

## TYPE TEA (ESSENCE)

(suite)<sup>(1)</sup>

## TYPE TEF (DIESEL)

### BOITE DE VITESSES

A quatre vitesses et une marche AR.  
Engrenages hélicoïdaux toujours en prise.  
Rapport des vitesses y compris la démultiplication du pont AR :

	Taux de démultiplication	Moteur à 1.500 t/mn	Moteur à 2.000 t/mn
En 1 <sup>re</sup>	77,5 à 1	4 km/h	5,4 km/h
2 <sup>e</sup>	57 à 1	5,1 »	7,4 »
3 <sup>e</sup>	41,3 à 1	7,6 »	10,3 »
4 <sup>e</sup>	19,8 à 1	14,3 »	19,3 »
Marche AR	67 à 1	4,8 »	6,2 »

### PONT AR

Couple conique taille Gleason. Rapport 40/6.  
Pignon d'attaque sans porte-à-faux.  
Démultiplication : 6,66 à 1.  
Différentiel à quatre satellites.  
Arbres semi-flottants non porteurs.

### DIRECTION

A commande indépendante par couples coniques.  
Chasse : 5°.  
Carrossage : 2°.  
Inclinaison du pivot : 9°.  
Pincement : de 0 à 3 mm.  
Démultiplication : un tour et demi pour braquage d'un côté sur l'autre.  
Voie AV réglable de 10 en 10 cm — de 1,22 m à 2,03 m.

### PRISE DE FORCE

Arbre cannelé de 28,6 mm à l'arrière.  
Rotation : 545 t/mn à 1.500 tours moteur et 727 t/mn à 2.000 t/mn moteur.  
Poulie gauche ou droite : Rotation 1.358 t/mn pour 2.000 t/mn moteur et 1.018 t/mn à 1.500 t/mn moteur.  
Diamètre de la poulie : 229 mm.  
Largeur de la poulie : 165 mm.  
Vitesse de la courroie : 975 mètres à la minute à 2.000 tours.  
Taux de démultiplication arbre-poulie : 1,86 à 1.

### RELEVAGE HYDRAULIQUE

Par pompe quatre cylindres à embrayage direct sur arbre de prise de force.  
Commande de relevage à main.  
Mécanisme de sécurité.

### FREINS

Sur roues AR — auto-serreurs — action indépendante ou conjuguée.  
Diamètre du tambour : 355 mm.  
Garnitures :  
longueur : 332 mm.  
largeur : 50,80 mm.  
épaisseur : 6,35 mm.  
Nombre de rivets : 12.

### ROUES

AV pneus de 4×19 — Press'ion : 1,800 kg.  
AR pneus de 10×28 — Press'ion : 0,850 kg.

### DIMENSIONS

Empattement : 1,77 m.  
Voie normale AV : 1,22 m — AR : 1,32 m.  
Voie réglable : AV 1,22 à 2,03 m — AR : 1,32 à 1,93 m, de 10 en 10 cm.  
Longueur hors tout : 2,92 m.  
Largeur hors tout : 1,62 m.  
Hauteur totale : 1,32 m.  
Garde au sol : 0,33 m au centre — 0,53 m sous les essieux.  
Rayon de braquage : 2,44 m.  
Poids : 1.130 kg.

### CONTENANCES

Carter moteur : 6,8 litres.  
Boîte et pont : 22,7 litres — y compris système de relevage.  
Direction : 2,8 litres.  
Prise de force : 0,30 litre.  
Filtre à air : 0,40 litre.  
Réservoir carburant : 32 litres.  
Réserve : 3,2 litres.  
Refroidissement : 8,5 litres.

(1) Voir R.T.A. décembre 1953.

# DÉMONTAGES — REMONTAGES

## EMBRAYAGE

Montage semblable sur tous les modèles. Le plateau de friction comprend 12 ressorts de pression sur le Diesel et 9 seulement sur le tracteur à essence.

Pour déposer l'embrayage, il est nécessaire de séparer le moteur de l'ensemble AR. Aucune particularité de démontage.

Après changement des garnitures, vérifier le voile du disque qui ne doit pas excéder 0,4 mm.

Il est recommandé de repérer la position du porte-plateau sur le volant avant dépose, ainsi que celle des leviers sur le plateau.

Pour démonter le plateau de pression, employer une presse et interposer des blocs de bois entre le couvercle et la presse et entre le plateau et la face d'appui (fig. 9).

Graisser légèrement les articulations des leviers et des plaquettes d'appui au remontage. S'assurer que les ressorts aient la même longueur et soient de même couleur.

## EMBRAYAGE

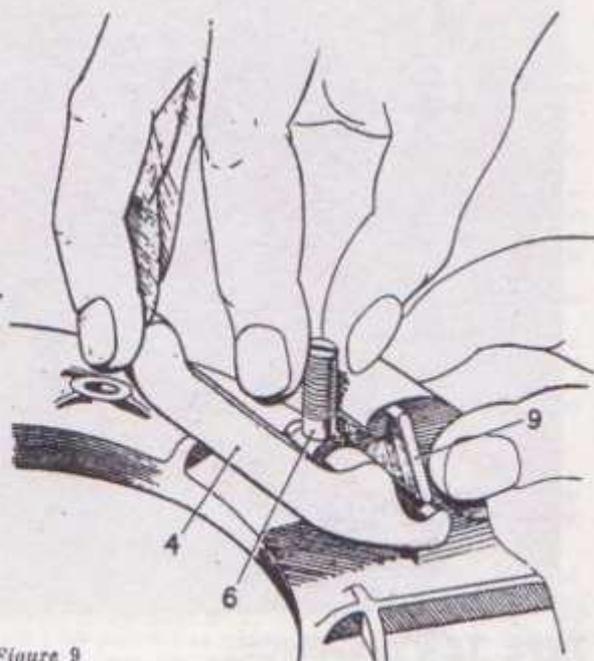
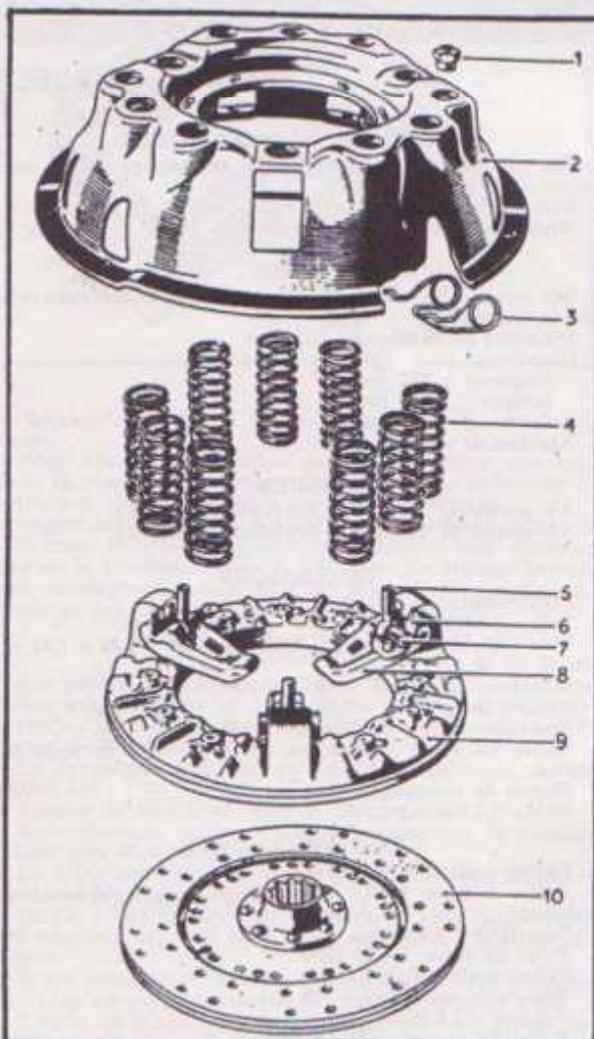


Figure 9

Employer l'outil spécial de réglage de leviers (CG 192). La différence maximum de niveau de ces leviers est de 0,4 mm, mais il est recommandé de pousser ce réglage à 0,1 mm au montage.



