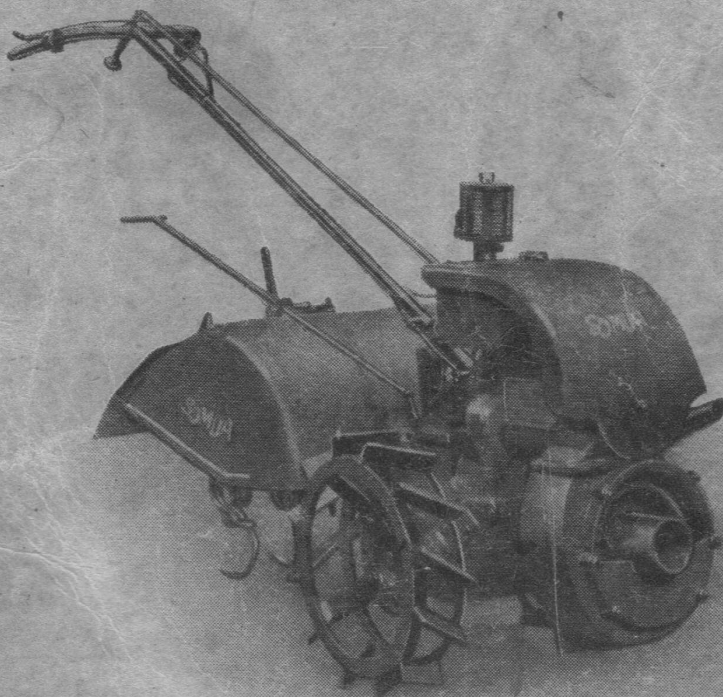


MOTOCULTEUR

SOMUA

Type F5



Mélange 5%

huile / essence -

NOTICE
D'ENTRETIEN
ET DE
CONDUITE



MOTOCULTEUR
Type F 5

SOMUA

Société Anonyme au Capital de 420 Millions de Francs

170, Boul^d Victor-Hugo, SAINT-OUEN (Seine)

R. C. Seine 79.014 — Compte Postal : PARIS 151-64

Rép. Prod. N° 7538 Seine C.A.E. — Tél. : CLIGNANCOURT 13-14

Adresse Télégraphique : SOMUA-SAINT-OUEN-sur-SEINE

SOMMAIRE

CHAPITRE I

Dispositions générales.

	Pages
§ 1 Définition	3
§ 2 Description	4

CHAPITRE II

Prescriptions pour le graissage.

§ 1 Choix des huiles. — Soins à prendre pour le graissage.	6
§ 2 Graissage du moteur	7
§ 3 Graissage de la boîte de changement de vitesse et du carter de fraise	7
§ 4 Graissage des timoneries	8
§ 5 Vidange des huiles de graissage	9
§ 6 Remarque sur le graissage et le nettoyage.	10

CHAPITRE III

Remplissage du réservoir 11

CHAPITRE IV

Mise en route du moteur.

§ 1 Précautions préliminaires avant la mise en route	12
§ 2 Lancement du moteur	12
§ 3 Arrêt du moteur	15
§ 4 Résumé des incidents de fonctionnement provenant du moteur	15

CHAPITRE V

Disposition pour la route 19

CHAPITRE VI

Disposition pour le travail 21

Incidents en cours de travail 23

CHAPITRE PREMIER

Dispositions Générales.

§ 1. Définition.

Le motoculteur F⁵ est un appareil léger, servant à cultiver la terre à l'aide d'une fraise rotative (1).

Il comporte : un moteur thermique, un embrayage, une boîte de mécanisme et une fraise rotative.

Le conducteur n'est pas porté, il suit l'appareil en le guidant en direction au moyen d'un mancheron.

La fraise (2) est constituée par un moyeu rotatif portant les pièces travaillantes : les porte-outils et les outils indépendants en forme de crochets.

Par le mouvement de rotation imprimé aux outils "mouvement plus rapide que celui de la propulsion", la fraise réalise complètement les opérations classiques de la pioche et de la bêche : pénétration dans le sol, arrachement, désagrègement, granulation de la terre.

Ce résultat est obtenu en un seul passage ; le travail est identique à un bêchage soigné.

L'enfouissement des fumiers et des engrais s'obtient par 2 passages successifs du motoculteur.

Le premier passage en grande vitesse d'avancement à une profondeur de 5 centimètres environ, a pour but de désagréger le fumier ; le

(1) Le Motoculteur F⁵ peut également recevoir : charrues, houe, butteurs, paroir, faucheuse, pulvérisateur, poulie. Renseignements détaillés sur demande.

