

INSTRUCTIONS et MODE D'EMPLOI

DU TRACTEUR BALANCE "SIMAR" T. 100 A.

INSTRUCTIONS ET MODE D'EMPLOI DU TRACTEUR BALANCE "SIMAR" T.100 A.
=====

Le tracteur balance "SIMAR" T. 100 A. de 12 c.v. est équipé d'un moteur à 4 temps monocylindrique à ailettes, refroidi par un violent courant d'air produit par une turbine fixée sur l'arbre du moteur. L'embiellage et le vilebrequin sont montés sur roulements à billes et coussinets antifricition. Des joints spéciaux montés sur l'axe du vilebrequin garantissent une étanchéité parfaite du carter moteur.

Un large canal conduit l'air chassé par la turbine sur les ailettes du cylindre et de la culasse assurant ainsi le maintien d'une température normale du moteur.

1. GRAISSAGE.

=====

Le graissage du moteur est réalisé par une pompe à engrenage qui envoie l'huile sous pression dans les différents conduits servant à la lubrification du moteur.

Le principal ennemi du moteur étant l'usure, il faut se prémunir contre cette dernière par un graissage parfait, aussi est-il rigoureusement nécessaire de n'utiliser que de l'huile d'excellente qualité. On ne doit donc pas graisser avec n'importe quel lubrifiant. L'huile servant au graissage du moteur doit répondre aux qualités suivantes :

 AVOIR UNE VISCOSITE en été : S.A.E 40 ou 50
 en hiver : S.A.E 30 ou 40

 ETRE DE QUALITE SUPERIEURE.

On doit acheter des lubrifiants de bonnes marques offrant une garantie indiscutable, en emballages plombés, interdisant toute fraude.

Un filtre à huile "Fram"

Un filtre à huile "Fram" est monté sur le côté gauche du moteur. Il doit filtrer les impuretés contenues dans

l'huile moteur. Se conformer aux prescriptions du fabricant "FRAM" pour l'entretien, le nettoyage du filtre et le changement de la cartouche filtrante (toutes les 3 à 4 vidanges du moteur).

LA CONTENANCE DU CARTER MOTEUR EST DE 3 litres.

Pendant la période de rodage du moteur (20 heures) vérifier le niveau d'huile toutes les trois heures et refaire le plein s'il y a lieu. Vidanger après ce laps de temps, puis remplir à nouveau le carter (3 litres) avec de l'huile neuve. Les vidanges successives doivent se faire toutes les 65 heures ou si l'on préfère toutes les fois que le tracteur a travaillé six jours pleins. MAINTENIR LE NIVEAU PAR ADDITIONS SUCCESSIVES si cela est nécessaire. Rejeter toutes les huiles sortant de la vidange du moteur. Ne jamais rincer au pétrole, si le moteur est très sale, utiliser plutôt aux fins de rinçage de l'huile de qualité inférieure et très liquide et laisser soigneusement égoutter. Le meilleur instant pour la vidange du moteur est lorsque ce dernier est chaud pour que l'huile s'écoule bien, étant plus fluide.

OBSERVER RIGOREUSEMENT LES CONSEILS QUI VOUS SONT DONNES DANS CETTE NOTICE D'ENTRETIEN ET SE RAPPELER QUE LE PRIX D'ACHAT N'EST QU'UNE PARTIE DU PRIX DE REVIENT. LES AUTRES ELEMENTS SE TROUVANT CONSTITUES PAR L'ENTRETIEN ET LA CONSOMMATION.

Le bouchon de remplissage du carter moteur se trouve à droite en bas du carter. Ce bouchon est muni d'une jauge graduée servant à mesurer le niveau d'huile dans le carter moteur.

Le bouchon de vidange se trouve dans le carter d'huile au centre de ce dernier. Après vidange, le revisser soigneusement et le bloquer.

2. RESERVOIR D'ESSENCE.

=====

La contenance du réservoir est de 26 litres. Lors du remplissage du réservoir prendre un entonnoir ayant une toile métallique fine pour retenir les impuretés pouvant se trouver dans le carburant ou dans les récipients qui ont servi à le transporter.

Le robinet d'essence qui se trouve sous le réservoir contient dans son corps un filtre-tamis qui retient les poussières introduites dans le réservoir soit lors du remplissage, soit pendant le travail.

Pour nettoyer ce filtre-tamis il suffit de dévisser l'écrou-raccord de la conduite d'essence, pour enlever le filtre et le nettoyer.

3. FILTRE A AIR.

=====

A gauche du moteur près du carburateur se trouve le filtre à air à bain d'huile, type américain, comprenant un récipient contenant de l'huile (environ 0,200 litre, viscosité S.A.E 50) et un élément épurateur rempli de crin. Si le tracteur est utilisé sur des terrains secs et poussiéreux, l'élément devra être enlevé et lavé en l'immergeant dans de la benzine, et ceci dès que le récipient contenant l'huile a un dépôt de boue dans sa partie inférieure (tous les jours si nécessaire). Le récipient doit être lavé et rempli à nouveau avec de l'huile propre jusqu'au niveau indiqué par l'inscription "Oelstand ou Niveau d'huile".

Une crépine avec de la paille de bois imbibée d'huile se trouve sous le filtre à bain d'huile. La paille de bois doit toujours conserver sa couleur jaune or. Si elle devient grise la jeter et la remplacer par de la nouvelle paille de bois imbibée d'huile. Laver aussi le filtre bain d'huile. Le contrôle doit se faire journallement en sortant verticalement le filtre bain d'huile qui n'est qu'enfilé

dans le tube contenant la crépine à paille de bois.

UN BON FILTRE A AIR, BIEN ENTRETENU, QUADRUPLE
LA VIE D'UN MOTEUR.

4. CARBURATEUR.

=====

Le carburateur qui alimente le moteur est à cuve centrale étudié spécialement par SIMAR pour ce genre de moteur. La cuve centrale permet de maintenir le niveau d'essence quelle que soit la position de la machine pendant son travail. Le gicleur et le porte gicleur peuvent se dévisser au moyen d'un tournevis. Pour obtenir un ralenti suffisant il est important que la fente de tournevis du porte gicleur soit dans l'axe longitudinal du carburateur, - (en long) et que le boisseau du carburateur ferme complètement le passage d'air. (Câble de commande légèrement détendu). La cuve est fixée au corps du carburateur par un bouchon six pans dans lequel se trouve une vis qui permet de vidanger la cuve du carburateur.