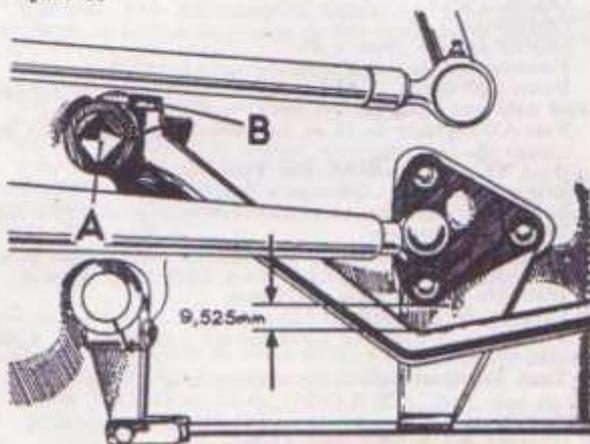
Avant de fixer le plateau sur le volant, centrer le disque avec l'outil FT 2 ou un guide aux dimensions et graisser le roulement de centrage de l'arbre primaire. S'assurer de l'état de la butée (qui ne demande aucun entretien) ainsi que du coulisseau de butée.

### Réglage de la pédale (fig. 10)

La garde à l'embrayage se mesure depuis l'embase de fixation de rotule du tirant d'essieu AV à la tige de pédale. Cette distance doit être de 9,5 mm.

Pour régler la garde, desserrer l'écrou B et en maintenant le carré A, placer la pédale à la position convenable.

Figure 10



## BOITE DE VITESSES

Les carters des boîtes de tracteurs TEA et TEF sont différents, en ce qui concerne leur forme et la fixation au moteur, mais l'ensemble des pignons et la commande sont les mêmes pour tous les types.

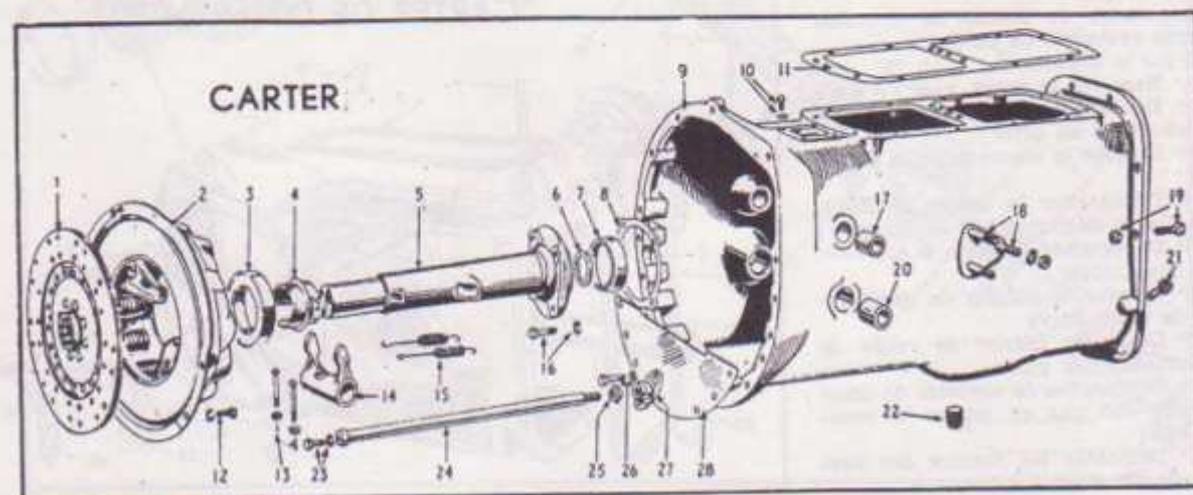
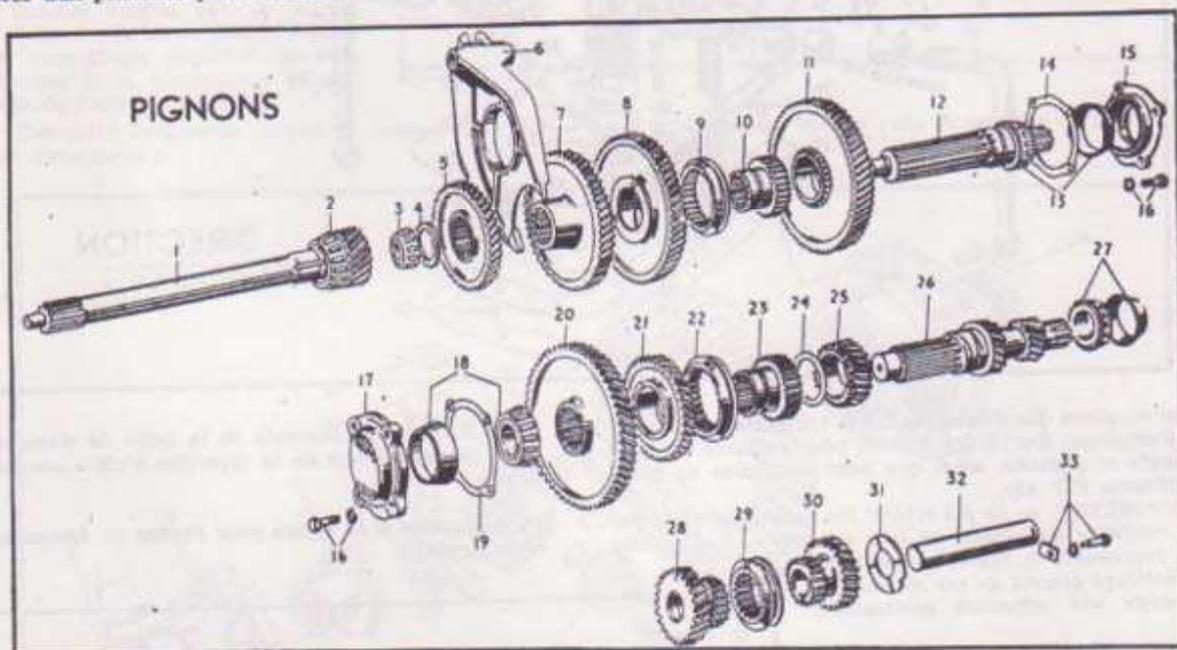
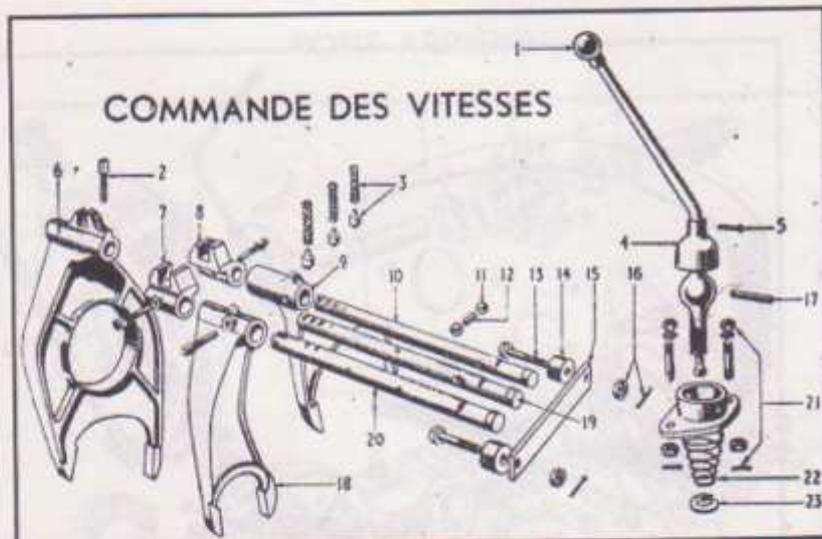
Les démultiplications sont les suivantes :