(2) Par analogie avec la machine à travailler les métaux. La fraise du Motoculteur désagrège le sol comme une fraise désagrège le métal.

deuxième passage en petite vitesse réalise l'enfouissement et le mélange intime de l'engrais au sol ainsi que le fraissage à la profondeur convenable.

§ 2. Description.

Bâti. — Constitué par le carter de changement de vitesse et le carter de fraise.

Moteur. — Monocylindrique à 2 temps, 4 CV environ, à 3.000 tours minute.

Carburateur automatique à l'essence.

Refroidissement par turbine d'air.

Allumage par magnéto à haute tension.

Accélérateur à main pour régler la vitesse du moteur.

Embrayage. — Par manchons à griffes.

Boîte de mécanisme. — Très robuste, montée avec coussinets en bronze et roulements à billes : 2 vitesses d'avancement, sans marche arrière, une vitesse de fraise.

Transmission aux roues motrices par engrenages droits et vis sans fin, sans chaîne. Organes de transmission renfermés dans un carter étanche contenant de l'huile SAE 120, à l'abri des poussières de la terre.

Réservoir. — A carburant mélangé d'huile d'une capacité suffisante pour plusieurs heures de travail.

Commande de la fraise. — Directement par l'arbre moteur principal et pignons d'angle dans le carter étanche. L'ensemble de l'appareil oscille sur l'essieu pour obtenir la profondeur requise pour le travail.

Fraise. — Appareil rotatif constitué par un tambour recevant les outils flexibles et indépendants. Les outils comportent deux éléments :

1° L'un, faisant manche d'outils, est un ressort fixé au tambour rotatif pouvant soit se replier, soit céder lorsque l'outil rencontre un obstacle trop résistant.

2° L'autre, outil ou griffe, également flexible assujetti au manche.

L'ensemble, manche et outil, essentiellement élastique, peut se rapprocher de l'axe du tambour et éviter les obstacles.

Direction. — Par un mancheron orientable à volonté, suivant le genre de travail à effectuer. Ce mancheron est en forme de guidon, il porte la manette des gaz, le levier de débrayage et le verrouillage dudit mancheron pour changer son orientation.

Largeur du travail. — Cette largeur est de 40 $\frac{c}{m}$.

Vitesse d'avancement. — 1^{re} vitesse 0 km 800 à 1 km 200 à l'heure ; 2^e vitesse 1 km 900 à 2 km 850 à l'heure.

Profondeur. — De 5 à 25 $\frac{c}{m}$, suivant la vitesse d'avancement et la nature des terres.

Consommation d'essence. — Variable suivant terrain et profondeur du travail, de 1 litre 5 à 2 litres à l'heure.

Capacité moyenne de travail à l'heure. — De 240 à 500 mètres carrés suivant la nature des terrains et le genre de travail.

Poids. — 136 kilos environ.

Le motoculteur type F⁵, pivote sur place.

Voir à la fin de la notice la photographie du Motoculteur sur laquelle sont indiqués les différents leviers de commande de l'appareil

CHAPITRE II

Prescriptions pour le graissage.

§ 1. *Choix des huiles. — Soins à prendre pour le graissage.*

Avant de mettre un motoculteur en service, il faut tout d'abord procéder au graissage général de l'appareil.

On doit utiliser pour ce graissage trois sortes d'huile de très bonne qualité :

1° - Pour la boîte de vitesse, employer de l'huile qualité SAE 120 (huile mouvement).

2° - Pour le carter de fraise, employer de l'huile qualité SAE 180 (huile mouvement épaisse).

3° - Pour le moteur et tous les autres organes, employer de l'huile demi-fluide qualité SAE 50 (huile moteur d'été).

Remarque importante. — Les accessoires et les orifices de graissage doivent toujours être d'une propreté méticuleuse de manière à ce qu'aucun corps étranger ne soit introduit dans les organes à lubrifier. Pendant qu'on procède au graissage il faut toujours avoir à la main un chiffon propre pour nettoyer les graisseurs et les trous de graissage et essuyer le bec de burette chaque fois qu'on dépose une goutte d'huile.

L'huile doit effectivement arriver aux endroits qui ont besoin de lubrifiant ; elle ne doit pas être répandue sur les parties extérieures des organes qui ne sont soumises à aucun frottement.

Il faut en général graisser **peu** mais **souvent**.

Tout excès d'huile se traduit par une dépense inutile. Par contre, le manque d'huile entraîne toujours des usures prématurées, souvent des grippages et des détériorations de pièces. Ces avaries conduisent à des réparations coûteuses.

