

LAFFLY

94, AVENUE DES GRÉSILLONS, 94
ASNIÈRES (SEINE)
TÉL. : GRÉSILLONS 36-40

NOTICE D'ENTRETIEN

DU

TRACTEUR

TD.10



94, AVENUE DES GRÉSILLONS ASNIÈRES (SEINE)

Case & Spirit 12, N.D. de Herzog

CONDUITE
ENTRETIEN
GRAISSAGE
DU
TRACTEUR
DIESEL

(LICENCE STIHL)
TYPE : DT . 10

LAFFLY

TRACTEURS LAFFLY DIESEL

(TD.10)

3 PRÉCAUTIONS INDISPENSABLES

Dans votre intérêt, nous attirons votre attention sur les points suivants :

GAS-OIL. — Il est indispensable pour assurer une marche régulière et une longue durée du moteur de filtrer le gaz-oil avant de le verser dans le réservoir, ne retirez jamais les tamis.

Veillez à la propreté des bidons de gaz-oil et de l'entonnoir.

Le gaz-oil à employer doit avoir une densité d'environ 850.

INJECTEUR. — Faites vérifier périodiquement votre injecteur tous les 5.000 kms, suivant l'utilisation du tracteur. Ne roulez pas avec un injecteur sale ou déréglé. Si vous entendez un bruit anormal analogue à un "cognement", si votre moteur "ne tourne pas rond", si vous remarquez des bouffées de fumée noire à l'échappement, si vous avez des difficultés de départ, etc. N'attendez pas, faites vérifier immédiatement votre injecteur qui doit être taré à 135 kg.

FILTRE A AIR. — Regardez de temps en temps le niveau de l'huile de votre filtre à air. N'oubliez pas que la longévité de votre moteur dépend du soin apporté à son entretien.

GRAISSAGE MOTEUR. — Il est très important de n'employer pour votre moteur que les huiles **détergentes** dont les marques et désignations sont indiquées ci-après :

- 3 -

EN ÉTÉ	
Marque SHELL	Rotella 940 ou HDSAE 40
" ANTAR	Détergente S 40
" YACCO	Record X-HD
" Cie Fse REPTOIL	Dreaghough détergente SAE 40
EN HIVER	
Marque SHELL	Rotella 920 ou HDSAE 20
" ANTAR	Détergente S 20
" YACCO	Record Y-HD
" Cie Fse REPTOIL	Dreaghough détergente SAE 20

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Puissance fiscale	14 CV.
Poids	750 Kgs
Longueur	2 m 620
Largeur	1 m 650
Hauteur	1 m 575
Hauteur minimum au-dessus du sol	0 m 400
Rayon de braquage	2 m 300

CONTENANCE

Carter du moteur (après vidange)	5 litres 5
Réservoir à gaz-oil	22 litres

RÉGLAGE

Jeu mini de la soupape d'échappement	0 mm. 2
--	---------

PNEUMATIQUES

	Michelin	Dunlop
Pression de gonflage :		
à l'AV. (Pneus froids)	1 Kg. 5	2 Kg.
à l'AR. —	0 Kg. 9	1 Kg. 4
Dimensions des pneus :		
à l'AV.	140 × 40 AT	5,50 × 16
à l'AR.	8 × 24 T	9 × 24 T

- 4 -

RODAGE

Pendant les 100 premières heures de travail, ménagez votre moteur, ne forcez pas. Votre tracteur doit être considéré et mené comme une automobile neuve, ne travaillez jamais à pleine charge pendant la période

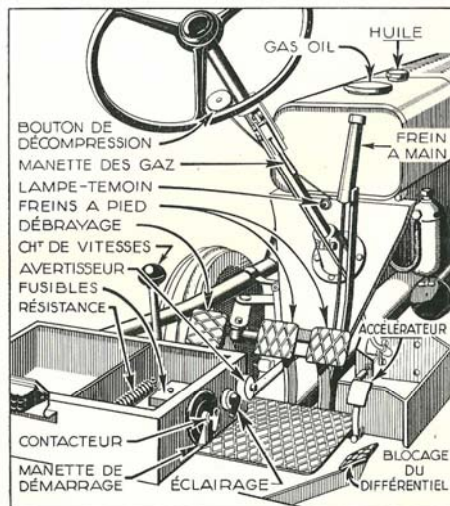


Fig. 1

- 5 -

de rodage. Après ce laps de temps, VIDANGEZ l'huile de votre moteur. Refaites le plein avec de l'huile pour moteur Diesel en choisissant parmi celles indiquées (page 4) à la rubrique GRAISSAGE, celle que vous pouvez trouver dans votre région.

