

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 19 (1957)
Heft: 4

Rubrik: Questionnez - on vous répondra!

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: 11.12.2025

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

Questionnez — on vous répondra!

Parois de cylindres usées

Dans le no 6/56, H. H. Ae. nous a expliqué que son tracteur (Fordson Major) consommait beaucoup d'huile. Notre conseiller technique H. F. a répondu dans la rubrique en question que la majorité des moteurs présentent des parois de cylindres ou des chemises usées (ovalisées) après une durée de service de 4000 heures, et cela même lorsqu'ils sont entretenus correctement. Au lieu de se contenter de remplacer les segments de piston il y a 2 ans, on aurait plutôt dû faire réaliser les cylindres (ou changer les chemises) et monter de nouveaux pistons.

A ce propos, la maison **Touring Motor SA**, de Soleure, distributeur officiel Ford, nous communique les indications complémentaires suivantes:

«Les remarques concernant l'usure du moteur après le nombre d'heures de service mentionné sont parfaitement justes. Il existe cependant une autre solution que celle des travaux de révision proposés. Pour le tracteur en cause, nous livrons actuellement un moteur sortant de fabrique (et qui sera monté en fabrique) pour le prix de frs. 1510.—, accompagné de la garantie habituelle. Il comporte: le bloc moteur complet avec toutes ses pièces, telles que les pistons, les bielles, tous les paliers, le vilebrequin, l'arbre à cames, les guides et pousoirs de soupapes ainsi que les pignons de distribution. Ne sont pas compris: la commande de la magnéto, la pompe à eau, la culasse et le carter-moteur.

Pour autant que les moteurs usagés ne présentent ni fissures, ni cassures, nous les reprenons en échange pour une somme variant entre frs. 200.— et 300.—, suivant leur état.»

Nous prions nos lecteurs de prendre bonne note de ces renseignements complémentaires et en remercions la maison Touring Motor SA.

La Rédaction.

Question: Malgré que j'aie incorporé de la glysantine à l'eau de refroidissement de mon tracteur, j'ai constaté le matin du 2 février 1956 que l'eau était gelée. A quoi cela tient-il?

D. T., à Sch.

Réponse: Vous n'avez peut-être pas tenu compte du fait que la température s'est abaissée en fevr. 1956 jusqu'à moins 25 degrés. Le 2 février, nous avions même enregistré 27 degrés et plus. En regardant le tableau qui accompagne toujours la glysantine, vous verrez qu'un mélange de $\frac{1}{3}$ de glysantine et de $\frac{2}{3}$ d'eau supporte une température de -20° C. Il est recommandé en outre de mélanger l'eau et la glysantine en parties égales afin d'obtenir une solution antigel efficace jusqu'à -40 degrés.

S. L.

Question: Nous possédons une moissonneuse-lieuse entre cinq. Un accident est arrivé dernièrement en rentrant le soir avec la machine. Qui en porte la responsabilité? Le conducteur du tracteur, les cinq copropriétaires, ou bien le passager se trouvant sur la moissonneuse-lieuse?

F. B.

Réponse: Le responsable est le conducteur du tracteur, car il répond de ce que l'instrument accessoire soit correctement accouplé au tracteur et suffisamment signalé, ainsi que de son transport sur les routes. Si le conducteur n'est pas le propriétaire du tracteur, le responsable est l'employeur. Mais cette responsabilité n'entre en jeu que lorsqu'il y a faute de la part du conducteur du tracteur — pour autant qu'il s'agisse d'un tracteur agricole. Dans le cas des tracteurs industriels, des automobiles, etc., la responsabilité est dite causale; c'est-à-dire que le conducteur se trouve être responsable sans qu'il faille prouver sa faute éventuelle au préalable. C'est à la compagnie avec laquelle les détenteurs du tracteur ont conclu une assurance agricole qu'il incombe de s'occuper du présent cas. Le sinistre doit être immédiatement annoncé.

Question: L'huile pour engrenages usée

convient bien comme adhésif pour courroies de transmission. La surface lisse de la poulie se couvre en un clin d'œil d'une pellicule donnant une bonne adhérence. Est-ce que l'huile peut nuire à une courroie de cuir, notamment en la faisant se dilater? Est-ce qu'un tel adhésif est nuisible pour une courroie trapézoïdale? Quels autres adhésifs efficaces existe-t-il à part cela?