§ 2. Graissage du moteur.

Moteur. — Le graissage du moteur qui est un moteur 2 temps se fait de façon très simple.

Le lubrifiant n'est pas introduit directement dans le carter.

L'huile de graissage (huile minérale à moteurs demi-fluide qualité SAE 50) est mélangée à l'essence dans la proportion de 1/4 de litre d'huile pour un bidon de 5 litres d'essence.

L'huile se trouve par suite aspirée automatiquement en même temps que l'essence, et passe dans le gicleur et dans le carter à l'état de brouillard.

L'huile ainsi introduite est suffisante et dispense de tout autre graissage du moteur.

Recommandation importante. — Pour obtenir un bon mélange d'huile et d'essence, avoir soin d'agiter le mélange dans le bidon avant de le vider dans le réservoir du motoculteur.

§ 3. Graissage de la boîte de changement de vitesses et du carter de fraise.

Boîte de mécanisme. — Enlever la jauge située sur le côté droit du carter et introduire par l'orifice ainsi découvert, de l'huile qualité SAE 120,

jusqu'au trait de niveau supérieur gravé sur la tige de la jauge, celle-ci étant enfoncée complètement dans son logement. Recompléter ce graissage chaque fois qu'il sera nécessaire de façon que le niveau ne **soit jamais inférieur** à celui indiqué par la jauge.

Le repère supérieur correspond à 2 litres d'huile.

Le repère inférieur à 1 litre 5.

Carter de fraise. — Enlever le couvercle du carter de fraise maintenu par trois écrous, après avoir dégagé du toit de fraise la bielle de réglage de ce dernier et introduire par l'orifice ainsi découvert un quart de litre d'huile qualité SAE 180.

Ce graissage doit s'opérer après 50 heures de travail.

§ 4. *Graissage des timoneries.*

Chaque jour, au moyen de la burette à huile mettre une goutte d'huile sur chaque articulation des organes de réglage ou de manœuvre :

- Levier de commande de débrayage.
- Manette des gaz.
- Manette de commande du verrou des mancherons.
- Verrou des mancherons.
- Rotule du tube support des mancherons.
- Bielles de réglage du sabot de profondeur et du toit de fraise.
- Glissières de ces bielles.

§ 5. *Vidange des huiles de graissage.*

Pour terminer le chapitre du graissage nous ferons observer qu'après un certain temps les huiles de graissage se fatiguent, se décomposent, se chargent de matières étrangères et perdent de ce fait une partie de leurs propriétés lubrifiantes. Il est alors nécessaire de les renouveler.

Si on se contentait de recompléter les quantités d'huile en ajoutant de l'huile fraîche, cette huile neuve se trouverait contaminée par la vieille.

Pour opérer la vidange des huiles usagées, ouvrir les bouchons spéciaux en se conformant aux indications ci-après.

Moteur. — Après trente heures de travail, ouvrir le robinet de vidange situé sous le carter moteur et laisser s'écouler l'huile contenue dans celui-ci, fermer ensuite le robinet.

Boîte de mécanisme. — Toutes les 250 heures de travail, dévisser le bouchon de vidange situé à l'avant et sous le carter et laisser s'écouler l'huile contenue dans le carter. Cette opération doit être faite après le travail lorsque l'huile est encore chaude et de ce fait plus fluide. Revisser ensuite le bouchon. Procéder ensuite à un nouveau graissage en se conformant aux indications données au paragraphe 3.

Les huiles de vidange recueillies ne doivent en aucun cas être utilisées à nouveau pour le graissage du motoculteur.

§ 6. *Remarque sur le graissage et le nettoyage de l'appareil.*

Avant de mettre le motoculteur au repos il faut le nettoyer soigneusement. Il doit être garé sur un sol propre et maintenu débrayé.

Si on constate des traces d'huile sur le sol, il faut se rendre compte de quel organe provient la fuite d'huile et vérifier avant de remettre l'appareil en marche si cet organe possède bien la quantité d'huile qui lui est nécessaire.

Le nettoyage de l'appareil doit être fait à fond au moins une fois par semaine.

Si le motoculteur n'est pas ramené le soir dans un endroit couvert, il faut le recouvrir d'une bâche imperméable.

CHAPITRE III

Remplissage du réservoir d'essence.

S'assurer au préalable que le robinet à pointeau d'arrivée d'essence au carburateur est bien fermé.