Un poussoir placé sur le corps du carburateur agit sur le flotteur et permet d'appeler l'essence dans la cuve.

Ne pas noyer le carburateur trop souvent. Un piston commandé par un câble monte et descend dans le corps du carburateur donnant plus ou moins de passage aux gaz.

Ce piston ou boisseau est commandé, soit par une manette placée près du volant de direction, soit par une pédale dite d'accélération.

Lors de la marche du moteur, un régulateur centrifuge automatique limite le régime du moteur en actionnant un papillon qui ferme l'admission des gaz. A l'aide de la manette qui est sur le corps du régulateur on peut modifier son action pour permettre au moteur de tourner à un régime moins élevé. Le régime maximum donné par le régulateur est de 2.700 tours par minute.

5. ALLUMAGE.

=====

La magnéto qui produit l'étincelle à la bougie du moteur est d'une construction très soignée et complètement étanche. Elle répond exactement au service qui lui est demandé et elle donne entière satisfaction.

Le calage de la magnéto est rigoureusement mis au point lors de l'essayage de nos moteurs sur les bancs d'essais.

Le courant fourni par la magnéto est conduit à la bougie au moyen d'un câble isolé.

LA BOUGIE doit être à une ou deux électrodes, froide, type motocyclette.

La magnéto est reliée également au tableau du bord, qui est placé sous le volant de direction, par un fil coupe-circuit qui permet de couper l'allumage pour arrêter le moteur ou le rétablir pour la mise en route. Ce coupe-circuit est relié à la clé de contact qui met en circuit le courant fourni par la batterie d'accumulateurs, clé qui commande également les phares. (Voir planche 12-2-10)

6. BATTERIE D'ACCUMULATEURS.

=====

La puissance de la batterie d'accumulateurs est de 6 volts et de 62,5 ampères-heure, elle est de première qualité et de marque réputée.

Les accumulateurs demandent des soins spéciaux et l'on doit observer rigoureusement les instructions qui sont jointes à chaque batterie d'accumulateurs lors de la livraison du tracteur.

7. DEMARREUR.

=====

Le démarreur est placé sur la droite du carter tracteur. Son contacteur est relié par un câble flexible à une

tirette qui établit le contact pour actionner le démarreur lors de la mise en route du moteur.

8. DYNAMO.

=====

La dynamo servant à charger la batterie se trouve située sur la gauche du moteur et est reliée à ce dernier par une courroie d'entraînement trapézoïdale. La courroie peut être retendue en cas d'allongement en dévissant un boulon fixant la dynamo à une bride, dont le trou de fixation est allongé, et en déplaçant la dynamo. Resserrer le boulon.

Un klaxon est placé sous le réservoir d'essence. Son bouton est sur le tableau de bord.

9. CARTER DE VITESSE et EMBRAYAGE.

=====

Entre le carter des vitesses et le moteur se trouve le dispositif d'embrayage monodisque fonctionnant à sec et commandé par une pédale au pied gauche du conducteur. Ce disque d'embrayage sert à séparer le mouvement de rotation du moteur de la boîte de vitesse pour passer les vitesses.

Le carter des vitesses et le pont arrière se trouvent à la suite de l'embrayage; ils contiennent les engrenages transmettant aux roues motrices la puissance du moteur. Tous ces engrenages et arbres sont en acier de première qualité au chrome-nickel, cémentés, trempés et rectifiés, de larges dimensions donnant toute sécurité lors de l'emploi du tracteur.

Tous les axes sont montés sur roulements à billes.

Le changement des vitesses se fait par un levier placé à la gauche du conducteur. Une grille avec une fente longitudinale et à plusieurs fentes transversales permet d'enclencher au moyen du levier les 6 différentes vitesses avant. (Voir planche 12-2-10).

Une fente transversale plus profonde que les précédentes est celle de la marche arrière,

Deux fentes intermédiaires portent les chiffres 540 et 935. En plaçant le levier dans l'une de ces fentes, l'on embraye la prise de mouvement quand le tracteur demeure stationnaire. La prise de mouvement tourne alors à 540 tours-minute ou à 935 tours-minute pour actionner une batteuse ou d'autres appareils fixes.

La lubrification des engrenages du carter de même que celle des roulements et butées à billes se fait au moyen de l'huile projetée par la rotation des engrenages.

L'huile que l'on doit utiliser pour la boîte de vitesses doit avoir une VISCOSITE de S.A.E 90, été comme hiver.
La contenance du carter des vitesses est de 11 litres.

LE REMPLISSAGE DE LA BOITE DE VITESSE SE FAIT PAR LE BOUCHON PEINT EN ROUGE SE TROUVANT A GAUCHE DU CARTER ET DONT L'ORIFICE SERT DE NIVEAU QUAND LE MOTEUR EST HORIZONTAL. La vidange s'obtient en dévissant le bouchon six pans qui est placé sur un couvercle sous le carter des vitesses. (voir planche 12-2-9).

Le différentiel est composé de deux couronnes coniques et de satellites. Son but est de permettre de faire pivoter la machine dans un rayon très restreint, la roue placée à l'extérieur du centre de pivotement devant tourner plus rapidement que la roue intérieure. Lors des travaux de traction, notamment au labour à la charrue, il est possible que sous l'effort ou vu la nature du sol une des roues se mette à patiner. On bloque alors le différentiel en déplaçant le levier qui se trouve à droite de la prise de mouvement. En fin de ligne débloquent le différentiel pour permettre le virage. Le blocage du différentiel se fait en poussant le levier vers la droite. Le mouvement inverse débloquent le dispositif. (Voir planche 12-2-10).

10. DIRECTION.

=====

La direction du tracteur se compose d'un volant qui agit sur une roue à vis sans fin qui est reliée par un axe transversal directement aux leviers de commande des roues avant, et par l'intermédiaire de ressorts, aux leviers des freins des roues motrices.

