

Someca

NOTICE D'ENTRETIEN

*2 ou 4 roues
motrices*



366 466

Les descriptions et illustrations réunies dans la présente publication s'entendent sans engagement ; pour cette raison, **FIAT matériel agricole** se réserve le droit, sans être obligée de mettre à jour, d'apporter aux tracteurs **366 et 466** les modifications d'organes et d'accessoires qu'elle jugera utiles au bon fonctionnement de ce matériel.

PROPRIÉTÉ RÉSERVÉE

1^{re} Edition - N° 10.939

Février 1976

500 exemplaires

FIAT MATERIEL AGRICOLE
DOCUMENTATION TECHNIQUE
91150 MORIGNY-CHAMPIGNY

CONSEILS PRÉLIMINAIRES

Pour maintenir votre tracteur en bon état de fonctionnement et éviter l'usure prématurée des organes les plus délicats et les plus sollicités, il est indispensable de l'utiliser rationnellement et de procéder à son entretien correct.

Le temps nécessaire à cet entretien qui, sur le moment, peut paraître superflu, procure finalement lorsque l'on dresse le bilan des heures gagnées sur la « vie du tracteur » un bénéfice tel qu'il serait dispendieux de ne pas y apporter tout le soin désirable.

Le guide d'usage et d'entretien que nous avons établi à votre intention, résume les caractéristiques du tracteur et son entretien. Nous attirons plus particulièrement votre attention sur l'importance des instructions relatives au filtrage du combustible, à l'entretien du filtre à air et au graissage : négliger l'épuration du combustible conduit automatiquement à une détérioration rapide de l'appareillage d'injection ; ne pas se préoccuper du filtre à air, peut signifier dans une atmosphère poussiéreuse, l'usure accélérée du moteur. En ce qui concerne la lubrification, il est nécessaire de se rendre compte que changer l'huile après **200** heures de travail, équivaut pour un camion, à une vidange après **10.000** km de marche et que **1.000** heures de travail par an du tracteur correspondent à plus de **50.000** km pour un camion.

VISITES DE GARANTIE

Avec votre tracteur, vous est remis un carnet de garantie. La garantie, d'une durée d'un an, porte sur les pièces et la main-d'œuvre. Lisez-le attentivement et rappelez vous que pendant la période de garantie votre concessionnaire vous rendra visite trois fois :

- 1°) A l'occasion de la mise en service de votre tracteur.
- 2°) Dans le courant du 1^{er} mois suivant la livraison (environ **100** heures d'utilisation).
- 3°) Avant la fin de la garantie, soit entre le dixième et le douzième mois.

IDENTIFICATION DU TRACTEUR

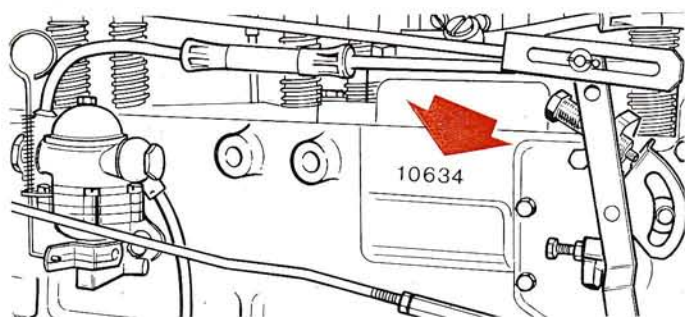


Fig. 1 - Numéro du moteur.

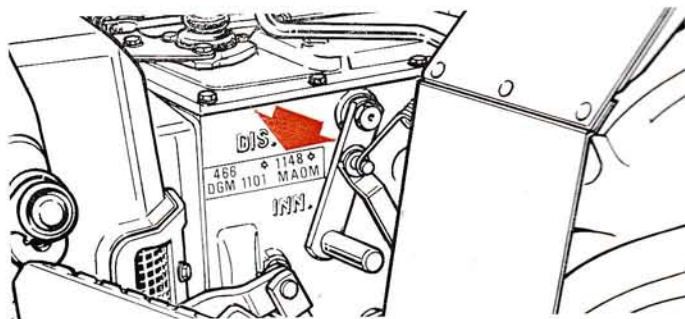


Fig. 2 - Numéro de châssis.

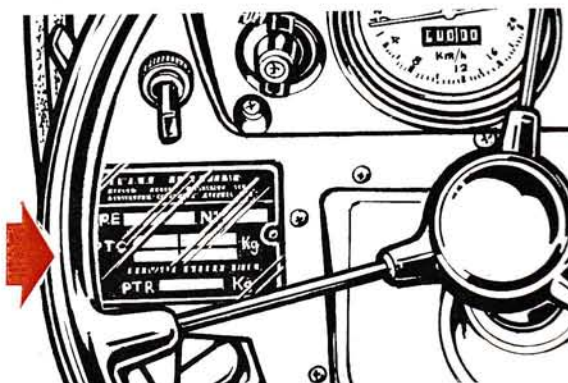


Fig. 3 - Plaque du constructeur.

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

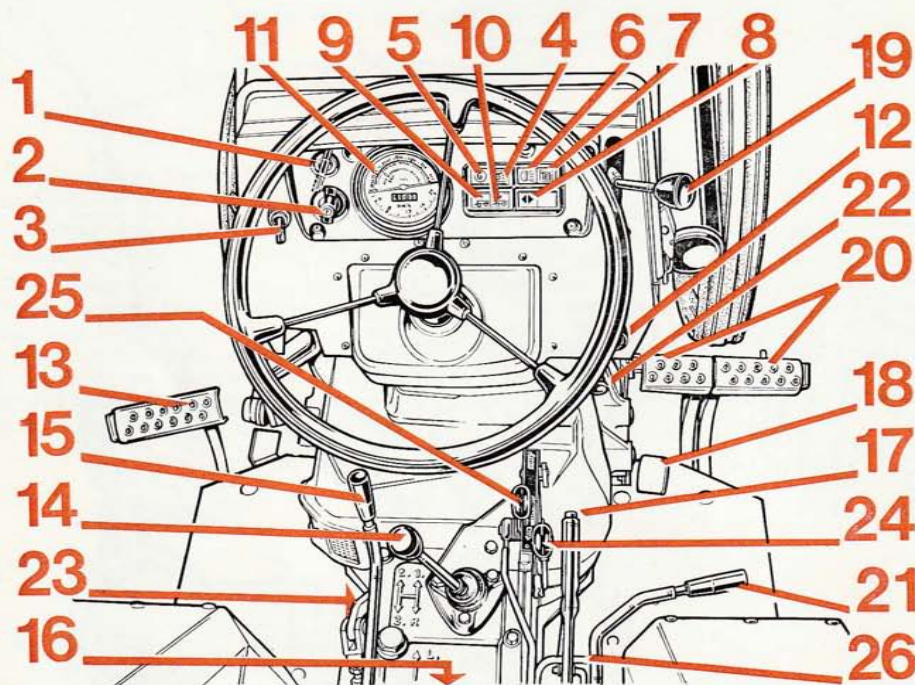


Fig. 4

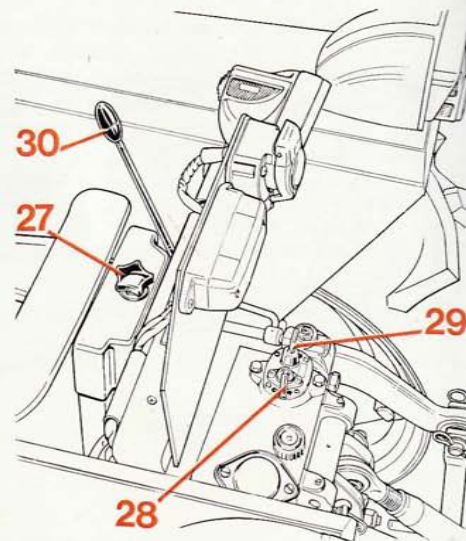


Fig. 5

Les commandes et les instruments de contrôle sont décrits dans le même ordre numérique que celui de leur représentation sur ces figures.

23. LEVIER DE CRABOTAGE DU PONT AVANT (366 DT - 466 DT).

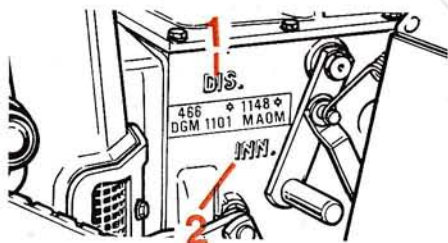


Fig. 17

Ce levier peut occuper deux positions :
Position haute (1) : point mort, le pont avant est décraboté.

Position basse (2) : crabotage du pont avant qui devient moteur.

IMPORTANT. Ne jamais enclencher le pont avant pour les transports sur route, ce qui entraînerait une usure accélérée des pneumatiques avant.

24. MANETTE DE COMMANDE DE POSITION CONTRÔLÉE.

Cette manette (1) permet de maintenir constante la profondeur de travail des outils. Plus elle est proche de l'avant du secteur, plus l'outil travaille profondément dans le sol.

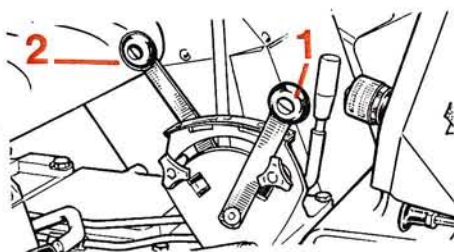


Fig. 18

Pour travailler en position contrôlée, éliminer l'action de l'effort contrôlé en amenant la manette de commande (2) tout en haut du secteur.

25. MANETTE DE COMMANDE D'EFFORT CONTRÔLÉ.

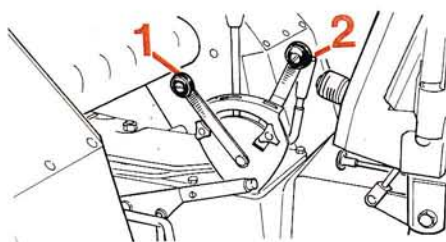


Fig. 19

Cette manette (2) permet le contrôle à la fois de l'effort de traction et de la profondeur. Éliminer l'action de la position contrôlée en plaçant la manette de position (1) tout en haut du secteur. Avec la manette d'effort contrôlé (2), rechercher la profondeur de travail pour un effort de traction voulu.

26. PÉDALE DE BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL.

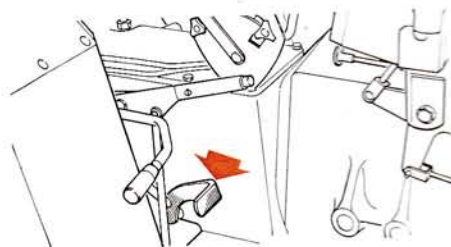


Fig. 20

En appuyant sur la pédale, on bloque le différentiel, c'est-à-dire que l'on assure une liaison rigide entre les demi-arbres de roues. Cette liaison est particulièrement utile pour les travaux lourds.

Il ne faut enclencher le système que les roues tournant à la même vitesse et ne pas omettre de lâcher la pédale dans les virages.

Ce bouton permet de régler la suspension du siège en fonction du poids du conducteur. En tournant le bouton dans le sens horaire, on augmente la dureté de la suspension et inversement si l'on tourne le bouton dans le sens anti-horaire, on diminue la dureté de la suspension.

