

M A N U E L

D'ENTRETIEN

de la

PELLE - CHARGEUSE R O S S I

Mod. 50 - SA

.....

550 - HD

A droite de l'opérateur, en bas, il y a le levier à main qui commande le frein, qui est à actionner lorsque la machine est arrêtée sur terrain en pente ou pendant longtemps. A droite de l'opérateur même il y a le levier qui commande à main le gaz (ou accélérateur); l'opérateur ne devra jamais travailler avec le moteur à plein régime (tours 2.000), mais il devra tenir le moteur à un régime de 1.700 tours, soit 3/4 de gaz; cette règle est très importante! Devant l'opérateur, sur le tableau, il y a les deux leviers actionnant les embrayages latéraux de direction à commande hydraulique; il faut actionner ces leviers les tirant toujours jusqu'à la fin de leur course; cas contraire, l'on causerait de graves inconvénients aux embrayages latéraux de direction. Après avoir effectué cette opération l'on peut, si nécessaire, actionner le frein à pédale placé sur le même côté du levier employé.

NOTE TRÈS IMPORTANTE: L'ON PEUT AGIR SUR UNE PEDALE DES FREINS SEULEMENT APRES AVOIR TIRE AUPARAVANT JUSQU'A FIN COURSE. LE LEVIER RELATIF DE L'EMBRAYAGE LATERAL DE DIRECTION; si l'opérateur ne suivra pas cette règle très importante, l'on aura de graves inconvénients sur les embrayages latéraux de direction et on devrait les remplacer sous peu de temps.. A l'extrême droite de l'opérateur il y a les deux leviers pour l'actionnement hydraulique des mouvements du chargeur.

Pour que la Pelle-chargeuse, après avoir chargé son godet, ne se leve pas à l'arrière, il faut que l'opérateur tienne le godet fermé (ou redressé) vers le radiateur de la machine, s'éloignant du tas en marche AR., avec le godet vers le plan du terrain. L'on pourra avoir un relevage éventuel du côté AR. seulement en cas de terrain mou lorsque les roues AV., sous le poids du godet chargé, ont la tendance de s'enfoncer. (En ce cas-là, il sera convenable de monter les chenilles sur les pneus).

L'on peut avoir encore le relevage du côté AR. de la pelle lorsque le godet est chargé avec un poids supérieur aux 1.300 Kg. établis, mais il s'agit d'un cas qui ne devra pas arriver.

NOTE IMPORTANTE: POUR AVOIR UN MINIMUM D'USURE DES PNEUS ET POUR NE PAS RUINER LE TERRAIN OU LA PELLE TRAVAILLE, IL FAUT ABSOLUMENT EVITER DE BLOQUER AVEC LES FREINS LES DEUX ROUES TOURNANT A L'INT. DE LA COURBE; CELLES-CI SERONT A FREINER DOUCEMENT, POUR QU'ELLES AIENT A FREINER LEUR VITESSE PAR RAPPORT AUX DEUX ROUES EXT., BIEN CONTINUANT A TOURNER.

T.S.V.P.

Naturellement, si les deux roues int. seront bloquées complètement, l'on aura leur rampement sur le terrain, et cette manœuvre causera leur usure dans un bref délai. Lorsque la machine est arrêtée, tenir toujours le godet appuyé au sol, en position de repos. Il ne faut jamais effectuer aucun travail de réparation ou de réglage de la machine lorsque le godet est relevé, naturellement si celui-ci ne sera pas fixé solidement par des étuis.

DEMARRAGE DU MOTEUR

Mettre le levier de changement au point mort et insérer la clef de contact; porter le levier de l'accélérateur à la fin de sa course, tirant le levier même complètement à l'AR. - vers l'opérateur.

A ce point, les opérations pour la préparation du démarrage ont été effectuées et il suffira de tourner la clef vers droite pour démarrer la machine.

NOTA BENE: à la saison du froid employer le thermo-démarrreur; en ce cas-là, tourner la clef d'abord à gauche et ensuite, après 15 secondes, encore à gauche. Démarré le moteur, contrôler que le guichet de l'huile, placé sur le tableau de bord, soit éteint.

Si pendant le normal fonctionnement de la machine le guichet de l'huile s'allume, il faut arrêter immédiatement le moteur même et contrôler le système complet de lubrification.

