

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 15 (1953)
Heft: 2

Artikel: Transports lourds par route
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049304>

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: 14.02.2026

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

doivent être vidées. Après l'emploi, tous les graisseurs doivent être graissés et le niveau du bain d'huile contrôlé. Les presse-étoupes non étanches, les soupapes défectueuses sont à échanger. L'huile usée du bain d'huile doit être vidangée et remplacée par de l'huile fraîche après nettoyage du carter. Après avoir observé ces prescriptions on peut se dire avec satisfaction que la pompe est prête à être réutilisée et qu'il y a toutes les chances qu'elle fonctionne d'une manière irréprochable.

Des instructions de service, rédigées d'une façon compréhensible pour l'utilisateur doivent être livrées avec chaque pompe. Les grosses installations seront mises en marche pour la première fois par le fabricant. A cette occasion, on profitera de montrer au paysan comment il peut faire de petites réparations et dépanner sa pompe.

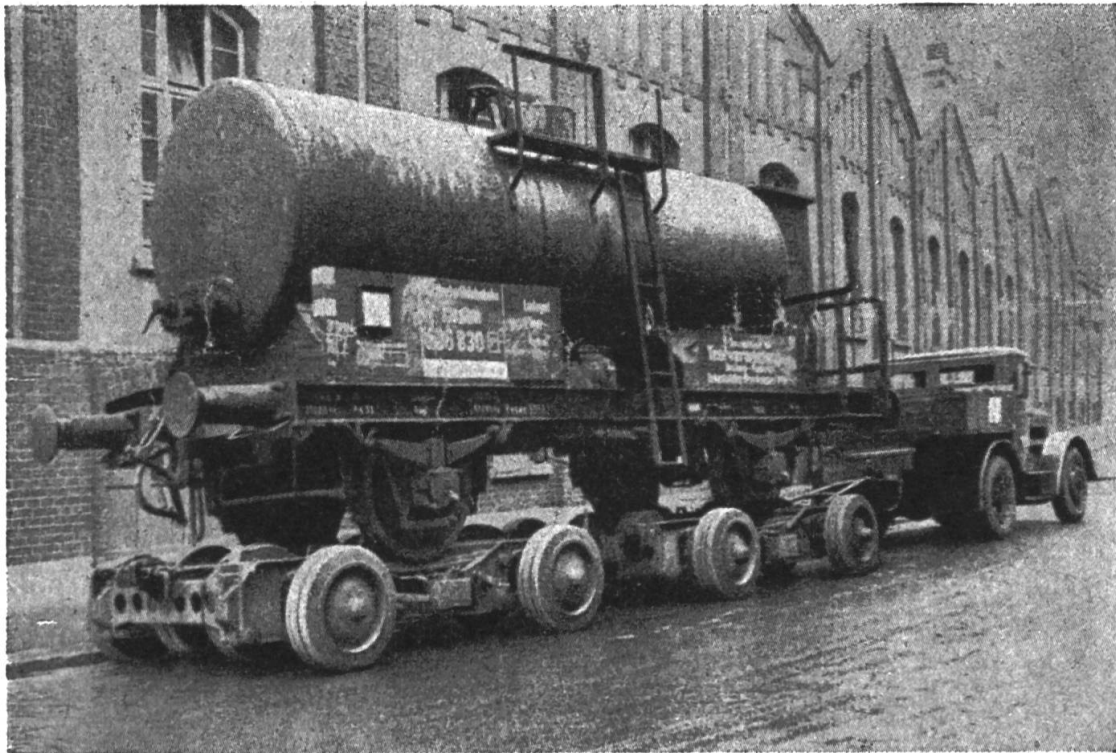
Transports lourds par route

Le transport de charges lourdes par route s'est considérablement développé depuis la fin de la dernière guerre. Ce fut avant tout le voiturage des machines modernes de construction (grues, tracteurs à chenilles, rouleaux compresseurs, etc.) qui donna un caractère d'urgence à la solution du problème des transports lourds. L'industrie demanda aux entrepreneurs de transports de véhiculer de lourdes charges sur route, p. ex. des bateaux, transformateurs, turbines et autres machines. Les chemins de fer, même, voulurent aussi que leurs pesants wagons de marchandises fussent conduits par route «à domicile» au moyen de remorques spéciales.

