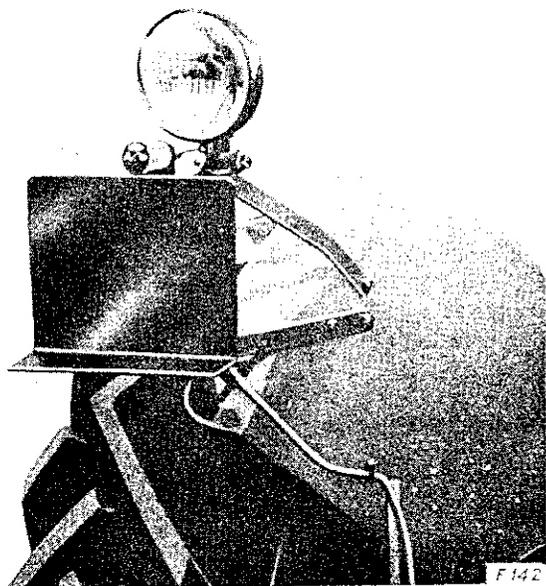


Figure 51 - Phare arrière et support sur l'Utility Super FC-C.

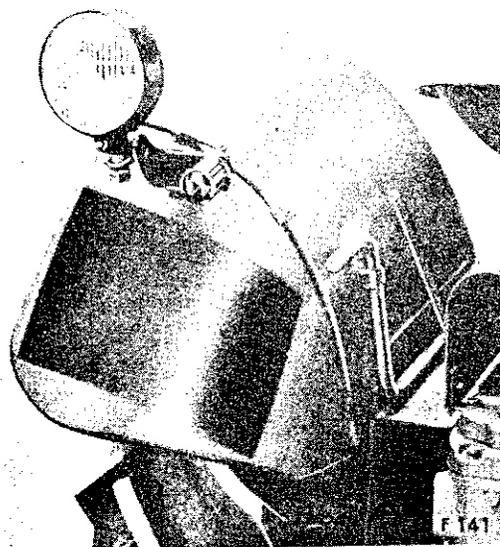


Figure 52 - Phare arrière et support sur le Vineyard Super FC-C.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

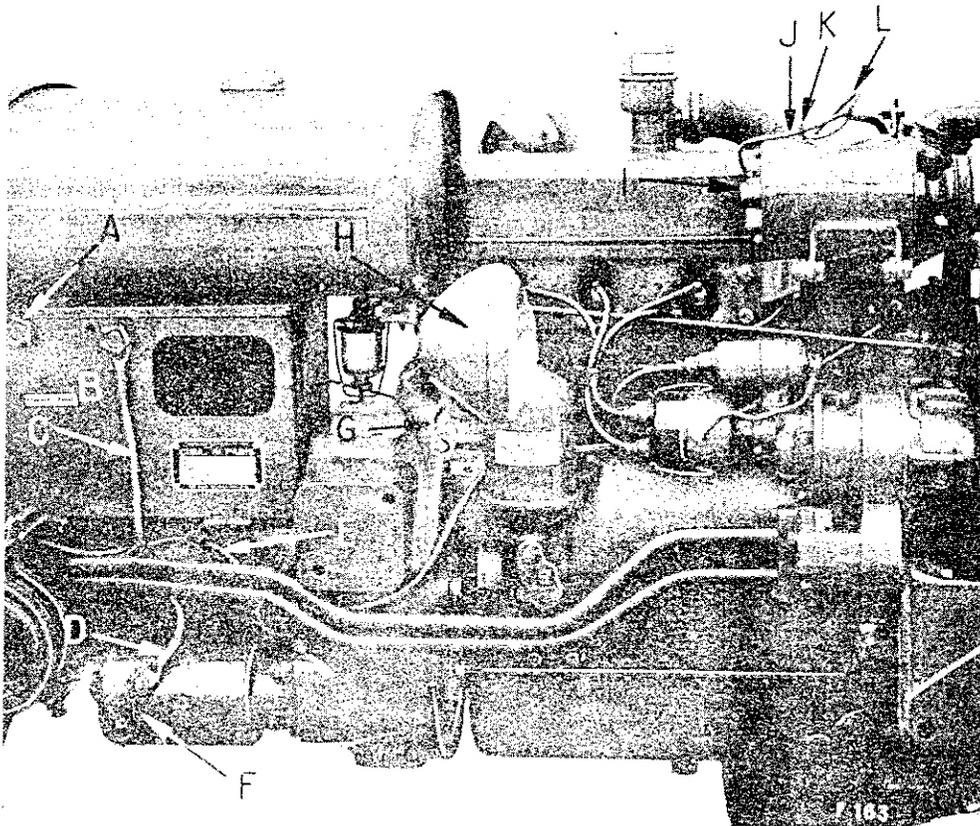


Figure 53 -

- A- Bouton de masse.
- B- Boîte à batterie.
- C- Câble de la batterie au relais.
- D- Câble du relais au démarreur.
- E- Câble d'allumage.
- F- Démarreur.
- G- Câble de phare.
- H- Phare.
- I - Borne "Dyn".
- J- Câble reliant borne "Dyn" de la génératrice et régulateur.
- K- Borne "Exc".
- L- Câble de masse.

DEMARREUR ELECTRIQUE (Equipement régulier)
ECLAIRAGE (Equipement spécial)

Description du système électrique

Le système électrique est du type 6 volts. Le tracteur est régulièrement fourni équipé avec démarreur, batterie d'accumulateurs 6 volts, génératrice, régulateur de tension et relais.

L'équipement d'éclairage comprend les phares avant et arrière, le feu rouge arrière, le commutateur des phares et le suifible.

Le câblage est unifilaire, avec retour à la borne (+) par la masse. Les câbles sont renfermés dans un harnais non métallique et résistant à l'huile et à l'humidité.

Utilisez les figures des pages 46 et 47, ainsi que les schémas de câblage des pages 52 et 54 comme guides pour identifier les différents organes

électriques et pour repérer les connexions et les câbles. Assurez-vous que toutes les bornes sont propres et bien serrées.

Avant d'entreprendre un travail sur une partie quelconque du système électrique, commencez par débrancher le câble de masse de la batterie, figure . Ne rebranchez pas de câble tant que tout le travail électrique n'est pas terminé, vous éviterez ainsi les courts-circuits et les dégâts éventuels aux organes électriques.

Commutateur des phares

Le commutateur des phares comporte quatre positions :

- "E" - Tous feux éteints
- "L-FR" - Phares avant et feu rouge arrière
- "C-P" - Code avant et phare arrière
- "C-FR" - Code avant et feu rouge arrière.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

rage et l'éclairage. Cette génératrice est étanche à la poussière. Elle est fixée sur un support basculant placé sur le côté droit du bloc-moteur et est commandé par une courroie trapézoïdale entraînée par la poulie du ventilateur.

Graissage de la génératrice

Suivez les instructions de graissage de la génératrice données dans le tableau de graissage, page 27. Evitez le graissage excessif et assurez-vous que le trou de trop-plein est toujours débouché.

Régulateur

La génératrice est équipée d'un régulateur qui en règle automatiquement le débit pour l'adapter à l'état de charge de la batterie. Ce régulateur est plombé avant l'expédition des usines et ne doit pas être ouvert, sous peine de perdre le bénéfice de la garantie.

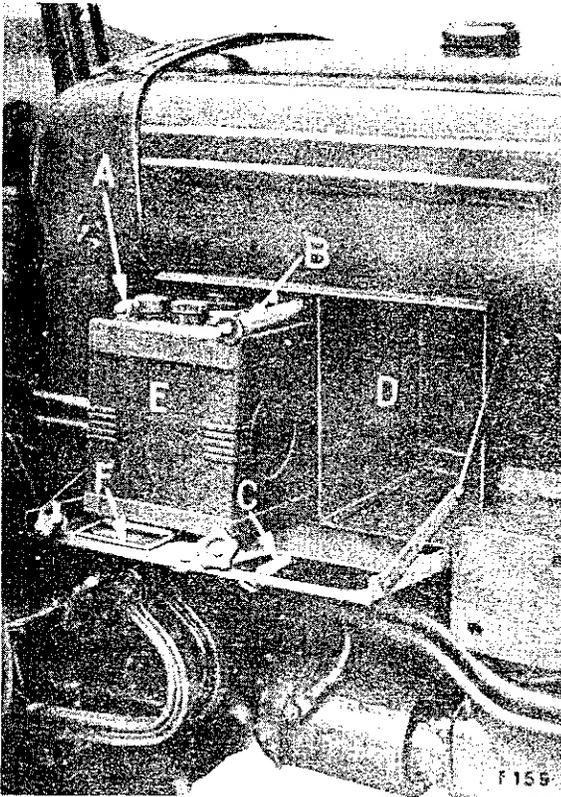


Figure 54 - A- Câble de masse. B- Câble de la batterie au câble du relais. C- Câble de la batterie au relais. D- Boîte à outils. E- Batterie. F- Tirette

GÉNÉRATRICE

La génératrice fournit le courant destinés à maintenir la batterie en charge et à pourvoir au remplacement de l'énergie absorbée par l'allumage, le démar-

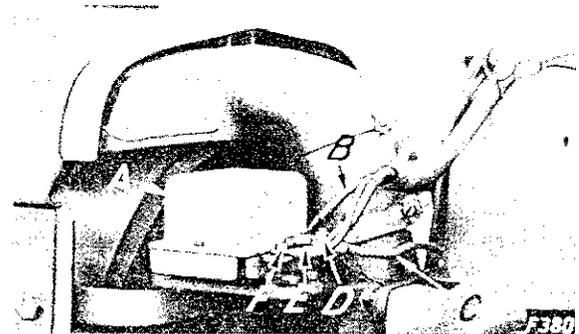


Figure (56) - Régulateur de tension. A- Régulateur de tension. B- Câble de masse. C- Câble de batterie. D- Borne "Dyn". E- Borne "Bat". F- Borne "Exc".

Les réglages ou les réparations ne doivent être exécutés que par un agent I. H. qualifié.

Tension de la courroie de génératrice

Vérifiez le mou de la courroie de génératrice pour lui conserver une tension correcte. La courroie de la génératrice doit toujours être suffisamment tendue pour éviter le glissement, sans occasionner cependant des efforts latéraux sur le roulement de la génératrice. Laissez un mou de 6mm environ (1/4"), voyez figure 37.

Démontage de la courroie de la génératrice

Desserrez les boulons "A" et "B", figure 38. Poussez la génératrice contre le moteur et retirez la courroie "C" de la poulie de génératrice. Détendez la courroie de ventilateur au maximum.

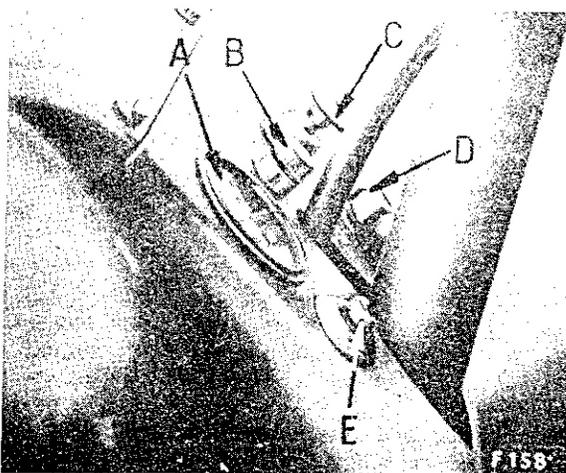


Figure 55 - Tableau de bord. A- Ampèremètre. B- Porte-fusible. C- Bouton de contact. D- Commutateur des phares. E- Bouton de démarrage.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Faites glisser la courroie de la génératrice à travers la courroie du ventilateur et faites-la passer par-dessus les pales du ventilateur.

Changement de la courroie de génératrice

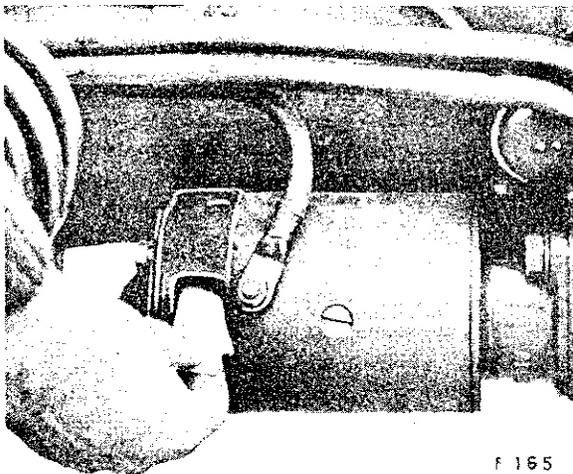
La courroie est à remplacer lorsqu'elle est imbibée d'huile, ou très usagée. Pour remonter la courroie, opérez à l'inverse du démontage, comme indiqué au paragraphe "Démontage de la courroie de génératrice". Réglez la courroie du ventilateur et celle de la génératrice comme indiqué page 38.

DÉMARREUR

Le démarreur est fixé sur le côté droit du bloc-moteur, devant le carter d'embrayage.

Une fois par an, enlevez le couvercle du collecteur du démarreur et inspectez le collecteur et les balais.

Pour nettoyer le collecteur, assurez-vous tout d'abord que le contact d'allumage est coupé. Retirez les balais, appuyez sur le bouton de démarrage et glissez une feuille de papier de verre n°00 sur le collecteur pour enlever la saleté et le brunissement, figure 57. N'employez jamais pour cela de toile émeri ou de toile au carborandum. Après nettoyage, chassez toute la poussière en soufflant dans le boîtier du collecteur.



F 165

Figure 57 - Nettoyage du collecteur du démarreur.

Démontage du démarreur

1. Débranchez le câble de masse de la batterie.
2. Enlevez le câble reliant le démarreur au relais (figure 59).
3. Retirez les deux vis à tête hexagonale fixant le démarreur au carter d'embrayage et sortez le démarreur complet.

Pour remettre le démarreur en place, procédez à l'inverse du démontage.

Fusible

Un fusible de 20 ampères, du type tubulaire, est fixé sur le tableau de bord, entre le commutateur des phares et l'ampèremètre. Chaque fois qu'un court-circuit se produit dans le système électrique, le fusible saute, empêchant les dégâts.

Il est très important d'utiliser un fusible de même ampérage en cas de remplacement. Si les phares ne s'allument pas, vérifiez le fusible. Si le fusible saute continuellement, vérifiez les câbles électriques et recherchez les courts-circuits.

Pour poser un nouveau fusible, dévissez le porte-fusible sur le tableau de bord, retirez l'ancien fusible et remplacez-le par un neuf.

Lampes de phares

Les phares avant comportent des lampes à culot de 6 volts, 25 watts, 2 filaments, n°I.H. 755 080 R91 (Mazda ou Lampe Rationnelle, référence 1011) et des lampes navettes 6 volts, 4 watts, numéro I.H. : 755 081 R91 (Mazda ou Lampe Rationnelle, réf. 811).

Le phare arrière comporte une lampe à culot 6 volts, 25 watts, 2 filaments, n°I.H. 755 080 R91 (Mazda Galba ou Lampe Rationnelle, réf. 1011).

Le feu rouge arrière comporte une lampe gris-seur 6 volts, 4 watts, 1 filament, n°I.H. 755 034 R91 (Mazda ou Lampe Rationnelle, réf. 603).

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

BATTERIE

L'énergie électrique est emmagasinée dans la batterie par une action chimique pour être utilisée au démarrage du moteur ou à l'éclairage. La batterie ne constitue pas la source électrique mais sert simplement comme réservoir d'électricité dans lequel on puise lorsque la génératrice ne fonctionne pas. Pour le démarrage par exemple, la batterie fournit l'énergie, mais dès que le moteur part, la génératrice commence à remplacer l'électricité prise à la batterie.

Vous obtiendrez de votre batterie le meilleur service et la durée maximum en suivant attentivement les simples données ci-dessous.

Démontage de la batterie

Après avoir bloqué les pédales de freins en position de freinage, dévissez les boulons étoilés et rabattez le côté de la boîte à batterie. Tirez ensuite la poignée pour sortir la batterie de sa boîte.

Nettoyage et entretien de la batterie

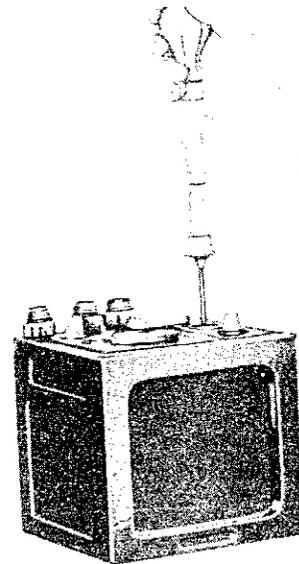
Les cosses de la batterie doivent être maintenues propres et serrées. Employez de l'eau chaude pour nettoyer le dessus de la batterie. Polissez les surfaces de contact des bornes et des cosses à la laine de fer, et remontez. Assurez-vous que les cosses sont bien serrées et que la batterie est solidement amarrée dans son boîtier. Remplacez les câbles qui ne sont pas réparables. Les trous d'évent des bouchons de remplissage ne doivent jamais être laissés obstrués.

Niveau de l'électrolyte - Le niveau de l'électrolyte (acide et eau) dans chaque élément doit toujours être maintenu à 1 cm (3/8") au-dessus des plaques séparatrices, pour empêcher la décharge de la batterie. Quand l'électrolyte n'atteint pas ce niveau, ajoutez de l'eau distillée pure. Si votre batterie est équipée d'un dispositif automatique de mise à niveau de l'électrolyte, suivez les instructions qui vous sont données avec la batterie ou consultez votre agent "International Harvester". N'employez jamais d'eau ordinaire ou ayant séjourné dans un récipient métallique. Conservez votre réserve d'eau distillée dans un récipient en verre qui ne doit servir que pour la batterie. Utilisez une seringue propre lorsque vous ajoutez de l'eau et prenez soin de ne pas laisser pénétrer de la saleté ou des sels corrosifs dans la batterie.

L'addition d'acide ou d'électrolyte ne doit être faite que par un électricien expérimenté. En aucun cas il ne faut y ajouter de poudres ou solutions destinées à "régénérer" la batterie.

