

<b>Zeitschrift:</b>	Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
<b>Herausgeber:</b>	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
<b>Band:</b>	20 (1958)
<b>Heft:</b>	5
<b>Rubrik:</b>	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

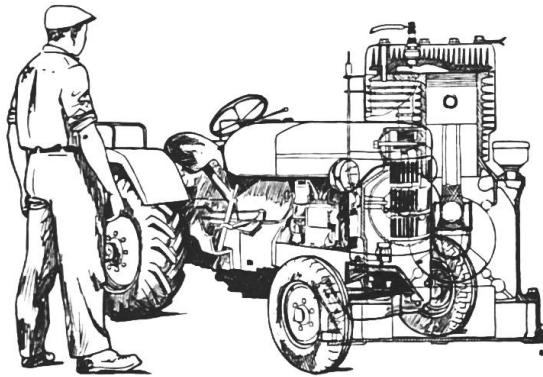
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 16.01.2026

**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!

Un vent plus chaud commence déjà à souffler sur les hauteurs. La neige fond et le printemps ne va pas tarder à venir. Le tracteur devra accomplir de nouveau sa rude tâche. Mais avant que ce fidèle serviteur soit sorti du local de remisage, il convient de contrôler si tout est bien en ordre. Aussi les questions que nous poserons aujourd’hui se rapporteront-elles à la remise en service du tracteur.

### Questions

24. Comme nous venons de le dire, il importe de soumettre le tracteur à un contrôle minutieux avant de le réutiliser au printemps. Commençons par les pneus et les roues. Il vous faut enlever tous les pneus et vérifier s’ils sont en bon état (fentes, déchirures, etc.). Mais ils tiennent parfois si bien aux jantes qu’il est impossible de les détacher. Employer la force aurait cependant pour effet de les endommager. Que faut-il faire, à votre avis ?

25. Les moteurs de tracteurs refroidis par eau exigent des soins particuliers. Au début de l’hiver, vous avez certainement vidé entièrement le radiateur, ou alors ajouté un produit antigel à l’eau de refroidissement. Vous devez contrôler maintenant l’étanchéité du radiateur et faire éventuellement les réparations qui s’imposent. Au cas où il ne serait pas encore nettoyé, il est alors nécessaire de le laver à fond intérieurement. Comment vous y prendrez-vous ?

26. Si l’eau de refroidissement contient de l’antigel, on vide entièrement le radiateur et on le remplit d’eau fraîche ne contenant pas de calcaire, n’est-ce pas? Ou bien feriez-vous autrement ?

27. C’est le tour des courroies trapézoïdales, maintenant. La courroie de ventilateur est peut-être encore tendue (vous auriez dû la détendre, et même l’enlever !) Regardez bien si elle présente des fissures. Que feriez-vous pour qu’elle garde sa souplesse? Ce travail se montre particulièrement important actuellement.

28. Quand vous aurez mis suffisamment d’eau de refroidissement dans le radiateur (moteurs refroidis par eau) et du carburant dans le réservoir, il vous faudra contrôler le tuyau de carburant. Que pensez-vous qu’il soit indiqué de faire, à cet égard? Surtout ne négligez pas d’exécuter un tel travail, car il vous sera très profitable.

29. N’oublions pas le filtre à air. Vous savez tout comme moi que cet organe ne peut bien remplir sa fonction que s’il est nettoyé correctement. Mais il y a encore quelque chose à faire lorsque le tracteur sort de la remise après le long repos de l’hiver. A quoi donc doit-on encore faire attention avec le filtre à air ?

30. Il faut aussi examiner la question de l’huile de la boîte de vitesses et du pont arrière. Elle a été soumise durant l’hiver à de nombreuses fluctuations de température. Se montre-t-elle encore bonne pour être utilisée de nouveau au printemps, ou bien ne vaut-elle plus rien ? Qu’en pensez-vous ?

31. Prenez maintenant le schéma de graissage! Il s’agit de lubrifier toutes les pièces mobiles. Vous veillerez en terminant à ce qu’il y ait une... à quoi est-ce que je veux en venir? Cette... se montre particulièrement importante pour empêcher les grains de sable et les poussières de pénétrer à l’intérieur pendant que le tracteur effectue son service.

