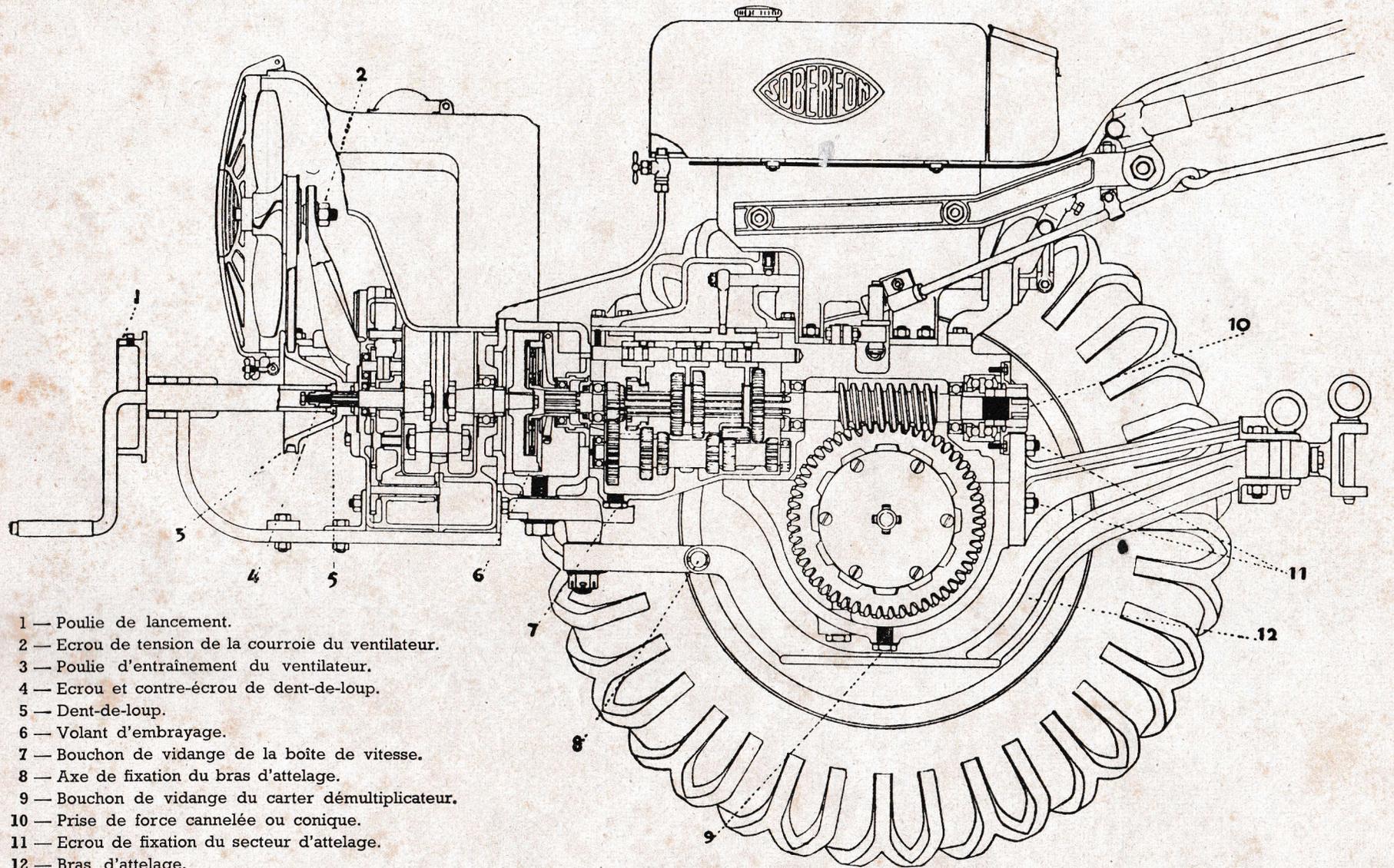


Coupe du S. 105



- 1 — Poulie de lancement.
- 2 — Ecrou de tension de la courroie du ventilateur.
- 3 — Poulie d'entraînement du ventilateur.
- 4 — Ecrou et contre-écrou de dent-de-loup.
- 5 — Dent-de-loup.
- 6 — Volant d'embrayage.
- 7 — Bouchon de vidange de la boîte de vitesse.
- 8 — Axe de fixation du bras d'attelage.
- 9 — Bouchon de vidange du carter démultiplicateur.
- 10 — Prise de force cannelée ou conique.
- 11 — Ecrou de fixation du secteur d'attelage.
- 12 — Bras d'attelage.

NOTICE D'ENTRETIEN ET DE MISE EN ROUTE DES MOTOCULTEURS SOBERFON

types 311 - 813 Maraîcher - 105 - 125

Le principe de notre fabrication, transmission par vis et couronne, étant identique sur ces modèles, l'entretien de la boîte et du carter démultiplicateur est donc le même, ainsi que l'adaptation et l'utilisation des outils, l'importance seule de ceux-ci étant différente, les renseignements contenus à cet effet dans la notice sont donc valables pour nos types 311 B, 813, 105 et 125.

Le moteur ULTIMA que nous montons sur nos types 813, 105, 125, a été amélioré en y montant une magnéto R.B. d'un nouveau modèle d'une fabrication très soignée et donnant un rendement supérieur. L'avance à l'allumage se faisant toujours de la même manière, vous trouverez en lisant la notice la meilleure façon de l'utiliser.

Le carburateur ZENITH 26 T.H.D. ou G que nous venons d'adapter, donne aux moteurs plus de souplesse et un meilleur ralenti. Le réglage du carburateur 26 T.H.D. ou G est le suivant :

| | |
|-------------------|----------------------|
| Ralenti..... | 65 |
| Compensateur..... | 90 et 80 pour S. 105 |
| Gicleur..... | 70 |
| Starter..... | 60 |
| Buse..... | 21 |

Les notices R.B. et ZENITH jointes à la nôtre vous donneront les indications nécessaires à l'entretien et au bon fonctionnement de ce matériel.

Pour les motoculteurs livrés avec moteur BERNARD, soit nos types 311 B montés avec moteur W. 110 ou W. 110 bis - 813 B, 105 B avec W. 112, la notice de la firme BERNARD-MOTEURS est jointe dans le colis d'outillage. Vous y trouverez toutes les indications utiles à leur bon fonctionnement.