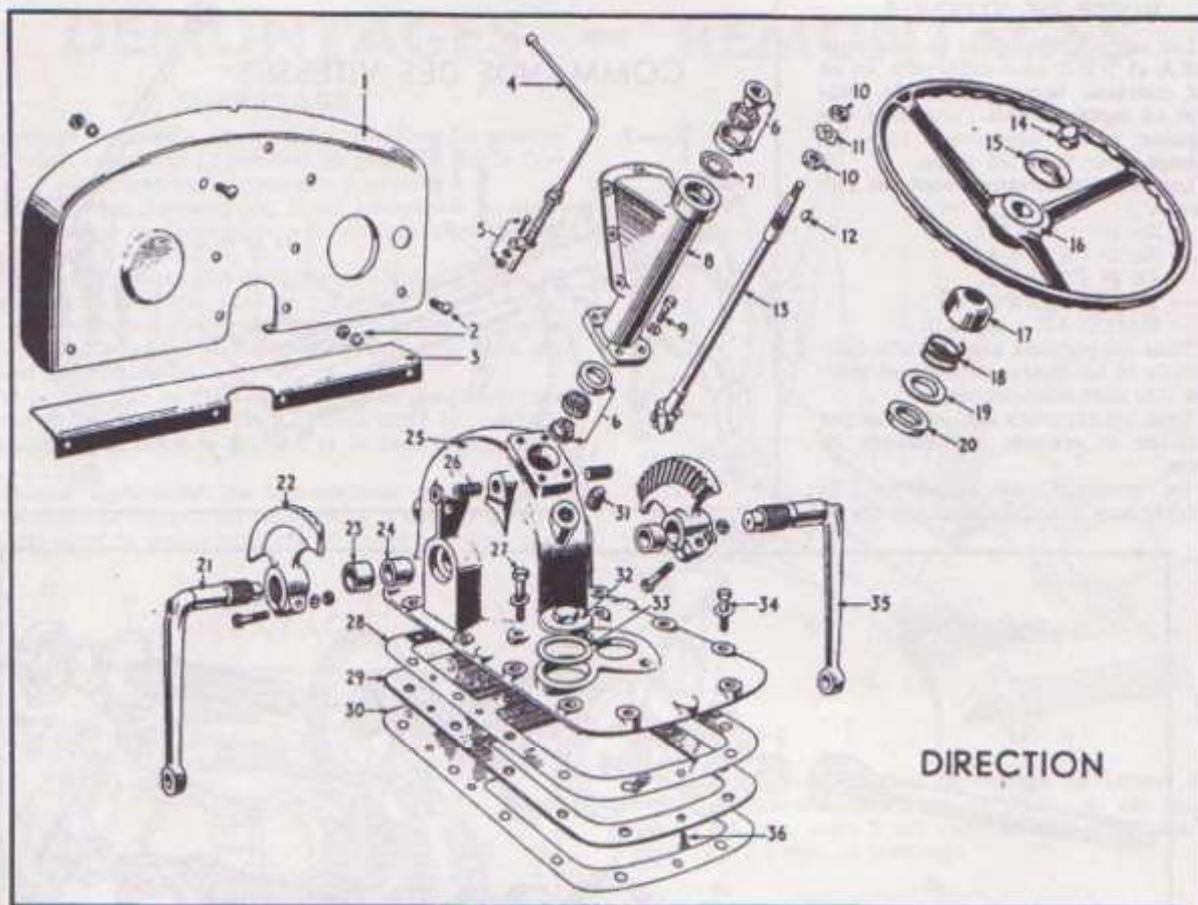
- En 1<sup>re</sup> : 11,8 à 1.
- En 2<sup>e</sup> : 8,56 à 1.
- En 3<sup>e</sup> : 6,22 à 1.
- En 4<sup>e</sup> : 2,98 à 1.
- Marche AR : 10,4 à 1.

Tous les pignons sont à taille hélicoïdale et les quatre vitesses et marche AR sont silencieuses.

Tous les rapports sont obtenus par douilles à crabots au nombre de trois.

Le montage est classique. Se référer aux planches pour l'ordre de





mise en place des éléments. Il est toutefois recommandé d'employer l'outillage spécial pour extraire les roulements et pignons, ainsi que pour leur mise en place (référence P-T 49).

**IMPORTANT.** — Le jeu latéral des arbres est réglé par des rondelles d'épaisseur et tous ces arbres sont montés sur roulements à rouleaux coniques. Le montage correct de ces roulements demande une attention particulière.

10° Enlever le couvercle de la boîte de vitesses. Le désassemblage de la direction n'offre aucune difficulté.

Se reporter à la figure pour l'ordre de démontage et de remontage.

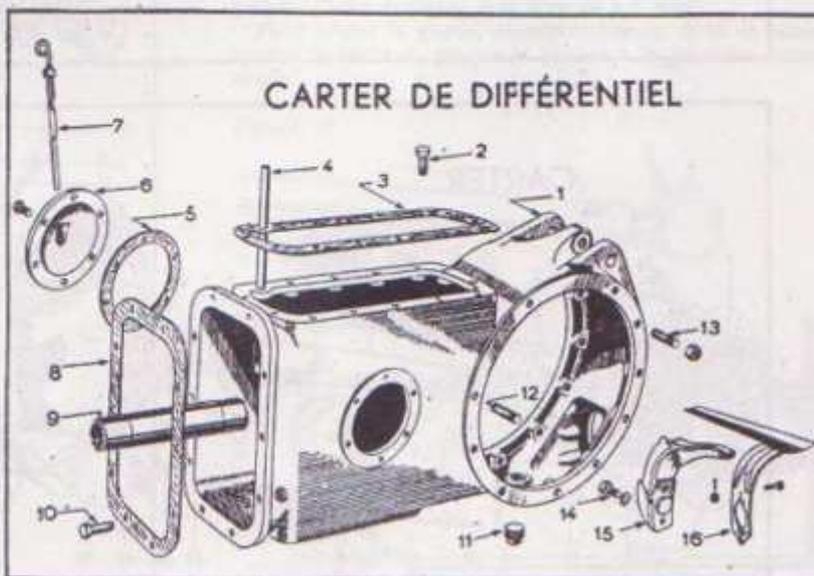
### DIRECTION

Le carter du boîtier de direction forme couvercle de boîte.

Pour le déposer :

- 1° Basculer le capot vers l'AV ;
- 2° Débrancher la tuyauterie de combustible au filtre ;
- 3° Enlever le réservoir et la batterie ;
- 4° Débrancher la bobine (TEA), les fils de démarreur et la dynamo ;
- 5° Débrancher le filtre à air avec les tuyauteries ;
- 6° Enlever le bouton de commande de volet d'air ;
- 7° Desserrer l'étrier de relais de commande des gaz ;
- 8° Débrancher la biellette de commande des gaz et retirer la commande ;
- 9° Démontez les rotules des barres de direction des bras ;

### CARTER DE DIFFÉRENTIEL



## CARTER AR

Le carter AR renferme le différentiel et porte de part et d'autre les trompettes de pont. Le couvercle supérieur porte le maître-cylindre de relevage, le mécanisme de commande du système hydraulique, et sur le couvercle inférieur est montée la pompe de relevage commandée par l'arbre de prise de force qui traverse le carter.