AVANT LE DÉPART

Vérifiez :

- 1) Le niveau de l'huile du moteur dans le réservoir;
- 2) Le niveau du gas-oil dans le réservoir.
Utilisez du bon carburant de marque. Le gas-oil doit être exempt d'impuretés.
- 3) La tension (sans exagération) de la courroie de ventilateur;
- 4) L'étanchéité des canalisations d'huile et de gas-oil;
- 5) La position du levier de vitesses (au point mort);
- 6) La position du frein à main.

TRÈS IMPORTANT

- N'employez que le gas-oil bien filtré. (A la rigueur passez-le ou travers d'un vieux chapeau de feutre.
- Évitez de faire des mélanges de pétrole, essence ou même fuel-oil, qui ne feraient que détériorer le moteur.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

- Ouvrez le robinet de gas-oil (Fig. 3); ne jamais plus fermer ce robinet, seul en cas d'incident, comme rupture de tuyauterie ou vidange du réservoir à gas-oil.
- Ouvrez légèrement la vis de purge d'air du filtre à gas-oil, jusqu'à ce

- 6 -

qu'il coule propre, sans bulle d'air. Revissez à fond (Fig. 3). Dévissez également le raccord sur pompe; Revissez après vérification.

- Relevez la manette des gaz en position "plein gaz" (Fig. 1).
- Relevez la butée mobile de surcharge sur la tige de commande de la pompe d'injection.
- Mettez le contact en introduisant la clé dans le contacteur. La lampe témoin rouge doit alors s'allumer (Fig. 1), sinon la batterie doit être vérifiée.

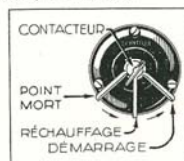


Fig. 2

- Maintenez la manette de démarrage sur la position "Réchauffage" pendant 30 secondes. Puis poussez la manette à fond sur la position "Démarrage" jusqu'à ce que le moteur tourne. Relâchez-la aussitôt (Fig. 2).

Par temps froid, mettez la manette du STARTER sur la position "Départ" (D) placée à la sortie du filtre à air, tirez le bouton de décompression (Fig. 1) avant le démarrage, faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'il ait pris de la vitesse, lâchez alors le décompresseur et

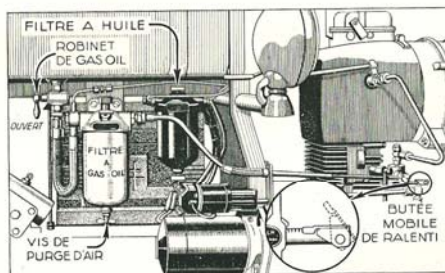


Fig. 3

- 7 -

ramenez la manette du Starter sur la position "Marche" (M).

- Le moteur chaud démarre sans réchauffage.
- Maintenez le moteur à un régime moyen avec l'accélérateur ou la manette des gaz, jusqu'à ce que vous obteniez un ralenti régulier. Pour mettre la manette des gaz sur le ralenti, appuyez en bout avec le pouce de la main et poussez vers le bas.

NOTA. - N'enclenchez jamais le démarreur lorsque le moteur tourne. Attendez que moteur et démarreur soient arrêtés.

OBSERVATION

Bien se pénétrer des indications fournies par l'observation de la LAMPE TÉMOIN ROUGE.

En mettant la clé de contact, la lampe témoin S'ALLUME.

Quand vous mettez la manette de démarrage sur la position "Réchauffage" la lampe témoin diminue d'intensité, elle S'ASSOMBRIT.

Quand le moteur tourne NORMALEMENT, la lampe témoin S'ÉTEINT.

Si la lampe témoin venait à CLIGNOTER, cela signifierait que le moteur tourne à l'envers et il faut l'arrêter immédiatement à l'aide de la manette de commande des gaz.

LE MOTEUR NE PART PAS

- Si, après avoir tiré le démarreur 30 secondes, le moteur ne tourne pas et qu'il ne sorte pas de vapeur blanche de l'échappement, contrôlez l'injecteur (Fig. 11) en faisant tourner lentement le moteur, le bouton de décompression étant tiré.

