

LIVRET D'INSTRUCTIONS

POUR LA MISE EN MARCHÉ
ET L'ENTRETIEN DES MACHINES

SIMAR

Types 20 et 21 de 3 CV.



**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
DE MACHINES AGRICOLES ROTATIVES**

SIMAR

Acacias - GENÈVE
35, rue de Lancy, 35
Tél. : (022) 4 23 30 - 4 23 39

Adresse télégraphique : SIMAR-GENÈVE
Compte de chèques postaux I. 1861

Ce livret d'instructions est destiné à donner toutes les indications nécessaires pour l'emploi de nos deux modèles de machines: 20 et 21 de 3 CV. Ces deux types sont semblables, à la seule exception de leur vitesse d'avancement que l'on choisira d'après l'emploi que l'on veut en faire.

Le 20 est construit pour l'exécution rapide des sarclages et binages dans les plantations en ligne.

Le 21 est la même machine, mais à marche lente. Il peut donc non seulement sarcler lentement mais servir de motoculteur pour les petits jardins ou dans des petites exploitations.

La construction, l'entretien et la conduite des deux types sont exactement pareils.

Moteur

La fraiseuse-sarcleuse 20 et le motoculteur 21 sont équipés d'un moteur à deux temps monté **entièrement** sur roulements à billes et à rouleaux. La tête de bielle est montée sur roulements à galets, avec cage à galets en acier trempé. Le refroidissement est obtenu par la turbine d'un volant magnétique fixée sur l'arbre du moteur, qui envoie un violent courant d'air sur les ailettes du cylindre.

Le refroidissement ainsi réalisé est excellent et permet de travailler d'une manière continue sans aucun risque de dommage pour le moteur. En outre, l'on évite tous les ennuis et les pannes dus aux courroies des ventilateurs ordinaires.

GRAISSAGE. — Le graissage du moteur est réalisé par le mélange d'huile à l'essence. Il est évident que le graissage du moteur est d'une importance primordiale. **Il est rigoureusement nécessaire de n'utiliser que l'une ou l'autre des huiles que nous préconisons.** Nous nous basons pour conseiller un type d'huile, sur les résultats obtenus au banc d'essais de nos ateliers. Certaines huiles de marques connues peuvent être excellentes pour une automobile dont le moteur est refroidi à l'eau, et peuvent ne pas convenir du tout pour le moteur du motoculteur qui est refroidi à l'air. Quant aux huiles sans marques, offertes par des vendeurs ignorants ou peu scrupuleux, et qui soi-disant, sont aussi bonnes que les huiles de marque, **il faut les refuser absolument.** Le graissage est donc effectué par l'huile que l'on mélange à l'essence et qui se sépare de cette dernière dans le carter du moteur. L'huile que l'on mélange au carburant doit répondre aux trois qualités suivantes :

1. Etre de qualité supérieure.
2. Avoir une viscosité de SAE 40 à SAE 60.
3. Résister à la haute température.

Nous vous recommandons catégoriquement l'une ou l'autre des huiles suivantes pour le graissage du moteur de votre machine :
Gargoyle Mobiloil B — Patent Castrol XL — Veedol No 5 — Shell X 100-SAE 50 ou 60 — Durol Germ No 6 — Texaco SAE 60 — Kervoline TT — Usol Extra Heavy — BP Energol Auto 300 SAE 50 ou 60 — Serntan 50 H — Sigoline M — Essolube 50 B — Elektrion 5045.

Nous déclinons toute responsabilité pour les accidents ou usures prématurées qui pourraient se produire ensuite de l'emploi d'une autre huile que l'une de celles indiquées ci-dessus.

MÉLANGE DE L'HUILE A L'ESSENCE. — Un gobelet-jauge pour l'huile est livré avec chaque machine. On utilise ce gobelet en le remplissant d'huile **jusqu'au trait 6 %**; il contient alors la quantité d'huile nécessaire (3 décilitres) pour le mélange **avec 5 litres d'essence**, on vide le contenu du gobelet dans le bidon d'essence et l'on brasse énergiquement avant de verser le mélange obtenu dans le réservoir.