### DEMONTAGE DES MOYEUX AR

1° Mettre l'arrière du tracteur sur cales et vidanger le carter ;

2° Enlever la roue correspondante ;

3° Retirer le tambour fixé par deux vis ;

4° Enlever les huit écrous (12) fixant le plateau de frein et le moyeu ;

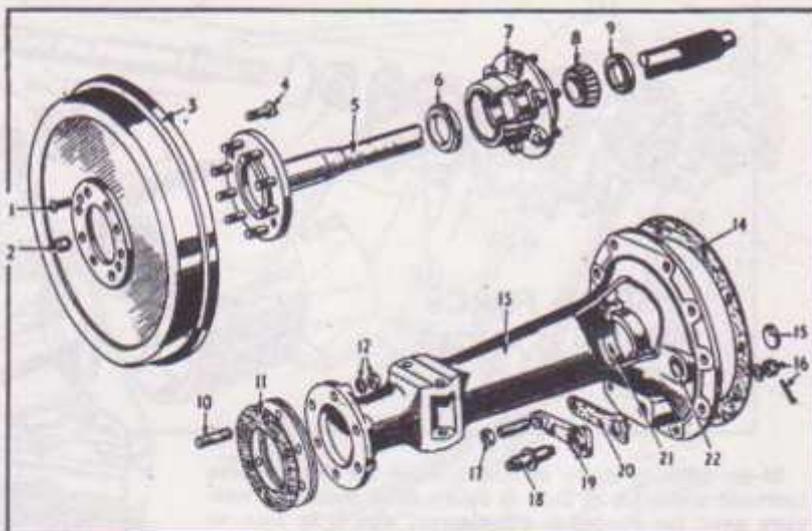
5° Retirer l'axe et la biellette de frein ;

6° Retirer l'arbre (5), le moyeu (7) et les rondelles et joints (11).

Au remontage, apporter un soin particulier à la vérification du jeu latéral de l'arbre ; pour cela :

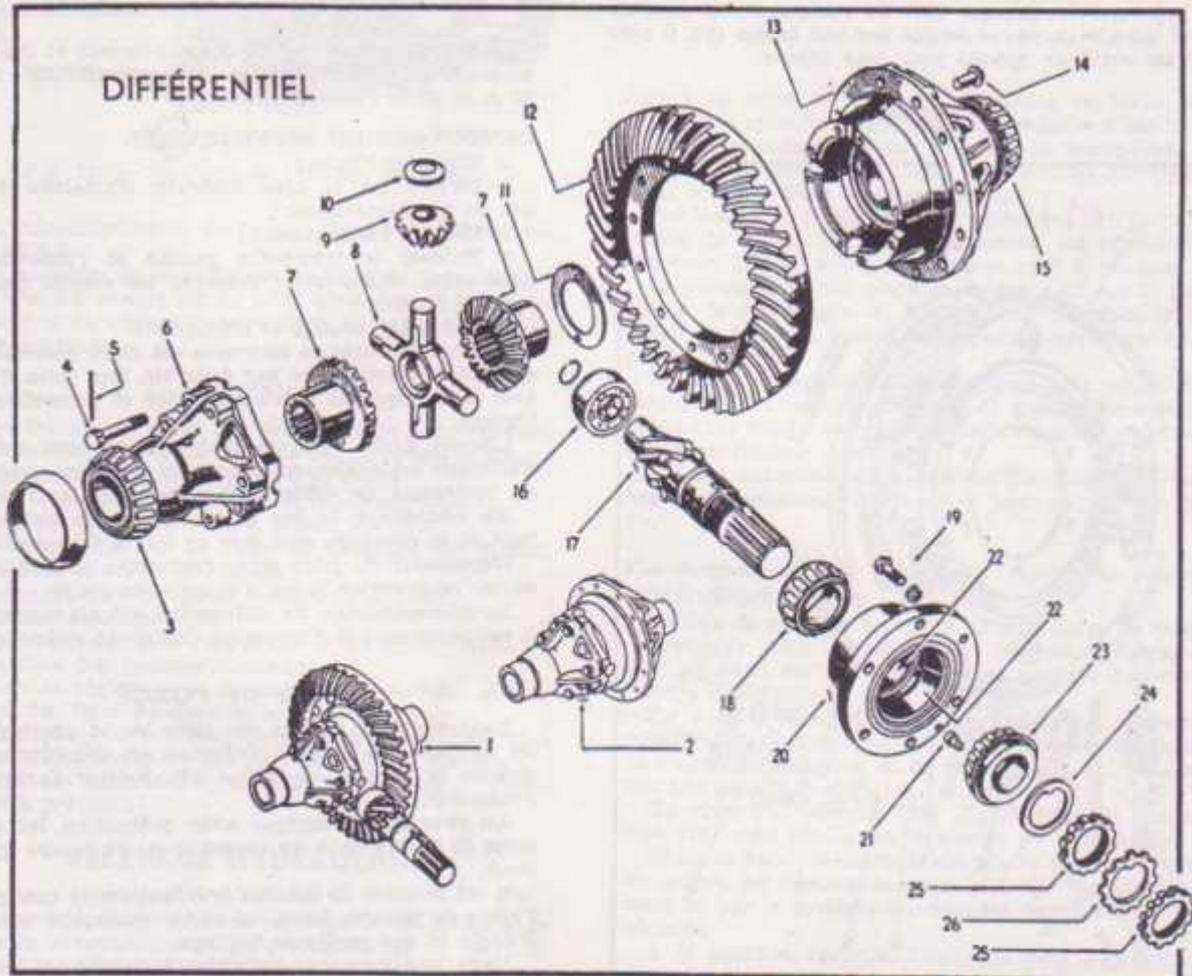
1° Remonter l'ensemble moyeu et flasque sans rondelles d'épaisseur ;

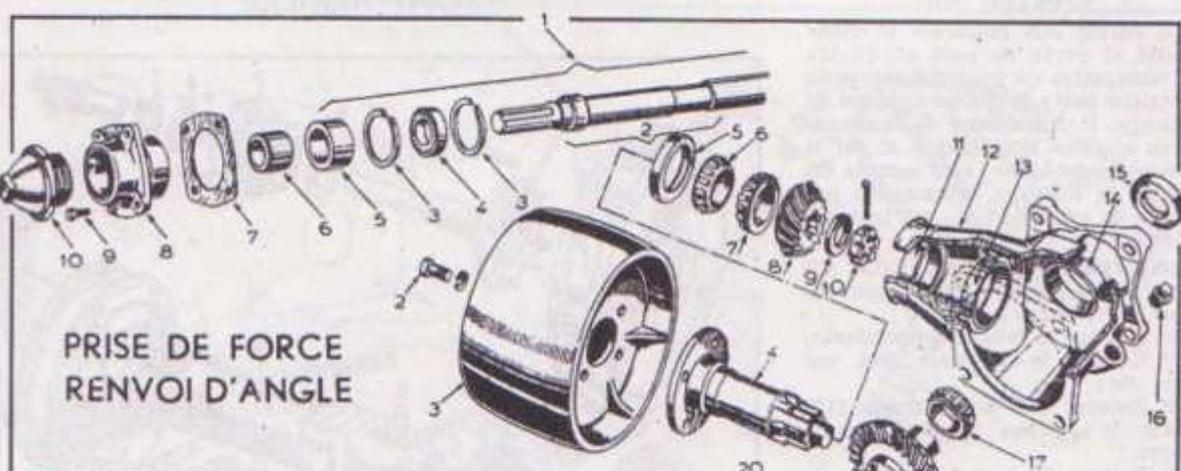
## PONT ARRIÈRE



2° Serrer les écrous (12) et essayer de tourner l'arbre de roue.

