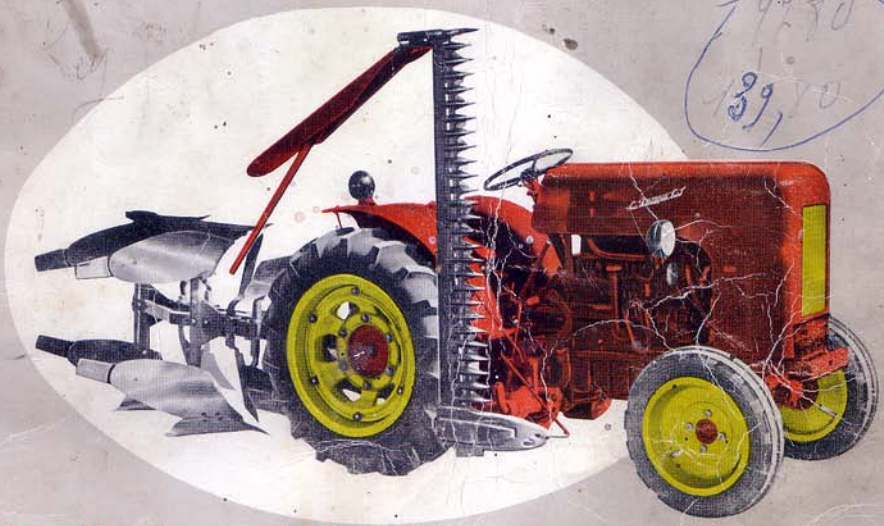
LE TRACTEUR AUX GRANDS MOYENS

SABATIER

ST-RAMBERT-D'ALBON (DROME) TÉL. 112



"Le Pratique L. S."

Notice d'Entretien

ESSENCE

VEEDOL

MOTOR OIL

TRACTEUR SABATIER

Le Pratique

Etab[ls] L. SABATIER
Constructeur
St-RAMBERT-d'ALBON
(Drôme)
Maison fondée en 1922

C. C. POSTAUX LYON 31-63
TÉLÉPHONE : Usine et Bureau 0-84
TÉLÉGRAMMES :
Sabatier St-Rambert-d'Albon (Drôme)
Registre Producteurs Drôme N° 10
R. C. Romans N° 6816
N° d'Ident. d'Entrep. 214.26.325.0001

Le ______________ 195

V/ Référence
N/ Référence

CONDITIONS DE VENTE — Tous nos achats et nos ventes sont livrables et payables à St-Rambert-d'Albon. En cas de contestation, le Tribunal de Commerce de Romans sera seul compétent même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.
Nos marchandises sont livrables à St-Rambert-d'Albon et voyagent aux risques du destinataire même dans le cas de prix fixé franco à destination. Les machines de notre fabrication sont garanties pendant six mois à dater de la livraison et notre responsabilité est limitée en remplacement pur et simple des pièces reconnues défectueuses sans indemnité ni participation quelconque du constructeur dans la main-d'œuvre nécessitée par le démontage et le remontage. Le transport est à la charge de l'acheteur.
Aucun délai de livraison n'est de rigueur sans stipulation expresse et ne peut donner lieu à des dommages intérêts.
Les ouvriers en déplacement, en cas d'accident causé au tiers, sont sous la responsabilité des clients.

AVANT-PROPOS :

Vous voici l'heureux propriétaire d'un tracteur "Le Pratique L.S.", et nous vous félicitons d'avoir arrêté votre choix sur un matériel fabriqué chez nous, c'est à dire FRANCAIS 100%.

La présente notice d'instruction a été conçue pour vous permettre de tirer le maximum de satisfaction de votre tracteur qui, bien qu'il soit d'une robustesse exceptionnelle et capable d'exécuter les travaux les plus durs, ne doit pas être négligé, ni mal entretenu.

Nous vous demanderons de lire attentivement ce manuel et de vous conformer aux prescriptions que nous vous conseillons, afin d'en obtenir un rendement parfait.

Si vous ne trouvez pas ici le renseignement que vous cherchez, n'hésitez pas, adressez-vous à notre AGENT de votre région, lui seul est qualifié et compétent.

MERCI.

Carte grise tracteur → (du 14/6/89)
↳ Voir dossier Assurance GMF

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR : à essence - 4 cylindres - soupapes en tête - commandées par culbuteurs - chemises amovibles - cylindrée 1.911 cm3 - alésage : 78 mm., course 100 mm. - puissance à 1.500 t/m. = 25 cv., consommation moyenne horaire : 2,5 litres - graissage sous pression PAR POMPE à engrenages.

ALLUMAGE : par ollumeur DUCELLIER type 542, avec distributeur à avance automatique - bobine DUCELLIER 6 volts type 2.073 A G 6 - bougie EYQUEM 111 S.

DYNAMO : DUCELLIER 6 v. du type SHUNT à deux balais, avec régulateur de tension, réf. 195 B I.

DEMARREUR : DUCELLIER 6 v. type automobile, réf. 222 B.

ACCUMULATEURS : 6 v. 60 Ah.

ACCESSOIRES : Phares, avertisseur DUCELLIER, contacteur SEIM.

RESERVOIR ESSENCE : En tôle d'acier plombé sous le capot moteur, contenance 24 litres.

CARBURATEUR : ZENITH type 24 I N, en charge.

FILTRE A AIR : A bain d'huile, démontable pour le nettoyage.

REFROIDISSEMENT : Circulation d'eau activée par pompe centrifuge, radiateur tubulaire.

EMBRAYAGE : Monodisque, fonctionnant à sec Ø 228 mm.

BOITE DE VITESSES : A engrenages - 3 vitesses avant - 1 vitesse arrière. Munie d'un réducteur donnant 6 vitesses avant et 2 vitesses ar. pour utilisation route et travail.

PONT AR. : Par couple conique, rapport 4 × 33 - différentiel à 4 satellites - monté sur roulements à rouleaux coniques - demi-arbres du type semi-flottant montés sur roulements à billes.

DIRECTION : A vis globique et secteur montés sur roulements à rouleaux coniques avec rattrapage de jeu.

FREINS : A main d'immobilisation - à pieds indépendants sur roues ar. commandés par pédale unique et inverseur par braquage. Pédales à talons anti-patinage pour ligne droite.

PRISE DE FORCE : A l'arrière commandée par la boite à vitesses - arbre cannelé de 23 × 28,6 × 6.

A l'arrêt :

Vitesse en 3e : 549 t/m pour 1.000 t/moteur
» 2e : 298 t/m pour 1.000 »
» 1re : 175 t/m pour 1.000 »

En marche :

16,5 t. par tour de roue.

POULIE : Diamètre 150 m/m. largeur 117 m/m.

Vitesse multipliée	pour	1000 t/moteur	en 3e	1000 t./mn
»	»	»	2e	542 t./mn.
»	»	»	1e	318 t./mn.
» démultipliée		»	3e	302 t./mn.
»		»	2e	164 t./mn.
»	»	»	1e	96 t./mn.