Dévisser le bouchon du réservoir. Remplir le réservoir avec un mélange d'essence et d'huile, mélange fait dans la proportion de 1/4 de litre d'huile demi-fluide SAE 50, pour 5 litres d'essence pour automobile.

Revisser le bouchon.

Si on a des doutes sur la qualité de l'essence dont on dispose, il est prudent de filtrer cette essence avec une peau de chamois ou un morceau de feutre placé sur un entonnoir.

N.-B. — La droite et la gauche de l'appareil sont la droite et la gauche du conducteur placé aux mancherons, dans la position de travail.

CHAPITRE IV

Mise en route du moteur.

§ 1. *Précautions préliminaires avant la mise en route.*

Lorsque le remplissage du réservoir d'essence est terminé, il est indispensable pour éviter les fausses manœuvres et les accidents de procéder avec le plus grand soin aux vérifications suivantes :

1^o Le levier de commande du débrayage doit être mis au point mort. Ce levier est situé au milieu des mancherons ; pour le mettre au point mort, il faut le tirer vers l'arrière.

2^o Le levier de commande de vitesse doit être au point mort. Ce levier est situé sur le côté gauche et vers l'arrière de la boîte de vitesses ; pour le mettre au point mort, il faut l'amener au cran du milieu.

3^o Le levier d'embrayage de la fraise doit être aussi au point mort. Ce levier passe sur le toit de fraise ; pour le mettre au point mort il faut le tirer vers l'arrière.

4^o Regarder si tous les outils sont bien en place et sont correctement fixés sur les porte-outils.

5^o S'assurer que la bougie est en bon état et que le fil conducteur de courant est bien en place.

6^o Jeter un coup d'œil général à la machine pour s'assurer que tout est en ordre.

§ 2. *Lancement du moteur.*

Quand le moteur est froid, c'est-à-dire à la première mise en route de la journée ou après un

arrêt prolongé : débrayer le moteur comme indiqué au 1^o du premier paragraphe.

Ouvrir l'admission des gaz en tirant la manette de commande vers l'arrière en donnant au moins la moitié de l'accélération.

Ouvrir l'essence en dévissant le pointeau du robinet qui se trouve en dessous du réservoir d'essence.

S'assurer que l'arrivée d'essence au carburateur est bien normale en faisant appel à l'aide du titillateur qui se trouve sur le couvercle du carburateur. L'appel se fait en appuyant par petits coups répétés sur le bouchon jusqu'à ce que le liquide sorte du carburateur.

*
* *

Quand le moteur est chaud, c'est-à-dire quand le moteur est resté très peu de temps arrêté :

Procéder de la même manière que pour le départ à froid, mais ne pas noyer le carburateur.

Si le moteur s'engorge, purger en se servant du robinet se trouvant sur la partie inférieure du carter du moteur.

*
* *

Mise en marche à l'aide de la courroie. —

Prendre les dispositions dont nous avons donné le détail précédemment.

Introduire le petit téton de la courroie dans un des deux orifices de la poulie.

Enrouler la courroie de gauche à droite de deux tours complets autour de la poulie dans le sens des aiguilles d'une montre.

Placer le pied gauche sur le carter de turbine en tenant à deux mains la poignée de bois située à l'autre extrémité de la courroie.

Tirer vivement de bas en haut de façon à imprimer à la poulie et par conséquent au moteur, le mouvement de rotation nécessaire à sa mise en marche.

Remarque importante. — Si en commençant à tirer sur la courroie on observe que le motoculteur a des tendances à avancer c'est qu'une des vitesses est en prise et que le moteur est embrayé. Dans ce cas il faut, avant de continuer la mise en route du moteur, débrayer et ramener le levier de changement de vitesses au point mort.

Une fois le moteur en route, le faire tourner quelques secondes à bonne allure pour le réchauffer puis régler son allure à une vitesse modérée au moyen de la manette des gaz.

Dépoussiéreur

Le tube d'aspiration comporte à sa partie supérieure un dépoussiéreur d'air qui, comme son nom l'indique, a pour but d'arrêter les poussières au passage de l'air aspiré par le moteur.

Il est donc indispensable de le maintenir dans un état de propreté parfaite pour obtenir le meilleur rendement du moteur.

Pour le nettoyage du dépoussiéreur, procéder comme suit :

Enlever les poussières adhérentes aux parois intérieures de l'épurateur et nettoyer le filtre intérieur métallique en le trempant dans de l'essence ou du gas-oil.

Si le nettoyage est fait :

à l'essence, il faut huiler l'élément filtrant et laisser égoutter avant remontage ;

au gas-oil, il suffit de laisser égoutter avant remontage.