La direction brevetée SIMAR permet de conduire le tracteur comme une automobile pour de petits angles. Lorsque l'on veut effectuer un virage sur place on tourne le volant à fond du côté où l'on veut effectuer le virage. Automatiquement et sans que le conducteur s'en aperçoive le système de direction bloquera le frein de la roue intérieure au virage par l'intermédiaire des ressorts décrits plus haut, et le tracteur virera autour du point de contact de cette roue avec le sol.

Si, après usure du frein la roue intérieure ne se bloque plus, un peu avant que le volant ne soit arrivé à bout de course à droite ou à gauche, et que les roues avant ripent sur le sol, il y a lieu de resserrer la timonerie "des ressorts de direction" pour que les pneus avant ne s'usent pas ou ne se déjantent pas.

FREINS.

=====

Les freins des roues motrices sont des freins à mâchoires intérieures, largement dimensionnés semblables à ceux d'un camion. Ils sont commandés par un levier à main placé à gauche du volant de direction et par une pédale de frein située à droite du conducteur agissant indépendamment l'un de l'autre. Les freins se règlent comme ceux d'une automobile.

11. ROUES MOTRICES.

=====

Les roues motrices sont équipées de pneumatiques à grosses sculptures donnant le maximum d'adhérence sur le sol.

Ces roues peuvent être déplacées en largeur pour obtenir des voies différentes suivant les travaux que l'on fait. (Voir planche 12-2-8). Au moyen du cric (posé sur le châssis du tracteur) soulever le tracteur et déplacer la roue de position en position pour avoir la voie désirée. Pour les roues avant : il suffit de sortir les boulons qui fixent l'arbre extensible dans le châssis ainsi que les vis qui bloquent les barres de direction pour faire coulisser l'arbre extensible dans un sens ou dans l'autre afin d'avoir l'écartement voulu.

LES DIFFERENTES VOIES DU TRACTEUR sont de :

85 cm.	100 cm.	110 cm.	125 cm.
--------	---------	---------	---------

La pression de gonflage des pneus est la suivante :

Travaux agraires: Roues avant.....	1 kilo
Roues arrières, Labour et	
travaux en champs	800 gr.
Remorquages lourds " "	kg.1.300

Pour augmenter l'adhérence on peut remplir les pneus AR avec de l'eau, suivant les instructions du Fabricant des pneus.

12. PRISE DE MOUVEMENT. =====

La prise de mouvement, servant à actionner les outils portés à l'arrière du tracteur, se trouve au centre du tracteur entre les jambes du conducteur. Une protection en métal épais faisant corps avec le carter recouvre l'axe de la prise de mouvement lorsque celle-ci n'est pas utilisée. La prise de mouvement répond aux normes internationales I.S.O. Son embrayage se fait au moyen d'une tringle avec poignée située à droite du tableau de bord. L'embrayage se fait en poussant la poignée.

Les accessoires qui se fixent à l'arrière du tracteur et qui doivent être entraînés par la prise de mouvement sont reliés à cette dernière par un arbre intermédiaire qui est

entouré d'une protection en tôle qui élimine tout danger pour le conducteur du tracteur.

La mise en place de l'arbre intermédiaire se fait avec facilité sans aucun outil (voir planche 12-2-10). Le nombre de tours de l'arbre de la prise de mouvement est de 540 ou 935 tours-minute. Il tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, lorsqu'on le regarde de l'arrière.

13. FIXATION CHARRUE = FRAISE = FAUCHEUSE = DISPOSITIF D'ATTELAGE.
=====

Le montage des accessoires, livrés par SIMAR, sur le tracteur se fait à l'aide d'un dispositif spécial. Ce dispositif d'attelage permet au conducteur du tracteur, seul, (sans aucune aide), de mettre en place la charrue, la fraise ou n'importe quel autre outil.

Pour accoupler l'accessoire à utiliser, commencer par retirer le verrou du système balance reliant le corps du tracteur au châssis en tirant en arrière le levier de commande de ce verrou et en l'assurant au moyen de la boucle d'arrêt (voir planche 12-2-10). Puis au moyen du cric (voir planche 12-2-9), placé sur le longeron du châssis, basculer le corps du tracteur, jusqu'à ce que son inclinaison soit dans l'alignement de l'accessoire à fixer. Enlever la grande broche munie de la vis d'attelage. Reculer le tracteur, engager le cône d'accouplement mâle de l'accessoire dans la partie femelle du tracteur. Si nécessaire, modifier l'inclinaison du corps du tracteur à l'aide du cric pour que les deux cônes soient bien en face. Remettre la grande broche et au moyen de la vis de serrage, bloquer le cône de l'accessoire dans celui du tracteur, (voir planche 12-2-8). L'écrou qui termine la vis de serrage a un pas à gauche pour permettre le blocage total du cône au moment où la petite broche traversant la vis est horizontale. Cette même vis, lors de la séparation de l'accessoire d'avec le tracteur, est actionnée en sens inverse et son premier effet est de débloquer le cône en appuyant sur l'attache de l'accessoire.

Une fois l'appareil fixé sur le tracteur, ne pas oublier de redescendre le cric à sa position la plus réduite de façon à pouvoir utiliser le mouvement de balance du corps du tracteur, qui sans cela viendrait buter sur le cric sans que le verrou puisse accrocher le corps du tracteur au châssis. Libérer ensuite le levier de commande du verrou.

14. MISE EN ROUTE DU TRACTEUR.

=====

Avant de mettre en route le moteur, s'assurer du niveau d'huile dans le carter moteur, puis faire le plein du réservoir de carburant. S'assurer que le levier de la boîte de vitesse est au point mort. Si le temps est froid, faire tourner le moteur à la volée au moyen de la manivelle pour mettre l'huile en mouvement et décoller les segments. Ouvrir le robinet du réservoir, mettre le contact d'allumage en poussant la clé de contact d'allumage du tableau à fond.

A ce moment la lampe témoin (feu rouge) s'allume. Appeler le carburant dans le carburateur en appuyant sur le poussoir, mais sans noyer. Ouvrir très peu les gaz, au moyen de la manette de commande du carburateur (voir planche 12-2-10).

