

INSTALLATIONS HYDRAULIQUES

Chapitre 1

INSTALLATION HYDRAULIQUE - FORD 2000, 3000 ET 4000

Section	Page
1. Description et Fonctionnement	1
2. Réglages	13
3. Démontage du cylindre de relevage	16
4. Démontage du couvercle de relevage	22
5. Démontage du régulateur de débit et de sa timonerie	28

Chapitre 2

INSTALLATION HYDRAULIQUE - FORD 5000

Section	Page
1. Description et Fonctionnement	31
2. Réglages	41
3. Démontage du cylindre de relevage	42
4. Démontage du couvercle de relevage	49

Chapitre 3

POMPE HYDRAULIQUE A PISTONS

Section	Page
1. Description et Fonctionnement	55
2. Démontage de la pompe de relevage hydraulique	56

Chapitre 4

POMPE HYDRAULIQUE A ENGRENAGE

Section	Page
1. Description et Fonctionnement	61
2. Démontage de la pompe de relevage hydraulique	63

Chapitre 5

RECHERCHE DES PANNES, SPECIFICATIONS ET OUTILS SPECIAUX

Section	Page
1. Recherche des pannes	67
2. Spécifications	75
3. Outils spéciaux	78

INSTALLATIONS HYDRAULIQUES

Chapitre 1

INSTALLATION HYDRAULIQUE - FORD 2000, 3000 ET 4000

Section	Page
1. Description et Fonctionnement	1
2. Réglages	13
3. Démontage du cylindre de relevage	16
4. Démontage du couvercle de relevage	22
5. Démontage du Régulateur de débit et de sa timonerie	28

1. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

La Figure 1 représente le système hydraulique du Super Dexta 3000. Les différences existant entre ce système et ceux du Dexta 2000 et du Major 4000 sont indiquées en cours de chapitre.

Sur la face extérieure du couvercle de relevage sont montés les bras de relevage, le levier de commande de relevage, le levier sélecteur et le ressort de commande principale. La pompe hydraulique, montée à l'arrière et sur la gauche du moteur, est entraînée par l'arbre à cames. Le carter central du pont arrière constitue la réserve d'huile du système hydraulique. Le débit d'huile est contrôlé par un certain nombre de clapets contenus dans le cylindre de relevage situé à la partie inférieure du couvercle de relevage.

Suivant les conditions, on peut régler le système hydraulique pour maintenir une traction constante sur le système de relevage (contrôle d'effort) ou pour maintenir le système de relevage à une hauteur constante par rapport au tracteur (contrôle de position).

Sur le Super Dexta 3000 et sur le Major 4000, il est possible, grâce à un système de contrôle du débit, de modifier la vitesse de relevage de l'outil (ou de l'équipement extérieur) indépendamment de la position du levier de commande de relevage.

Le Major 4000 comportant une transmission à 8 vitesses peut être pourvu d'une prise de force totalement indépendante. Avec ce dispositif, la pompe hydraulique à pistons est remplacée par une pompe à engrenage, décrite au chapitre 4 sous ce titre.

FILTRES HYDRAULIQUES

Le filtre d'aspiration, situé horizontalement au fond du

carter central de pont arrière, est un tube de toile métallique exigeant un nettoyage régulier. La pompe hydraulique aspire l'huile à travers ce filtre et l'envoie au couvercle de relevage. A son retour dans le carter central de pont arrière, une partie de l'huile traverse un filtre à cartouche de papier qui peut être remplacé.

COUVERCLE DE RELEVAGE

Le couvercle de relevage constitue le carter dans lequel se trouvent la timonerie de commande et le cylindre de relevage qui modifie la profondeur de l'outil.

LEVIER DE COMMANDE DE RELEVAGE

Sous l'action de ce levier, raccordé mécaniquement au tiroir de commande, les bras de relevage s'élèvent, s'abaissent ou restent au point mort; le levier de commande est situé sur le côté du couvercle de relevage (Figure 2).

LEVIER SELECTEUR

Le levier sélecteur est situé sur la droite du couvercle de relevage: il permet de passer le "Contrôle de position" en "Contrôle d'effort" (Figure 2). Quand le levier est vertical, l'outil est maintenu à hauteur constante par rapport au tracteur grâce à l'action de la came de l'arbre transversal sur la timonerie de commande; il n'est alors pas affecté par les efforts de traction. Le levier étant horizontal, les efforts variables exercés par l'outil sur le bras supérieur servent à maintenir une traction constante. Ces forces, appelées "signaux", sont transmises au système par l'intermédiaire du ressort de commande principale.