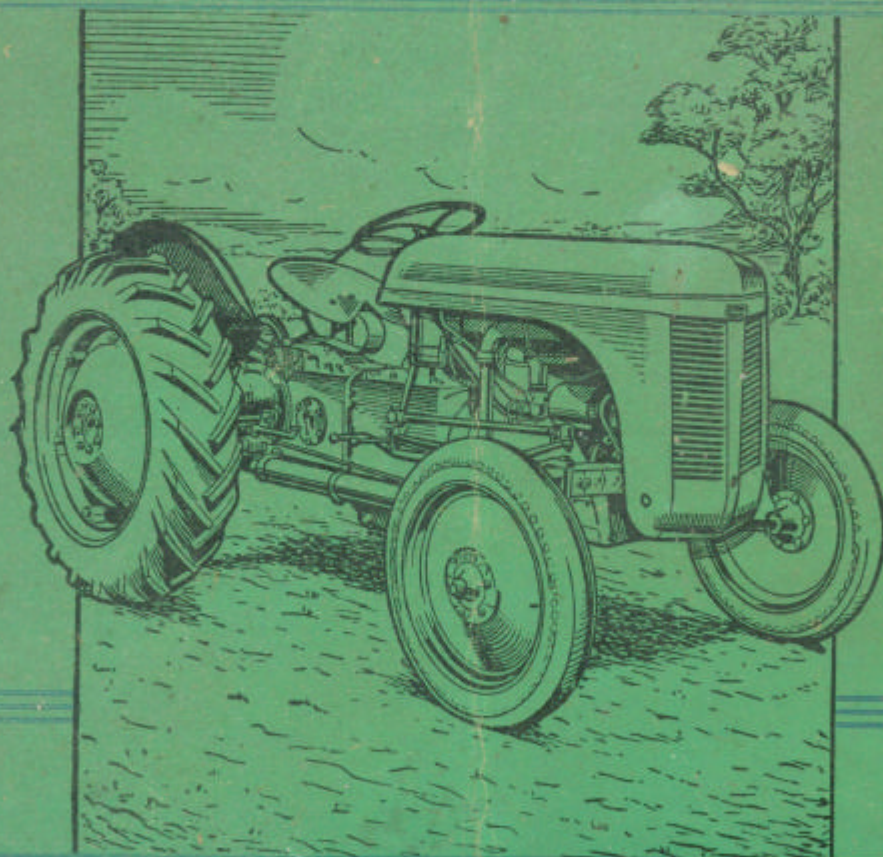




# MANUEL D'INSTRUCTIONS

Tracteur *Ferguson* Type T.E.A. 20



DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE :  
COMPAGNIE GÉNÉRALE DU MACHINISME AGRICOLE  
312-61a, Rue Cardinet - PARIS (17<sup>e</sup>).

# CARACTÉRISTIQUES

**MOTEUR.** — A essence. 4 cylindres. Soupapes en têtes commandées par culbuteurs. Chemises amovibles mouillées. Cylindrée 1,849 litre. Rapport de compression 6 à 1. Alésage 80 m/m. Course 92 m/m. Ordre d'allumage 1-3-4-2.

**PUISSANCE.** — Maximum à la poulie 24 CV. Capacité de travail : charrue à 2 ou 3 corps de 30 c/m avec le système d'attelage et de contrôle hydraulique Ferguson

**RÉGULATEUR.** — Centrifuge, actionné mécaniquement, à vitesse variable. Règle la vitesse du moteur entre 400 et 2.200 t.p.m.

**GRAISSAGE.** — Sous pression par pompe à engrenages, du vilebrequin, de l'arbre à cames et du régulateur. Contenance du carter d'huile : 6 litres 800.

**FILTRE A HUILE.** — A cartouche amovible de grande capacité.

**BATTERIE D'ACCUMULATEURS.** — 6 volts, 75 ampères-heures, 13 plaques.

**ALLUMAGE.** — Type Delco avec distributeur à avance automatique.

**DYNAMO.** — 6 volts, du type shunt à deux balais, avec régulateur de tension.

**DÉMARREUR.** — Type automobile, avec contacteur de sûreté actionné par le levier de vitesses.

**REFROIDISSEMENT.** — Circulation d'eau par pompe centrifuge. Radiateur à tubes à ailettes. Thermostat.

**SILENCIEUX.** — Livré en équipement standard.

**RÉSERVOIR D'ESSENCE.** — En acier soudé, sous le capot du moteur. Contenance 38 litres dont 4 litres en réserve par robinet à 3 voies.

**CARBURATEUR.** — Classique à courant ascendant. Robuste et étanche aux poussières.

**FILTRE A AIR.** — A bain d'huile, démontable pour le nettoyage.

**EMBRAYAGE.** — A disque unique, diamètre 228 m/m, fonctionnant à sec.

**BOITES DE VITESSES.** — A engrenages, toujours en prise. 4 vitesses AV et une AR. Tous les arbres sur roulements à rouleaux coniques sauf l'arbre de marche arrière.

**PONT ARRIÈRE.** — A taille spirale du couple conique, pignon d'attaque sans porte-à-faux. Rapport 6,65 à 1. Différentiel à 4 satellites monté sur roulement à rouleaux coniques. Demi-arbres du type semi-flottant forgés d'une pièce avec les flasques de moyeux, également montés sur rouleaux coniques

## VITESSES.

	Taux de démultiplication	Moteur à 1.500 t.p.m.	Moteur à 2.000 t.p.m.
En 1 <sup>re</sup> .....	77,5 à 1	4,0 kmh	5,4 kmh
En 2 <sup>de</sup> .....	57 à 1	5,1 kmh	7,4 kmh
En 3 <sup>de</sup> .....	41,3 à 1	7,6 kmh	10,3 kmh
En 4 <sup>de</sup> .....	19,8 à 1	15,6 kmh	20,9 kmh
En AR.....	67 à 1	4,8 kmh	6,2 kmh

**DIRECTION.** — Les deux roues avant commandées indépendamment par couples coniques. Graissage automatique. Volant de 0 m. 46 de diamètre. Voie AV variable sans qu'il soit besoin de toucher à la direction.

**PRISE DE FORCE.** — Arbre connelé de 28,6 m/m à l'arrière du tracteur et au milieu. Vitesse 545 t.p.m. pour 1.500 t.p.m. du moteur.

**POULIE** (en sus du prix du tracteur). — Diamètre 228 m/m  $\phi$ . Largeur 165 m/m. Vitesse de rotation  $\frac{679}{1.000}$  de la vitesse de rotation du moteur.

**FREINS.** — Auto-serreurs, diamètre 0 m. 35, largeur 0 m.05. Réglage individuel. Actionné par pédales, soit de façon indépendante, soit ensemble.

**ROUES.** — Avant : disques acier avec pneus 4 x 19, jantes à base creuse ; pression 1 kg. 800.  
Arrière : disques acier avec pneus 10 x 28 tracteur, jantes à base creuse. Pression 0 kg.850.

**COMMANDE HYDRAULIQUE DES OUTILS.** — Une pompe à 4 cylindres placée dans le carter fournit l'huile sous pression au vérin. Commande manuelle par levier placé à droite du siège, et automatique. La pompe hydraulique est débroyable par un levier.