PNEUS : AVANT : 500 × 15 ARRIERE : 900 × 24
ou 11 × 24
(sur modèle large, seulement)
ou AVANT : 400 × 15 ARRIERE : 900 × 24
(modèle normal ou vigneron).

CONTENANCES :

Carter moteur :	4,5 litres
Carter boite et pont : . . .	9 »
Réservoir d'essence :	24 »
Circulation d'eau :	12 »
Bol d'huile du filtre à air : .	0,25 »

VITESSES : Horaires	Moteur à 1000 t./mn.	Effort au Crochet
en 1re	2,000 km.	950 kg.
2e	3,400 km.	900 kg.
3e	6,300 km.	500 kg.
4e	8,000 km.	400 kg.
5e	13,200 km.	200 kg.
6e	24,000 km.	
M. AR. Travail	1,750 km.	
M. AR. Route	6,500 km.	

RELEVAGE HYDRAULIQUE : Pompe à deux pistons, facilement démontables - Distributeur à 3 positions - vérin à double effet (relevage des outils et pression constante).

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

ENCOMBREMENT :

Empattement :	1 m., 26
Longueur totale : . . .	2 m., 18
Hauteur du capot : . .	1 m., 20
Largeur hors tout : . . .	0 m., 90 à 1,30 pour le vigneron 1 m., 17 à 1,57 pour le type agricole par retournement des jantes et roues.
Dégagement au sol :	0,30
Rayon de braquage : . . .	2,00
Poids en ordre de marche :	1.285 kg.

PRINCIPAUX REGLAGES :

Jeu entre culbuteurs et soupapes 0,25

Ecartement des électrodes de bougies : 0,4 à 0,5
Ecartem. des contacts d'allumeur 0,4
Ordre d'allumage : 1-3-4-2
Pincement des pneus à l'avant : — 0,05
Pression des pneus à l'avant 1,500
» » » arrière 0,500 à 0,700

OUTILLAGE : Chaque tracteur est livré avec :
— 1 clé demonte-bougie
— 2 clés à tube coudé 26 et 29
— 2 clés plates 14-17 et 21-23
— 1 paire de pinces
— 1 tournevis
— 1 pompe à graisse et son raccord
— 1 manivelle de mise en marche.

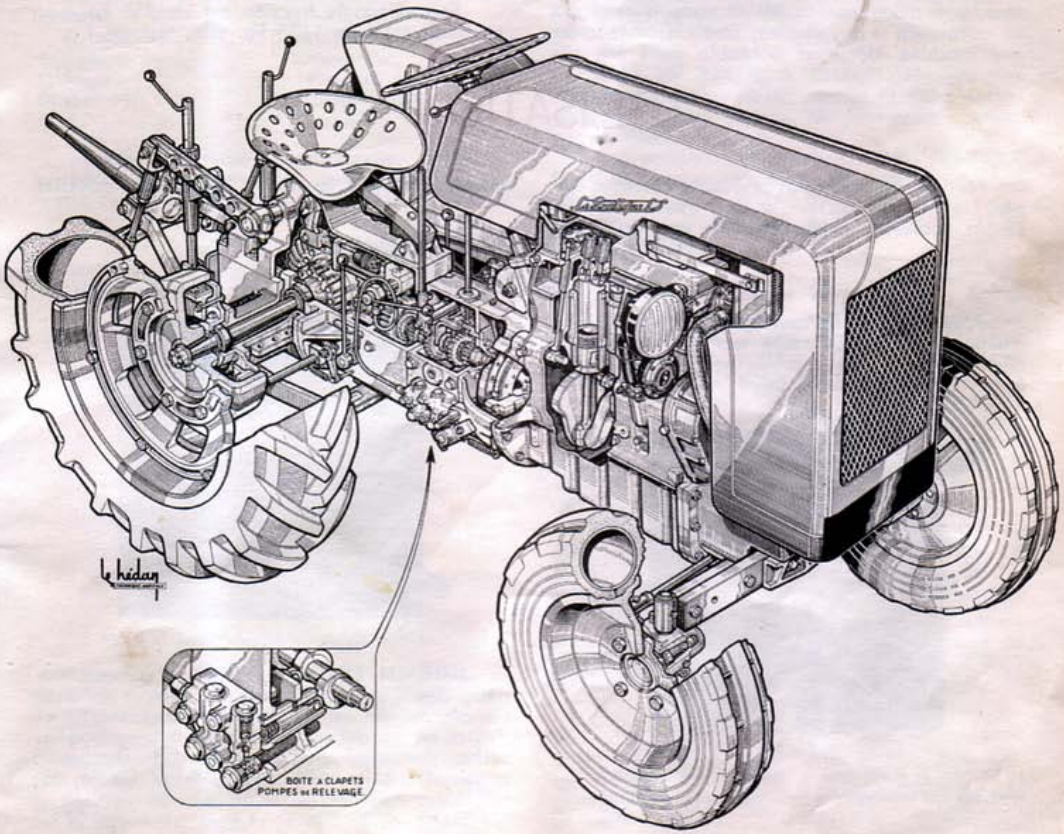


Fig. 2. — Vue éclatée.

GÉNÉRALITÉS

La construction du "PRATIQUE L.S." est monobloc, suivant les conceptions les plus modernes.

Sa facilité de démontage partiel, par élément (train avant, moteur, embrayage, boite et pont) offre un avantage certain pour la réparation.

D'un entretien facile, les organes sont très accessibles de tous les côtés. Son système d'attelage par perche unique permettant l'échange instantané des outils dont les réglages en surface et profondeur se font du siège du conducteur, son adhérence totale et sa puissance qui se retrouvent à bas régime, font de ce tracteur une machine idéale et agréable dans son utilisation.

Réalisé depuis 1929, mis au point en collaboration directe avec les utilisateurs, il convient à la petite et moyenne exploitation, il a été le premier tracteur adapté à l'arboriculture et à la viticulture.

Son moteur très robuste, classique, constamment amélioré, d'une puissance limitée volontairement à 25 cv. très supérieure à celle nécessaire, permet l'utilisation du tracteur à un régime des plus économiques. (Consommation horaire de 2 à 3 litres suivant les travaux).

Son effort de traction est de 950 kg. pour un poids total de 1.285 kg. sans lestage.

UTILISATION

Pendant les premières cinquante heures d'emploi, utiliser le tracteur à des travaux légers. **De la manière d'utilisation de ces premières heures, dépend la durée de votre matériel.**

MISE EN ROUTE

Avant la mise en route, vérifiez si les pleins **d'huile, d'eau et d'essence** sont faits, si le robinet placé sous le réservoir est bien ouvert, le levier des vitesses au point mort, le frein à mains serré.