Remettre, après nettoyage, ces pièces en place par la manœuvre inverse. Renouveler cette opération toutes les 20 heures de marche environ, et plus fréquemment si l'état de sécheresse du terrain le nécessite.

Il est recommandé de disposer d'un élément filtrant de rechange pour permettre le nettoyage de l'un d'eux pendant que l'autre est en service.

§ 3. *Arrêter le moteur.*

Pour arrêter le moteur, fermer la manette des gaz en la poussant vers l'avant, fermer le robinet pointeau d'essence.

§ 4. *Résumé des incidents de fonctionnement du moteur.*

Le moteur du motoculteur type F⁵ est un monocylindrique à 2 temps, de 64 millimètres d'alésage et 66 millimètres de course.

Nous donnons ci-dessous un résumé succinct des principaux incidents de fonctionnement provenant du moteur :

1° Le moteur ne part pas :

Pas d'essence au carburateur.

Gicleur bouché.

Pas d'étincelles à la bougie.

Bougie défectueuse ou pointes trop rapprochées
(les pointes doivent être écartées de 0 millim. 6).
Fil détaché ou cassé.

2° Ratés d'allumage.

Vis platinées de la magnéto encrassées ou
dérégées.

Charbons de la magnéto encrassés.

Fil détaché ou cassé.

Gicleur partiellement bouché.

3° Le moteur ne rend pas.

Mauvaise carburation.

Manque de compression.

Ratés d'allumage.

Gicleur partiellement bouché.

Mauvaise arrivée d'essence au raccord. (Voir le
filtre du raccord.)

Lumières d'échappement encrassées par du
charbon.

Filtre d'air encrassé.

4° Explosions au carburateur.

Carburation trop pauvre.

Eau dans l'essence.

Gicleur bouché.

Mauvaise arrivée d'essence au raccord.

Bougie défectueuse (qui rougit ou pointes trop
rapprochées).

Cylindre encrassé (parcelles charbonneuses).

5° Chocs dans le moteur.

Carburation trop pauvre.

Bougie défectueuse.

Moteur encrassé.

Huile défectueuse.

6° Mauvais fonctionnement de la bougie.

Une bougie qui donne un mauvais allumage est une source de difficultés pour le lancement du moteur. Nous conseillons à nos clients d'avoir toujours une bonne bougie de rechange. Pour vérifier le bon fonctionnement d'une bougie, procéder de la façon suivante :

Dévisser cette dernière et après l'avoir mise à plat sur la partie plate de la tubulure d'admission et d'échappement, vérifier si l'étincelle se produit bien en faisant tourner rapidement le moteur à l'aide de la courroie de mise en marche.

Le mauvais fonctionnement peut être consécutif à un encrassement des pointes de cette bougie ou à un écartement trop petit ou trop grand de ces dernières. L'écartement normal doit être de 6/10 de millimètre.

Si la bougie est encrassée, faire sauter à l'aide d'un couteau la pointe de calamine qui forme contact entre les deux petites tiges et vérifier leur écartement.

Revoir de nouveau si l'allumage se produit convenablement ; si le résultat est négatif, changer la bougie, faire un nouvel essai, et si celui-ci n'est pas concluant, il y aura lieu de vérifier le fil conducteur et au besoin la magnéto.

7° Retours au lancement.

Les retours sont souvent dûs à un dérèglement de l'avance à l'allumage ou à un excès d'avance.

Pour régler cette avance, il y a lieu de procéder de la façon suivante :

Sur la face AV du carter de la turbine du moteur et sur la poulie il y a deux repères :

- 1°) deux coups de pointeau sur la poulie avant;
- 2°) un trait de scie marqué sur le carter avant de turbine. (Dans le cas où ce trait de scie ne serait pas apparent, gratter légèrement la peinture du carter, afin de déterminer exactement son emplacement).

Pour vérifier le point d'allumage tourner à la main la poulie (dans le sens contraire de la mise en route) afin de faire correspondre les deux coups de pointeau portés sur celle-ci au trait de scie du carter avant de la turbine : le décollement des vis platinées de la magnéto doit se produire à ce moment.

Après avoir enlevé le couvercle du rupteur, on peut le vérifier en introduisant une feuille de papier à cigarettes entre les deux vis. Si les deux vis se séparent l'une de l'autre, la feuille n'est plus maintenue.

L'avance obtenue correspond à environ $4 \frac{m}{m}$ sur la course du piston.