Un bruit de ronflement indique que l'injecteur fonctionne bien

- Si le moteur ne démarre pas encore, allumez la bougie de réchauffage en mettant le contacteur sur "Réchauffage" (Fig. 2). La lampe témoin doit alors S'ASSOMBRIR. Si ce n'est pas le cas, dévissez la bougie de réchauffage (Fig. 7) et vérifiez si le filament n'est pas rompu. Dans ce cas, remplacez-la par une neuve et recommencez la mise en route du moteur.

- 8 -

CONDUITE

- Le moteur tourne, ne l'emballer pas.
- Débrayez, passez en 1^{re}, desserrez le frein à main, en appuyant sur le bouton supérieur, tirez légèrement vers vous et repoussez vers l'avant. Embraiez doucement, puis passez vos autres vitesses sans brutalité (Fig. 4).
- Pour "descendre" vos vitesses, il est préférable de faire le double débrayage.
- Ne laissez jamais le pied sur le débrayage lorsque vous roulez.
- Freinez dans les descentes avec le moteur.
- **Très important.** - Ne virez pas lorsque le différentiel est bloqué.

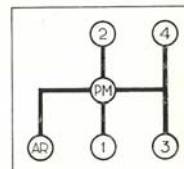


Fig. 4

SUR LA ROUTE

- Pour avertir, appuyez sur le bouton située à droite sur le côté du siège (Fig. 1 et 5).

- Pour allumer vos lanternes, tournez la manette "Éclairage" (Fig. 1 et 5) vers le bas d'un cran. Pour allumer votre feu de position AR, tourner d'un autre cran.
- Les éclairages code et route sont donnés par les positions qui suivent

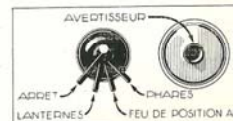


Fig. 5

- 9 -

ARRÊT

- Coupez les gaz, freinez et débrayez.
- Pour arrêter le moteur, repoussez à fond la manette des gaz et enlevez la clé de contact (Fig. 1)
- N'arrêtez jamais le moteur avec le décompresseur à grand régime, mais seulement au ralenti
- Freinez paisiblement et progressivement, vous ralentirez ou arrêterez tout aussi vite et vous épargnerez vos pneus. Si le freinage perd de son efficacité ou si la pédale s'enfonce trop, ne tardez pas à consulter votre concessionnaire.
- A l'arrêt, serrez toujours le frein à main. Par mesure de précaution mettez le levier en 1^{re} vitesse ou en marche arrière toutes les fois que le tracteur est arrêté sur une rampe.
- Ne maintenez pas la clé du contact sur le tracteur, si vous le laissez sans surveillance.

INCIDENTS POSSIBLES

- La lampe témoin ne s'allume pas en mettant la clé de contact (Fig. 1) ou le démarreur ne tourne pas en passant le contacteur de démarrage au 2^e cran (Fig. 2).
- Vérifiez tous les fusibles de la boîte à fusibles située sous le siège (Fig. 1). Si un fusible a sauté, remplacez-le par un neuf approprié. (Fusible principal 60 ampères.) S'il saute de nouveau, faites rechercher le court-circuit par votre concessionnaire.
 - Vérifiez la résistance du voyant; si le fil est rompu, changez-le. Le démarreur ne tourne que très lentement et difficilement.
 - Contrôlez la batterie. Peut-être faut-il la faire recharger par votre concessionnaire ? Eventuellement, resserrez les cosses après désulfatage.

- 10 -

IL PEUT SE PRODUIRE

Que le moteur se mette à tourner à l'ENVERS AU DEMARRAGE; deux causes :

- 1) Charge trop forte;
- 2) Ralenti trop poussé.

Dans les deux cas il y a manque de gaz.

Il est facile de se rendre compte que le moteur TOURNE A L'ENVERS :

- 1) La lampe témoin NE S'ETEINT PAS, elle CLIGNOTE;
- 2) Il sort de l'air chaud à l'avant par la buse du ventilateur;
- 3) Si vous démarrez en embrayant une vitesse avant, le tracteur partira en arrière. (Attention au moment de l'embrayage.)

- Arrêtez aussitôt le moteur en fermant la manette des gaz et ne le remettez en marche qu'après extinction de la lampe témoin.