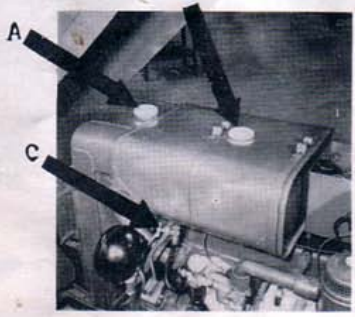


Fig. 3

A) Bouchon de radiateur ; C) Robinet.
B) Bouchon d'essence ;

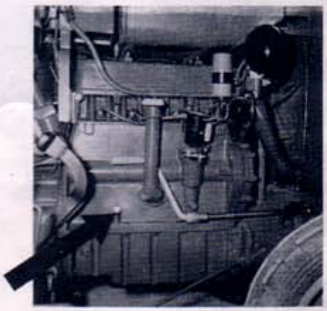


Fig. 4. — Jauge d'huile.

MISE EN ROUTE A FROID : Position : Manette des gaz à plein ralenti, tirer à fond la commande du starter, mettre le contact, et mettre en marche le moteur soit à la manivelle, soit au démarreur. Par temps froid, tourner quelques tours à la main, avant d'agir sur le démarreur.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

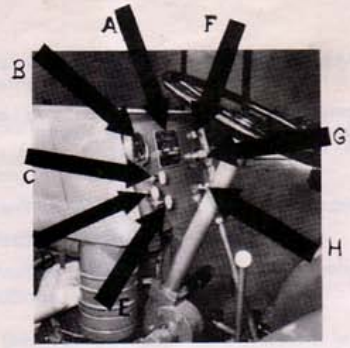


Fig. 5. — Tableau de bord.

A) Plaque du Constructeur :
B) Compteur d'heures :
C) Starter :
D) Phare AR :
E) Démarreur :
F) Voyant lumineux :
G) Contacteur (éclairage, avertisseur) :
H) Contact à clef.

Aussitôt le moteur en marche, laissez-le tourner quelques secondes, puis repoussez la tirette de starter de moitié, laisser tourner 4 à 6 minutes surtout par temps froid pour lui permettre de se réchauffer, la température de l'eau, pour le meilleur rendement doit être de 70 à 80°. **Ne pas oublier, ensuite, de repousser le starter a fond.**

L'accélération du moteur se fait par la manette des gaz placée à droite sous le volant. En tirant la manette d'avant en arrière, vous augmenterez le régime du moteur, donc sa puissance jusqu'à 1.500 tm.

A partir de 400 t/m., la lampe rouge du tableau de bord s'éteint, ce qui indique que la dynamo débite et que la batterie se recharge. (Si à toutes les accélérations la lampe restait allumée, faites vérifier votre circuit de charge par l'AGENT de la marque).

MISE EN ROUTE A CHAUD : Ne pas toucher la tirette du starter, mettre la manette des gaz à un quart environ, de la course ; actionner le démarreur.

Convenablement conduit, "LE PRATIQUE L.S." se manœuvre comme une voiture de tourisme.

CHANGEMENT DES VITESSES

UTILISATION POUR LA ROUTE - Fig. 6

Fig. 6 — Levier de changement de vitesses.

Une fois installé sur le siège, votre moteur étant au ralenti, vous débrayez en appuyant sur la pédale de l'embrayage (celle qui se trouve à gauche), poussez en arrière le levier de commande du réducteur (position route), poussez ensuite le levier des vitesses sans forcer à la position désirée, (les vitesses sont marquées sur le couvercle, sous le levier). Si la vitesse ne s'enclenche pas, revenir au point mort, lâcher la pédale d'embrayage, redébrayer et essayez une seconde fois. Avant d'embrayer, n'oubliez pas de desserrer le frein à main. Donnez peu d'accélération au moteur en tirant légèrement à vous la manette des gaz et lâchez lentement la pédale d'embrayage (attention, ne pas la laisser se détendre brusquement), jusqu'à ce que le tracteur tire, alors seulement, lâchez complètement la pédale et donnez les gaz nécessaires à la marche.

NE LAISSEZ JAMAIS VOTRE PIED REPOSER SUR LA PEDALE D'EMBRAYAGE PENDANT LA MARCHE, ce n'est pas un support et vous détériorerez certainement la butée d'embrayage.

UTILISATION TRAVAIL : Manœuvres identiques pour l'utilisation du tracteur en vitesse de travail qu'en vitesse de route, sauf qu'il faut pousser le levier de commande du réducteur en avant.

Sur la route, manœuvrez toujours le frein avec souplesse, sans brutalité, et pour cela cessez d'accélérer.

Ne laissez jamais votre pied sur la pédale de frein.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

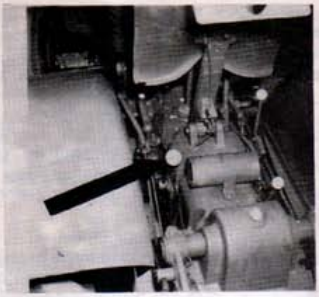


Fig. 7. — Levier commande réducteur

MARCHE ARRIERE : Mêmes manœuvres que pour la marche en avant, mais plus lentement.

Toutes les manœuvres, avant ou arrière peuvent se faire, le moteur au ralenti.

ARRÊT DU TRACTEUR

Réduire les gaz, la manette en avant, appuyer sur la pédale de frein et sur la pédale d'embrayage en même temps, sans brutalité mais énergiquement, mettre le levier des vitesses au point mort, serrer le frein à main, lâcher les pédales, couper le contact, et fermer le robinet d'essence.

UTILISATION DES FREINS

Les freins se commandent par l'intermédiaire d'une pédale unique placée à droite du tracteur.

Le tracteur SABATIER, type LE PRATIQUE L.S., précurseur en matière de frein indépendant, utilise un dispositif d'inverseur commandé par la direction (goupille enclanchée) permettant par l'action de la pédale déjà mentionnée plus haut un freinage de la roue située à l'intérieur du virage et un raccourcissement très appréciable du rayon de braquage. Le tracteur tourne pratiquement sur place.

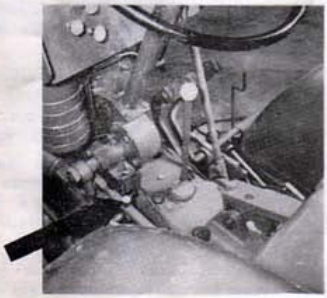


Fig. 8. — Inverseur de frein (goupille).

Deux freins à talons (petites pédales caoutchoutées) ; ces pédales sont prévues pour les cas suivants :

— en cours de travail : le tracteur a quelquefois tendance à déraper (dérapage dû, soit à la réaction des charrues, soit au cours d'un travail à flanc de coteau), on remédie à ce dérapage en agissant sur la pédale inverse à celui-ci (exemple : dérapage de l'avant du tracteur vers la droite, agir sur la pédale de gauche et inversement). Par contre quand une roue a tendance à patiner : agir sur la pédale du côté de celle-ci.