Dans le cas où le décollement des vis platinées ne se produirait pas exactement à cette position, il conviendrait de corriger l'avance en modifiant le calage du rupteur de la magnéto en agissant sur la tige filetée qui la cale.

CHAPITRE V

Disposition pour la route.

Le moteur ayant été mis en marche (comme expliqué au chapitre 4, § 2) et tournant à une allure moyenne, placer la tige des mancherons, si ce n'est déjà fait, à la partie inférieure de la grille, c'est-à-dire à la position de route.

Pour opérer cette manœuvre, prendre les mancherons, agir sur le levier placé à droite pour dégager le verrou et réengager l'ergot du verrou dans le trou de la grille correspondant à la position qu'on désire.

Mettre le levier de commande des vitesses au cran de la deuxième vitesse, c'est-à-dire dans le cran supérieur du secteur. Si on éprouve de la peine à mettre le levier à sa place, prendre avec la main droite le tube du mancheron et osciller de bas en haut et de haut en bas l'appareil tout en continuant, avec la main gauche, à pousser le levier dans la position désirée.

Les roues étant embrayées, soit en 1^{re}, soit en 2^e vitesse, se placer à l'arrière de l'appareil et augmenter la vitesse du moteur en tirant la manette des gaz vers soi. A l'aide de la main gauche, pousser le levier de commande d'embrayage, tandis que la main droite tient le mancheron. Pour tourner court, soulever l'appareil par les mancherons et le manœuvrer comme une brouette.

Régler la vitesse en faisant varier le régime du moteur, au moyen de la manette des gaz. **Celle-ci doit être maintenue dans le secteur "Route" de la plaquette et le moteur ne doit pas tourner à trop grande vitesse (très important).**

Pour arrêter le motoculteur, débrayer en tirant vivement vers l'arrière le levier de débrayage.

Ramener immédiatement la manette des gaz vers l'avant pour faire tourner le moteur au ralenti (très important).

Pour descendre une côte, le freinage est obtenu en réduisant la vitesse du moteur au moyen de la manette des gaz.

Si on a besoin de stationner au milieu d'une rampe, on débraye le motoculteur, laissant en prise la première ou la seconde vitesse.

CHAPITRE VI

Disposition pour le travail.

Le Motoculteur est débrayé et tourne au ralenti, il repose sur le sabot de réglage de profondeur.

Réglage du sabot de profondeur. — Engager le levier de verrouillage situé sur le toit de fraise dans un des trous de la bielle de réglage correspondant à la profondeur à laquelle on doit travailler. Le trou supérieur de la bielle correspond à la profondeur maximum.

Pour opérer cette manœuvre, saisir le mancheron de la main gauche et le levier de verrouillage de la main droite, déverrouiller, régler la position du sabot en agissant sur le mancheron, reverrouiller.

Réglage du toit. — Il faut régler le toit de fraise de manière que les joues latérales soient légèrement au-dessus du sol, ne laissant aucune trace sur la terre travaillée pendant la marche. Pour ce réglage il faut procéder de la façon suivante :

— Soulever l'appareil par le mancheron jusqu'à ce qu'il repose sur la partie avant ; enlever la bavette du toit de fraise.

— Enlever l'épingle puis la goupille immobilisant la bielle du sabot dans la chape.

— Faire coulisser la bielle et la maintenir dans la position convenable en remettant la goupille et l'épingle.

Mise en marche. — Mettre l'appareil en première ou en deuxième vitesse suivant la profondeur du labour et la dureté du terrain.

Orienter le mancheron soit à gauche, soit à droite, en hauteur, soit même au centre s'il n'y a pas d'inconvénient à marcher sur le labour.

Jeter un coup d'œil général pour voir si tout est bien en ordre.

Embrayer en poussant vers l'avant le levier de commande de l'embrayage, en même temps ouvrir la manette des gaz en la tirant vers l'arrière.

Embrayer la fraise en poussant vers l'avant la poignée du levier de débrayage de la fraise.

Le motoculteur se conduit comme une charrue.

Pour tourner en bout de raie, deux procédés peuvent être employés :

1^o) Ramener le tube support des mancherons dans la position centrale inférieure, puis diminuer les gaz, débrayer la fraise et soulever aussitôt les mancherons pour dégager la fraise et tourner sur place.

2^o) Mettre le tube support des mancherons dans les crans inférieurs de droite et de gauche, suivant que l'on veut tourner à droite ou à gauche, diminuer les gaz, débrayer la fraise, soulever le mancheron pour dégager la fraise, en maintenant l'appareil fortement incliné vers l'avant et tourner sur place.

