



©M.Portier

### 1 Inspecter le cardan, le boîtier et les paliers de la transmission

En plus de son inévitable protection qui doit être en bon état pour garantir la sécurité de l'utilisateur, le cardan de prise de force s'accompagne d'une sécurité à cames qu'il est parfois nécessaire d'ouvrir pour contrôler les ergots. Ces derniers peuvent être à changer. Selon les produits pressés, cette vérification peut avoir lieu toutes les 15 000 à 20 000 bottes. Concernant le boîtier renvoi d'angle, sa vidange peut se faire annuellement pour les gros faiseurs, voire après 10 000 bottes. Dans le cas de machines vieillissantes ou achetées d'occasion, après 30 000 à 40 000 bottes, les paliers de transmission peuvent montrer des signes de faiblesse, imposant des changements de roulement.



©M.Portier

### 2 Passer en revue tous les composants du pick-up

Le diagnostic du pick-up commence par la vérification de l'état des garants et des dents qui peuvent être tordus, voir cassés. Auquel cas, il faudra changer les pièces concernées. Un contrôle plus approfondi peut s'avérer utile en fonction de l'intensité d'utilisation. Sur les pick-up dotés d'un chemin de came, l'usure des cames et du chemin de came est à contrôler selon les préconisations du constructeur. Pour évaluer s'il y a des pièces à changer, il faut mesurer l'amplitude des dents par rapport à un point de référence. Lorsque les capots du pick-up sont ouverts, la tension et l'usure de la chaîne d'entraînement sont à contrôler. Vérifier

également l'état des flasques intermédiaires supportant les barres porte-dents. Quand l'entraînement du pick-up intègre une sécurité à cames, il faut s'assurer que celle-ci n'est pas grippée. Son graissage se fait avec parcimonie (un coup de pompe tous les deux à trois ans), un excès de graisse provoquant un patinage intempestif. Si cela vous arrive, la solution consiste à démonter la sécurité et à la faire tremper dans le GNR pour évacuer la graisse. Dernier point pour assurer un bon suivi de sol du pick-up, vérifier la pression des pneumatiques.



©M.Portier

### 3 Ne pas laisser la saleté s'accumuler sur le système de liage

Le système de liage (ficelle et/ou filet) est sensible au manque de nettoyage. Les problèmes surviennent souvent à la suite d'un remisage sans dépoussiérage du mécanisme de liage. Pour un liage filet, il est nécessaire de contrôler l'état et la tension de la courroie de lancement du filet. Pour préserver sa motricité, le rouleau en caoutchouc doit être toujours propre. La qualité de découpe du filet dépend essentiellement de l'état du couteau. Concernant le liage ficelle, en plus du nettoyage, les pièces en mouvement doivent être lubrifiées.

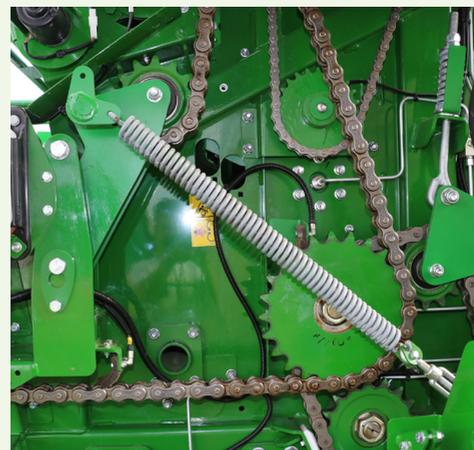


©M.Portier

### 4 Tenir affûtés les couteaux du rotor

De plus en plus de machines sont désormais équipées d'un rotor. Les ameneurs alternatifs restent toutefois disponibles dans certaines marques. Ces