Réponse: A l'exception de certaines huiles dites «graissées» (par quelques produits d'addition), les huiles pour engrenages sont surtout des huiles minérales. De tels lubrifiants s'avèrent aussi nuisibles pour les courroies de cuir que pour celles de caoutchouc (donc également pour les courroies trapézoïdales), du fait qu'ils décomposent la matière. Les huiles visqueuses ne sont naturellement pas absorbées aussi rapidement par la courroie que les huiles fluides, mais elles sont également nocives à la longue. La courroie ne se dilate pas, mais devient molle et cassante. Les adhésifs utilisés pour les courroies ne devraient être qu'à base de graisses animales et consister par exemple en huile pour cuirs (huile de poisson) et suif (graisse de moëlle de boeuf) fondus ensemble. Suivant la proportion d'huile et de graisse, le produit est plus ou moins liquide. Il ne faut jamais enduire les courroies trapézoïdales en caoutchouc d'un adhésif quelconque. Une courroie trapézoïdale judicieusement choisie, c'est-à-dire qui s'adapte correctement dans une gorge propre et aussi lisse que possible, adhère bien. Des joues de poulies rugueuses ou encrassées endommagent une courroie.

Prof. Rehrl.

Question: Ne pas rouler avec un différentiel endommagé! — Lorsque je labourais l'automne dernier avec le tracteur et une charrue bisoc, en roulant en 1ère vitesse et le différentiel étant bloqué, il se produisit tout à coup une secousse. Le tracteur s'est alors arrêté, bien que le moteur n'ait pas cessé de fonctionner. Nous avons remorqué la machine jusqu'à un atelier de réparation éloigné de 10 km, en roulant en 2ème et en 3ème vitesse. Au début du trajet, on entendait un fort bruit dans le carter de différentiel, lequel alla ensuite en s'atténuant. En examinant la machine, le mécanicien vit que la grande couronne, le pignon

d'attaque, le grand pignon près du pignon d'attaque, le petit pignon d'entraînement de l'arbre secondaire, une douille, ainsi qu'un roulement à billes, étaient endommagés, et qu'il fallait les changer. Le mécanicien prétendit que de tels dégâts ne pouvaient absolument pas s'être produits seulement au cours du labourage, et qu'à son avis, les engrenages avaient été surtout détériorés en remorquant le tracteur. Personnellement, je ne peux pas le croire; cependant, afin d'être fixé à ce sujet, je vous prie de bien vouloir me donner votre avis.

J. H.

Réponse: Vous avez eu de la chance que rien de plus grave ne soit arrivé! Le carter de différentiel aurait pu tout aussi bien se rompre complètement, car dès que des pièces détériorées quelconques se coincent entre des engrenages qui continuent de tourner pendant le remorquage, il se produit justement des ruptures! Le mécanicien avait donc raison. A l'avenir, faites attention au niveau de l'huile. Il arrive parfois que l'huile du carter de différentiel s'échappe ensuite d'un défaut d'étanchéité des joints d'arbre et que le différentiel subisse des dégâts. Si de telles détériorations interviennent (cette remarque est également valable pour les engrenages intermédiaires et la boîte des vitesses), il s'agit de stopper immédiatement. Le cas échéant, la réparation doit être effectuée sur place!

E. L., ing.

Question: Existe-t-il un moyen d'enlever cette détestable couche d'huile desséchée qui se dépose avec le temps sur le bloc-moteur malgré les nettoyages réguliers? Il est très difficile de la détacher.

K. W.

Réponse: Il vous faut projeter sur les parties encrassées, avec un pistolet à pulvériser, un mélange de 50% de détergent à froid Persil (émulgateur) et de 50% de carburant Diesel (ou bien étendre le produit à l'aide d'un pinceau). Une heure après, vous pourrez laver à l'eau froide. Refaire l'opération si nécessaire. — On peut aussi procéder différemment en projetant (au pistolet) du carburant Diesel sur la couche de crasse. Le jour suivant, laver avec de l'eau de soude très chaude, ou de la lessive P 3, puis rincer à l'eau froide. — Afin d'éviter un nouvel encrassement, remplacer tous les joints insuffisamment étanches à l'huile.

E. L., ing.