

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 21 (1959)
Heft: 11

Artikel: Les phrases de votre tracteur sont-ils correctement réglés?
Autor: Neubauer, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083030>

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: 25.02.2026

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

Les phares de votre tracteur sont-ils correctement réglés ?

par E. Neubauer, ingénieur.

Quand on roule sur une route, il est toujours extrêmement désagréable d'être ébloui par les phares d'un véhicule qui vous croise. Aussi tout conducteur de tracteur devrait-il faire le nécessaire — c'est-à-dire régler ses phares — afin de ne pas être éventuellement la cause d'accidents. Mais une telle opération exige quelques explications préalables si l'on veut l'exécuter correctement. Le tracteur étant une machine soumise à de plus fortes trépidations et secousses que tous les autres véhicules, il arrive parfois que les ampoules soient déplacées. Le flux lumineux ne sera alors plus projeté dans la même direction et l'éclairage ne correspondra plus aux prescriptions en vigueur.

Il existe deux possibilités de régler les phares comme il faut, ainsi que de vérifier leur réglage: premièrement au moyen d'un écran (voir fig. 1); deuxièmement à l'aide d'un appareil de contrôle spécial, comme on en

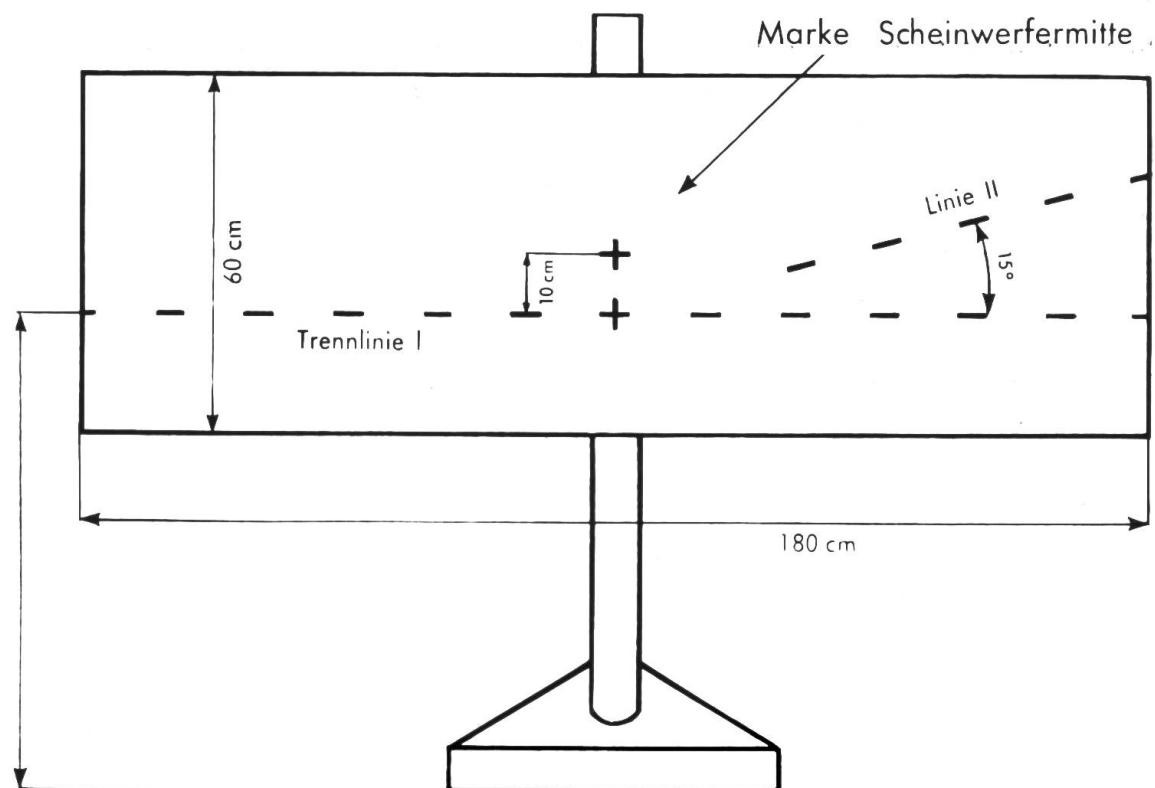


Fig. 1: Ecran de réglage conforme aux prescriptions en vigueur et avec lequel il est possible de régler aussi bien les phares à éclairage réduit asymétrique que ceux à éclairage réduit symétrique.

Marke Scheinwerfermitte = Croix correspondant au milieu de l'horizontale réunissant les centres des phares.