## DIFFÉRENTIEL

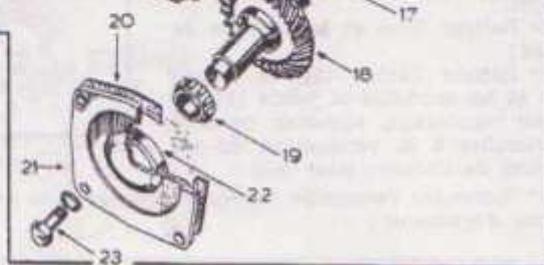




Si on éprouve de la difficulté ou si les deux arbres tournent ensemble et dans le même sens, monter à nouveau avec les rondelles d'épaisseur, une à la fois, et procéder à un nouvel essai.

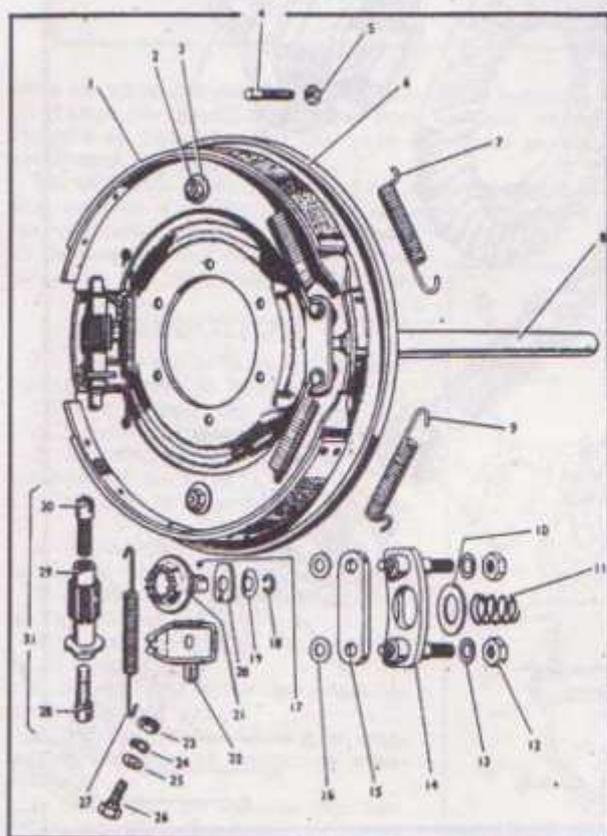
Lorsque l'on obtient une rotation normale de l'arbre, ajouter des rondelles de 0,20 à 0,25 mm d'épaisseur en plus pour obtenir un montage correct.

Pour accéder au joint d'huile (6), il est nécessaire d'enlever le roulement (8). Ce roulement est emmanché dans le moyeu et arrêté par une bague (9), il existe un outillage spécial pour leur dépose.



Le démontage du moyeu, des roulements et des joints nécessite l'emploi d'outillage approprié (FT 26 - 26 B - 30 A et 30 B - 29 - 23 - 24).

### FREINS



### DEMONTAGE DU DIFFERENTIEL

- 1° Vidanger l'huile ;
- 2° Débrancher le bras inférieur d'attelage de son axe de tourbillonnement ;
- 3° Enlever l'aile gauche ;
- 4° Enlever la trompette gauche et l'ensemble du demi-arbre, après avoir desserré les écrous des goujons de fixation ;
- 5° Démontez ensuite le différentiel.

Le bloc de butée de couronne est alors accessible ; il est fixé à la trompette par deux vis. Des cales d'épaisseur sont disposées derrière ce bloc et permettent son réglage.

L'écrou fixant l'axe de maintien du bras inférieur d'attelage est également accessible. La cage extérieure du roulement de différentiel reste dans la trompette.

Au remontage, le jeu entre le bloc de butée et la face de la couronne doit être de 0,33 à 0,50 mm.

L'épaisseur du joint entre trompette et carter peut varier pour régler le jeu d'attaque du couple.

Le désassemblage du différentiel est classique, mais il est recommandé d'employer l'outillage spécial prévu.

### PRISE DE FORCE

L'extrémité de l'arbre est cannelée et protégée par un bouchon. Sa dépose s'effectue en déboulonnant le flasque de support de palier AR. Retirer l'arbre vers l'extérieur.

Au remontage, engager avec précaution les cannelures de l'arbre dans les excentriques de pompe hydraulique.

Il est possible de monter sur l'extrémité cannelée de l'arbre de prise de force, un carter contenant un renvoi d'angle et une poulie de battage.

Deux positions sont possibles à gauche ou à droite, donnant ainsi deux sens de rotation.

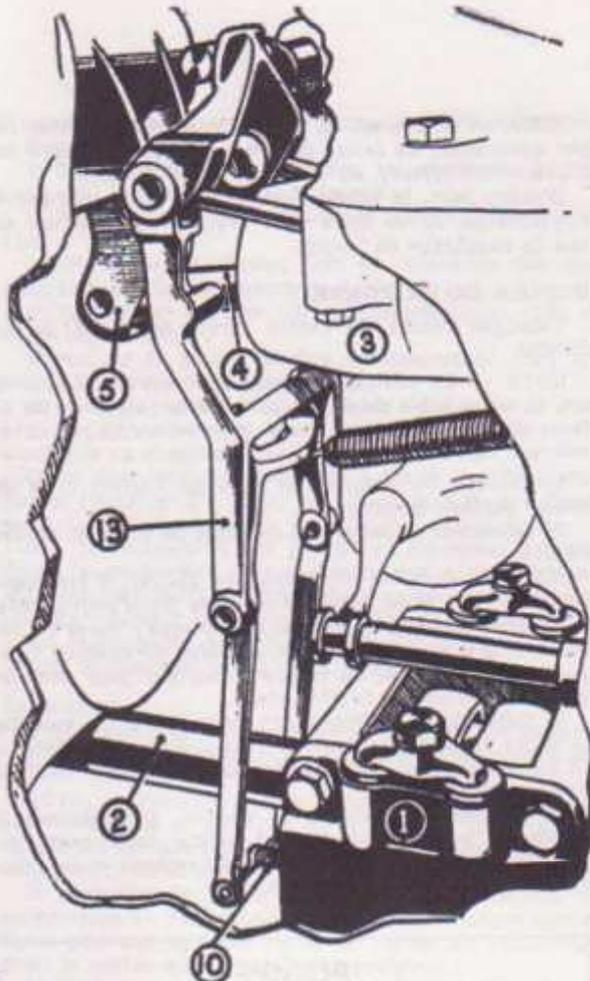


Fig. 11. — Système de relevage (intérieur)

La démultiplication de l'arbre de prise de force est de 2,75 à 1.

Le diamètre de la poulie est de 229 mm et sa largeur 165 mm. Sa vitesse est de 1.358 t/mn pour 2.000 t/mn moteur et la vitesse linéaire de la courroie est de 957 mètres/minute.

### FREINS

Les freins sur roues AR sont du type auto-serreurs à commande mécanique jumelée par la pédale droite ou indépendante par pédale gauche et droite.

Leur réglage est obtenu de la façon suivante :

Monter sur cric la roue à régler.

Desserrer l'écrou de l'axe de centrage du rochet, placé sous le carré de réglage.

Visser le carré jusqu'au blocage de la roue.

Serrer l'écrou de l'axe.