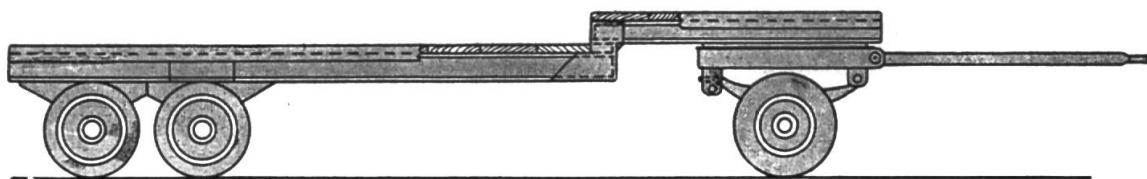
Les exigences en face desquelles on se trouvait ne permettaient pas résoudre les difficultés en employant les remorques et véhicules à moteur existants. Aussi entreprit-on la fabrication de remorques à pont très bas, conjointement à celles de machines de traction spéciales particulièrement puissantes (tracteurs à plusieurs roues motrices). Grâce à ces constructions spéciales, on fut alors en mesure d'effectuer par route certains transports qui, autrement, n'auraient pas été possibles.

C'est donc surtout l'industrie qui pose assez régulièrement des problèmes très difficiles aux entrepreneurs de transports. Elle veut que machines, transformateurs, générateurs, turbines, etc., puissent être livrés «à domicile» entièrement montés afin d'économiser des frais de transport, d'emballage et de montage et, de ce fait, d'être mieux en mesure de lutter contre la concurrence. On doit donc souvent construire des véhicules spécialement conçus.

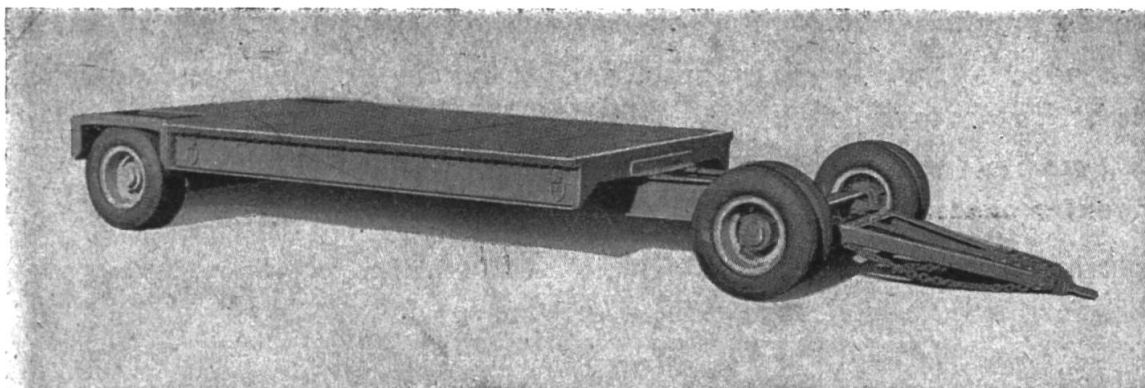
**Equipez vos chars de campagne de plaques
réfléchissantes «scotchlite»!**



La Figure 1 représente un châssis à roulettes routier pour 40 tonnes de charge utile. Toutes les roues sont directrices et montées sur essieux oscillants. La machine de traction utilisée est un tracteur à 4 roues motrices.



La Figure 2 représente une remorque à pont bas (Moser, Berne) pour une charge utile de 15-20 tonnes, employée surtout pour le transport de machines de construction. Etant pourvue de ponts de chargement plats et bas, la structure de cette remorque répond ainsi aux exigences de divers transports.



