

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerischer Traktorverband   |
| <b>Band:</b>        | 10 (1948)  |
| <b>Heft:</b>        | 1  |
| <b>Artikel:</b>     | Tracteurs "navette"  |
| <b>Autor:</b>       | [s.n.]   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-1048713">https://doi.org/10.5169/seals-1048713</a>  |

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Tracteurs «navette»

Les aspirations de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs et de l'Institut suisse de la technique et du travail dans l'agriculture (IMA) concernant la normalisation des tracteurs rencontrent parfois un certain scepticisme. C'est dans les milieux commerciaux surtout qu'on renie le manque de nouvelles machines qui font souvent défaut. Ainsi, on tend à justifier le manque de ces machines sur le marché. Nous lisons dans la revue «Machinisme agricole et équipement rural», Paris (Nr. 71, Novembre 1947) ce qui suit:

L'idée du tracteur-navette n'est pas nouvelle. Cet engin est sans aucun doute le développement de quelques-unes des machines auto-propulsées les plus anciennes. D'après Hal Higgins, Berry, de Visalia, Californie, possédait dès 1886 une machine à vapeur autopropulsée, brûlant de la paille et servant de moissonneuse-batteuse. La machine de Berry a été décrite et signalée dans la revue *Farm Implement News* en 1888, ainsi que dans la presse rurale de la Côte Pacifique de 1886 à 1888. L'histoire du tracteur enregistre également de nombreux autres tracteurs, ou plutôt de nombreux appareils agricoles à moteur qui ont essayé de réunir en un seul engin, à la fois la puissance qui le fait fonctionner et les fonctions exécutées par de nombreuses machines portées.

Dans la conférence illustrée qu'il a faite devant la section de Chicago, de la S.A.E., en février 1944, L.-B. Sperry a énuméré un grand nombre de ces premiers modèles dans son mémoire intitulé: «Le tracteur d'après guerre.» La faucheuse automobile à New-York et les récolteuses de riz en Californie remontent à 20 ou 30 ans. La moissonneuse-batteuse automobile d'aujourd'hui, les cueilleuses de coton et les machines de récolte de foin, sont d'autres exemples d'essais de réalisations d'appareils à accouplement serré et à répartition de charge. (For close-coupled, load-distributed unity.)

## Le tracteur-navette est-il impossible?

A la suite de ces données et expériences, deux questions se présentent à l'esprit: 1. le tracteur-navette est-il d'une réalisation impossible? 2. s'il n'en est pas ainsi pourquoi un tel tracteur n'existe-t-il pas aujourd'hui?

On voit apparaître au moins trois réponses à la dernière de ces questions, dans les opinions exprimées par mes collaborateurs. Elles ont toutes une incidence sur la réponse que demande la première question concernant la possibilité du tracteur-navette.

1<sup>o</sup> «Au cours des quarante premières années de l'évolution du tracteur, ce qui nous amène à l'époque actuelle, les ingénieurs ont conçu les tracteurs pour entraîner des matériels à traction hippomobile. Il est extrêmement urgent que nous nous échappions d'une telle servitude, et que nous réalisions des tracteurs et des machines pour fonctionner d'après leurs meilleures aptitudes.»

On devrait ajouter à cela: «Et d'après la meilleure possibilité de production du sol et des récoltes.»

2<sup>o</sup> «Les tracteurs reposent beaucoup trop sur les conceptions automobiles et pas assez sur les objectifs propres à l'agriculture. D'une façon générale,

le réservoir à combustible gêne la vue du conducteur et l'oblige à s'asseoir dans une position incommode pour observer le travail des engins agricoles. »

3<sup>o</sup> « Les constructeurs ont été beaucoup trop influencés par la question financière. Pendant vingt et quelques années, on m'a jeté à la tête la question du prix de la fabrication, jusqu'à un point tel que je doute aujourd'hui que la dépense supplémentaire d'un mécanisme de transmission et de commande soit justifiée. »

Ces considérations sont applicables à quelques directeurs dans l'industrie. Elle freine l'ardeur des ingénieurs d'études. Ces directeurs responsables ont des difficultés pour apprécier certains aspects impondérables de la recherche. Au contraire, ils regardent dans la caisse à la fin de chaque journée pour voir la qualité des résultats momentanés obtenus par la société. Ils ont rarement des vues à longue portée.

Néanmoins, j'ai pris l'avis de l'un de mes consultants dans ma présentation de ce sujet. « Dans l'intérêt de l'économie des clients et des fabricants, déclare-t-il, il semble avantageux qu'une telle discussion générale ait lieu pour savoir ce dont on a besoin comme tracteur-navette. Faute d'une telle discussion, une confusion très coûteuse pourrait apparaître dans le domaine du machinisme agricole. »

Avant d'entrer dans le cœur du sujet nous devons faire deux remarques préalables. D'une part, nous devons oublier le cheval et penser à un travail

# MUTUELLE VAUDOISE ACCIDENTS

Assurances

**ACCIDENTS  
RESPONSABILITE CIVILE  
CASCO**

avec participation aux bénéfices

ASSURANCE MUTUELLE VAUDOISE  
LAUSANNE

Contrat de faveur avec l'association  
suisse des propriétaires de tracteurs

à effectuer, en nous plaçant au point de vue de la récolte et du sol. D'autre part, nous devons faire abstraction de tous les tracteurs existant actuellement et repartir de zéro, car, ainsi qu'une réponse l'a indiqué, pour que le tracteur-navette soit aussi bon que possible, il doit être conçu pour le travail envisagé et non pas être simplement une transformation à partir d'un modèle courant existant déjà.

Je cite encore: « A mon sens, la conception et l'étude d'un tracteur agricole devraient commencer par examiner tous les emplois pour lesquels on utilisera ce tracteur, estimer l'importance relative des divers engins agricoles et construire le châssis du tracteur de façon qu'il s'adapte d'une façon aussi exacte que possible aux principaux engins, ceux-ci étant placés de la meilleure façon relativement aux roues et au conducteur. Ayant effectué ce travail, on recherchera ensuite une place pour le moteur, celui-ci pouvant être éventuellement placé dans l'endroit qui est le moins utile pour les autres buts, et où il générera par suite au minimum les autres fonctions utiles telles que la visibilité autour du tracteur.»

Le correspondant se réfère aux nouveaux autobus et aux modèles de camions, dans lesquels la cabine est sur le moteur, qu'il donne comme exemples de cette pratique dans d'autres domaines.

Fait curieux, c'est même en Amérique, où les grandes étendues et la place suffisante pour manœuvrer ne font pas défaut, et où — semble-t-il — les machines et outils montés paraissent être moins urgents, que la demande d'application de machines et outils montés se fait entendre avec la même insistance que chez nous. Il est vrai que nous ne nous arrêtons pas là, mais que nous demandons en plus la possibilité de pouvoir utiliser avec des tracteurs de différentes marques, les machines et outils accessoires de différentes marques. Ceci, pour permettre de simplifier et rendre moins cher l'exploitation des domaines. Ainsi, il sera possible que les petites exploitations également puissent renouveler leurs machines et que plusieurs agriculteurs puissent s'entr'aider. Ceci-même, s'ils ne possèdent pas le même type de tracteur. Par cette entr'aide, nous facilitons la mécanisation dans les domaines petits et moyens et par ce fait-même, nous les rendrons plus forts en vue de la future lutte de concurrence.

I.



**Leclanché S.A.**  
**YVERDON**

Batterien für Traktoren u. Lastwagen  
Batteries pour Tracteurs et Camions