Fermer l'air (manette de gauche sous le volant). Tirer la tirette du démarreur. Rouvrir l'air à moitié. Laisser tourner à vide et au ralenti de 3 à 5 minutes suivant la saison, de façon à gagner la température normale de fonctionnement et pour que l'huile atteigne la fluidité voulue. Ne pas prolonger le ralenti à vide au delà du temps nécessaire. Accélérer de temps à autre par petits coups sans jamais emballer, mais de façon à obtenir une accélération, sans ces hésitations qu'on appelle "trous". Débrayer à fond et mettre le levier des vitesses dans la vitesse désirée. Embrayer progressivement en accélérant. Si nécessaire garder l'air fermé de $1/3$ environ jusqu'au moment où le moteur est complètement chaud.

Il faut noter que les vitesses du tracteur ne se passent pas comme celles d'une automobile

qui de l'arrêt complet passe successivement de 1re en 2me et en 3me, alors que le tracteur échappe à cette règle.

En effet, l'on embraye le tracteur directement dans la vitesse désirée, jusque et y compris en 5me vitesse. Seule la 6me vitesse se passe comme pour l'automobile, après avoir démarré en 5me.

Comme dans tout autre tracteur, il est recommandé de ne jamais emballer le moteur au-dessus de son nombre de tours normal, que l'oreille apprend très vite à discerner.

15. TRAVAIL EN FRAISE (Voie AV et AR 0,85 m.) (Voir planche 12-2-8)

=====

Montage de la Fraise

Fixer la fraise par son cône d'attelage comme indiqué au paragraphe 13 et la relier à la prise de mouvement comme indiqué au 12.

Monter les ressorts de tension sous les marchepieds du tracteur (après les avoir au préalable détendus en tournant les volants). Assurer les leviers de tension avec les 2 fiches (attachées au bout de chaînettes).

- a) Conduire le tracteur au début du champ à fraiser.
Embrayer la fraise.(prise de mouvement)
Mettre la vitesse. (1re ou 3me)
Tirer le levier de verrou.(main gauche)
Embrayer.

Si la fraise n'entre pas dans le sol, donner un coup de frein.

- b) En fin de ligne :
- Arrêter le tracteur.
 - Débrayer la prise de mouvement.
 - Mettre la marche arrière.
 - Bloquer le frein à main à fond.
 - Donner un coup d'embrayage. (la fraise remonte, le corps du tracteur se verrouille).

N.B.- Le coup d'embrayage donné pour remonter l'accessoire doit être assez brusque pour remonter l'outil porté sans que le tracteur recule, mais pas trop pour que le corps du tracteur ne vienne pas buter violemment contre le châssis.

Mettre une vitesse AV. (par ex. 3me)

Effectuer le virage.

Recommencer comme en (a)

16. REGLAGE DE LA PROFONDEUR.

=====

Régler la profondeur de fraisage avec la vis de réglage située derrière le talon droit du conducteur. Dans un terrain meuble et humide enlever le patin flèche qui risque de bourrer.

Dans un terrain dur, pour obtenir la profondeur maximale, tendre les ressorts qui sont entre le toit de fraise et les repose-pieds à l'aide des 2 volants.

Pour enlever la fraise, ne pas oublier de détendre les ressorts avant le démontage (risque d'accident)

17. TRAVAIL EN CHARRUE.

=====

Voies AR 1.10 m pour terres normales et lourdes -
Largeur du sillon de 22 cm. à 30 cm.

" AR 1.25 m pour terres légères -
Largeur du sillon de 28 cm. à 38 cm.

" AV 1.25 m dans les 2 cas (très important)

Pression des pneus AR : 0.800 kg/cm² (voir planche 12-2-8).

Conduire le tracteur au début de la ligne.

Choisir la vitesse. (3me. ou 4me.)

Tirer le levier du verrou. (main gauche)

Embrayer en freinant pour terrer la charrue immédiatement. (Par exemple: pour obtenir un meilleur rendement terrer la charrue en 3me. puis passer en 4me pour faire le sillon. Ce "terrage au frein" est un avantage de la charrue portée du tracteur-balance sur les autres

charrues portées qui ne se terrent que d'elles-mêmes et peu à peu par leur propre poids.

Si une roue patine, bloquer le différentiel (voir planche 12-2-10).

En fin de ligne :

Débloquer le différentiel sinon le tracteur ne vire pas.
Même manoeuvre que pour le travail en fraise.

18. REGLAGE DE LA CHARRUE REVERSIBLE.

=====

Grâce au système balance, la charrue est équilibrée par le moteur. En conditions normales de labour elle "flotte" dans le sol et offre ainsi une moindre résistance à la traction, ce qui permet d'effectuer un labour relativement considérable par rapport au poids et à la puissance du tracteur.

Pour obtenir les meilleures conditions possible de réglage, la profondeur ne doit pas être limitée artificiellement mais par l'inclinaison (entrure) de la charrue.

19. REGLAGE de la PROFONDEUR DU SILLON.

=====

La profondeur peut être réglée au moyen du levier d'entrure qui se trouve à main droite entre les jambes du conducteur (voir planche 12-2-10).

Ce réglage augmente ou diminue la "pointe" de la charrue et permet un sillon d'une profondeur pouvant varier de 10-15 cm. à 28-32 cm. suivant la nature du sol.

Attention : Pression des pneus AR pour le labour avec ou sans eau : 0.800 kg/cm².

Le levier d'entrure a une bielle de commande ayant un trou supplémentaire permettant d'augmenter la pointe de la charrue par exemple pour :

a) un labour spécialement profond dans un terrain léger.

b) une usure avancée des socs.

c) L'utilisation de socs spéciaux mieux adaptés à un terrain spécial que ceux livrés par le constructeur et qui seraient plus courts ou plus longs.

De plus, l'axe du levier d'entrure entraîne le moyeu de la bielle de commande au moyen de fines striures. Il est donc facile en sortant vers la droite le levier et son axe du moyeu de la bielle, d'en modifier la position pour avoir des réglages possibles avec plus de pointe (plus profond) ou moins de pointe (moins profond).