Quand l'appareil est complètement tourné, recommencer la nouvelle raie comme la précédente.

Ne jamais laisser emballer le moteur pendant les virages.

Ces manœuvres doivent être faites sans précipitation inutile.

Ne jamais tourner quand la fraise est engagée dans le sol.

Si l'on n'est pas bien familiarisé avec le manie-
ment du motoculteur, on peut employer une autre
méthode pour tourner.

Arrivé en bout de raie, débrayer le moteur, le
mettre au ralenti, ceci fait, abaisser les mancherons
à leur position de route, dégager la fraise, réem-
brayer, tourner et commencer la nouvelle raie
comme la précédente.

Cette méthode est plus longue que les précé-
dentes et présente, en outre, l'inconvénient de
laisser subsister la trace de la fraise à la fin de
la raie.

INCIDENTS EN COURS DE TRAVAIL

Engorgement de la fraise par les herbes ou les racines.

Au cours du travail dans des terres sales, le
conducteur est dans l'obligation de dégager assez
fréquemment la fraise encombrée de racines
traçantes ou de plantes ligneuses.

Pour procéder à ce nettoyage, **il est absolu-
ment indispensable**, par mesure de sécurité, de
débrayer la fraise. D'ailleurs ce débrayage facilite
le nettoyage des outils car en faisant tourner à la
main la fraise dans le sens inverse de sa marche
normale, les herbes qui les encombrent se dégagent
plus aisément.

Nouvelle adresse J. N. D. V

Société Nouvelle des Artisans de
Neuville Chemin des charretières

NOTES Rhona 169200

Motoculteur Louma type F5

Junie 1953

N° 3458

1969 Command. 1/en complet
- 8 crochets pour fraise
commande

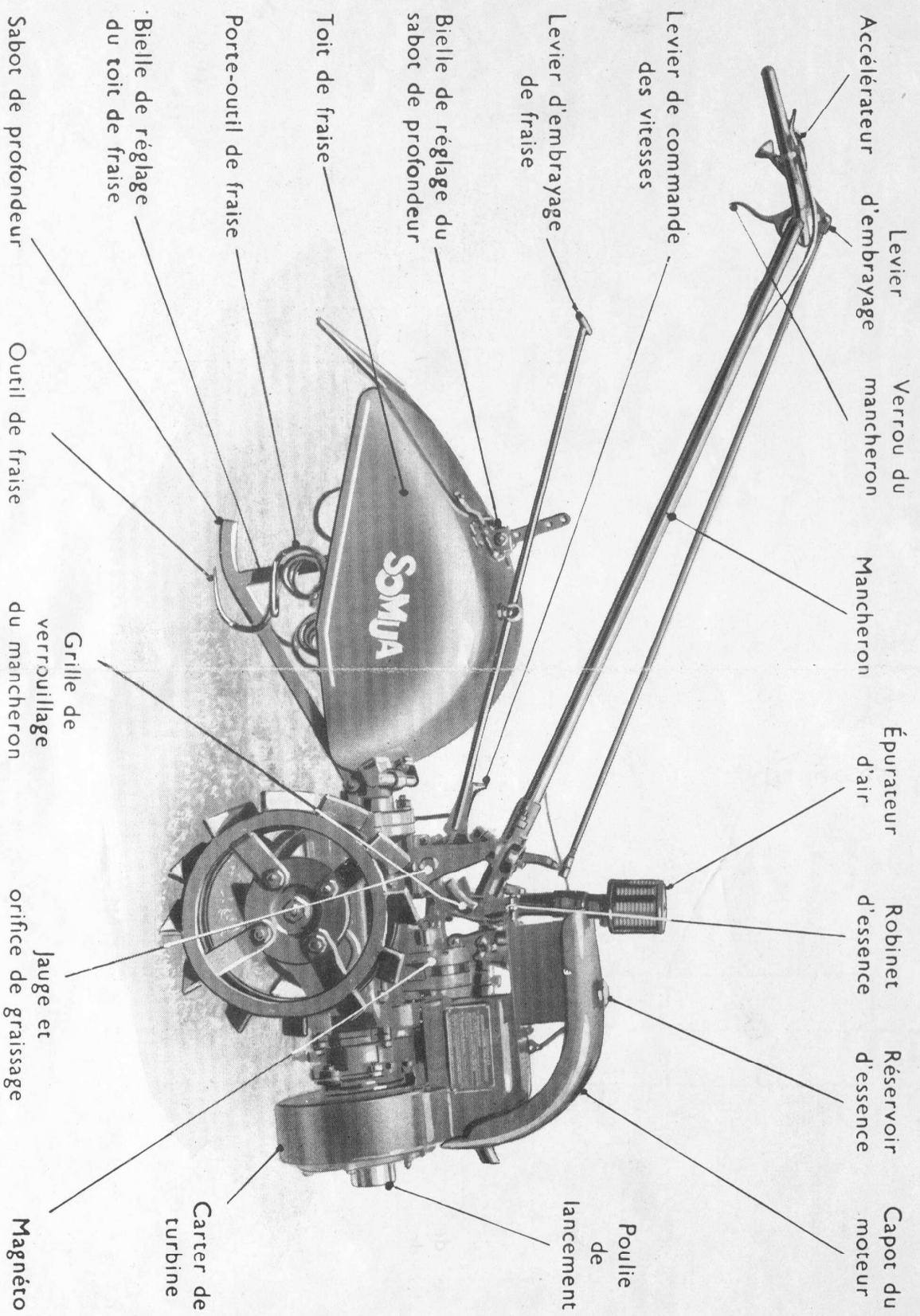
le 24 sept. 1974 1/en complet de 8 crochets pour fraise
4 ports outil de fraise
8 traverses d'axes entraînant l'ensemble
d. fraise.