**BARRE D'ATTELAGE.** — Réglable, livrée avec le tracteur.

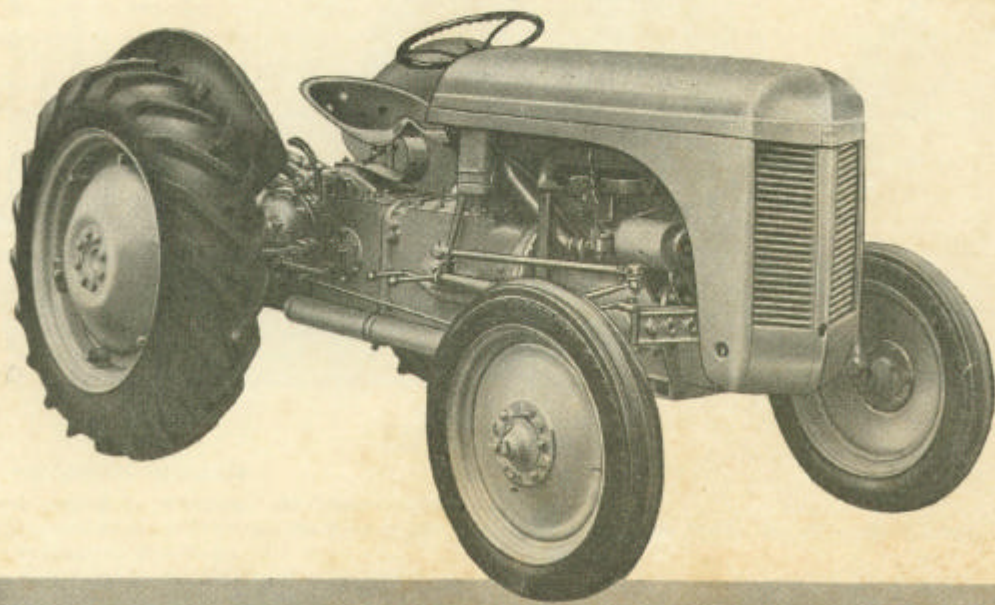
**DIMENSIONS.** — Empattement : 1 m 77. Voie normale : 1 m 22 à l'AV ; 1 m 32 à l'AR.  
Voie AV variable de 1 m 22 à 2 m.03 par essieu extensible et retournement des roues par intervalles de 0 m 10.

Voie AR réglable de 1 m 22 à 1 m 93 par retournement des jantes et des roues, par intervalles de 0 m 10. Longueur hors tout 2 m 92. Largeur hors tout 1 m 62. Hauteur totale 1 m 32. Poids environ 1.130 kgs. Garde au sol 0 m 33 au centre, 0 m 53 sous les essieux. Rayon du virage extérieur : 2 m 44 avec usage des freins.

# MANUEL D'INSTRUCTIONS DU TRACTEUR

Le tracteur FERGUSON est une machine de haute précision conçue en vue du rendement, de l'économie, et de la facilité d'emploi. Bien qu'il soit d'une robustesse exceptionnelle et susceptible d'exécuter les travaux les plus durs, il ne doit être ni négligé, ni mal utilisé. Pour en obtenir le rendement parfait, que sa condition et sa construction autorisent, nous recommandons à l'usager de se conformer aux prescriptions suivantes :

- Se borner à des travaux légers pendant les premières 50 heures d'emploi ;
- Ne pas tenter d'effectuer des virages courts en utilisant l'un des freins aux allures rapides ;
- Ne jamais remorquer quoi que ce soit par l'attache de la barre supérieure d'attelage ;
- Conduire lentement dans les terrains difficiles ;
- Ne jamais rien transporter sur les outils portés ;
- S'assurer périodiquement que tous les boulons et écrous sont bien serrés. Cette précaution est observée par tous les bons conducteurs qui ont pu constater qu'elle prolonge l'existence du tracteur en conservant toutes ses parties en parfait alignement ;
- Pour l'utilisation de la prise de force, protéger l'arbre à cardans avec un protecteur approprié ;
- Ne pas employer la barre transversale d'attelage sans monter ses tirants.