Remarques Importantes.

Suivant les terrains il peut être avantageux pour l'ouverture du premier sillon de conserver en place la fiche fixant le débattement latéral de la charrue.

Mais en principe la charrue doit être libre latéralement pour le labour. La fiche n'étant utilisée que pour le transport sur route.

Suivant le terrain, largeur de sillon, difficulté du travail demandé (terrain irrégulier, sections dures alternant avec des sections molles), il peut être utile de régler les butées à vis limitant le débattement latéral.

Ce débattement latéral permet de finir les sillons en courbe ou de tourner un obstacle genre prise d'eau, pierre, arbre, etc.

Labour de terrains en pente :

A la montée, si la charrue a tendance à se planter : diminuer l'entrure avec le levier.

A la descente, si la charrue a tendance à sortir du sillon : augmenter l'entrure, éventuellement donner un coup de frein.

Le "versage" (verticalité de l'étauçon) les rasettes, les coutres se règlent comme sur une charrue Brabant normale.

Attention : Pression des pneus AR pour le labour avec ou sans eau : 0.800 kg/cm².

20. REGLAGE DE LA LARGEUR DU SILLON.

=====

La voie AV doit toujours être réglée à m. 1,25.

La voie AR., pour des sillons normaux de 20-22 cm à 30-32 cm. doit être réglée à 1,10 m.

La voie AR. de 1,25 m. est réservée à des sillons de 28 à 38 cm.

Ces largeurs intermédiaires de 20 cm à 32 cm ou de 28 cm à 38 cm environ sont obtenues par les vis de réglage disposées le long des petits bras latéraux qui supportent les âges porte-étançons, et ceci d'une façon parfaitement progressive.

Ce réglage particulier et original de la charrue du tracteur balance permet une adaptation aussi bonne que possible de l'instrument de labour au terrain proposé.

En effet, pour labourer un sol particulièrement dur et difficile, au lieu de diminuer la profondeur pour diminuer la résistance, seul réglage pratiqué en général actuellement, on peut diminuer la largeur du sillon pour obtenir quand même une profondeur suffisante et un sillon normal, avec un effort de traction normal.

N.B.- Les versoirs livrés par le constructeur (hélicoïdaux longs) peuvent ne pas convenir à tous les genres de terrains. Il est facile de les faire remplacer sur place par des versoirs réputés bons par les us et coutumes propres à chaque pays.

21. REMORQUAGE LOURD

=====

Le tracteur peut tirer facilement jusqu'à une charge de 2 à 3 tonnes sur des pentes allant jusqu'à 20% - 25 % à condition d'utiliser une remorque à un essieu dont le timon peut s'engager d'une façon rigide dans l'attelage spécial du tracteur et dont l'essieu unique soit reculé vers l'arrière.

Attelage.

Placer dans le cône femelle du tracteur la pièce d'attelage spéciale qui a une vis d'orientation. Basculer à mi-course environ le corps du tracteur à l'aide du cric. La remorque doit être calée horizontalement. Reculer le tracteur en face du timon. Orienter l'attelage spécial avec son volant pour que le timon de la remorque puisse entrer. Accoupler. Baisser le cric.

Serrer ou desserrer le volant de la vis d'orientation pour que le pivot de l'attelage spécial soit vertical et la remorque, son timon et la boîte d'attelage si possible horizontaux. Le corps du tracteur devrait alors être basculé à mi-course. Aucun remorquage ne doit être fait avec une remorque qui n'ait des freins suffisants pour arrêter son propre poids sur les pentes parcourues.

(DEMANDER CROQUIS SPECIAL D'ATTELAGE AVEC LA REMORQUE A UN ESSIEU).

22. REMORQUAGE LEGER.
=====

Pour les remorquages légers, il suffit d'atteler le char à remorquer au crochet du tracteur, sans avoir besoin de basculer le corps du tracteur.

Les vitesses du tracteurs sont les suivantes à environ 2.700 tours-minute du moteur.

1 ère vitesse	1 km/h
2 me vitesse	2 km/h
3 me vitesse	3 km/h
4 me vitesse	5 km/h
5 me vitesse	10 km/h
6 ème vitesse	18 km/h

Les vitesses utilisées pour la fraise sont 1ère ou 3ème.

Pour la charrue 3ème ou 4ème
suivant la nature du sol.

Pour la faucheuse, lorsque cette
dernière sera livrée à la
clientèle, la 4ème vitesse
seule sera employée.

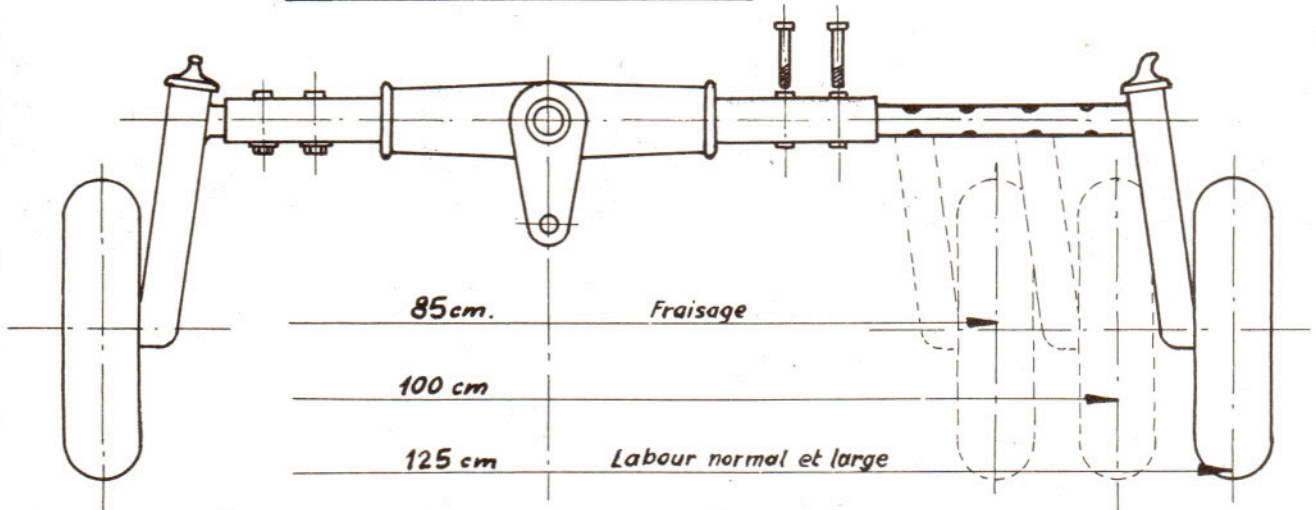
Pour le sarclage et les travaux
légers, utiliser la 4ème ou
la 5ème vitesse, à vitesse
réduite du moteur.