ARRÊT DU MOTEUR

Pousser complètement à l'AV. de levier de l'accélérateur, jusqu'à la fin de sa course, et tirer le bouton d'arrêt du moteur, au-dessous du tableau de bord, à gauche de l'opérateur. Se rappeler de lever toujours la clef de contact.

INSTALLATION ELECTRIQUE

Celle-ci est à 12 V. alimentée par dynamo LUCAS avec régulateur de tension. La batterie (placée sous le siège de l'opérateur) a besoin d'un entretien particulier. En effet, chaque semaine il faut contrôler le niveau du liquide, qui doit être 10 m/m au-dessus des plaques. Si nécessaire, ajouter de l'eau distillée.

Pendant l'hiver, l'on doit ajouter de l'eau seulement immédiatement avant la mise en travail de la machine, pour éliminer le risque de la glace; toujours pendant l'hiver, si la batterie n'est pas complètement chargée, il y a le risque que le liquide puisse geler. Se rappeler de graisser toujours les bornes de prise

T.S.V.P.

de la batterie avec vaseline, pour éviter leur corrosion. Il est très important aussi de contrôler que les deux serre-fils en bronze, placés à la fin des deux fils de raccord soient toujours bloqués sur les bornes de prise de la batterie; cas contraire, l'on pourrait avoir un démarrage irrégulier de la machine ou bien, celui-ci pourrait même ne pas se vérifier. La dynamo, avec son régulateur de tension, charge la batterie; celle-ci est à démonter périodiquement pour la soumettre à un soigneux contrôle, avec nettoyage du collecteur et contrôle du régulateur de tension.

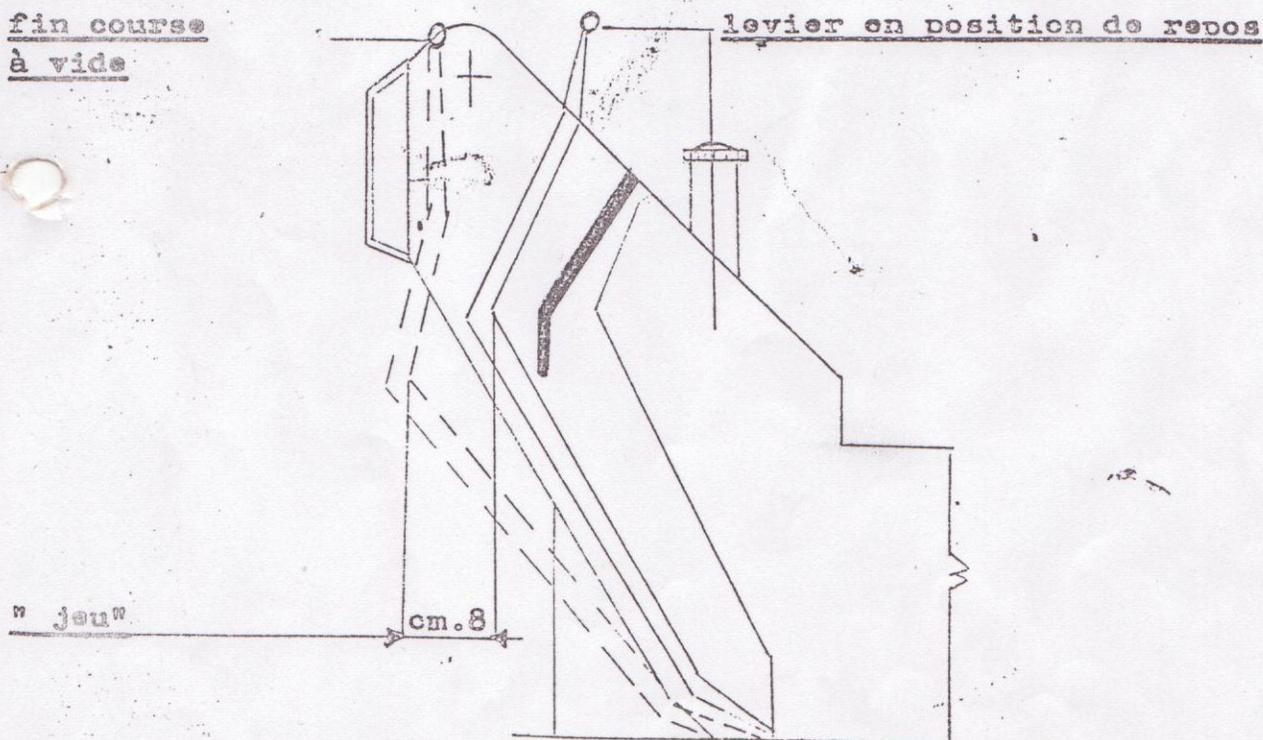
REGLAGES DU MOTEUR (Voir Manuel publié par MOTEURS PERKINS)