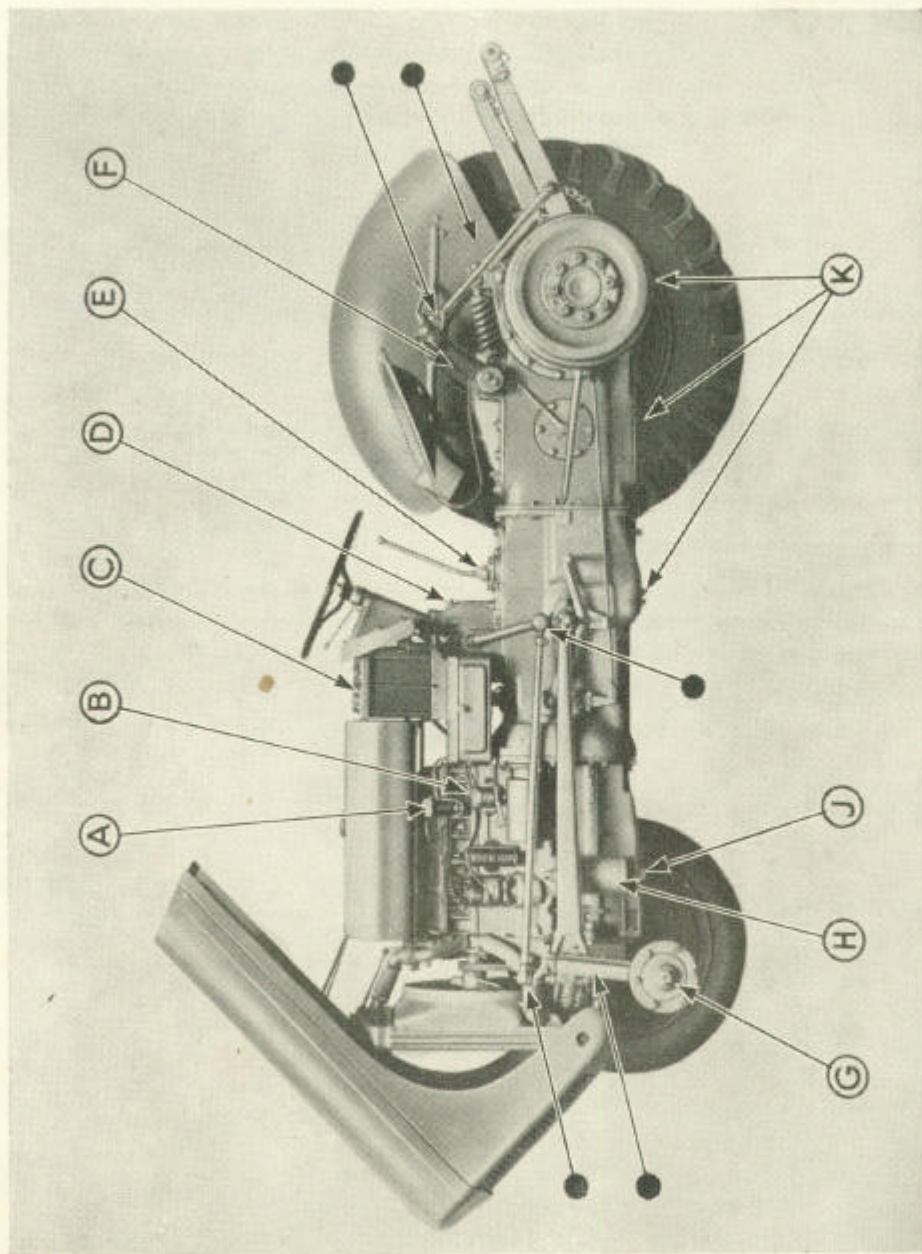


Fig. 1

- A ROBINET D'ESSENCE
  - B ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE DU MOTEUR
  - C BATTERIE D'ACCUMULATEURS
  - D BOUCHON DE REMPLISSAGE ET DE NIVEAU D'HUILE DU BOITIER DE DIRECTION
  - E BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DE LA BOITE DE VITESSES ET DU MÉCANISME HYDRAULIQUE
  - F JAUGE D'HUILE DU MÉCANISME HYDRAULIQUE ET DE LA BOITE DE VITESSES SUR LE COUVERCLE D'INSPECTION PLACÉ À DROITE DU CARTER CENTRAL
  - G BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE DES MOYEUX AVANT
  - H FILTRE À HUILE DU MOTEUR
  - J BOUCHON DE VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR
  - K BOUCHON DE VIDANGE DU MÉCANISME HYDRAULIQUE ET DE LA BOITE DE VITESSES
- GRAISSER TOUTES LES 10 HEURES

## **PREMIÈRE PARTIE**

Pour obtenir du tracteur la longue durée et le rendement efficace dont il est capable, il est indispensable d'en assurer l'entretien correct. Le présent manuel donne toutes les instructions nécessaires à cet effet. Toutes les garanties exprimées ou implicites sont en fait subordonnées à l'observation de ces instructions.

### **TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL**

Vérifier le niveau d'huile du moteur et refaire le plein si nécessaire jusqu'au trait supérieur de la jauge.  
Nettoyer et regarnir avec de l'huile moteur le filtre à air.

NOTA : En cas de travail en atmosphère très poussiéreuse, effectuer cet entretien deux fois par jour.  
Vérifier et nettoyer éventuellement le tamis ou les fentes d'entrée d'air du filtre à air.

Graisser les pivots de fusées avant et le boîtier de direction.

Graisser le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite.

Vérifier le niveau d'eau du radiateur.

Vérifier le niveau de l'électrolyte dans chaque élément de la batterie et refaire le plein à l'eau distillée si nécessaire.

Vérifier le niveau d'huile du boîtier de la poulie et le compléter si nécessaire avec de l'huile de transmission jusqu'au ras du bouchon de remplissage.

LA PREMIÈRE VIDANGE D'UN MOTEUR NEUF DOIT ÊTRE FAITE APRÈS 30 HEURES DE TRAVAIL.

### **TOUTES LES 60 HEURES DE TRAVAIL**

Parfaire le niveau d'huile de la transmission jusqu'à la marque " Full " de la jauge.

NOTA : Il y a un seul orifice de remplissage placé auprès du levier de vitesses pour l'ensemble de la boîte de vitesses, du mécanisme hydraulique et du pont arrière. Le niveau d'huile ne s'établit qu'après un certain temps (1/2 heure à 1 heure par temps froid).

Vider le carburateur au moyen du robinet de vidange pour en éliminer les sédiments.

Démonter et nettoyer le bol et le tamis du filtre à essence.

Vérifier la pression des pneus. La durée des pneumatiques peut être appréciablement réduite par une pression de gonflage incorrecte : soit trop faible, soit trop élevée. Maintenir toujours une pression correcte : à l'avant 1,800 kg./cmq, à l'arrière 0,800 kg./cmq.

### **TOUTES LES 120 HEURES DE TRAVAIL**

Changer l'huile du moteur.

Changer la cartouche filtrante du filtre à huile après les premières 120 heures, et ensuite toutes les deux vidanges, c'est-à-dire toutes les 240 heures.

Dévisser le bouchon graisseur du palier arrière de la dynamo, enlever son ressort et sa bourre de feutre, remplir ce bouchon de graisse et remettre le tout en place.

Démonter le couvercle du distributeur d'allumage, enlever le doigt rotatif et graisser l'axe avec 3 gouttes d'huile fluide.

Graisser les bornes de la batterie avec de la vaseline ou graisse consistante pour empêcher la corrosion.

Changer l'huile de la boîte de vitesses et du mécanisme hydraulique après les premières 120 heures de travail et, par la suite, toutes les 720 heures ou tout au moins une fois par an.

NOTA : Vidanger simultanément, de préférence à chaud, par les trois bouchons de vidange.

### **TOUTES LES 720 HEURES DE TRAVAIL**

Changer l'huile de la boîte de vitesses, du mécanisme hydraulique et du pont arrière.

Vérifier le niveau du boîtier de direction et remplir si nécessaire jusqu'au bouchon avec la même huile que la boîte de vitesses, au moins une fois par an.

Démonter les moyeux des roues avant, laver les roulements au pétrole ou essence, les remonter et remplir chaque moyeu avec environ 1/3 de litre d'huile du même type que celle de la boîte de vitesses.

Changer si nécessaire les joints d'huile des moyeux avant.

## **IMPORTANT**

**NE JAMAIS GRAISSER :**

l'axe central de pivotement de l'essieu avant,

la commande de débrayage, les axes et portées des timoneries de freins, les attaches à rotule et les axes des barres d'attelage,

les tringleries de régulateur et carburateur,

la pompe à eau, le ventilateur.

## TABLEAU DE GRAISSAGE

### CARACTÉRISTIQUES DES HUILES A EMPLOYER

Utiliser uniquement des huiles minérales pures,  
de première qualité, non détergentes.

Température ambiante	MOTEUR				TRANSMISSION	
	Au-dessus de 32°	De 0° à 32°	- 12° à 0°	Au-dessus de 10°	Au-dessus de 0°	Au-dessous de 0°
Viscosité S. A. E.	40	30	20 w	10 w	50 Huile moteur ou 90 Huile transmis- sion.	40 Huile moteur ou 80 Huile transmis- sion.

Contenance du carter moteur : 6,8 litres.

Contenance du carter de transmission : 22,8 litres.

### HUILES RECOMMANDÉES

HUILE	MOTEUR		TRANSMISSION	
	Été	Hiver	Été	Hiver
Degré de viscosité Américaine S. A. E.	Huile moteur SAE 30	Huile moteur SAE 20	Huile moteur SAE 50 ou Huile transmission SAE 90	Huile moteur SAE 40 ou Huile transmission SAE 80
SHELL (Pétroles Jupiter)	Tractor oil medium ou <b>double shell</b> ou DA Diesel	Tractor oil light ou <b>single shell</b> ou DI Diesel	Tractor oil heavy ou <b>triple shell</b> ou D4 Diesel	Tractor oil medium ou <b>double shell</b> ou D3 Diesel
VACUUM MOBIL OIL	Tractor oil 630 ou Mobiloil A ou Huile moteur 102 V. 8 ou D. 108	Tractor oil 620 ou Mobiloil Artic ou Huile moteur 101 V. 6 ou D. 107	Tractor oil 650 ou Mobiloil BB ou Huile moteur 104 V. 10/12 ou D. 110	Tractor oil 640 ou Mobiloil AF ou Huile moteur 103 V. 10/11 ou D. 109
WAKEFIELD CASTROL	Agricastrol médium ou Castrol XL ou D2A Diesel	Agricastrol light ou Castrolite ou D1A Diesel	Agricastrol heavy ou Castrol XXL ou D3B Diesel	Agricastrol médium ou Castrol XL ou D2A Diesel
ESSO STANDARD OIL	Pratts médium ou Essolube 30 ou SMT 30	Pratts light ou Essolube 20 ou SMT 20	Pratts extra heavy ou Essolube 50 ou SMT 50 ou Spido XP 90	Pratts heavy ou Essolube 40 ou SMT 40 ou Spido XP 80

**NOTA.** — Les huiles recommandées, type "été" et "hiver" pour le moteur, correspondent aux températures de 0 à 32° et de - 12 à 0°. Pour la transmission, la qualité "huile moteur" est recommandée. N'employer la qualité "transmission" qu'à défaut.