Les 5ème et 6ème vitesses sont à
utiliser pour la traction
sur route.

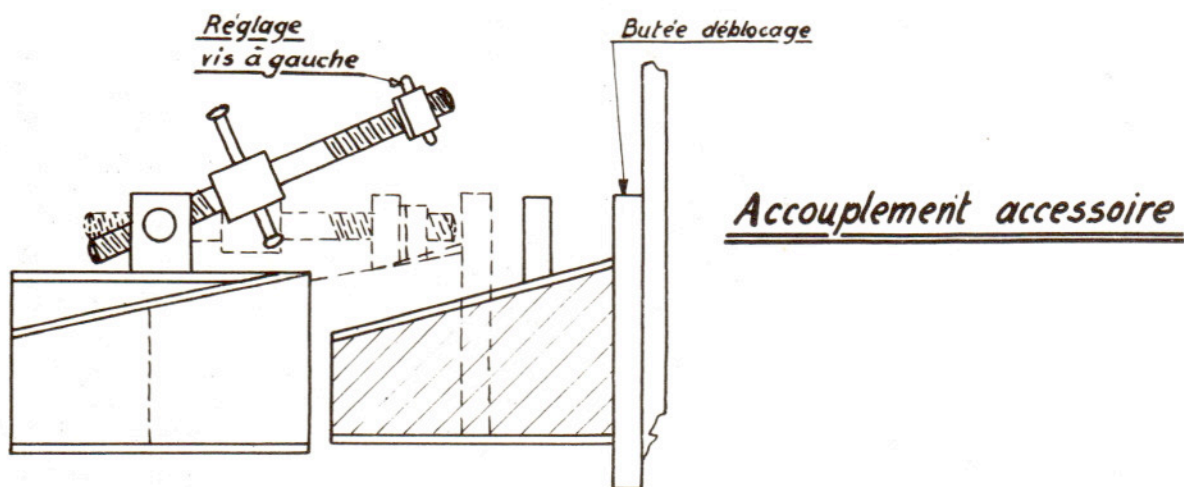
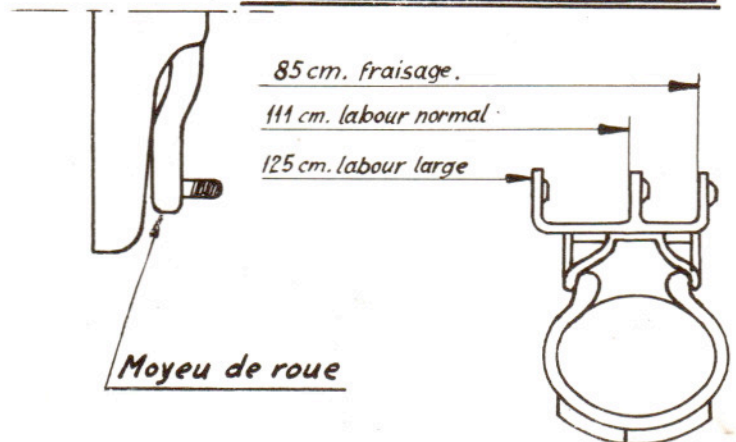
10 février 1953.