Attention : Ne posez jamais d'outils sur la batterie, ce qui pourrait créer un arc électrique ou des courts-circuits. Soyez prudent et évitez de renverser de l'électrolyte sur vos mains ou sur vos vêtements.

Densité de l'électrolyte indique la condition relative de charge de la batterie et prévient quand il devient nécessaire d'augmenter l'intensité de charge de la génératrice, ou de recharger la batterie.



F381

Figure 58 - Lecture de la densité de l'électrolyte de la batterie.

Vérifiez la batterie une fois tous les 15 jours pour maintenir la densité correcte. Après correction de température à 27°C (80°F) (température du liquide), la densité, pour une batterie en pleine charge, doit être de 31 à 33° Baumé. Après une correction de température à 27°C, la lecture doit être maintenue à 29° Baumé. Ne laissez jamais la densité descendre au-dessous de 26° Baumé, ce qui indiquerait que la batterie est à moitié chargée.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

La lecture de la densité varie avec la température de l'électrolyte. Par exemple, une batterie en pleine charge donnant une lecture de 31° Baumé à 27°C indique 30° Baumé lorsque la température de l'électrolyte est de 43°C (110°F) et 34° Baumé lorsque la température de l'électrolyte est de - 5°C (+ 23°F). *

Utilisez un pèse-acide précis lorsque vous vérifiez la densité de l'électrolyte. Cette vérification ne doit jamais être faite aussitôt après avoir ajouté de l'eau dans la batterie.

La lecture de la densité doit être approximativement la même dans tous les éléments. Des variations importantes indiquent que la batterie ne fonctionne pas normalement.

Consultez votre agent "International Harvester" ou une station-service autorisée.

Voltage de la batterie - La batterie étant complètement chargée et en charge au taux normal, le voltage moyen de chaque élément à 27°C (80°F) est de 2,5 à 2,7 volts, et à 38°C (100°F) de 2,4 à 2,6 volts.

Fonctionnement par temps froid - Pour le fonctionnement par temps froid, il est très important de maintenir la batterie au voisinage de la pleine charge. N'ajoutez de l'eau dans votre batterie que lorsque le tracteur doit fonctionner pendant plusieurs heures, de façon à mélanger complètement l'eau et l'électrolyte, faute de quoi la batterie pourrait être endommagée par le gel de l'eau.

* La densité de l'électrolyte augmente ou baisse de 1° Baumé lorsque la température diminue ou augmente respectivement de 16°C environ.

L'électrolyte d'une batterie commence à geler aux températures indiquées ci-dessous, suivant l'état de la charge.

Densité de l'électrolyte (corrigée à 27°C - 80°F)	Températures de congélation	
	°C	°F
29° Baumé - chargée aux 3/4..	-52	-62
24° Baumé.....	-27	-16
19° Baumé.....	-15	+ 5
13° Baumé.....	- 7	+19

Les températures qui précèdent indiquent les points approximatifs où les premiers cristaux de gel commencent à faire leur apparition dans la solution, et celle-ci ne se congèle pas totalement avant d'avoir atteint une température plus basse. Une batterie chargée aux 3/4 ne risque pas d'être endommagée par le gel. Par conséquent, conservez la charge de la batterie au-dessus des 3/4 de sa capacité, tout particulièrement pendant l'hiver.

Si le tracteur doit être immobilisé un certain temps pendant l'hiver, il est recommandé de retirer la batterie et de l'entreposer dans un endroit sec et frais à une température supérieure à 0°C.

Placez la batterie sur une étagère ou un établi.

Vérifiez au moins une fois par mois le niveau de la batterie et la densité de l'électrolyte. Au premier indice de décharge, faites immédiatement le nécessaire. En conservant la batterie complètement chargée, vous augmenterez non seulement sa durée mais vous la conserverez prête à être immédiatement utilisée en cas de besoin.

Pour les schémas de câblage des tracteurs Utility Super FC-C et Vineyard Super FC-C, voyez page 52.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

NOTES

TRACTEUR UTILITY SUPER FC-C

N° de repère	Désignation
1	Batterie
2	Câble de masse de batterie
3	Câble de la batterie au boîtier
4	Régulateur de tension
5	Génératrice
6	Gaine des câbles du régulateur de tension
7	Gaine des câbles d'allumage
8	Ampèremètre
9	Démarreur
10	Distributeur
11	Contact d'allumage
12	Porte-fusible (avec fusible de 20 ampères)
13	Commutateur d'éclairage
14	Phare avant
15	Phare arrière
16	Gaine de câble de phare avant
17	Pattes d'attache sur le carter d'embrayage
18	Pattes d'attache sur les boulons du boîtier de batterie
19	Pattes d'attache fixées sur les boulons du repose-pied
20	Pattes d'attache sur le garde-boue gauche
21	Patte d'attache sur le garde-boue droit
22	Câble reliant le démarreur au Relais
23	Feu rouge arrière
24	Contact de démarreur
25	Patte d'attache sur le boulon du carter d'embrayage
26	Patte d'attache fixée sur la génératrice
27	Relais solénoïde
28	Câble de masse du Relais
29	Câble reliant le Relais à la batterie
A	Câble - du contact d'allumage à la bobine
B	Câble - du contact de démarreur à l'ampèremètre
C	Câble - rouge - de l'ampèremètre à la borne BAT du régulateur de tension
D	Câble - de l'ampèremètre au contact d'allumage
E	Câble - rouge - du commutateur d'éclairage aux phares avant - (code)
F	Câble - jaune - du commutateur d'éclairage aux phares avant - (veilleuse)
G	Câble - rouge - du commutateur d'éclairage au feu rouge arrière
H	Câble - jaune - du commutateur d'éclairage au phare arrière
J	Câble - du porte-fusible au commutateur d'éclairage
K	Câble - du porte-fusible au contact d'allumage
L	Câble - Relais au contact de démarreur
M	Câble - du relais à l'ampèremètre

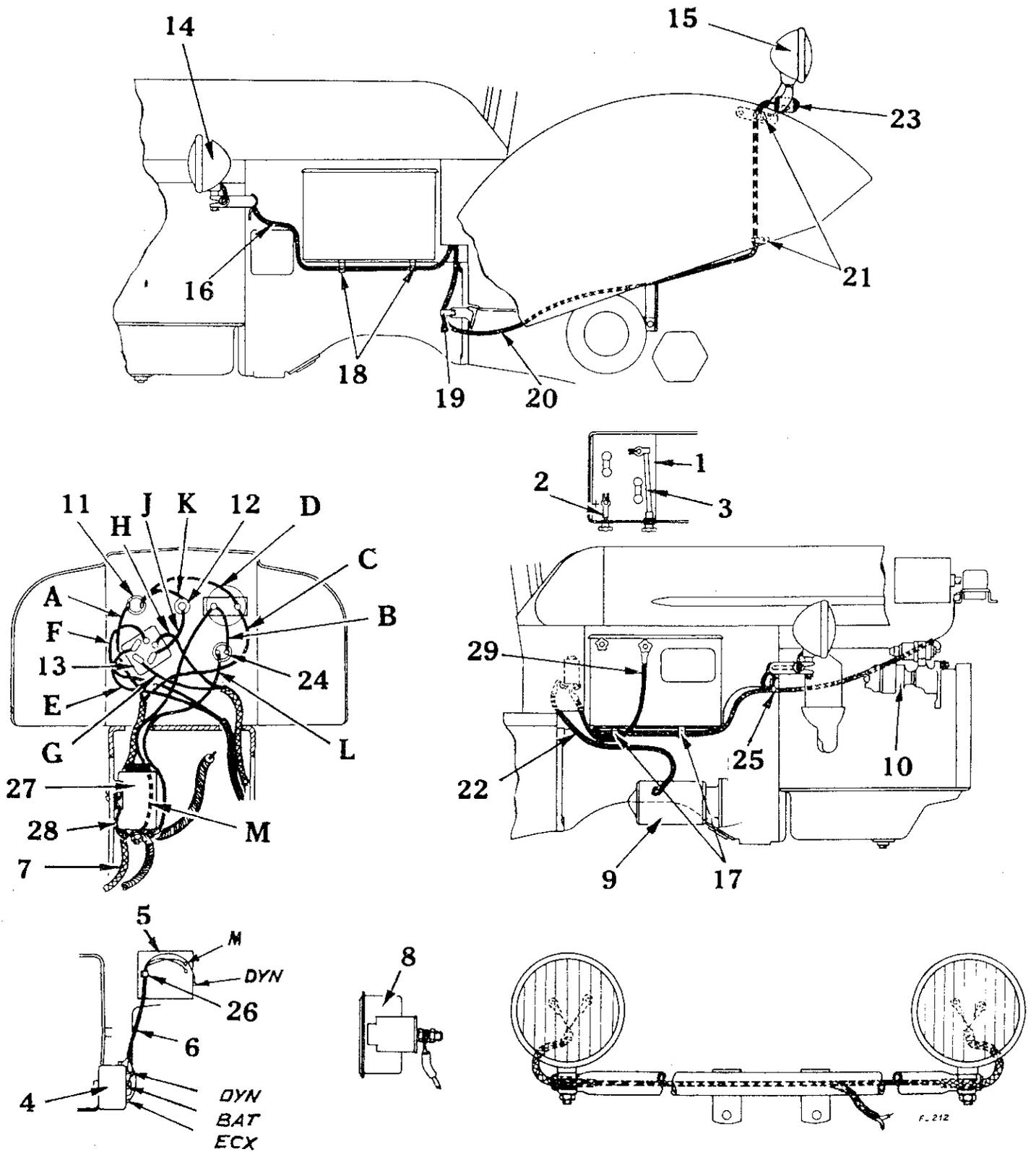


Figure 60 - Schéma de câblage du tracteur Vinevard Super FC-C

SUPER FC-C

TRACTEUR VINEYARD SUPER FC-C

N° de repère	Désignation
1	Batterie
2	Câble de masse de batterie
3	Câble de la batterie ou boîtier
4	Régulateur de tension
5	Génératrice
6	Gaine des câbles du régulateur de tension
7	Gaine des câbles d'allumage
8	Ampéremètre
9	Démarrreur
10	Distributeur et bobine d'allumage
11	Contact d'allumage
12	Porte-fusible (avec fusible de 20 ampères)
13	Commutateur d'éclairage
14	Phare avant
15	Phare arrière
16	Gaine des câbles des Phares avant
17	Pattes d'attache fixées sur le carter d'embrayage
18	Pattes d'attache montées sur les boulons du boîtier de batterie
19	Patte d'attache fixée sur le boulon du repose-pied
20	Gaine des câbles de phare arrière
21	Pattes d'attache fixées sur le garde-boue gauche
22	Câble démarreur - Relais
23	Feu rouge arrière
24	Contact de démarreur
25	Patte d'attache fixée sur un boulon du carter d'embrayage
26	Patte d'attache fixée sur la génératrice
27	Relais solénoïde
28	Câble de masse du Relais
29	Câble Relais-batterie
A	Câble - du contact d'allumage à la bobine
B	Câble - du bouton de démarreur à l'ampéremètre
C	Câble - rouge - du régulateur de tension borne BAT à l'ampéremètre
D	Câble - du contact d'allumage à l'ampéremètre
E	Câble - rouge - du commutateur d'éclairage aux phares avant - (code)
F	Câble - jaune - du commutateur d'éclairage aux phares avant - (veilleuse)
G	Câble - rouge - du commutateur d'éclairage au feu rouge arrière
H	Câble - jaune - du commutateur d'éclairage au phare arrière
J	Câble - du commutateur d'éclairage au porte-fusible
K	Câble - du contact d'allumage au porte fusible
L	Câble - du bouton de démarreur - au Relais
M	Câble - de l'ampéremètre au Relais

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Châssis

FREINS

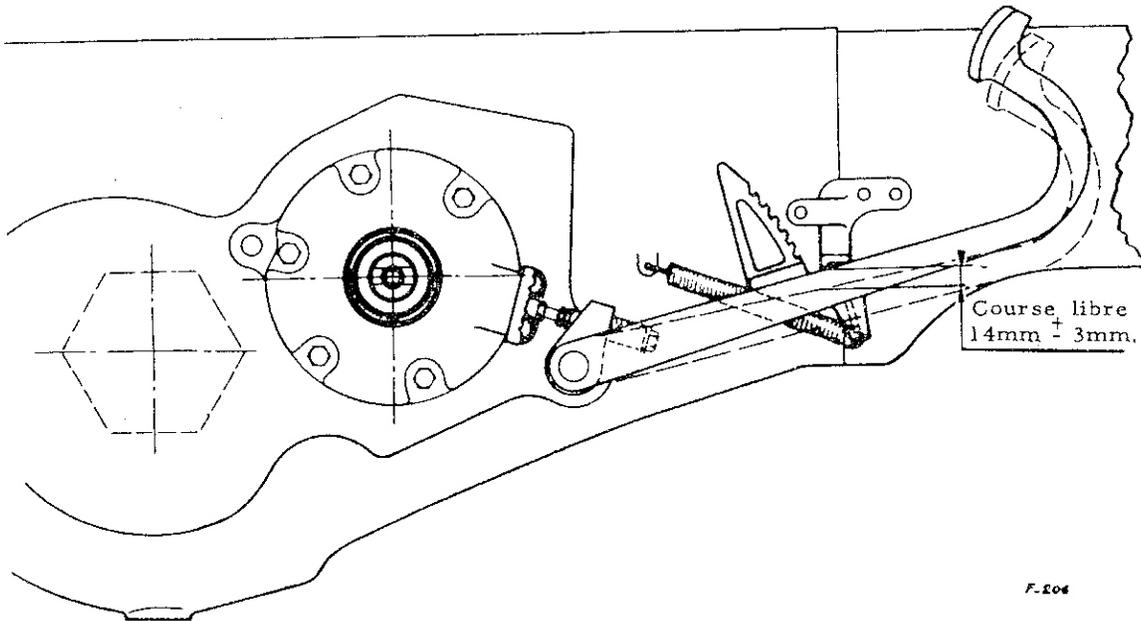


Figure 61 - Réglage des
pédales de freins sur le
tracteur Utility
Super FC-C

Course libre
14mm \pm 3mm.

F. 206

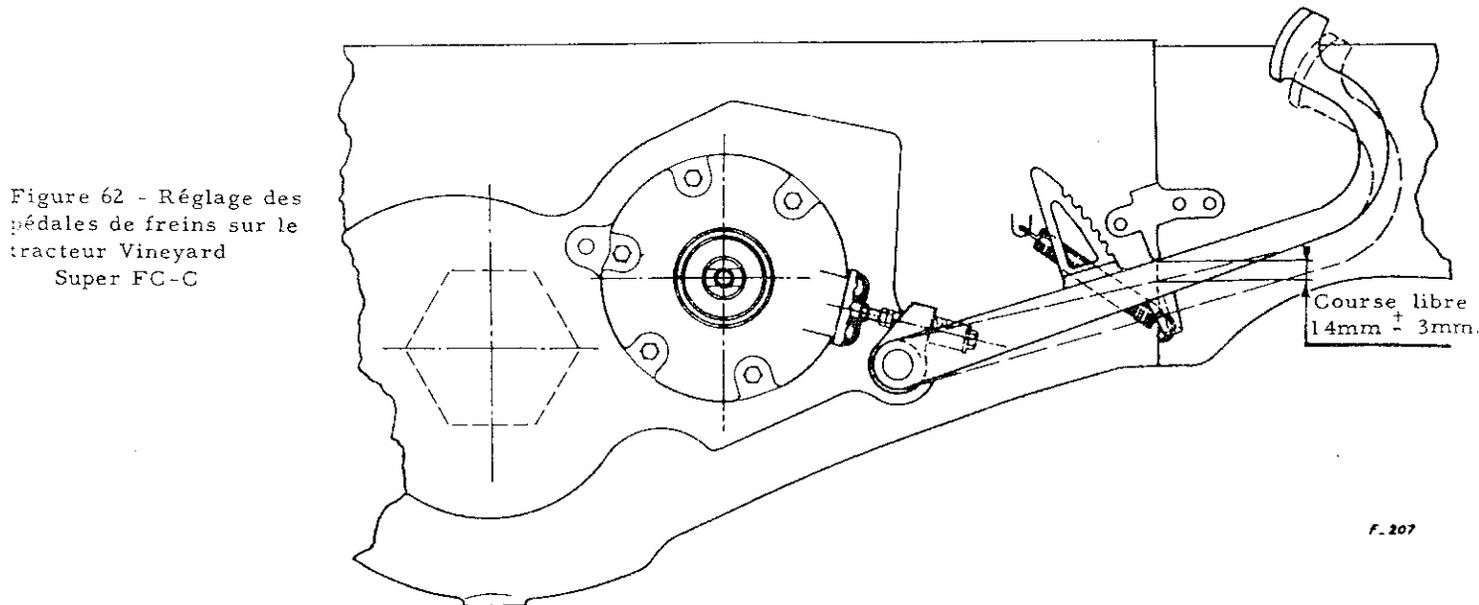


Figure 62 - Réglage des
pédales de freins sur le
tracteur Vineyard
Super FC-C

Course libre
14mm \pm 3mm.

F. 207

Le tracteur est équipé de freins à disques auto-serreurs. Ils sont commandés par deux pédales qui peuvent être manœuvrées individuellement ou simultanément lorsqu'elles sont jumelées.

Attention: Les pédales de freins doivent toujours

être jumelées pour rouler en grande vitesse.

Les freins ne doivent pas frotter et la garde de la pédale ne doit pas être exagérée. Cette garde doit être de 14 mm \pm 3 mm, mesurée entre la butée de la pédale et la position de celle-ci au début du serrage.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Réglage

Voyez figure 61 pour le tracteur Utility Super FC-C et figure 62 pour le Vineyard Super FC-C.

Régalez d'abord la course libre de la pédale de frein droite comme suit:

Desserrez le contre-écrou "A", tournez la tige de commande du frein "B" jusqu'à ce que la course libre désirée soit obtenue. Régalez la course libre de la pédale de frein gauche de la même façon, en réglant la tige de commande de frein au carter du frein gauche.

