

**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:** 11

**Rubrik:** Le conducteur de tracteur contrôle ses aptitudes : Avec les connaissances minima indispensables, conduire du tracteur devient un plaisir!

### **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**

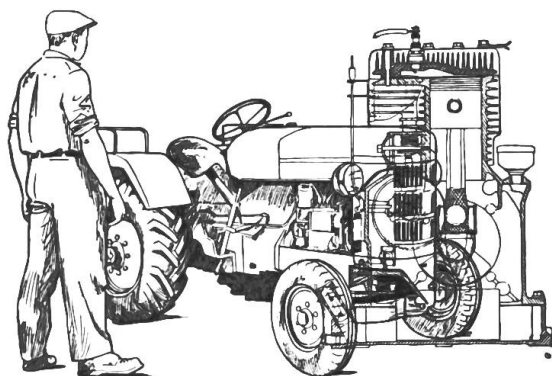
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 06.01.2026

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



## Le conducteur de tracteur contrôle ses aptitudes

Avec les connaissances minima indispensables, conduire un tracteur devient un plaisir!

### Questions

3. Dans le cas d'un tracteur à refroidissement par air, il ne peut évidemment pas se produire de vapeur. Nous sommes mieux lotis que les autres, semble-t-il. Pourtant, voilà que le tracteur s'arrête tout à coup. On lève le capot du moteur. Une chaleur inhabituelle se dégage et il n'est presque pas possible de toucher le moteur. Il y a donc quelque chose qui ne va pas? — Le système de refroidissement par air doit être en effet aussi contrôlé régulièrement si le ventilateur est entraîné par des courroies trapézoïdales. A quoi donc aurait-on dû veiller dans le présent cas pour éviter une panne?

4. Dans le domaine du refroidissement, également, la question se pose de savoir dans quelles conditions le moteur s'use le moins et quelle doit être la température de l'eau de refroidissement. Il serait faux de croire que cette température se règle automatiquement dans tous les cas. Cette remarque concerne en particulier les types de tracteurs anciens, qui sont notamment dépourvus de thermostat. — Avec quelle température de l'eau de refroidissement estimez-vous pouvoir employer votre tracteur pour que le moteur ait une durée de service maximum?

5. Lorsque le conducteur dont nous parlions s'est rendu à son pré, il a circulé sur la route, c'est-à-dire sur un sol dur. Il a pu rouler en 4ème, et même en 5ème vitesse, puisque la fourragère vide ne demandait pas un gros effort de traction. Arrivé sur le pré, il a dû passer une autre vitesse (la 2ème, peut-être) pour pouvoir faucher. Puis il a trouvé que cela allait trop lentement, et, comme on le fait avec une auto, il a engagé une vitesse supérieure tout en continuant de faucher. — Que dites-vous de cela? Est-ce juste, ou auriez-vous procédé autrement? Qu'aurait fait un conducteur de tracteur routiné?

6. La quantité d'herbe voulue a été fauchée, la fourragère chargée, et notre conducteur retourne à la ferme. Les pneus se sont mouillés dans l'herbe fraîche, de sorte que la terre ou la boue du chemin vient s'y coller. Mais peu importe, puisqu'ils se nettoieront d'eux-mêmes sur la route et retrouveront ainsi leur adhérence. Cependant on apprendra un peu plus tard qu'une automobile a eu un accident à cet endroit. Elle a fait une embardée et est allée s'écraser contre un arbre. — Le conducteur du tracteur est responsable de cet accident. Pourquoi? Qu'avait-il oublié de faire pour ne pas se trouver en conflit avec la loi?

7. La porte cochère de la ferme du conducteur en question est très étroite et la ruelle sur laquelle elle donne n'est pas large non plus. Pour entrer, il lui faut tourner à gauche en décrivant une courbe. Il regarde devant lui et ne voit aucun véhicule s'approcher. Il braque alors à gauche et amorce son virage. On entend tout à coup un crissement de freins. Grâce à sa présence d'esprit, le conducteur d'une automobile qui suivait est arrivé à stopper sa machine juste à quelques centimètres du tracteur. — Comment un pareil incident a-t-il été possible?