On ne doit jamais verser l'essence pure et ensuite l'huile dans le réservoir, il serait impossible de brasser suffisamment et l'huile se déposerait au fond du réservoir, obstruant la canalisation d'essence allant du réservoir au carburateur. **Il ne faut jamais faire tourner le moteur, même une demi-minute, avec de l'essence non mélangée à l'huile.**

Durant les deux ou trois premières semaines d'emploi de votre motoculteur, **forcez la dose d'huile de votre mélange en remplissant la mesure jusqu'au trait 8 %**. Vous roderez ainsi votre moteur et en augmenterez la puissance. Après quoi, vous n'emploierez plus que le 6%. Un motoculteur bien entretenu, bien graissé rendra les plus grands services pendant de longues années, sans la moindre panne et sans aucune réparation, tandis que la machine la plus robuste ne pourra résister à un mauvais entretien et un mauvais graissage. Pour obtenir ce résultat **suivez à la lettre les instructions de ce manuel écrit à votre intention.**

RÉSERVOIR D'ESSENCE. — Sur les machines 20 et 21 le réservoir est placé à l'arrière du moteur et a une contenance de quatre litres. Un filtre-tamis situé à la base du réservoir, dans le corps du robinet d'essence, retient les impuretés pouvant obstruer le gicleur du carburateur. Il suffit de dévisser l'écrou-raccord du tuyau d'essence pour sortir le filtre et le nettoyer. Démontez et nettoyez à l'essence, souvent et régulièrement, le filtre d'essence.

L'orifice de remplissage du réservoir est fermé par un bouchon fileté ayant à sa partie supérieure un trou pour permettre à l'air de pénétrer dans le réservoir; il faut veiller à ce que ce trou ne soit jamais bouché. Si ce trou était obstrué, l'essence ne pourrait plus s'écouler vers le carburateur.

FILTRE A AIR. — A l'arrière du réservoir se trouve un tube servant de conduit à l'air devant se mélanger à l'essence; à l'intérieur de ce tube se trouve une tige munie de grappins pour retenir de la paille de bois imbibée d'huile de poisson ou de colza.

La partie supérieure de ce tube est fermée par une crépine recouverte d'un sac en toile qui a pour but de filtrer l'air aspiré par le moteur. Une

cloche métallique protège le tout de la pluie ou des dégâts éventuels qui pourraient advenir au sac de toile recouvrant la crépine. Le rôle de ce filtre à air est d'une grande importance; il retient les impuretés et la poussière qui sont mélangées à l'air avant sont arrivée au moteur.

La paille de bois doit toujours être imbibée d'huile de façon à retenir les poussières très fines qui pourraient passer au travers de la toile. Dès que la paille de bois devient sale, vous devez la remplacer immédiatement. **(Nous disons bien remplacer et non pas nettoyer).** La paille de bois sale que l'on extrait du filtre doit être jetée et remplacée par de la paille de bois propre **et imprégnée d'huile.**

Le sac doit être brossé souvent, car de son entretien dépendra la durée de votre moteur. Entre le conduit en fonte et le tube du filtre à air se trouve un tamis qu'il est nécessaire de nettoyer de temps à autre, car la paille de bois se sépare en parcelles plus ou moins longues qui viennent se fixer sur ce tamis et l'obstruer, ce qui naturellement nuit au bon fonctionnement du moteur.

Aucune responsabilité n'est endossée par la maison SIMAR pour les dégâts pouvant résulter du mauvais entretien du filtre à air.

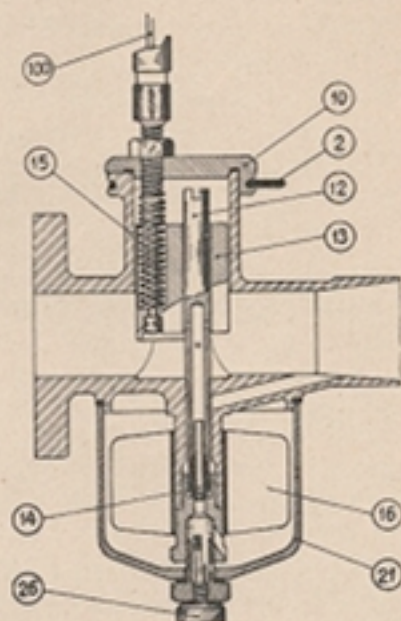
CARBURATEUR. — Le carburateur «EXAIR» étudié par SIMAR est spécialement conçu pour nos moteurs. Il est pourvu d'un gicleur central et est rigoureusement étanche. La cuve centrale permet de maintenir le carburant à son niveau, même si la machine est fortement inclinée.