Desserrer de six à huit crans le carré du rochet.

La roue doit tourner librement.

Finir le réglage aux essais. Ne pas modifier la longueur des tiges de commande.

La dépose du tambour de frein a été donnée plus haut, le remplacement des garnitures étant classique.

(Voir les caractéristiques pour dimensions de garnitures à prévoir.)

### RELEVAGE HYDRAULIQUE

(fig. 11 et 12)

Comprend un système de relevage et un système de contrôle automatique de la profondeur et de sécurité. Une pompe à quatre cylindres (1) commandée par

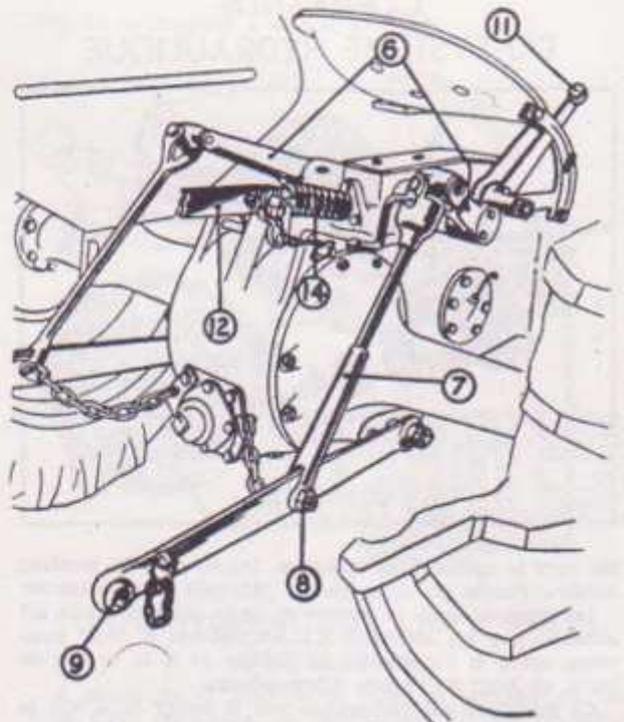


Fig. 12. — Système de relevage (extérieur)

l'arbre de prise de force (2) alimente en huile sous pression le cylindre (3). Par l'intermédiaire d'une bielle à rotule, le piston agit sur le levier de manœuvre (5) de l'axe de relevage sur lequel sont montés extérieurement les deux bras de relevage (6).

Ces bras sont reliés aux bras inférieurs (8) par deux biellettes de liaison (7), dont la gauche est réglable en longueur. Les attaches supérieures sont à cardans.

La commande (11) placée à droite, agit sur la fourchette de commande du fourreau de distribution (ou valve de contrôle) placé à la partie inférieure de la pompe.

La barre supérieure d'attelage (12) agit par l'intermédiaire d'un ressort taré (14) et d'une fourchette de relais (13) sur la valve de contrôle et maintient l'outil à une profondeur correcte.

Le seul entretien nécessaire est l'emploi d'une huile appropriée et de maintenir les articulations en bon état.

**Fonctionnement** (voir planche « Pompe de relevage hydraulique »)

L'arbre de prise de force traverse le corps de pompe et s'engage dans les cannelures de deux excentriques (18) agissant sur deux dés guidés, portant de part et d'autre deux pistons (19).

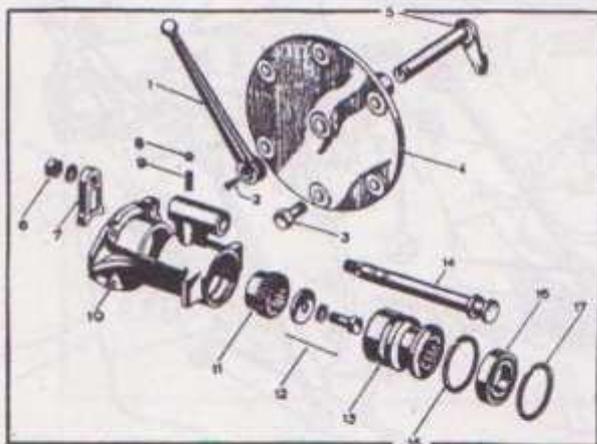
De chaque côté du corps de pompe est fixée une culasse (20), comportant chacune un système double de clapets d'aspiration et de refoulement (21) maintenus par une bride (22).

Un clapet anti-retour (23) et une bille de surpression (24) sont placés sur le circuit de refoulement.

Enfin, la valve de contrôle est placée au bas du corps de pompe, et commandée par le levier de contrôle à main et par le système de contrôle automatique et de sécurité.

A la position centrale, l'huile ne peut pas circuler. La valve étant vers l'avant, l'huile est aspirée et refou-

## COMMANDE DU SYSTÈME HYDRAULIQUE



lée vers le cylindre de relevage, tandis qu'à la position arrière, l'huile du cylindre est refoulée vers le carter.

La commande de la pompe et de la prise de force est obtenue par un manchon d'accouplement à deux positions, situé à l'avant de la pompe et à la sortie de boîte, en bout de l'arbre intermédiaire.

Ce manchon est commandé par le levier situé sur la plaque de visite côté gauche du carter AR.

### Position « descente » (fig. 13)

La valve de contrôle (10) commandée par la fourchette articulée (25), actionnée par le levier (11) est en position « descente ».

L'outil descend, mais l'arrêt de descente est obtenu par la liaison de la fourchette de relais (13), reliée en B à la fourchette de commande (25).

Lorsque la pression du ressort (14) est suffisante, tout l'ensemble pivote autour du point d'appui A et la valve se trouve ramenée à la position neutre.

Si le tracteur vient à changer de position par rapport à l'outil, l'équilibre du ressort s'en trouve modifié et de ce fait, la position de la valve de contrôle également.

La montée et la descente alternatives de l'outil s'en suivent, dépendant de la position initiale du levier de commande à main.

### Position montée (fig. 14)

Le levier (11) est ramené complètement à la position haute arrière du secteur.

La fourchette (25) ramène la valve en position admission d'huile.

Le piston, par l'intermédiaire de la bielle de poussée, fait pivoter les bras (6) autour de l'axe (28).

Le relevage est arrêté lorsque la jupe du piston (27) bute sur la fourchette (25) et la ramène en position neutre, l'ensemble pivotant au point A.

### Sécurité (fig. 15)

Lorsque l'outil rencontre un obstacle quelconque, la barre supérieure d'attelage écrase le ressort (14) et il en résulte un mouvement en arrière de la fourchette (13).

La fourchette (25) vient en butée sur l'embase du cylindre, et la came en A ne porte plus sur l'excentrique du levier de contrôle à main. Par l'intermédiaire du ressort de rappel (26), la valve de contrôle se trouve placée en position « baissée », et le poids de l'outil est supprimé du tracteur. Les roues patinent et tous dégâts sont ainsi évités.

NOTA. — La conception du système est telle qu'un léger mouvement du levier de commande correspond à un déplacement effectif du fourreau de distribution.

D'autre part, le calcul des bras de levier permet à l'équilibrage de se faire très rapidement, surtout en cas de surcharge de l'outil.

### DEPOSE DE LA POMPE

Vidanger l'huile du carter (trois bouchons de vidange).

NOTA. — En abaissant l'avant du tracteur de 30 à 40 cm, il est possible de démonter le palier AR de prise de force sans vidanger (cas d'une inspection du système de relevage hydraulique).