8. En arrivant à la ferme, la fourragère est dételée et le tracteur laissé sur place, car le soleil ne peut lui faire que du bien, en somme. Il n'y a pas de danger puisque le moteur est arrêté. — Vous auriez agi de la même façon, n'est-ce pas?

## Réponses

3. Il convient d'être également prévoyant avec les moteurs refroidis par air, surtout lorsque le ventilateur est actionné par une courroie trapézoïdale. Aussi tout tractoriste devrait-il contrôler chaque matin sa tension avec le pouce (fig. 5a et 5b). La courroie doit céder de 1 à 1,5 cm sous la pression. Ce n'est qu'ainsi qu'elle sera correctement tendue. Si elle adhère trop fortement aux poulies, elle pourra se rompre, et si elle est trop lâche, elle sortira de la gorge. Le refroidissement se trouvera compromis dans les deux cas.

Fig. 5a:

**Le contrôle du système de refroidissement** — Ce système règle la température de service du moteur. Il doit donc fonctionner de façon parfaite. La tension correcte de la courroie du ventilateur assure le courant d'air nécessaire et a en outre pour effet de réduire l'usure de la courroie à un minimum.

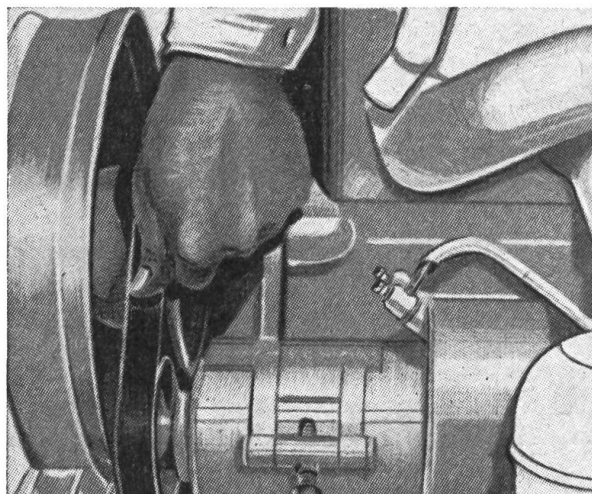
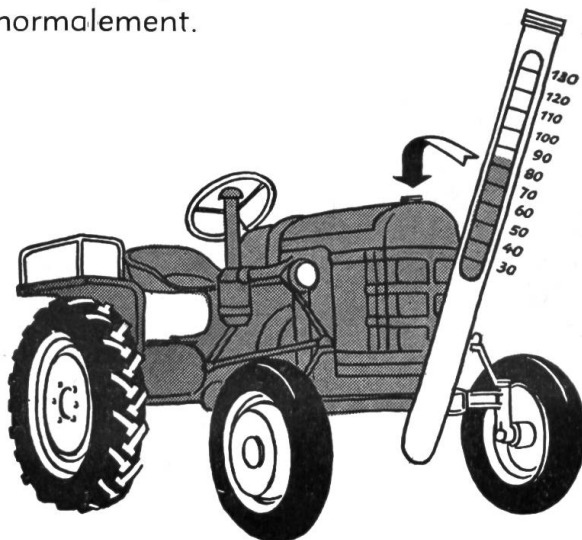


Fig. 5b: La courroie trapézoïdale ne doit pas reposer sur le fond de la gorge de la poulie et ne pas dépasser non plus les bords de la gorge. Il faut que la face supérieure de la courroie se trouve au niveau des bords. — En remplaçant une courroie trapézoïdale, on veillera à la choisir de la largeur et de la longueur appropriée.

4. Ceux qui connaissent les automobiles savent certainement quelle doit être la température correcte de l'eau de refroidissement. Il faut qu'elle oscille toujours autour de 80° (fig. 6). Le moteur a besoin de cette température pour fonctionner normalement.