Le carburant arrive au carburateur et remplit la cuve (21) dans laquelle se trouve un flotteur (16); ce dernier, sous la poussée du liquide, monte et vient appuyer sur un pointeau de fermeture arrêtant ainsi le remplissage de la cuve. On appelle le carburant en appuyant sur un poussoir situé sur la droite du carburateur et qui agit sur le flotteur. Un boisseau (13) commandé par un câble d'acier (100) donne plus ou moins de passage aux gaz nécessaires à la marche du moteur.

Le gicleur (14) par suite de la fermeture étanche du carburateur se trouve à l'intérieur du corps (15) du carburateur. Il faut donc pour le dévisser libérer le couvercle (10), en écartant les extrémités du ressort (2) qui l'assure. Sortir le couvercle qui entraîne le boisseau et le câble. Dévisser le porte-gicleur (12) en utilisant le ressort (2). Dévisser ensuite le gicleur lui-même (14) en introduisant sa tête carrée dans la rainure prévue à cet effet sur la cuve. Si le gicleur est obstrué, le déboucher, soit en soufflant, soit à l'aide d'un crin ou de tout autre fil **non métallique.**

Pour enlever la cuve du carburateur, desserrez les deux écrous fixant le carburateur à la pipe d'admission, poussez le carburateur vers l'arrière puis basculez-le vers l'extérieur.

L'arrivée de l'essence au carburateur, se fait par un tube reliant le robinet du réservoir au raccord d'arrivée d'essence au carburateur. Dans ce raccord d'arrivée d'essence se trouve un filtre-tamis retenant les dernières impuretés que peut contenir encore le carburant. Pour nettoyer ce filtre tamis, séparer d'abord le tube d'essence du raccord,



puis enlever l'écrou qui le bloque. Ensuite enlever le raccord et nettoyer le filtre-tamis. Remonter le tout, sans oublier de remettre les joints sous le raccord et sous l'écrou.

Pour vidanger la cuve du carburateur, dévisser la vis molletée (26) sous la cuve du carburateur. Cette vis reste retenue à la cuve par un filetage, ce qui évite de l'égarer.

Il se peut que le carburateur ait été trop souvent noyé et que trop d'essence liquide soit entrée dans le cylindre. Il faut alors ouvrir le **robinet purgeur** se trouvant sous le carter du moteur. On ouvre et ferme le robinet au moyen d'un tournevis. Le robinet de vidange est ouvert quand la fente est verticale (I) et fermé quand elle est horizontale (—). **Ne jamais laisser le robinet purgeur ouvert pendant le travail du motoculteur.**

ALLUMAGE. — L'allumage est fait par un volant magnétique d'une construction très soignée. Il répond exactement au service qui lui est demandé. Son montage est indé réglable de sorte qu'il donne une entière satisfaction. Le calage du volant magnétique est rigoureusement mis au point lors de l'essayage de nos moteurs sur les bancs d'essais. Le volant magnétique ne peut être démonté que par un mécanicien qualifié et possédant un outillage approprié pour ce travail. L'écartement des vis platinées ne doit pas excéder 3/10 de millimètre. Le courant fourni par le volant magnétique est conduit à la bougie du moteur au moyen d'un câble isolé. La bougie elle-même est et doit être de première qualité, résister aux hautes températures sans être trop froide pour ne pas s'encrasser.

La distance entre les pointes de la bougie ne doit pas dépasser 1/2 millimètre.

Carter principal

Le carter de vitesse contient un train d'engrenages droits, la vis sans fin et la roue à vis sans fin. La lubrification de la boîte de vitesse se fait par la rotation des pignons qui projettent l'huile sur les roulements et sur les coussinets. Il est donc nécessaire d'avoir constamment une quantité d'huile suffisante dans le carter.