L'usage et le bon rendement de notre motoculteur dépendent du rodage et de son entretien.

Suivez nos conseils, vous vous en trouverez bien.

MOTEUR

Pour S. 813 et S. 105 - Marque ULTIMA - Puissance 10 CV - 4 temps - Consommation 1 litre 1/2 à l'heure - Cylindrée : 500 cm³ - 2.400 tours - Course 90 - Alésage 84 - Carburateur ZÉNITH à starter - Filtre à air SOBERFON - Magnéto R.B. - Bougie K.L.G.K.I. 3 pointes.

Pour S. 105 B - Marque BERNARD W. 12: Monocylindrique 4 temps, de 500 cm³ développant 8 CV à 2.000 tours-minute. Culasse hémisphérique. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Régulateur centrifuge. Allumage par volant magnétique. Carburateur automatique. Filtre à air à bains d'huile. Graissage par barbotage. Refroidissement par air soufflé sur cylindre et culasse.

Pour S. 125 - Marque ULTIMA - Puissance 12 CV - 4 temps - Consommation 1 litre 1/2 à l'heure - Cylindrée 600 cm³ - 2.400 tours - Course 110 - Alésage 84 - Carburateur ZÉNITH à starter - Filtre à air SOBERFON - Magnéto R.B. - Bougie K.L.G. K.I. 3 pointes.

Le rodage mécanique de votre appareil a été commencé à l'atelier, malgré cela, il y a lieu de le ménager pendant une cinquantaine d'heures.

Evitez donc de pousser le moteur et de le laisser tourner à vide autrement qu'au ralenti.

Au travail, ne le forcez pas, c'est-à-dire ne mettez jamais les gaz au maximum ; la manette d'accélération ne doit pas, durant cette période, dépasser l'axe du mancheron droit sur lequel l'ensemble est fixé.

Mieux vaut travailler plus lentement pendant ces cinquante heures. Le travail que vous ferez aisément après rodage en troisième vitesse sera effectué en seconde, sans emballer ni pousser le moteur. Vous rattraperez rapidement par la suite le temps que vous pourriez considérer comme perdu.

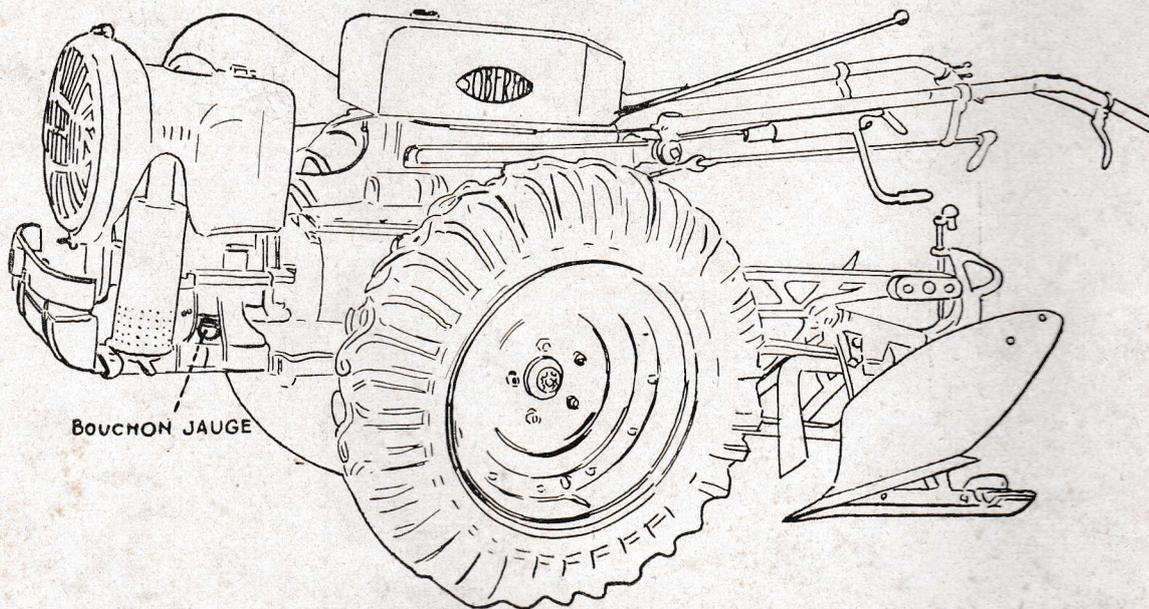


FIGURE: 1

ENTRETIEN

Soins à prendre avant le départ au travail. — Avant de lancer le moteur, vérifier le niveau d'huile en dévissant le bouchon-jauge se trouvant sur le côté droit du moteur (fig. 1), deux crans sont visibles sur la jauge (le plus bas, mini, celui du haut, maxi) que nous conseillons de ne jamais dépasser. Il y a danger à se trouver en-dessous du mini.

Le graissage des axes, arbres et paliers, est fait au montage. Pour la métropole, le plein d'huile des carters, moteur, boîte à vitesses et démultiplicateur est également assuré.

Nous prions donc nos clients coloniaux et étrangers de ne pas mettre le moteur en route sans avoir assuré le graissage de ce dernier, de la boîte à vitesses et du carter démultiplicateur.

A tous, nous recommandons de n'utiliser que des huiles et graisses de première qualité, l'économie sur ces matières étant souvent une source de difficultés et de pannes.

L'huile BP ENERGOL MOTOR OIL est à utiliser de préférence toute autre. Épaississez l'été (SAE 40 ou 50) selon la chaleur. 1/2 épaissez l'hiver (SAE 30). La contenance du carter est de 1 lit. 1/2.

Pour la boîte à vitesses et le carter démultiplicateur, employer l'huile BP Energol transmission (SAE 140) - Hiver-Été.

Le remplissage de la boîte et du carter se fait par les orifices aménagés sur le bloc carter (fig. 2 et 3).