Instructions Tracteur T 100A

Voies des roues avant



Voies des roues motrices



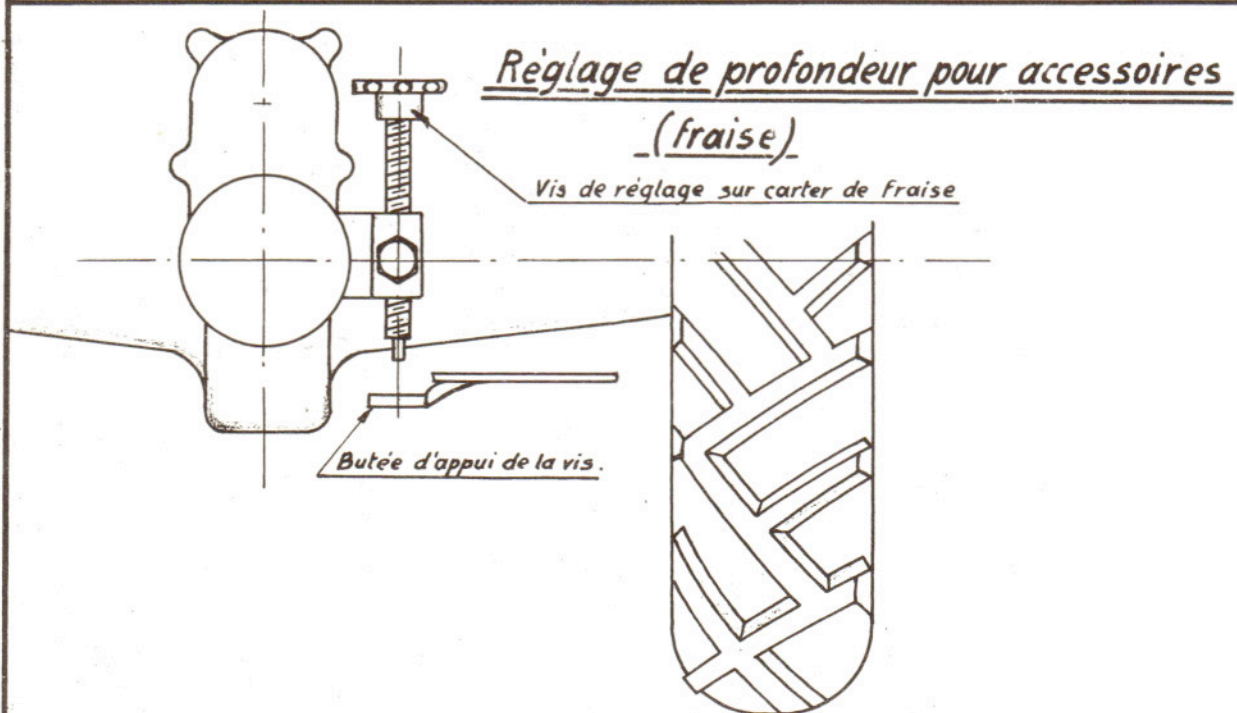
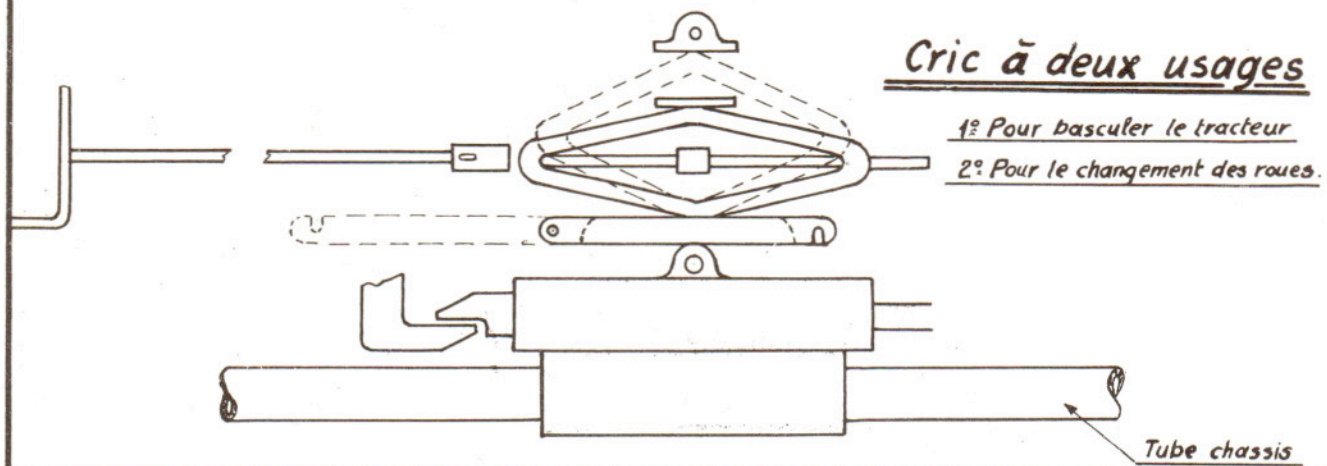
DATE 8-IX-52