La Figure 3 représente une remorque à pont très bas (Moser, Berne) pour une charge utile de 20 tonnes, utilisée plus spécialement pour le trans-

*L'agriculteur n'achète qu'à bon escient
sur sa propre expérience ou sur celle
d'autrui. C'EST POURQUOI LE NOMBRE DES TRACTEURS*

Firestone

EST TOUJOURS PLUS ÉLEVÉ

Leur profil à l'avant-garde du progrès, leur excellent rendement et leur qualité d'adhérence variés sont unanimement appréciés. Voici d'ailleurs les caractéristiques essentielles des pneus pour tracteurs:

- Barres de traction incurvées, tronconiques, qui s'agrippent mieux et pénètrent dans la terre.
- Sculptures aux gorges échancrées facilitant le dégagement de la terre et empêchant le glissement.
- Barres de traction larges et plates augmentant les qualités d'adhérence et de durée.
- Deux nappes de tissu spécial placées sous la bande de roulement pour protéger la carcasse des heurts et les chocs violents.
- Choix possible entre deux types de profils:
1^o à centre ouvert 2^o barres de traction reliées entre elles.

Voilà les principales raisons qui font qu'on utilise toujours plus de pneus Firestone pour tracteurs. Lors de votre prochain achat de pneus, exigez:

Firestone

Les pneus Firestone sont les pneus préférés de l'agriculteur !

FABRIQUE DE PRODUITS

*il fonde son choix
de ses voisins!*
RICOLES ÉQUIPÉS DE PNEUS

one

e en terrains
S CHAMPION

terre meuble.
bourrage des

pneu.
sse contre les

teurs.



IRESTONE SA BRATTEIN

port de rouleaux compresseurs, grues et autres machines de construction. Le bâti en est très surbaissé (le pont de chargement se trouve à 40 cm. du sol), l'essieu avant est monté sur ressorts, les roues arrière sont amovibles et le pont de chargement peut être abaissé jusqu'à terre, ce qui rend le chargement et le déchargement simple et rapide. Ainsi, 2 hommes parviennent à charger ou décharger un rouleau compresseur à vapeur de 20 tonnes en 10-12 minutes. La remorque chargée permet de rouler jusqu'à une vitesse de 50 km/h. sur les bonnes routes.

La remorque à pont très bas pour transports lourds est également utilisée sur une grande échelle par les armées, principalement pour véhiculer des chars de combat blindés, des pièces d'artillerie lourde et des machines spéciales de construction.

Lors de l'acquisition de remorques pour transports lourds, il est recommandable de s'adresser à une maison spécialisée, vu que la construction de tels véhicules suppose des connaissances techniques et mathématiques. Des amateurs ne sont pas capables de faire un travail d'ingénieur et les remorques qui peuvent répondre aux exigences actuelles (grande vitesse, tenue de route, véhicule approprié, robustesse) doivent être fabriquées par des constructeurs de formation technique et dans des ateliers bien outillés sous le rapport des machines. Faute de quoi il faudrait compter avec de gros frais de réparations et des accidents, de sorte que le véhicule «bon marché» deviendrait finalement plus onéreux que le «cher». En général, on fait un faux calcul en donnant la préférence au modèle bon marché plutôt qu'à celui qui coûte cher.

em

(traduction: R. Schmid)

Additifs pour carburants

par le Prof. Dr. W. E. Fischer-Schlemm, ingénieur et
Mr. W. Krepela, ingénieur, Stuttgart-Hohenheim.

Note de la rédaction: L'article ci-dessous a paru dans le «Württembergisches Wochenblatt für Landwirtschaft» sous le titre «Additifs pour carburant diesel». Nous nous sommes permis de modifier le titre parce qu'il y a en Suisse davantage de tracteurs avec moteur à carburateur (essence, pétrole, white spirit) qu'avec moteur diesel. Cela provient entre autres des droits de douane particulièrement élevés qui sont prélevés sur le mazout. Le superlubrifiant, dont il est question ci-dessous, convient aussi pour les moteurs à benzine, pétrole ou white spirit, tant à deux temps qu'à quatre temps. Les recherches faites en Allemagne ont montré que «Autol Desolite» avait aussi une action favorable sur les moteurs à carburateur (benzine, pétrole et white-spirit) en empêchant la formation trop rapide de résidus de la combustion.

Après la guerre, le nombre des tracteurs agricoles a très rapidement augmenté en Allemagne. Les prix des carburants sont tels qu'actuellement tous les tracteurs, du plus faible au plus puissant, sont exclusivement équipés de moteurs diesel; cette tendance va si loin qu'aujourd'hui de nombreux