Pour ce faire, dévissez les bouchons six pans peints en rouge, puis, en se servant d'un entonnoir, remplissez jusqu'à ce que l'huile s'écoule au niveau qui est situé sur le même côté des carters boîte à vitesses et démultiplicateur (fig. 2 et 3) dont vous aurez préalablement enlevé la vis six pans également peinte en rouge. Deux litres suffisent pour assurer ces remplissages.

La vidange du moteur doit se faire aussitôt que l'huile devient noire et ne présente plus aucune viscosité au toucher — celle-ci étant brûlée, il y a donc lieu de la remplacer.

Pour cela, enlever la vis six pans se trouvant sur certains moteurs, à l'avant, intercalée dans la ferrure du pare-chocs (fig. 4) sur d'autres, en dessous du bouchon de remplissage (fig. 1).

Pour la vidange de la boîte à vitesses, enlever la vis six pans se trouvant sous le carter de la dite boîte (fig. 1), laisser s'écouler l'huile et la limaille qui a pu s'incorporer à celle-ci au cours du rodage. Une fois bien égouttée, remettre la vis-bouchon en place, en s'assurant que le joint est bien dessus, et en prenant soin de bien la bloquer. Procéder au remplissage comme il a été indiqué plus haut.

Pour la vidange du carter démultiplicateur, procéder comme pour la boîte à vitesses, en prenant bien soin d'enlever la vis-bouchon six pans se trouvant **exactement au centre**, sous le

carter (fig. 1); faire bien attention de ne pas toucher aux deux vis se trouvant plus en arrière et légèrement déportées à droite et à gauche, ces dernières servant de guide aux fourchettes de délabottage; en les desserrant vous risqueriez d'en fausser les tiges.

Nous recommandons de vérifier de temps en temps le niveau d'huile du carter démultiplicateur, il peut se produire que la boîte à vitesses laisse passer un peu de l'huile qu'elle contient dans le carter démultiplicateur; l'huile manquant dans la boîte à vitesses se récupère dans le carter. Or, trop de lubrifiant dans ce dernier peut nuire au bon fonctionnement du délabottage; nous conseillons donc de ne pas dépasser le niveau.

Il est nécessaire de graisser fréquemment à l'aide de la pompe les six graisseurs de l'appareil indiqués sur les figures 3 et 6.

Pour les appareils livrés avec capot tôle et calandre SOBERFON, le graisseur du ventilateur est accessible par derrière la calandre et par dessous le ventilateur. Sur les appareils récents, le passage de la tête de la pompe a été aménagé entre les barrettes de la calandre, se trouvant immédiatement au-dessous de la marque SOBERFON.

Pour les appareils livrés avec capot aluminium il suffit de lever le couvercle de capot portant le monogramme SOBERFON, comme le montre la figure 6.

Approvisionnez également les deux graisseurs se trouvant sur chaque palier de roue, enfin, et surtout, celui se trouvant en bout du bloc carter, situé en dessous et à droite de la chape supportant le levier de changement de vitesses qui assure le graissage de la butée à billes. Nous conseillons d'effectuer ce graissage journellement avant de partir au travail, ou toutes les 10 à 12 heures de service.

Ne pas oublier de graisser le tourillon du brabant (fig. 10) ainsi que toutes les articulations, entre autres le secteur d'attelage, les galets circulant dessus, etc. (fig. 8).

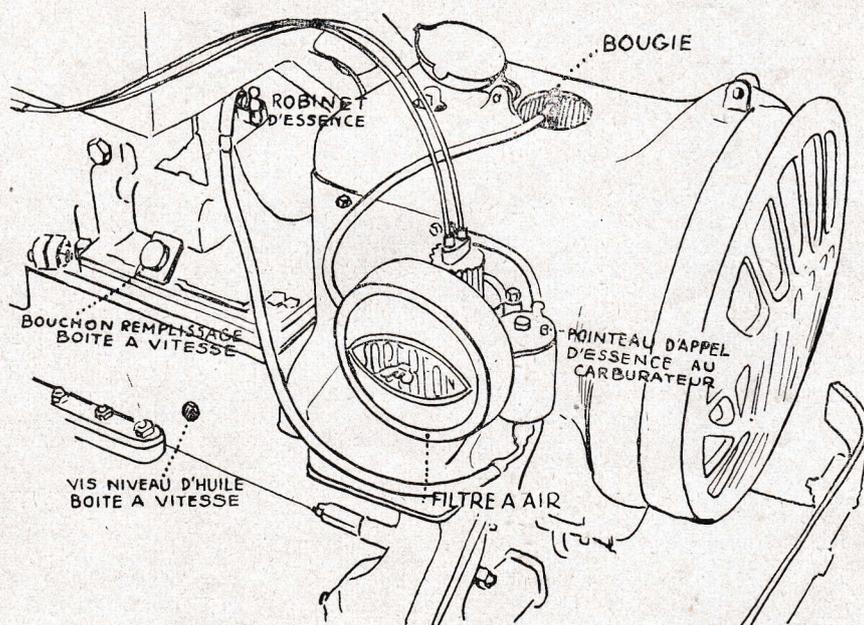


FIGURE 2

MISE EN ROUTE

Les opérations de graissage étant terminées, procéder comme suit :

1° Tout d'abord, mettez de l'essence dans le réservoir, 8 à 10 litres maximum. Filtrez autant que possible en utilisant un entonnoir avec tamis; à défaut, remplacer le tamis par une peau de chamois ou un feutre.

2° Ouvrez le robinet d'essence se trouvant sous le réservoir (fig. 2). Pour carburateur Amac, monté sur moteur ULTIMA, l'appeler à la cuve en appuyant sur le bouton agissant sur le boisseau (fig. 2).

3° Fermez l'air en plaçant la petite commande fixée sur le mancheron droit dans l'axe de ce mancheron, en la poussant de gauche à droite. La manette des gaz doit être également fermée, c'est-à-dire complètement à droite (fig. 7).

4° Vérifiez la position du boîtier de la magnéto qui doit se trouver à la position « Retard » (fig. 3 et 6). Le bouton doit être poussé à fond, de haut en bas. Vérifiez également la position du levier de changement de vitesses qui doit se trouver au point mort.