NOTA BENE: la MOTEURS PERKINS est très scrupuleuse au sujet d'excellent fonctionnement de ses moteurs et, si par hasard il y aura quelques inconvénients sur ces moteurs pendant la période de garantie, il faudra les signaler immédiatement à l'Agent PERKINS qui s'intéressera directement, sous peine d'échéance de garantie.

ENSEMBLE FRICTION CENTRALE

Celle-ci est monodisque, à sec, en matériel insertionné. Elle est actionnée par un seul levier placé à gauche de l'opérateur. Il est très important que ce levier ait un certain "jeu", soit une course à vide de 8 cm., mesurant ces 8 cm. du côté sup. du levier lorsque celui-ci est en position de repos. (voir croquis).

fin course
à vide



T.S.V.P.

S'il n'y a pas ce "jeu", il faut urgemment régler la friction même pour rétablir cette course à vide. Le disque de la friction centrale fonctionne avec son pousse-disque, qui est pressé par 4 leviers qui, à leur tour, sont pressés par 12 ressorts. Chacun de ces leviers, agissant sur le pousse-disque, est doté d'un registre à vis; ce sont justement ces registres qui tiennent en centre parfait le plat du pousse-disque et, par conséquent, même le disque de ferodo de la friction: il faudra procéder à leur réglage chaque fois que la friction centrale ne détache pas comme voulu et l'opérateur, embrayant quelque marche, s'aperçoit que les engrenages ont tendance à "racler" entre eux. Il est très important que les 4 leviers soient réglés de la même façon, pour maintenir toujours en centre parfait le disque de la friction.

Pour effectuer l'opération susdite de réglage, il sera suffisant d'enlever le guichet relatif placé dans le carter central de la machine, en correspondance de la partie supérieure du disque de la friction.

En ce qui concerne l'entretien des pièces de l'ensemble même de la friction centrale, veuillez considérer ce qui a été illustré au chapitre: "Entretien périodique".

NOTA BENE: pour les petits réglages, et surtout pour le premier réglage à "machine nouvelle", il sera convenable d'agir sur le registre de la fourchette, le serrant ou le desserrant - suivant la nécessité. Employer une clef de m/m 24, pour l'écrou de blocage, et une clef de m/m 13 pour le registre de la fourchette même. L'on arrive aisement à ce registre à travers le couvercle en fonte couvrant le guichet de la friction centrale; ce même couvercle, pour mieux éclaircir la question, est joint au support du distributeur hydraulique des embrayages latéraux de direction.

ENSEMBLES DES EMBRAYAGES LATÉRAUX DE DIRECTION

La Pelle-chargeuse ROSSI Mod. "50-SA" est dotée d'embrayages latéraux de direction, à disques multiples. Chaque embrayage latéral de direction se compose de: 4 disques à dents int., réalisés en fonte mécanique, et 5 disques à dents ext. de ferodo insertionné de solidité particulière. Chaque embrayage latéral de direction est actionné par un dispositif hydraulique qui, facilitant la manœuvre de "debrayage" des embrayages latéraux, permet le déblocage complet des embrayages mêmes. Les tambours porte-embroyages latéraux sont chromés pour une plus longue durée.

T.S.V.P.

L'on devra régler même les embrayages latéraux de direction périodiquement: en effet, le normal travail effectué par la machine, cause des usures de différents disques de férodo - et par conséquent, il faudra effectuer souvent le réglage de ces pièces très importants. Pour faire cela il faudra agir sur les deux registres (un chaque friction) qui sont au-dessus de la carcasse qui contient les embrayages. Chaque registre est bloqué par deux boulons qui devront être désserrés. A ce point, le registre sera à déplacer latéralement vers l'ext. doucement, soit un m/m chaque fois. Après chaque déplacement, l'on devra bloquer encore les deux boulons et constater si cet embrayage particulier a repris son fonctionnement régulier. Contraire, il faudra effectuer un autre déplacement - toujours d'un m/m. Effectué le réglage d'un embrayage latéral, l'on effectuera l'opération pour l'autre embrayage, suivant le même procédé, et cela jusqu'au résultat final.