DESS. *[Signature]*

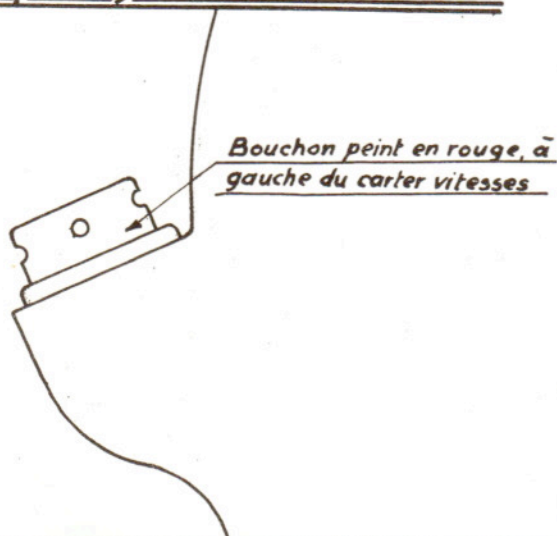
VISA

12.2.8

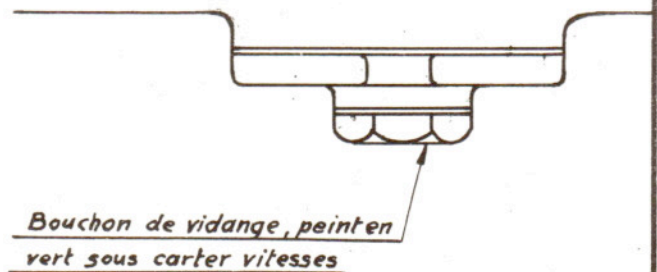
Instructions Tracteur T100A



Remplissage du carter vitesses



Vidange du carter vitesses



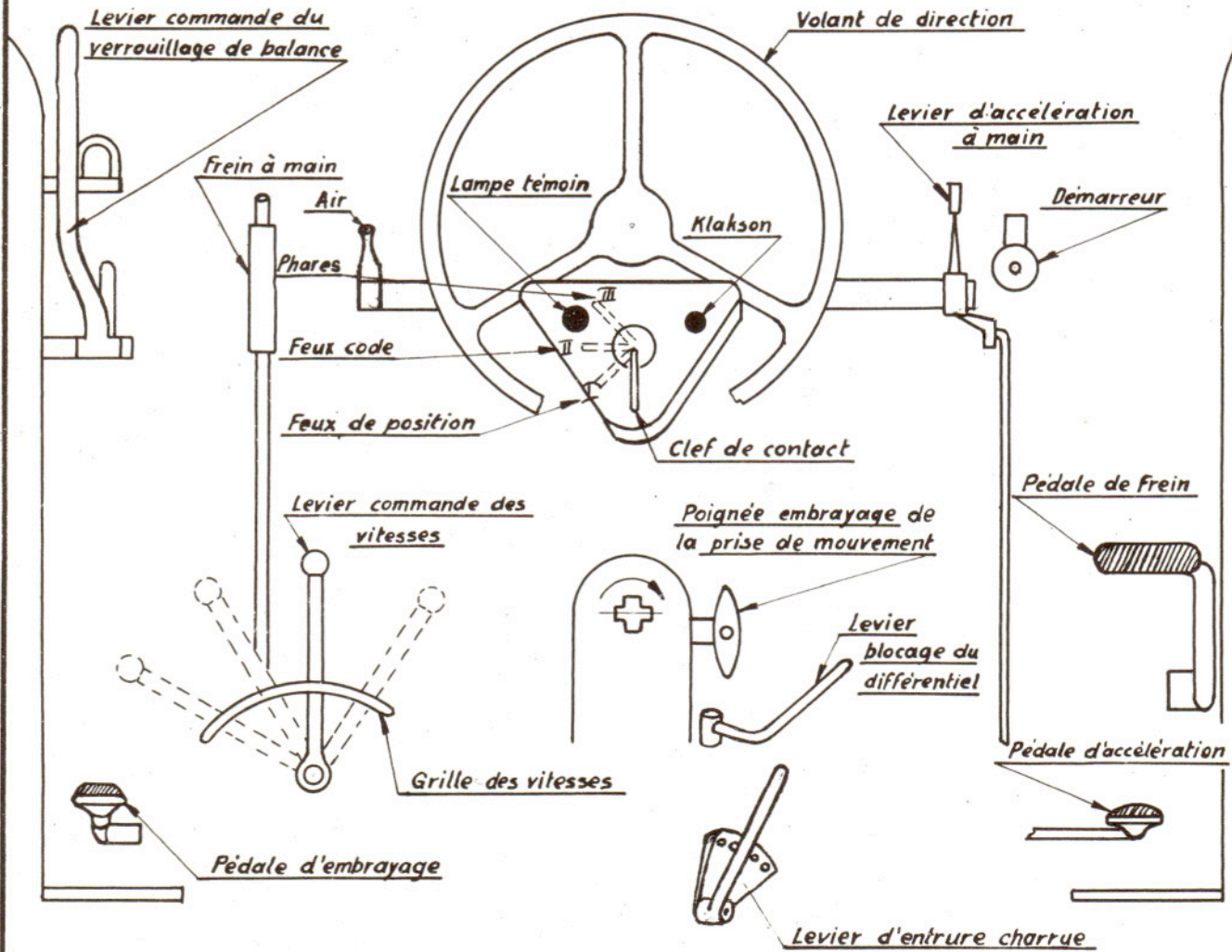
DATE 8.IX.52

DESS. *[Signature]*

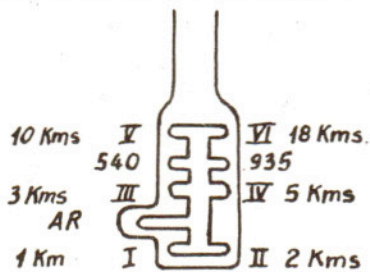
VISA

12.2.9

Instructions Tracteur T100 A



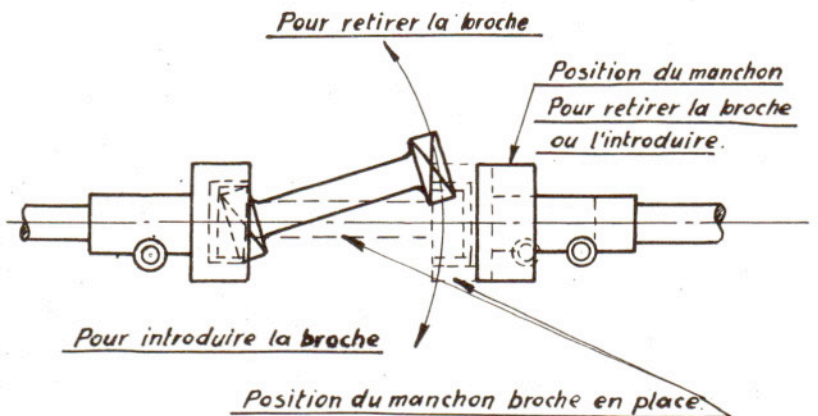
Grille des vitesses



Vitesses : Fraise I et III

Vitesses : Charrue III et IV

Vitesses : Faucheuse V



DATE 8. IX. 52

DESS. *Paul*

VISA

12.2.10

Notice d'utilisation pour tracteur SIMAR type T 100 B

Moteur monocylindre 4 temps, 12 CV.

Carburant: Essence normale. Capacité réservoir 26 l.

Graissage: Moteur par pompe, carter de 2,6 l. Motorex 20/40
Vidange toutes les 65 heures.
Boîte à vitesse : Lubrex SAE 90
Filtre à air: 2 dl. Motorex
Filtre à huile: à changer toutes les 300 heures

Vérifications: Gonflage des pneus à 1 Kg.
Huile moteur entre les repères inf.-sup.
Filtre à air.
Essence (consommation 2 à 5 l./ heure) Le robinet reste ouvert, sauf en cas de fuite.
Point-mort absolu (540 / 935)

Lancement du moteur:

Appeler l'essence
Couper les gaz
Tirer le chocke
Ne pas toucher la pédale d'embrayage
Mettre le contact (Enfoncer la clef, tourner, enfoncer)
Lancer le démarreur par brefs appels de 5 à 10 secondes séparés de 30^e secondes.

Dès que le moteur fonctionne , couper progressivement le chocke en donnant simultanément des gaz par petites touches jusqu'à pouvoir appuyer à fond sans étouffer le moteur.

Embrayer ou débrayer doucement et progressivement, avec un bon régime.

Utilisation Vitesses I & II (Rampantes) pour fraisage

Vitesses III & IV (Vitesses lentes) Labour ou traction en sol mou.

Vitesses V & VI : Traction sur route. Départ toujours Ve.

Des vitesses ne passent que si la machine est à l'arrêt (Sauf VIe.)

Le frein à main n'est utilisé qu'à l'arrêt, moteur tournant.

Responsabilités: AUCUN PASSAGER SUR LA MACHINE OUSUR L'ATTELAGE.

Vitesse et régime moteur sans vibration.

Le pilote doit en tous temps pouvoir s'arrêter à vue, malgré la charge tirée.

Arrêt et parcage: Couper les gaz

Enlever le contact (témoin rouge éteint)
Engager le.vitesse ou marche AR.
Nettoyage sommaire (mazouter et laver si trop sale)
Faire le plein d'essence
Mettre en état et signaler tous les points inquiétants;

La machine doit être en état de repartir immédiatement.