- Le moteur ne doit jamais être utilisé tournant à l'envers car la pompe à huile assècherait les points de graissage du moteur, refoulant l'huile vers le réservoir.

- En battage ne croisez pas votre courroie sous prétexte que vous ne tournez pas dans le sens habituel. Observez la lampe témoin qui vous indiquera le sens de rotation du moteur.

La lampe témoin s'allume pendant la marche et ne s'éteint plus à l'arrêt :

- Vérifiez aussitôt si la courroie du ventilateur et la dynamo fonctionnent bien, le moteur étant en marche. Si ce n'est pas le cas, retendez la courroie en desserrant la vis de fixation de la dynamo et basculez-la légèrement vers l'extérieur.

LE MOTEUR PERD DE LA PUISSANCE ET CHAUFFE

- Vérifiez la tension de la courroie de ventilateur et si l'air de refroidissement arrive effectivement.
- Vérifiez si l'injecteur pulvérise convenablement (Voir votre concessionnaire).

- 12 -

- Ne jamais attendre que le réservoir de gas-oil soit vide pour penser à en refaire le plein. S'il vous arrivait par inadvertance de le mettre à sec, les tuyauteries se rempliraient d'air et il vous serait impossible de remettre le moteur en marche. Vous vous trouveriez dans la nécessité absolue de faire la purge totale des tuyauteries, du filtre, de la pompe à injection, etc., en un mot de tout le circuit alimentation.
- Vérifiez si le robinet est bien ouvert (Fig. 3), ensuite ouvrez la vis de purge d'air du filtre à gas-oil jusqu'à ce que celui-ci coule sans bulles d'air. Au besoin défilez l'écrou de la tuyauterie sur la pompe, jusqu'à ce que le gas-oil coule sans bulles, puis faites démarrer en tirant le décompresseur et observez l'échappement : si une vapeur blanche apparaît, le moteur partira en relevant la manette de démarrage à plein gaz après 15 ou 20 secondes de réchauffage. S'il n'y a pas de fumée blanche, vérifiez l'injecteur (Fig. 11)
- L'air est l'ennemi du diesel. Par temps froid utilisez le starter pour faciliter le départ.

INJECTEUR

Pour nettoyer ou changer l'injecteur (Fig. 11), dévissez la tuyauterie sous pression de la pompe à l'injecteur du cylindre. Remettez alors l'injecteur sur la tuyauterie, hors du cylindre et faites tourner le moteur. Le gas-oil doit alors sortir régulièrement de l'injecteur finement pulvérisé (brouillard) suivant un cône d'environ 8 degrés. Si le gas-oil sort non pulvérisé, irrégulièrement ou mal pulvérisé, il y a grave danger pour le moteur. Faites réparer ou changer l'injecteur par votre agent.

Il ne faut employer comme rechange que des appareils porte-injecteur et injecteur de même marque que ceux montés sur votre moteur. Ils ont été choisis spécialement pour vous donner satisfaction dans la marche de votre moteur. En cas de réparation, faites très attention à la propreté absolue de l'aiguille et à son léger jeu dans l'injecteur (jeu à ne pas modifier).

- 11 -

- Nettoyez le silencieux et l'échappement (Voir page 16 : TOUS LES 15 JOURS).
- Décalaminez et lavez au gas-oil.
- Vérifiez le jeu de soupape, jeu de 2/10 pris le moteur à froid; enlevez le couvercle de culasse et, avec la jauge spéciale regardez le jeu entre la queue de soupape et le culbuteur ou la cuvette d'appui (réglage page 3).
- Vérifiez l'arrivée de l'huile au moteur pour le graissage.
- Y a-t-il de l'huile et de bonne qualité dans le réservoir ?
- Dévissez le raccord arrivée d'huile et vérifiez si l'huile coule.

LE MOTEUR TOURNE TROP VITE

- Le tamis du carter moteur est colmaté. Dévissez-le et nettoyez-le.
- Le gicleur de retour est bouché. Il se trouve dans la tuyauterie entre carter-moteur et carter de distribution. Dévissez-le et nettoyez-le.
- Le tamis du carter de distribution est colmaté. Nettoyez-le.

LE MOTEUR NE TOURNE PAS AU RALENTI

- La commande des gaz est dérégulée.
- Le régulateur fonctionne mal. (Seul votre concessionnaire est autorisé à le vérifier.)