## DEUXIÈME PARTIE

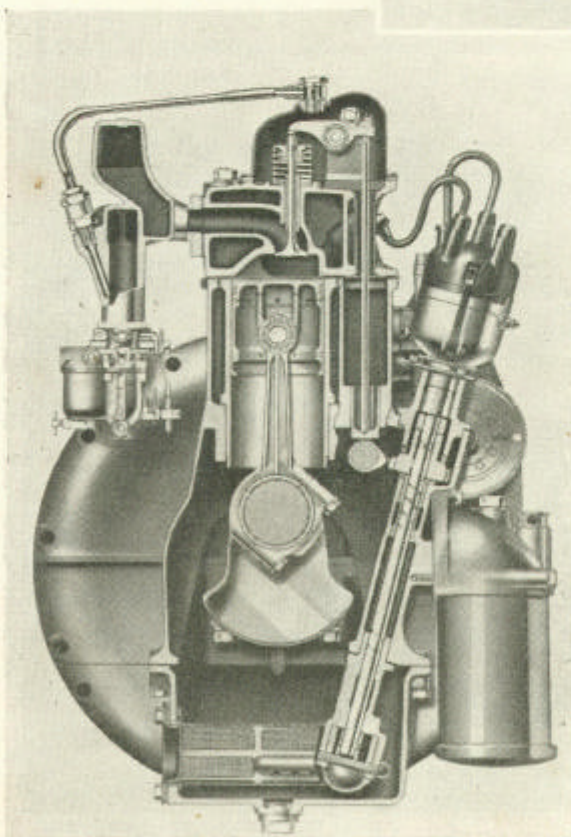
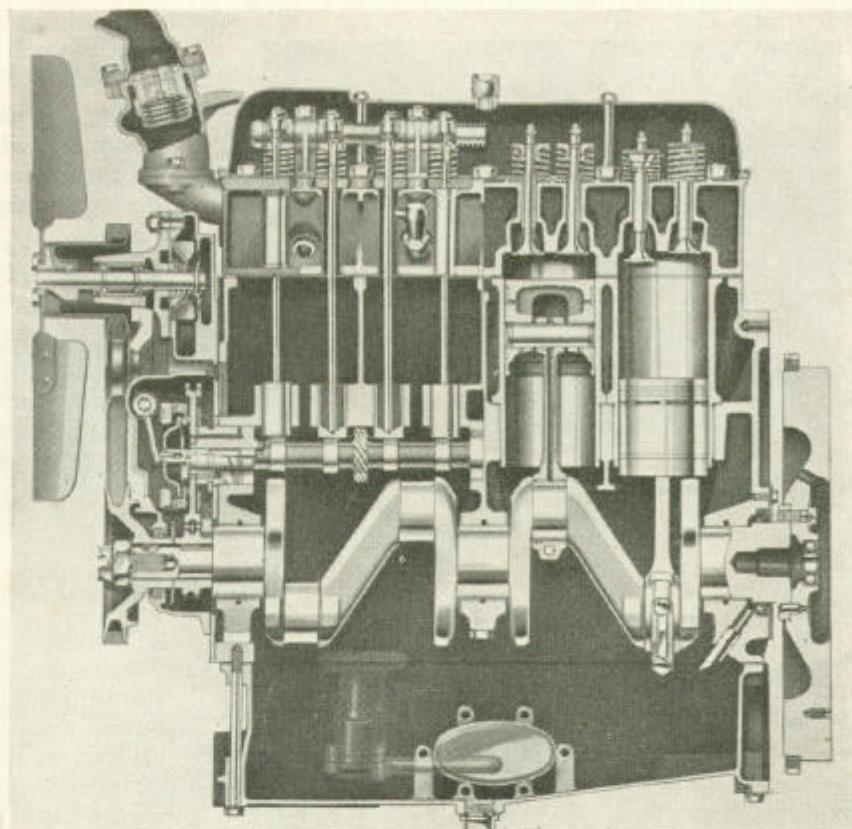
GRAISSAGE  
DU MOTEUR

Fig. 2

La construction du moteur est d'une robustesse et d'une précision telles qu'il doit assurer un très long usage, sans panne ni ennui, lorsque les instructions d'entretien sont rigoureusement suivies.

Il est recommandé de faire faire tous les réglages qui ne figurent pas dans le présent manuel par un agent officiel Ferguson, dont le personnel est qualifié pour les effectuer.

Le graissage des organes du moteur, vilebrequin, bielles, arbre à cames et sa chaîne de commande, régulateur, arbre des culbuteurs, est effectué sous pression par une pompe. La pression d'huile est indiquée par le manomètre du tableau de bord et doit être comprise entre 40 et 60 lbs (livres par pouce carré).

Lorsque le moteur est froid ou qu'il tourne à grande vitesse, cette pression peut être dépassée.

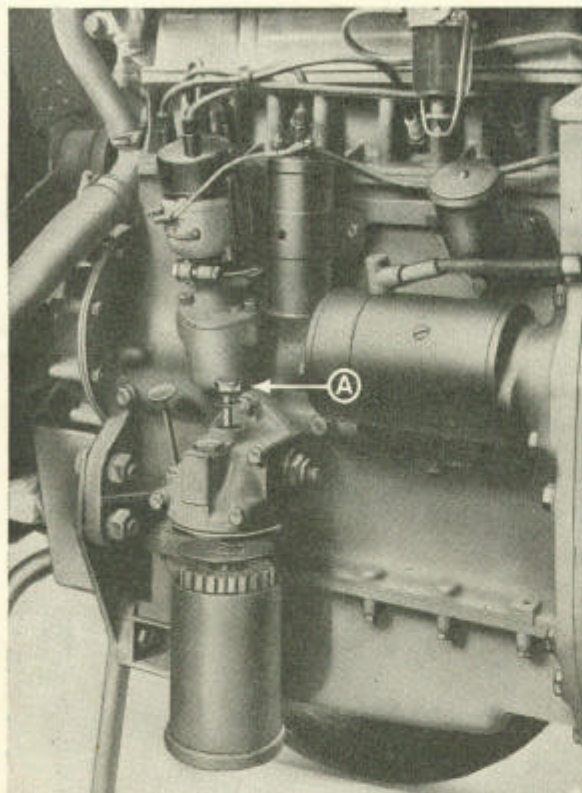


Fig. 3

## FILTRE A AIR

La durée du moteur dépend pour une large mesure de la propreté de l'air admis au carburateur.

Les instructions figurant au chapitre "Entretien Périodique" concernant le nettoyage du filtre à air doivent être suivies régulièrement.

Vérifier que les raccords souples des tuyauteries d'air allant au carburateur et au carter moteur soient serrés de façon étanche par leurs colliers aux points A et B (fig. 4).

## FILTRE A HUILE

Le filtre à huile du type à cartouche filtrante amovible monté sur le côté gauche du carter moteur retient au passage toutes les impuretés.