pièces en mouvement sont sensibles à un défaut de graissage. Pour revenir au rotor, celui-ci demande peu d'entretien lorsqu'il est dépourvu d'un système de coupe. En revanche, dès qu'il est associé à des couteaux, il exige un entretien très régulier. Suivant le fourrage récolté, une croûte peut se former sur les couteaux. Si celle-ci n'est pas retirée régulièrement, elle peut provoquer une surépaisseur compliquant le passage des couteaux dans les fentes du canal. Toutes les 200 à 400 bottes (selon la présence de pierres), l'affûtage des couteaux s'effectue sur leur côté plat, à l'aide d'un disque à lamelles pour ne pas détériorer la matière par échauffement. Si le tranchant des couteaux est émoussé, la consommation de carburant va s'en ressentir, tout comme la qualité de coupe, notamment lorsque les sécurités à ressort se déclenchent de manière intempestive.



©M.Portier

### 5 Contrôler les chaînes et le graissage

La tension et l'état des chaînes sont à contrôler de chaque côté de la presse. Vérifier l'efficacité de leur lubrification en inspectant l'état des pinceaux ou des feutres déposant l'huile sur les chaînes et en s'assurant de l'absence de bouchage des tuyaux les alimentant. Le remplissage du réservoir d'huile se fera après avoir soufflé la machine pour éviter les impuretés. Il peut être nécessaire d'augmenter les débits sur des chaînes pas suffisamment lubrifiées.

La plupart des machines ont des graisseurs regroupés, facilitant le travail. Les paliers sont à graisser très régulièrement, tandis que les axes et les points de pivot pourront attendre une semaine. Ne pas oublier les quelques graisseurs qui ne sont pas centralisés. Généralement, ceux-ci peuvent se contenter d'un graissage annuel. Consulter le plan de graissage de la presse permet de ne pas en oublier.

Les dispositifs de graissage automatique sont à réserver aux utilisations intensives dans les Cuma ou ETA, où la machine est inspectée régulièrement. En effet, le moment de graisser la presse est la principale occasion de détecter les pannes. Avec un graissage automatique, le risque est de laisser ce contrôle visuel régulier des pièces en mouvement. Profiter enfin d'être sur les côtés de la presse pour contrôler la pression des pneumatiques et le serrage des joints de roues.



©M.Portier

### 6 Des courroies et des rouleaux en état

L'inspection des courroies impose de les avoir préalablement détendues en bloquant le balancier. Cette action est également préconisée avant le remisage hivernal pour éviter d'appliquer une tension inutile sur les courroies. Après avoir verrouillé la porte (verrou mécanique ou vanne hydraulique), le contrôle visuel des courroies permet de détecter les effilochures qu'il faudra brûler au chalumeau. Concernant les entailles, lorsque celles-ci sont faites dans le sens de la longueur, elles ne posent pas de problème. En revanche, une entaille positionnée sur la largeur n'est réparable qu'en dessous d'une longueur maximale définie par le constructeur. Généralement, plus la courroie est large, plus l'entaille peut être grande. En dessous de la valeur limite, l'entaille n'impose pas un changement immédiat. Il est souvent possible de finir la saison en évasant la partie arrière de la courroie au niveau de la zone entaillée, de façon que l'entaille ne se prenne pas dans les rouleaux. Même si les machines récentes reçoivent de plus en plus des courroies continues, bon nombre de presses sont encore équipées de courroies agrafées. Les agrafes sont à contrôler et il faut parfois changer les joncs de fixation.

Avant de retendre les courroies, il est important de contrôler les paliers des rouleaux de la chambre, en vérifiant à l'aide d'un pied-de-biche qu'il n'y a pas un jeu trop important dans les roulements. On peut aussi en profiter au passage pour retirer les morceaux de ficelle enroulés. Une fois les courroies retendues, on vérifie leur centrage. Si elles s'avèrent décalées d'un côté et en partant du principe qu'une courroie veut toujours « aller en montant », un des rouleaux de la porte peut être ajusté de 3-4 mm à la fois, en actionnant la porte et en faisant tourner la machine après chaque réglage pour évaluer si les courroies se sont bien recentrées. ■