1° Enlever les plaques de côté du carter, celle de droite portant la jauge;

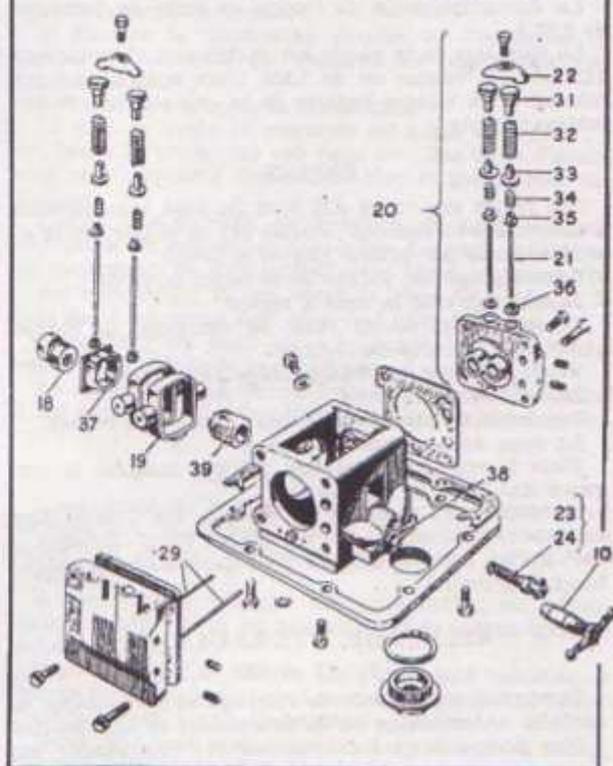
2° Démonter le palier AR de prise de force et retirer l'arbre.

NOTA. — Jusqu'au n° de tracteur 134.000, il est possible de démonter la valve de contrôle par l'orifice ainsi découvert, sans avoir à enlever la pompe; après ce numéro, cela n'est plus possible, la valve de contrôle comportant un guide et un système oscillant (voir chapitre suivant), qui gênent le démontage.

3° Débrancher la fourchette de la valve de contrôle, le levier étant en position « levée ». Les extrémités de la fourchette sont emmanchées sur les rotules du T de commande;

4° Enfoncer la valve vers l'avant. Déboulonner la plaque du support inférieur et retirer doucement l'ensemble vers le bas. Le tube reliant l'embase et le cylindre ne doit pas être démonté.

## POMPE DE RELEVAGE HYDRAULIQUE



**Démontage** (voir planche « Pompe de relevage hydraulique »)

- 1° Enlever de part et d'autre, les chambres à clapets (20) et l'ensemble des clapets ;
- 2° Retirer les tiges guides des supports de piston (29) ;
- 3° Démontez les étriers (22) et l'ensemble des clapets et ressorts des chambres à clapets ;
- 4° Retirer les pistons (19), les excentriques (18) et leurs cages (37) ;
- 5° Retirer le palier d'arbre de commande (39) du corps de pompe (alésage carré).

Si cela n'a pas été fait, démonter les clapets de surpression et anti-retour et la valve de contrôle (10), ainsi que sa chemise (38).

Cette chemise est emmanchée à force, et il faut employer l'outil n° FT 21 A pour l'extraire de son logement.

Son remplacement est délicat et nécessite l'emploi d'une jauge « entre » et « n'entre pas », son emmanchement trop serré provoquant un resserrement de son alésage intérieur où coulisser la valve de contrôle.

Au remontage, employer l'outil FT 21 B qui positionne la chemise dans le corps de pompe.

#### Remontage

- 1° Replacer les tiges guides de supports de piston ;
- 2° Remonter le palier (39), et l'ensemble excentrique cage et pistons.

NOTA. — Placer les côtés décollés des excentriques vers l'intérieur et s'assurer de la position des supports de pistons sur leurs guides. (Ces guides n'existent pas sur les premiers modèles.)

3° Remonter la valve de contrôle et les clapets de surpression et anti-retour. (Ces deux dernières opérations peuvent se faire après la repose de l'ensemble dans le carter sur les premiers modèles) ;

4° Remonter les clapets d'aspiration et de refoulement sur les chambres à clapets et replacer celles-ci avec leur joint sur la pompe.



Procéder en sens inverse du paragraphe « dépose » pour remonter la pompe en place, en prenant la précaution d'enfoncer la valve de contrôle vers l'avant, si celle-ci est montée.

Serrer les écrous de fixation avec un couple de 7,6 à 8 m/kg.

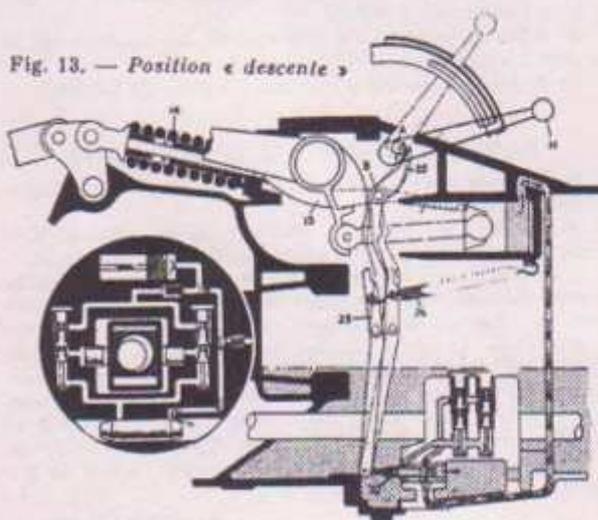


Fig. 13. — Position « descente »

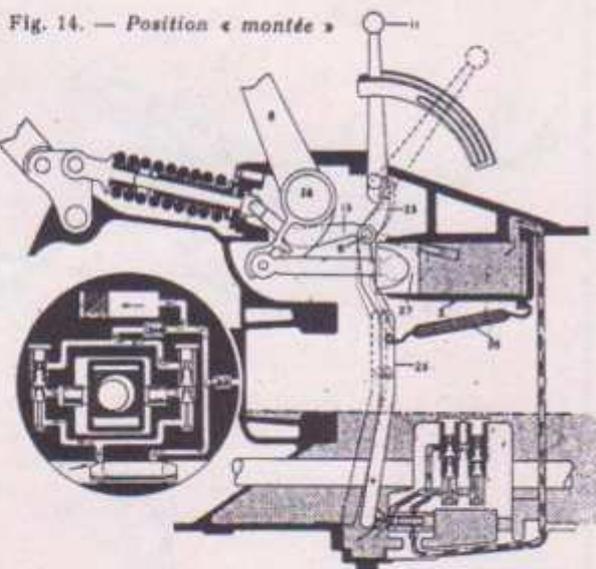


Fig. 14. — Position « montée »

### POMPE HYDRAULIQUE 8.700 A VALVE OSCILLANTE

A partir du n° 134.000, la valve de contrôle est du type 8.700 oscillante. Ce mouvement lui est transmis par une fourchette commandée par l'excentrique de pompe. Cette fourchette est emmanchée par cannelures sur une bague pouvant tourner à l'intérieur du corps de pompe dans l'axe de la valve. Cette bague comporte un alésage carré, dans lequel coulissera l'extrémité d'une tige fixée à l'autre extrémité à la valve de contrôle.

Au fonctionnement de la pompe correspond une oscillation de la bague qui transmet son mouvement à la valve par la tige guide, n'affectant aucunement sa manœuvre normale dans le sens longitudinal.

Avec cette nouvelle pompe, il a été monté un raidisseur de fourchette de commande. Il est placé au-dessus de l'arbre de prise de force, entre les deux bras de fourchette, sur laquelle il est monté par deux vis.