Pour obtenir l'équilibrage des freins, il est très important d'avoir une garde identique aux deux pédales. Un moyen sûr de vérifier l'équilibrage des freins consiste à mettre les deux roues arrière sur cric de façon à leur permettre de tourner librement. Calez soigneusement le tracteur, jumelez les pédales et mettez le moteur en marche.

Engagez la troisième ou la quatrième vitesse et freinez. Ce freinage doit faire ralentir simultanément et d'une façon égale les deux roues et doit aussi tendre à diminuer le régime du moteur. Si, à l'application des freins une roue s'arrête et l'autre continue à tourner, diminuez le serrage de la roue qui ne tourne plus, jusqu'à ce que les deux roues s'arrêtent simultanément lors du freinage.

Serrez le contre-écrou "A" une fois le réglage correct obtenu.

Si le frein a été démonté, le ressort de la tige de commande doit être taré à nouveau. Ce ressort doit être comprimé sur une longueur de 27 mm. Voyez figure 63.

Pour tarer le ressort, placez la tête de la tige de commande dans un étau. Assemblez la rondelle plate, le ressort et la rotule sur la tige de commande, le ressort appuyant sur la portée plate de la rotule. Montez ensuite la rondelle d'épaisseur et le premier des trois contre-écrous. Vissez ce contre-écrou contre la rondelle d'épaisseur, jusqu'à ce que le ressort ait la longueur requise. La longueur doit être prise entre la portée plate de la rotule et la rondelle. Serrez ensuite le second contre-écrou contre le premier. Le troisième contre-écrou sert à régler la course libre de la pédale de freins.

Vérifiez souvent qu'il ne se dépose pas d'huile ou de graisse sur les différentes portées des freins. Si vous trouvez de l'huile ou de la graisse en quantité exagérée à l'intérieur du carter de freins, vérifiez l'état du joint d'étanchéité du pignon de transmission finale. Changez-le s'il est défectueux.

Vérifiez que le trou d'évacuation d'huile situé au-dessous du carter de freins est propre.

Vérifiez la propreté du canal de drainage de la cage de roulement du pignon de transmission finale, communiquant avec les trous de drainage de la rondelle de retenue du roulement.

Vérifiez l'usure des garnitures de freins. Si l'épaisseur des disques n'est plus que de 11 mm., surfacez les garnitures ou changez-les.

Si de l'huile ou de la graisse se sont déposées sur les garnitures, changez-les.

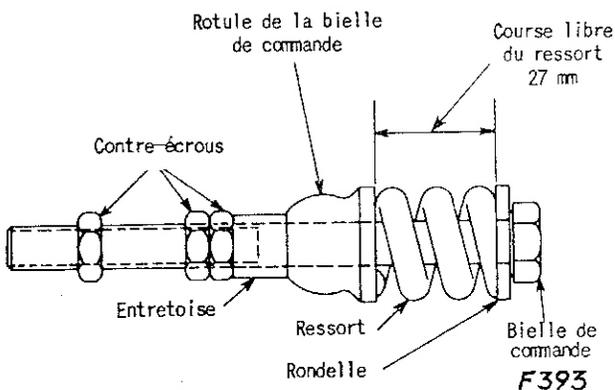


Figure 63 - Réglage de la bielle de commande.

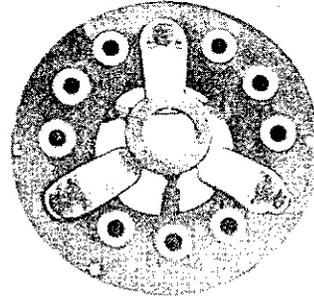
UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

EMBRAYAGE MOTEUR

Le tracteur est équipé d'un embrayage "Ferodo". Cet embrayage est du type à ressorts, à disque unique sec, d'un diamètre de 225 mm (8-27/32") et comporte 9 ressorts de pression.

Entretien de l'embrayage

L'embrayage est conçu de façon à ne nécessiter qu'un minimum de soins. Toutes les 120 heures de travail, graissez le manchon de la butée d'embrayage et graissez la butée d'embrayage toutes les 1000 heures de travail, comme indiqué dans le tableau de graissage, page 29. Evitez l'excès de graissage.



F53A

Figure 64 - Embrayage "Ferodo".

Réglages de l'embrayage

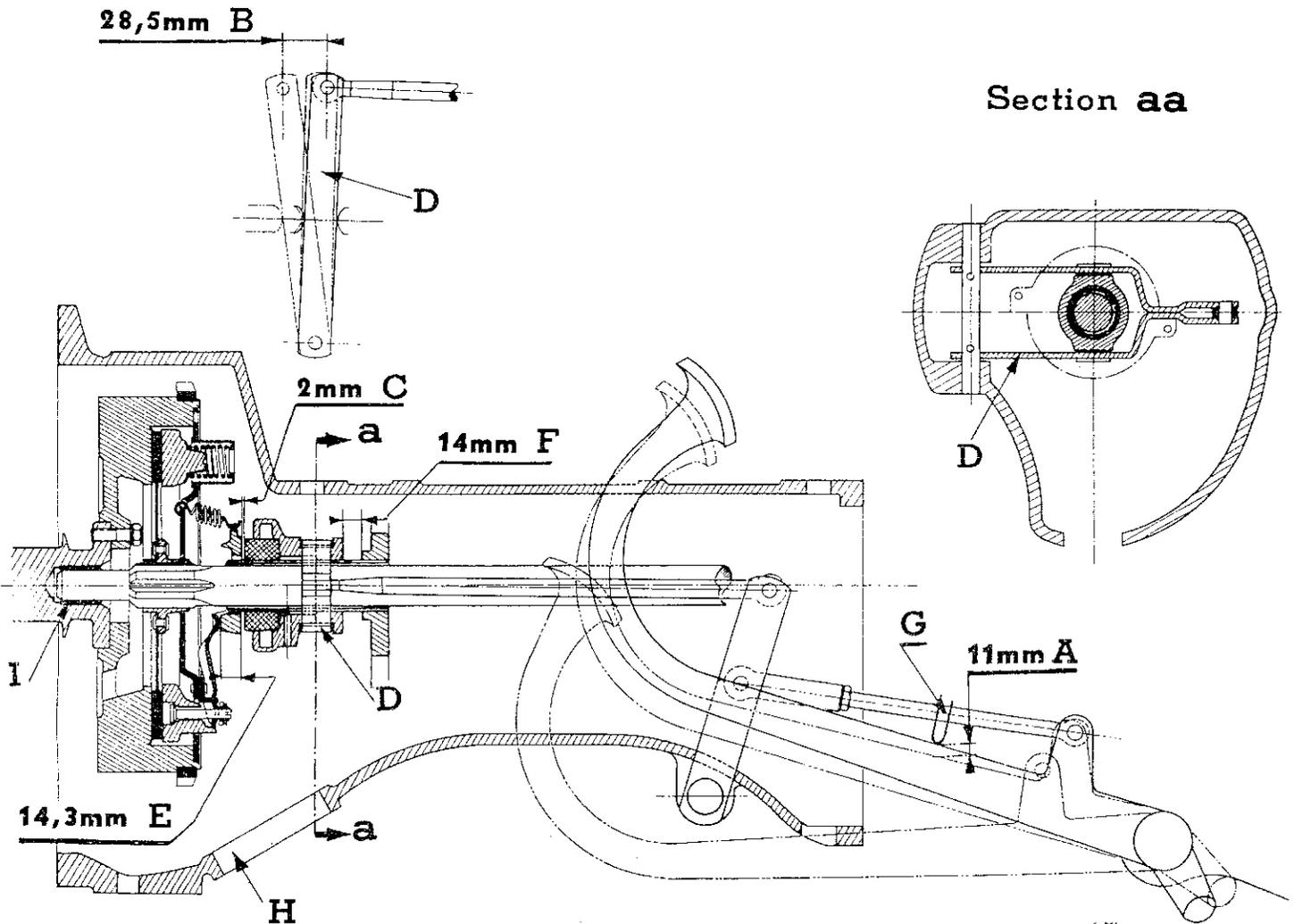


FIGURE 65 - A - Course libre de la pédale d'embrayage. B - Déplacement de 28,5 mm de la chape d'embrayage. C - Jeu de 2 mm entre la butée d'embrayage et les doigts du plateau. D - Chape d'embrayage. E - Course de débrayage de l'anneau: 14,3 mm. F - Réglage pour l'usure. G - Butée de la pédale d'embrayage. H - Trou de visite du carter d'embrayage. I - Coussinet de centrage d'embrayage auto-graisseur.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Garde de la pédale d'embrayage

Il est très important qu'un jeu de 2 mm (5/64") soit maintenu entre la butée d'embrayage et les doigts du plateau. En vue de maintenir ce jeu, la pédale d'embrayage doit avoir une course libre de 14,7 mm \pm 3 mm, à partir de la butée sous le repose-pied, lorsque l'embrayage est en prise totale (figure 67).

Au fur et à mesure de l'usure du disque, cette garde diminue et elle doit être réglée. L'embrayage peut être sérieusement endommagé si la garde de la pédale devient insuffisante.

Cette garde peut être maintenue dans les limites correctes par le réglage en longueur de la tringle (voyez figure 67). Pour ceci, desserrez l'écrou de

blocage, retirez l'axe de la chape et faites tourner cette dernière jusqu'à ce que la course de la pédale soit de 11 mm (7/16"). Remettez l'axe en place et bloquez l'écrou.

Vous aurez ainsi un jeu de 2 mm (5/64") entre la butée d'embrayage et les doigts du plateau.

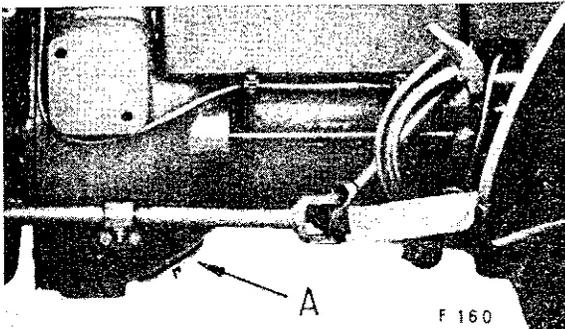


Figure 66 - A. Trou de visite du carter d'embrayage.

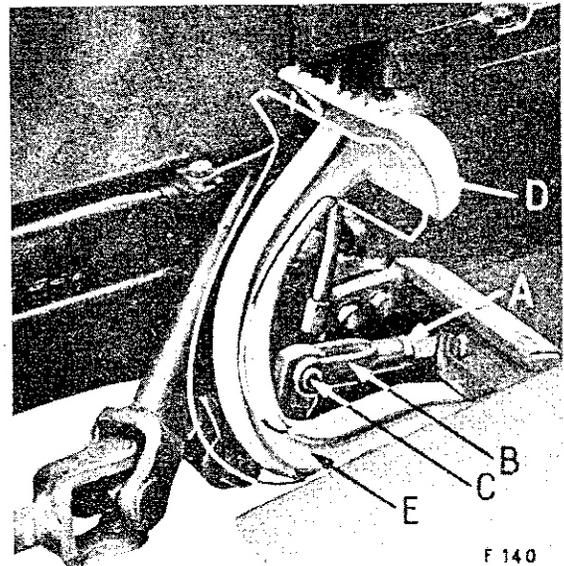


Figure 67 - A. Ecrou de blocage.
B. Chape de réglage.
C. Axe de la chape.
D. Pédale d'embrayage.
E. Course libre de la pédale 11 mm.

ATTELAGE

Attention : Les boulons de la barre d'attelage doivent être bloqués. Tous les attelages des machines remorquées doivent être attachés à la barre d'attelage ou au crochet de remorquage. Ne tentez aucun remorquage sans barre d'attelage.



Ne jamais se tenir, au cours de l'accrochage, entre le tracteur et la machine à remorquer.

Pour le tracteur Utility Super FC-C seulement :

Ce tracteur est équipé d'une barre d'attelage oscillante. Ce type de barre permet de tourner court avec des instruments trainés et facilite également les manoeuvres lorsque le tracteur est utilisé dans de petits champs de forme irrégulière. La barre d'attelage oscillante peut se déplacer sur toute la largeur du support de guidage, ou peut être au besoin, bloquée dans une position fixe.

TRACTEUR UTILITY et VINEYARD SUPER FC-C

Le tracteur exerce son effort de traction, sur les machines remorquées, par l'intermédiaire de la barre d'attelage. Celle-ci est réglable verticalement.

pour s'adapter aux différents attelages. Un réglage correct évite des efforts inutiles tant au tracteur qu'à la machine remorquée. L'accrochage se fait de telle sorte que l'axe de traction du tracteur est en ligne avec l'axe de résistance de la machine, ou s'en trouve tout au moins rapproché. Un attelage effectué d'un côté ou de l'autre de la ligne de résistance engendrerait des efforts et des fatigues, tant sur le tracteur que sur la machine remorquée, au risque d'abimer le matériel. De plus, un attelage incorrect causerait des difficultés de conduite qui se traduiraient par un mauvais travail de la machine remorquée.

Lorsque vous vous servez d'une longue chaîne pour remorquer une charge, faites avancer le tracteur très lentement jusqu'à ce que tout le mou de la chaîne soit absorbé.

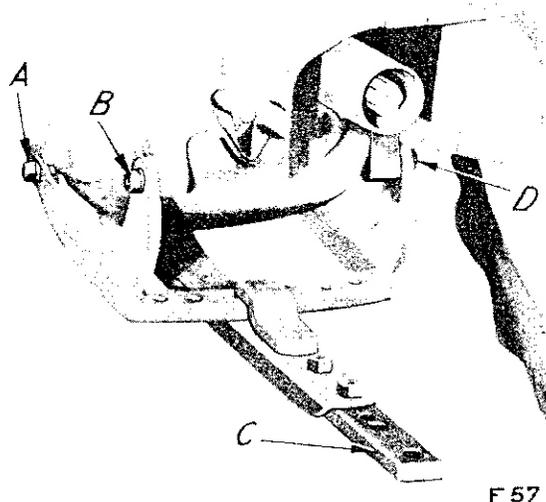


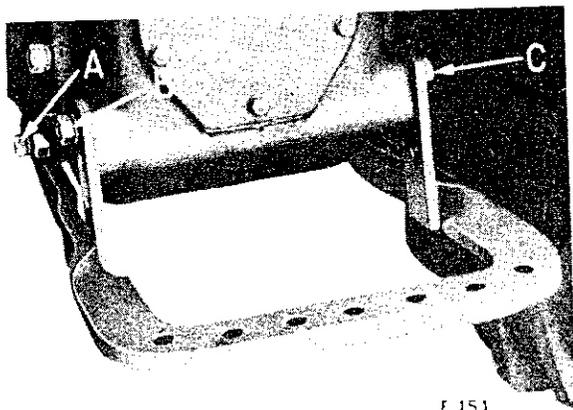
Figure 68 - Réglage de la barre d'attelage. A, E et D - Boulons de fixation de la barre d'attelage. C - Méplat d'accrochage (Tracteur Utility Super FC-C.)

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Réglage de la barre d'attelage

La barre d'attelage peut être réglée à quatre hauteurs différentes pour obtenir une position d'attelage correcte pour la machine à remorqué.

Pour le tracteur Utility Super FC-C seulement :



F 151

Figure 68 A - Réglage de la barre d'attelage (tracteur Vineyard Super FC-C). A. B. C. Boulons de fixation de la barre d'attelage.

La barre d'attelage est réglable en longueur par le déplacement du méplat d'accrochage qui peut être rentré ou ressorti. Dans le cas d'une traction simple, ce méplat doit être boulonné dans une des

positions rentrées. Au contraire, pour les attelages utilisant la prise de force standard, il doit être ressorti et la barre d'attelage doit être placée à sa position la plus basse.



A-12895

Quand le tracteur remorque une machine commandée par la prise de force, assurez-vous que toutes les tôles de protection des organes de transmission sont bien en place et en bon état.

TRACTEUR UTILITY et VINEYARD SUPER FC-C

Pour régler en hauteur, desserrez les boulons "A" et enlevez les boulons "B", figure 68. Relevez ou abaissez la barre d'attelage de façon qu'elle puisse être fixée dans les trous choisis supérieurs ou inférieurs des bossages du carter de transmission. Remettez en place les boulons "A" et "B".

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

ROUES ET ESSIEUX

Tracteur Utility Super FC-C seulement

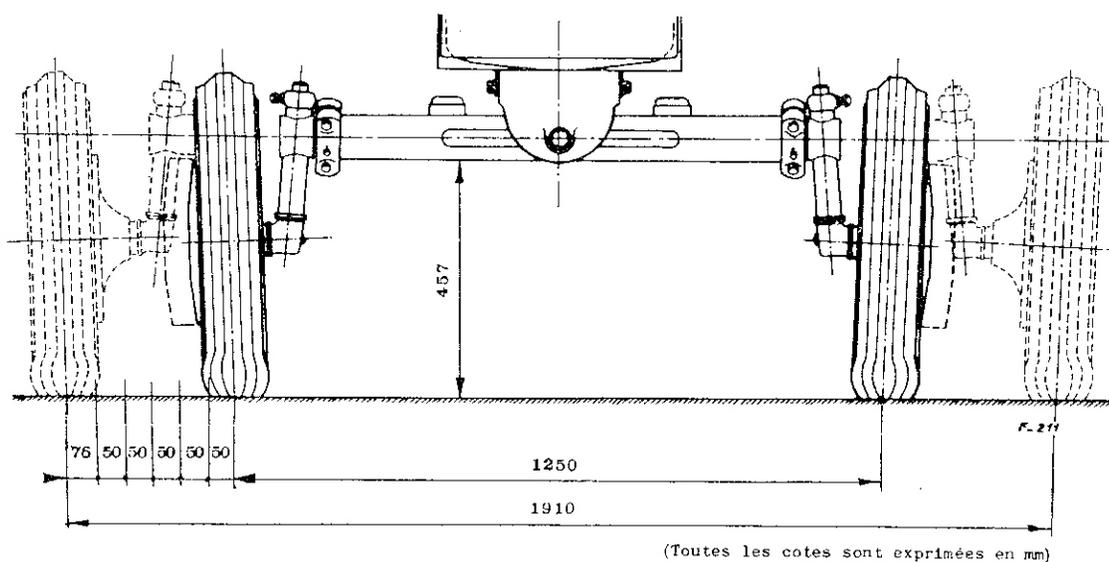


Figure 69 - Essieu avant large réglable.