Pour remplir le carter de vitesse, il faut dévisser le bouchon peint en rouge et percé de quatre trous qui se trouvent à peu près à mi-hauteur, sur la gauche, du carter de vitesse, sitôt après le carter moteur. Le niveau d'huile est indiqué lorsque la machine repose sur **la fraise et que l'huile arrive au niveau du trou de remplissage du carter.** Dans l'orifice ainsi ouvert introduire de l'huile **épaisse en été** soit : Mobilube C ou Castrol D ou Veedol TG 140 ou Shell Dentax SAE 140 ou encore Valvoline X 18. En hiver demi-fluide soit : Mobilube CW ou Castrol ST ou Veedol TG 90 ou Shell Dentax SAE 90 ou encore Valvoline X 18. Après avoir travaillé un certain temps, il est nécessaire de changer l'huile du carter laquelle a perdu ses qualités par suite d'un usage trop prolongé; pour cela dévisser le bouchon six pans se trouvant sous le carter de vitesse, et pencher la machine en avant pour faciliter l'écoulement de l'huile. Une fois le carter vidé, remettre le bouchon fileté et remplir le carter d'huile fraîche jusqu'à la hauteur indiquée. **La quantité d'huile que contient le carter 20 ou 21 est de 1 litre.**

Le carter de la machine 20 diffère du carter 21 par la vis sans fin et la roue vis sans fin.

La vis sans fin de la 20 est à 2 filets alors que celle de la 21 est à 1 filet.

L'arbre des roues motrices est monté sur des roulements à billes qui sont protégés par des joints spéciaux, qui empêchent l'huile de sortir de la boîte de vitesse. Des disques entraîneurs sont rivés sur l'arbre des roues. Ces disques entraîneurs sont percés de trous et tournent constamment à la vitesse de la roue à vis sans fin.

Les moyeux des roues motrices tournent librement sur ces disques entraîneurs. Pour les entraîner lors de l'emploi de la fraise, il faut pousser à fond la broche qui se trouve sur le moyeu de chaque roue de façon à relier ce dernier au disque entraîneur. **Cette opération doit se faire pour chaque roue.** Les broches d'entraînement sont maintenues par des vis de sûreté. En retirant les broches à soi, les roues sont à nouveau libres et il est possible de rouler la machine sans le secours du moteur.

Au moyen d'une burette à huile ou avec la pompe à pression livrée avec la machine, graisser fréquemment les tringles de commande d'embrayage, les poussoirs, les moyeux des roues motrices et le support du guidon.

Guidon

Le guidon, d'un modèle complètement nouveau, breveté en Suisse et à l'étranger, permet de conduire la machine avec une très grande aisance sur n'importe quel terrain, et sans la moindre fatigue.

Entre les mancherons du guidon se trouvent trois leviers ayant des fonctions différentes.

Le levier de gauche (peint en rouge) commande l'embrayage des roues motrices. Lorsqu'on le manœuvre de bas en haut, il embraye la vitesse. Le levier (peint en vert) placé à droite commande l'embrayage de la fraise. L'embrayage se fait dans le même sens, c'est-à-dire qu'il faut soulever le levier de bas en haut pour actionner la fraise.

Entre ces deux leviers et en dessous se trouve un troisième levier, commandant le verrou du guidon. Au moyen de ce levier, il est possible d'obtenir trois positions différentes du guidon, soit une première au centre, une seconde permettant au conducteur d'être à 35 degrés à droite ou à gauche de la machine, le conducteur pouvant alors marcher à côté et à l'arrière de la fraise, et enfin une troisième position mettant les mancherons à angle droit. Le conducteur peut alors conduire la machine en marchant lui-même entre deux lignes de légumes proches de la ligne travaillée tout en se tenant entre les deux mancherons et en les maintenant chacun d'une main.

Pour employer cette dernière position du guidon, il faut le régler d'une façon correcte, en observant les instructions ci-après :