NOTA BENE: si l'opérateur travaillera même lorsque les embrayages latéraux auront tendance à glisser, sans effectuer les réglages réguliers; comme dit ci-dessus, l'on aura de graves surchauffages dans les ensembles des embrayages - avec une forte usure des embrayages mêmes.

INSTALLATION HYDRAULIQUE DU CHARGEUR

Dans l'installation hydraulique de la Pelle-chargeuse l'on doit employer un huile hydraulique SAE 10 W; la Pelle est livrée de la part des Usines avec le niveau normal d'huile de L. 60, et plus précisément avec CALTEX REGAL OIL "PC" SAE 10 W

NOTA BENE: le niveau de l'huile hydraulique sera à contrôler sur son "guichet de niveau" placé sur le réservoir de l'huile hydraulique, sur le côté ext., à gauche de l'opérateur, avec la machine à moteur arrêté; le godet AV. doit être en position de "circulation sur route", soit avec les bras de relevage à 30 cm. du terrain, et le godet "fermé" complètement.

L'installation hydraulique se compose des pièces suivantes:

- I.) La pompe, placée sur le côté AV. de la machine, qui est raccordée avec l'arbre moteur par un joint en acier scouple; celle-ci a un débit de L. 90 au régime max. du moteur, avec une puissance absorbée de CV.33

T.S.V.P.

- 2.) Le distributeur hydraulique, placé sur le côté droit de la machine, par rapport à l'opérateur, est actionné par les trois leviers relatifs. Dans le distributeur susdit il y a les soupapes ci-dessous:
- a) Soupape générale, qui protège l'installation hydraulique complète - et qui doit être toujours réglée à la pression de 120 Atm.
 - b) Soupape anti-heurt, montée sur le côté AR. du distributeur, à côté de la soupape générale. Celle-ci protège les deux martinets actionnant le renversement du godet et doit être toujours réglée à la pression de 140 Atm.
 - c) Soupapes anti-cavitation, en quantité de deux, montées toutes les deux à l'AV. dans le distributeur, l'une à côté de l'autre. Celles-ci ne sont pas soumises à un réglage particulier. Elles sont utiles pour éviter la formation de bulles d'air dans l'installation hydraulique.
- Dans le distributeur même il y a aussi le troisième levier qui est placé dans la partie ext. de l'opérateur et qui est nécessaire pour l'actionnement du Ripper.

NOTA BENE: dans le dispositif actionnant les bras de relevage, il y a la position "flottante" des bras mêmes. Pour ne pas se servir de cette position, il faudra pousser le levier à l'AV. jusqu'à la fin de sa course. Il s'agit, pour meilleure précision, du levier placé au milieu entre les deux autres.

- 3.) Le réservoir contenant l'huile hydraulique est placé sur le côté gauche du siège de l'opérateur; dans le réservoir même est incorporé le filtre de l'huile hydraulique qu'il faut soigneusement nettoyer, de même que l'on a illustré au chapitre "Entretien périodique". Il ne faut jamais travailler avec le niveau de l'huile insuffisant.

Adjonction de huile au système hydraulique - Le niveau de l'huile hydraulique est à contrôler toutes les 60 heures. S'il n'est pas régulier, il faut en ajouter encore suivant les instructions ci-dessous:

- 1.) Arranger la machine parfaitement en plan et baisser le godet à terre en position - comme précédemment établi.
- 2.) Nettoyer soigneusement le bouchon de remplissage placé sur le réservoir.

T.S.V.P.

- 3.) Enlever le bouchon même et ajouter de l'huile jusqu'à ce que celui arrivera à son juste niveau, contrôlant le guichet relatif.

Il est très important d'ajouter toujours la même qualité et la même marque d'huile déjà dans le réservoir: ne pas mélanger deux types d'huile produits par Maisons différentes.

S'il n'y a pas une quantité d'huile suffisante dans le réservoir, l'action des pistons devient réduite et la vitesse du mouvement du godet au moment du relevage peut se réduire à la moitié - et elle peut même s'arrêter complètement. En plus, l'on peut causer de graves inconvénients à la pompe hydraulique.

Bouchons pour l'application du manomètre à pression. Dans l'installation hydraulique principale (pelle-chargeuse) il y a trois bouchons, desserrant lesquels l'on peut aisément monter le manomètre qui servira pour établir la pression désirée à l'intérieur de l'installation même. A droite de l'opérateur, sur un raccord il y a le bouchon no.1, qui sert au réglage de la pression de la soupape principale, pression qui, comme déjà dit, sera de 120 Atm.