5° Prenez la manivelle de lancement, engagez-la dans son logement (fig. 4) jusqu'à ce qu'elle entraîne la dent de loup. Tournez lentement la manivelle afin de sentir la compression qui

MANŒUVRE POUR FAIRE DEMI-TOUR EN BOUT DE RAIE

En supposant que vous ayez versé la terre à droite, l'opération se décompose ainsi :

- 1° Après avoir arrêté l'appareil en débrayant et mis le levier de changement de vitesses au point mort, déclabottez la roue gauche.
- 2° Débrayez et passez en marche arrière.

- 3° Embrayez doucement afin de dégager la charrue de la terre. Si vous travaillez au brabant, appuyez sur la pédale libérant cette dernière de la came de verrouillage (fig. 10). Utiliser le balant pour changer de versoirs, en faisant pivoter le tourillon sur son axe. Pendant cette même opération, aidez le motoculteur à pivoter sur la roue déclabotée jusqu'à ce que vous ayez fait les 3/4 d'un 1/2 tour.

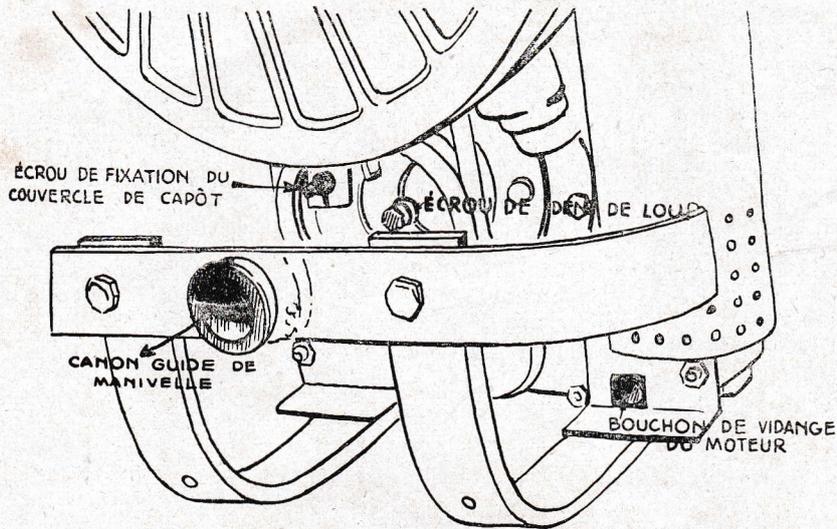


FIGURE : 4

- 4° A cette position, débrayez, passez au point mort.
- 5° Reclabottez la roue gauche en donnant un petit coup sec sur la poignée de commande.
- 6° Déclabottez la roue droite.
- 7° Passez, après avoir préalablement débrayé, à la vitesse à laquelle vous devez travailler, embrayez, et aidez l'appareil à pivoter en agissant sur les mancherons et en tenant la charrue soulevée. Une fois la roue gauche dans le sillon, clabottez la roue

droite, donnez des gaz, et laissez la charrue se terrer seule en avançant ; continuez à travailler et à tourner en bout de chaque raie en procédant de même façon.

Il se peut que pendant la période de rodage, le déclabotage soit dur à se faire. En ce cas, ne forcez pas sur les commandes ; si vous étiez en marche avant, passez en marche arrière, embrayez légèrement en agissant en même temps sur le levier de déclabotage, ce mouvement de recul libère les clabots qui se dégagent facilement. Faites la manœuvre inverse si vous étiez en marche arrière.

L'hiver, le froid peut figer l'huile épaisse qui assure la graissage de la boîte et du carter démultiplicateur, cette huile figée gêne le lancement du moteur et peut empêcher le fonctionnement rapide du déclabotage. Pour améliorer le départ, nous vous conseillons de désaccoupler le moteur de l'ensemble ; pour cela, glissez entre la poignée actionnant le câble d'embrayage et la ferrure supportant l'embout de gaine du câble un morceau de bois de la grosseur d'un crayon, vous réduirez ainsi des 3/4 les difficultés de mise en route du moteur. Le moteur étant parti, enlever la cale mise à la poignée d'embrayage, déclabottez vos deux roues, et faites tourner quelques minutes en passant en 4° ou 5° vitesse, l'huile brassée par la couronne s'échauffera rapidement et vous permettra de travailler plus aisément.

ATTENTION !

Si vous avez calé votre moteur, et avant chaque mise en route, n'oubliez pas de remettre la magnéto à la position « Retard ». Le moteur, par un retour, vous ferait vite comprendre l'importance de cet oubli.

FIXATION DE LA POULIE AVEC PALIER SUR LE S. 105

Caler l'appareil à l'avant sous le moteur pour éviter qu'il bascule. Retirer le brabant ou le porte-outils en ôtant les deux chevilles. Déporter le bras d'attelage en enlevant, si nécessaire, le galet réglant l'écartement du secteur. Engager la partie mâle de l'accouplement portant les six tétons sur l'embout cannelé de l'arbre de prise de force sortant du carter (fig. 3), et la fixer au moyen de la vis livrée à cet effet. Placer le palier au centre du secteur en le fixant sur celui-ci avec les deux boulons prévus,