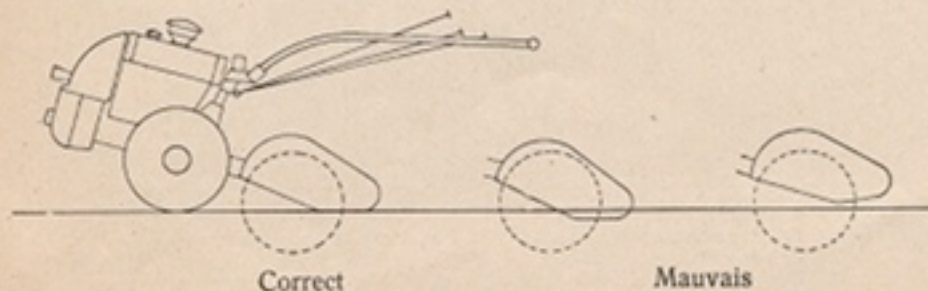
1. Mettre le guidon à gauche ou à droite, perpendiculairement à la machine, car c'est dans cette position du guidon qu'il est le plus facile de la diriger entre les lignes étroites.
2. Une fois le guidon mis en place, comme indiqué ci-dessus, desserrer les raccords tenant les tubes-mancherons et les moyeux d'orientation, puis mettre les mancherons à la hauteur du conducteur, le mancheron avant étant aussi perpendiculaire que possible à la direction de l'avancement. Le mancheron arrière se réglant après.
3. Déplacer le guidon à l'opposé. Régler alors le mancheron arrière, qui à son tour se trouve placé à l'avant, pour avoir dans cette orientation et pour ce second mancheron la même position perpendiculaire à l'avancement.
4. Serrer tous les raccords fermement. Le guidon est prêt pour conduire la machine avec le maximum de facilité.

COMMANDE DES GAZ. — Sur le mancheron de droite du guidon se trouve la manette des gaz. En tournant la poignée de la commande vers l'intérieur du guidon, vous augmentez le passage des gaz au carburateur, donc plus de puissance. En faisant le mouvement contraire, vous obtenez une diminution des gaz et de la puissance du moteur pouvant aller jusqu'à son arrêt total.

Fraise

La fraise servant au labour du sol est composée d'un carter principal portant des moyeux de largeurs différentes sur lesquels se fixent des ressorts et crochets en nombre variable suivant le genre de culture qu'on désire faire.

POSITION DU TOIT DE FRAISE



La fraise large se compose de deux moyeux avec 12 crochets et 12 ressorts, faisant une largeur de labour de 46 cm. et d'un toit de protection de 50 cm. de largeur avec tablier aplanisseur.

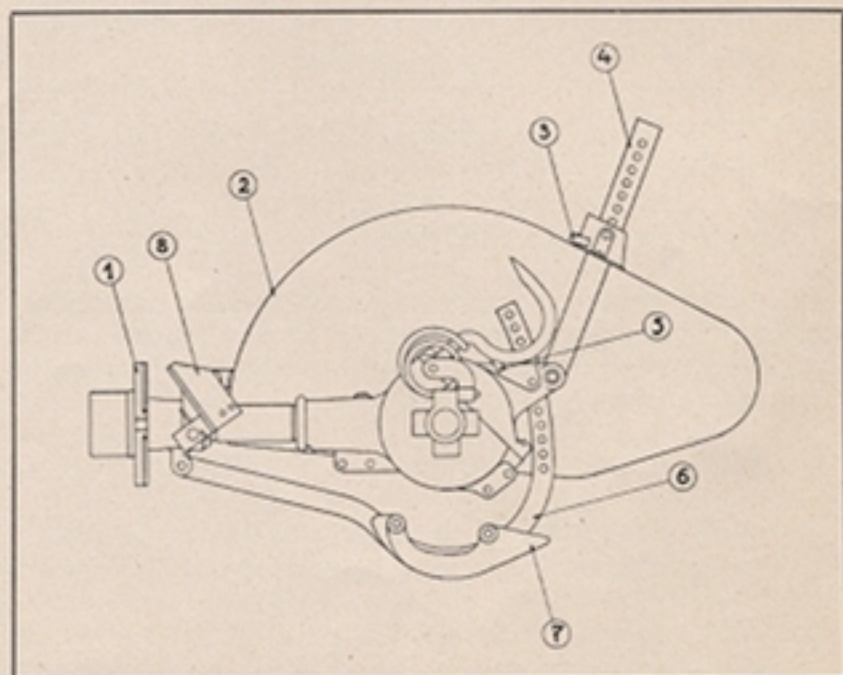
La fraise moyenne se compose de deux moyeux avec 8 crochets et 8 ressorts faisant une largeur de labour de 33 cm. et d'un toit de protection de 38 cm. avec tablier aplanisseur.

La fraise étroite se compose, elle aussi, de deux moyeux avec 6 crochets et 6 ressorts faisant une largeur de labour de 20 cm. et d'un toit de protection de 25 cm. avec tablier aplanisseur.