28. LEVIER DE RÉGLAGE DE SENSIBILITÉ DU RELEVAGE.

En faisant pivoter le levier (1) dans le sens « + », c'est-à-dire vers l'avant, on augmente la sensibilité du relevage. Inversement, si l'on fait tourner le levier vers l'arrière, (signe « - » marqué à proximité du levier) on diminue la sensibilité, les réactions du relevage deviennent moins fréquentes.

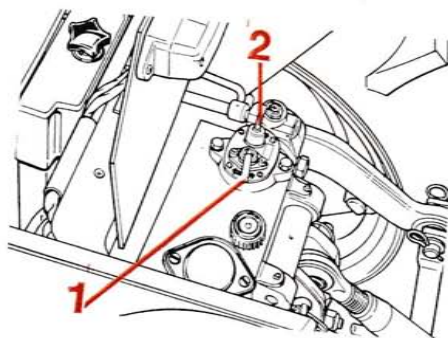


Fig. 21

VITESSE DE DESCENTE.

En général, plus l'outil est lourd, plus il a tendance à descendre rapidement. Ce dispositif permet de régulariser le temps de descente, quelle que soit la masse de l'outil attelé.

En tournant le levier (2) fig. 21 dans le sens de la flèche « + », on augmente la vitesse de descente et inversement en faisant tourner le levier dans le sens « - » on diminue la vitesse de descente de l'outil.

30. DISTRIBUTEUR AUXILIAIRE.

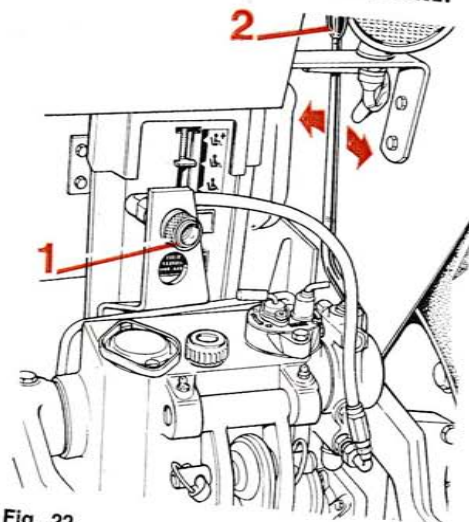


Fig. 22

Le distributeur est livré réglé pour la commande de vérins à distance du type simple effet.

Il suffit dans ce cas, de brancher sur le raccord (1) la tuyauterie du vérin extérieur que l'on aura équipée préalablement du raccord femelle correspondant.

En levant la manette (2 fig. 22) le vérin se développera hydrauliquement et, en l'abaissant, la tige du vérin se rétractera par la charge reposant sur cette dernière.

Relier le raccord (1) à l'orifice inférieur du vérin à distance et le raccord (4) à l'orifice supérieur de sorte qu'en levant la manette (2) le vérin se développe et inversement se rétracte hydrauliquement en l'abaissant.

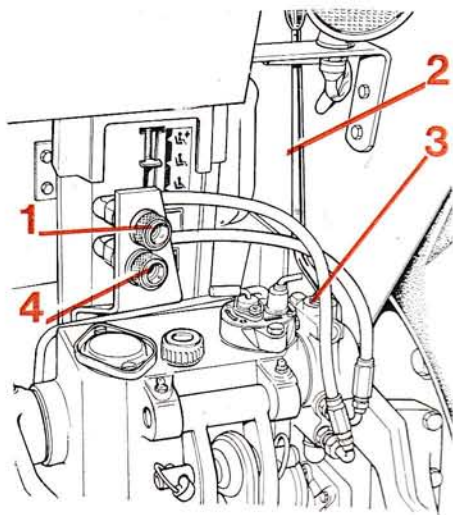


Fig. 23

Pour réaliser un branchement sur un vérin extérieur double effet, dévisser suffisamment la vis (3) placée sur le haut du distributeur.

Réaliser une tuyauterie similaire à celle existante et la fixer sur la sortie restante du distributeur.

APPROVISIONNEMENTS

ORGANES A RAVITAILLER	QUANTITE (LITRES)				QUALITÉ
	366	366 DT	466	466 DT	
Réservoir à combustible	45	45	45	45	Fuel oil domestique décanté et filtré.
Carter moteur y compris filtre et tuyauteries	5,5	5,5	8	8	Huile MOBIL DELVAC 1310 au-dessous de 0° C. Huile MOBIL DELVAC 1330 au-dessus de 0 °C.
Boîte de vitesses	14,4	14,4	14,4	14,4	
Pont arrière	3,30	3,30	3,30	3,30	Huile MOBILUBE HD 80-90.
Carters réducteurs latéraux (par réducteur)	2,00	2,00	2,00	2,00	
Relevage hydraulique	6,7	6,7	6,7	6,7	Huile MOBIL FLUID 316.
Pont avant		3,90		3,90	Huile MOBILUBE HD 80-90.
Boîtier de direction	0,6	0,6	0,6	0,6	Huile MOBILUBE HD 80-90.
Moyeux des roues avant	—	—	—	—	Graisse MOBIL GREASE SUPER.
Graissage général	—	—	—	—	Graisse MOBIL GREASE SUPER.

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

A - Purge du circuit d'alimentation.

La purge du circuit est nécessaire après une longue période d'inactivité, après le remplacement d'une cartouche filtrante

ou dans le cas où l'on a laissé le combustible s'épuiser.

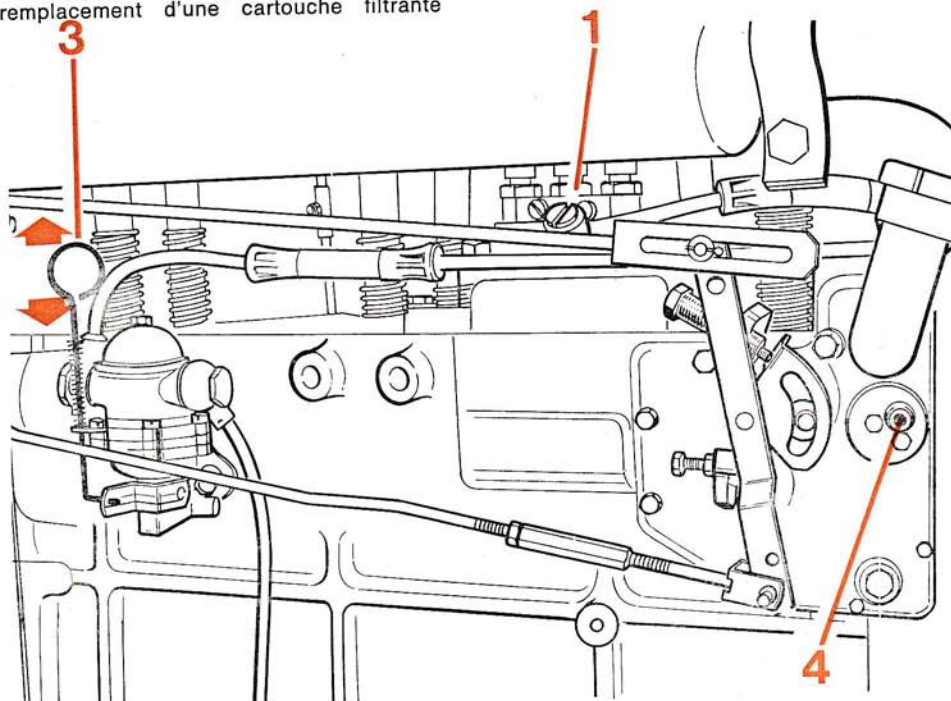


Fig. 24

Dévisser de quelques tours les vis de purge situées à la partie supérieure (2) du filtre à cartouche et sur la pompe d'injection (1).

Actionner le levier de la pompe d'alimentation (3), jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air par l'orifice de ces purgeurs.

Serrer les vis.

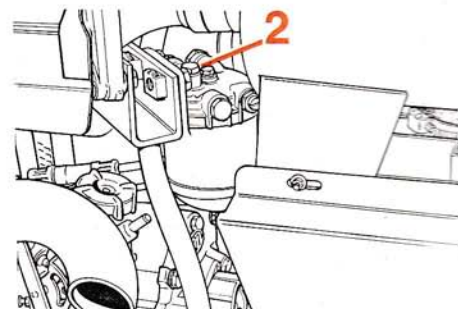


Fig. 25

Desserrer les raccords des injecteurs, faire tourner le moteur quelques tours, la manette d'accélération à fond jusqu'à apparition du combustible aux injecteurs. Resserrer les raccords.

B - Démarrage du moteur.

(par température ambiante modérée).

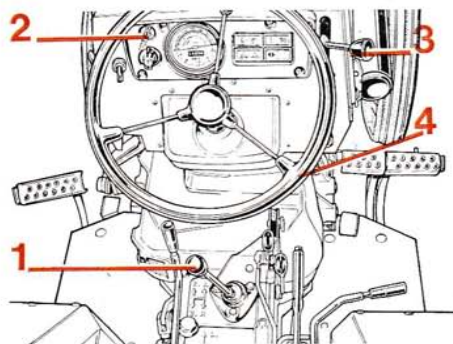


Fig. 26

1°) S'assurer que le levier de vitesses (1) est au point mort.

2°) Engager la clé (2) du contacteur général et la faire pivoter au 1^{er} cran (voir fig. 6), le voyant de charge de la batterie doit s'allumer.

3°) Amener le levier d'accélération (3) aux 3/4 de sa course maximale.

4°) Faire pivoter la clé au 2^e cran et la lâcher immédiatement dès que le moteur démarre.

(par basse température ambiante).

Après avoir effectué les trois premières opérations décrites dans le chapitre précédant, tirer le bouton de surcharge (4) placé sur le côté de la pompe d'injection (fig. 24).

RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION

A - Voie variable avant.

La voie des roues peut-être changée en opérant de la façon suivante :

— soulever la partie centrale de l'essieu avant ;

— dévisser complètement les écrous (1) et sortir les vis (2) ;

— ôter les vis de blocage (3) de la barre télescopique (4) ;

— faire coulisser chaque demi-essieu mobile (5) dans le sens désiré à l'intérieur de l'essieu fixe (6) et les bloquer dans leur nouvelle position.

4 voies différentes peuvent ainsi être obtenues pour 366 et 466 : 800, 900, 1000 et 1100 mm.

C - Arrêt du moteur.

Pour arrêter le moteur, il suffit de couper l'alimentation en tirant sur le bouton (4) fig. 26, après avoir ramené le levier d'accélération au maximum vers le haut.

