

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:	10
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

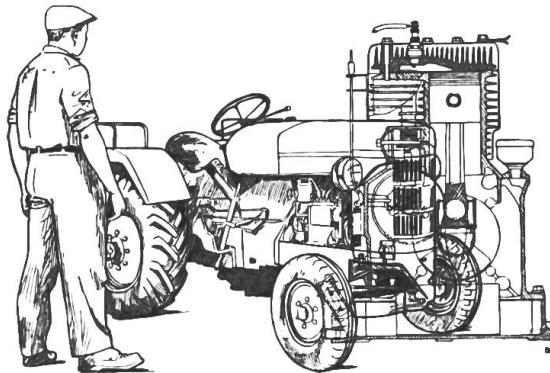
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 12.01.2026

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



Le conducteur de tracteur contrôle ses aptitudes

Avec un bagage des connaissances minima indispensables, conduire un tracteur devient un plaisir!

Nous commençons aujourd'hui la publication d'une série d'articles qui sont d'une importance particulière pour nos lecteurs. M. E. Neubauer, ingénieur et journaliste spécialisé dans toute les questions relatives aux tracteurs, s'est très aimablement mis à notre disposition pour rédiger ces intéressants articles à l'intention de notre périodique. Il s'efforcera, amis lecteurs, de vous inculquer ce qu'un tracteuriste doit absolument savoir, non seulement pour pouvoir maintenir sa machine en bon état, mais aussi pour être en mesure de l'employer rationnellement. M. Neubauer répondra volontiers aux questions qui lui seront posées par des lecteurs et qui se rapporteront aux tracteurs. Ces demandes devront être adressées à la Rédaction de «LE TRACTEUR et la machine agricole», case postale 145, Brougg (AG), qui transmettra.

Les articles prévus, dont le premier est publié ci-après, sont conçus suivant un système de questions et de réponses. Cette façon de procéder permettra à chacun de mettre ses connaissances à l'épreuve — en étant son propre examinateur — et de les compléter. Si ces articles réussissent à parfaire vos connaissances, notre but sera atteint et votre désir, souvent exprimé, de trouver dans notre périodique des questions et réponses concernant l'entretien et l'emploi des tracteurs, la recherche des causes des pannes, etc., aura certainement été exaucé.

La Rédaction

Au moment des récoltes, en particulier, le tracteur est fortement mis à contribution. Il a un travail énorme à accomplir et le moteur fonctionne pour ainsi dire sans arrêt. N'est-il pas déjà souvent arrivé que ce précieux auxiliaire refuse tout à coup de marcher en plein travail? Les connaissances du conducteur sont alors fréquemment insuffisantes pour trouver la cause de la panne et pouvoir y porter facilement remède. Il n'est pas rare que l'on exige aussi du tracteur plus qu'il ne peut donner. Au cours des lignes qui suivent, nous vous proposons d'examiner différents points à ce sujet et nous commencerons par des

Questions

1. De bonne heure, déjà, le tracteur doit être prêt à travailler. Il s'agit tout d'abord d'aller avec la fourragère chercher les rations quotidiennes d'herbe pour le bétail. La bougie de départ est allumée, puis le démarreur mis en marche quelques instants après. Voilà le moteur qui commence à ronronner. Tout semble donc aller normalement. Le conducteur engage la première vitesse et le tracteur se met en branle avec sa remorque. — C'est ainsi que vous procéderiez? N'auriez-vous donc rien oublié?

Notez sur une feuille de papier ce qui a été omis, pour pouvoir contrôler ensuite.

2. En arrivant sur le pré à faucher, le conducteur abaisse la barre de coupe. Il roule lentement, après avoir détaché la fourragère. Mais pourquoi de la vapeur s'élève-t-elle du radiateur? Qu'est-ce que cela signifie? Est-ce la chaleur du soleil qui en est cause? Ou

bien pensez-vous qu'une faute a été commise ici par négligence? Réfléchissez-y sérieusement car un tel incident est loin d'être d'une importance secondaire!

Inscrivez ici aussi la faute qui a été faite.