Sur le martinet de droite, actionnant le renversement du godet, il y a les bouchons no.2 et no.3, qui servent pour l'application du manomètre pour le réglage de la pression de la soupape anti-heurt qui, comme déjà dit, doit être de 140 Atm. Les trois bouchons susdits sont de couleur rouge, pour une meilleure identification.

NOTA BENE: le réglage des pressions de l'installation hydraulique doit être effectué comme ci-dessous:

- 1.) porter avant tout la soupape générale à la pression de 150/155 Atm.
- 2.) Régler la pression de la soupape anti-heurt à 140 Atm.
- 3.) Porter ensuite la pression de la soupape générale à 120 Atm. - comme établi.

Installation hydraulique des embrayages latéraux de direction
Sur le petit distributeur hydraulique des embrayages latéraux de direction il y a un bouchon à vis: le desserrant, il sera possible d'y monter le manomètre qui servira à porter la pression de l'installation hydraulique des embrayages latéraux de direction à 75/80 Atm.

T.S.V.P.

ENTRETIEN PERIODIQUE

TOUTES LES 24 HEURES

(en conditions normales - ou bien, cas contraire, plus souvent)

Lubrifier:

- I.) Tous pivots en acier du dispositif chargeur (no.18 graisseurs) ainsi distribués:
 - a) no.4 à l'extrémité AV. des bras;
 - b) no.6 montés sur les culbuteurs actionnant le mouvement du godet;
 - c) no.2 placés dans la partie centrale des bâtis supportant les deux martinets du rétro;
 - d) no.2 dans la partie AR. des deux martinets du relevage;
 - e) no.2 dans la partie AV. des martinets mêmes de relevage;
 - f) no.2 placés dans le support des bras.
- 2.) no.4 graisseurs lubrifiant les mouvements du Ripper.

Contrôler:

- 1.) Le niveau de l'huile du moteur - ajouter de l'huile, si nécessaire, mais sans dépasser le niveau maximum; le juste niveau serait celui placé 3/4 m/m. au-dessous de la marque qui établit le niveau maximum de l'huile.
- 2.) Le petit verre de décantation de naphte appliqué sur le tuyau - à la sortie du réservoir de naphte; celui-ci doit être toujours bien nettoyé.
- 3.) Le filtre de l'air, démontant le relatif cyclon sup. et enlevant la poussière; après ça, démonter la partie inf. et contrôler que dans l'huile, qui doit être toujours à son juste niveau, il n'y ait pas d'impuretés.

T.S.V.P.

Si l'huile n'est pas propre, il faudra le remplacer employant de l'huile SAE 30. Laver, enfin, le bout filtrant à l'intérieur du filtre même.

IMPORTANT !!

Si la machine devra travailler où il y a beaucoup de poussière, le filtre de l'air sera à nettoyer même plusieurs fois dans la journée. Ainsi faisant seulement l'on pourra assurer le parfait fonctionnement du moteur.

4.) Le niveau de l'huile hydraulique, placé dans le réservoir AR. En cas d'huile insuffisant, il faut ajouter de l'huile CALTEX REGAL OIL PC. Il faut absolument éviter que la Pelle-chargeuse travaille avec le niveau de l'huile hydraulique bas, et cela pour ne pas créer dans le raccord de la pompe hydraulique des vides d'air; contrôler que le robinet AR., placé sous le réservoir de l'huile hydraulique, soit toujours ouvert.

5.) Le juste blocage de tous écrous fixant les 4 roues motrices de la Pelle

6.) La pression des pneus, qui doit être toujours à un minimum de 6 atm. et à un max. de 7 atm. Cela est très important, puisque les pneus avec une pression inférieure à celle établie auraient une grande usure. Cette règle particulière doit être absolument respectée lorsque sur les pneus l'on monte les chenilles.

TOUTES LES 60 HEURES

(en conditions normales de travail, au contraire plus souvent)

Lubrifier:

I.) Le heurtequin de la friction centrale et le graisseur du pivot-olive de la friction centrale; il faut faire attention de ne pas trop insister en cette opération puisqu'il est indispensable QUE LA GRAISSE DANS LES DISPOSITIFS DE LA FRICTION CENTRALE SOIT EN QUANTITE REDUITES.