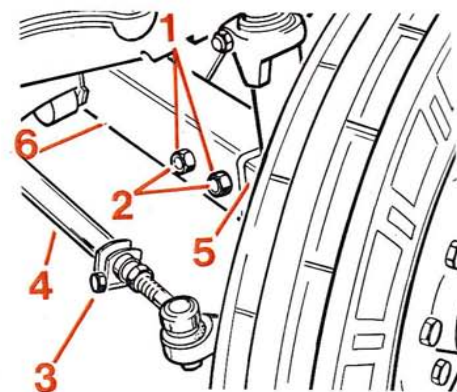
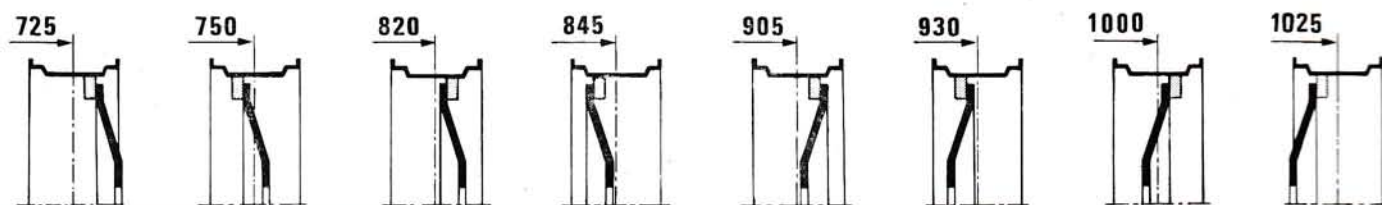


Fig. 27

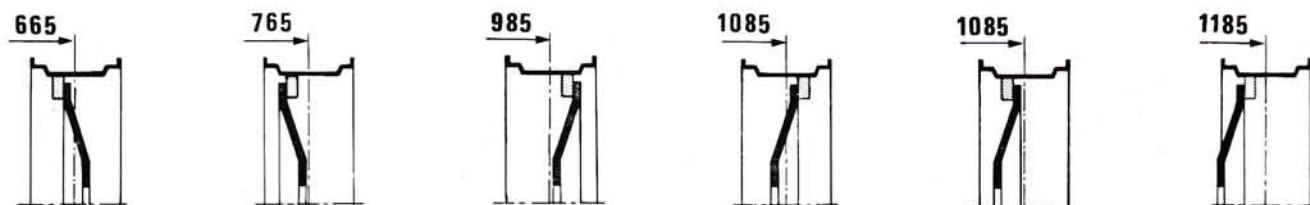
En ce qui concerne les 366 DT et 466 DT, deux voies seulement sont possibles par retournement des roues : 830 et 1030 mm.

A - Voie variable arrière.

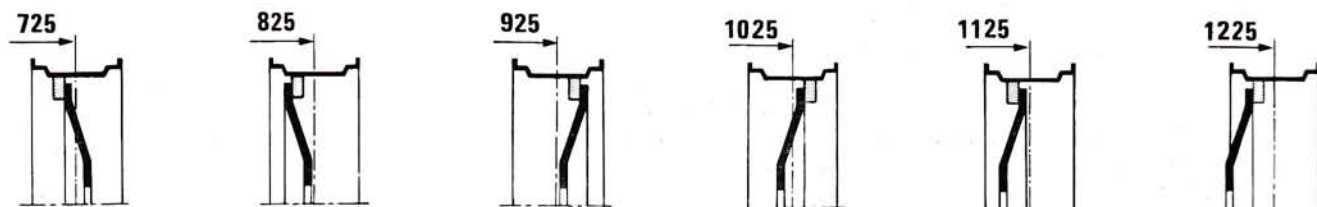
Pneumatiques 11,2-24 (10-24).



Pneumatiques 9,5-28 (9-28).



Pneumatiques 11,2-28 (10-28).



C - Relevage hydraulique.

1 - Position flottante.

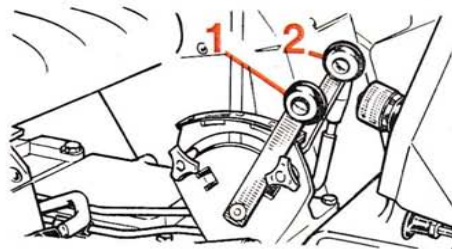


Fig. 28

On élimine l'action de la position et de l'effort contrôlé en amenant les deux manettes (1) et (2) tout en avant du secteur.

L'outil repose alors sur une roue de jauge ou un patin qui limite la profondeur de travail ; libre de tout mouvement, il se comporte comme un outil traîné au travail. Pour relever l'outil, tirer vers l'arrière les deux leviers.

2 - Position contrôlée.

Éliminer l'intervention de l'asservissement de l'effort contrôlé en amenant la manette d'effort (2) tout en arrière du secteur.

En poussant progressivement vers l'avant la manette de position (1), les bras de relevage et l'outil attelé s'abaissent d'une valeur proportionnelle à celle du déplacement de la manette de position.

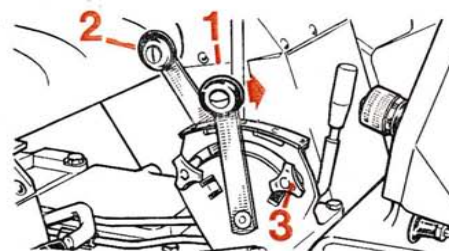


Fig. 29

En travail pour des outils non équipés de roues ou patins de limitation de terrage, mais qui doivent toujours occuper une position identique, il suffit de régler la butée (3) lorsque la profondeur désirée est atteinte. En portant le levier de commande au contact de cette butée, on retrouve un terrage de l'outil strictement égal.

Dans le cas d'outils lourds, il peut être nécessaire de régler la vitesse de descente en agissant sur le levier (2) fig. 21.

Pour ralentir la descente, tourner le levier (2) dans le sens anti-horaire ; en dévissant complètement ce levier, on bloque le relevage en position haute, même si l'on abaisse les manettes de commande.

Il est conseillé d'utiliser ce blocage pour les transports sur route et lorsqu'on arrête le tracteur avec un outil relevé.

3 - Effort contrôlé.

a) Précautions d'attelage :

Charrue :

- En travail, la chape de 3° point doit être bloquée.
- Pas de roue de jauge.
- Talonnage de l'outil réduit au minimum.

Tracteur :

— Réglage correct des voies avant et arrière qui seront choisies en fonction de l'entre-pneus, lui-même déterminé par la largeur de travail de la charrue.

— Alourdissement suffisant pour le travail à effectuer.

— Réglage convenable du système d'attelage trois points pour obtenir une tenue correcte de l'ensemble tracteur-outil.

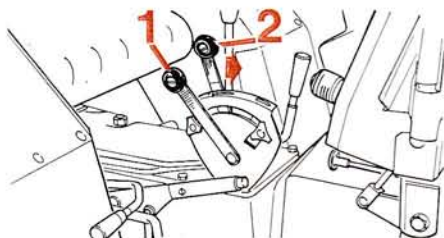


Fig. 30

b) Utilisation :

L'utilisation au terrain est similaire à celle en position contrôlée.

Éliminer l'intervention de la position contrôlée en amenant tout en arrière la manette (1).

Rechercher la profondeur et l'effort qui lui est lié avec la manette d'effort (2) :

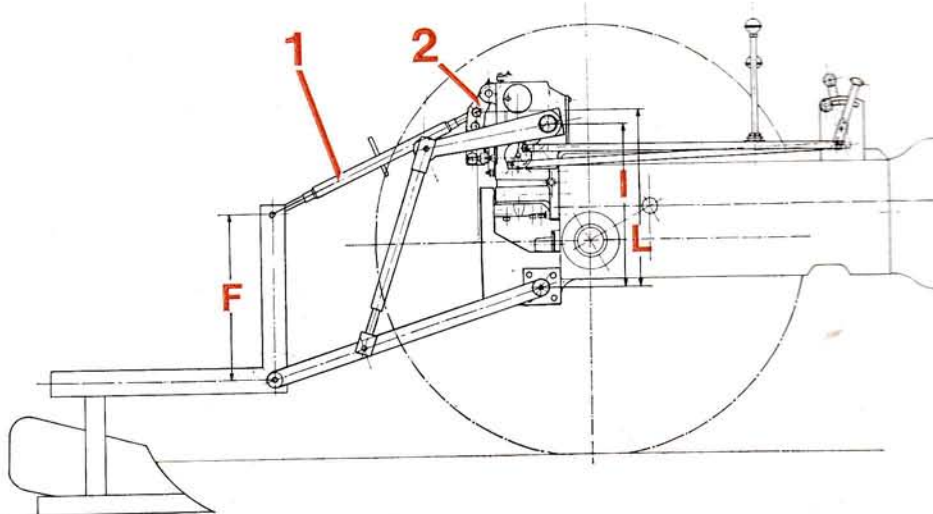


Fig. 31

plus cette manette sera poussée vers l'avant et plus l'effort et la profondeur seront importants.

Pour relever et abaisser l'outil, utiliser uniquement la manette d'effort contrôlé.

— La manette de sensibilité sera en général placée tout en avant, c'est-à-dire

en sensibilité maximale. En pratique, il faut tendre à obtenir la plus grande sensibilité sans pour autant provoquer des trépidations de l'outil susceptibles de gêner le conducteur.

Le bras de poussée (1) fig. 31 est broché dans le support mobile (2) :

— dans le trou supérieur pour les travaux lourds ;

— dans le trou inférieur pour les travaux légers.

La hauteur (F) de la potence de l'outil doit être égale ou supérieure (maximum 100 mm) à la côte I ou L (suivant le trou choisi sur le support mobile).

4 - Position mixte.

Les précautions d'attelage sont les mêmes que pour l'utilisation en effort contrôlé.

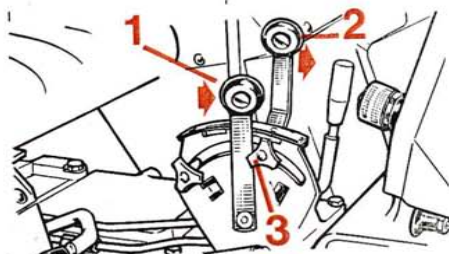


Fig. 32

— Déplacer vers l'avant la manette de position contrôlée (1) jusqu'à ce que l'outil ait atteint la profondeur **minimale** désirée.

Mettre la butée (3) au contact de la manette (1).

— Déplacer vers l'avant la manette de contrôle d'effort (2) jusqu'à atteindre la profondeur de travail voulue. En abaissant l'outil avec la manette de position contrôlée (1) jusqu'à ce qu'il s'enterre à une certaine profondeur, et en continuant avec la manette d'effort contrôlé (2) de façon à dépasser la profondeur précédente, on obtient un travail dont la limite inférieure est contrôlée par l'effort et la limite supérieure, par la position contrôlée.

5 - Réglage du système d'attelage 3 points.

Les suspentes (1) et (2) sont brochées dans les trous A, B, C des bras de traction (3). La suspente (2) est réglable en longueur, ce qui permet de corriger l'inclinaison transversale des outils non réversibles en agissant sur la manivelle (4).

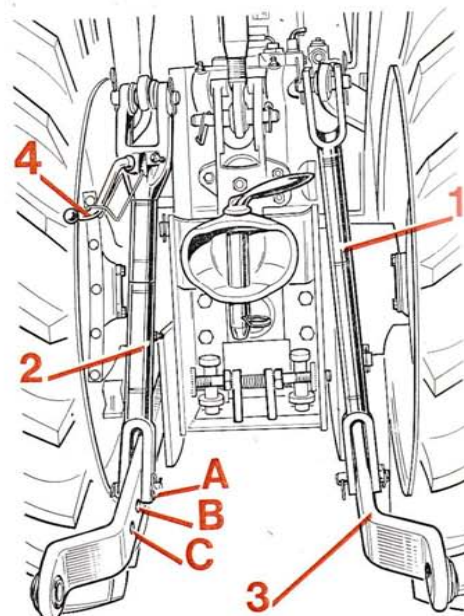


Fig. 33

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL.