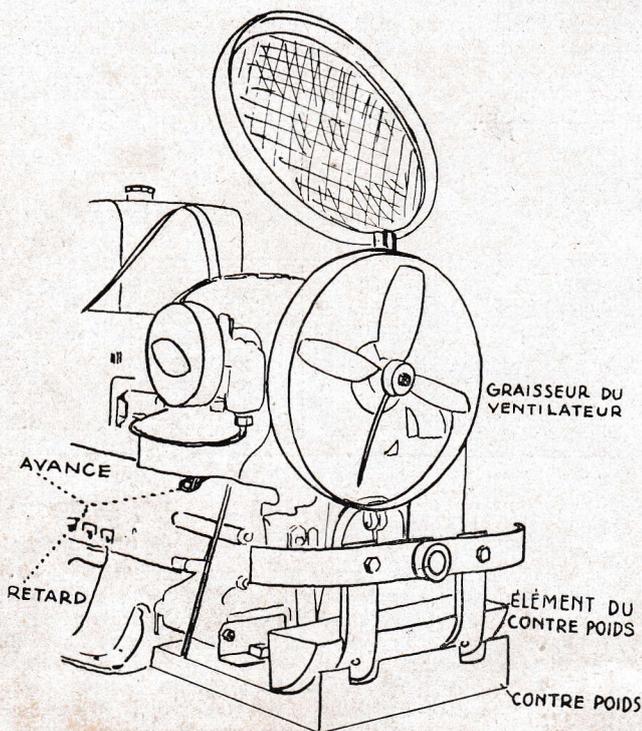


FIGURE : 6

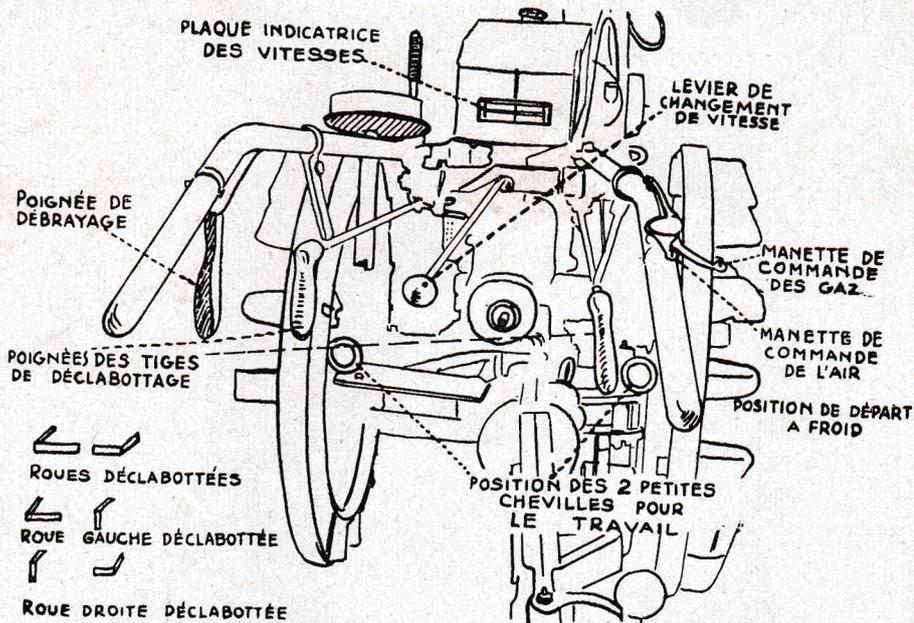


FIGURE: 7

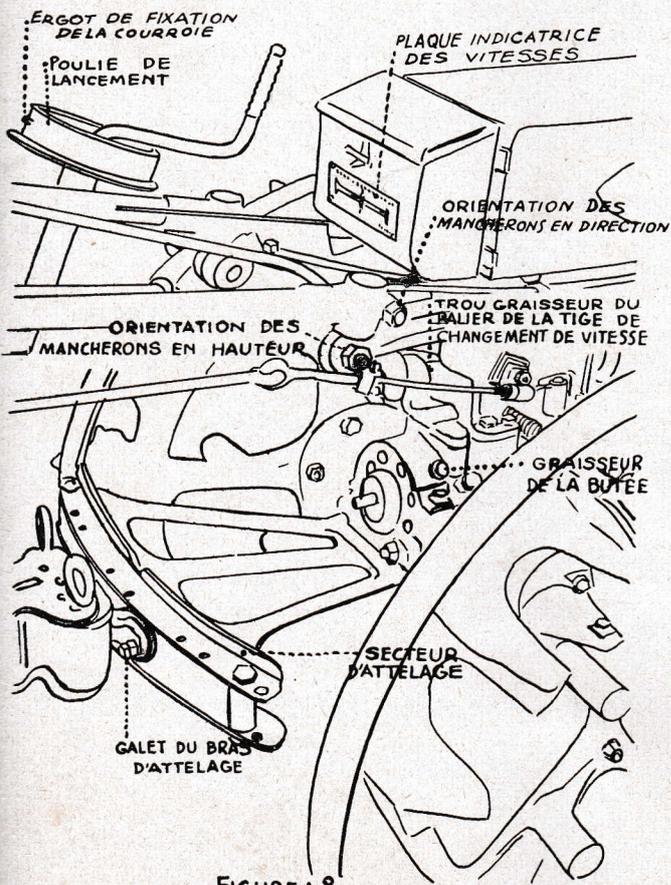


FIGURE: 8

et après avoir engagé les tétons d'entraînement dans leurs logements en ayant bien soin de mettre les deux repères l'un en face de l'autre. Ces repères sont indiqués par un chiffre poinçonné sur chacune des deux pièces de l'accouplement.

L'ensemble bien en place, bloquer le palier afin d'éviter qu'il prenne du jeu; vous êtes ainsi prêt à travailler.

Sur les appareils de fabrication ancienne, l'arbre de prise de force est terminé par un cône. Il y a lieu d'adapter la partie mâle de l'accouplement portant les six tétons sur l'arbre en prenant garde d'engager les deux méplats et de la fixer comme celle à cannelure avec la vis qui l'accompagne.

Tableau des Vitesses de Rotation de la Poulie montée sur:

| | | | |
|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 311 B et 813 Ultima | 813 BU | 105 - 125 | 105 B |
| 1 ^{re} 675 T' | 1 ^{re} 550 T' | 1 ^{re} 750 T' | 1 ^{re} 650 T' |
| 2 ^e 1350 T' | 2 ^e 1100 T' | 2 ^e 960 T' | 2 ^e 850 T' |
| 3 ^e 2700 T' | 3 ^e 2200 T' | 3 ^e 1200 T' | 3 ^e 1050 T' |
| M.A.R. 1350 T' | M.A.R. 1100 T' | 3 ^e 1800 T' | 4 ^e 1580 T' |
| | | 5 ^e 2400 T' | 5 ^e 2100 T' |
| | | M.A.R. 750 T' | M.A.R. 650 T' |

MONTAGE DES OUTILS SUR LE S. 105

A part le brabant qui est un ensemble se fixant directement sur le bras d'attelage du motoculteur, au moyen de deux grosses chevilles, les autres outils se fixent tous sur l'âge porte-outils qui se monte en lieu et place du brabant. Charrue double versoirs, extirpateur, cultivateur à cinq ou sept dents, déchausseuse, butteur, bisoc, trisoc, arracheur de pommes de terre, etc., se montent au moyen de deux ou trois boulons sur le dit porte-outils, ceux-ci s'insérant entre les deux longerons percés de trous espacés régulièrement de 9 centimètres.