Fig. 6:

Une température du moteur inférieure à 70° fait rapidement augmenter l'usure, laquelle peut atteindre le double ou le quadruple de l'usure normale! La température de service optimum se situe entre 75 et 85°. Dans les moteurs à refroidissement par eau, elle est réglée automatiquement par un thermostat.

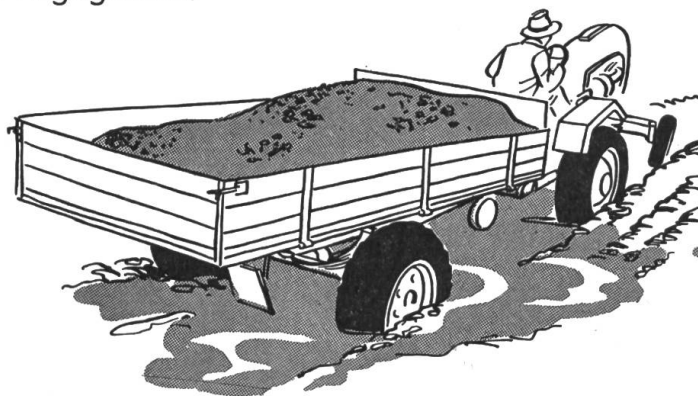


5. Un tracteur n'est pas un genre de véhicule à moteur qui peut être lancé à de fortes allures sur les routes. En roulant dans les champs, il faut engager la vitesse avec laquelle les travaux prévus doivent être exécutés. On ne doit jamais changer de vitesse pendant la marche, sinon l'embrayage, la transmission et le moteur subissent des dommages. Il faut toujours rouler en veillant à ce que le moteur donne toute sa puissance, sans qu'il dépasse cependant son régime optimum. Si le nombre de tours diminue, il peut arriver que le moteur cale. On s'imagine alors facilement les ennuis que cela peut causer, notamment lors du labourage. Aussi fera-t-on attention, répétons-le, à engager dans les champs la vitesse avec laquelle on prévoit d'effectuer un travail déterminé.

6. Il aurait fallu être très prudent dans un pareil cas. Avant que le tracteur emprunte la route sur laquelle circulent d'autres véhicules à moteur, les pneus devaient être nettoyés. Si de la terre ou de la boue sont portées par les roues sur la chaussée, cela peut entraîner les plus graves conséquences pour d'autres usagers (accidents consécutifs à des dérapages). Le conducteur sera rendu responsable car le déroulement du trafic ne doit pas être entravé par des dépôts de terre provenant des champs (fig. 7). De fortes peines sont la conséquence de semblables négligences.

Fig. 7:

Il faut veiller à ce que de la terre ne soit pas transportée par les roues du tracteur depuis le champ sur la route. Si les dépôts laissés de cette façon sur la chaussée sont cause d'un accident, le conducteur du tracteur en sera rendu responsable.



7. Lorsqu'un conducteur de tracteur a l'intention de bifurquer à gauche, dans un chemin latéral ou sous une porte cochère, il ne doit pas seulement

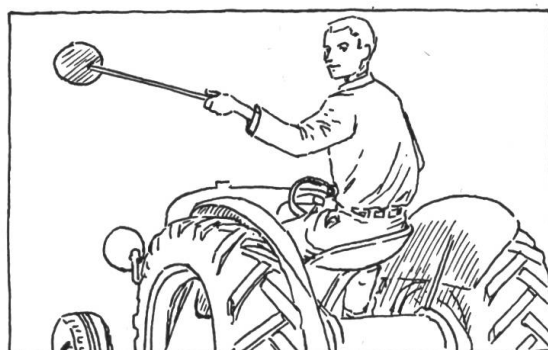
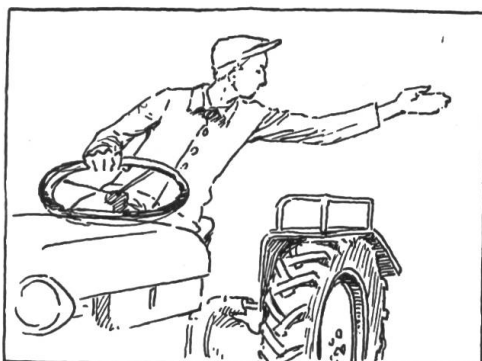