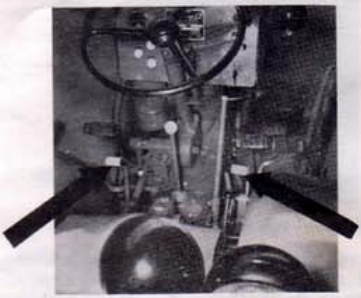


Fig. 9. — Freins à talon.

IMPORTANT : Pour la route, il est indispensable d'enlever la goupille du système inverseur.

Pour le blocage à l'arrêt un frein à main immobilise les deux roues AR.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pour utiliser le relevage hydraulique, se servir du levier de commande du robinet à trois positions.

Position AVANT : descente avec appui

Position MI-COURSE : Relevage

Position ARRIERE : (butée mobile retournée) verrouillage.

N. B. Entre chaque position du levier, le fonctionnement des pompes est libre. Elles ne produisent aucun effet sur le vérin.

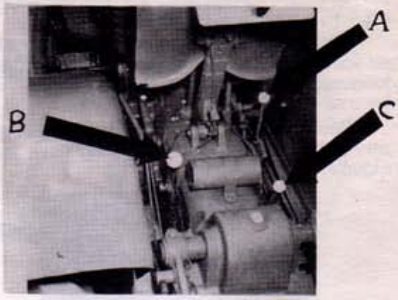


Fig. 10.

A) Levier de commande vérin ;
B) Levier de commande réducteur ;
C) Levier de commande prise de force.

PRISE DE FORCE

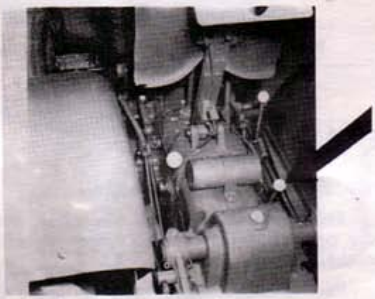


Fig. 11 — Levier de prise de force.

Cet organe facultatif n'est monté que sur demande.

La prise de force commandée par la boite à vitesses ,peut être embrayée ou débrayée par l'intermédiaire d'un levier placé sur la partie droite du carter réducteur.

Elle est embrayée lorsque le levier est enclenché vers l'avant.

Elle peut être utilisée le tracteur en marche ou au point fixe.

En marche, elle peut utiliser les trois vitesses et la marche arrière.

Pour l'utiliser au point fixe, il faut mettre le levier des commandes du réducteur au point mort et pousser le levier des vitesses (en débrayant) sur la vitesse désirée (voir tableau des caractéristiques page 2), il y a, ainsi, trois vitesses dans un sens et une inversée.

ATTELAGE

Les instruments de culture sont fixés sur la perche d'attelage et retenus par une bague et **une goupille dont la rupture en cas d'accrochage assure la sécurité** des organes du tracteur.

REGLAGE : En position de travail, les bras du vérin doivent toujours être horizontaux.

Inclinaison : Pour obtenir l'aplomb de la charrue, il faut corriger l'inclinaison par le déplacement du clichet de verrouillage fixé sur l'outil (ce déplacement s'obtient en débloquant les 2 vis

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

de fixation du clichet et en faisant coulisser celui-ci à droite ou à gauche du côté désiré. Ensuite, parfaire le réglage par les manivelles de terrage (1/2 tour par 1/2 tour).

Profondeur : Pour augmenter la profondeur du labour, dévissez les deux vis de terrage d'une longueur égale (tourner les manivelles en sens inverse des aiguilles d'une montre).

Pour diminuer la profondeur de labour : visser les 2 vis d'une même longueur (sens des aiguilles d'une montre) Fig. 12.

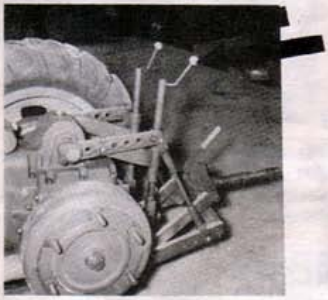


Fig. 12. — Vis de terrage.

Le coulissement des bretelles de relevage permet le déterrage de la charrue par la pointe dès le début du relevage.

Les charrues, brabants, cultivateurs, ou autres outils doivent toujours talonner pendant le travail.

On peut obtenir un complément de réglage soit en déplaçant vers l'arrière du levier de relevage les bretelles de relevage, soit en déplaçant les bretelles sur les barres de traction où deux trous supplémentaires de réglage sont prévus à cet effet. Fig. 13.

Fig. 13. — Réglage des bretelles de relevage.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

La voie arrière est réglable en écartement par retournement des flasques de roues, fixation des jantes à l'extérieur ou à l'intérieur des flasques.

Quatre largeurs peuvent être ainsi obtenues de chaque côté. (En cas de nécessité, on peut agir seulement sur un côté du tracteur).

La voie avant est réglable par retournement des roues ou écartement de l'essieu pour le type vigneron et agricole.

Il est recommanndé de travailler avec les roues disposées au maximum de la largeur admise pour le travail à exécuter.

EN ARBORICULTURE : Le changement de voie permet le travail des arbres sans trop approcher ceux-ci.

Pour le chaussage, mettre les roues avant et arrière droites en position étroite, les roues gauches en position large.

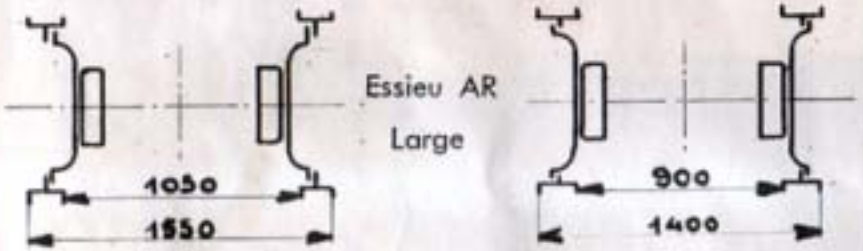
Pour le déchaussage, agir inversement.

ATTENTION : NE JAMAIS UTILISER LA VITESSE MAXIMUM DE ROUTE, LE TRACTEUR ETANT EN PETITE LARGEUR.

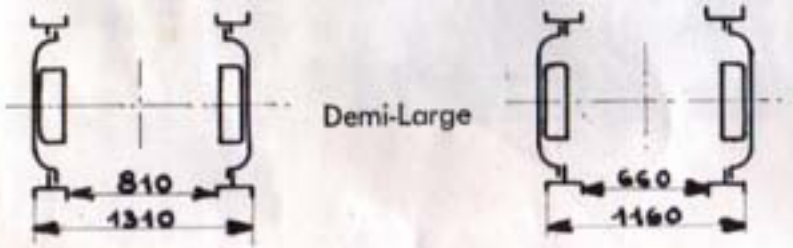
Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

TYPE AGRICOLE MODELE LARGE

Pneu AR 9×24

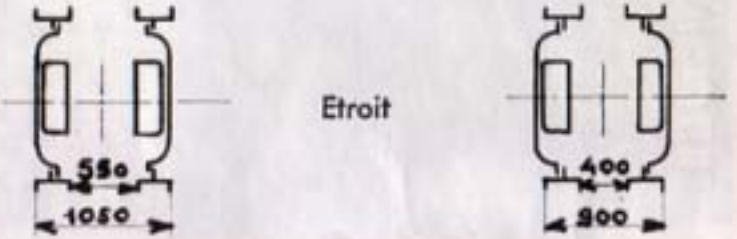


Pour pneu 11×24 ajouter 50 mm. pour cote extérieure et enlever 50 mm. pour cote intérieur.