Le tracteur Utility Super FC-C étant équipé d'un essieu avant large réglable, il est possible d'obtenir les voies suivantes, en soulevant l'essieu et en écartant plus ou moins les extensions comme indiqué ci-dessous. Voyez figure 69.

Les roues sont du type réglable, avec jantes en acier amovible pour pneumatiques de 500 x 15, à 4 plis, type tracteur. Les jantes sont munies de pattes rivées et les roues tournent sur des roulements à rouleaux coniques.

Voies obtenues avec les jantes tournées vers l'intérieur :

1,26 m (49-1/2"), 1,36 m (53-1/2"), 1,46 m (57-1/2"), 1,56 m (61-1/2"), 1,66 m (65-1/2") et 1,76 m (69-1/2").

Voies obtenues avec les jantes tournées vers l'extérieur :

1,41 m (55-1/2"), 1,51 m (59-1/2"), 1,61 m (63-1/2"), 1,71 m (67-1/2"), 1,81 m (71-1/2") et 1,91 m (75-1/2").

Pour le graissage des roues, voyez page 27.

Au remontage des jantes, serrez fortement et régulièrement les écrous des vis de fixation pour éviter un désalignement de la roue et de la jante.

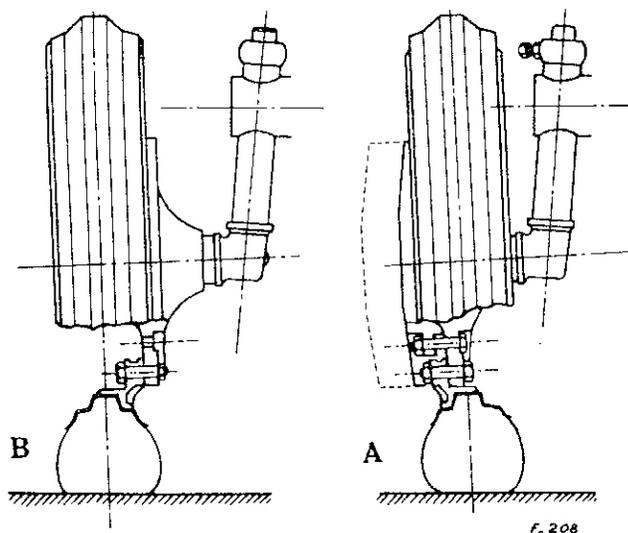


Figure 70 - A- jantes tournées vers l'intérieur pour obtenir les voies de 1,26 m à 1,76. B- jantes tournées vers l'extérieur pour obtenir les voies 1,41 à 1,96 m.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

ROUES ET ESSIEUX

Tracteur Vineyard Super FC-C seulement

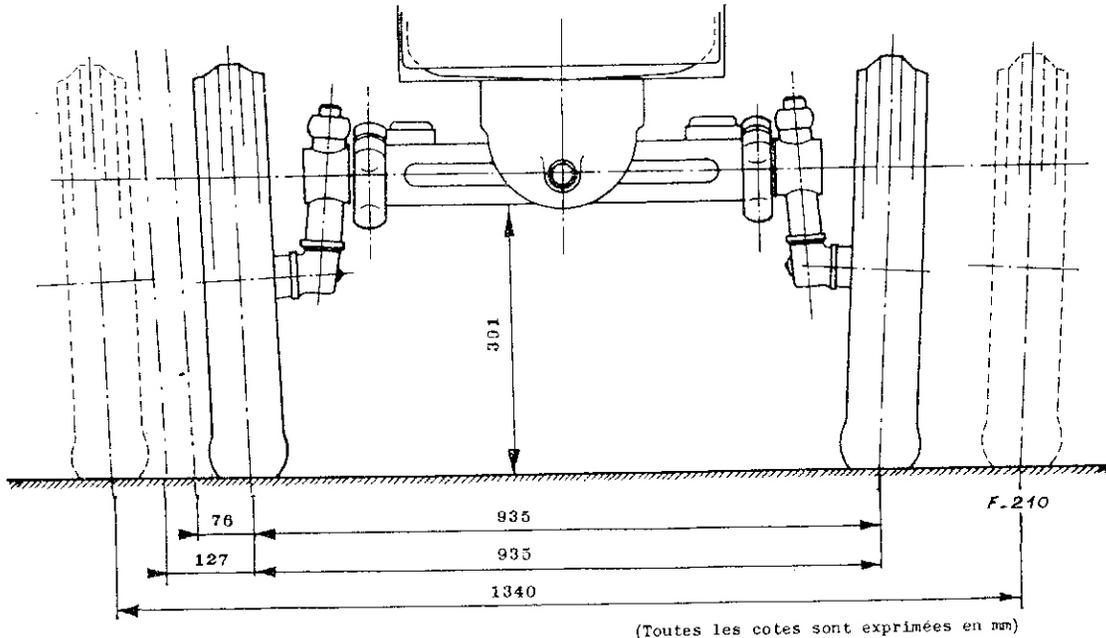


Figure 71 - Essieu avant réglable.

Le tracteur Vineyard Super FC-C étant équipé d'un essieu avant réglable, il est possible d'obtenir les voies suivantes, en soulevant l'essieu et en écartant plus ou moins les extensions comme indiqué plus bas. Voyez figure 71.

Les roues sont du type réglable, avec jantes en acier amovible pour pneumatiques de 400 x 15 à 4 plis, type tracteur. Les jantes sont munies de pattes rivées et les roues tournent sur des roulements à rouleaux coniques.

Voies obtenues avec les jantes tournées vers l'intérieur:

0,93 m (36-7/8") et 1,19 m (46-7/8").

Voies obtenues avec les jantes tournées vers l'extérieur:

1,09 m (42-7/8") et 1,34 m (52-7/8").

Pour le graissage des roues, voyez page 27.

Au remontage des jantes, serrez fortement et régulièrement les écrous des vis de fixation pour éviter un désalignement de la roue et de la jante

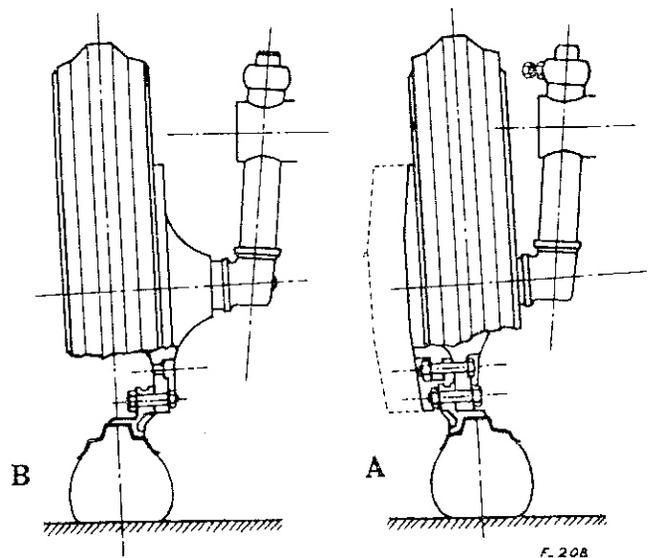
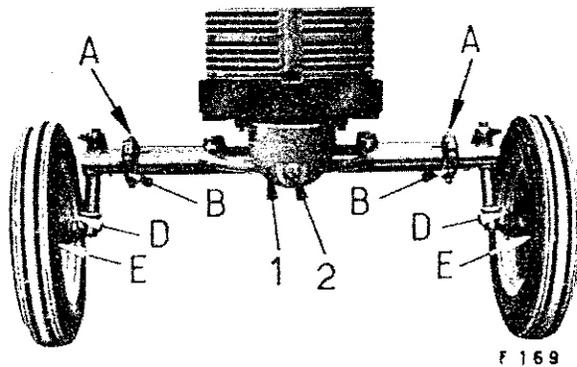


Figure 72 - A: jantes tournées vers l'intérieur pour obtenir les voies de 0,93 m et 1,19 m. B: jantes tournées vers l'extérieur pour obtenir les voies de 1,09 m et 1,34 m.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Réglage des différentes voies

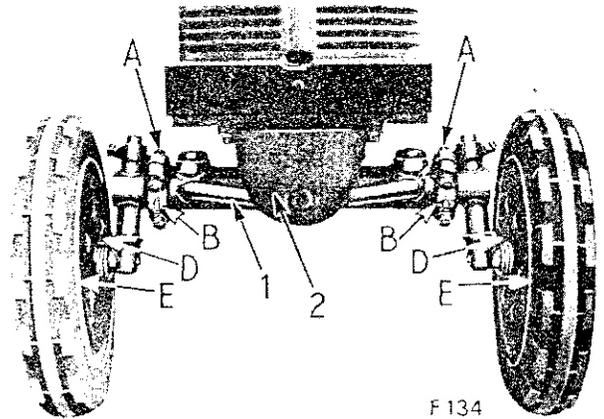
1. Desserrez les boulons qui maintiennent serrés les colliers d'extension d'essieu. A
2. Enlevez les goupilles fendues et les chevilles d'extension d'essieu "B". Enlevez les boulons "C" de la barre d'accouplement.



F 169

Réglage du pincement

Les roues avant doivent avoir un pincement de 3 à 6 mm (1/8 à 1/4"), c'est-à-dire qu'elles doivent être plus rapprochées l'une de l'autre à l'avant de 6 mm par rapport à l'arrière. Cette cote doit être mesurée entre les points "DD" et "EE". Ces points sont à situer sur le rebord extérieur des jantes à la même hauteur que l'axe des roues.



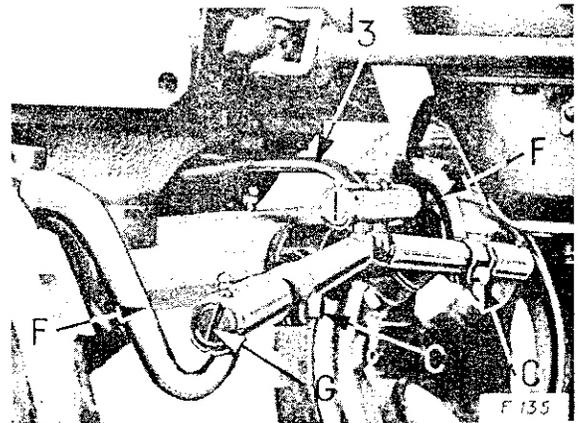
F 134

Figure-74- 1. Essieu avant et tirant. 2. Support de montage d'essieu avant.

1. Support de montage d'essieu avant.
2. Axe de pivot d'essieu avant.
3. Faites coulisser les extensions d'essieu de la même valeur de chaque côté et réglez les barres d'accouplement en conséquence.
4. Remettez en place les chevilles des colliers d'extension d'essieu dans les trous choisis et serrez les colliers. Remontez et serrez les boulons de la barre d'accouplement.

Prenez soin de régler de façon identique les deux extrémités de la barre d'accouplement.

Pour régler le pincement, détachez les barres de direction "F", desserrez les contre-écrous et vissez ou dévissez les vis à créneaux "G" de la barre d'accouplement suivant besoin.



F 135

Figure 75 - Tringlerie de direction.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

ROUES ARRIÈRE

Tracteur Utility Super FC-C

Les roues arrière sont en fonte avec des jantes en acier démontables pour pneumatiques type agricole de 10 x 28, 4 plis.

Il est possible de faire varier la voie arrière avec le creux des roues tourné vers l'intérieur ou l'extérieur. Les pattes d'attache n'étant pas dans l'axe des roues, il est possible de faire varier la voie arrière en les retournant.

Les écartements sont les suivants:

- 1°) Creux des roues tourné vers l'intérieur: 1,13 m à 1,36 m (44-1/4 à 53-3/4").
- 2°) Creux des roues tourné vers l'extérieur: 1,50 m à 1,79 m (59-1/4 à 70-1/2").

En retournant les roues, assurez-vous que les pneumatiques tournent bien dans le sens de rotation indiqué par la flèche portée sur le flanc de ceux-ci. Il faudra donc changer les roues de côté, à moins que les pneus n'aient été démontés.

Les roues avant et arrière comportent des trous pour la fixation des poids supplémentaires en fonte.

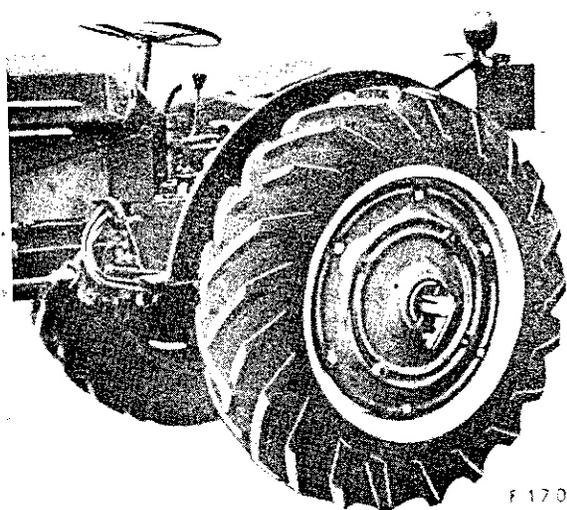


Figure 77 - Tracteur Utility - Creux de roue tourné vers l'intérieur.

Tracteur Vineyard Super FC-C

Les roues arrière sont en fonte avec des jantes en acier démontables pour pneumatiques type agricole de 9-24, 4 plis.

Il est possible de faire varier la voie arrière avec le creux des roues tourné vers l'intérieur ou l'extérieur.

Les écartements sont les suivants:

- 1°) Creux des roues tourné vers l'intérieur; A
 - a) jante montée à l'intérieur: 0,81 m (32-1/8").
 - b) jante montée à l'extérieur: 0,93 m (36-7/8").
- 2°) Creux des roues tourné vers l'extérieur B
 - c) jante montée à l'intérieur: 1,21 m (47-5/8").
 - d) jante montée à l'extérieur: 1,33 m (52-3/8").

Le déport de la jante doit toujours être à l'extérieur, donc, il est nécessaire de démonter les jantes chaque fois que vous désirez changer de voie. Assurez-vous que les pneumatiques tournent bien dans le sens de rotation indiqué par la flèche portée sur le flanc de ceux-ci.

Les roues avant et arrière comportent des trous pour la fixation des poids supplémentaires en fonte.

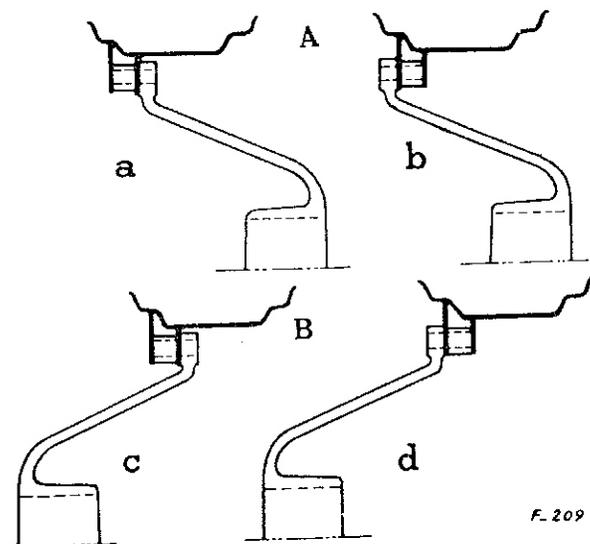


Figure 78 - Montage de la roue arrière et réglage des voies-
A- Creux des roues tourné vers l'intérieur. a) jante montée à l'intérieur voie 0,81 m. b) jante montée à l'extérieur voie 0,93 m.
B- Creux des roues tourné vers l'extérieur. c) jante montée à l'intérieur voie 1,21 m. d) jante montée à l'extérieur voie 1,33 m.

SIÈGE

Réglage du siège

La position du siège peut être réglée en avant ou en arrière en déplaçant l'axe "A" dans les trous "B" (voyez figure 79).

L'amortisseur en caoutchouc peut être également réglé suivant le poids du conducteur afin de lui assurer le maximum de confort. Il suffit de déplacer l'amortisseur "C" dans les trous "D" (premier deuxième ou troisième en partant de l'avant, suivant le poids du conducteur).

Le siège peut être basculé vers l'arrière afin de dégager le repose-pieds pour conduite debout, ou en cas de pluie, pour éviter le séjournement de l'eau sur le siège.

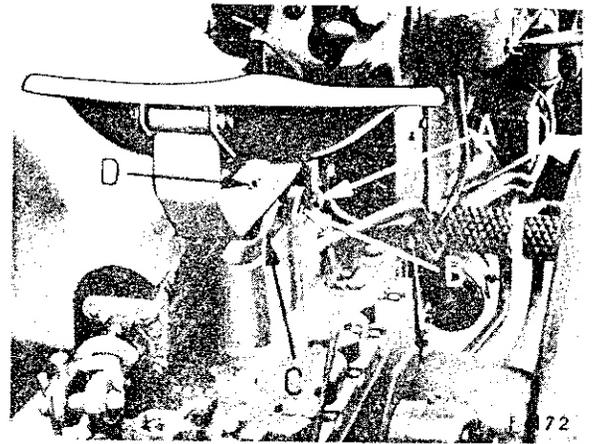


Figure 79 - Réglage du siège. A- Axe. B- Trous de réglage. C- Amortisseur. D- Trous de réglage de l'amortisseur.

PNEUMATIQUES

Gonflage

Les pneus doivent être correctement gonflés, suivant les indications données dans le tableau ci-contre. Les toiles des pneumatiques s'endommagent rapidement si la pression est insuffisante et il y a risque de glissement autour de la jante et d'arrachage de la valve. Un gonflage exagéré se traduit par une usure rapide due à des dérapages fréquents.

Vérifiez la pression toutes les semaines avec un manomètre de précision à basse pression, gradué de cent grammes en cent grammes. Vous ne devez pas laisser la pression descendre au-dessous des chiffres indiqués.