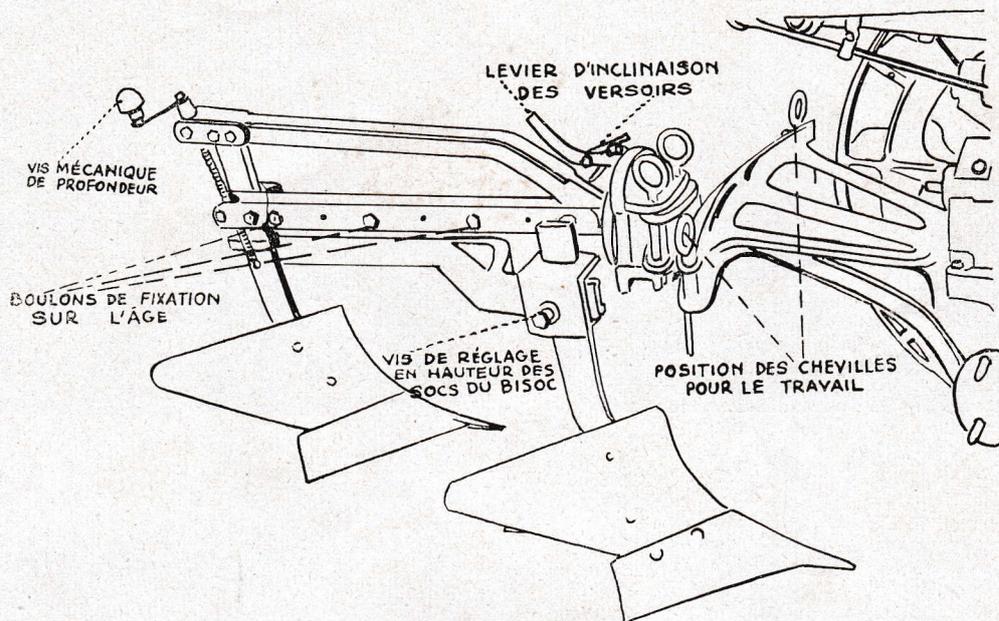


FIGURE: 9

La profondeur se donne au moyen de la vis mécanique et l'orientation par le levier s'engageant dans les crans du secteur (fig. 9).

Nous recommandons de bien enfoncer le levier dans les crans, pour éviter de casser les dents du secteur.

Les extirpateurs et les cultivateurs ont deux roues de terrage qui servent à régler la profondeur du travail. Les monter ou descendre en conséquence.

La forme spécialement étudiée de nos montures permet le réglage et la transformation facile d'un extirpateur en cultivateur; le même l'extirpateur peut se monter en bineuse, en remplaçant les socs par des cœurs, rasettes, etc.

BRABAUT

Le réglage du brabaut s'obtient en déplaçant les cames servant à donner l'inclinaison de chaque versoir (fig. 10); pour cela, dévisser la vis six pans, remonter ou baisser la came et rebloquer la vis; la profondeur s'obtient au moyen de la vis mécanique placée à l'arrière du brabaut.

TRAVAIL DANS LA VIGNE ET LES VERGERS

Pour travailler plus aisément dans les vignes ou les arbres fruitiers, il y a lieu: 1° de retourner la roue du côté où l'on veut travailler; 2° de déporter les outils charrue vigneronne, bisoc ou décauvillonneuse; pour ce faire, opérez comme suit: Enlevez les deux grosses chevilles qui fixent l'âge porte-outils sur le bras d'attelage et n'en remettez qu'une dans le trou du centre, déportez votre bras d'attelage à droite, redressez votre âge pour que les charrues soient en ligne avec le motoculteur, et fixez l'âge avec une des petites chevilles dans le trou prévu à cet effet légèrement sur la gauche et en arrière de celui où vous avez mis la grosse cheville. Pour travailler à gauche, enlevez la petite cheville, déportez votre âge à gauche et placez-la dans le trou de droite.

