

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 20 (1958)
Heft: 7

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

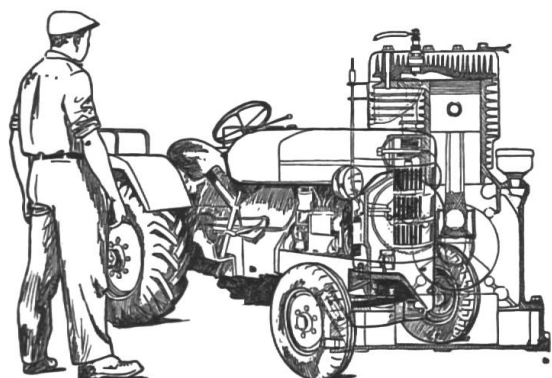
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.12.2025

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

32. Si vous connaissez un peu le mode de fonctionnement de la dynamo de votre tracteur, vous n'ignorez pas qu'elle a une tâche importante à remplir chaque fois que vous utilisez votre machine. On observe toutefois que c'est précisément la dynamo que les conducteurs négligent trop souvent. Lorsque vous constatez que la batterie est insuffisamment chargée par la dynamo — ce qui fait baisser l'intensité lumineuse des phares —, il est alors grand temps de s'occuper de cet organe essentiel. Bien que la dynamo ne doive jamais être ouverte par un profane, il existe cependant bien des possibilités de procéder sans risques à certaines manipulations en cas de non-fonctionnement. Savez-vous ce que vous devriez avant tout examiner et surveiller? En quels endroits de cet organe vous faut-il opérer avec prudence? Un bon tractoriste n'ignore pas cela et pourra répondre sans difficulté.

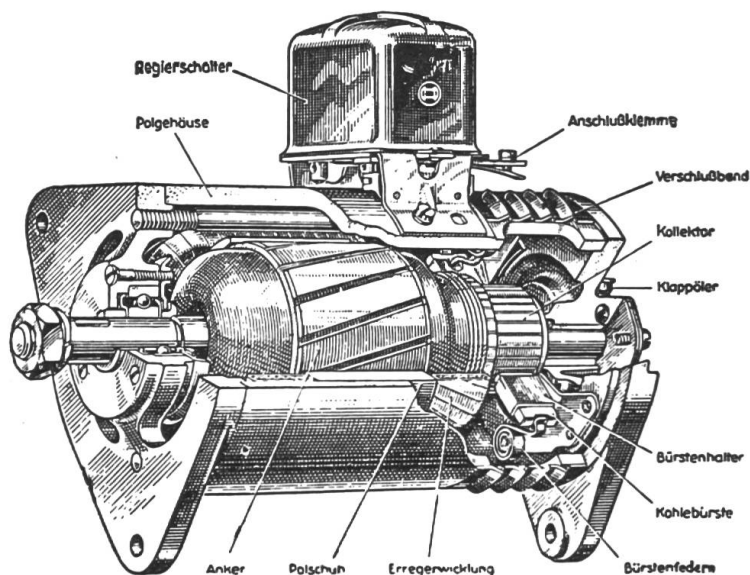
33. Quittons maintenant le domaine de l'électrotechnique et pensons aux mois d'hiver qui imposent certaines obligations d'entretien, surtout lorsqu'il s'agit de moteurs refroidis par eau. C'est pourquoi il importe de se familiariser déjà maintenant avec... quoi donc, je vous le demande? Que pourrait-il bien se passer si le gel faisait brusquement son apparition? Que devez-vous par conséquent effectuer avant le début de la période des grands froids?

34. Savez-vous aussi que l'huile s'épaissit pendant l'hiver et que l'on éprouve souvent des difficultés au démarrage? Ne vous est-il pas déjà arrivé que le moteur ne démarre pas malgré que vous ayez pris toutes les précautions nécessaires et que l'allumage par les bougies de départ soit suffisant? Dans de pareils cas, il existe un petit truc que l'on devrait toujours employer. Lequel est-ce?

35. N'oubliez pas non plus les pneus de votre tracteur, qui roulent durant toute l'année sur champs et sur routes. Au début de la morte-saison, le moment est particulièrement bien choisi pour les examiner d'un peu plus près. A quoi doit-on faire notamment attention avec les pneus et qu'est-ce qui se montre indiqué pour leur bonne conservation pendant l'hiver?