1 - Carter moteur.

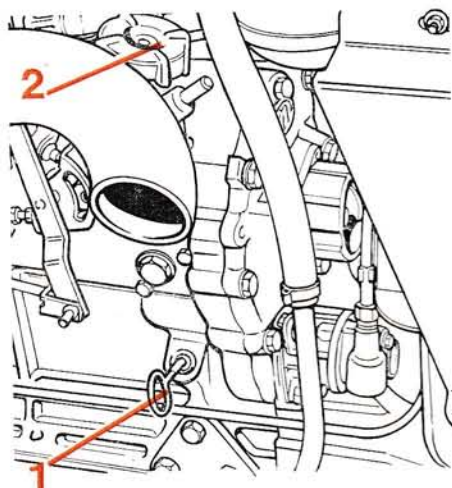


Fig. 34

Tous les jours d'utilisation, s'assurer que le niveau d'huile est compris entre les

repères « MIN » et « MAX » frappés sur la jauge (1). Ajouter, le cas échéant, de l'huile **MOBIL DELVAC 1310** pour des températures au-dessous de 0°C et **MOBIL DELVAC 1330** au-dessus de 0°C par l'orifice (2) sans jamais dépasser le trait « MAX » de la jauge (1).

Dans les quelques jours précédant la vidange, n'ajouter de l'huile que si le niveau est très voisin du « MIN » de la jauge (1).

NOTA IMPORTANT.

Ne pas omettre d'effectuer la première vidange lorsque le tracteur est neuf, après 50 heures de travail et de procéder au remplacement de la cartouche du filtre à huile.

Le contrôle du niveau doit être effectué sur un terrain parfaitement horizontal.

2 - Filtre à air sec.

Nettoyer, si besoin est le filtre à air (voir opération n° 3).

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL.

3 - Filtre à air sec.

Procéder au nettoyage du filtre à air si besoin est.

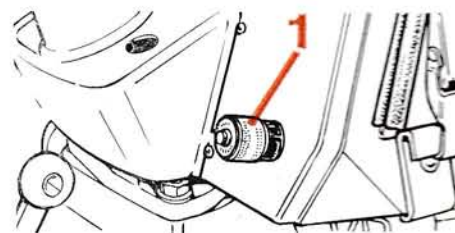


Fig. 35

Après avoir dévissé l'écrou à oreilles à l'avant du filtre, sortir la cartouche et la secouer de sorte à éliminer les poussières.

Le nettoyage du filtre doit être effectué plus fréquemment dans le cas où le signal rouge du témoin d'engorgement (1) devient visible.

N'INTERVENEZ PAS si le signal rouge n'est pas visible.

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite).

4 - Butée d'embrayage.

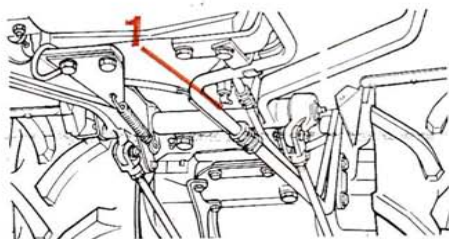


Fig. 36

Donner 2 ou 3 impulsions sur la pompe à graisse, dans le graisseur (1).

Il ne faut pas exagérer le graissage car la graisse excédentaire risque d'être projetée sur les disques, de provoquer un glissement et une usure accélérée des garnitures.

Utiliser de la graisse **MOBIL GREASE SUPER**.

5 - Fusées des roues avant.

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans le graisseur (1) fig. 37 de chaque fusée.

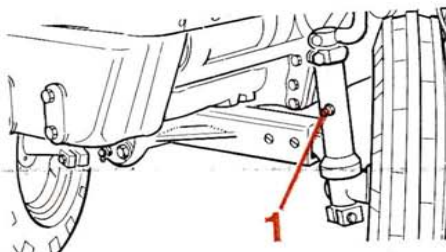


Fig. 37

6 - Arbre de transmission. (DT)

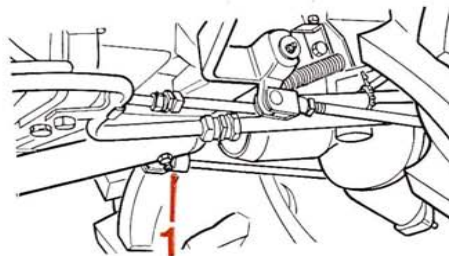


Fig. 38

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans le graisseur (1) situé sur l'arbre de transmission, côté prise de mouvement.

7 - Pivot d'essieu avant.

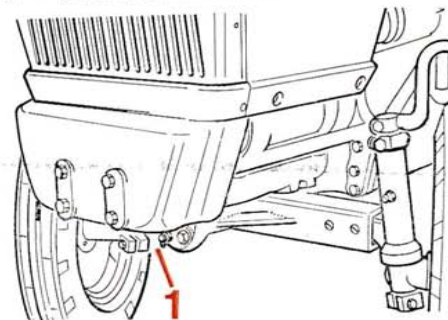


Fig. 39

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans les graisseurs (1) fig. 39 et (1) fig. 40 pour les tracteurs double traction.

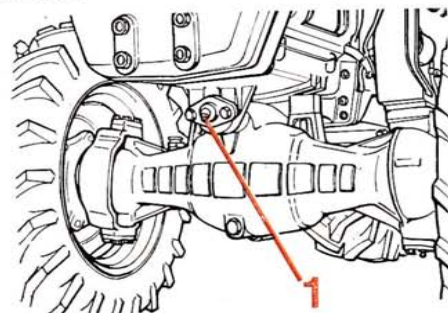


Fig. 40

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite).

8 - Pédale d'embrayage.

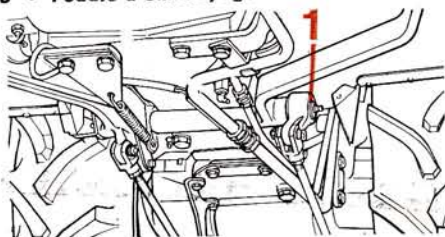


Fig. 41

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans le graisseur (1).

9 - Pédales de freins et blocage du différentiel.

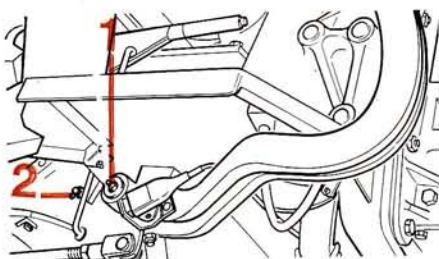


Fig. 42

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans les graisseurs (1) et (2).

10 - Relevage hydraulique.

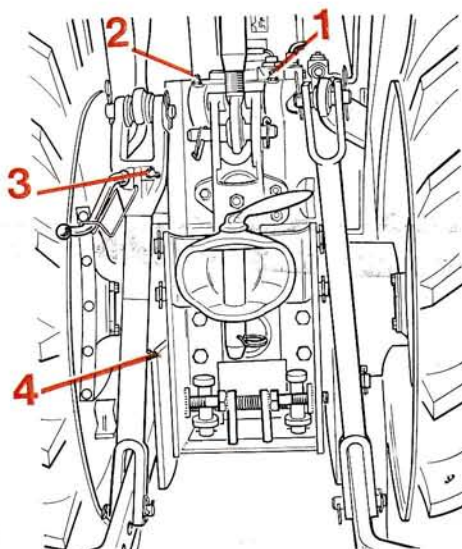


Fig. 43

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans les 2 graisseurs disposés sur les articulations du relevage et dans les 2 graisseurs de la suspension gauche.

Il est vivement déconseillé d'enduire de graisse les rotules des bras de traction si le tracteur travaille dans des terrains siliceux.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL.

11 - Carter d'huile moteur.

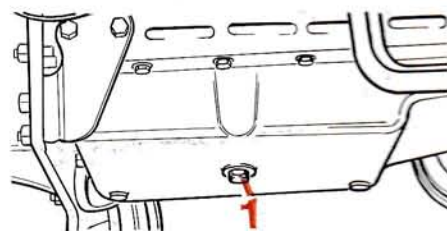


Fig. 44

Vidanger l'huile du carter moteur après avoir dévissé le bouchon (1).

— Remettre en place le bouchon de vidange et faire le plein à l'aide de 5,5 litres pour le 366 et pour le 466 de 8 litres d'huile **MOBIL DELVAC 1310** au-dessous de 0°C et **1330** au-dessus de 0°C par le bouchon (2) fig. 34.

Effectuer la vidange au retour du travail afin que les impuretés en suspension soient évacuées avec l'huile chaude.

NOTA. - Ne pas oublier de faire la première vidange et de changer la cartouche du filtre après 50 heures de travail, lorsque le moteur est neuf.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite).

12 - Pompe d'alimentation.

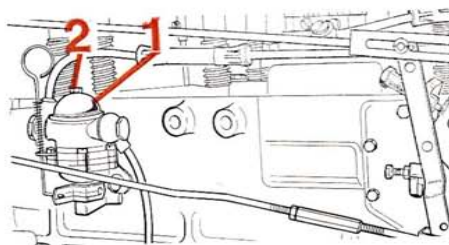


Fig. 45

Dévisser le couvercle (1) par la vis (2) et sortir le filtre en nylon.

— Le nettoyer au pétrole puis le souffler à l'air.

— Le placer dans le bon sens, collerette dans l'orifice du clapet d'admission.

Remettre le couvercle (1) en place, l'appuyer à la main sur son siège, actionner le levier de la pompe. Attendre que l'air se soit échappé et remonter la vis (2) en la serrant correctement.

13 - Filtre à combustible.

Evacuer le gas-oil ainsi que l'eau contenue dans la cuve (1) en opérant de la façon suivante :

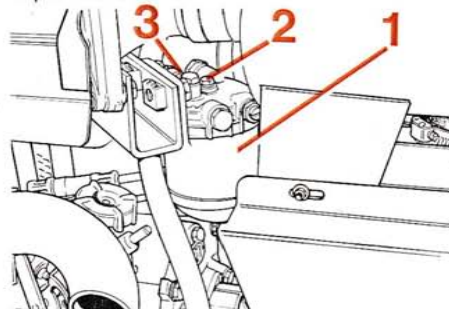


Fig. 46

— Desserrer la vis de fixation (2) de la cartouche.

— Remettre en place une cartouche neuve après avoir nettoyé la cuve (1) dans du pétrole ;

— Bien serrer la vis de fixation (2) puis procéder à la purge en dévissant la vis (3) et en actionnant le levier de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air, puis rebloquer la vis de purge.

ATTENTION. - L'élément de ce filtre doit obligatoirement être remplacé par une cartouche **d'origine**, seule capable d'assurer une filtration compatible à la conservation en bon état de la pompe d'injection.

14 - Filtre à air.

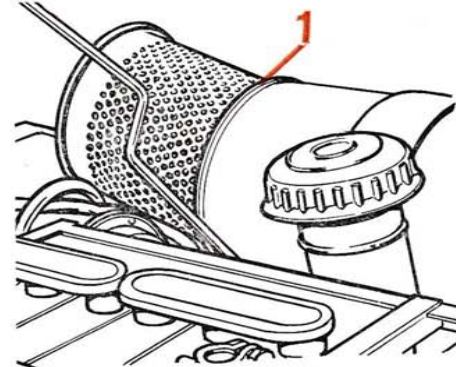


Fig. 47

Desserrer l'écrou à oreilles à l'avant du corps, sortir la cartouche (1) ; nettoyer l'intérieur du corps du filtre, le souffler à l'air comprimé et mettre une cartouche neuve.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite).