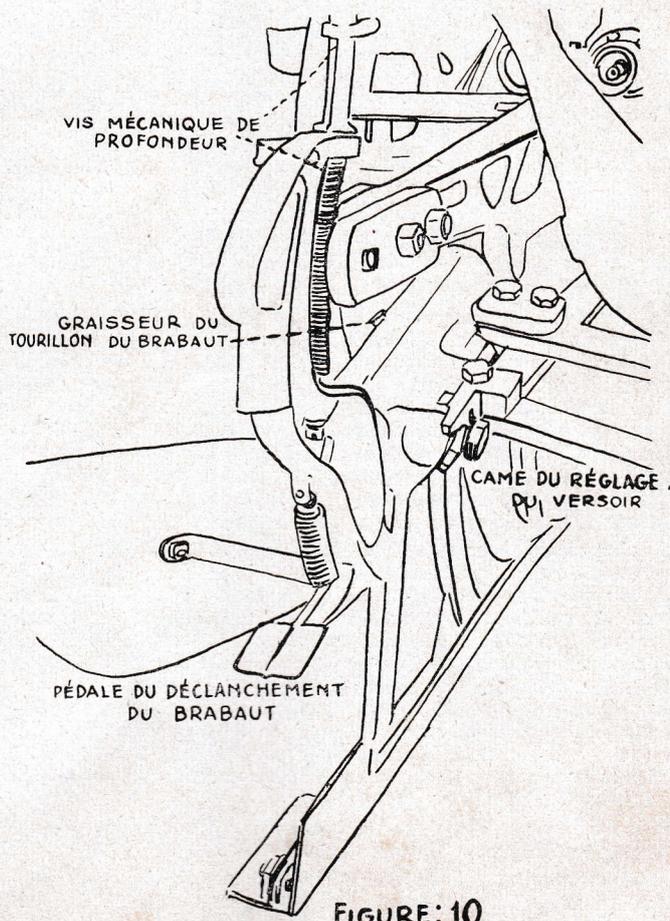


FIGURE: 10

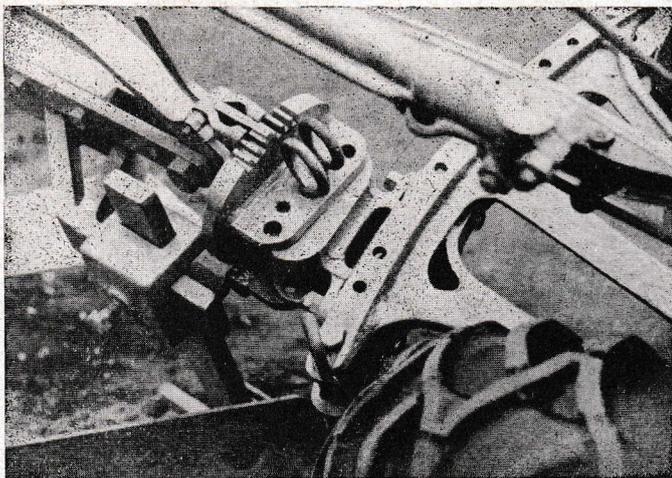


Fig. 11

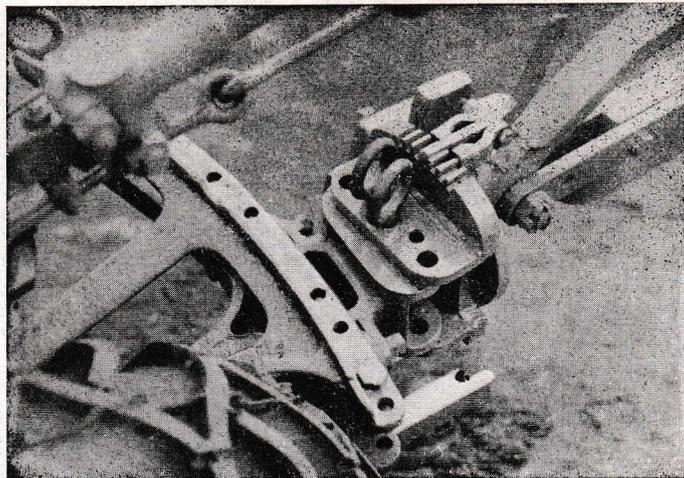
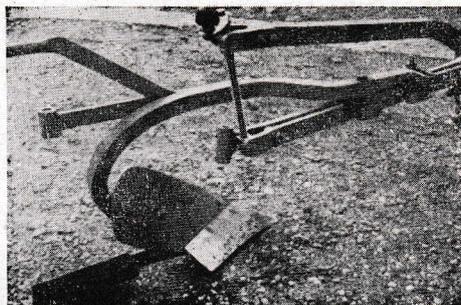


Fig. 12

MONTAGE DE LA DÉCHAUSSEUSE

La déchausseuse se place sur les longerons du porte-outils et se règle en direction non par l'alignement de ce dernier comme indiqué pour le bisoc, mais en déportant l'âge à gauche, alignez et bloquez la chape d'orientation en introduisant le boulon de cette dernière dans le porte-outils.



ANNEXE 1

Conseils concernant l'utilisation du S.105

DIFFICULTÉS DE DÉPART

Vérifier d'abord l'arrivée d'essence au carburateur.

Si, après avoir pratiqué comme indiqué au début de notre notice de mise en route, votre moteur ne part pas, avant toute chose, si vous ne l'avez déjà fait, intercalez entre la poignée de commande du débrayage et son support un petit morceau de bois ou un corps quelconque de la grosseur d'un crayon, afin de désaccoupler la boîte du moteur, ainsi qu'il est recommandé de le faire. Mettez en place votre courroie de lancement, en prenant bien soin de placer la manivelle à la compression. Mettez la magnéto à la position « Avance », c'est-à-dire levier en haut, et lancez le moteur au moyen de la courroie.

Si le moteur ne part pas, vérifiez la bougie : si elle est mouillée, secouez-la fortement, et séchez-la avec un chiffon sec ; avant de la remettre en place, faites tourner le moteur à la volée avec la manivelle pour sécher le cylindre, en ayant soin d'ouvrir l'air et les gaz à fond. Ceci fait, vérifiez si l'allumage est bon, en plaçant le fil de la magnéto sur la bougie, et en maintenant celle-ci sur le capot de ventilation, en évitant de faire porter sur ce dernier la cosse métallique qui se trouve au bout du fil vers la bougie. En tournant la manivelle, une étincelle doit se produire entre la pointe et l'une des électrodes de la bougie. Si l'étincelle se produit, remontez la bougie et procédez comme il est conseillé de le faire au chapitre de mise en route.

Si la bougie ne donne pas, essayez-en une neuve ; si celle-ci ne donne toujours pas, il y a lieu de vérifier la magnéto.

Nettoyez les charbons et les vis platinées, si vous n'avez toujours pas de résultats, consultez notre Agent ou un spécialiste.

Le filtre à air Soberfon est d'une très grande efficacité, il demande quelques soins que nous conseillons fréquents en période de sécheresse où la poussière afflue à l'épurateur.

Enlevez donc le filtre à air du carburateur, dévissez l'écrou de blocage du couvercle, enlevez le boudin de frison se trouvant à l'intérieur, secouez-le et tapez-le sur une table afin de bien en extraire les poussières, trempez-le en le secouant dans un récipient garni de benzol, suspendez-le afin de bien le laisser égoutter. Prenez ensuite le corps du filtre supportant les tamis, que vous nettoierez à sec avec un pinceau à poils souples, en prenant bien soin de ne pas crever les tamis, trempez ensuite dans le benzol en le faisant tourner afin de bien dégager les poussières, laissez s'égoutter et remettez le tout en place.

FILTRE A AIR

Vous vous rendrez compte de la nécessité de le faire lorsque votre moteur n'aura plus le même rendement et qu'il s'étouffera au travail, qu'il aura des démarrages difficiles et qu'à l'échappement sortira une fumée noire. La meilleure façon de vous en rendre compte est de procéder ainsi :

Le moteur étant en marche, enlever le capot protecteur du filtre à air, l'élément intermédiaire ; si le régime du moteur s'améliore, vous n'avez plus qu'à procéder au nettoyage des éléments filtrants, tel qu'on vous l'indique dans la notice.