La cartouche doit être remplacée toutes les deux vidanges d'huile, soit toutes les 240 heures. Pour cela dévisser les vis A (fig. 3) et retirer par le dessous le récipient du filtre.

Remplacer la cartouche usée par une cartouche neuve en changeant au besoin les joints pour assurer la parfaite étanchéité.

Resserrer *modérément* les boulons ou les vis.

## RÉGULATEUR

Le régulateur est placé dans le carter de distribution. Il est graissé sous pression par la pompe à huile du moteur. Il fonctionne entre 400 et 2.000 tours minute du moteur, et toutes les vitesses de marche du moteur sont réglées par le levier à main monté sur la colonne de direction.

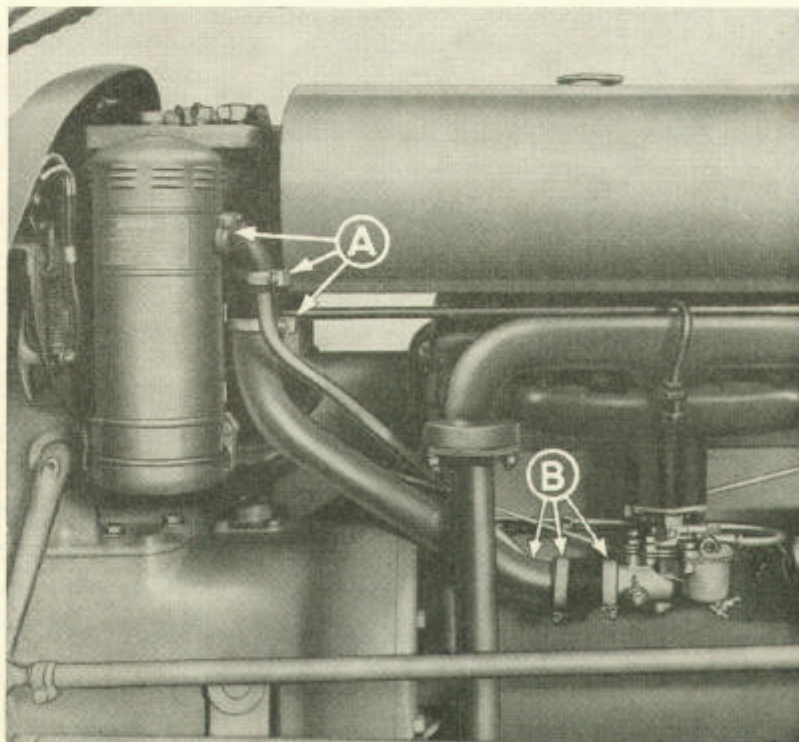


Fig. 4



## CARBURATEUR

Le carburateur est d'un modèle spécial complètement étanche. Il a été conçu en vue de donner au moteur la plus grande puissance et la meilleure économie d'emploi dans des conditions de fonctionnement variables.

Le réglage d'air du gicleur de ralenti et du gicleur principal permet un fonctionnement correct dans tous les cas. Avant de procéder au réglage, il est essentiel que le moteur ait atteint sa température normale de fonctionnement, ce qui exige au moins 1/4 d'heure de marche.

Pour le réglage d'air du gicleur de ralenti, placer d'abord le levier de commande du régulateur à

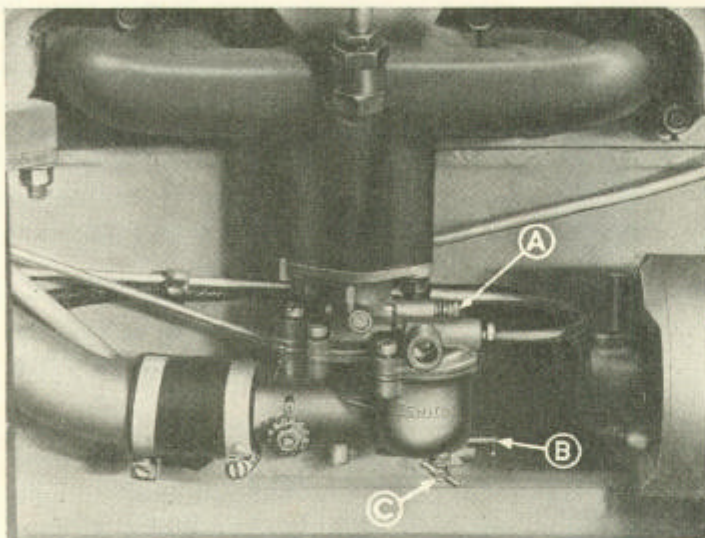


Fig. 5

la position d'extrême ralenti, c'est-à-dire vers l'avant. Tourner ensuite la vis A (Fig. 5) en vissant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur marche de façon légèrement irrégulière ce qui indique un mélange trop riche. Tourner ensuite la vis en sens inverse, très lentement, jusqu'à obtention d'une marche régulière. Si la vis est dévissée trop loin, le mélange sera trop pauvre au ralenti et le moteur calera lorsqu'il sera en charge ou lors de l'accélération.

La vitesse de ralenti est réglée par la vis de butée du papillon de gaz qui doit être tournée en vissant pour augmenter la vitesse du ralenti et en dévissant pour la réduire.

**NOTA.** — Ne pas chercher à obtenir un ralenti exagéré. Le régime du moteur ne doit pas descendre au-dessous de 400 tours minute.

Le réglage moyen du gicleur principal est obtenu en vissant à fond, mais sans forcer, la vis pointeau de réglage B, puis en la dévissant de 3 tours 1/2. Le réglage final doit être effectué au travail dans les champs en vissant lentement le pointeau jusqu'à ce que le moteur tourne irrégulièrement. Redévisser graduellement le pointeau jusqu'à l'obtention d'une marche régulière du moteur.

Le réglage du pointeau du gicleur principal sert à assurer l'économie maxima de carburant dans l'exécution de tous les travaux, durs ou légers. Se méfier toutefois de ce qu'un réglage trop pauvre (c'est-à-dire le pointeau vissé trop loin) cause un échauffement exagéré du moteur qui peut l'endommager sérieusement.

Il est recommandé de nettoyer la cuve du carburateur toutes les 60 heures simplement en dévissant le robinet de vidange C et en laissant échapper une petite quantité de carburant. Ceci évitera toute possibilité d'obstruction d'un des gicleurs. Éviter toute rentrée d'air non filtrée au carburateur par la tuyauterie le reliant au filtre à air (voir Fig. 4).

## ALIMENTATION EN ESSENCE

Le réservoir d'essence a une contenance de 36 litres dont 4,5 litres tenus en réserve au moyen d'un robinet à 3 voies combiné avec un filtre à cuve de verre. Le robinet est fermé quand il est vissé à fond. Le dévisser de deux tours complets pour ouvrir le réservoir principal. En dévissant à fond on peut utiliser la réserve.

Le filtre à essence est facilement démontable en dévissant l'écrou moleté placé sous le bol en verre. Démontez et nettoyez ce bol et le tamis métallique qui le surmonte chaque fois que de l'eau ou des impuretés se sont amassées dans le bol.