Au remontage bien serrer l'écrou à oreilles.

15 - Courroies de la turbine.

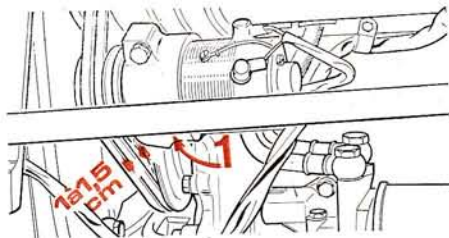


Fig. 48

S'assurer que la flèche des courroies mesurée sur le brin entre la poulie de la dynamo et celle du vilebrequin est comprise entre 1 et 1,5 cm sous une pression du doigt de 5 à 7 kg.

— Le cas échéant, desserrer la vis (1) et faire pivoter la dynamo vers l'extérieur de façon à obtenir la tension préconisée.

16 - Batterie.

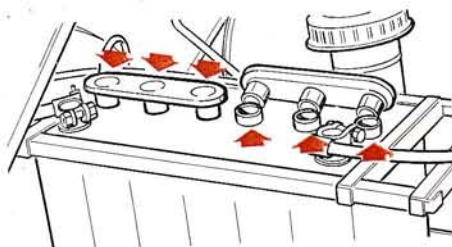


Fig. 49

Moteur arrêté, batterie reposée et froide, vérifier que le niveau d'électrolyte est au-dessus des plaques.

Eventuellement ajouter de l'eau distillée (0,5 cm au-dessus des plaques).

En période chaude, réaliser ce contrôle plus fréquemment.

Ne jamais ajouter d'acide.

17 - Relevage hydraulique.

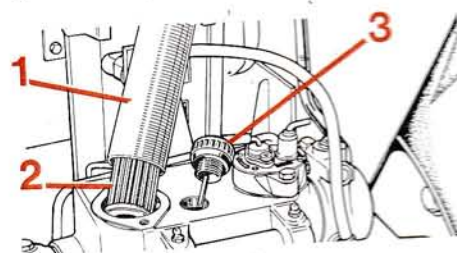


Fig. 50

Le circuit du relevage hydraulique est indépendant de la boîte de vitesses.

Arrêter le moteur et abaisser les bras de relevage.

Après démontage du couvercle, extraire le fourreau (1) et la cartouche (2) du filtre et les laver au pétrole puis les souffler à l'air.

Après remontage, vérifier si l'huile atteint le niveau de la jauge (3) ; si nécessaire, faire l'appoint avec de l'huile **MOBIL FLUID 316**.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite).

18 - Boîte de vitesses et pont arrière.

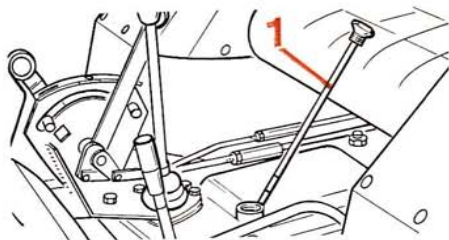


Fig. 51

Contrôler le niveau en dévissant le bouchon jauge et de remplissage (1) et vérifier si l'huile parvient au niveau supérieur de la jauge.

Si nécessaire, ajouter par l'orifice de l'huile **MOBILUBE HD 80-90**.

19 - Pont avant moteur (DT).

S'assurer que l'huile affleure à l'orifice du bouchon de niveau (1), si nécessaire, faire l'appoint par l'orifice (2) à l'aide d'huile **MOBILUBE HD 80-90**.

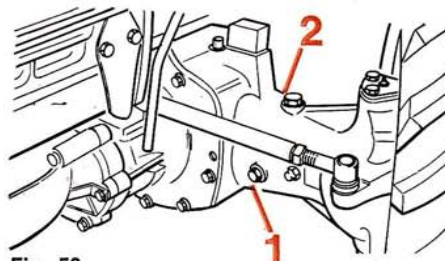


Fig. 52

20 - Ailettes de refroidissement.

Nettoyer les ailettes (1), le refroidisseur d'huile (2), et la turbine (3) du moteur afin d'assurer un refroidissement normal. Pour nettoyer ces parties, démonter le carter de canalisation d'air.

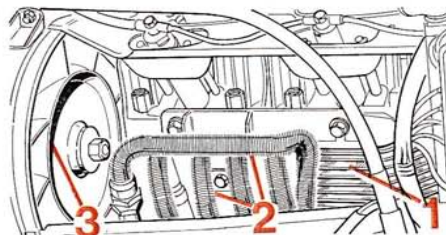


Fig. 53

ATTENTION. - Lorsque le tracteur évolue dans une atmosphère poussiéreuse, il est recommandé d'intervenir plus fréquemment.

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL.

21 - Filtre régénérateur d'huile.

Changer l'élément filtrant toutes les deux vidanges.

Pour ce faire :

— Dévisser le corps du filtre (1) dans lequel est sertie la cartouche filtrante.

— Remplacer l'ensemble par un élément et joint neufs.

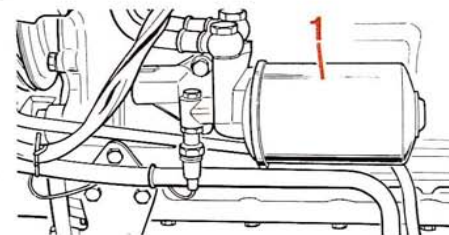


Fig. 54

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL (suite).

22 - Boîtier de direction.

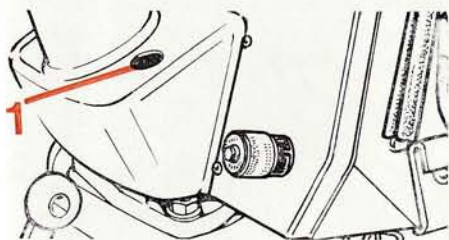


Fig. 55

Dévisser le bouchon situé sous la pastille (1) et contrôler si le niveau d'huile affleure à l'orifice de ce bouchon. Si nécessaire, faire l'appoint à l'aide d'huile **MOBILUBE HD 80-90** que vous injecterez à l'aide d'une seringue.

23 - Réducteurs latéraux.

S'assurer que l'huile affleure à l'orifice du bouchon de niveau (1). Si nécessaire, parfaire le remplissage à l'aide d'huile **MOBILUBE HD 80-90**.

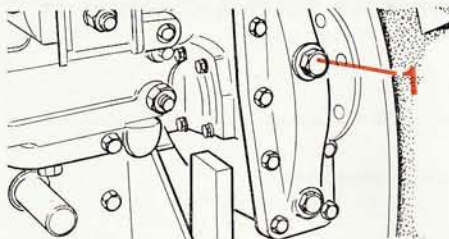


Fig. 56

24 - Rotules de direction (D.T.).

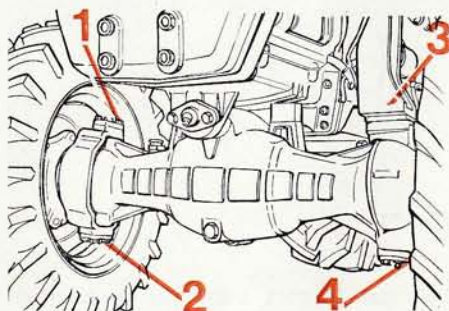


Fig. 57

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE SUPER** dans les graisseurs (1), (2), (3), (4).

E - TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL.

25 - Moyeux des roues avant.

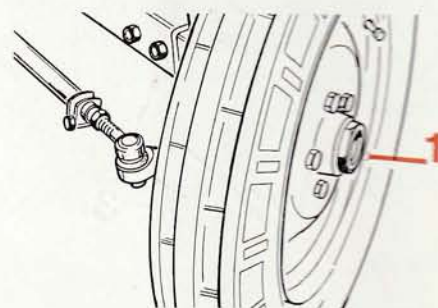


Fig. 58

Oter les chapeaux (1) et les garnir de graisse **MOBIL GREASE SUPER**.

Dans les terrains particulièrement humides, il convient d'intervenir plus fréquemment.

F - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL.

26 - Boîte de vitesses et pont.

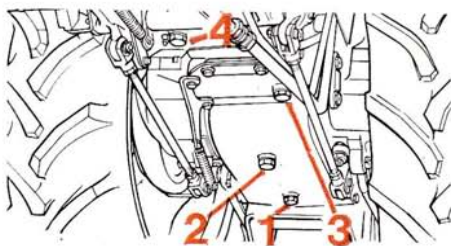


Fig. 59

Vidanger par les bouchons (1), (2), (3), (4) pour les tracteurs à deux roues motrices et également par le bouchon (5) pour les tracteurs à quatre roues motrices.

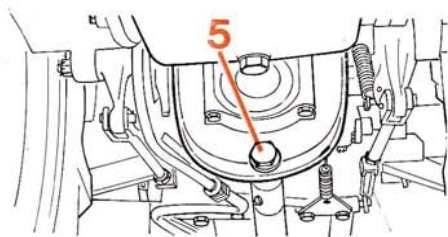


Fig. 60

Faire le plein à l'aide de 17,70 litres d'huile **MOBILUBE HD 80-90** par l'orifice de la jauge (1) fig. 51.

27 - Pont avant.

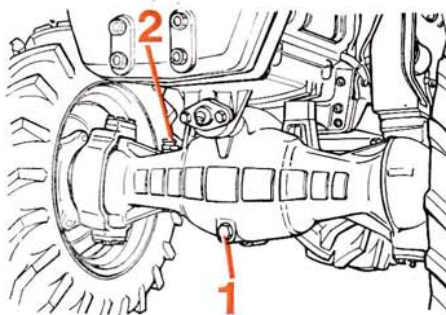


Fig. 61

Vidanger le pont avant par le bouchon (1), en ouvrant le bouchon de remplissage (2) pour favoriser l'écoulement de l'huile.

Remettre en place le bouchon de vidange et faire le plein par l'orifice (2) à l'aide de 3,9 litres d'huile **MOBILUBE HD 80-90**.

28 - Réducteurs latéraux.

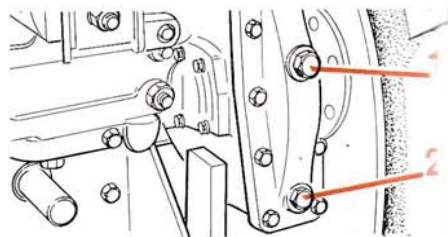


Fig. 62

Vidanger par le bouchon (2); pour les tracteurs surbaissés (366 et 466) placer l'avant du tracteur sur une partie surlevée pour faciliter l'écoulement plus complet de l'huile.

Après remise en place du bouchon (2), faire le plein par le bouchon (1) à l'aide de 2 litres d'huile **MOBILUBE HD 80-90**.

E - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL (suite).

29 - Relevage hydraulique.

Vidanger l'huile par le bouchon (1) en ayant soin de dévisser le bouchon (2) et de sortir le filtre (3) et son fourreau (4).