Fig. 8a et 8b: Avant d'obliquer à gauche, on doit indiquer à temps et clairement cette intention. Si une remorque chargée est accouplée au tracteur, il n'est possible de faire le signal voulu qu'au moyen d'une palette indicatrice, d'un clignoteur ou d'une seconde personne postée sur la route.

regarder devant lui, mais s'assurer aussi qu'aucun véhicule ne s'approche du tracteur par derrière. Il faut en outre qu'il signale son changement de direction en étendant convenablement le bras. Au cas où le tracteur tire une remorque chargée qui masque la vue pour les autres usagers, une seconde personne, postée sur la route, devrait faire les signaux nécessaires; ou bien le conducteur de tracteur devrait tout au moins utiliser une palette de signalisation (fig. 8a et 8b).

8. Un tracteur ne doit tout d'abord pas rester au grand soleil. Si c'est inévitable, il faut alors étendre dans tous les cas une bâche sur le capot du moteur afin de l'abriter contre les rayons solaires. Mais ce sont surtout les pneus qui doivent être protégés, soit par des sacs, soit par du papier. Une douche d'eau froide leur fera en outre beaucoup de bien.

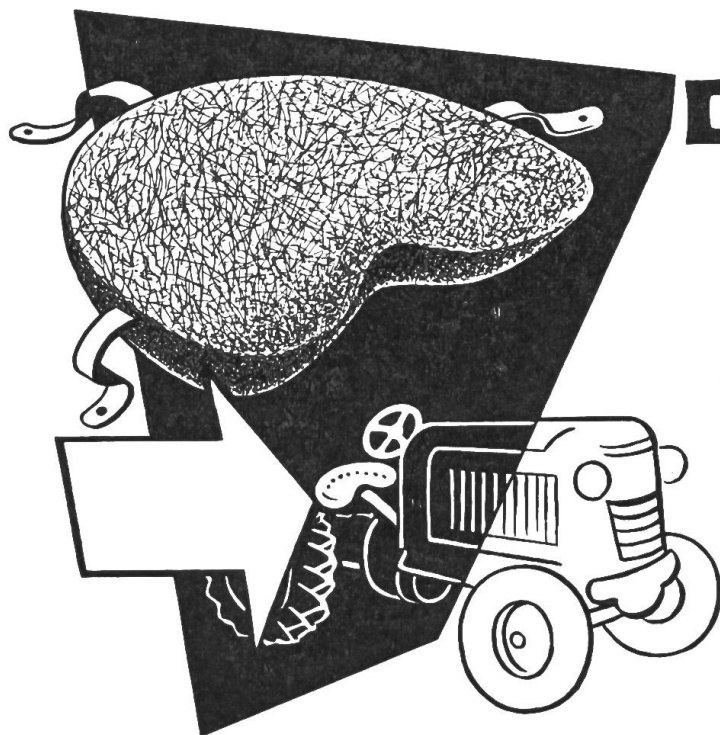
\*

Si vous avez répondu juste à toutes les questions — ou à peu près juste —, vous êtes un très bon conducteur de tracteur. En répondant bien au 80% des questions, vous comptez parmi les bons conducteurs. Si vous n'avez répondu exactement qu'au 50%, le résultat est encore bon; mais aucun tractoriste ne devrait descendre au-dessous de 30%, car ses connaissances sont alors insuffisantes et son tracteur en pâtira.

(Trad. R. S.)

à suivre

E. Neubauer, ing.



## Les COUSSINS **Dunlopillo**

en Mousse de Latex  
pour SIÈGES TRACTEURS

suppriment toute fatigue

**Demandez-les à votre  
fournisseur**

**Prix: Frs. 21.—**

Vente en gros:

**DUNLOP** Genève