Le gonflage s'effectue au gonfleur mécanique, à la pompe à main ou au moyen d'un gonfleur s'adaptant sur un trou de bougie (voyez page). Ce type de gonfleur est vendu par les agents I.H.

Assurez-vous que les chapeaux de valve sont bien en place et bien serrés. Ils empêchent les fuites d'air par le corps de valve et protègent ce dernier de la boue, du gravier, de la neige ou de la glace qui risqueraient de l'endommager et de pénétrer dans la chambre à air.

Pressions d'utilisation pour pneumatiques de tracteurs basse pression

Roues avant et arrière	Kg/cm ²	Lbs./pouce carré
AVANT (Toutes dimensions)		
A - Pneus de 4 plis	2	28
ARRIERE		
B - Pression de gonflage minimum pour pneus 4 et 6 plis.....	0,850	12
C - Pour les labours, augmentez la pression de la roue de raie de.....	0,300	4
D - Quand on emploie sur le tracteur des roues particulièrement lourdes ou que le tracteur porte des machines pesantes telles que récolteur de maïs, etc., il faut augmenter la pression. Reportez-vous au tableau de gonflage des fabricants de pneumatiques ou prenez contact avec votre agent I.H.		
E - Pression de gonflage maximum pour pneus de 4 plis.....	1,100	16
F - Pression de gonflage maximum pour pneus de 6 plis.....	1,700	24

UTILITY et VINEYARD SUPER FC-C

Attention: Dès la réception du tracteur, réglez la pression des pneumatiques en suivant les indications du tableau de la page 66.

Expédition des tracteurs sur pneus

Afin de permettre un calage efficace et éviter le rebondissement des tracteurs expédiés sur plateformes (wagons ou remorques routières), les pressions de gonflage doivent être les suivantes:

Tous pneus avant 4 plis... 2,100 kg (30 lb.)
Tous pneus arrière..... 2,100 kg (30 lb.)

Important : Les pneus doivent être ramenés à leur pression correcte avant d'utiliser le tracteur, de le remorquer ou de le placer en dépôt pour un certain temps. Sans cette précaution, le caoutchouc se déformera et se fendillera.

Utility Super FC-C seulement

La vitesse maximum sur route ne doit pas dépasser 17,3 km/h (10,75 m.p.h.); pour les travaux des champs, une vitesse maximum de 7,2 km/h (4,4 m.p.h.) est recommandée. Au remorquage d'un tracteur, ne dépassez pas la vitesse de 17,30 km/h (10,75 m.p.h.)

Vineyard Super FC-C seulement

La vitesse maximum sur route ne doit pas dépasser 14,4 km/h (8,95 m.p.h.); pour les travaux des champs, une vitesse maximum de 6,08 km/h (3,78 m.p.h.) est recommandée. Au remorquage d'un tracteur, ne dépassez pas la vitesse de 14,4 km/h (8,95 m.p.h.)

Montage du pneu sur la jante

Après avoir monté un pneu neuf ou usagé sur une jante, gonflez à une pression de 2,100 kg (30 lb) pour que le bourrelet du pneu prenne sa place sur le rebord de la jante et pour empêcher un glissement susceptible de déchirer l'embase de la valve. Ensuite, gonflez ou dégonflez à la pression correcte de fonctionnement.

Adhérence et lestage

Les pressions de gonflage recommandées sont indiquées page 66. Il ne faut pas employer le tracteur avec des pneus incorrectement gonflés. Pour assurer à vos pneus le maximum de durée, surveillez leur profil. Si celui-ci s'use trop rapidement ajoutez immédiatement du lest pour diminuer le glissement. Vérifiez si la pression n'est pas trop forte. Consultez votre agent I.H. pour les renseignements.

L'effort de traction à la barre d'un tracteur peut être augmenté en lestant les roues motrices soit en ajoutant des poids en fonte, soit en introduisant un liquide dans les chambres à air.

L'accroissement de l'effort de traction à la barre par un lestage déterminé varie suivant la nature du terrain. Quand il est nécessaire de lester fortement, on peut employer simultanément des poids en fonte et le liquide dans les pneus.

Surcharge

Ne dépassez pas la limite de charge prévue pour les pneumatiques en arrimant sur le tracteur des instruments dont le poids dépasserait la capacité de charge prévue pour les dimensions des pneus du tracteur. Après lestage des roues arrière, il peut être nécessaire de régler la hauteur de la barre d'attelage pour obtenir un alignement correct de tirage.

Lestage liquide

Les chambres peuvent être remplies aux 3/4 de liquide. Employez de l'eau propre pour des températures supérieures à 0°C (32°F) et une solution de chlorure de calcium (CaCl₂) par temps de gelée.

Méthode de lestage liquide du pneumatique

Procurez-vous un adaptateur, figure 80, chez votre agent I.H. Cet adaptateur est muni d'une valve de purge qui permet l'évacuation de l'air remplacé par le liquide.

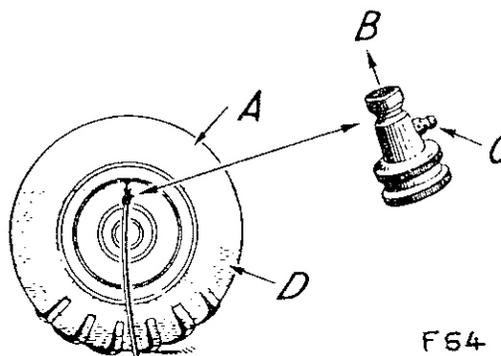


Figure 80 - Remplissage du pneu aux 3/4. A- Air. B- Sur valve. C- Purgeur D- Liquide.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Mettez le tracteur sur cric et amenez la valve à la partie supérieure en faisant tourner la roue. Démontez le corps de valve et vissez en place l'adaptateur auquel sera relié le tuyau d'arrivée d'eau. La chambre peut être remplie au moyen de trois procédés différents: réservoir surélevé d'au moins 1,50 m par rapport à la chambre, pompe à main, air comprimé dans un réservoir étanche rempli de liquide.

Lest liquide anti-gel

Par temps de gelée, il est recommandé d'utiliser une solution dosée à 25% de chlorure de calcium. Ce dosage représente environ 2,5 kg de chlorure de calcium en paillettes pour dix litres d'eau (20 lb, pour 10 gallons). La concentration de la solution se mesure au pèse-acide pour accumulateurs. Une solution à 25% a une densité d'environ 1,225 et un point de congélation de -32°C (-25°F).

Attention : Certains cristaux de chlorure de calcium ont une réaction acide. Il est recommandé d'ajouter 100 grammes de chaux pour chaque dose de 10 kg de chlorure de calcium.

Pour préparer la solution, commencez toujours par verser l'eau dans le récipient; ajoutez ensuite la quantité de chlorure de calcium en mélangeant soigneusement. Ne versez jamais l'eau sur les paillettes de chlorure. Laissez la solution se refroidir avant de l'employer.

Cônes ou écrous de montage des valves

Des cônes ou écrous de montage des valves sont fournis avec toutes les chambres à air de roues arrière prévus pour recevoir du liquide. Ils sont montés sur la valve avant l'expédition.

Le but du cône ou écrou est de maintenir la valve dans son trou au montage du pneu, particuliè-

rement quand on utilise du liquide. Sans ce cône ou écrou, au montage ou lors du remplissage, la valve risque de rentrer dans la jante, ce qui provoque une perte de temps pour la ressortir de son trou.

Soins à apporter aux pneumatiques

Évitez les souches, les pierres, les ornières profondes et autres obstacles. Réparez immédiatement les coupures, la négligence de cette recommandation diminuera de beaucoup la durée des pneus. L'huile et la graisse sont nocives au caoutchouc, évitez donc leur présence sur les pneumatiques. Quand le tracteur a été employé pour des pulvérisations (insecticides), lavez les pneus à l'eau pour faire disparaître toute trace de produit chimique.

Protection des pneus pendant le remisage

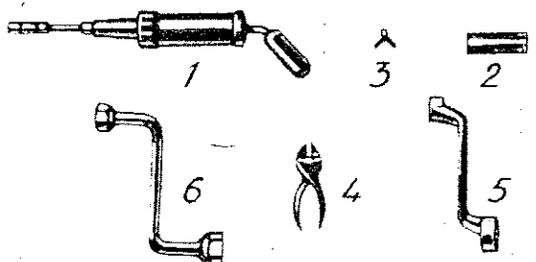
Lorsque le tracteur n'est pas utilisé, gardez-le de telle sorte que les pneus soient à l'abri de la lumière. Nettoyez-les soigneusement et montez le tracteur sur cales de façon à soulever les pneus s'ils doivent être inutilisés longtemps. Si vous ne prenez pas ces précautions, gonflez les pneus à intervalles réguliers. Avant de remettre le tracteur en service, n'oubliez pas de vérifier la pression des pneus et de les regonfler à la pression d'utilisation (voyez page 66).

Chaînes anti-dérapantes

Pour travailler sur des herbages ou des terrains mouillés, employez des chaînes du type à crampons. L'élasticité des pneus et les mouvements des chaînes détacheront la boue pendant la rotation des roues.

Il se peut que la chaîne ait tendance à patiner sur le pneu; pour éviter cet inconvénient, utilisez des attaches du type à ressort pour la fixation.

OUTILLAGE NÉCESSAIRE A L'ENTRETIEN ET AUX RÉGLAGES



F383

Figure 81 - Outillage d'entretien général fourni avec le tracteur.

Réf.	Désignation
1	Pistolet graisseur, contenance 85 g. (3 oz.)
2	Clé spéciale pour bougies
3	Jauges d'écartement pour bougies et rupteurs
4	Pincettes de 20 cm (8")
5	Clé à douille 12 pans
6	Clé de roue 25 x 19,05 mm (1 x 3/4") hexagonale

TABLEAU DE DÉPANNAGE

CAUSE PROBABLE

REMÈDE ÉVENTUEL

MOTEUR DIFFICILE A METTRE EN MARCHÉ

Pas d'essence dans le réservoir ou le carburateur....	Remplissez le réservoir avec de l'essence, ouvrez le robinet, vérifiez les canalisations, le filtre à essence et le carburateur.
Filtre à essence ou canalisations obstrués.....	Nettoyez le filtre à essence, vérifiez les canalisations et le carburateur.
Eau dans l'essence.....	Vidangez le réservoir à essence et le carburateur. Utilisez de l'essence propre et séchez les bougies. Consultez votre agent I.H.
Eau dans les cylindres.....	Vérifiez le joint de culasse et regardez si les trous de drainage du collecteur d'échappement ne sont pas obstrués.
Mauvaise utilisation du volet obturateur d'air, moteur noyé.....	Suivez les instructions données pour le démarrage, page 6.
Allumage défectueux, câbles desserrés.....	Vérifiez les câbles; les bougies et le distributeur ou remplacez. Reportez-vous aux pages 41 à 45.
Batterie et démarreur défectueux	Vérifiez et effectuez l'entretien, ou remplacez. Reportez-vous aux pages 49 à 55.
Bougies encrassées ou mauvais écartement des électrodes.....	Nettoyez les bougies et réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027"), ou remplacez les bougies.
Bouton de contact fermé	Tirez sur le bouton de contact et recherchez les autres masses éventuelles, reportez-vous également aux instructions concernant le distributeur, pages 42 à 45.
Lever de contrôle du régulateur à la position de ralenti	Placez le levier au tiers de sa course, à la position de démarrage.
Manque de compression	Consultez votre agent "International Harvester".
Dent de la couronne de démarrage cassée	Consultez votre agent "International Harvester".
Huile de graissage trop épaisse	Vidangez et refaites le plein avec le lubrifiant recommandé page 30.
Pignon de la boîte de vitesses en prise	Placez le levier de changement de vitesses au point mort.
Grippage interne.....	Consultez votre agent "International Harvester".

LE MOTEUR COGNE OU NE FONCTIONNE PAS RÉGULIÈREMENT

Mauvais calage du distributeur.....	Faites un nouveau calage du distributeur, page 44.
Bougies encrassées, mauvais écartement des électrodes ou type de bougies ne convenant pas.....	Nettoyez les bougies, réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027"), ou remplacez les bougies.
Étincelle faible	Vérifiez le distributeur pour voir si l'étincelle provenant de la bobine est bonne. Vérifiez les plots du rupteur et leur écartement, les bougies et le câblage, voyez page 42.
Mauvais réglage du carburateur	Réglez selon les instructions données page 33.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

CAUSE PROBABLE

REMÈDE ÉVENTUEL

LE MOTEUR COGNE OU NE FONCTIONNE PAS RÉGULIÈREMENT

Moteur trop chaud.....	Vérifiez le système de refroidissement et la courroie du ventilateur. Réportez-vous aux instructions du paragraphe "Surchauffage du moteur", plus loin.
Essence de mauvaise qualité ou contenant de l'eau	Vidangez et refaites le plein avec de l'essence propre et de bonne qualité.
Soupapes mal réglées.....	Vérifiez le jeu des soupapes ou consultez votre agent International Harvester.
Rentrée d'air au collecteur d'admission	Vérifiez le joint et bloquez les écrous.
Fumées d'échappement épaisses.....	Vérifiez le niveau d'huile du filtre à air. Vérifiez l'arrivée d'essence au carburateur. Examinez les segments et les pistons pour voir leur degré d'usure, ou consultez votre agent I.H.
Excès de calamine dans les cylindres	Consultez votre agent International Harvester.
Jeu excessif des axes de pistons ou de coussinets.....	Consultez votre agent International Harvester.
Segments cassés ou jeu excessif des pistons.....	Consultez votre agent International Harvester.
Coussinets de bielles ou de paliers usagés.....	Consultez votre agent International Harvester.
Le régulateur colle ou demande à être réglé.....	Consultez votre agent International Harvester.

MANQUE DE PUISSANCE

La manette de contrôle du régulateur n'est pas à sa position d'accélération.....	Placez la manette de contrôle du régulateur à la position d'accélération.
Moteur trop froid ou trop chaud	Faites tourner le moteur jusqu'à réchauffage avant de lui imposer la pleine charge. Vérifiez le système de refroidissement ou consultez votre agent International Harvester.
Surcharge du moteur	Réduisez la charge.
Le moteur cogne d'une façon exagérée.....	Employez un combustible de bonne qualité. Vérifiez également le calage du distributeur ou consultez votre agent International Harvester.
Le régulateur ne fonctionne pas correctement.....	Consultez votre agent International Harvester.
Manque de compression	Vérifiez les soupapes et les segments de pistons. Consultez votre agent International Harvester.
Combustible de mauvaise qualité ou mélange trop pauvre	Reportez-vous aux instructions concernant le carburateur, page 33.
Canalisations ou filtre à essence obstrués	Nettoyez. Voyez page 33.
Trou d'évent du réservoir à combustible bouché	Débouchez le trou d'évent dans le bouchon de remplissage.
Tuyau d'échappement obstrué.....	Nettoyez-le.
Filtre à air obstrué ou entrée d'air dans le moteur et le carburateur	Nettoyez le filtre à air comme indiqué page 38. Bloquez les écrous de montage du carburateur et du collecteur.
Huile du moteur et du filtre à air trop épaisse	Vidangez et refaites le plein avec l'huile recommandée. Reportez-vous au chapitre "Caractéristiques des lubrifiants", page 30.
Mauvais calage ou allumage défectueux	Voyez le distributeur, page 42.
L'embrayage patine	Réglez la garde de la pédale, page 59, ou consultez votre agent International Harvester.
Les freins frottent	Réglez-les; voyez pages 56 et 57.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

CAUSE PROBABLE

REMÈDE ÉVENTUEL

SURCHAUFFAGE DU MOTEUR

- Le système de refroidissement est obstrué ou entartré.....Nettoyez le système, reportez-vous page 37 ou consultez votre agent International Harvester.
- La courroie du ventilateur patineRéglez la tension ou remplacez la courroie, page 37.
- Insuffisance d'eau dans le système de refroidissement.....Remplissez le radiateur jusqu'au niveau correct.
- Ailettes du radiateur obstruéesEnlevez la menue paille ou la saleté de la grille du radiateur et nettoyez au jet si possible.
- Le combustible ne convient pas au moteur.....Mettez du combustible de qualité convenable. Reportez-vous à "Carburateur", page 33.
- Calage incorrect.....Vérifiez selon les instructions du chapitre "Distributeur", page 42.
- Ecartement dérégulé entre les contacts du rupteur.....Réglez l'écartement entre les contacts du rupteur selon les instructions du chapitre "Distributeur".
- Surcharge du moteur.....Réduisez la charge.
- Excès de calamine dans les cylindres.....Consultez votre agent International Harvester.

MANQUE DE PRESSION D'HUILE, PRESSION TROP ÉLEVÉE OU TROP FAIBLE

- Manomètre défectueux.....Remplacez-le ou consultez votre agent I.H.
- Manque d'huile, qualité incorrecte ou huile diluéeReportez-vous aux caractéristiques des lubrifiants, page 30. Vérifiez le niveau d'huile, en cas de dilution, remplacez par de l'huile neuve. Reportez-vous aux instructions de fonctionnement.
- Canalisations d'huile obstruéesNettoyez les canalisations ou serrez les raccords. Consultez votre agent International Harvester.
- Insuffisance d'huile dans le carterAjoutez de l'huile. Reportez-vous au tableau de graissage. Recherchez les fuites d'huile.
- Saletés sur le siège de la soupape régulatrice de pression ou mauvais fonctionnement.....Consultez votre agent International Harvester.
- Tamis de pompe à huile obstrué ou pompe à huile ne fonctionnant pas.....Nettoyez selon les instructions données page 19, ou consultez votre agent International Harvester.
- Coussinets usagés.....Consultez votre agent International Harvester.

DILUTION OU CONSOMMATION EXCESSIVE D'HUILE

- Huile ne correspondant pas aux caractéristiquesVoyez "Caractéristiques des lubrifiants", page 30.
- Fuites aux canalisations d'huile, au filtre, au bouchon de vidange ou au joint du carter inférieur...Vérifiez et serrez à fond, ou consultez votre agent International Harvester.
- Segments de compression ou segments raçleurs usés ...Consultez votre agent International Harvester.
- Jeu des coussinets de bielles.....Consultez votre agent International Harvester.
- Longue période de marche au ralenti.....Arrêtez le moteur.
- Moteur surchauffé ou trop froid.....Reportez-vous aux paragraphes "Manque de puissance" et "Surchauffage du moteur".
- Vitesse du moteur trop élevée.....Consultez votre agent International Harvester.
- Reniflard du bloc-cylindres obstruéNettoyez le chapeau du reniflard selon les instructions données page 19.