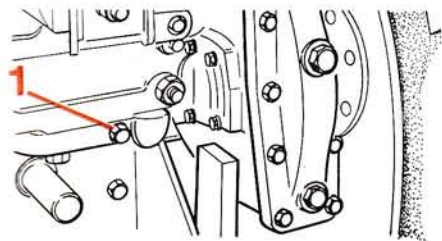


Fig. 63

Nettoyer ces pièces dans du pétrole, remonter le bouchon (1) le filtre (3) et son fourreau (4).

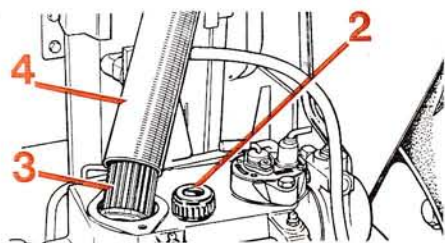


Fig. 64

Faire le plein à l'aide de 6,7 litres d'huile **MOBIL FLUID 316** par l'orifice du bouchon jauge (2).

G - INSTALLATION ÉLECTRIQUE.

Fusibles.

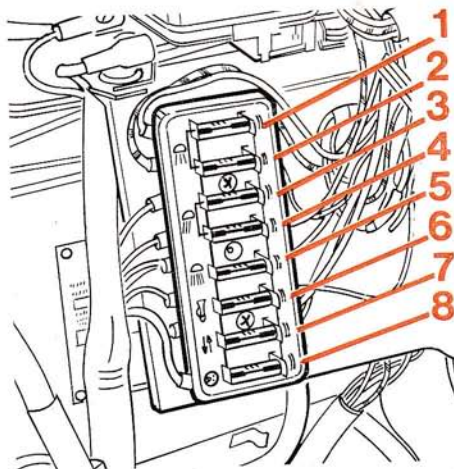


Fig. 65

Les fusibles de **8 A** accessibles en soulevant le capot, sont placés sur la gauche d'arrière le tableau de bord.

Ils protègent les appareils suivants :

1. Veilleuses avant gauche, arrière droit, prise de courant.

2. Veilleuses avant droit, arrière gauche, plaque minéralogique, prise de courant, phare arrière.

3. Code gauche.

4. Code droit.

5. Phares droit et gauche.

6. Avertisseur.

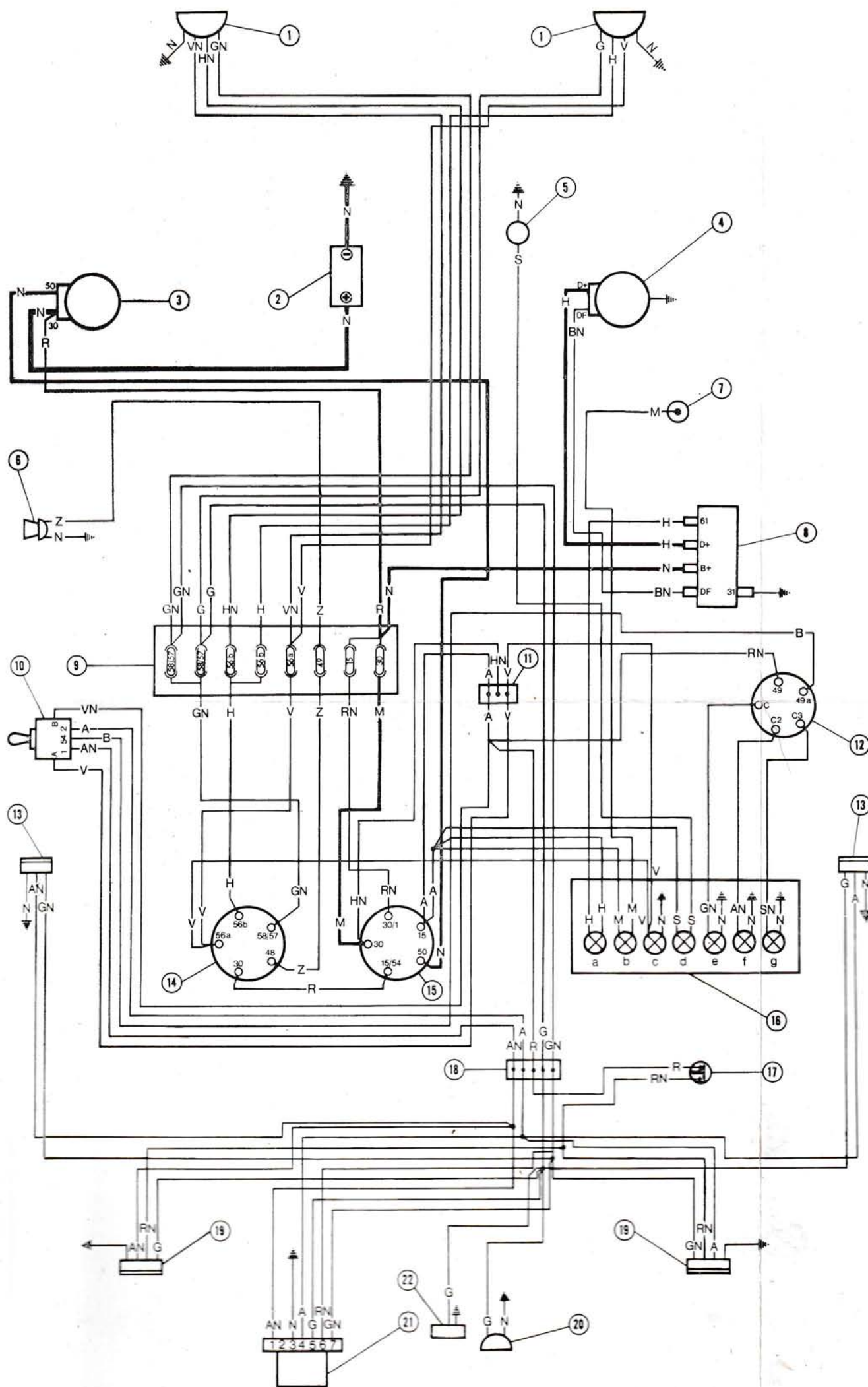
7. Clignotants, stop, voyant de charge, voyant de pression d'huile, voyants des clignotants du tracteur et des remorques, voyant de niveau de combustible.

8. Circuit de démarrage, éclairage, voyant témoin des phares allumés.

Schéma de

1. Projecteurs
2. Batterie 12
3. Démarreur.
4. Dynamo.
5. Commande
6. Avertisseur
7. Mano-conta
8. Régulateur
9. Boîte à fus
10. Commutateur
11. Connexion.
12. Centrale cli
13. Indicateurs
14. Contacteur
15. Contacteur
16. Tableau de
17. a - Témoin charge
18. b - Témoin
19. c - Témoin
20. d - Témoin
21. e - Témoin
22. f - Témoin
23. g - Témoin
24. Commande
25. Connexion a
26. Indicateurs a
27. Projecteur a
28. Prise de co
29. Eclairage de

A = Bleu clair.
 B = Blanc.
 C = Orange.
 G = Jaune.
 H = Gris.
 L = Bleu.



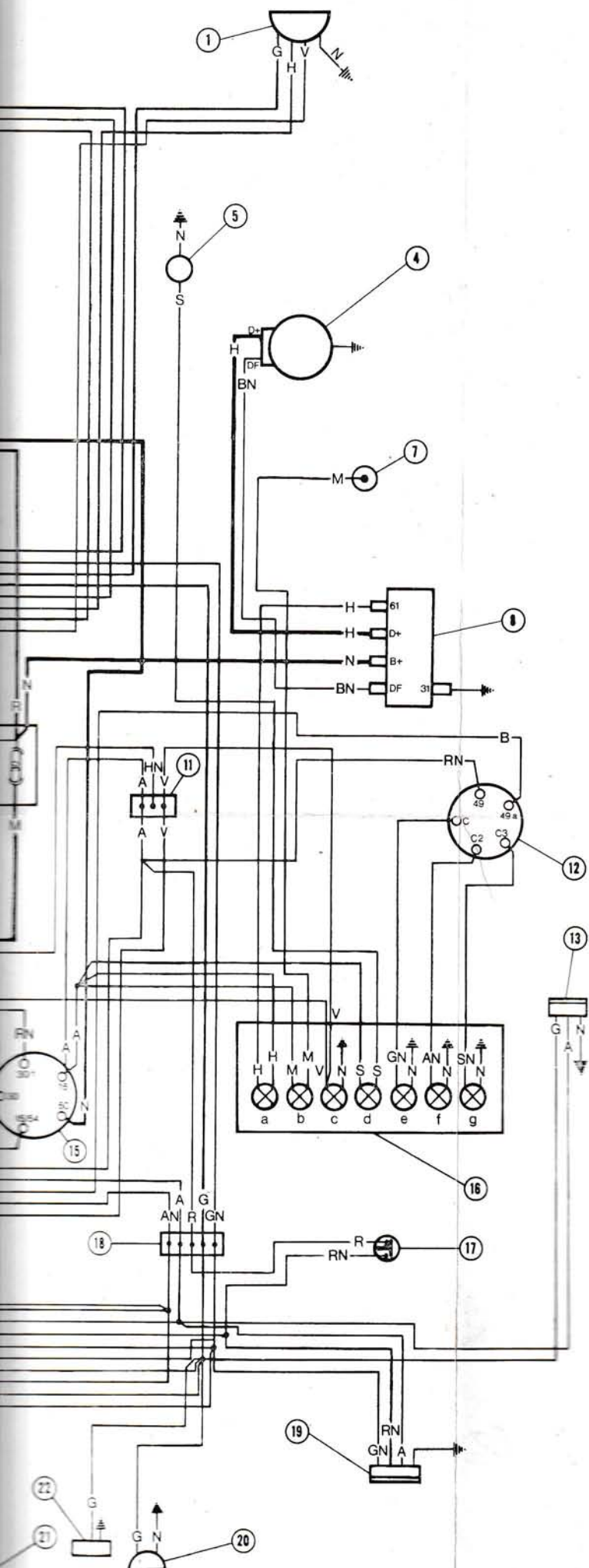


Schéma de l'installation électrique.

1. Projecteurs phare-code.
2. Batterie 12 volts.
3. Démarreur.
4. Dynamo.
5. Commande de l'indicateur de niveau de combustible.
6. Avertisseur sonore.
7. Mano-contact pour signal (b) de pression.
8. Régulateur de tension.
9. Boîte à fusibles.
10. Commutateur de commande des indicateurs de direction.
11. Connexion.
12. Centrale clignotante.
13. Indicateurs avant droit et gauche de position et de direction.
14. Contacteur d'éclairage et avertisseur sonore.
15. Contacteur général et de démarrage.
16. Tableau de bord à 7 indications comprenant :
 - a - Témoin de fonctionnement anormal de l'installation de charge de la batterie.
 - b - Témoin de pression d'huile moteur insuffisante.
 - c - Témoin des projecteurs avant en phare.
 - d - Témoin de niveau de combustible.
 - e - Témoin des feux de direction du tracteur.
 - f - Témoin des feux de direction de la 1^{re} remorque.
 - g - Témoin des feux de direction de la 2^e remorque.
17. Commande de stop.
18. Connexion arrière.
19. Indicateurs arrière droit et gauche de position et de direction.
20. Projecteur arrière.
21. Prise de courant 7 pôles.
22. Eclairage de plaque d'exploitation.