Trennlinie = Ligne de séparation I. Linie II = Ligne II.

trouve dans tous les bons ateliers. Un conducteur de tracteur optera plutôt pour l'écran, car il lui permet une vérification constante, soit dans la cour de la ferme, soit dans le garage du tracteur.

L'écran en question peut être portatif (planche passée à la peinture blanche) ou bien l'on peut choisir une paroi blanche à cet effet. La figure ci-dessus montre les indications qu'un tel écran doit comporter. Il faut qu'il ait une longueur d'environ 180 cm et une hauteur de 60 cm. Un écran portatif est à disposer évidemment sur un sol parfaitement horizontal et uni, car il suffit d'un creux ou d'une élévation quelconque pour enlever toute valeur au contrôle.

Le tracteur doit être placé à une distance de 10 m de l'écran de réglage. Avant de commencer le travail de vérification, il faut charger la machine avec un poids correspondant à celui du conducteur. Ce point est à observer strictement, sinon le faisceau lumineux ne prendra plus la direction prévue lorsque le tracteur accomplira son service. En outre, il est nécessaire de faire au préalable quelques allées et venues avec la machine afin de donner une assise correcte aux ressorts. Ces différents préparatifs s'avèrent extrêmement importants.

Chaque phare est à vérifier séparément. La surface de l'écran de réglage doit être perpendiculaire aussi bien au plan d'appui qu'au plan de symétrie du tracteur. D'autre part, il faut que la croix de l'écran qui représente le milieu de l'horizontale réunissant les centres des phares (voir fig. 1) se trouve exactement dans le prolongement du plan de symétrie et à la même hauteur au-dessus du sol que ce milieu. En contrôlant un phare, on couvrira l'autre avec un morceau d'étoffe ou autrement. Ce point se montre aussi essentiel.

Après avoir placé le tracteur à 10 m de l'écran de réglage — en tenant dûment compte des indications ci-dessus —, on tracera la ligne de séparation horizontale discontinue I (voir fig. 1). Cette ligne, qui est importante pour le réglage en hauteur de la lumière des phares, doit se trouver à 10 cm au-dessous de la première croix marquée (milieu de la droite entre les phares).

Si l'éclairage-code (anti-éblouissant) est du type symétrique (ce qui est le cas sur la majorité des tracteurs), on veillera à ce que la délimitation entre la zone claire et la zone obscure se confonde avec la ligne de séparation I sur toute la longueur de celle-ci, autant que possible. Si l'éclairage-code est du type asymétrique (comme on le rencontre actuellement sur beaucoup de camions), la délimitation entre la zone claire et la zone obscure doit toucher la ligne de séparation I à gauche de la croix inférieure, alors qu'elle peut s'élever à droite à partir de cette croix jusqu'à 20 cm au-dessus de la dite ligne de séparation (mais seulement à droite, jamais à gauche). Cette dernière opération de réglage n'entre toutefois guère en considération avec nos tracteurs.

Lorsque l'éclairage-code aura été réglé de cette façon — c'est-à-dire

conformément aux prescriptions existantes —, on procédera à la vérification de l'éclairage-route. Après l'avoir allumé, il faudra veiller à ce que le point de convergence des centres des faisceaux lumineux des deux phares se confonde avec la croix supérieure (milieu de la droite entre les phares). On admet des écarts maxima de 20 cm à droite ou à gauche, de 15 cm vers le haut, et de 10 cm vers le bas.

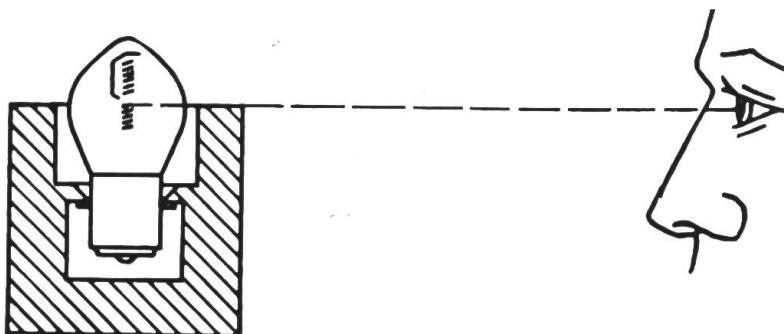
Le contrôle des phares effectué de la matière décrite plus haut semble peut-être un peu compliqué. Mais ce n'est pas le cas dès qu'on en a pris l'habitude. Ce qui importe, c'est de ne pas se contenter d'un seul contrôle et de le répéter périodiquement, surtout lorsqu'on exécute des transports sur des routes ou des chemins cahoteux.

Dans cet ordre d'idées, il ne sera probablement pas inutile de savoir comment on peut vérifier très simplement les ampoules des phares. Pour bien faire, il faudrait que cette vérification ait lieu dans un atelier convenablement équipé; mais nous pouvons aussi y parvenir nous-mêmes.