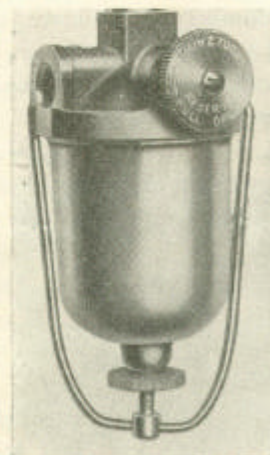


Fig. 6

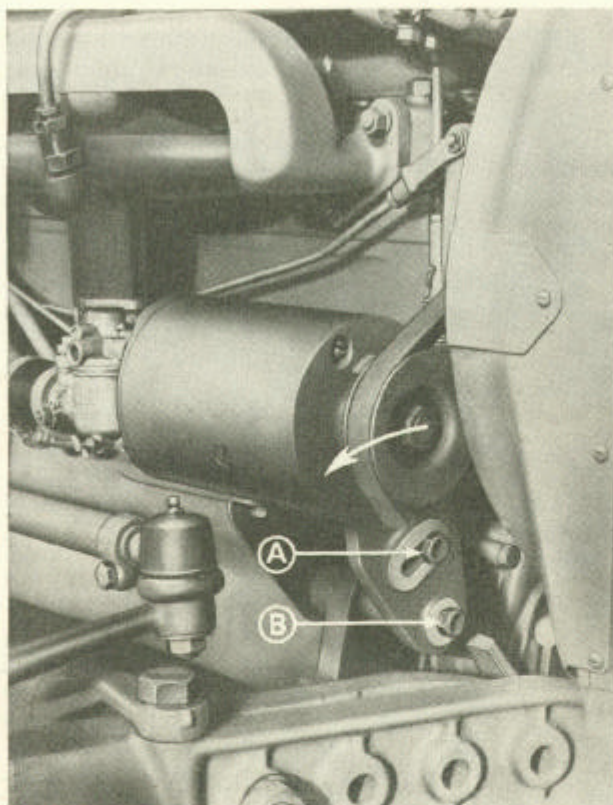


Fig. 7

le bouchon de remplissage qui est étanche pour permettre à l'eau de s'écouler.

**ATTENTION.** — Pour enlever le bouchon de remplissage du radiateur lorsque le moteur est très chaud, le dévisser très lentement pour permettre à la vapeur sous pression de s'échapper graduellement.

## ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'équipement électrique consiste en une dynamo 6 volts, une batterie d'accumulateurs et un démarreur. L'allumage est du type à batterie, bobine et distributeur.

Le courant de charge de la dynamo est contrôlé par un régulateur de tension grâce auquel le débit est automatiquement adapté à l'état de charge de la batterie. Il n'exige aucun réglage ni soin particulier.

Le contact du démarreur est effectué par le levier de vitesses ce qui interdit le démarrage en prise. La batterie d'accumulateurs doit être l'objet de soins d'entretien réguliers pour durer longtemps.

Lorsqu'on refait le niveau avec de l'eau distillée, ne remplir que jusqu'au haut des plaques séparatrices, pas au-dessus.

Le distributeur d'allumage est d'un modèle spécial, étanche aux poussières, il tourne en sens inverse des aiguilles d'une montre. L'écartement des contacts du rupteur doit être réglé à  $3/10^{\circ}$  de m/m.

Le type de bougies d'allumage à utiliser est le modèle Champion L. 10 de 14 m/m ; l'écartement des électrodes doit être réglé à  $6/10^{\circ}$  de m/m.

## REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement comprend un radiateur fonctionnant sous pression, muni d'un bouchon étanche, un thermostat, une pompe à eau et un ventilateur. Sa contenance est d'environ 11,3 litres. La tension de la courroie trapézoïdale est normale lorsque celle-ci peut être déviée à la main d'environ 25 m/m entre la poulie de commande et celle de la dynamo. Pour retendre la courroie, desserrer les boulons A et B du support de la dynamo, et basculer ce support vers l'extérieur (voir fig. 7). Resserrer fortement les boulons. La pompe à eau du type centrifuge est munie de roulements prélubrifiés et ne nécessite aucun graissage.

Par temps froid il est nécessaire de vider l'eau du système de refroidissement pour éviter le gel, à moins d'utiliser un bon anti-gel.

Pour faire la vidange : ouvrir les robinets situés, l'un en bas du radiateur (côté gauche, facile à atteindre lorsque le capot est enlevé), l'autre sur le côté droit du bloc cylindres. Il est nécessaire de dévisser auparavant

## EMBRAYAGE

Embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Ne réclame aucun soin particulier en dehors du réglage de la pédale, à faire effectuer par un agent Ferguson qualifié.

## BOITE DE VITESSES

Les 4 vitesses avant et la marche arrière donnent respectivement les vitesses et les rapports suivants :

	VITESSES Km H.	RÉGIME DU MOTEUR (Tours minute)	RAPPORTS
1 <sup>re</sup>	4,0	1.500	77,5 à 1
2 <sup>e</sup>	5,1	1.500	57 à 1
3 <sup>e</sup>	7,6	1.500	41,3 à 1
4 <sup>e</sup>	15,6	1.500	19,8 à 1
AR	4,8	1.500	68 à 1

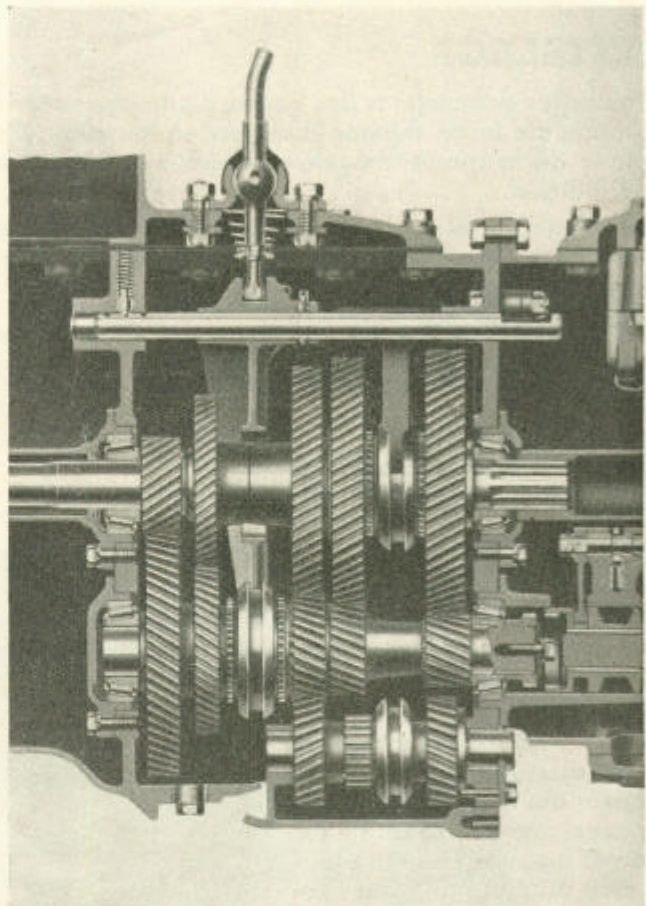


Fig. 8

## PONT ARRIÈRE

Le pignon de commande à taille conique spirale et les 1/2 arbres de grand diamètre très robustes portent sur des roulements à rouleaux coniques de larges dimensions.

## MÉCANISME HYDRAULIQUE

Le mécanisme hydraulique qui contrôle automatiquement le travail des outils portés est venu de construction avec le tracteur et ne demande aucun soin particulier.