.....
IMP. MARTET

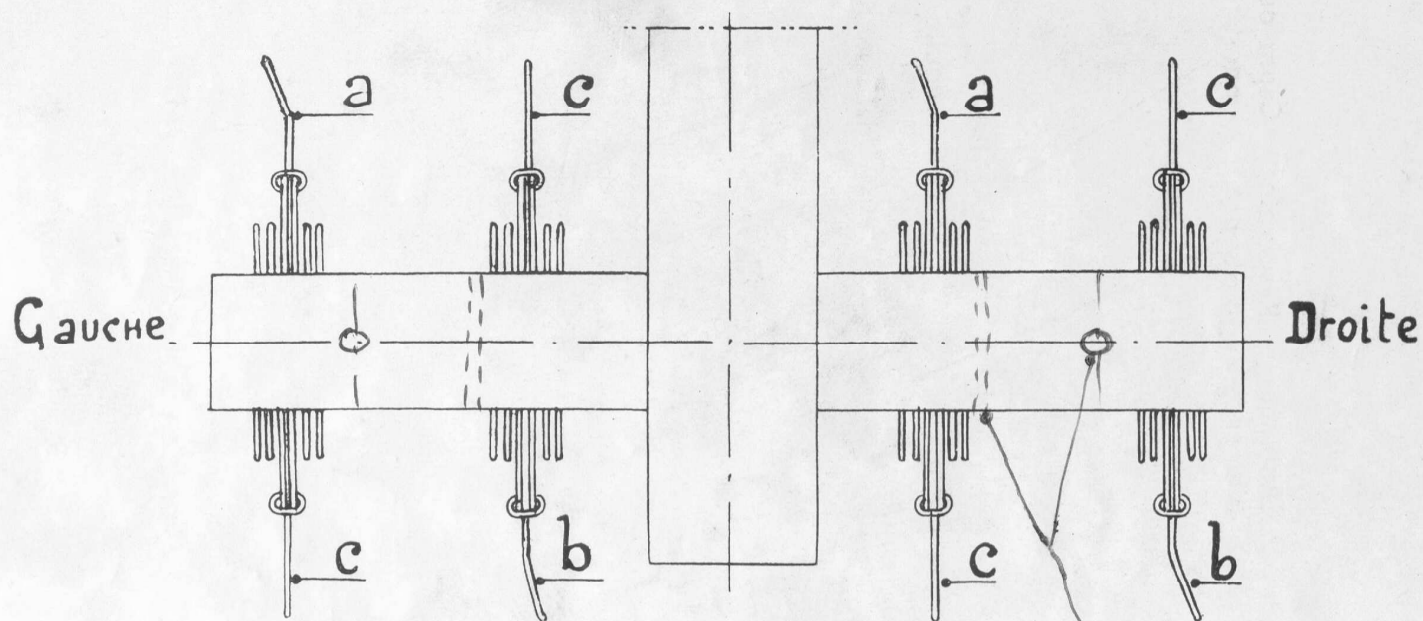
PARIS - 57.797

.....



Disposition des outils de la fraise

Vue de l'AR



- a - 2 outils déviés à gauche.
- b - 2 outils déviés à droite.
- c - 4 outils centraux

traverses d'axes