

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 15 (1953)
Heft: 8

Rubrik: Contribuez à prévenir les accidents!

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>

Contribuez à prévenir les accidents !

Encore et toujours des accidents de passagers

Trois graves accidents de tracteurs, dont furent victimes 3 passagers, nous ont été annoncés au cours des cinq dernières semaines.

Dans un de ces cas, un garçonnet de 3 ans se trouvait debout sur l'arrière du tracteur; il perdit l'équilibre pour une raison quelconque et tomba à terre. Le même sort fut également réservé, ailleurs, à un homme âgé. Le troisième accident eut lieu avec un passager qui se tenait assis sur le timon de la troisième remorque et que l'on découvrit plus tard, mutilé.

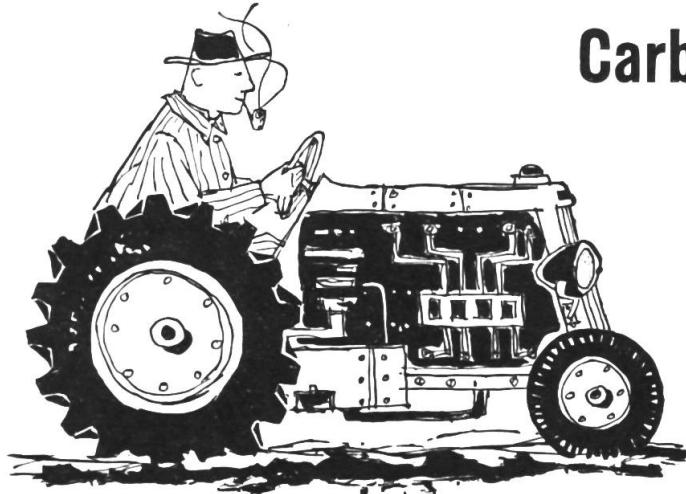
Loin de nous l'idée de vouloir faire des reproches aux membres des familles durement éprouvées. Nous voudrions uniquement saisir l'occasion pour rendre propriétaires et conducteurs de tracteurs une fois de plus attentifs au danger que présente le transport de passagers. S'il n'est pas possible de l'éviter dans toutes les circonstances, il ne faudrait en tous cas jamais tolérer que des enfants ou des gens âgés se tiennent debout sur l'arrière du tracteur. Le transport sur les timons doit être absolument défendu. Il faudrait faire fixer des sièges auxiliaires pour les passagers toutes les fois que c'est possible. La nouvelle loi sur la circulation routière n'interdira probablement plus les sièges auxiliaires. Quelques cantons les tolèrent déjà, en dépit de la loi existante. Si l'on circule avec des remorques vides, il faut que les passagers prennent place sur la dernière remorque.

Conducteurs de tracteurs, pensez toujours que vous devrez rendre des comptes devant les tribunaux lors d'accidents et qu'en cas de négligence grave vous serez condamnés pour lésions corporelles par négligence, voire pour homicide par négligence. Transporter des enfants sur l'arrière du tracteur ou tolérer que quelqu'un se tienne assis sur le timon ou la barre d'accouplement pendant la marche, pourraient constituer des cas de négligence grave.

Nous prions tous les conducteurs de tracteurs de ne laisser passer aucune occasion pour rendre attentifs des collègues moins clairvoyants sur les risques existants.

Un sol mouillé augmente les risques d'accidents

On sait que plusieurs accidents graves se sont produits au cours de l'automne 1952 pendant les travaux de labourage. Ces accidents ont été dûs, pour la plupart, au fait que les conducteurs de tracteurs circulaient avec leur machine en travers de pentes escarpées et mouillées. Les roues de derrière dérapaient tout-à-coup de côté, puis étaient brusquement arrêtées par l'herbe arrachée; le tracteur se renversait et le conducteur restait pris dessous. Dans d'autres cas, une chaîne inclinée et bordée par un talus abrupt fut fatale aux conducteurs de tracteurs.



Carburants et lubrifiants

«Shell» — force et longévité de votre tracteur

La somme des expériences réunies au cours de nombreuses années et dans tous les pays a permis à Shell de produire des carburants et des huiles qui satisfont en tous points aux conditions particulières d'exploitation des tracteurs agricoles. Leur emploi garantit à l'agriculteur un rendement supérieur et économique du tracteur.