- 13 -

ENTRETIEN ET GRAISSAGE

A la mise en service d'un tracteur neuf, il est recommandé de vidanger l'huile et de la renouveler après :

- 1) 30 heures de travail ;
- 2) 60 heures de travail (après les 30 h. premières) ;
- 3) Tous les mois.

TOUS LES JOURS AVANT LE 1^{er} DÉPART

- Graissez sous pression les 4 graisseurs pivot de fusée (Fig. 6).
- Graissez sous pression les 2 graisseurs axe de l'essieu (Fig. 8).

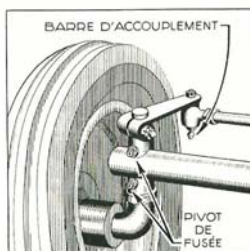


Fig. 6

- 14 -

- Contrôlez la circulation d'huile quand le moteur tourne, en dévissant de 1 à 2 tours le vis de contrôle qui se trouve au-dessus de la pompe à huile, en bas du carter de distribution (Fig 7). Vérifiez l'écoulement pulsatoire de l'huile. Revissez à fond. Si l'huile n'arrive pas à ces deux endroits, démontez la pompe et faites la vérifier chez un concessionnaire.

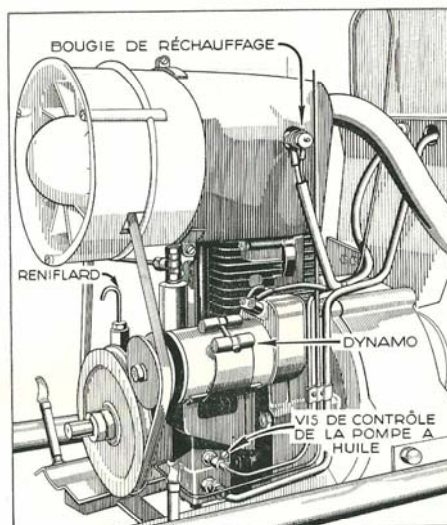


Fig. 7

- 15 -

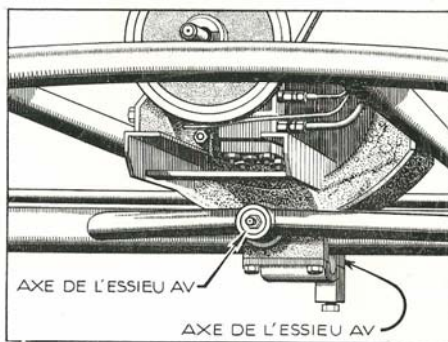


Fig. 8

TOUTES LES SEMAINES

- Nettoyez les tamis du carter-moteur et du carter de distribution.
- Vérifiez le niveau d'huile du filtre à air et au besoin complétez le niveau normal avec de l'huile fluide. Nous rappelons les instructions portées sur le filtre.

1) MISE EN SERVICE

- Démontez le panier filtrant (partie inférieure du filtre) en desserrant le collier de fixation.
- Versez dans la cuve à double fond de l'huile jusqu'à ce que le niveau affleure le fond supérieur.
- Remontez le panier filtrant, le filtre est en état de marche.

- 16 -

2) ENTRETIEN

- Vérifiez de temps en temps si l'huile est souillée. Ne jamais attendre que toute l'huile soit consommée.
- En règle générale, vérifiez le filtre une fois par semaine, plus souvent en cas de poussières abondantes (batteuse, herbes, labours, temps sec et par vent arrière).
- Pour nettoyer : démontez et rincez le panier filtrant avec de l'essence ou du gas-oil.
- Jetez l'huile polluée et rincez les deux cuves pour garnir de nouveau avec de l'huile pour la mise en route.