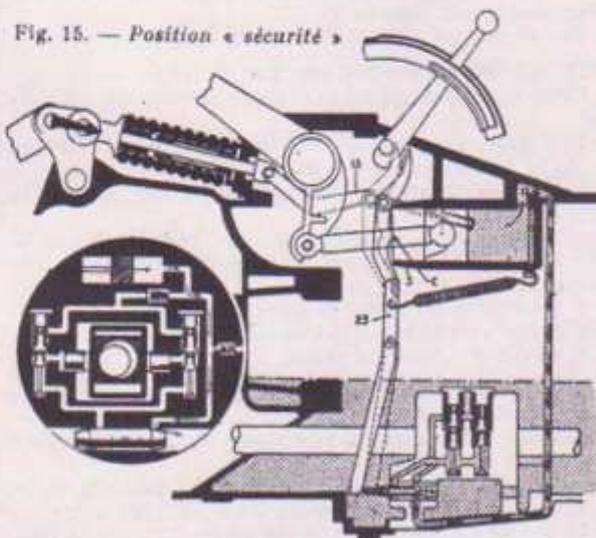
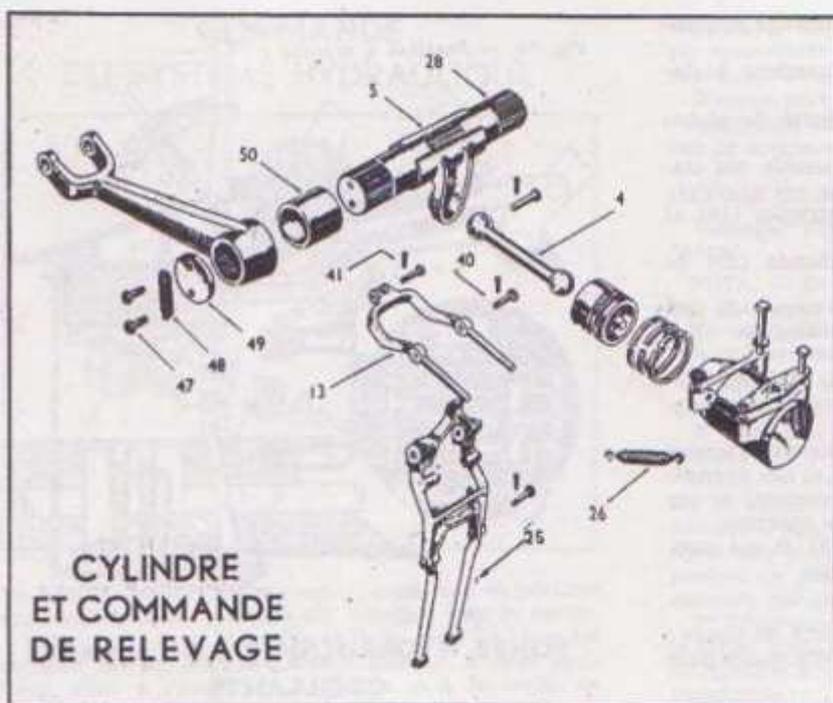


Fig. 15. — Position « sécurité »



CYLINDRE  
ET COMMANDE  
DE RELEVAGE

#### Démontage

Le démontage de la pompe 8.700 est le même que pour l'ancien modèle. Noter toutefois qu'il n'est pas possible de démonter la valve de contrôle sans déposer la pompe.

Pour dégager la fourchette de commande, il est nécessaire d'enlever le raidisseur.

L'ensemble de pompe étant déposé :

- 1° Sortir la valve de contrôle avec sa tige guide ;
- 2° Retirer l'ensemble des clapets ;
- 3° Démontez les flasques latéraux ;
- 4° Démontez la valve de contrôle ;
- 5° Dévisser le boulon fixant la fourchette et tirer celle-ci à fond contre la face de la pompe, retirer les excentriques, leurs cages et les cadres de pistons, ainsi que le palier d'arbre de commande ;
- 6° Retirer la bague et la fourchette ;
- 7° Enlever la chemise de la valve de contrôle, si son changement est nécessaire.

Le remontage s'opère dans l'ordre inverse.

#### DEPOSE DU SYSTEME DE RELEVAGE

Cette opération ne nécessite pas la vidange du carter :

- 1° Enlever les axes de liaison des bras de relevage et de la barre supérieure d'attelage ;
- 2° Enlever la plaque de visite de droite portant la jauge ;
- 3° Désaccoupler la fourchette de commande de la valve de contrôle de la pompe (voir paragraphe précédent) ;
- 4° Démontez le carter support des bras et du cylindre. Il est recommandé d'enlever le siège et son support avant d'enlever ce carter.

#### DEPOSE DU CYLINDRE (voir planche)

Débrancher le ressort de rappel (26).

Dévisser les quatre boulons fixant le cylindre au carter.

Retirer le cylindre. Le jeu entre le cylindre et le piston doit être compris entre 0,038 et 0,063 mm.

Le jeu de coupe des segments est de 0,25 à 0,43 mm.

Le démontage de l'ensemble du système de relevage ne comporte aucune particularité. Se repérer aux figures pour l'emplacement des pièces.

Noter que les bras de relevage sont emmanchés à cannelures sur l'axe et qu'il existe une cannelure maîtresse repère.

Attention à la position et à l'état des joints d'embase de cylindre sur le couvercle du carter.

Serrer les boulons de fixation du cylindre avec couple de 7,6 à 8 m/kg.

NOTA. — Après démontage et remontage de l'ensemble de sécurité, il est nécessaire de procéder au réglage du ressort de la chape d'attache de la barre supérieure d'attelage. Avec un outil et en position « relevée », le ressort doit avoir un maximum de jeu de 0,508 mm.

Si ce jeu n'est pas obtenu, on doit :

- 1° Abaisser l'outil ;
- 2° Désaccoupler la chape ;
- 3° Serrer celle-ci d'un demi-tour ou plus, en cas de jeu important ;
- 4° Remonter et procéder à un essai, ajuster si nécessaire en serrant ou desserrant la chape.

#### RÉGLAGE DU LEVIER DE CONTROLE

Le levier de contrôle est fixé sur une embase, elle-même boulonnée sur le côté droit du carter supérieur.

Cette embase comporte un flasque et un disque à friction réglable par l'écrou goupillé de fixation. Une butée réglable sur le secteur permet de limiter le déplacement du levier.

Le réglage de cette butée est obtenu comme suit :

Les bras de relevage devraient commencer à s'abaisser quand le levier est déplacé vers l'avant de 57 mm à partir de la position « relevée » (en butée). Cette condition n'étant pas obtenue, il faut :

- 1° Accrocher et lever un outil ;
- 2° Desserrer les quatre vis de fixation du cadran (les orifices de fixation sont ovalisés) ;
- 3° Placer la butée du levier à 57 mm à partir de la position la plus haute du levier ;
- 4° Déplacer le levier vers l'avant, jusqu'à ce que l'outil commence à baisser ;
- 5° Ajuster le cadran si nécessaire, en maintenant le levier en position ;
- 6° Resserrer les vis et vérifier la cote de 57 mm.

#### BARRE SUPÉRIEURE D'ATTELAGE

Ne jamais tirer ou remorquer avec la chape du système de sécurité.

Elle doit être réglée à 63,5 cm entre rotules. Elle peut être allongée pour certains travaux spéciaux.

A l'assemblage, les deux parties constitutives de cette barre doivent être bloquées ensemble. Elles comportent des repères de longueur minimum.

NOTA. — En cas d'échange de pignons de la bielle de liaison et de la manivelle d'égalisation côté droit, noter qu'il existe une modification dans la taille des pignons. Cette modification a eu lieu entre les n° TE 6.483 et 8.701, numéros sur lesquels les deux types ont été montés.

Les pignons sont fournis par paires (arbre et pignon) et ne peuvent être séparés.

P. BOULANGER