

2EME PARTIE

ALIMENTATION

Chapitre 1

ALIMENTATION - ESSENCE

Section	Page
A. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. RÉGLAGES	5
C. FILTRE À AIR TYPE SEC	8
D. RÉSERVOIR DE COMBUSTIBLE, TUYAUTERIES, POMPE, FILTRE ET CUVE DE SÉDIMENTATION	8
E. CARBURATEUR	9

Chapitre 2

ALIMENTATION - DIESEL

Section	Page
A. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. RÉGLAGES - POMPE D'INJECTION À DISTRIBUTEUR ROTATIF	6
C. RÉGLAGES - POMPE D'INJECTION EN LIGNE	8
D. POMPE D'ALIMENTATION - RÉVISION	11
E. RÉSERVOIRS DE COMBUSTIBLE, FILTRES ET TUYAUTERIES - RÉVISION	13

Chapitre 3

FILTRES A AIR

Section	Page
A. PRÉ-FILTRE - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. FILTRE À AIR À BAIN D'HUILE - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	2
C. FILTRE À AIR À BAIN D'HUILE - RÉVISION	2
D. FILTRE À AIR DE TYPE SEC - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	3
E. FILTRE À AIR DE TYPE SEC - RÉVISION	3

Chapitre 4

INJECTEURS

Section	Page
A. INJECTEURS - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. INJECTEURS - RÉVISION	2

Chapitre 5

POMPE D'INJECTION - A DISTRIBUTEUR ROTATIF

FORD 2600, 3600, 4100, 4600, ET 6600

Section	Page
A. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. CALAGE DE LA POMPE SUR LE MOTEUR	5
C. RÉVISION	5
D. CONTRÔLE	19

Chapitre 6

POMPE D'INJECTION - EN LIGNE

Section	Page
A. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. CALAGE DE LA POMPE SUR LE MOTEUR	7
C. RÉVISION	9
D. CONTRÔLE	21

Chapitre 7

TURBOCOMPRESSEUR

Section	Page
A. TURBOCOMPRESSEUR - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B. TURBOCOMPRESSEUR - RÉVISION	2
C. CORRECTEUR DE SURALIMENTATION - DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	8

Chapitre 8

RECHERCHE DES INCIDENTS, SPECIFICATIONS, PROGRAMMES D'ESSAI ET OUTILS SPECIAUX

Section	Page
A. RECHERCHE DES INCIDENTS - MOTEURS À ESSENCE	1
B. RECHERCHE DES INCIDENTS - MOTEURS DIESEL	4
C. SPÉCIFICATIONS	10
D. PROGRAMMES D'ESSAI	14
E. OUTILS SPÉCIAUX	16

2EME PARTIE

ALIMENTATION

Chapitre 1

ALIMENTATION - ESSENCE

Section		Page
A.	DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	1
B.	RÉGLAGES	5
C.	FILTRE À AIR TYPE SEC	8
D.	RÉSERVOIR DE COMBUSTIBLE, TUYAUTERIES, POMPE, FILTRE ET CUVE DE SÉDIMENTATION	8
E.	CARBURATEUR	9

A. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

FILTRE À AIR

Le filtre à air à élément papier est du type sec. La prise d'air du filtre est située à la partie supérieure et à l'avant du capotage du radiateur. Les impuretés les plus importantes admises dans le moteur sont filtrées par un tamis à larges mailles ou par une grille prévue sur le couvercle d'admission d'air. L'air est ensuite amené par une tuyauterie au filtre à air à l'intérieur duquel il passe à la périphérie d'un élément filtrant en papier. Les impuretés les plus importantes ayant traversé le premier tamis de filtrage sont récupérées à la partie basse de l'enveloppe du filtre à air et tombent dans un manchon en caoutchouc situé sous le filtre à air. Ce manchon comporte une découpe à sa partie inférieure, découpe qui permet l'évacuation des impuretés éliminées dans l'air. Après filtration de l'air par l'élément filtrant en papier, l'air épuré emprunte un conduit pour arriver au carburateur.

CARBURATEUR

Le carburateur, Figure 1, est un carburateur vertical simple corps réalisé en aluminium moulé sous pression. Ce carburateur

comporte deux pièces essentielles: le corps et la cuve.

Le carburateur a pour rôle d'assurer le mélange de l'air et du carburant dans des proportions judicieuses permettant ainsi l'alimentation du moteur en mélange air carburant. Ce carburateur comporte 4 dispositifs de dosage: le gicleur de ralenti, le gicleur principal, le gicleur d'enrichissement et la pompe de reprise. En outre, un flotteur est prévu afin d'assurer une alimentation régulière en carburant; enfin, un starter facilite le démarrage à froid du moteur.

L'ensemble gicleur de ralenti, gicleur principal, gicleur d'enrichissement et pompe de reprise est regroupé au milieu du corps du carburateur et baigne dans le combustible. Cette disposition permet de favoriser le refroidissement des pièces internes du carburateur par la présence du combustible. Cette disposition favorise en outre le dosage du combustible lequel est dosé à l'état liquide et non à l'état de vapeurs. Enfin, notons que cette disposition permet le fonctionnement du tracteur suivant des inclinaisons très fortes. Ce carburateur est muni d'une cuve en laiton et d'un levier cuve en acier inoxydable articulé sur un axe.