TYPE VIGNERON MODELE ETROIT

Pneu AR 9×24

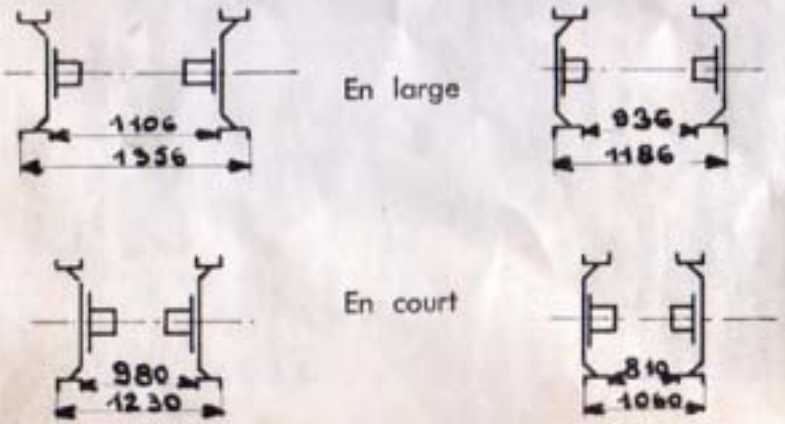


ESSIEU AV NORMAL

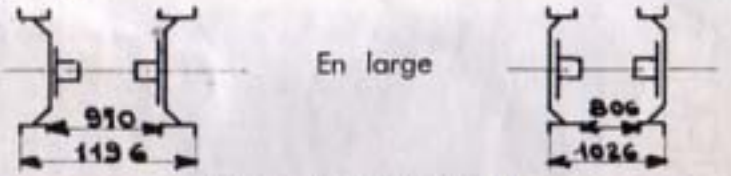
Pneu AV 500×15

ESSIEU AV EXTENSIBLE

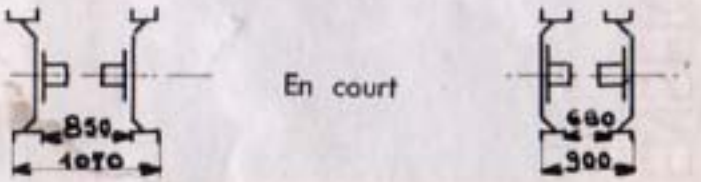
Pneu AV 500×15



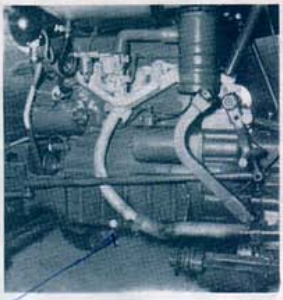
Pneu AV 400×15



ESSIEU AV EXTENSIBLE



RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES



bouchon vidange Moteur

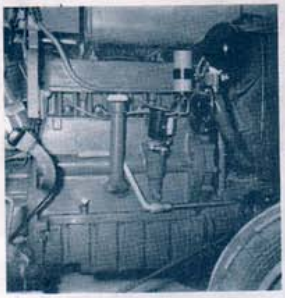


Fig. 15 - 15 bis. — Vue gauche et droite.

MOTEUR :

C'est un quatre cylindres classique, soupapes en tête, d'une cylindrée totale de 1.911 cm3, d'une robustesse à toute épreuve. Parfaitement réglé il est silencieux et d'une grande souplesse. L'embiellage largement calculé lui permet une très longue durée avec un minimum d'usure. Les chemises amovibles permettent avec un jeu de pistons et un rôdage de soupapes le fameux "COUP DE FOUET" d'un prix très abordable. Le graissage des organes du moteur : vilebrequin, bielles, arbre à cames, etc..., est effectué sous pression par une pompe à engrenages. Le contrôle du niveau d'huile se fait le tracteur arrêté et bien horizontal, à l'aide d'une jauge située sur le côté droit du moteur. Deux traits indiquent les niveaux maximum et minimum à respecter. Ne descendez jamais au-dessous du minimum sous peine d'avoir de graves ennuis mécaniques. Par contre il est absolument inutile de dépasser le niveau maximum, car l'excédent d'huile sera évacué en pure perte.

A ce sujet, employez toujours la même huile (celle préconisée par le constructeur), **ne faites pas de mélange, évitez surtout de mélanger de l'huile détergente avec un autre type d'huile.** Faites votre vidange lorsque le moteur est chaud et que toutes les impuretés sont encore en suspension dans l'huile afin de mieux les évacuer. Toutes les trois vidanges il est recommandé de rincer le moteur avec de l'huile très fluide (huile de rinçage). En introduire 3 litres dans le moteur après avoir remis le bouchon du carter. Faire tourner 5 mn., vidangez à nouveau et refaire le plein avec 4 l. 1/2 d'huile neuve. Cette huile de rinçage peut resservir après filtrage.

BOUCHON DE REMPLISSAGE :

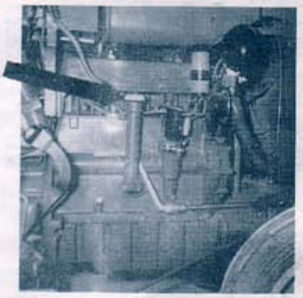


Fig. 16. — Bouchon de remplissage.

A chaque vidange, nettoyer le bonchon de remplissage (Reniflard), et plus souvent si le tracteur travaille en atmosphère très poussiéreuse. Lavez le bouchon dans du pétrole, trempez-le dans de l'huile moteur neuve, le laisser égoutter et le remettre en place.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

Fig. 17 - 17 bis. — Filtre à air.

FILTRE A AIR

Le filtre à air doit être nettoyé toutes les 10 heures et davantage en atmosphère très poussiéreuse. La durée de votre moteur dépend de son efficacité et son efficacité de son état de propreté. Pour le nettoyer il faut le démonter, laver la courtouche et la cuve au gaz-oil avec un pinceau dur, l'égoutter, refaire le plein jusqu'au bourrelet de niveau avec de l'huile moteur (environ 1/4 l.).

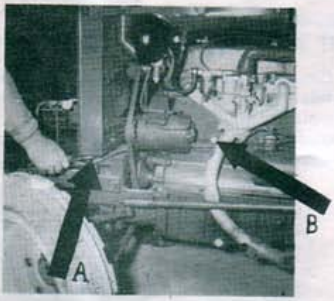


Fig. 18. — Système de refroidissement.