Le filtre à air insuffisamment nettoyé augmente la consommation d'essence, et enlève de la puissance au moteur.

MAGNÉTO

Quelques ennuis étant arrivés au cours du démontage de celle-ci, nous vous donnons ci-dessous les indications nécessaires pour les éviter :

La magnéto est fixée sur un socle au moyen de deux brides. L'entraînement se fait par un pignon qui est monté sur un cône

bloqué par un écrou. Entre le pignon et l'écrou une rondelle est intercalée, et il y a lieu d'apporter la plus grande attention afin d'éviter que cette rondelle, au cours de cette opération, tombe dans le carter, ce qui obligerait à démonter complètement le carter de distribution pour sa récupération. D'autre part, afin de chasser le cône, il y a lieu de soulever la magnéto de son socle au moyen d'un tournevis qu'il suffit de glisser entre, ce qui dégage un ergot de son logement.

ANNEXE 2

Utilisation du motoculteur S 105 pour remorquage

Suivant sa puissance, votre motoculteur peut tractier aisément sur toutes les charges atteignant 800 à 2.500 kg. Vous pouvez donc l'utiliser pour vos transports. Nous conseillons, pour avoir une grande aisance de manœuvre, de prévoir une remorque, sur laquelle il est indispensable d'avoir des freins. Il faut, en effet, pouvoir freiner la charge si on se trouve dans une descente, et qu'il soit nécessaire de s'arrêter; le motoculteur tractant une charge trois à quatre fois supérieure à son poids ne pourrait, en descente rapide, la retenir.

Cette remorque peut parfaitement s'adapter directement sur notre appareil en lieu et place du porte-outils ou du brabant, ou s'accrocher derrière notre arrière-train, celui-ci est indispensable pour les fortes charges.

Dans le cas où la remorque est adaptée directement, il y a lieu de répartir aussi exactement que possible la charge, compte tenu du poids du conducteur qui sera assis sur le siège. La fixation de la remorque ne doit être faite que par une seule cheville pour permettre de tourner.

Sur route plate, après avoir démarré, vous pouvez faciliter la conduite de votre attelage en déclabottant une roue sur deux. **En descente, il est indispensable que les deux roues soient clabottées.** En cas de virage brusque en descente, déclabotez la roue **gauche** pour tourner à droite, et la roue **droite** pour tourner à gauche.

C'est donc la manœuvre inverse qui vous est indiquée pour l'usage du motoculteur au travail, ou en traction sur terrain plat.

Il est prudent de clabotter un peu avant que le motoculteur ait terminé son virage.

FREINS

Les S. 105 et S. 125 peuvent, sur demande, être livrés avec freins.

Pour le remorquage, le travail avec faucheuse, ainsi que dans les terrains accidentés l'adaptation des freins est indispensable.

Le freinage est obtenu simultanément sur les deux roues en tirant à soi la poignée de commande fixée sous le mancheron droit. Il suffit de lui **impliquer** un quart de tour pour que cette poignée revienne à son point de départ.

ROUES PNEUMATIQUES 750 x 18

Vérifier fréquemment le serrage des écrous Michelin en utilisant la clé six pans fixée sur la poignée de la manivelle de mise en route.

Pour avoir de l'adhérence, celles-ci ne doivent pas être gonflées à l'air à plus de 450 à 500 grammes de pression.

Pour avoir le maximum d'adhérence, nous conseillons à nos clients de gonfler les pneumatiques à l'eau, en y ajoutant préalablement 15 à 18 % de chlorure de calcium. Ceci afin de protéger du gel le liquide introduit dans la chambre.

Le mélange du chlorure doit se faire en mettant l'eau dans un fût ou autre récipient, 85 litres environ suffisent. Y incorporer en brassant 15 kilos au maximum de chlorure — laisser le mélange refroidir et procéder au remplissage en adaptant à la valve préalablement démunie de l'obus, un tuyau de caoutchouc, etc...

TENSION DU CÂBLE D'EMBRAYAGE

Si en tirant sur la poignée de débrayage, celui-ci ne fonctionne pas, il y a lieu de retendre le câble jusqu'à ce que le moteur se débraye normalement.

Attention ! Ne tendez pas trop votre câble, car vous risqueriez de faire patiner votre disque d'embrayage, et un embrayage qui a patiné est à changer.

Les câbles de commande du carburateur et de l'embrayage sont à tenir soigneusement graissés, pour éviter la rouille toujours néfaste à leur bon fonctionnement.

Ce graissage doit se faire en utilisant un pinceau ou à défaut un chiffon imbibé d'huile moteur. Le passer sur toute la longueur du câble en actionnant les commandes pour faciliter la pénétration de l'huile à l'intérieur de la gaine.

NOTA :

Dans la description de l'entretien nous indiquons de mettre fréquemment de la graisse dans les six graisseurs TÉCALÉMIT qui sont sur nos appareils. Les paliers d'arbres de roues en comportaient deux chacun. Les graisseurs se trouvant au point le plus rapproché du carter ont été supprimés, ceux-ci n'étant pas nécessaires, la lubrification étant dorénavant assurée par un dispositif intérieur.

Il reste donc à entretenir pour tous nos appareils trois graisseurs TÉCALÉMIT se trouvant sur le châssis qui sont : un sur chaque palier, un pour la butée, et pour les appareils livrés avec moteur ULTIMA, un graisseur sur le ventilateur.

RÉGLAGE DES SOUPAPES DU MOTEUR ULTIMA

| | Pour S. 813 et 105 | S. 125 |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| Ouvert. admission . | 3 mm avant P.M.H. | 3 mm avant P.M.H. |
| Fermet. admission . | 13 mm après P.M. bas | 17 mm après P.M. bas |
| Ouv. échappement . | 13 mm avant P.M. bas | 20 mm avant P.M. bas |
| Ferm. échappement . | 2 mm après P.M.H. | 4 mm après P.M.H. |
| Tolér. cyl. piston . | 12/100° en bas | |
| — — | 18/100° en haut | |

CALAGE DE LA MAGNÉTO

Pour magnéto à avance variable : 0 plein retard.

Pour magnéto à avance fixe : 2 mm à 3 mm 1/2 d'avance.