Le toit de protection est amovible et peut-être réglé en hauteur au moyen d'un verrou que l'on fixe sur la barre de réglage du toit, qui est percée de plusieurs trous.

En aucun cas ce toit de protection ne doit être enfoncé dans le sol et laisser un sillon, ni par contre être trop élevé. Un toit de fraise est bien réglé lorsque les côtés latéraux effleurent le terrain qu'on laboure.

Les crochets qui se montent sur les ressorts peuvent être de deux types différents : le crochet normal ou droit qui est employé pour les



- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. Bride du carter de fraise. | 5. Verrou du patin de profondeur. |
| 2. Toit couverture de fraise. | 6. Patin de profondeur. |
| 3. Verrou du toit de fraise. | 7. Sabot du patin de profondeur. |
| 4. Barre de réglage du toit de fraise. | 8. Décrotoir des roues motrices. |

labours profonds et le crochet sarcleur qui s'utilise pour les binages et les sarclages entre cultures.

PATIN DE PROFONDEUR. — Pour régler la profondeur de labour de la machine et aussi pour l'empêcher de glisser en avant, l'on se servira de la barre située sous le carter de fraise, barre appelée patin de profondeur qui, comme pour le toit de fraise, permet par un crochet et une série de trous percés sur le patin de profondeur d'obtenir une pénétration plus ou moins grande des outils dans le sol.

D'un réglage juste vous obtiendrez un bon résultat dès le premier essai.

Si vous avez mal réglé votre patin vous aurez à remédier aux défauts qui sont de deux genres : ou votre machine patine sur le sol sans vouloir avancer, parce que le patin est trop éloigné du carter et agit trop comme frein sur le sol ; ou la machine bondit comme poussée en avant, parce que le patin est trop près du carter et ne freine pas assez. Dans chaque cas il suffit de corriger la position du patin d'un trou ou deux pour obvier à l'inconvénient observé.

Le patin de profondeur est protégé par un sabot en fonte destiné à subir l'usure normale au contact avec le sol. Ce sabot est fixé par deux boulons.

Lorsqu'on utilise les crochets sarcleurs, un patin flèche se monte à la place du sabot en fonte. Son but est de supprimer la bande de terre non fraisée laissée sous le carter de fraise par le travail relativement moins profond des crochets sarcleurs.

Roues motrices

Les moyeux des roues motrices doivent être bloqués positivement avec les disques entraîneurs pour l'emploi de la fraiseuse-sarcleuse ou du motoculteur comme fraise. Pour cela il faut **introduire la broche de chaque roue** à fond dans le moyeu. Malgré que les disques entraîneurs soient percés de nombreux trous, il se peut que la cheville n'entre pas du premier coup dans son logement. Il suffit alors de faire tourner la roue d'une fraction de tour pour que la cheville puisse pénétrer dans le disque entraîneur.

Les roues peuvent être mise en état de débrayage total, lorsqu'on désire pousser ou tirer la machine à la main comme une brouette.

Pour cela retirer les broches d'entraînement des moyeux des roues motrices dans lesquels elles sont engagées et les deux roues deviennent folles sur l'arbre des roues.

Si le motoculteur ou la fraiseuse-sarcluse est monté en fraise, ne jamais faire entrer les crochets de la fraise en contact avec le sol, si les broches ne sont pas enfoncées à fond dans les disques entraîneurs. Les crochets en tournant agiraient alors comme propulseurs et lanceraient la machine en avant, créant ainsi un réel danger pour le conducteur.

Un graisseur à bille se trouve sur chaque moyeu de roue motrice. Il faut le remplir souvent avec la pompe à pression. Ce graissage a pour but de lubrifier le moyeu de roue motrice sur le disque entraîneur.

PROTECTION DES ROUES MOTRICES. — L'on peut munir la fraiseuse-sarcluse d'une protection (que nous appelons « panier de protection ») entourant les roues motrices et éloignant les feuilles, branches, fruits, etc., lors du passage de la machine entre les lignes.