Réponses

32. La dynamo est aussi un des organes dont on ne s'occupe pas assez. Elle exige certaines opérations d'entretien si l'on veut éliminer à temps les causes de pannes ultérieures. Disons pour commencer qu'il faut se garder de manipuler le régulateur, qui est plombé. Tout dégât qui lui sera causé par le conducteur de tracteur deviendra une source d'ennuis. Seul un spécialiste doit toucher à cet accessoire essentiel. Ce qui importe tout d'abord, c'est de contrôler périodiquement la courroie du ventilateur. Elle peut glisser si elle est insuffisamment tendue, ce qui empêche la dynamo d'être entraînée comme il le faudrait. Le chargement correct de la batterie se trouve ainsi



Coupe d'une dynamo d'éclairage
à régulateur rapporté

Reglerschalter	= Régulateur
Polgehäuse	= Carcasse des inducteurs
Anker	= Induit
Polschuh	= Masse polaire
Erregerwicklung	= Enroulement d'excitation
Bürstenfeder	= Ressort de balai
Kohlebürste	= Balai de charbon
Bürstenhalter	= Porte-balai
Klappöler	= Huileur à clapet
Kollektor	= Collecteur
Verschlussband	= Capot de fermeture
Anschlussklemme	= Borne de connexion

compromis. On remédie facilement à cet inconvénient en tendant la courroie par le déplacement des fixations de la dynamo dans la rainure ad hoc. Les courroies trapézoïdales usées doivent être remplacées immédiatement. Il est également très important de vérifier régulièrement les connexions des câbles, qui ne doivent pas présenter de jeu. On resserrera éventuellement les écrous. Les fortes trépidations auxquelles les tracteurs sont particulièrement exposés entraînent fréquemment le desserrage des fixations des câbles. Ainsi que nous l'avons aussi souligné en parlant du démarreur, le collecteur et les balais de charbon s'encrassent. On les nettoiera rapidement en se servant d'un chiffon imprégné de benzine. Les balais très usés sont à remplacer, comme dans le cas du démarreur. On veillera encore à ce que la mise à la masse soit bonne. A cet effet, il s'agit, ou bien de resserrer l'écrou, ou bien d'enlever éventuellement la rouille qui se trouve à la borne de mise à la masse. Il est très facile d'éliminer la rouille et cette opération peut être effectuée par tout conducteur de tracteur. On desserre l'écrou et on le frotte au moyen d'un objet métallique jusqu'à ce qu'il soit débarrassé de tout dépôt, ce qui permettra d'établir à nouveau un bon contact.

33. Vous aurez sûrement trouvé vous-même cette réponse-ci. La chose à laquelle nous faisons allusion était l'adjonction d'un produit antigel à l'eau de refroidissement. Toute station-service est en mesure de préparer le mélange voulu pour en remplir le radiateur. Nous attirons cependant votre attention sur le fait qu'il faut autant que possible nettoyer l'intérieur de ce dernier au préalable. Nous vous l'avons déjà expliqué dans le numéro de mai. En vue de l'hiver, il est à recommander en outre de faire poser une persienne de radiateur, ou alors de fixer une feuille de carton contre le radiateur de façon qu'elle arrive jusqu'à mi-hauteur (en partant du bas). Cette précaution a pour but d'empêcher l'air froid d'entrer directement en contact avec les lamelles du radiateur. La température de l'eau de refroidissement baisse en effet très rapidement lorsque le moteur est

arrêté, en hiver, et il faut que ce dernier tourne assez longtemps jusqu'à ce qu'elle se réchauffe de nouveau. Rappelez-vous que la température normale de fonctionnement de votre moteur se situe entre 75 et 80 degrés. Si vous êtes en route et que vous arrêtez votre machine pour vous entretenir avec un collègue (ou pour tout autre motif), prenez donc soin de bien couvrir le moteur avec une couverture de laine, y compris le radiateur. Il s'agit en somme de prendre la même précaution qu'avec les chevaux, qu'on couvre pour les empêcher de se refroidir trop rapidement. Votre moteur vous en sera aussi reconnaissant, si je puis dire. N'oubliez cependant pas d'enlever la couverture au moment de la remise en marche. Un peu d'air frais fait du bien tant au moteur qu'au radiateur. Ce qu'il faut éviter, c'est un refroidissement complet. L'huile s'épaissirait en effet et n'arriverait plus à lubrifier suffisamment le chemin de glissement des pistons, ce qui pourrait provoquer une abrasion susceptible de causer des dégâts.