Sa pompe à huile est commandée par l'arbre de prise de force qui est mis en route ou débrayé par le levier placé sur le couvercle de visite de gauche du carter central. L'arbre de prise de force est embrayé lorsque ce levier est tiré vers l'arrière.

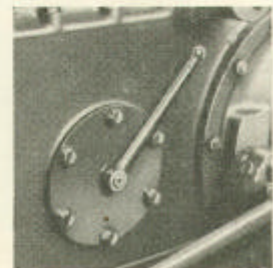


Fig. 9

## PRISE DE FORCE

L'extrémité de l'arbre de prise de force placée au centre du boîtier de différentiel, est protégée par un bouchon amovible.

Pour le régime de 1.500 tours minute du moteur, la vitesse de l'arbre de prise de force est de 545 tours minute. Le diamètre d'entrée de l'arbre cannelé est de 1 pouce 1/8. La prise de force est engagée ou débrayée par le levier mentionné au paragraphe précédent.

## ATTELAGE

Toutes les articulations des barres d'attelage supérieure et inférieures, doivent être maintenues propres de façon à jouer librement en tous sens. Graisser seulement le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite, selon les indications de la première partie (entretien périodique).

La tringle de relevage droite est munie d'une gorge circulaire qui, lorsqu'elle affleure en haut du tube inférieur de la tringle, indique que les deux barres d'attelage inférieures sont réglées à la même hauteur.

**ATTENTION :** N'essayer en aucun cas de remorquer quoi que ce soit en attelant directement par l'axe de la barre supérieure d'attelage sur la jumelle du ressort de contrôle du système hydraulique.

## BARRE D'ATTELAGE TRANSVERSALE RÉGLABLE

Elle sert à la traction de toutes les machines traînées.

Elle doit toujours être utilisée avec ses tirants montés (voir fig. 10).

Elle est réglable en hauteur par ajustement de la longueur des tirants. Sa hauteur normale au-dessus du sol est de 45 cm ; elle peut être toutefois abaissée ou élevée facilement pour s'accorder à la hauteur des organes d'attelage des instruments traînés.

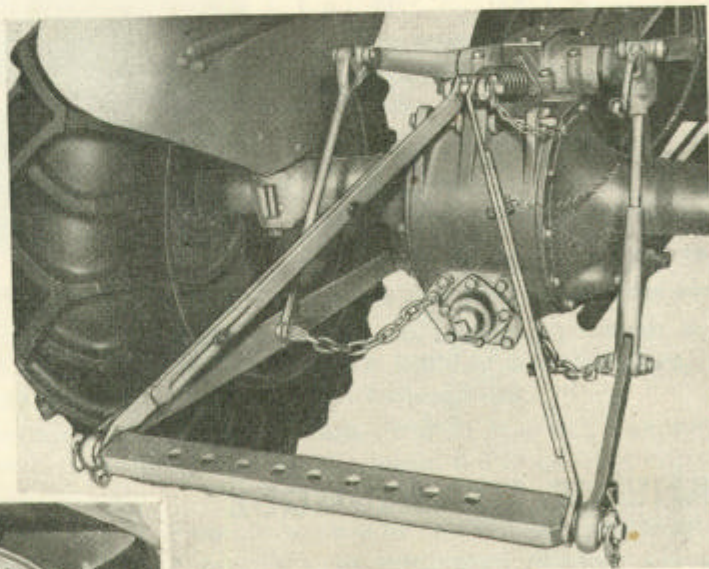
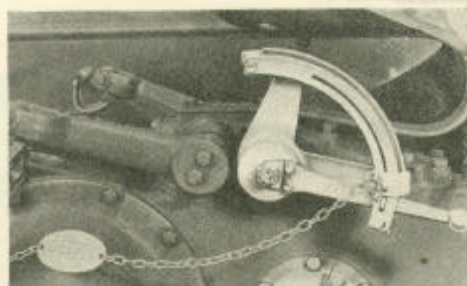


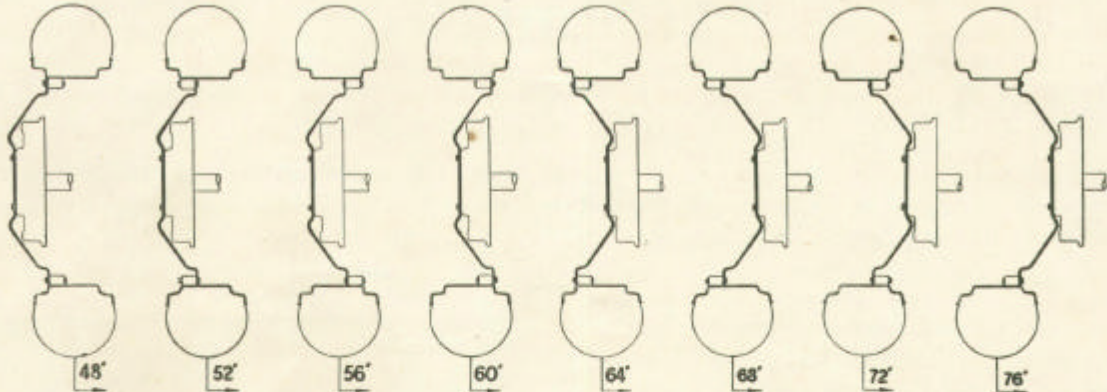
Fig. 10



**ATTENTION.** — Assurez-vous que le levier de manœuvre du système hydraulique placé à droite du siège est verrouillé à l'aide de la butée fixée à l'extrémité de la chaînette du tirant de droite (voir figure ci-contre), et que l'arbre de prise de force soit débrayé chaque fois qu'il ne doit pas être utilisé.

## CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

La voie des roues arrière est réglable en utilisant différents montages des disques et des jantes de ces roues comme l'indique la figure ci-dessous.



Les voies de 48'', 52'', 64'', et 68'' (1 m.220, 1 m.320, 1 m.625, et 1 m.725) s'obtiennent sans changer de côté les roues arrière.

Les voies de 56'', 60'', 72'', et 76'' (1 m.420, 1 m.525, 1 m.830 et 1 m.930) nécessitent le changement de côté des roues arrière pour que les pneus tournent toujours dans le même sens en assurant le maximum de traction. Le sens de rotation est toujours indiqué sur le flanc des pneus par une flèche.

L'essieu avant est en 3 parties démontables permettant d'obtenir la voie désirée entre 48'' et 72'' (1 m.220 à 1 m.830). Les voies de 76'' et 80'' (1 m.930 et 2 m.030) sont obtenues par retournement des roues avant.

Pour tous les changements de roues, il est recommandé d'utiliser, pour sculever le tracteur, le cric articulé Ferguson s'adaptant instantanément aux barres d'attelage inférieures et commandé par le système hydraulique.

Pour changer la voie avant, débloquer d'abord le boulon vertical de la chape de tirant d'essieu, puis démonter de chaque côté les deux boulons fixant les parties extérieures de l'essieu qu'il est alors facile de régler à la voie désirée. Il n'y a rien à changer aux organes de direction.

Au remontage, laisser toujours un trou libre entre les deux boulons de fixation qui ne doivent jamais être placés dans deux trous consécutifs.