T.S.V.P.

- 2.) Le graisseur placé dans le joint métallique cannelé qui raccorde la pompe hydraulique à l'arbre moteur.
- 3.) Tous graisseurs placés dans la partie centrale de l'ensemble tracteur - en total 9 - ainsi distribués:
 - a) no.7 graisseurs placés sous la partie centrale de l'ensemble tracteur - actionnant le dispositif complet de freinage;
 - b) no.2 graisseurs placés sur l'arbre agissant dans l'attachement et le détachement de la fourchette de la friction centrale; ceux-ci sont serrés l'un d'un côté et l'un de l'autre côté de l'arbre même.
- 4.) no.2 graisseurs lubrifiant les noeuds du levier de commande de l'invertisseur. Un de ceux-ci est placé à la première articulation sur le tableau de bord, le deuxième est placé à la deuxième articulation inf. sur le couvercle de la friction centrale.

Contrôler:

- 1.) La batterie - vérifiant la densité du liquide et ajoutant de l'eau distillée, si nécessaire, jusqu'à 10 m/m au-dessus des plaques.
- 2.) Le niveau de l'huile dans la transmission AR. et dans les deux charriots latéraux; s'il y a une quantité d'huile insuffisante, il faut le porter à son juste niveau - sans le dépasser.
- 3.) qu'il n'y ait aucune perte des tuyaux et des raccords du système hydraulique.
- 4.) Les garnitures des tiges des martinets de relevage et du rétro.
- 5.) Les boulons assurant les bâtis latéraux supportant les bras du chargeur, s'assurant que ceux-ci soient bien serrés sur les charriots du tracteur.

TOUTES LES 100 HEURES

(en conditions normales de travail, cas contraire plus souvent)

T.S.V.P.

Lubrifier:

- I.) Employant peu de graisse, les deux roulements porte-poussée des deux embrayages latéraux de direction. Ces deux graisseurs sont situés - chacun d'un côté - tout près de l'écrou-registre de la course des freins à pédale.

Changer:

- I.) L'huile dans le moteur (L. 7,500) - faire écouler l'huile desserrant le bouchon placé au fond du carter; remplir avec de l'huile nouveau, jusqu'à la marque sup. (ou un peu au-dessous du tige de niveau) employant de l'huile d'excellente marque et qualité (comme établi) SAE 20 (sous les 10°C) et SAE 30 (au-dessus des 10°C).
- 2.) Effectuer un soigneux nettoyage du filtre de l'huile, nettoyant le réservoir qui contient le filtre même, pour éliminer au fond toutes impuretés.
- 3.) Démontez la cartouche métallique filtrante de l'huile hydraulique placée dans la partie sup. du réservoir de l'huile hydraulique et la laver soigneusement avec naphte, ayant soin de faire un nettoyage complet même de la partie Int. du filtre, avant de remonter l'ensemble.

TOUTES LES 500 HEURES

(en conditions normales de travail, cas contraire plus souvent)

Changer:

- I.) la cartouche du filtre du carburant, ayant soin, avant de remonter la nouvelle cartouche, d'effectuer un bon lavage du corps même du filtre.
- 2.) La cartouche du filtre de l'huile du moteur, ayant soin d'effectuer avant tout un bon nettoyage du corps même du filtre; faire bien attention, au moment du remontage de la cartouche int. pour que les segments d'étanchéité soient placés à leur juste position.
- 3.) L'huile de l'installation hydraulique (L.60) - faire écouler, laver et remplir encore le réservoir avec de l'huile nouveau, employant si possible CALTEX REGAL OIL PC. En cette occasion-là il faut nettoyer même l'int. du réservoir de l'huile hydraulique, démontant le guichet rond placé sur le côté latéral du réservoir même.

T.S.V.P.

CALTEX: MARFAK 0

SHELL : ALVANIA 2 EP.

ESSO : CHASSIS GREASE H

BP : ENERGREASE L2 MULTIPURPOSE

Filtre air : même huile et mêmes gradations SAE employées dans le moteur.