## Réponses

24. Il ne faut pas arracher les pneus des jantes, sinon ils subiraient des dégâts. Préparez une bonne eau de savon et faites-la couler entre le boudin du pneu et la jante. Vous verrez que ce moyen produit son effet au bout de peu de temps et qu'il vous sera alors possible d'enlever facilement le pneu. A ce moment-là, ne commettez pas la faute de remettre les pneus en place dès que vous aurez constaté qu'ils sont en bon état. Il vous faut examiner également les jantes et les dérouiller. Autant que possible, éliminez la rouille à l'aide d'une brosse métallique et passez ensuite un chiffon doux. Puis vous donnerez une couche de peinture, et, finalement, de vernis. Les pneus peuvent être remis sur les jantes dès que ces applications sont bien sèches. A ce propos, il est indiqué de saupoudrer du talc sur les jantes, précaution qui permettra d'enlever plus facilement les pneus ultérieurement.

25. Après une certaine période de service, le radiateur a également besoin d'un nettoyage. Des boues, et surtout du calcaire (ennemi très dangereux) forment peu à peu des dépôts. L'extérieur du radiateur doit être lavé au jet en dirigeant celui-ci contre sa face intérieure. On enlèvera les éléments particulièrement sales du radiateur et on les nettoiera dans de l'eau bouillante additionnée de soude. Puis il faudra les rincer soigneusement au jet, l'eau étant sous forte pression. Faites cependant attention à ce que tous les joints soient véritablement en bon état, sinon remplacez-les.

L'élimination du calcaire (tartre) ne présente pas de difficultés. Il suffit de prendre deux kilos de soude et de les verser dans un seau d'eau chaude. Le bouchon de vidange est revissé, puis on remplit le radiateur avec cette solution. Il faut mettre maintenant le moteur en marche et le laisser tourner pendant une demi-heure. On laissera ensuite l'eau de soude agir durant une autre demi-heure, alors que le moteur ne fonctionnera plus. Puis il faudra que le moteur tourne de nouveau pendant une heure afin que l'eau sodée demeure chaude. Enfin celle-ci devra agir durant trois heures encore lorsque le moteur sera arrêté. Il reste maintenant à rincer à fond le radiateur avec de l'eau fraîche jusqu'à ce qu'elle sorte parfaitement claire. A ce moment-là, on remettra le moteur en marche pour un quart d'heure. Si l'on constate alors que l'eau n'est pas propre, les différentes opérations énumérées plus haut sont à exécuter une nouvelle fois. Quoi qu'il en soit, il importe de les répéter en tout cas après 20 heures de service. Si l'on tient à prévenir les dépôts calcaires dès le début, il est indispensable d'incorporer un produit anti-tartre à l'eau de refroidissement. Beaucoup d'utilisateurs mettent simplement de la soude dans le radiateur (quantité correspondant à la capacité de la crête du bouchon de remplissage). Mais nous ferons observer que la soude est loin d'être aussi efficace et a en outre tendance à se déposer au fond.

26. Au printemps, dès que la température commence à s'adoucir, la plupart des conducteurs de tracteurs croient qu'ils n'ont plus besoin d'anti-

gel. Mais c'est absolument faux. On doit laisser l'antigel dans l'eau de refroidissement jusqu'au milieu du mois de mai, car des dégâts arrivant à causer des frais élevés peuvent se produire pendant la période des saints de glace.

27. Les courroies trapézoïdales sont souvent négligées par le tracteuriste. Il oublie qu'elles ont une importante fonction à remplir. Commencez donc par enlever la courroie du ventilateur. Ne la forcez toutefois jamais à sortir de la poulie du ventilateur mais bien hors de la poulie du vilebrequin. Faites tourner cette dernière et poussez la courroie par-dessus le bord intérieur. De cette façon, elle ne risque pas d'être endommagée. Si la courroie est encore utilisable, il faut la laver soigneusement dans de l'eau tiède (entre 30 et 40°C) et la pétrir fortement avec les mains. Lorsqu'elle sont traitées ainsi, les courroies trapézoïdales (y compris celles des turbo-ventilateurs des moteurs refroidis par air) durent plus longtemps et conservent leur longueur voulue. Lorsqu'elles sont fissurées ou entaillées, on ne doit pas hésiter à les remplacer immédiatement afin qu'elles ne cessent brusquement d'accomplir leur service un jour ou l'autre.