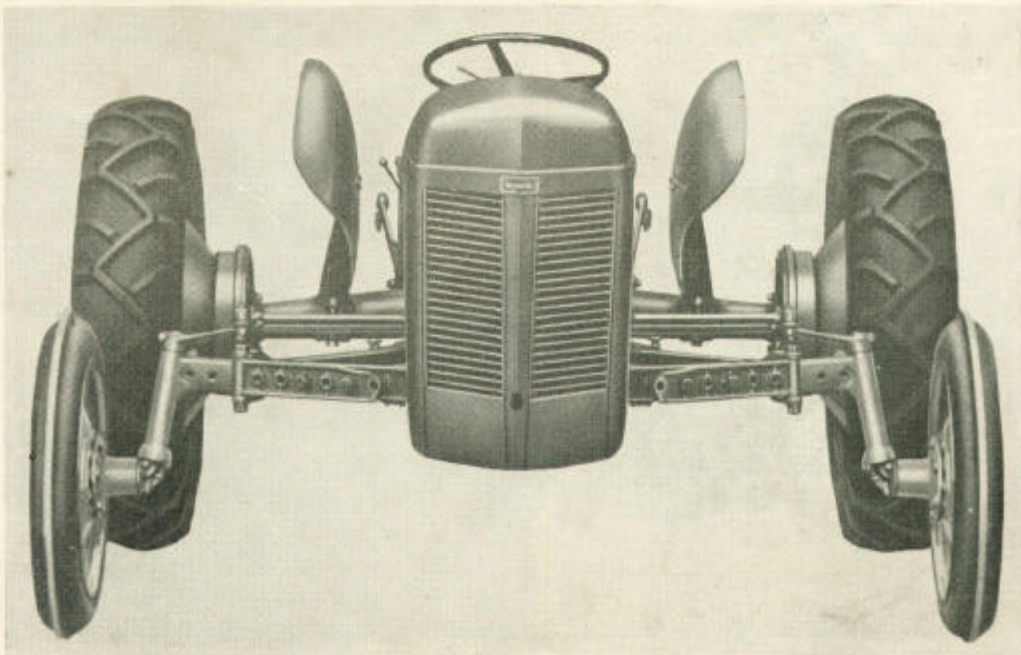


Fig. 11

# FREINS

## RÉGLAGE

Avant de procéder au réglage des freins, soulever les roues arrière au moyen du cric. Assurez-vous que toute la timonerie joue librement et que les pédales de freins reviennent bien d'elles-mêmes contre leurs butées.

Desserrer l'écrou du boulon centreur B (fig. 12). Faire porter les sabots du frein contre le tambour en serrant l'axe de réglage carré A jusqu'à ce que la roue soit bloquée. Resserrer alors fermement l'écrou B et desserrer graduellement l'axe carré A jusqu'à ce que la roue redevienne libre. En général le réglage optimum est obtenu par un desserrage de 6 à 8 crans de l'axe A à partir de sa position de blocage.

Pour équilibrer les deux freins, conduire le tracteur en grande vitesse, débrayer et appuyer sur la pédale des freins jusqu'à ce que l'une des deux roues glisse sur le sol. Resserrer ou desserrer alors individuellement selon les besoins chacun des freins pour parfaire l'équilibrage.

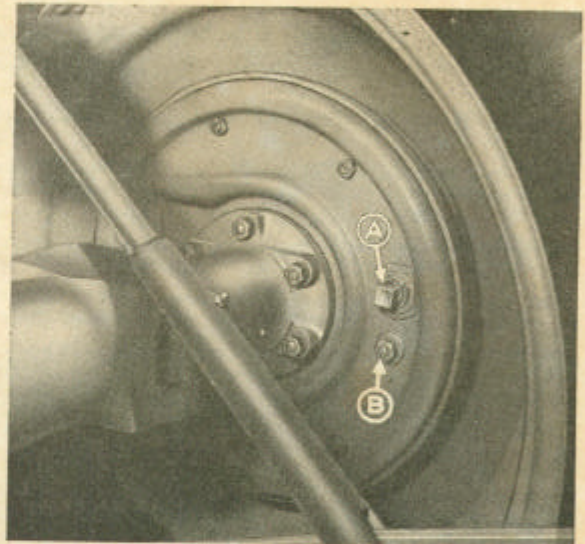


Fig. 12

## NOTE IMPORTANTE

Il n'y a jamais lieu de régler les freins par ajustement de la longueur des timoneries. On doit toujours effectuer le réglage par les sabots des freins eux-mêmes comme il est spécifié plus haut.

## GARANTIE

---

La Compagnie HARRY FERGUSON Ltd de Coventry (Angleterre) garantit qu'en ce qui concerne tous les tracteurs et machines agricoles neufs de sa construction, toutes les précautions usuelles et raisonnables ont été prises pour assurer l'excellence des matières premières et de la fabrication, et pour que chaque tracteur ou machine agricole ne présente aucun défaut de matière ou vice de fabrication en service normal.

Les obligations de la Compagnie, selon la présente garantie, sont limitées au remboursement ou au remplacement pur et simple, par la Compagnie, dans celle de ses usines qu'elle désignera, de toute pièce qu'elle aura — après examen par ses services — reconnue défectueuse.

Les pièces défectueuses devront avoir été renvoyées à la Compagnie aux frais des acheteurs dans les six mois qui suivent la livraison effective aux premiers utilisateurs des tracteurs ou machines agricoles auxquels elles appartiennent.

Sont exclus de la présente garantie : les pneumatiques, les organes et accessoires d'équipement électrique et les autres articles ou pièces qui ne sont pas de la fabrication de la Compagnie.

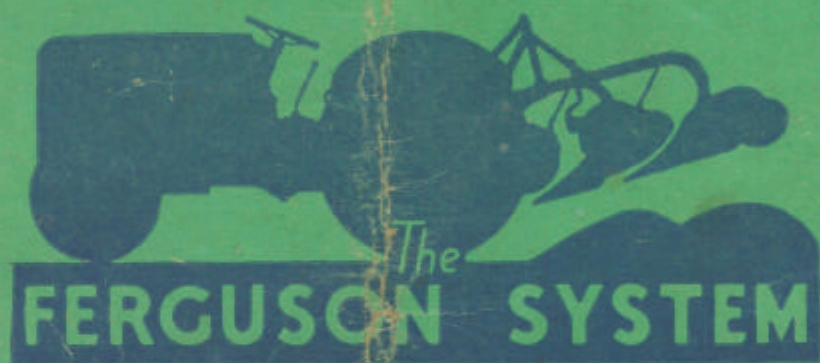
La présente garantie cesse de s'appliquer à tout tracteur ou machine agricole qui aurait été réparé, modifié, utilisé de façon erronée ou mal entretenu, en sorte que la qualité ou la durabilité du matériel aient pu être affectées d'après le jugement de la Compagnie qui est sans appel.

Elle cesse également de s'appliquer à tout tracteur ou machine agricole dont les numéros de série auraient été enlevés ou modifiés.

Il est expressément déclaré que la garantie précédente est la seule assurée par la Compagnie Ferguson.

Tout tracteur, machine agricole, pièce ou organe envoyé aux fins de réparation, voyage aux risques et périls et sous la responsabilité du propriétaire. Les réparations sont entreprises seulement sous la condition que le propriétaire autorise la conduite de son tracteur sous sa propre responsabilité.

La Compagnie Ferguson n'accepte aucune responsabilité en cas de perte ou de dommage arrivant à tout tracteur, machine ou pièce propriété d'un usager pendant que ces marchandises sont en possession de la Compagnie, de ses constructeurs, de ses distributeurs ou agents.



*Partout, nos Agents à votre service !*

G. E. P.  
13, Rue de Téhéran - PARIS