34. Combien de fois n'est-il déjà pas arrivé, par les matins d'hiver, que le moteur ne veuille pas tourner! Il fait quelques tours, puis s'arrête, et cela recommence. C'est tout d'abord la faute de l'huile, qui est devenue trop épaisse. Cela empêche le démarreur de lancer le volant, par suite de la résistance qu'offrent les pistons mal lubrifiés. A cette résistance s'ajoute aussi celle des pignons de la boîte de vitesses, qui doivent être aussi entraînés, et dont le mouvement se trouve freiné par l'huile lorsque sa viscosité augmente. Mais les conducteurs de tracteurs astucieux ont soin, lors de basses températures, d'appuyer sur la pédale de débrayage pour que le mécanisme à mettre en mouvement ne comprenne que le moteur, à l'exclusion de la transmission. Si vous faites de même, vous verrez que tout ira beaucoup mieux et plus vite. Vous ne lâcherez la pédale de débrayage que 30 secondes après que le moteur se soit mis à tourner, afin que la transmission fonctionne aussi à vide pendant un moment.

35. Les pneus ne sont souvent pas traités comme il le faudrait et on s'irrite alors quand ils se dégonflent, bien que soit uniquement la faute de leur propriétaire. Ceux qui ne mettent pas leur tracteur sur plots pendant l'hiver constateront déjà lors des premiers travaux de printemps que les pneus présentent des fissures, lesquelles entraîneront rapidement leur ruine dès que le tissu de la carcasse sera déchiré. On veillera en tout cas à ce que les pneus ne se trouvent jamais dans une flaque d'huile, même pour très peu de temps. L'huile attaque en effet le caoutchouc et commence immédiatement son œuvre de destruction. Dès que le tracteur repose sur plots, il est indiqué de dégonfler légèrement les pneus. On diminuera la pression de l'air de gonflage d'environ $\frac{1}{3}$ afin de détendre quelque peu le matériau. Cela fait, il reste encore à conseiller de procéder à une opération dont nul tractoriste ne devrait ignorer la nécessité et qui est celle du déjantage des pneus. Ce travail ne se montre pas facile, mais il évitera bien des ennuis au moment où le tracteur reprendra son service. Les pneus étant enlevés, on

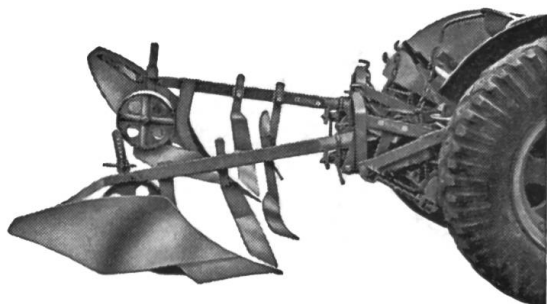
examinera soigneusement s'ils présentent des défauts. Le cas échéant, on les confiera à un vulcaniseur afin qu'ils soient de nouveau en bon état au printemps. On constate fréquemment que les pneus adhèrent fortement aux jantes. La pénétration de l'humidité entre le pneu et la peinture provoque la rouille, laquelle détruit d'abord la laque sur les bords, puis corrode le métal. Ces endroits-là sont à nettoyer à l'aide d'une brosse métallique. On donnera ensuite un coup de chiffon, puis une couche de peinture ou de laque fraîche. Lorsque cette dernière aura séché, les pneus seront remontés et gonflés seulement jusqu'aux $\frac{2}{3}$ de la pression normale. Des pneus traités de cette manière durent plus longtemps et l'on a en outre la certitude qu'ils ne provoqueront aucune panne pendant les travaux.

*

Les questions ont été posées cette fois-ci de telle façon que les conducteurs possédant moins de connaissances que les autres puissent également y répondre. Aussi vous faudrait-il avoir répondu aujourd'hui à au moins deux des questions pour mériter le titre de bon conducteur de tracteur. Ceux qui n'auront pas pu devraient lire chaque fois notre rubrique, et avec attention, afin d'être parés pour les travaux à venir. (A suivre)

(Trad. R. S.)

E. Neubauer, ing.



ALTHAUS

«DOMINUS»

La charrue qui ne vous laisse pas tomber dans des conditions difficiles.

Sur des terrains lourds ou en pente, pour le labourage de paille et mauvaises herbes, où d'autres modèles s'opposent, la charrue «Dominus» le fait à la perfection.

La «Dominus» peut être employée aussi avec des tracteurs sans relevage hydraulique.

Demandez des prospectus!

ALTHAUS+CO



PFLUGFABRIK ERSIGEN TEL. (034) 32163

FABRIQUE DE CHARRUES



Les grands ennemis du moteur

sont l'oxydation et la corrosion. Rouler sur de courtes distances, s'arrêter et repartir fréquemment les favorisent. Pour assurer au moteur une protection supplémentaire, utilisez

Rugol

La durée de votre moteur en sera sensiblement accrue.

Importation et vente directe à des prix avantageux par

HASLE —
RUEGSAU
Tél. (034) 35855

W. Blaser+Co