TOUTES LES SEMAINES

Après un nettoyage soigneux, graissez avec la pompe livrée dans l'outillage :

- Les deux graisseurs de la barre d'accouplement (Fig. 6 et 9) ;

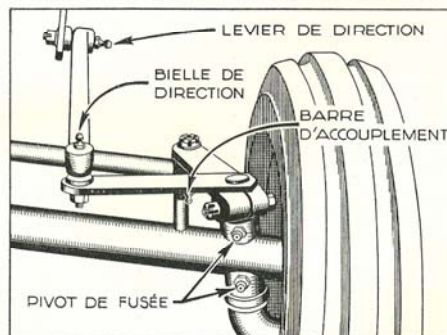


Fig. 9

- 17 -

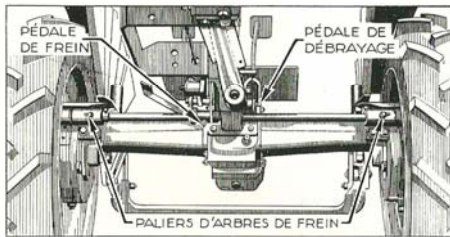


Fig. 10

- Le graisseur de la biellette de direction (fig. 9);
- Le graisseur du levier de direction (fig. 9);
- Le graisseur de la pédale de débrayage (fig. 10);
- Le graisseur de la pédale de frein (fig. 10);

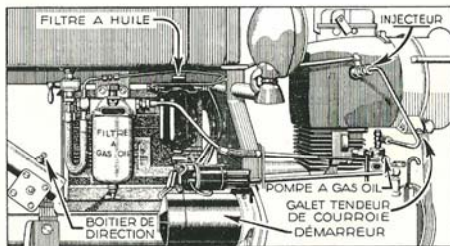


Fig. 11

- 18 -

- Les deux graisseurs des paliers d'arbre de frein (Fig. 10);
- Le graisseur du galet guide de courroie (Fig. 11);
- Vérifiez la pression des pneus [tenir compte des instructions des fabricants (voir tableau page 3)].

TOUS LES 15 JOURS ou TOUTES LES 100 HEURES DE TRAVAIL

- Démontez l'échappement et nettoyez-le intérieurement ainsi que la grille pare-flamme; ne jamais agrandir les trous de la grille.
- Vérifiez le niveau de l'eau acidulée des accumulateurs. (Par temps chaud, toutes les 50 heures.) Les plaques doivent être recouvertes de 1 cm. de liquide; complétez avec de l'eau distillée, uniquement. N'ajoutez jamais d'acide. Les bornes et les cosses ne doivent jamais rester sulfatées; nettoyez-les et enduisez-les de vaseline après serrage. Une batterie normalement chargée (25° baumé) gèle à -29°; à moitié déchargée (20° baumé) gèle à -16°; déchargée (10° baumé) gèle à -5°. Attention au gel.
- Démontez et nettoyez les deux tamis du moteur, 8 jours après la mise en service et ensuite tous les 15 jours.

TOUS LES MOIS ou TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL

- Soignez la direction qui doit pouvoir être manœuvrée avec un doigt.
- Nettoyez complètement le tracteur.
- Graissez le boîtier de direction.
- Réglez le jeu de la soupape d'échappement (moteur froid). A cet effet :

- 19 -

- Enlevez le couvercle du culbuteur et placez le piston au point mort haut.
- Placez le repère O gravé sur la poulie inférieure de l'arbre moteur à la position haute.
 - Réglez avec précision le jeu de la soupape à 0^{mm}2 au moyen de la cale prévue dans l'outillage. (Nous vous recommandons de faire exécuter les premiers réglages par un concessionnaire.)

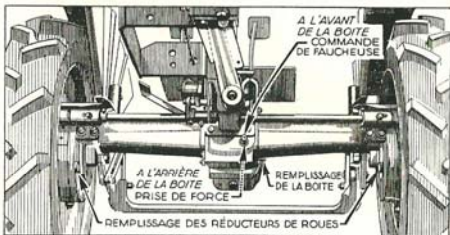


Fig. 12

- Enlevez les bouchons de remplissage de la boîte de vitesses et des réducteurs de roues et complétez les niveaux avec de l'huile de boîte de vitesses (Fig. 12). Ne jamais démonter le bouchon fixé sur la face symétrique à celle du bouchon de remplissage. Cette opération doit être effectuée le tracteur chaud. Réglez les freins (par votre concessionnaire).

TOUS LES ANS

- Vidangez et graissez avec de l'huile pour boîte de vitesses les deux bouchons de remplissage des réducteurs de roues (Fig. 12).
- Graissez sous pression en remplissant de graisse les deux moyeux AV. et AR.
- Faites vérifier et nettoyer la dynamo (Fig. 7) et le démarreur (Fig. 11) par votre concessionnaire.

- 20 -