- ▶ **Pétrole Shell pour tracteurs**
- ▶ **White Spirit Shell pour tracteurs** Carburants anti-détonants pour moteurs à carburateur
- ▶ **Benzine Shell**
- ▶ **Shell «Diesoline»** Carburant pour moteur Diesel, de haute qualité et possédant une grande facilité d'allumage
- ▶ **Shell X-100 Motor Oil** Lubrifiant aux propriétés nouvelles
- ▶ **Huile Rotella Shell** Lubrifiant spécialement conçu pour moteurs Diesel

SHELL (Switzerland)
Genève-Châtelaine, Bussigny sur Morges,
Martigny-Ville, Neuchâtel, Fribourg



Si ce temps humide devait durer jusqu'à la fin de l'été et même jusqu'en automne — ce que nous ne souhaitons naturellement pas —, les conducteurs de tracteurs feraient bien, dans leur propre intérêt, d'être doublement prudents en circulant sur des terrains fortement inclinés. Nous recommandons à chacun de relire à cet égard l'article «Les accidents de tracteur pendant les labours», à la page 26 du «Tracteur» de mars.

Contribuez tous à prévenir les accidents. Faites-nous connaître les dangers que vous rencontrez, afin que nous puissions mieux renseigner tous les intéressés. Un cordial merci à tous.

La Rédaction.

BOÎTE À LETTRES

Question.

Cette année, j'ai des difficultés pour mettre en marche mon tracteur (Meili - Hercules - Diesel, modèle 1948); jusqu'à maintenant, je n'avais éprouvé ces difficultés que pendant les plus grands froids, tandis qu'actuellement, si le temps est frais ou que le tracteur est resté un jour sans être employé, je dois mettre un peu d'éther dans le filtre à air. Cette année, j'utilise l'Autol Desolite (1 litre pour 30 litres de mazout); est-ce à cause de celà? J'utilise aussi de l'huile Durol SAE 30 dont la moitié a été régénérée.

P. H.

Réponse.

Il est difficile de déterminer les causes de ces départs difficiles sans démonter le moteur. Je crains pourtant que les pistons et les chemises ne soient plus étanches ou encore que les soupapes ne ferment plus complètement. Il existe actuellement des appareils permettant de constater ces défauts sans démonter le moteur. Dans un moteur Diesel, il suffit que l'étanchéité des pistons soit défectueuse pour que le moteur ait de la peine à démarrer, car l'allumage du carburant est provoqué par la compression élevée qui échauffe fortement l'air.

L'addition d'Autol Desolite a pour effet de décalaminer le moteur; nous avons pu constater cette action sur notre camion Saurer. Malheureusement, cet additif ne peut pas remettre en état les pièces défectueuses du moteur. Au contraire, l'enlèvement de la calamine aurait plutôt pour effet de diminuer la compression. On le remarque particulièrement en mettant en marche le moteur. L'air aspiré par le moteur n'est pas suffisamment comprimé, sa température est trop basse pour provoquer l'allumage du carburant et le moteur ne démarre pas. C'est exactement la même chose qu'avec les huiles HD. On obtient toujours le meilleur effet lorsque ces additifs sont utilisés comme moyen de prévention. Quand un moteur reste longtemps propre, il reste également longtemps en bon état mécanique. Si le moteur s'enrassasse une fois, il s'use plus rapidement. Les additifs permettent d'éviter cet encrassement ou d'éloigner la crasse qui s'est déjà formée, mais ils ne peuvent pas améliorer l'état mécanique d'un moteur. Il ne reste pas d'autre solution que de faire démonter le moteur par un bon mécanicien pour qu'il vous le remette en état.

Pour autant que je sois bien renseigné, l'huile Durol a bien fait ses preuves en tant qu'huile pour moteur de tracteur. Par contre, je vous déconseille absolument de mélanger de l'huile régénérée à de l'huile fraîche. Vous pouvez utiliser sans crainte de l'huile régénérée seule, elle est aussi bonne que de l'huile fraîche. Vous ne pouvez pas améliorer ses qualités en lui ajoutant de l'huile fraîche. En mélangeant des huiles de provenances différentes, on court toujours le risque de voir les additifs chimiques des huiles réagir entre eux ce qui peut provoquer des dérangements très graves.