A) Bouchon de vidange du radiateur ;

B) Bouchon de vidange du bloc-moteur ;

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Vérifier le niveau d'eau du radiateur avant chaque départ. La capacité du système de refroidissement est de 12 litres environ. Une pompe à eau du type centrifuge active la circulation d'eau.

A l'arrêt, par temps froid, il est nécessaire de vidanger l'eau pour éviter le gel, à moins d'utiliser un bon antigel (4 litres de produit antigel garantissent votre moteur contre un froid de — 15° C.). Prenez avis auprès de nos Agents.

Pour vidanger le système de refroidissement, il faut enlever les bouchons de vidange du **radiateur** et du **bloc-moteur** - Fig. 18 - et lorsque l'eau s'est écoulée, donner quelques coups de démarreur pour éliminer l'eau du corps des pompes. Par temps très froid il ne faut jamais faire le plein avec de l'eau très chaude. De même, ne mettez jamais de l'eau froide dans un tracteur chaud. Les différences de température pourraient amener groupe et culasse à se fendre.

Il est recommandé d'ajouter à l'eau du radiateur 60 cm3 d'huile soluble.

Par temps froid vous pouvez mettre pour augmenter la vitesse de réchauffage de votre moteur, un écran devant le radiateur (carton ou autre).

N'emballez jamais votre moteur avant que la température de l'eau n'atteigne 70/80° C.

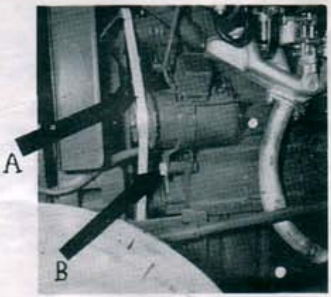


Fig. 19.

A) Courroie trapézoïdale ;

B) Boulon de support de dynamo.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

Attention : Ne dévissez jamais d'un seul coup le bouchon du radiateur lorsque le moteur est très chaud, vous pourriez être brûlé par l'échappement de la vapeur d'eau sous pression.

La tension de la courroie trapézoïdale est normale lorsqu'entre sa position montée et sa position déviée par la pression de la main, il y a une différence de 2 cm. environ. Pour le réglage desserrez le boulon du support de dynamo et basculez celle-ci vers l'extérieur jusqu'à tension convenable. Fig. 19. Rebloquez ensuite le boulon du support.

SYSTEME D'ALIMENTATION :

Le système d'alimentation se compose d'un réservoir d'une capacité de 24 litres, d'un robinet d'arrêt et d'un filtre. Le filtre se démonte facilement en dévissant l'écrou moleté placé sous la cuve en verre. Lorsque cette dernière est chargée d'eau et d'impuretés, procédez au nettoyage à l'essence et remontez.

Fig. 20. — Filtre à essence.

CARBURATEUR

Le carburateur est réglé en usine pour une vitesse de 400 t/m. environ, au ralenti, ne pas y toucher. En cas d'ennui, s'adresser à un de nos Agents. Faire de même en ce qui concerne le réglage des culbuteurs.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

L'équipement électrique se compose d'une dynamo 6 v., d'une batterie d'accumulateurs 6 v. 60 Ah. et d'un démarreur. L'allumage est du type à batterie, bobine et distributeur. Le courant de charge de la dynamo est contrôlé par un régulateur de tension. Il n'exige aucun réglage ou soin particulier.

N. B. - Tous ces appareils sont réglés par leur Constructeur. Aucune garantie ne pourra jouer s'ils sont démontés, déréglés ou déplombés.

Pour le réglage du rupteur et des bougies, se conformer aux indications données dans le châpitre " CARACTERISTIQUES ".

Important : Vérifiez le niveau de la batterie toutes les 100 heures de marche et plus souvent si vous travaillez par temps chaud. Le niveau doit être maintenu à 1 cm. au-dessus des plaques. S'il ne l'est pas, rajouter de l'eau distillée seulement. - Fig. 21.

Fig. 21. — Vérification du niveau de la batterie d'accumulateurs.

PONT AR. - REDUCTEUR - BOITE A VITESSES

Ces trois organes sont en communication et lubrifiés par la même huile. La contenance de ces trois carters est de 12 l. Le plein se fait par le bouchon situé sur le couvercle du pont (sous le siège) - Fig. 22. Le niveau est contrôlable par un bouchon de trop plein sur le côté droit. La vidange s'effectue à chaud par deux bouchons

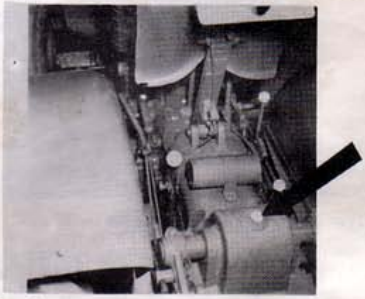


Fig. 22. — Bouchon de remplissage du pont AR.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

sous le pont et sous la boite à vitesses. - Fig. 22 bis. Il est recommandé de filtrer l'huile après les 10 premières heures de marche pour en éliminer toutes les impuretés, limailles et autres dues au rôdage. Cette opération est des plus importantes pour la vie de votre système hydraulique.

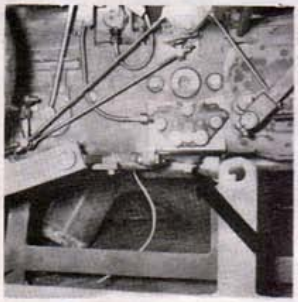


Fig. 22 bis. — Bouchon de vidange de la boîte à vitesses.

BUTEE D'EMBRAYAGE

Ne pas oublier, toutes les 10 heures, les quelques gouttes d'huile à mettre dans le petit graisseur prévu à cet effet.

Fig. 23. — Graissage butée embrayage.

SYSTEME HYDRAULIQUE

Le système hydraulique se compose de deux pompes à pistons munies de filtres, d'un distributeur, d'un robinet et d'un vérin. Le relevage utilise l'huile de la boite pour son fonctionnement. Les pompes à pistons situées sur le côté droit de la boite sont commandées par un arbre à cames. Elles refoulent l'huile vers le vérin de relevage en passant par une boite à clapets tarée fixée sur ces pompes. Deux filtres métalliques très fins protègent l'ensemble contre les impuretés en suspension dans l'huile. C'est pourquoi il faut les nettoyer périodiquement. D'un démontage facile il suffit de les brosser avec un pinceau à poils durs dans du pétrole et de les remonter une fois propre. - Fig. 24.

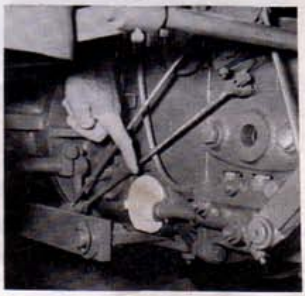


Fig. 24. — Filtres de boîte à clapets.

Le vérin est à double effet. Il assure d'une part le relevage de l'instrument porté, et d'autre part un appui constant sur l'outil au travail, faisant office d'amortisseur en terrains inégaux et assurant un labour de profondeur constante.