Il est recommandé d'équiper la machine avec ce panier lors de son utilisation en fraise étroite ou moyenne pour les cultures interlignes. A l'arrière, de chaque côté de ce panier, se trouvent deux axes de longueurs différentes. Ces axes s'introduisent dans un tube-support qui a pour but de maintenir l'arrière de la protection à un écartement plus ou moins large suivant la fraise utilisée. Un ressort de tension ayant à chaque extrémité un porte-mousqueton sert à maintenir les ailes du panier appliquées contre le toit de fraise étroite de 25 cm. Lors de l'emploi de la fraise moyenne de 38 cm. l'emploi du ressort de tension est inutile, la protection se maintenant d'elle-même par sa propre élasticité dans le tube-support.

A l'avant sur le canal d'air, se place un mécanisme permettant d'accrocher automatiquement la protection lorsqu'en arrivant en bout de ligne l'on soulève la fraise au-dessus du sol. Le panier est alors suspendu au-dessus du sol, ce qui permet le pivotement de la machine pour reprendre la ligne suivante. Un câble commandé par une poignée spéciale fixée sur le mancheron gauche du guidon actionne ce mécanisme, et permet de laisser le panier retomber sur le sol. De sorte que le conducteur de la machine n'a pas besoin d'abandonner les mancherons du guidon pour lever ou abaisser la protection pendant son travail.

Une roulette réglable, placée tout à l'avant de la protection, permet de mettre cette dernière à la hauteur voulue suivant les plantes à sarcler, et suivant la nature et la disposition du sol.

Travail avec la fraiseuse-sarcleuse 20 et le motoculteur 21

Règles à observer.

N'entreprenez jamais un travail sans vous être assuré que votre réservoir contient assez d'essence et que cette essence est bien mélangée avec de l'huile au 6 % ou au 8 %, si votre machine est neuve. Que la bougie est propre, ainsi que le filtre à air. La fraise doit être équipée avec les crochets normalement placés.

Lorsque le trajet à effectuer jusqu'au champ n'est pas très long, retirez les broches pour rendre les roues folles et roulez votre machine soit en la tirant, soit en la poussant comme vous le feriez pour une brouette. Si le trajet est long ou accidenté, mettez le moteur en marche après avoir introduit les broches dans chaque roue motrice.

N'emballez jamais le moteur lorsque vous roulez sur route, ceci pour éviter les vibrations beaucoup plus sensibles sur un sol dur que sur celui d'un champ.

Une fois sur le terrain, réglez le patin de profondeur et le toit de fraise, placez le guidon dans une position convenable (voir chapitre **GUIDON**) pour travailler avec facilité et rapidement. **Ces opérations ne doivent se faire que lorsque le moteur est arrêté.** La protection se fixe à son tour en observant les instructions du chapitre précédent.

Pour mettre le moteur en marche, vous devez vous assurer que les leviers d'embrayage vitesse et fraise sont au point mort, c'est-à-dire abaissés. Ouvrez légèrement les gaz au moyen de la manette de commande, ouvrez le robinet d'essence sous le réservoir, appelez l'essence au carburateur en appuyant sur le poussoir du flotteur pour noyer le carburateur.

Une fois ces opérations terminées, enroulez votre courroie de lancement sur la poulie de la turbine à air, le haut de la turbine devant tourner de gauche à droite vue de face, tirez une ou deux fois doucement pour aspirer de l'essence dans le cylindre, puis tirez brusquement pour provoquer un lancé du moteur. Une fois le moteur mis en route, réglez les gaz et fixez la courroie sur l'un des bras du guidon.

L'embrayage de la vitesse doit être effectué le premier en élevant le levier rouge (de gauche) à fond ; ensuite seulement l'on peut embrayer la fraise (levier vert à droite). A ce moment-là, la fraise ne doit pas être en contact avec le sol. Les leviers d'embrayage doivent être élevés tranquillement, sans brusquerie au moyen **d'une simple poussée du doigt.**

L'emploi de la fraiseuse-sarcleuse 20 ou du motoculteur 21 SIMAR est facile pour qui veut suivre nos conseils et instructions. Nos machines sont construites de façon très robuste, permettant à chacun de les utiliser sans crainte. Pendant les premières heures de travail — vingt environ — surveillez la marche de votre moteur, évitez de l'emballer inutilement ou de le faire cogner ou cliqueter en le faisant travailler dur à un ralenti exagéré,

Descendez toujours doucement la fraise dans le sol, en augmentant au fur et à mesure les gaz. Ne laissez pas tomber brutalement la fraise sur le terrain, vous soumettriez les outils de la fraise à un effort trop violent et court qui risque de provoquer des ruptures soit aux ressorts, soit aux crochets.