Il peut arriver qu'une ampoule électrique n'éclaire pas bien ou que les filaments aient une position incorrecte. On doit par conséquent contrôler la hauteur du foyer lumineux. Elle est réglementaire lorsque le filament de l'éclairage de route tombe lui aussi exactement au foyer du miroir. Pour ce contrôle, on s'aidera d'un calibre de tôle pareil à celui qui est représenté sur la figure 2 et que l'on peut confectionner soi-même. A condition que l'ampoule soit introduite comme il faut dans ce calibre, il sera parfaitement possible de vérifier la hauteur du foyer.

Fig. 2:

Vérification de la hauteur du foyer d'une ampoule électrique de phare à l'aide d'un calibre de tôle que l'on a confectionné soi-même.



Au cas où l'on constaterait que l'effet lumineux est insuffisant (chute de tension) malgré que le foyer soit à la bonne hauteur, la cause de cette défectuosité doit être cherchée ailleurs. Il peut s'agir de mauvaises connexions des câbles ou de mauvais contacts au commutateur, de câbles de section insuffisant ou d'une mauvaise mise à la masse. Il est évidemment indispensable de procéder à des contrôles à ce sujet si l'on veut que les lampes des phares soient correctement réglées.

Pour terminer, disons encore un mot du changement des ampoules électriques. Faites attention à ne jamais saisir le verre de l'ampoule avec les mains nues, afin qu'aucun dépôt d'huile ou de graisse ne puisse s'y former. Nous vous avons déjà rendus attentifs au fait qu'il en résulte des taches qui donnent une fausse direction au faisceau lumineux. Si l'ampoule

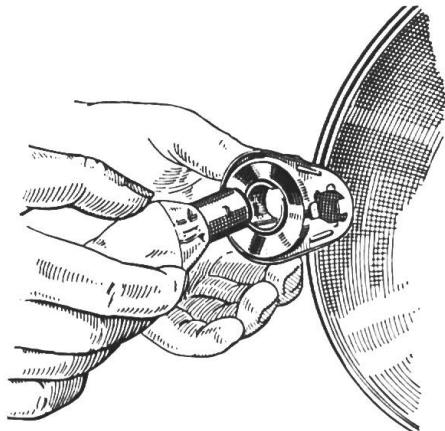


Fig. 3:

C'est seulement de cette façon — soit en évitant de toucher directement le verre avec les doigts — qu'il faut manipuler une ampoule de phare.

neuve se trouve encore dans l'emballage de carton, tirez-la un peu dehors par son culot, puis vissez-la dans la douille en tenant le carton, comme il est montré à la figure 3.

Au sujet des factures de réparation, on nous écrit:

«Les plaintes que l'on entend relativement aux prix surfaits qui doivent être payés pour la réparation des machines agricoles se sont fortement accrues au cours des quinze derniers mois. On ne peut se défendre parfois de l'impression que ces tarifs majorés servent en quelque sorte à compenser les hauts prix offerts pour la reprise des machines usagées. (Remarquons à ce propos que les responsables d'un tel état de choses ne sont pas nécessairement les commerçants!). Mais il ne faut pas oublier qu'à force de tendre une corde, elle finit par se rompre, ou, si l'on veut, que tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se casse... En outre, le public est très vite renseigné sur les abus commis. Il va de soi que la majorité des agriculteurs montreraient plus de compréhension pour les intérêts des commerçants et des artisans si l'on ne poussait pas les hauts cris lorsque le lait augmente d'un centime. Il est possible d'affirmer avec certitude que l'entreprise spécialisée dans la vente de machines agricoles qui saura organiser un réseau complet de stations-service dans tout le pays verra ses efforts couronnés de succès. On peut se demander s'il ne serait pas plus rationnel et plus économique que plusieurs entreprises s'associent dans ce but. Une pareille solution entraînerait naturellement la séparation du service de vente et du service d'entretien, ce qui ne serait pas forcément un mal. Jusqu'à ce que l'on voie la réalisation d'une telle idée, il serait bon que les marchands-réparateurs indiquent d'avance leur tarif horaire à ceux de leurs clients qui habitent à de grandes distances.

Les plaintes entendues à propos des prix des réparations ont d'ailleurs été l'un des motifs qui incitèrent l'Association suisse de propriétaires de tracteurs à lancer au début de l'hiver dernier une campagne de propagande en faveur d'un meilleur entretien des machines agricoles. Il est bien évident qu'un entretien correct permet d'éviter plus d'une réparation, c'est-à-dire plus d'une facture à payer.»

M.