REGLAGES ET CONTROLES DIFFERENTS

LES 4 ROUES MOTRICES. Comme l'on a déjà illustré au chapitre: "Entretien périodique", il est très important de contrôler le latin, avant de commencer le travail, que tous écrous bloquant les 4 roues soient bien serrés. Ayant les Pelles-chargeuses un mouvement continu de marche, soit à l'AV. qu'à l'AR., il est justement très important de contrôler toujours que les écrous soient bien bloqués. En effet, si ceux-ci vont se desserrer, et si l'opérateur travaillera avec les écrous desserrés, l'on cisailera sous peu de temps les colonnettes du demi-axe, et les disques mêmes des roues seraient avariés, puisque les trous relatifs résulteraient ovalisés, rendant inutilisables les roues de la Pelle.

LES FREINS. De tout côté de la transmission, en correspondance des deux embrayages latéraux de direction, il y a deux pédales, indépendantes, actionnant les deux freins de blocage. Une question très importante au sujet de ces deux pièces est celle de leur réglage.

En effet, les pédales des freins ne doivent pas bloquer au commencement de leur course, mais seulement à la fin, et plus précisément 1 cm. avant que la pédale touche le cartèr de la machine: cela parce qu'il est nécessaire que les rubans des deux freins ne travaillent pas à contact avec les deux clochés sur lesquelles les rubans mêmes agissent, mais ceux-ci doivent travailler le plus loin possible et cela pour éviter qu'un surchauffage éventuel des pièces puisse causer un grave blocage entre les rubans des freins et les cloches mêmes.

PREPARATION DE LA MACHINE POUR ARRETS PROLONGES

T.S.V.P.

Si la machine devra s'arrêter pour une période supérieure à trois mois, il est nécessaire de contrôler soigneusement qu'il n'y ait pas de pièces avariées et que tous boulons soient en ordre et bien serrés.

Pour protéger les tiges des pistons de relevage et de renversement contre l'humidité, il faudra relever la Pelle le plus possible, arrosant les tiges avec de la graisse contre la rouille, baissant donc le godet sur le terrain en position de repos.

Faire écouler l'huile du moteur, de l'installation hydraulique et de la transmission et remplir avec de l'huile nouvelle.

Démonter les batteries, les nettoyer et les emmagasiner dans un endroit sec et frais. Cela après avoir contrôlé que celles-ci soient complètement chargées et contrôlant aussi que le liquide ait la densité et le niveau établi. Refaire chaque mois le chargement et le contrôle du liquide.

Arranger, enfin, des supports sous les moyeux des roues pour décharger le poids de la machine des pneus, couvrant le tuyau de déchargement.

INCONVENIENTS PRINCIPAUX DE FONCTIONNEMENT

Leurs causes et leurs remèdes

POUR LE MOTEUR (voir le Manuel de Moteurs Diesel PERKINS)

POUR LES AUTRES PIÈCES DE LA PELLE

Le godet n'a pas la force de se fermer après sa pénétration dans le matériel, ou il n'a pas la force de se lever, ou bien les bras relevés et le godet relevé ont tendance à se baisser doucement. Il s'agit de quatre inconvénients possibles, même s'ils n'arrivent pas souvent, mais que l'on peut éliminer dans un bref délai. Voilà les différentes opérations à effectuer:

- 1.) Contrôler que l'huile hydraulique soit à son juste niveau et que l'huile même ait toutes caractéristiques nécessaires.
- 2.) Contrôler que le robinet placé sous le réservoir de l'huile hydraulique soit parfaitement couvert.

T.S.V.P.

- 3.) Démonter et nettoyer soigneusement le filtre de l'huile hydraulique.
- 4.) Démonter et nettoyer soigneusement la soupape générale.
- 5.) Démonter et nettoyer soigneusement la soupape anti-heurt.
- 6.) Contrôler que toute l'installation hydraulique soit réglée aux pressions établies.

NOTA BENE - si après ces différentes opérations l'on aura encore les mêmes inconvénients, il faudra démonter et faire contrôler la pompe hydraulique, puisque celle-ci pourrait ne pas avoir la force nécessaire, et il faudra aussi monter deux nouvelles soupapes, soit celle générale, soit celle anti-heurt.

La Pelle, pendant son mouvement d'avancement, tourne avec difficulté. Il faudra, avant tout, démonter la soupape de sécurité, qui fait partie du distributeur hydraulique des embrayages latéraux de direction, la nettoyant soigneusement. Après ça, il faut la remonter et contrôler que la pression de la soupape même soit de 75/30 atm. Si, même après cette opération, la Pelle tourne avec difficulté, il faudra procéder au réglage des embrayages latéraux de direction, comme nous l'avons illustré au paragraphe: "Ensembles des embrayages latéraux de direction".