Le robinet à trois positions est placé sur le côté droit du couvercle de pont ; comme le vérin il ne nécessite aucun entretien.

Important : La pression des pompes est réglée au montage, il est recommandé de ne pas y toucher.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

FREINS :

Ils sont du type à mâchoires flottantes, tambours et clés. La timonnerie est réglée en usine. Pour compenser l'usure des garnitures, il suffit de placer tour à tour les roues arrières sur crics, et de rapprocher les garnitures du tambour par resserrage de l'écrou (après avoir desserré les contre-écrous) situé sur un goujon libre placé à l'arrière des flasques de roues. Fig. 25.

Fig. 25. — Réglage des freins.

Faire tourner la roue levée sur cric en resserrant l'écrou, dès que les garnitures touchent, desserrer légèrement et bloquer le contre-écrou. Faites l'essai de vos freins en ligne droite. Si une roue freine moins que l'autre resserrer la garniture correspondante comme il vient d'être dit.

PNEUMATIQUES :

Rien de spécial. Se conformer aux pressions de gonflage. Éviter de passer sur des objets coupants (tessons de bouteilles, etc...).

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Ne négligez pas votre **"PRATIQUE L.S."** : vous en serez récompensé !

Suivez scrupuleusement les quelques conseils qui vont suivre, la bonne marche de votre tracteur en dépend.

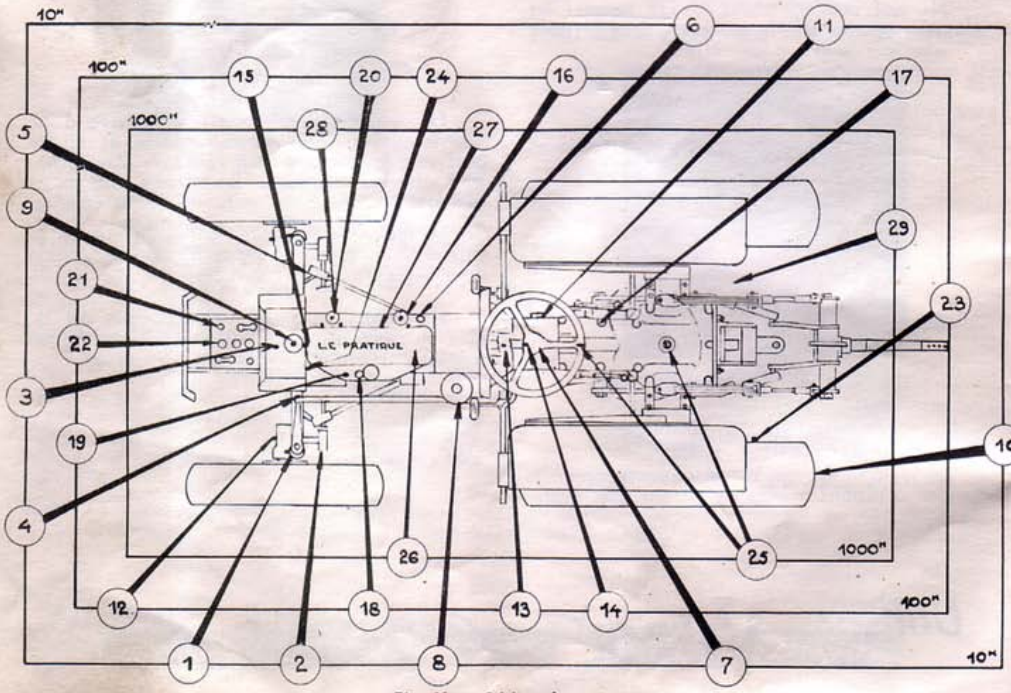


Fig. 26. — Schéma de graissage.

TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

N° opération	DESIGNATION	PRODUITS
1	Graissez les pivots droits et gauches (2 grais.)	MOTORINE BLONDE
2	Graissez la barre d'accouplement (2 grais.)	MOTORINE BLONDE
3	Graissez l'axe d'essieu (1 grais.)	MOTORINE BLONDE
4	Graissez la barre de commande de direction (2 grais.)	MOTORINE BLONDE
5	Graissez les barres de renfort d'essieu (sur modèle large seulement) (4 grais.)	MOTORINE BLONDE
6	Vérifiez le niveau d'huile du moteur, le compléter au trait supérieur de la jauge si nécessaire	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30
7	Huilez la butée d'embrayage	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30
8	Nettoyez le filtre à air - refaire le plein (voir renseignements techniques)	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30
9	Vérifiez le niveau d'eau du radiateur	Eau
10	Vérifiez la pression des pneus	Air
11	Nettoyez les filtres des pompes de relevage (Voir renseignements techniques)	

PERIODE DE RODAGE :

	— Première vidange d'huile du moteur à 10 h. la 2me à 50 h. (les suivantes se feront toutes les 80 à 100 heures)	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30
	— Filtrage de l'huile du pont AR. - réducteur - boite (voir renseignements techniques) . . .	VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90

TOUTES LES 100 HEURES DE TRAVAIL :

12	Graissez les moyeux droits et gauches (2 grais.)	MOTORINE BLONDE
13	Graissez le boitier de direction (1 grais.)	MOTORINE BLONDE
14	Graissez la colonne de direction (1 grais.)	MOTORINE BLONDE
15	Graissez la pompe à eau (1 grais.)	MOTORINE BLONDE
16	Vidangez le moteur à chaud	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30
17	Vérifiez le niveau d'huile du pont arrière - réducteur - boite	VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90
18	Nettoyez le filtre à essence (voir rens. techniques)	
19	Huilez le palier arrière de la dynamo (quelques gouttes)	VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

N° opération	DESIGNATION	PRODUITS
20	Huilez le feutre sous le doigt rotatif de l'allumeur (quelques gouttes)	**VEEDOL MOTOR OIL SAE 20/30**
21	Nettoyez les cosses de la batterie - les enduire de graisse	**MOTORINE BLONDE**
22	Vérifiez le niveau d'eau de la batterie (voir renseignements techniques)	Eau distillée
23	Réglez vos freins si besoin est (voir rens. tech.)	
24	Réglez la tension de la courroie de ventilateur si besoin est.	
PERIODE DE RODAGE :		
	Vidange de l'huile du pont AR - Réducteur - Boite à chaud)	**VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90**
TOUTES LES 1.000 HEURES DE TRAVAIL :		
25	Vidangez l'huile du pont AR - Réducteur - Boite .	**VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90**
26	Vérifiez le jeu des culbuteurs (voir rens. tech.)	
27	Vérifiez l'écartement des électrodes des bougies (voir renseignements techniques)	
28	Vérifiez l'écartement des vis platinées du rupteur (voir renseignements techniques)	
29	Lavez et nettoyez le tracteur entièrement.	