28. La désaération du tuyau à carburant est rarement effectuée. C'est à cette négligence qu'il faut souvent attribuer le mauvais écoulement du carburant dont on se plaint parfois. Les bulles d'air qui se trouvent dans le tuyau ne peuvent être éliminées qu'en procédant à sa désaération. Ouvrez donc le robinet d'arrêt qui se trouve sous le réservoir à carburant et desserrez l'écrou du filtre à carburant. Maintenant fermez et ouvrez alternativement le robinet d'arrêt en tapotant du doigt contre le tuyau à carburant et le filtre. Le carburant doit couler jusqu'à ce qu'il ne contienne plus d'air. C'est seulement à ce moment-là que vous resserrerez l'écrou du filtre. Il faut maintenant mettre le levier d'arrêt sur la position «démarrage» et faire tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que le culbuteur commence à ouvrir la soupape d'admission. Poussez alors le levier d'arrêt sur la position «régime». Dévissez ensuite l'écrou-chapeau de la conduite de refoulement qui se trouve sur le porte-injecteur et pompez le carburant à l'aide du levier d'amorçage jusqu'à ce que le gasoil sorte de la conduite de refoulement. Raccordez alors celle-ci au porte-injecteur et pompez le carburant jusqu'au moment où vous sentirez une forte résistance et où le gasoil sortira normalement (en jet conique) de l'injecteur. C'est seulement en procédant de la manière décrite ci-dessus qu'il est possible de purger comme il faut le tuyau à carburant de l'air qu'il contient. Mais celui à qui ces opérations paraîtront trop difficiles aura meilleur temps de s'adresser à un atelier de réparation pour demander qu'on l'aide ou pour faire exécuter entièrement le travail en question. Remarquons cependant qu'un bon conducteur de tracteur devrait pouvoir arriver à s'en tirer tout seul. Il pourrait en effet se trouver dans une situation critique pendant la belle saison s'il avait des ennuis en pleine activité avec l'alimentation en carburant.

29. Vous savez que les filtres à air actuels sont solides et supportent

plus d'un choc. Aussi l'opération à exécuter ne consiste-t-elle qu'à imprégner d'huile l'élément filtrant.

30. L'huile usée ne doit plus être employée. Ceux qui l'utilisent quand même ont de la chance si aucun dégât ne s'ensuit. Il convient donc de vidanger l'huile du changement de vitesse et du pont arrière après le repos hivernal du tracteur. On ne manquera cependant pas de faire marcher tout d'abord le moteur pendant un certain temps afin que l'huile devienne liquide. Dès que les carters seront vides, vous aurez soin d'y introduire de l'huile dite de rinçage avant de les remplir d'huile fraîche. Vous veillerez également à vous en tenir autant que possible à la même marque d'huile. Ne commettez en tout cas pas la faute d'ajouter de l'huile d'une autre marque à l'huile usée. Ces deux sortes de lubrifiants se nuiront réciproquement et perdront immédiatement leur pouvoir de graissage. Il en résultera par conséquent tôt ou tard des dégâts soit aux paliers, soit aux pignons, dégâts qui vous coûteront bien plus cher qu'un changement périodique de l'huile. Cela nous mènerait trop loin de parler ici du pouvoir de graissage, mais nous reviendrons prochainement sur cette question.

31. Avez-vous par hasard égaré votre schéma de graissage? Si c'est le cas, demandez-en immédiatement un autre à la fabrique. En procédant à la lubrification de votre machine avec une pompe à graisse ordinaire, vous constaterez qu'un peu de graisse déborde chaque fois des graisseurs. En enlevant la pompe, on voit qu'une collerette de graisse s'est formée sur le raccord. Gardez-vous de l'enlever, car elle joue un rôle important. Veillez au contraire à ce qu'elle y soit toujours. Cette collerette empêche en effet la poussière et les grains de sable de pénétrer à l'intérieur. Sinon de telles impuretés exerceraient une action abrasive dans les paliers et obstruerait en outre les passages de la graisse. Les conséquences en seraient imprévisibles. Lorsque le mécanicien vous dira un beau jour que tel ou tel palier est usé, il sera trop tard. L'argent que la remise en état vous coûtera fera une belle somme, croyez-moi. Il vaut donc mieux faire bien attention à ce que chaque graisseur ait sa collerette.

(A suivre)

(Trad. R.S.)

E. Neubauer, ing.

### **Conducteurs de tracteurs !**

Faites connaître assez tôt votre intention de changer de direction.

### **Les triangles réfléchissants rouges annoncent ....**

.... des agriculteurs conscients de leurs responsabilités. Etes-vous aussi un de ceux-là? Si oui, nous en sommes heureux pour vous. Dans le cas contraire, ne tardez pas à en devenir un. Vous nous serez peut-être reconnaissants un jour de ce conseil, car des vies humaines sont en jeu .... dont la vôtre !