COULEUR DES CABLES

A = Bleu clair.	M = Marron.
B = Blanc.	N = Noir.
C = Orange.	R = Rouge.
G = Jaune.	S = Rose.
H = Gris.	V = Vert.
L = Bleu.	Z = Violet.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

A - DIMENSIONS

		366	366 DT	466	466 DT
neumatiques avant		400-15	600-16	400-15	600-16
neumatiques arrière		9,5-28	11,2-24	9,5-28	11,2-28
voie variable avant	mm	800	830	800	830
	mm	900	1.030	900	1.030
	mm	1.000		1.000	
	mm	1.100		1.100	
voie variable arrière	mm	665	725	665	725
	mm	765	750	765	825
	mm	985	820	985	925
	mm	1.085	845	1.085	1.025
	mm	1.185	905	1.185	1.125
	mm		930		1.225
	mm		1.000		
	mm		1.025		
empattement	mm	1.600	1.628	1.740	1.780
longueur hors-tout à l'extrémité des bras de traction	mm	2.730	2.780	2.920	2.920
largeur hors-tout en voie minimale	mm	920	1.000	920	1.000
hauteur	mm	1.135	1.235	1.135	1.235
	mm	1.205	1.340	1.205	1.345
	mm	1.325	1.355	1.325	1.350

Garde au sol } avant
 } arrière

B. - POIDS DU TRACTEUR.

Poids en ordre de marche, réservoir plein, sans conducteur :

— Poids sur l'essieu avant
 — Poids sur l'essieu arrière
 — Poids total

	366	366 DT	466	466 DT
mm	313	210	313	210
mm	325	370	325	400
kg	456	558	515	610
kg	740	776	770	815
kg	1.196	1.334	1.285	1.425

C - VITESSES D'AVANCEMENT.
TRACTEUR 366 DT
**PNEUS ARRIERE
11,2-24 (10-24)**

Km/h	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	1 ^{re} AR	2 ^e AR
2.600 tr/mn du moteur	1,888	3,350	5,319	6,862	12,175	19,326	3,727	13,544
Avec 2 ^e réducteur supplémentaire	2.600 tr/mn du moteur				1 ^{re} R	2 ^e R	3 ^e R	MAR.
					0,5570	0,9884	1,5693	1,0996

TRACTEURS 366 ET 466
**PNEUS ARRIERE 9,5-28
(9-28)**

Km/h	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	1 ^{re} AR	2 ^e AR
2.600 tr/mn du moteur	1,9994	3,5475	5,6315	7,2658	12,8905	20,4610	3,9460	14,3397
Avec 2 ^e réducteur supplémentaire	2.600 tr/mn du moteur				1 ^{re} R	2 ^e R	3 ^e R	MAR.
					0,5899	1,0466	1,6612	1,1643

**TRACTEURS 466 ET
466 DT**
**PNEUS ARRIERE 11,2-28
(10-28)**

Km/h	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	1 ^{re} AR	2 ^e AR
2.600 tr/mn du moteur	2,072	3,676	5,837	7,531	13,361	21,207	4,090	14,863
Avec 2 ^e réducteur supplémentaire	2.600 tr/mn du moteur				1 ^{re} R	2 ^e R.	3 ^e R	MAR.
					0,6113	1,0845	1,7221	1,2067

D - MOTEUR.

Marque	
Type	
Cycle	
Injection	
Nombre de cylindres (verticaux en ligne)	
Alésage	mm
Course	mm
Cylindrée totale	cm³
Rapport de compression	
Régime correspondant à la puissance maximale	tr/mn
Régime maximal à vide	tr/mn

Distribution :

Admission	Ouverture avant le PMH Fermeture après le PMB	
Echappement	Ouverture avant le PMB Fermeture avant le PMH	
Jeu à froid entre soupapes et culbuteurs	mm	

Filtre à air :

Filtre à sec, à évacuation automatique des poussières et voyant d'engorgement au tableau de bord.

366

466

V.M.	V.M.
295	395
Diesel 4 temps	Diesel 4 temps
Directe	Directe
2	3
95	95
95	95
1.348	2.022
18/1	18/1
2.600	2.600
2.800	2.800

Alimentation en combustible :

Réservoir
Pompe d'alimentation à double membrane **BOSCH**
Filtre à crépine dans la pompe d'alimentation.
1 filtre à cartouche **FIAM**
Pompe d'injection immergée **BOSCH** à régulateur mécanique
Calage de la pompe sur le moteur
Porte-injecteurs F.B. type
Pulvérisateurs
Ordre d'injection
Pression de tarage des injecteurs

litres

366

466

45

45

PFR 2 K 70 A 387/11
23°
KBL 67 SM 539 M 2 - B
BLL 160 VM 1

PFR 3 K 80 A 377/2
26°
KBL 67 SM 539 M 2 - B
BLL 160 VM 1

1 - 2

1 - 3 - 2

180

180

bars

Lubrification :

Sous pression par pompe à rotors.
Filtre à crépine sur l'aspiration et filtre à cartouche interchangeable
sur le refoulement, refroidisseur d'huile.
Régulation automatique de la pression.
Pression minimale à chaud
Capacité du circuit de lubrification

bars
litres

2,5
5,5

2,5
8

Refroidissement :

A air, par soufflante axiale.

Distribution électrique :

Tension

V

12

12

Batterie :

Tension	V
Capacité (décharge en 20 heures)	AH

Dynamo BOSCH LJ/GEH 90/12/1800 FR 11

Sens de rotation	
Régulateur de tension	BOSCH

Démarrreur

Puissance	BOSCH
Relais électromagnétique	Ch

E - TRANSMISSIONS**Embrayage :**

Bi-disque, double effet travaillant à sec.	
Diamètre des disques	"

Boîte de vitesses :

A engrenages toujours en prise	avant
	arrière
Couple conique rapport de réduction	

Différentiel :

Nombre de satellites	
Blocage du différentiel commandé par pédale.	

Réducteurs :

Couple de pignons à denture droite	
--	--

	366	466
	12 77	12 77
	à droite	à droite
	JF (R) 12 V 2,5 PS 2,5	JF (R) 12 V 2,5 PS 2,5
	9	9
	6 2 9/44	6 2 9/44
	2	2
	10/63	10/63

Pont avant (366 DT, 466 DT)

Equippé d'un différentiel qui reçoit le mouvement de la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'un arbre de transmission et d'une prise de mouvement crabotée sur la boîte de vitesses.

— Réduction de la prise de mouvement	1/2,55	1/2,55
— Réduction primaire du pont	1/1,933	1/1,933
— Réduction du couple conique	1/4,125	1/3,75
— Réduction totale	1/20,332	1/18,484

F - DIRECTION.

Type à vis globique et galet de roulement CAM GEARS

Démultiplication

Rayon de braquage avec frein bloqué m

1/14,5	1/14,5
2,80 - 3,30 (DT)	2,90 - 3,40 (DT)

G - FREINS.

2 freins à disques, indépendants, commandés au pied, agissant sur les 2 demi-arbres du différentiel, pédales jumelables par languette.

Frein à main d'immobilisation.

H - RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pompe :

Type IDROIRMA

Régime de la pompe à 2.600 tr/mn du moteur tr/mn

AM 2/20 S	AM 2/20 S
2.600	2.600

		366	466		
Débit au régime nominal du moteur	l/mn	20	20		
Pression de sécurité du circuit	bars	175 ± 5	175 ± 5		
Bloc de relevage :					
Capacité en huile	litres	6,6	6,6		
Vérin :					
Simple effet.					
Alésage	mm	85	85		
Course	mm	96	96		
Cylindrée	cm³	550	550		
Possibilités de soulèvement	m.da.N.	980	980		
Distributeur :					
Type à tiroir.					
Système d'attelage :					
Type 3 points	Norme	1	1		
I - ATTELAGE.					
Crochet arrière 5 positions	mm	385	DT 350	385	DT 395
		à	à	à	à
		605	570	605	615

J - PRISE DE MOUVEMENT ARRIÈRE

Indépendante de l'avancement. Commande par levier et pédale d'embrayage.

Régime à 2.258 tr/mn du moteur : 540 tr/mn.

Dimension de l'arbre : 1" 3/8 - 6 cannelures.

Proportionnelle à l'avancement :

Tours par mètre parcouru :

Avec pneumatiques 9,5-28 1,3323

Avec pneumatiques 11,2-28 1,2966

Avec pneumatiques 11,2-24 1,4928

K - PNEUMATIQUES

Dimensions	9,5-28 (9-28)	11,2-28 (10-28)	11,2-24 (10-24)
Rayon sous charge	527	550	504
Circonférence de roulement.	3.425	3.572	3.231
Largeur du boudin	235	275	275
Jante	W 8-28	W 10-28	W 10-24
Pneumatiques avant	400-15	500-15	600-16

Plaque d'exploitation	W 5
Feux avant droit et gauche, clignotants (2 lampes)	W 5
(2 lampes)	W 21
Projecteur arrière	W 35
Ampoule du tableau de bord	W 5
Témoin de pression d'huile	W 5
Témoin de charge	W 5
Témoin des phares	W 5
Témoin des clignotants (3 lampes)	W 5
Témoin de réserve de combustible	W 5

Fusibles :

Sous boîtier : 7 fusibles	A 8
1 fusible	A 25

L - ÉCLAIRAGE

Projecteurs avant (lampes à 2 filaments) W 45/50

Feu arrière gauche de position, clignotant (2 lampes) W 5 et 21

Feu arrière droit de position, clignotant (2 lampes)... W 5 et 21

TABLE DES MATIÈRES

CONSEILS PRÉLIMINAIRES

Visites de garantie	2
---------------------------	---

IDENTIFICATION DU TRACTEUR

Numéro du moteur	3
Numéro de châssis et plaque du constructeur	3

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

1° Contacteur général et de démarrage	5
2° Commutateur d'éclairage et avertisseur	5
3° Commutateur d'indicateur de direction	5
4° Voyant de pression d'huile	5
5° Voyant de charge de la batterie	6
6° Voyant d'éclairage des phares	6
7° Indicateur de niveau de combustible	6
8° Voyant d'indicateur de direction du tracteur	6
9° Voyant d'indicateur de direction de 1 ^{re} remorque ..	6
10° Voyant d'indicateur de direction de 2 ^e remorque ..	6
11° Horotachymètre	6
12° Indicateur d'engorgement du filtre à air	6
13° Pédale d'embrayage	7

14° Levier des vitesses	7
15° Levier de commande du réducteur	7
16° Levier de commande du réducteur supplémentaire ..	7
17° Frein de parcage à main	7
18° Pédale d'accélérateur	8
19° Accélérateur à main	8
20° Pédales de freins	8
21° Levier de crabotage « prise de mouvement »	8
22° Tirette d'arrêt du moteur	8
23° Levier de crabotage du pont avant (366 DT - 466 DT)	9
24° Manette de commande de position contrôlée	9
25° Manette de commande d'effort contrôlé	9
26° Pédale de blocage du différentiel	9
27° Bouton de réglage de la suspension du siège ..	10
28° Levier de réglage de sensibilité du relevage	10
29° Levier de réglage de la vitesse de descente	10
30° Distributeur auxiliaire	10

APPROVISIONNEMENTS

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

A - Purge du circuit d'alimentation	13
B - Démarrage du moteur	14

	Pages
C - Arrêt du moteur	14
RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION.	14
A - Voie variable avant	14
B - Voie variable arrière	15
C - Relevage hydraulique	16
GRAISSAGE ET ENTRETIEN.	19
A - Toutes les 10 heures de travail	19
B - Toutes les 50 heures de travail	19
C - Toutes les 200 heures de travail	21
D - Toutes les 400 heures de travail	24
E - Toutes les 800 heures de travail	25
F - Toutes les 1200 heures de travail	26
G - Installation électrique	28
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES.	29
A - Dimensions	29
B - Poids du tracteur	30
C - Vitesses d'avancement	31
D - Moteur	32
E - Transmissions	34

	Pages
F - Direction	35
G - Freins	35
H - Relevage hydraulique	35
I - Attelage	36
J - Prise de mouvement	37
K - Pneumatiques	37
L - Eclairage	37

FIAT
Someca

Fiat Matériel Agricole

Société Anonyme au Capital de 60.000.000 Francs
Rue des Rochettes - 91150 MORIGNY-CHAMPIGNY
Tél. : 494-80-85 - R.C. PARIS 76 B 305 493 835

1. CONTACTEUR GÉNÉRAL ET DE DÉMARRAGE.



Fig. 6

0. Aucun circuit sous tension (la clé peut s'enlever).

1. Prédiposition au démarrage du moteur. Fonctionnement des témoins lumineux et instruments de contrôle. Appareils divers sous tension.