Réponses

1. Voilà malheureusement la manière d'agir de beaucoup de conducteurs de tracteurs. Ils se figurent que leur machine est une «bonne à tout faire» aux possibilités illimitées. Mais sans soins appropriés et sans traitement correct, on ne peut lui assurer une longue durée de service. La première chose à faire ici était naturellement de vérifier le niveau de l'eau du radiateur. Dans cet ordre d'idées, ne remplissez ce dernier qu'avec de l'eau douce (sans calcaire) afin d'éviter la formation de tartre. L'eau de pluie est celle qui convient le mieux. Il faut ensuite contrôler le niveau du carburant dans le réservoir et surtout le niveau de l'huile (fig. 1).

Les pneus ne doivent pas non plus être oubliés, car il importe qu'ils aient la pression de gonflage voulue. Et maintenant se pose une question qui se trouve toujours très discutée: faut-il faire marcher le moteur (le tracteur étant à l'arrêt) jusqu'à ce que l'eau de refroidissement ait atteint la

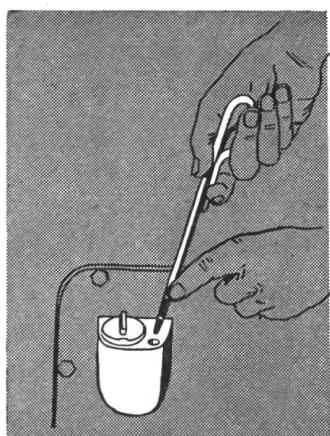


Fig. 1: Le niveau de l'huile

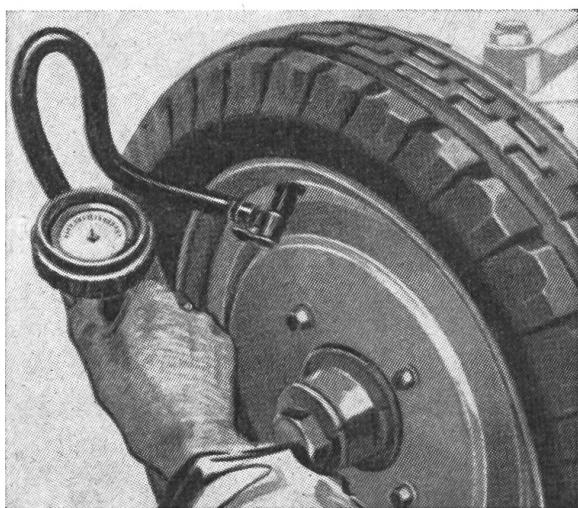
Contrôlez le niveau de l'huile. S'il se trouve au-dessous du repère de la jauge, rajoutez-en.

Fig. 2: L'entretien des pneus

Les pneus doivent avoir la pression de gonflage réglementaire qui est prévue pour un service ou un autre. Cela contribue à augmenter leur durée d'utilisation.

Fig. 3: Le filtre à air

La hauteur de l'huile dans le filtre à air à bain d'huile est essentielle pour une épuration efficace. L'élimination complète des poussières diminue l'usure du moteur et en augmente par conséquent sa durée de service. L'huile épaissie ou boueuse doit être changée à temps.



température correcte? Nous répondrons résolument par un «non». D'autre part, on doit démarrer avec un moteur tournant au régime le plus élevé possible — en première vitesse, naturellement —, mais sans surcharge, c'est-à-dire sans instruments portés lourds ou sans remorque chargée. Roulez donc au début sans fatiguer le moteur jusqu'à ce que l'eau de refroidissement et l'huile atteignent la température de service. Le moteur et la transmission vous en seront reconnaissants. Celui qui a la possibilité de sortir de la ferme en s'engageant sur une pente ou un chemin descendant est le plus avantage. Le moteur ne devant rien tirer, il peut se chauffer progressivement, sans effort, pour pouvoir travailler ensuite à plein rendement et sans dommages.

Les tracteuristes particulièrement prévoyants jettent encore un coup d'œil au filtre à air, afin de le nettoyer éventuellement (fig. 3). Il se produit en effet davantage de poussière en été qu'à une autre saison. Les filtres bouchés entraînent l'amenée d'air frais au moteur et peuvent occasionner des dommages considérables.

Un très important travail à exécuter le matin consiste également à graisser les tiges de soupapes. Plus les guides de soupape sont glissants, plus les soupapes peuvent effectuer leur continual va-et-vient avec facilité. — Celui qui n'utilisera chaque matin son tracteur qu'après avoir procédé comme ci-dessus aura toujours une machine en bon état en fin de journée.