CONSOMMATION EXCESSIVE DE COMBUSTIBLE

Mélange trop riche, carburateur dérégulé.....	Vérifiez le volet obturateur d'air et reportez-vous aux instructions données page 33.
Fuites de combustible	Resserrez ou remplacez les canalisations ou le joint du filtre à essence.
Essence de mauvaise qualité.....	Utilisez de l'essence de bonne qualité.
Volet obturateur d'air fermé.....	Recherchez la cause du non-fonctionnement du volet obturateur d'air.
Moteur surchauffé.....	Réduisez la charge ou passez à une vitesse inférieure.
Compression faible.....	Consultez votre agent International Harvester.
Allumage défectueux.....	Reportez-vous aux pages 41 à 55.
Température du moteur anormale	Vérifiez le système de refroidissement. Vérifiez l'huile de graissage ou consultez votre agent International Harvester.
Filtre à air obstrué.....	Assurez l'entretien du filtre à air, page 38.
Quantité ou qualité d'huile non conforme.....	Reportez-vous aux "Caractéristiques des lubrifiants" page 30, et maintenez l'huile au niveau correct.

MANQUE DE COMBUSTIBLE

Insuffisance d'essence dans le réservoir.....	Faites le plein et vérifiez les canalisations.
Trou d'évent du bouchon du réservoir obstrué.....	Nettoyez le trou d'évent.
Robinet d'essence fermé ou insuffisamment ouvert.....	Ouvrezle robinet et reportez-vous aux instructions de mise en marche du moteur.
Tamis du filtre à essence et canalisations obstrués ou sales.....	Nettoyez comme indiqué page 33.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Type de bougies incorrect, bougies trop vieilles, sales ou mal réglées.....	Nettoyez et réglez l'écartement des électrodes de 6 à 7/10 mm (.023 à .027") ou remplacez par des bougies neuves.
Fils desserrés ou mal branchés	Vérifiez les fils pour voir si toutes les connexions sont propres et bien serrées.
Mauvais calage du distributeur.....	Recalez comme indiqué page 44.
Plot de contact du rupteur sale, brûlé ou dérégulé	Nettoyez. Vérifiez l'écartement, ou remplacez.
Linguet du rupteur collé ou ressort du linguet cassé ou détendu.....	Vérifiez et remplacez, voyez page 42.
Batterie défectueuse, déchargée ou câbles desserrés ..	Rechargez, nettoyez ou serrez les cosses des câbles ou remplacez. Vérifiez le câble de masse, reportez-vous page 49.
Démarrreur défectueux	Remplacez-le ou consultez votre agent I. H.
Génératrice ne fonctionnant pas	Nettoyez le collecteur, vérifiez les balais, page 47. consultez votre agent International Harvester.
Régulateur de tension et d'intensité défectueux	Consultez votre agent International Harvester.
Ampèremètre défectueux.....	Remplacez-le ou consultez votre agent I. H.
L'ampèremètre indique une décharge	Vérifiez la batterie et la génératrice, sa courroie et les câbles.
Les phares n'éclairent pas	Vérifiez le câble de masse de la batterie. Manœuvrez le commutateur, remplacez les lampes, le fusible, rechargez la batterie, vérifiez le câblage et la génératrice ou consultez votre agent I. H.
Les phares n'éclairent pas suffisamment	Placez l'interrupteur sur la brillance maximum. Rechargez la batterie, resserrez les bornes des câbles, vérifiez les lampes et nettoyez les plots de contact.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

CAUSE PROBABLE

REMÈDE ÉVENTUEL

FREINS

- Les freins ne serrent pas..... Réglez les freins, page 56. Changez les garnitures ou consultez votre agent International Harvester.
- Les freins frottent ou ne sont pas équilibrés..... Réglez-les. Visez page 56.
- Garnitures imprégnées d'huile..... Remplacez-les ou consultez votre agent I.H.
- Ressort de rappel cassé..... Dégagez le verrou de frein, assurez-vous que l'arbre transversal du frein gauche tourne librement.

BOITE DE VITESSES

- Passage des vitesses difficile..... Utilisez le lubrifiant recommandé page 30.
- Levier des vitesses ou fourchette défectueux..... Remplacez-les, ou consultez votre agent I.H.
- L'embrayage moteur patine..... Voyez le paragraphe "Manque de puissance".
- Grincement des pignons..... Arrêtez le tracteur et débrayez avant de changer de vitesse.
- Les pignons ne restent pas en prise..... Consultez votre agent International Harvester.
- Engrenages bruyants..... Vérifiez le niveau d'huile, utilisez le lubrifiant recommandé ou consultez votre agent I.H.
- Pièces endommagées..... Consultez votre agent International Harvester.

ROUES ARRIÈRE

- Elles ne tournent pas..... Dégagez le verrou des freins.
- La boîte de vitesses, le différentiel ou l'embrayage sont défectueux..... Voyez les chapitres concernant ces organes ou consultez votre agent International Harvester.

ROUES AVANT

- Trop serrées ou trop lâches..... Examinez le graissage des roulements et réglez.
- Fuites de lubrifiant..... Vérifiez la bague d'arrêt d'huile, ou consultez votre agent International Harvester.

DIRECTION

- Direction défectueuse..... Vérifiez la vis sans fin et le secteur de direction. Vérifiez le réglage de l'essieu avant et le gonflage des pneus, ou consultez votre agent I.H.
- Essieu avant défectueux..... Inspectez la tringlerie, vérifiez et remplacez les pièces défectueuses ou consultez votre agent I.H.
- Le tracteur tourne sur un côté..... Vérifiez et réglez l'équilibrage des freins, page 56. Vérifiez le gonflage des pneus et le réglage de l'essieu avant.

PNEUMATIQUES

- Usure excessive ou irrégulière..... Vérifiez le pincement et la pression de gonflage des pneus. Voyez page 66.
- Les pneus arrière patinent..... Ajoutez du lest et vérifiez si la pression n'est pas trop forte, page 66. Si la bande de roulement est fortement usée, les pneus patineront plus facilement. Remplacez-les par des neufs ou utilisez une chaîne à crampons.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

- Reportez-vous aux instructions détail page 74 et suivantes, ou consultez votre agent I.H.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

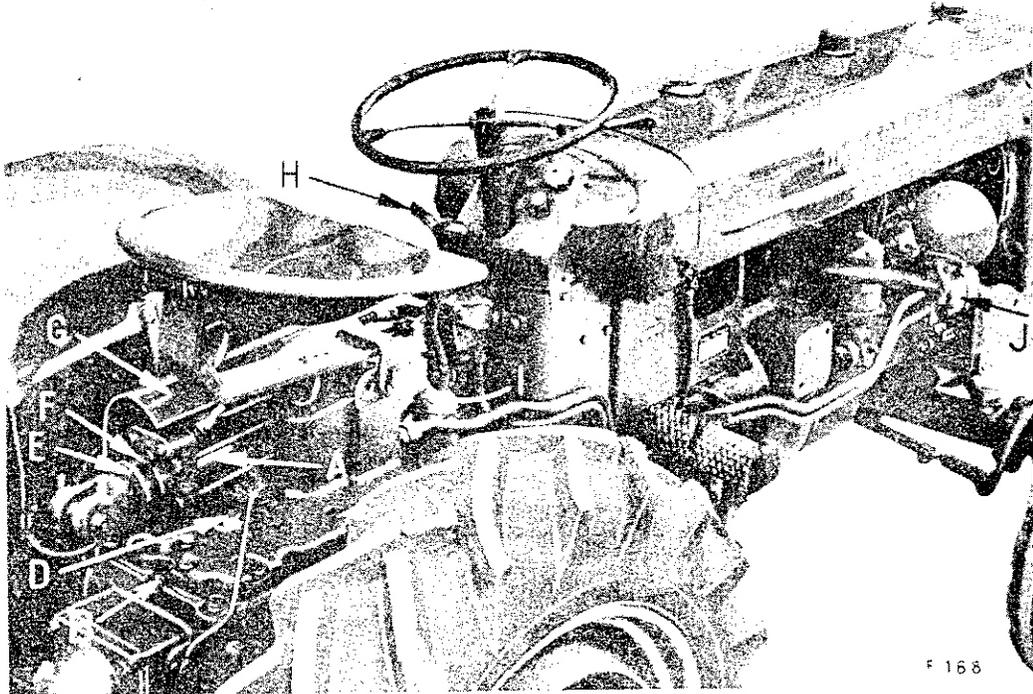


Figure 82 - Relevage hydraulique par vérin (cas d'un vérin unique). A - Vérin. B - Vis de fixation du couvercle au bâti arrière. C - Vis de fixation du réservoir au couvercle. D - Bouchon de remplissage avec jauge. E - Collier limiteur de course. F - Clapet d'arrêt. G - Garant. H - Manette de commande du distributeur. I - Distributeur. J - Pompe hydraulique.

DESCRIPTION

Le relevage hydraulique par vérin utilisé sur les tracteurs Utility et Vineyard comprend essentiellement les organes suivants :

une pompe hydraulique, un distributeur hydraulique, un vérin hydraulique, un réservoir de fluide hydraulique situé sous le siège du conducteur, les canalisations nécessaires.

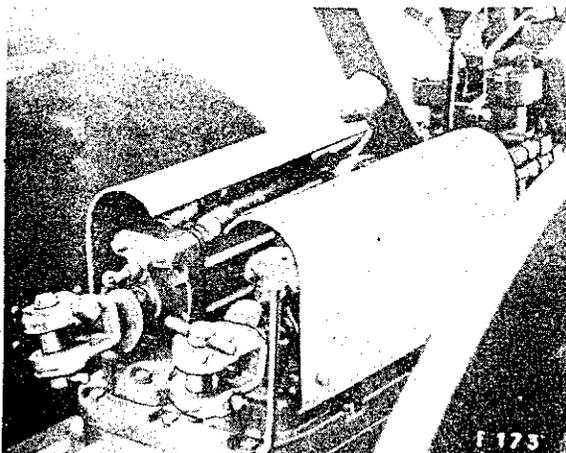


Figure 83 - Tracteur Utility équipé de deux vérins.

FONCTIONNEMENT

Le relevage hydraulique f. H. par vérin, est un système qui permet de relever ou de terrer les instruments portés sur le tracteur, ou encore de régler la profondeur de travail de ces instruments.

Ceux-ci peuvent être réglés sans qu'il soit nécessaire d'arrêter le travail et quelle que soit la position de l'embrayage, l'essentiel étant naturellement que le moteur soit en fonctionnement.

Le système hydraulique est entièrement indépendant de l'embrayage du moteur. La pompe hydraulique est constamment entraînée par le moteur du tracteur.

Le vérin est à double effet, vous pouvez régler les instruments en n'importe quel point intermédiaire entre les positions extrêmes de relevage ou de terrage.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

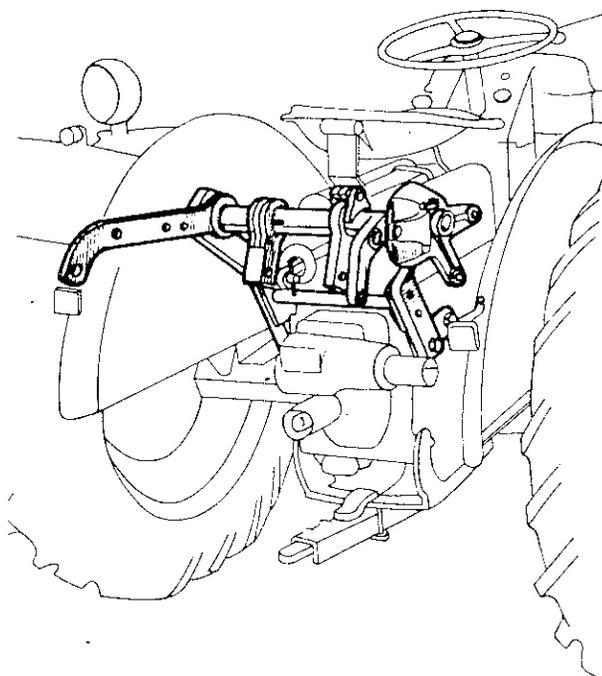


Figure 84 - Relevage arrière articulé 722 693 R91, pour tracteur Utility, permettant l'utilisation des instruments alternatifs (charrue, etc., portés) "sous bâti". Le tracteur doit être équipé de deux vérins.

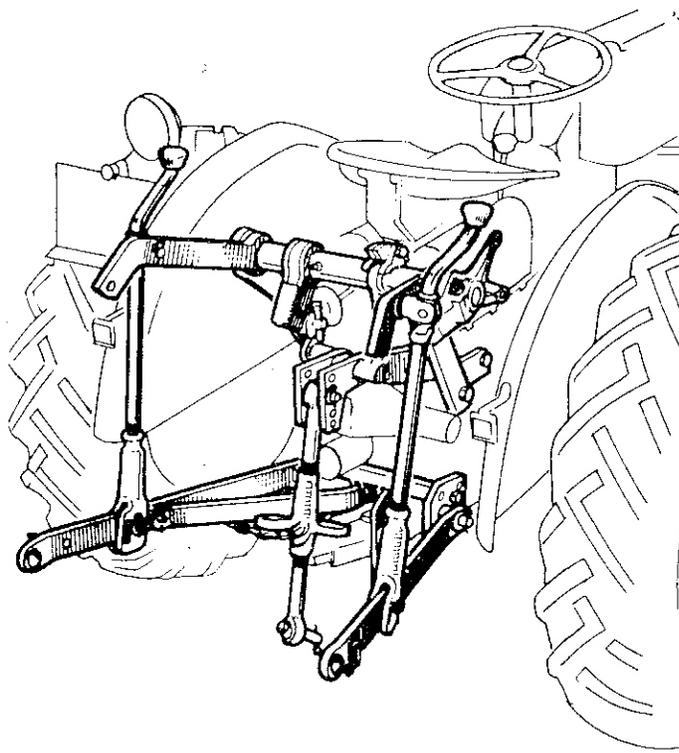


Figure 85 - Attelage Trois-points combiné 722 694 R91, pour tracteur Utility, ajoutant à l'arbre de relevage figure 84 la possibilité d'utiliser les instruments trois-points. Quand on utilise les instruments trois-points, le seul vérin gauche est en action.

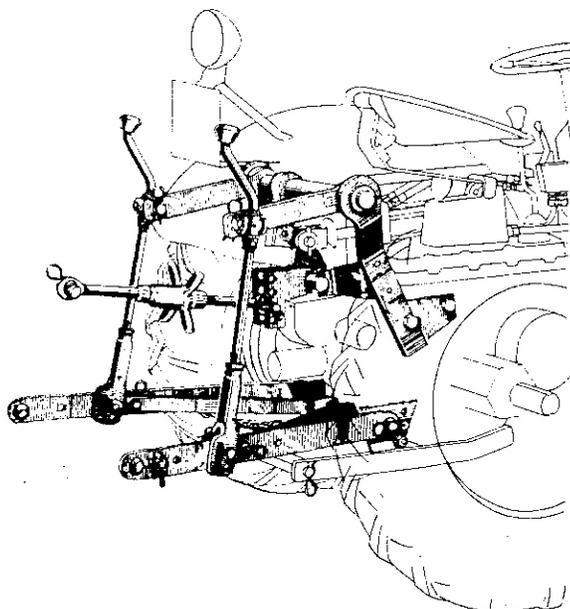


Figure 86 - Attelage trois-points sur tracteur Vineyard équipé d'un vérin amovible.

FONCTIONNEMENT Suite

Le relevage hydraulique par vérin doit être utilisé en relation avec un système d'arbre de relevage ou d'attelage Trois-points permettant de porter les instruments. Consultez votre agent McCormick-International pour la meilleure combinaison à adopter pour votre exploitation agricole. Les figures 84, 85 et 86, donnent quelques exemples de relevage et d'attelage de fabrication McCormick-International.

Consultez également les livrets d'entretien accompagnant ces différents attelages pour de plus amples renseignements sur leur fonctionnement.

Le tracteur Utility peut être équipé de deux vérins. Voir figure 83

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

UTILISATION

1° - Pour lever l'instrument, poussez la manette en avant; elle reviendra automatiquement au point "neutre" après que l'instrument aura atteint sa position relevée.

2° - Pour lever partiellement (par exemple lorsque l'on veut alléger la charge au travail ou atteler un instrument, etc...), poussez la manette de commande légèrement en avant, de façon à obtenir le relevage désiré, et ensuite faites revenir à la main la manette en position "neutre".

3° - Pour abaisser l'instrument, tirez la manette en arrière jusqu'à ce que l'on ait obtenu la profondeur de travail voulue, et laissez revenir la manette au point "neutre". La course du piston peut être réglée par l'intermédiaire d'un collier limiteur de course, sur la tige du piston du vérin. (Voir "E", figure 82.) Le collier,

en effet, vient buter contre un clapet d'arrêt arrêtant le circuit hydraulique, et la manette du distributeur revient automatiquement au point "neutre".

Si l'on désire s'arrêter dans la descente de l'instrument avant d'être entré en contact avec ce collier limiteur de course, il suffit de faire revenir manuellement au point "neutre" la manette du distributeur hydraulique.

NOTE IMPORTANTE: Si la manette de commande ne revient pas au point "neutre", le circuit hydraulique n'aura pas complété son cycle, et la pompe hydraulique fonctionnera sous pression interne maximum, créant un échauffement de l'huile et, par suite, des détériorations internes. Cette anomalie pourra être immédiatement décelée par une surcharge appréciable qui se répercutera sur le régime du moteur. Dans ce cas, ramenez à la main la manette au point "neutre".

MONTAGE DES TUYAUTERIES ENTRE VERINS ET DISTRIBUTEURS HYDRAULIQUES

Le système fonctionnera comme indiqué ci-dessus, à condition cependant que les connexions de tuyauteries soient faites de la façon suivante (voir figures: 87 et 88), sinon le système hydraulique fonctionnera en sens inverse.