Il n'est pas nécessaire d'ouvrir tous les gaz pour travailler, cela dépend du terrain et de la profondeur du travail, et en ne les ouvrant que partiellement, vous économiserez de l'essence.

Une fois arrivé à l'extrémité de la ligne, débrayez vitesse et fraise en abaissant les deux leviers (vert et rouge). Fermez complètement les gaz. Penchez la machine en avant (si elle est équipée de la protection), pour accrocher la protection, puis à ce moment remettre un peu de gaz pour obtenir le ralenti. Appuyez sur les mancherons du guidon, en les abaissant vers le sol de façon à faire pivoter la machine sur une roue, l'autre roue étant soulevée par le mouvement donné aux mancherons du guidon.

Une fois en place, dans la ligne suivante, reposez la protection sur le sol en serrant la poignée de déclenchement, puis embrayez à nouveau les leviers, la fraise étant soulevée au-dessus du sol.

Le guidon doit être placé à droite ou à gauche de la machine pour ne pas marcher sur le sol fraisé.

Tous les mouvements expliqués longuement dans ce chapitre doivent être exécutés sans précipitation et sans nervosité.

Pour arrêter le moteur, abaissez les leviers de débrayage, fermez les gaz au moyen de la manette de commande des gaz et fermez le robinet d'essence du réservoir.

Lorsque le travail est terminé, nettoyez la machine en passant un chiffon pour enlever la poussière. Mettez un peu d'huile sur les parties non vernies. Si la machine est déposée dans une grange ou un dépôt où il y a beaucoup de poussière, il faut la recouvrir d'une bâche ou de sacs.

Recommandations et avis pour les machines «SIMAR»

Le fait de ne pas graisser suffisamment ou même d'utiliser n'importe quelle huile pour le moteur ou la boîte de vitesse, cause une usure rapide et immédiate soit du moteur, soit de la boîte de vitesse.

Dès qu'une usure commence sur un point quelconque du moteur et ayant pour cause une mauvaise lubrification, cette usure se développe graduellement jusqu'au point de rendre le moteur inutilisable.

Il faut donc utiliser les huiles que nous vous recommandons, parce que nous les avons expérimentées sur nos bancs d'essais et cela en toute indépendance vis-à-vis des fournisseurs de ces huiles. Nous nous faisons un devoir d'insister sur ce point afin d'éviter que de graves ennuis surviennent aux machines et pour que toujours elles donnent entière satisfaction.

Il faut se rappeler que les roues doivent toujours être embrayées pour fraiser le terrain, et que l'on doit utiliser les crochets normaux droits pour les labours profonds, de préférences aux crochets sarcleurs qui, eux, s'emploient pour les travaux superficiels.

Recommandations importantes

- 1) Si vous désirez un renseignement quelconque, adressez-vous à votre agent régional ou à défaut de celui-ci à SIMAR directement.
- 2) Expliquez clairement sur quoi vous désirez être renseigné.
- 3) Donnez votre adresse exacte et lisible pour que la réponse puisse vous parvenir sans délai.
- 4) Rappelez-vous que la droite et la gauche de la machine sont la droite et la gauche du conducteur, **lorsque vous êtes en position de travail à votre motoculteur.**
- 5) Si vous commandez des pièces de rechange, écrivez lisiblement et en indiquant le numéro exact des pièces d'après la liste des pièces de rechange, ainsi que le type de votre machine et son numéro propre inscrit sur la plaque de matricule en avant du moteur.

Garantie

Notre fabrication étant des plus soignée, nous la garantissons à l'usage pendant une année à partir du jour de la livraison. Toutefois notre responsabilité est limitée au remplacement des pièces défectueuses par vice de matière; les pièces échangées deviennent notre propriété. Nous n'acceptons aucune réclamation ou responsabilité pour dommages et pertes quelconques causés directement ou indirectement par suite de ces défauts de matière, d'usure normale, négligences de service, etc.

Dans le cas où des réparations ou des modifications seraient apportées sans notre consentement au matériel fourni par nous, nous n'en supporterions aucun frais et notre garantie tomberait sans autre.

L'équipement électrique est garanti par les fournisseurs des éléments qui le composent.