2. La vapeur qui se dégage d'un radiateur de moteur refroidi par eau est un signal d'alarme! S'il y a la quantité d'eau voulue dans le radiateur, il faut chercher la défectuosité dans le radiateur même. La température est montée à près de 100°. Le moteur le plus robuste ne peut pas supporter une telle chaleur à la longue et refusera bientôt ses services. La première chose à faire est de relever le capot et d'inspecter les ailettes de refroidissement des cylindres ou les aileoles du radiateur (nids d'abeilles). La saleté, la poussière, les insectes, les restes de foin, les brins d'herbe, etc., doivent être éliminés. Le courant d'air n'arrive plus à refroidir l'eau du radiateur, laquelle se met alors à bouillir.

Le nettoyage du radiateur doit avoir lieu selon les règles. Toutes les impuretés peuvent être enlevées au moyen d'un jet d'eau ou d'air puissant. Il importe toutefois de diriger ce jet sur la face intérieure du radiateur, et non sur sa face extérieure, afin que la saleté soit projetée vers l'extérieur et n'aille pas se déposer sur le moteur. Si, après cette opération, on ne constate pas une amélioration considérable en poursuivant les travaux avec le tracteur, les canalisations du radiateur ont alors besoin d'être détartrées car elles sont pleines de dépôts calcaires, ces derniers faisant fonction de matière isolante. Pour détartrer le radiateur, on procédera de la façon indiquée ci-après: dissoudre deux kilos de soude dans un seau d'eau; verser ce mélange dans le radiateur préalablement vidangé; remplir totalement le radiateur avec de l'eau pure. On fera alors marcher le moteur pendant une demi-

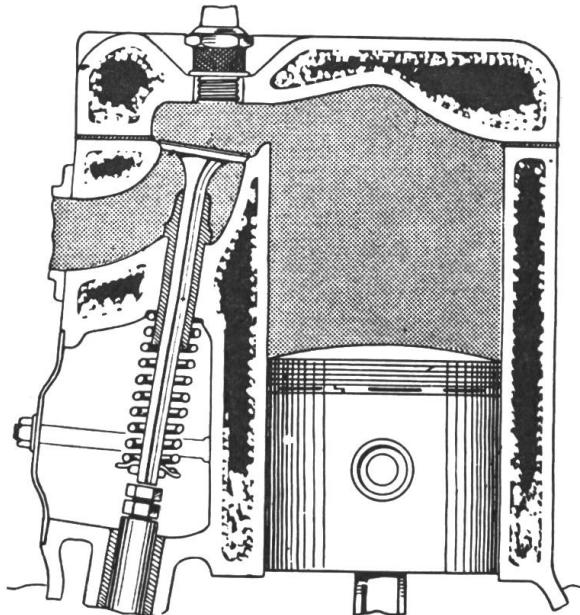


Fig. 4:
Chemise d'eau d'un cylindre présentant de fortes incrustations calcaires.

heure. Puis il faudra laisser la soude agir durant une bonne heure, le moteur étant arrêté. Pendant l'heure suivante, le moteur tournera de nouveau afin que la solution reste chaude. Après que cette dernière aura exercé son action durant environ trois heures, le radiateur sera vidé et rincé à l'eau pure (fig. 4). Le rinçage se poursuivra jusqu'à ce que l'eau qui sort soit absolument claire. A ce moment on remplira à nouveau le radiateur avec de l'eau pure et le moteur sera mis en marche. Après un temps relativement court, il faudra évacuer de nouveau l'eau. Si elle est encore trouble, il sera nécessaire de rincer une seconde fois le radiateur.

Les conducteurs de tracteurs expérimentés procèdent encore à un rinçage après 20 heures de service pour constater si l'eau de refroidissement est propre. Lorsque c'est le cas, on incorpore un antitartrate à la nouvelle eau de refroidissement, produit qui est en vente dans le commerce. Si l'on ne dispose pas d'antitartrate sur le moment, on peut employer provisoirement (pour très peu de temps) une quantité de soude égale à celle que peut contenir le filtre de l'orifice de remplissage. Remarquons toutefois que la soude n'est pas aussi efficace qu'un détartrant car elle tombe au fond.

*

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.