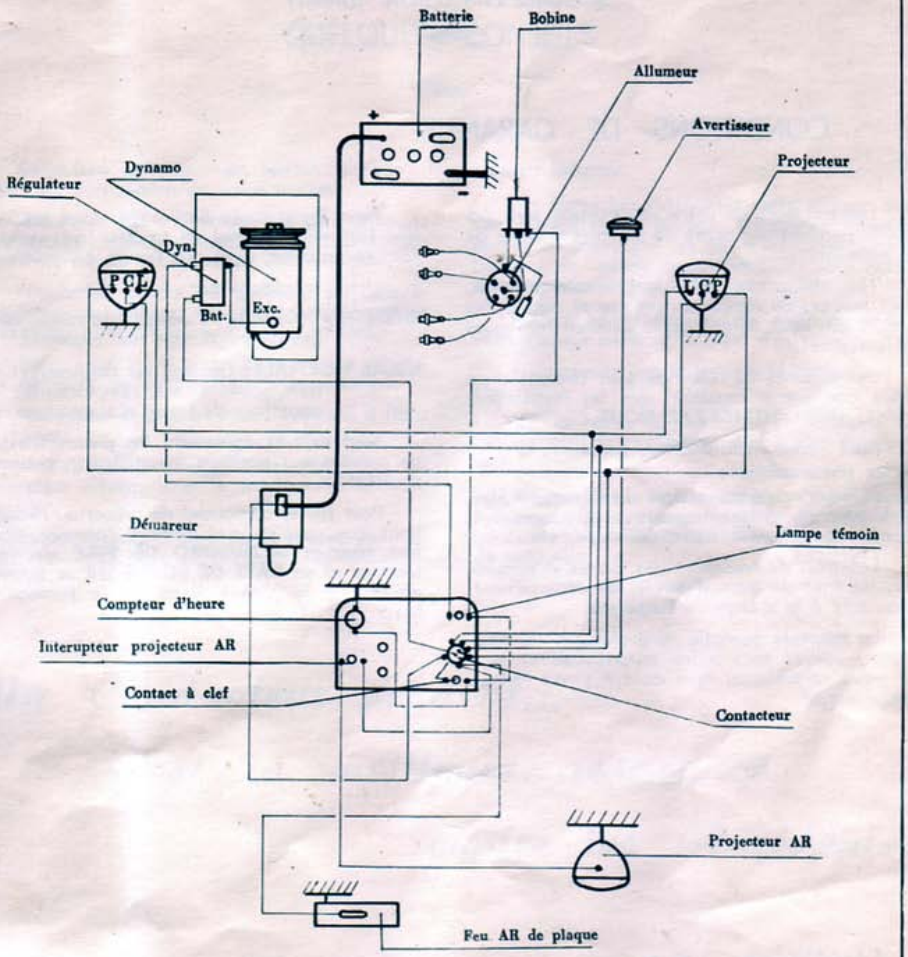
Pour l'entretien de votre tracteur n'employez que des produits de très bonne qualité : **méfiez-vous, une huile bon marché est toujours chère.**

TABLEAU DE GRAISSAGE

PARTIE à LUBRIFIER	ETE	HIVER
Carter moteur . . .	**VEEDOL MOTOR OIL SAE 30**	**VEEDOL MOTOR OIL SAE 20**
Carter pont arrière - réducteur - boitier	**VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90**	**VEEDOL MULTIGEAR F LUBRICANT SAE 80/90**
Boitier de direction .	**MOTORINE BLONDE**	**MOTORINE BLONDE**
Graisseurs.	**MOTORINE BLONDE**	**MOTORINE BLONDE**
Filtre à air	**VEEDOL MOTOR OIL SAE 30**	**VEEDOL MOTOR OIL SAE 20**

Utilisez **VEEDOL** LA 1ère HUILE DU MONDE

SCHÉMA ÉLECTRIQUE



Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

Tracteur SABATIER " LE PRATIQUE L. S. "

St-RAMBERT-d'ALBON (Drôme)

CONDITIONS DE GARANTIE

Les tracteurs de notre construction sont garantis pendant une durée de six mois à dater de la livraison.

Nos obligations, selon la présente garantie, sont limitées au remplacement pur et simple des pièces que nous aurons après examen reconnues défectueuses.

Les organes de relevage sont compris dans cette garantie à condition que les instruments utilisés soient **AGREES PAR NOUS.**

Sont exclus de la présente garantie :

— les pneumatiques ;

— les organes et accessoires d'équipement électrique, et autres accessoires du commerce, ainsi que charrue, barre de coupe, etc...

Les frais de transport des pièces à remplacer, les frais de main d'œuvre, de déplacement, etc... sont à la charge de l'acheteur.

La présente garantie ne protège ni les tracteurs modifiés sans notre autorisation et hors de notre contrôle, ni ceux dont il serait fait un usage abusif.

Pour éviter toute équivoque, nous précisons que l'entretien normal du tracteur est exclu du compte garantie, ainsi que l'usure normale.

Nous entendons par :

ENTRETIEN NORMAL : Vidange, graissage, réglages divers, rodage des soupapes.

USURE NORMALE : Echange de chemises et pistons, joints divers, remplacement des garnitures de freins, d'embrayage, etc.

Sont exclues également les pièces faussées ou cassées par accident ou utilisation anormale du tracteur.

Pour toutes demandes de pièces ou réclamations que vous puissiez avoir à formuler, spécifiez toujours le **NUMERO DE SERIE** de votre tracteur et sa **DATE DE SORTIE** qui se trouvent gravés sur la plaque fixée sur le tableau de bord.

MERCI.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE

ATTENTION SOYEZ PRUDENTS

QUELQUES CONSEILS

Conduisez lentement en terrain difficile - soyez toujours maitre de votre tracteur.

N'essayez pas d'effectuer des virages courts aux allures rapides, réduisez toujours la vitesse avant de freiner ou d'aborder un tournant.

N'abordez jamais une descente en roue libre, levier des vitesses au point mort. Descendre à la même vitesse que pour monter la côte.

Tenez-vous sur le siège lorsque vous conduisez sur route ou sur un chemin des champs.

Redoublez de prudence en travaillant à flanc de côteau.

Méfiez-vous des trous et des fondrières qui pourraient déséquilibrer le tracteur et le faire basculer.

Soyez toujours maitre de la vitesse du tracteur, redoublez de prudence près des fossés ou terrains inégaux.

Ne faites jamais tourner votre moteur dans une grange ou un garage, les portes fermées : ouvrez en grand, car les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, ils sont nocifs, donc très dangereux.

Prenez la précaution de toujours arrêter votre moteur pendant le plein d'essence.

Ne graissez jamais lorsque le moteur est en marche.

Sur la route, apportez la plus grande attention dans la circulation, il y a des fous partout.

Rappelez-vous qu'un accident est presque toujours dû à un manque de soin ou à la négligence de quelqu'un, à l'étourderie et au manque de réflexion.

Un Conducteur prudent,

c'est la meilleure assurance

contre les Accidents.

Utilisez VEEDOL LA 1ère HUILE DU MONDE