2. Démarrage du moteur (la clé quand on la relâche, revient automatiquement en position 1).

3. Cette position est prévue quand le tracteur est à l'arrêt et lorsque le commutateur d'éclairage est en position 1.

Dans cette position, la clé peut également être retirée.

2. COMMUTATEUR D'ÉCLAIRAGE ET AVERTISSEUR SONORE.

Le commutateur n'agit que si la clé du contacteur général est au 1^{er} cran.

Position I : feux de position.

Position II : projecteurs avant en code.

Position III : projecteurs avant en phare.

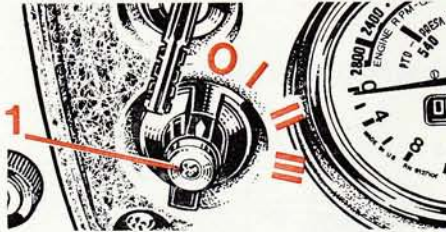


Fig. 7

En appuyant sur le bouton (1), on assure la liaison avec l'avertisseur sonore urbain conforme au Code de la route.

3. COMMUTATEUR D'INDICATEUR DE DIRECTION.

Ce commutateur commande les indica-

teurs de changement de direction avant et arrière.

Pour signaler un changement de direction à gauche, amener la manette à gauche et inversement pour un changement de

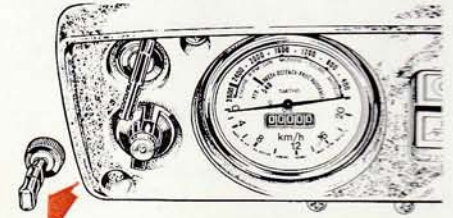


Fig. 8

direction à droite. Ne pas omettre de ramener la manette dans sa position centrale, la manœuvre une fois terminée.

4. VOYANT DE PRESSION D'HUILE.

Il s'allume dès que la clé du contacteur général est dans la position 1. Il doit s'éteindre dès la mise en route du moteur et rester éteint durant l'utilisation du tracteur ; dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause du manque d'huile.

5. VOYANT DE CHARGE DE LA BATTERIE.

Cet indicateur lumineux permet de contrôler le comportement de la dynamo et du groupe régulateur. Le voyant s'allume à l'arrêt dès que la clé du contacteur général est en position 1. Moteur en marche, il s'éteint immédiatement et ne doit s'éclairer pour aucun régime du moteur.

6. VOYANT D'ÉCLAIRAGE DES PHARES.

S'allume lorsque le contacteur (2) est en position III.

7. INDICATEUR DE NIVEAU DE COMBUSTIBLE.

De couleur rouge, cet indicateur s'allume lorsqu'il ne reste plus que 6 litres utilisables.

8. VOYANT D'INDICATEUR DE DIRECTION DU TRACTEUR.

Il s'éclaire par intermittence lorsque le commutateur est placé soit à gauche, soit à droite.

9. VOYANT D'INDICATEUR DE DIRECTION DE LA 1^{re} REMORQUE.

Il permet de s'assurer du bon fonctionnement des clignotants de la 1^{re} remorque attelée lors d'un changement de direction.

10. VOYANT D'INDICATEUR DE DIRECTION DE 2^{ème} REMORQUE.

L'ampoule de ce voyant clignote dans le cas où une seconde remorque est attelée.

II. HOROTACHYMÈTRE.

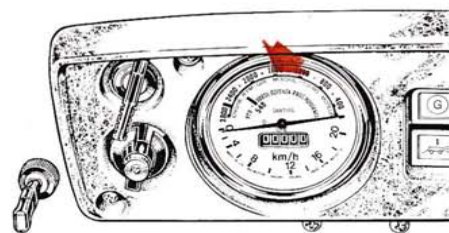


Fig. 9

L'aiguille du compteur indique :
— Le régime moteur ;

— Le régime correspondant de la prise de mouvement (un trait de repère indique le régime normalisé de cette dernière : 540 tr/mn).

L'horotachymètre au centre du cadran est un totalisateur d'heures de travail à cinq chiffres :

Chiffres blancs : heures de travail.

Chiffre jaune : dixièmes d'heure.

12. INDICATEUR D'ENGORGEMENT DU FILTRE A AIR

Lorsque le filtre à air est encrassé et doit être nettoyé, l'indicateur, qui n'est pas lumineux, passe au rouge. Après nettoyage

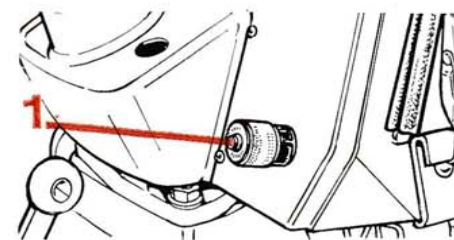


Fig. 10

de la cartouche, ne pas oublier d'appuyer sur le poussoir (1) pour éliminer la zone rouge.

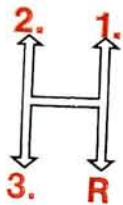
PÉDALE D'EMBRAYAGE.

partie de la course à partir de la position de repos : garde.

partie : débrayage de l'avancement du ctur.

partie de la course : débrayage de la se de mouvement.

LEVIER DE VITESSES.



11

levier de vitesses peut occuper 4 positions de sélection (3 AV et 1 AR) et un mort au centre de la course.

15. LEVIER DE COMMANDE DU RÉDUCTEUR.

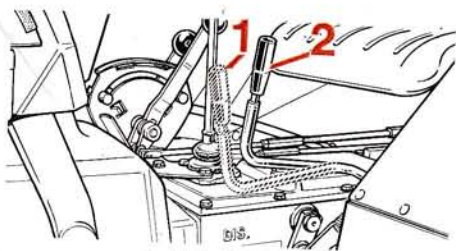


Fig. 12

Le levier de sélection du réducteur peut occuper deux positions :

Poussée en avant 1 (L) : gamme des vitesses lentes.

Tiré vers l'arrière 2 (V) : gamme des vitesses rapides.

16. LEVIER DE COMMANDE DU RÉDUCTEUR SUPPLÉMENTAIRE.

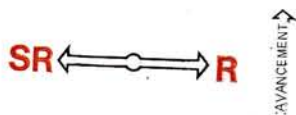


Fig. 13

Un réducteur supplémentaire, monté sur demande, peut être incorporé à la boîte de vitesses. Commandé par un levier spécial, il permet d'obtenir 3 vitesses avant ainsi qu'une marche arrière supplémentaires très lentes.

— Pour utiliser les vitesses rapides, mettre le réducteur en position V et le levier du réducteur supplémentaire en position R.

— Pour utiliser les vitesses lentes, mettre le levier du réducteur en position L et le levier du réducteur supplémentaire en position R.

— Pour utiliser les vitesses réduites, mettre le levier du réducteur en position L et le levier du réducteur supplémentaire en position SR.

17. FREIN DE PARCAGE A MAIN.

Le levier de commande agit simultanément sur les deux roues motrices pour les bloquer lorsque le tracteur est déjà arrêté ;

— pour freiner, tirer le levier vers l'arrière ;

— pour dégager les freins, appuyer d'abord sur le bouton à l'extrémité de la poignée tout en tirant le levier vers l'arrière, puis le repousser vers l'avant.

18. PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR.

L'accélérateur à pied facilite les manœuvres et la conduite sur route. Il ne peut être utilisé que si la manette d'accélération est en position de ralenti.

NOTA. - Pour des raisons d'économie de combustible, l'accélérateur à pied ne doit jamais être utilisé pour les travaux des champs.

19. ACCÉLÉRATEUR A MAIN.

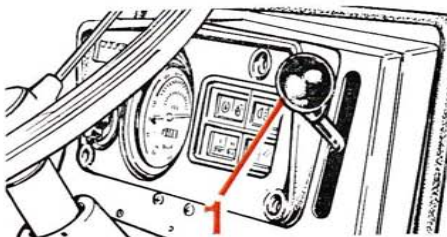


Fig. 14

Manette (1) complètement en haut, le moteur tourne au ralenti ; en passant par tous les régimes intermédiaires, le régime maximal est atteint lorsque la manette est amenée complètement en bas.

20. PÉDALES DE FREINS.

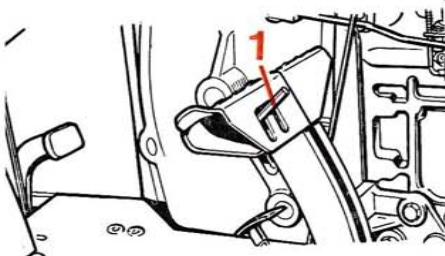


Fig. 15

La commande des freins à disques s'effectue à l'aide de deux pédales indépendantes : une pour chaque roue arrière.

Les pédales peuvent être rendues solidaires au moyen d'une languette (1) montée articulée sur la pédale de droite.

Le freinage sur une seule roue est utile pour obtenir un virage très court en travail en bout de raie, la roue intérieure servant de pivot de rotation.

21. LEVIER DE CRABOTAGE «PRISE DE MOUVEMENT».

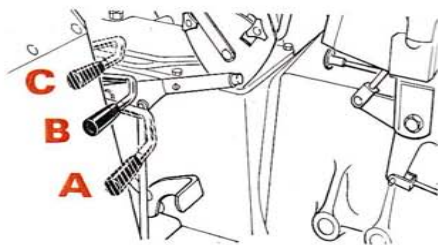


Fig. 16

Ce levier qui commande un baladeur intérieur, peut occuper trois positions.

Levier en position A : prise de mouvement en couplage direct avec le moteur.

Levier en position B : prise de mouvement décrabotée.

Levier en position C : prise de mouvement proportionnelle à l'avancement.

22. TIRETTE D'ARRÊT DU MOTEUR.

En tirant à fond sur ce bouton, on coupe l'alimentation et le moteur s'arrête.