NOTE IMPORTANTE - Avant d'effectuer tout réglage concernant l'installation hydraulique, comme suggéré ci-dessus, il faut contrôler que le robinet principal situé sous le réservoir, qui contient l'huile hydraulique, soit complètement ouvert, puisque les inconvénients susdits pourraient être causés même par le fait que le robinet susdit, avec le travail normal de la machine, tend à se fermer, éliminant ainsi faisant l'écoulement normal de l'huile hydraulique à l'intérieur de son circuit.

DISPOSITIONS POUR LE MONTAGE DES CHENILLES SUR LES PNEUS

Sur les pneus l'on peut aisément monter les chenilles, réalisées en acier trempé et cementé, à condition que les pneus montés sur la Pelle-chargeuse soient de la mesure 9.00 x 16: si possible PIRELLI "ATLANTE". Chaque chenille couvre et raccorde deux roues, sur chaque côté de la machine.

T.S.V.P.

Pour effectuer ce montage, il sera nécessaire d'étendre les deux chenilles devant la pelle-chargeuse, parallèlement entre elles, et chaque chenille sera en direction parfaite avec les deux roues sur lesquelles celle-ci sera à monter. Démarrer la machine et avancer doucement, d'une façon telle que la machine même entre sur les deux chenilles étendues, s'arrêtant au milieu de celles-ci. A ce point, procéder au montage des chenilles, chacune à son tour, roulant les deux bouts de la même chenille sur les deux pneus, approchant ces bouts entre eux le plus possible. A ce point, il faudra employer le tendeur. Agissant sur celui-ci, il faudra que les assemblages à tenon et mortaise coïncident parfaitement, ainsi à permettre l'introduction des deux goupilles de jonction.

Si pendant le montage l'effort causé par le tendeur sera trop fort, il ne faut pas insister mais, sans démonter le tendeur, il faudra démarrer la Pelle, lui faisant faire de petits déplacements d'un mètre ou deux - au maximum - en AV. ou à l'AR. pour permettre à la chenille que l'on est en train de monter de se tendre parfaitement: l'on recommencera ensuite le montage actionnant le tendeur.

Après avoir fait quelque petit déplacement avec la Pelle, le mécanicien qui effectue le montage aura l'impression que l'action sur le tendeur est plus facile et moins fatigante et, par conséquent, il suffira de répéter deux ou trois fois le déplacement de la machine à l'AV. et à l'AR. pour permettre aux assemblages à tenon de la chenille d'arriver à leur juste position pour l'introduction des goupilles de jonction.

Lorsque l'on effectuera l'introduction des deux goupilles de jonction, il ne faudra pas employer trop fort le marteau puisque, étant les chenilles en acier trempé et cémenté, et par conséquent très dures, il peut arriver qu'un coup de marteau trop violent casse quelque pièce de la chenille. Naturellement l'opération susdite est à effectuer même pour la deuxième chenille.

En ce qui concerne le démontage des pneus des chenilles, il suffira de défiler les goupilles de jonction, sans employer le tendeur; pour cette opération il faut peu de temps. Les chenilles d'origine sont livrées d'une longueur adaptable au montage sur les nouveaux pneus. Avec chaque jeu de chenilles, en plus du tendeur nécessaire au montage, l'on livre aussi deux maillons diminués, soit deux maillons plus courts que ceux habituels. Ces maillons seront utiles lorsque, après

une certaine période de travail, suite à l'usure sur les chenilles et sur les bandes de roulement des pneus, les chenilles mêmes auront la tendance de se relâcher sur les roues relatives. Il ne faudra jamais travailler avec les chenilles trop relâchées, parce que ainsi faisant, les roues pourraient tourner à l'intérieur de leur chenille, avec une grave usure des pneus, surtout sur les côtés des pneus mêmes. Si l'on aura un relâchement excessif des chenilles, il faudra les reporter à leur juste tension, justement montant sur chaque chenille un maillon diminué au lieu d'un maillon normal.

Si, avec le temps, il y aura la nécessité d'avoir d'autres maillons diminués, ceux-ci pourront être commandés comme d'habitude.

NOTE IMPORTANTE - pour le montage des chenilles il ne faut pas effectuer le dégonflage des pneus, qui doivent avoir toujours une pression minim. de 6 Atm. et max. de 7 Atm.: il faut procéder seulement comme illustré ci-dessus.

ROSSI FRERES

BOLOGNA