Les tuyauteries extérieures (courtes) doivent être

montées sur l'orifice inférieur de chaque distributeur, et sur l'orifice extérieur de chaque vérin. (Voir tuyauteries "B", figures 87 et 88.)

Les tuyauteries intérieures (longues A) doivent être montées sur l'orifice supérieur de chaque distributeur, et sur l'orifice intérieur de chaque vérin.

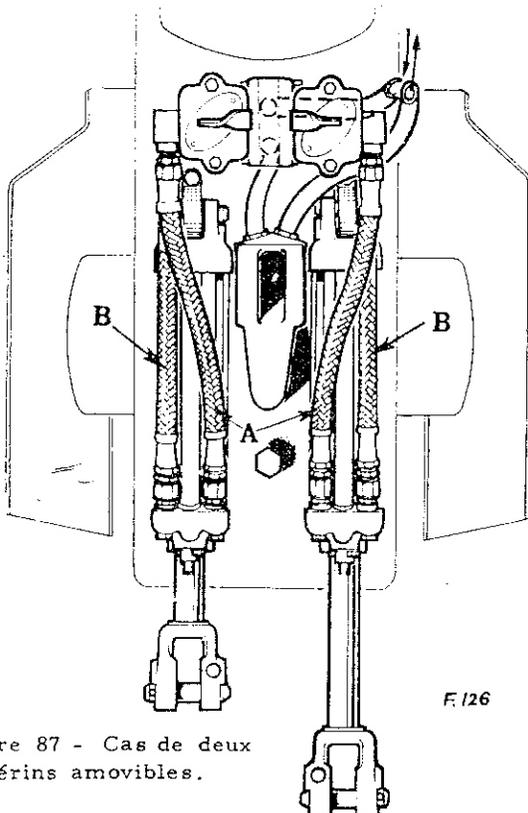


Figure 87 - Cas de deux vérins amovibles.

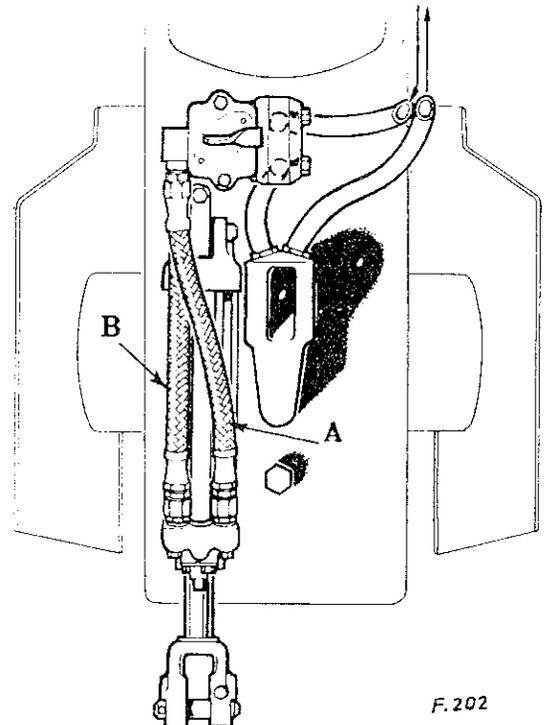


Figure 88 - Cas de un vérin amovible.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

ENTRETIEN

Le sable, la saleté et tous autres corps étrangers sont les ennemis du système hydraulique. Maintenez toujours le réservoir, la pompe les canalisations et les raccords, le distributeur et le dessus du bâti arrière autour du bouchon de remplissage, en parfait état de propreté.

Afin d'éviter la pénétration de saleté dans le système, le réservoir ne comporte pas de trou d'évent. Un coussin d'air suffisant est laissé au-dessus du niveau pour compenser les changements de pression qui se produisent pendant le fonctionnement. Il s'ensuit qu'une légère pression peut subsister dans le réservoir lors de l'enlèvement du bouchon de remplissage à la vérification du niveau du fluide.

NIVEAU DU LIQUIDE

Lorsque le tracteur est expédié de l'usine, le système de relevage est rempli au niveau correct avec du fluide spécial, et il ne nécessite aucun entretien, à moins de dérangement pour une cause quelconque.

Si le système de relevage ne fonctionne pas d'une façon satisfaisante, ou si vous constatez des fuites, vérifiez le niveau du fluide dans le réservoir ou consultez votre agent I.H.

Ne faites jamais fonctionner le tracteur sans avoir suffisamment de fluide dans le réservoir. Une quantité insuffisante de fluide peut endommager le système.

Avant de retirer le bouchon de remplissage et de niveau "D", figure 82, pour vérification, nettoyez soigneusement le bouchon et les parties environnantes de toutes les saletés qui peuvent s'y trouver.

Le niveau ne doit pas dépasser le niveau supérieur de la jauge, ni être plus bas que le repère inférieur. Si le niveau est insuffisant, utilisez du fluide spécial pour système hydraulique. Lors du remplissage du système, il est essentiel que le fluide soit absolument propre et ne contienne ni eau ni corps étrangers nuisibles. UN fluide trouble contient généralement de l'eau.

VIDANGE DU RÉSERVOIR

Lorsque, pour une raison quelconque, il est nécessaire de vidanger et de refaire le plein du réservoir, procédez comme suit, après vous être assuré que le vérin est rentré.

- 1° - Démontez le siège ainsi que le ou les vérins et leurs garants. Essayez tout le dessus du couvercle, surtout autour du bouchon de remplissage "D" et les vis "B" et "C" pour en retirer toute saleté, (voir figure 82).
- 2° - Dévissez le bouchon "D" afin de laisser évacuer l'air sous pression. Revissez-le. Retirez les vis "B". Retirez le couvercle sous lequel est fixé le réservoir hydraulique.

- 3° - Dévissez le bouchon de vidange situé à la partie inférieure du réservoir et ensuite le bouchon de remplissage.

Les capacités du réservoir hydraulique sont les suivantes:

Minimum:5,4 litres
Entre repères de la jauge : ..6 litres (13 pints)
Maximum:6,5 litres

Faites le plein avec du fluide hydraulique spécial I.H., que vous trouverez chez votre agent McCormick-International, sous le n° 355 382 R1.

NOTE: S'il est nécessaire de rincer le système, n'utilisez que le fluide recommandé pour le fonctionnement pour conserver sans altération le graissage nécessaire de la pompe hydraulique et du système de contrôle.

- 4° - Le filtre qui est monté sur le dessous du couvercle doit être nettoyé chaque fois que le réservoir est vidangé. Pour atteindre le filtre, dévissez les vis "C", et enlevez le réservoir. Au remontage assurez-vous que le joint est en bon état, changez-le si nécessaire.
- 5° - En faisant le plein d'un système complètement vidangé, faites très attention de ne pas mettre plus de fluide qu'il ne faut.
- 6° - Mettez le moteur en marche et faites-le tourner à vide à une vitesse modérée. Avec le bouchon de remplissage retiré, manœuvrez dix à douze fois le vérin dans sa position rentrée, afin de le protéger de l'humidité et arrêtez le moteur.
- 7° - Ajoutez du fluide si nécessaire, ne pas dépasser le repère supérieur de la jauge; revissez le bouchon et serrez-le.

PRÉSENCE D'AIR DANS LE SYSTÈME

Assurez-vous que toutes les connexions et ouvertures sont fermées et bien étanches. L'ensemble du système doit toujours être étanche, non seulement pour empêcher toute perte de fluide, mais pour éviter aussi la pénétration de l'air du côté admission. L'air qui pénètre dans le système est nuisible au graissage des pièces en mouvement, car il crée une augmentation des vibrations et une pression instable

On s'apercevra de la présence d'air dans le système soit par un bruit anormal durant le fonctionnement de la pompe, soit par sa faible puissance lorsqu'elle fonctionne sous haute pression.

La purge d'air sera obtenue comme il a été indiqué précédemment par le remplissage correct du réservoir et par les manœuvres faites au cours du remplissage.

STOCKAGE ET REMISAGE DU TRACTEUR

Lorsqu'un tracteur ne doit pas être utilisé pendant un certain temps, il y a lieu de le garer dans un endroit sec et abrité. Le fait de laisser des matériels à l'extérieur, exposés aux intempéries, se traduit par une réduction effective de leur durée.

Les instructions ci-dessous doivent être suivies lorsque vous mettez votre tracteur en remise; le graissage doit être renouvelé tous les six mois. Nous vous recommandons également certaines précautions pour la mise en route d'un moteur qui a été remisé (voyez page

1. Lavez ou nettoyez le tracteur et graissez-le entièrement. Voyez le tableau de graissage.

2. Vidangez et rincez le système de refroidissement.

3. Après refroidissement du moteur, démontez les bougies et versez dans chaque cylindre une cuillerée à soupe d'huile SAE-50 de bonne marque. Faites faire au moteur deux ou trois tours à la manivelle pour répartir l'huile sur les parois. Remplacez ensuite les bougies.

4. Retirez le couvercle des culbuteurs et badigeonnez les soupapes, les culbuteurs et les pous-

soirs d'huile SAE-50 (si vous constatez la présence de rouille, faites-la disparaître avant le graissage). Remontez le couvercle des culbuteurs.

5. Bouchez les extrémités du tuyau du reniflard et du tuyau d'échappement.

6. Retirez l'élément du filtre à huile. Nettoyez soigneusement toute trace de rouille qui pourrait exister sur la tige centrale. Remplacez l'élément par un neuf et rincez tout dépôt de l'embase du filtre.

7. Vidangez le réservoir à essence, le carburateur et nettoyez le bol de décantation du filtre.

Attention: Une substance gommeuse se forme parfois dans les réservoirs, les canalisations ou le carburateur quand le moteur n'est pas utilisé. Cette gomme cause des difficultés de démarrage en obstruant les gicleurs et les ajutages du carburateur; on peut la dissoudre au moyen d'acétone ou d'un mélange d'alcool et de benzol à parties égales.

8. Si votre tracteur comporte une batterie d'accumulateurs, retirez-la et mettez-la sur un support dans une pièce fraîche. Vérifiez au moins une fois par mois le niveau et la densité de l'électrolyte. Voyez pages 49 et 50.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Mise en marche après stockage ou remisage du tracteur

1. Retirez les bougies et versez dans chaque cylindre un mélange d'huile légère et d'essence à parties égales (deux cuillérées à soupe par cylindre suffisent).

2. Retirez le couvercle des culbuteurs et badigeonnez les soupapes et le mécanisme de commande des soupapes au moyen du même mélange.

3. Faites tourner rapidement le moteur à la manivelle jusqu'à ce que l'excès d'huile ait été rejeté par les trous de bougies. Cette opération dégommera les segments qui auraient pu se coller et éliminera l'ancienne huile gommeuse des pistons et des soupapes.

4. Vidangez le carter inférieur du moteur et rincez au pétrole ou à l'huile de rinçage et faites le plein suivant le tableau de graissage.

5. Assurez-vous, avant le démarrage du moteur, que le filtre à huile est muni d'un élément neuf.

6. Retirez les bouchons des tuyaux du reniflard et de l'échappement.

7. Remontez les bougies après nettoyage et réglage de l'écartement des électrodes.

8. Faites le plein du système de refroidissement.

9. Faites le plein du réservoir à essence.

10. Si une batterie d'accumulateurs est utilisée, mettez-la en place après charge complète et prenez soin d'effectuer un branchement correct.

11. Nettoyez le filtre à air et faites le plein d'huile du bol.

12. Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti. Vérifiez le fonctionnement des soupapes. Si certaines d'entre elles collent, versez sur leur queue une petite quantité de pétrole jusqu'à ce qu'elles redeviennent libres.

13. Remettez le couvercle des culbuteurs.

Attention: N'accélérez pas rapidement le moteur et ne faites pas fonctionner à grand régime immédiatement après démarrage à froid.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

ÉQUIPEMENTS SPÉCIAUX ET ACCESSOIRES

Le tracteur, comme il est ordinairement livré, est équipé pour la traction normale par la barre d'attelage. Il est impossible, du fait de la diversité des équipements spéciaux, de les livrer avec le tracteur, car, dans bien des cas, ils ne répondraient pas à vos besoins, mais leur coût n'en serait pas moins compris dans celui du tracteur.

Ils peuvent être fixés sur le tracteur à n'importe quel moment, et, une fois en place, deviennent partie intégrante de celui-ci.

Les équipements spéciaux disponibles sont indiqués sur le tableau ci-dessous. Les instructions pour le fonctionnement et l'entretien de ceux-ci ont été comprises dans les instructions de fonctionnement et d'entretien du tracteur. Des renseignements complémentaires sont donnés sur les pages qui suivent. Nous vous recommandons tout particulièrement de lire et d'étudier ces renseignements de façon à obtenir le meilleur rendement possible.

Les équipements spéciaux ne doivent pas être commandés d'après le présent livret. Consultez votre Agent "International Harvester" pour votre commande, en spécifiant le numéro de série du moteur et le numéro de série du tracteur.

Equipements	N° de l'équipement	
	Utility Super FC-C	Vineyard Super FC-C
Barre d'attelage.....	756 677 R91	
Coussin de siège.....	756 528 R91	756 528 R91
Crochet de remorquage.....	756 499 R91	
Eclairage électrique.....	756 473 R91	756 473 R91
Poids de roue avant (premier jeu).....	756 428 R91	756 428 R91
Poids de roue avant (deuxième jeu).....	48 602 D	756 429 R91
Poids de roue arrière (premier jeu).....	756 431 R91	756 430 R91
Poids de roue arrière (deuxième jeu).....	756 650 R91
Poulie de transmission.....	357 865 R91
Prise de force.....	756 534 R91	756 534 R91
Relevage hydraulique par vérin.....	756 555 R91	756 555 R91
(Second distributeur et second vérin).....	756 657 R91	
Trousse de gonflage.....	-	-

POIDS DE ROUES POUR UTILITY SUPER FC-C

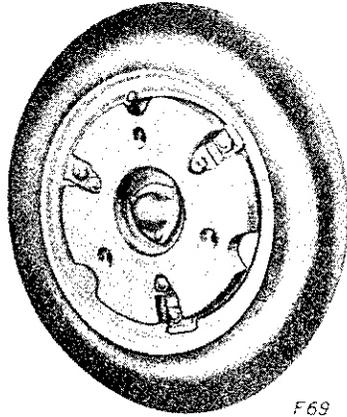


Figure 89 - Premier modèle monté sur roue avant.

Poids de roues avant

Chaque poids de roue avant pèse environ 19,250 kg (42-1/2 lb.) et un ou deux de ceux-ci peuvent être fixés sur chacune des roues avant. Lorsque de lourdes charges appuient sur la barre d'attelage ou lorsqu'un équipement lourd est monté sur l'arrière du tracteur, il est recommandé d'employer les poids de roues avant pour contre-balancer la charge et améliorer la stabilité de la direction. L'équipement des poids de roues avant comporte un jeu de deux poids et les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires. Si l'on désire encore augmenter le lestage, un deuxième poids s'adaptant sur les premiers peut être obtenu.

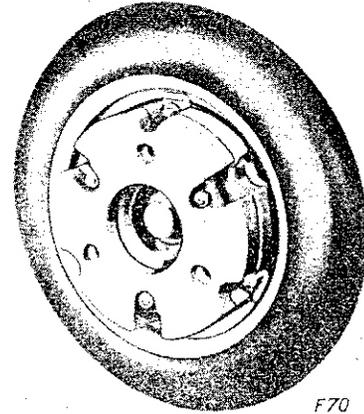


Figure 90 - Premier et deuxième poids fixés sur roue avant.

Poids de roues arrière

Chaque poids de roue arrière pèse environ 66 kg (145 lb.) et peut être fixé à chacune des roues motrices pour réduire le glissement et augmenter l'effort de traction à la barre. On peut fixer un, deux ou trois de ces poids à chaque roue motrice. L'augmentation de l'effort de traction à la barre avec la réduction proportionnée du glissement varient selon le type de terrain. L'équipement des poids de roues arrière comporte un jeu de deux poids avec les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires. Si l'on désire augmenter encore le lestage, un deuxième jeu de poids, s'adaptant sur les premiers peut être obtenu.

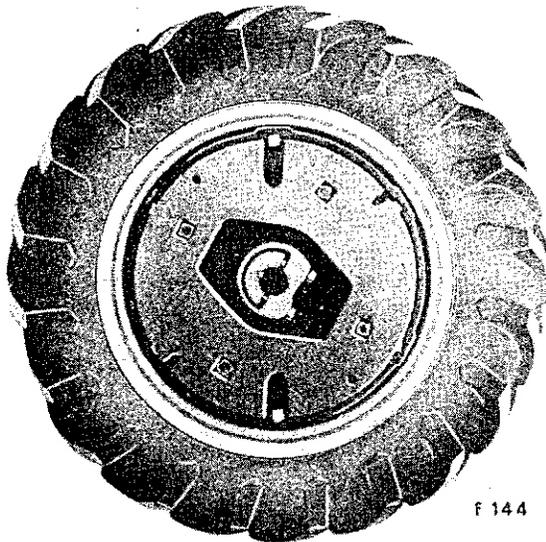


Figure 91 - Premier poids monté sur roue arrière.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

POIDS DE ROUES POUR VINEYARD SUPER FC-C

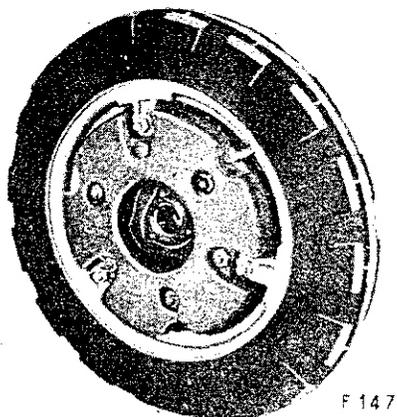


Figure 92 Premier poids monté sur l'extérieur de la roue avant.

Poids de roues avant

Le premier poids de roue avant pèse environ 19,250 kg (42-1/2 lb.) et deux de ceux-ci peuvent être fixés sur chacune des roues avant. Lorsque de lourdes charges appuient sur la barre d'attelage ou lorsqu'un équipement lourd est monté sur l'arrière du tracteur, il est recommandé d'utiliser les poids de roues avant pour contre-balancer la charge et améliorer la stabilité de la direction. L'équipement des poids de roues avant comporte un jeu de deux poids et les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires. Si l'on désire encore augmenter le lestage, un deuxième jeu de poids s'adaptant à l'intérieur de la roue peut être obtenu.

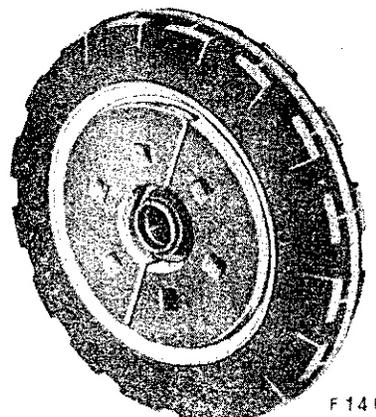


Figure 93 - Deuxième poids monté sur l'intérieur de la roue avant

Poids de roues arrière

Chaque poids de roue arrière pèse environ 73,500 kg (162 lb.) et peut être fixé à chacune des roues motrices pour réduire le glissement et augmenter l'effort de traction à la barre. On peut fixer un poids à chaque roue motrice. L'augmentation de l'effort de traction à la barre avec la réduction proportionnée du glissement varient selon le type de terrain. L'équipement des poids de roues arrière comporte un jeu de deux poids avec les boulons de fixation, écrous et rondelles Grower nécessaires.

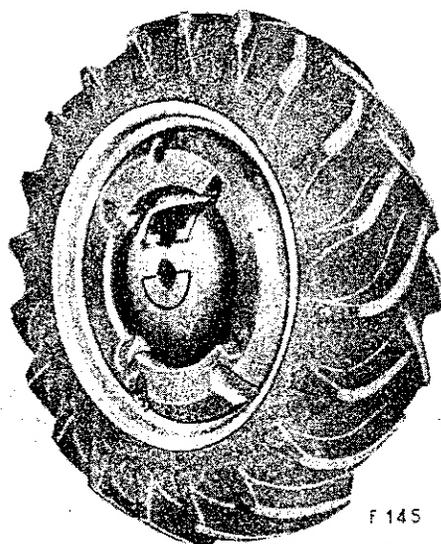


Figure 94 - Premier poids monté sur roue arrière.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

PRISE DE FORCE

L'équipement de prise de force permet de transmettre la puissance du moteur, par l'arrière du tracteur, aux machines employées. L'arbre de prise de force fait saillie sur l'arrière du carter du différentiel; il est commandé par l'arbre d'entraînement de la boîte de vitesses. Le levier de commande de la prise de force permet d'accoupler l'arbre de celle-ci à l'arbre d'entraînement de la boîte de vitesses; l'ambrayage moteur doit toujours être débrayé avant de déplacer le levier de commande. La vitesse de la prise de force est de 539 tours par minute.

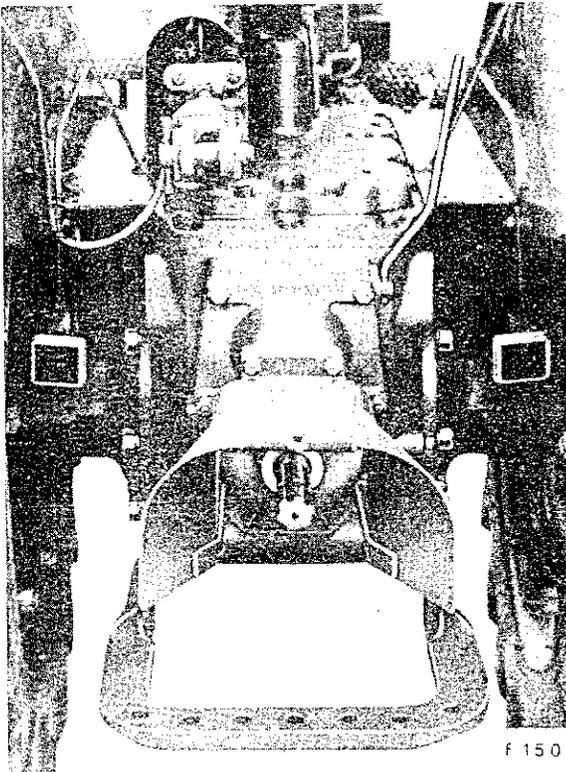


Figure 95 - Prise de force montée sur le tracteur Vineyard Super FC-C

POULIE DE TRANSMISSION
(Pour Utility Super FC-C seulement)

La poulie de transmission fixée sur la prise de force augmente l'utilité du tracteur en employant sa puissance à faire fonctionner les machines commandées par courroie, telles que concasseurs, égrèneurs de maïs, moulins à marteau, etc...

La poulie normale a un diamètre de 216 mm (8-1/2") et une largeur de jante de 152 mm (6"). La vitesse de l'arbre est de 1363 tr/mn, ce qui donne une vitesse linéaire de la courroie de 15,40 mètres par seconde (3033 ft/mn).

Vous trouverez des instructions complémentaires pages 16 à 18.

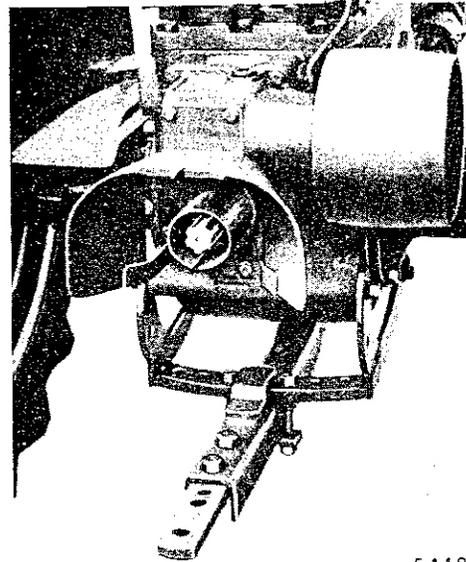


Figure 96 - Poulie de transmission et prise de force montées sur tracteur Utility Super FC-C.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

GONFLEURS

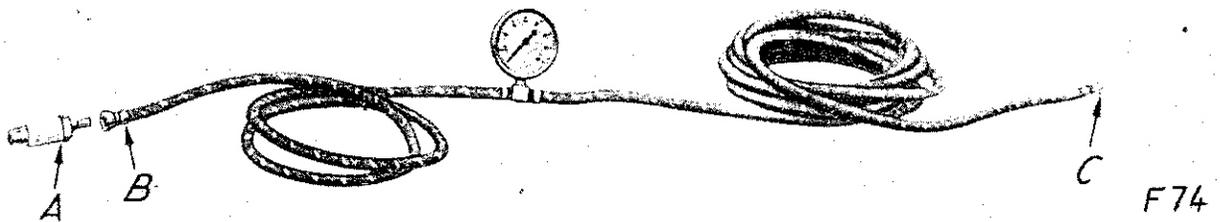


Figure 97 - Gonfleur avec tuyau et manomètre.

Gonfleurs Schrader

Ces gonfleurs sont très utiles lorsqu'on ne dispose pas d'air comprimé, Ils peuvent servir pour gonfler les pneus du tracteurs, camions ou voitures.

NOTE - Ces gonfleurs peuvent s'employer sur tous les moteurs à explosions, mais non sur les moteurs Diesel. Il existe des gonfleurs pour toutes dimensions de bougies. Spécifiez à la commande la dimension du filetage de la bougie.

Si ces gonfleurs sont utilisés pour gonfler les pneus d'un tracteur équipé d'un moteur Diesel, un moteur à explosion d'un autre matériel doit être employé comme source de puissance.

Emploi: Démontez une des bougies du tracteur ou de n'importe quel moteur équipé de bougies de dimension convenable et remplacez-la par le clapet gonfleur "A". Attachez une des extrémités du tuyau "B" à ce clapet et vissez l'autre extrémité "C" sur la valve du pneu à gonfler. Faites démarrer le moteur et laissez-le tourner au ralenti pour obtenir les meilleurs résultats. Voyez figure 90.

Trousse de gonflage Schrader

Cette trousse comporte différents éléments qui sont nécessaires pour entretenir les pneus en bon état et pour maintenir la pression correcte dans les chambres à air. Avec cet équipement, vous pouvez gonfler les chambres à air de tout tracteur, camion et voiture automobile en changeant le raccord du gonfleur pour l'adapter au trou de bougie utilisé . .

Cette trousse métallique pratique contient les éléments suivants:

- Un gonfleur avec un tuyau de 5 m (16 ft.) et un manomètre de pression gradué jusqu'à 7 kg/cm² (100 lb. par pouce carré).
- Cinq raccords pour filetages de bougies de 10, 14, 18, 22,2 mm (7/8") et 12,7 mm (1/2").
- Cinq intérieurs de valve et cinq chapeaux de valve qui s'adaptent sur toutes les valves du pneu standard (emballés dans de petites boîtes de métal).
- Un outil à valve et un extracteur de valve.
- Une valve de pneu pour air et eau et un adaptateur de gonflage pour air et eau.
- Un manomètre de pression (air et eau) pour pneus de tracteurs.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

CARACTÉRISTIQUES

Utility et Vineyard Super FC-C

CONTENANCES

Système de refroidissement.....	12 litres (13 U.S. qt.)
Réservoir à essence.....	38 litres (10 U.S. gal.)
Carter inférieur.....	4,75 litres (5 U.S. qt.)
	(sans poulie ni prise de force) (Utility).....
	18 litres (4-3/4 U.S. gal.)
	(avec poulie et prise de force) (Utility).....
	19 litres (5 U.S. gal.)
Carter de transmission....	(sans prise de force) (Vineyard).....
	18 litres (4-3/4 U.S. gal.)
	(avec prise de force) (Vineyard).....
	19 litres (5 U.S. gal.)
Boîtier de direction.....	0,60 litre (1-1/4 U.S. pt.)
Bol d'huile du filtre à air	(Proust.....
	0,45 litre (1 U.S. pt.)
	(Técalémit.....
	0,30 litre (6/10 U.S. pt.)

MOTEUR

Nombre de cylindres.....	4
Alésage.....	79,4 mm (3-1/8")
Course.....	101,6 mm (4")
Vitesse de régime contrôlée par le régulateur (en pleine charge maximum).....	1650 tr/mn
Distributeur (rotation en sens inverse d'horloge).....	30° avance
Bougies.....	Champion 15 ou AC-85-S Com.
Ecartement des électrodes de bougies.....	6/10 à 7/10 mm (.023 à .027")
Jeu des culbuteurs (moteur chaud).....	35/100 mm (.014")
Carburateur.....	Zenith

EMBRAYAGE

Embrayage à disque unique sec à ressorts.....	225 mm (8-55/64")
---	-------------------

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Fusible (type sous tube) (n° 106 653).....	20 ampères
Ampoules: phare avant ou arrière (n° 755 080 R91).....	6 volts, 25 watts
Ampoules: lanterne avant seulement (n° 755 081 R91).....	6 volts, 4 watts
Ampoules: feu rouge arrière (n° 755 034 R91).....	6 volts, 4 watts

POULIE DE TRANSMISSION (Utility Super FC-C seulement) ET PRISE DE FORCE (Utility et Vineyard)

Vitesse de la poulie.....	1363 tr/mn
Vitesse de la courroie.....	15,40 m-sec (3033 ft/mn)
Diamètre de la poulie.....	216 mm (8-1/2")
Largeur de jante de poulie.....	152,4 mm (6")
Vitesse de l'arbre de prise de force (rotation sens d'horloge).....	539 tr/mn

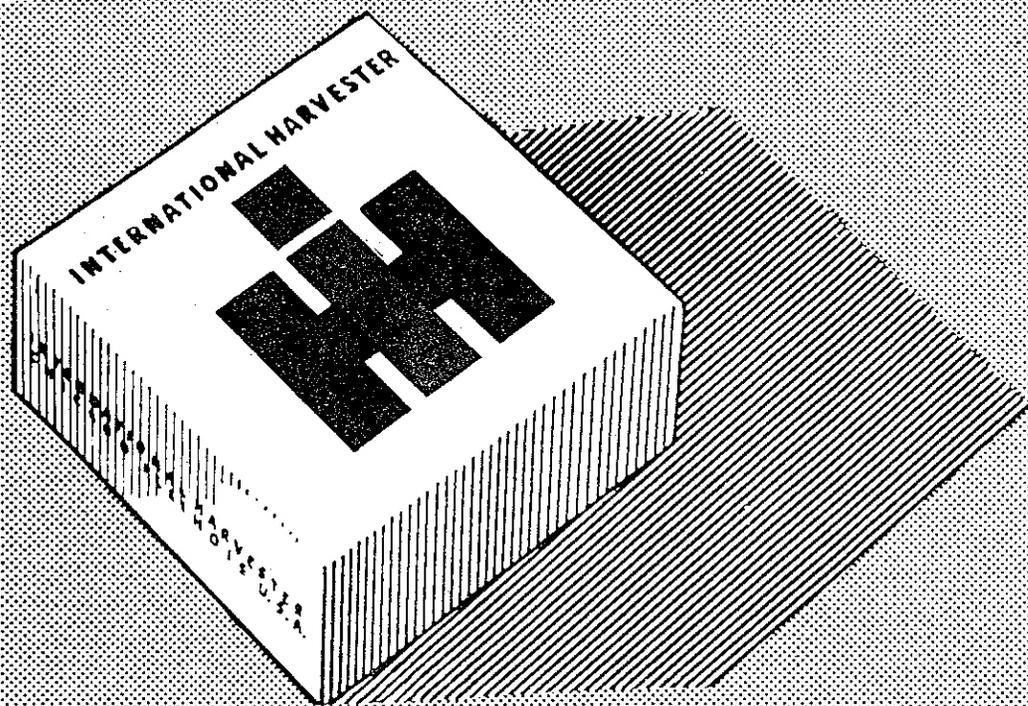
FREINS A PIED

Type à disques, auto-serreurs, montés sur les arbres de pignon de transmission finale et différentiel, fonctionnant soit individuellement, soit avec les pédales jumelées.

UTILITY et VINEYARD
SUPER FC-C

Caractéristiques (Suite)

	<u>Utility Super FC-C</u>	<u>Vineyard Super FC-C</u>
<u>BOITE DE VITESSES (4 vitesses)</u>		
	(Première..... 3,46 km (2,15 miles)	2,89 km (1,80 miles)
	(Deuxième..... 5,48 km (3,41 miles)	4,61 km (2,87 miles)
Vitesses horaires	(Troisième..... 7,20 km (4,48 miles)	6,08 km (3,78 miles)
	(Quatrième..... 17,30 km (10,75 miles)	14,40 km (8,95 miles)
	(Marche arrière.... 4,31 km (2,68 miles)	3,63 km (2,26 miles)
<u>ROUES ET VOIES</u>		
Pneumatiques des roues avant.....	5,00-15	4,00-15
Pneumatiques des roues arrière.....	10-28	9-24
Voie avant:		
Roues tournées vers l'intérieur....	1,26 à 1,76 m (49-1/2 à 69-1/2")	0,93 et 1,19 m (36-7/8 et 46-7/8")
Roues tournées vers l'extérieur....	1,41 à 1,91 m (55-1/2 à 75-1/2")	1,09 et 1,34 m (42-7/8 et 52-7/8")
Voie arrière:		
Roues tournées vers l'intérieur....	1,13 à 1,36 m (44-1/2 à 53-3/4")	0,81 ou 0,93 m (32-1/8 ou 36-7/8")
Roues tournées vers l'extérieur....	1,50 à 1,79 m (59-1/4 à 70-1/2")	1,21 ou 1,33 m (47-5/8 ou 52-3/8")
Empattement.....	1,74 m (68-1/2")	1,74 m (68-1/2")
<u>DIMENSIONS DIVERSES</u>		
Longueur hors-tout.....	2,76 m (108-7/8")	2,57 m (101-7/8")
Largeur hors-tout maximum (sur flancs extérieurs des pneus arrière)..	2,06 m (81-1/8")	1,53 m (61-1/4")
Hauteur hors-tout (au volant de direction).....	1,41 m (55-3/4")	1,29 m (50-31/32")
Dégagement au-dessus du sol (sous l'essieu arrière).....	0,51 m (20-1/4")	0,42 m (16-5/8")
Dégagement au-dessus du sol (sous la barre d'attelage).....	0,28 m (11")	0,27 m (10-7/8")
Amplitude d'oscillation de la barre d'attelage (méplat rentré).....	0,41 m (16-1/4")
Rayon de braquage minimum:		
Freins libres.....	3,15 m (124")	3,07 m (121")
Freins serrés.....	1,52 m (60")	2,69 m (106")



Dans votre intérêt

Employez toujours des Pièces d'origine

Les productions de l'International Harvester sont conçues par les meilleurs ingénieurs et réalisées suivant les méthodes de fabrication les plus modernes. Toutes les pièces de rechange sont conformes à nos normes particulièrement précises. Ce point important est à considérer quand il devient nécessaire de remplacer des pièces par suite d'usure ou d'accident.

Le rendement efficace qui vous a fait choisir les instruments de qualité de l'International Harvester sera toujours conservé par l'emploi des pièces d'origine I.H. Lorsque vous remplacez des pièces, ne diminuez pas la valeur de votre matériel. Dans votre propre intérêt, assurez-vous

que les pièces employées sont DES PIÈCES DETACHÉES D'ORIGINE I.H.

Les agents de l'International Harvester sont largement pourvus de pièces d'origine I.H. Des stocks complémentaires leur sont facilement accessibles dans la Succursale International située non loin de chez eux. Des Stations Services pourvues d'un équipement moderne et d'un personnel technique compétent fonctionnent conjointement avec ces services de pièces.

Lorsque vous avez à choisir une nouvelle machine, souvenez-vous du "Service" que rend votre agent International Harvester dans votre région.



CIM A

1 027 811 R1 (French)
Mail. List A (1300) + 5200
- SENNAC -

COMPOSE ET IMPRIME EN FRANCE

NOVEMBRE 1954