

**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

**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**

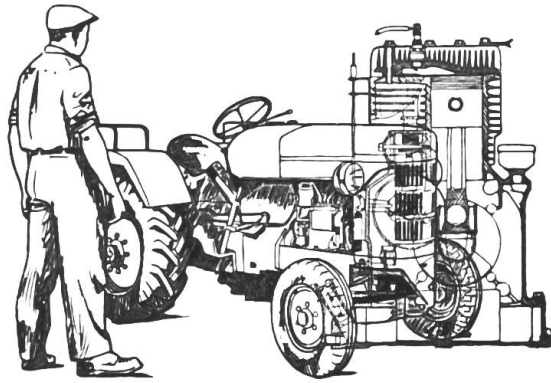
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 13.04.2026

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



## Le conducteur de tracteur contrôle ses aptitudes

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

### Questions:

61. Lorsqu'on parle de carburant, il est intéressant de se demander si l'on peut utiliser également de la benzine pour faire marcher un moteur Diesel. Il s'agit là d'une question très débattue. Beaucoup prétendent qu'un mélange de 50% de benzine et de 50% de gasoil représente l'idéal. D'autres disent par ailleurs que l'on peut employer du carburant de lignite avec les moteurs Diesel sans risquer d'incidents mécaniques. Quelle est votre opinion personnelle, à cet égard? Vous me direz que le moteur Diesel a été prévu pour fonctionner avec du gasoil et que les questions posées n'ont pas de sens. Mais il ne faut pas voir les choses de façon aussi simpliste, car des événements politiques peuvent nous contraindre à adopter des solutions transitoires ensuite d'un rationnement des carburants. Quel est donc votre avis à ce sujet?

62. L'expérience enseigne que la pression de gonflage d'un pneu de tracteur a une influence primordiale sur les travaux effectués dans les champs et qu'elle joue également un rôle important sur les routes au point de vue de la durée d'usage du pneu. Aussi parlerons-nous également de cette question, et plus particulièrement du contrôleur de pression, que tout conducteur de tracteur consciencieux devrait posséder. Avec le temps, il peut arriver que la pression de gonflage ne puisse plus être mesurée comme il faut, sans que le tractoriste s'en aperçoive. Il croit que le nombre de kg par cm<sup>2</sup> indiqué est exact et a confiance dans son contrôleur de pression. Que feriez-vous, de temps en temps, pour vous assurer que cet instrument donne toujours des indications exactes? Sur les routes, les pneus insuffisamment gonflés sont écrasés, se fendillent et s'usent ainsi prématurément. Leur remplacement entraîne des frais élevés. Grâce au petit instrument de mesure en question, il est cependant possible de ... A quoi voulons-nous donc faire allusion?

63. Un agriculteur de mes connaissances a acheté récemment un tracteur de marque étrangère et s'est fâché parce que la puissance du moteur indiquée dans le prospectus ne correspondait pas, et de loin, à la réalité. Il était marqué que ce tracteur avait une puissance de 24 ch. Mais des essais officiels ont montré ultérieurement qu'elle n'atteignait que 22 ch. De telles choses ne devraient pas arriver, direz-vous. Il est évident que, l'agriculteur en question n'achètera plus de tracteur de cette fabrique. Mais il aurait tort de se montrer si sévère dans son jugement, car il a omis de lire attentivement le prospectus. A votre avis, de quoi provient cette diminution (de 2 ch) de la puissance de sa machine? Vous n'avez pas besoin de faire des calculs pour répondre. Il vous suffira de réfléchir et vous trouverez le pourquoi de ce phénomène.

### Réponses:

61. Cette question présente un très grand intérêt pour ceux qui veulent pénétrer un peu profondément dans le domaine des carburants. En ce qui concerne les propriétaires de tracteurs, il faut qu'ils la connaissent d'assez

près afin de n'être pas pris éventuellement au dépourvu. Il est évidemment tout à fait faux d'employer de la benzine seule pour alimenter un moteur Diesel. Mais l'on peut par contre très bien utiliser un mélange gazoil-benzine, la proportion de cette dernière ne devant toutefois jamais dépasser 20 %. Chacun sait en effet que la benzine s'évapore très rapidement. Si elle était incorporée au gazoil en grande quantité, l'alimentation en carburant serait interrompue.

Autrefois, la benzine de lignite était couramment vendue par les usines où se pratique la distillation lente. On peut parfaitement utiliser ce carburant, mais il donne lieu à des précipitations qui provoquent des perturbations. Il existe par exemple des benzines de lignite avec lesquelles on constate déjà des dépôts importants lorsque la température n'est que de 5 à 10°. Le mélange de benzine de lignite et de gazoil donnant aussi lieu à des phénomènes secondaires très nuisibles, il convient d'y renoncer également. Nous conseillons donc de n'utiliser que des carburants de marque dont la qualité est garantie et qui n'occasionnent pas de dérangements du moteur pour autant qu'ils sont stockés et manipulés correctement. Il est vrai que l'on peut aussi constater des précipitations de paraffine avec les meilleurs carburants. Mais elles ne se produisent qu'à de très basses températures et il y a moyen d'y remédier, ainsi que nous l'avons écrit dans un article antérieur.

62. Tout propriétaire de tracteur devrait posséder un contrôleur de pression pour ses pneus. Mais, comme nous l'avons dit, ce petit auxiliaire a ses caprices. Un atelier de professionnel devrait être équipé d'un instrument de mesure permettant de vérifier le contrôleur de pression. Il est donc indiqué de faire procéder périodiquement à cette vérification. On a déjà vu, par exemple, que l'instrument de mesure indiquait le chiffre de 0,8 kg/cm<sup>2</sup>, alors que le contrôleur de pression ne marquait que 0,5 kg/cm<sup>2</sup>. Une pareille différence ne présente toutefois pas de dangers. Le conducteur de tracteur sait alors qu'il lui faut gonfler ses pneus seulement jusqu'à 0,5 kg/cm<sup>2</sup> pour obtenir la pression de gonflage de 0,8 kg/cm<sup>2</sup>, celle-ci étant la pression garantissant l'adhérence optimum.

63. Notre agriculteur a commis une petite erreur en ne lisant pas attentivement le prospectus. Le moteur de son tracteur a certainement une puissance de pointe de 24 ch pendant un court laps de temps. C'est-à-dire qu'à un banc d'essai, ou dans la pratique, la puissance du moteur diminue évidemment quelque peu au bout d'un certain temps de fonctionnement. Il est par conséquent préférable de parler de la puissance continue (d'utilisation) d'un moteur. Quoi qu'il en soit, les fabricants de tracteurs feraient bien de mentionner séparément la puissance de pointe et la puissance d'utilisation dans leurs prospectus, en vue d'éviter de regrettables malentendus. Certains industriels indiquent aussi les deux chiffres ensemble, par exemple 22/24 ch. Le premier se rapporte donc à la puissance continue, le second à la puissance de pointe. (Trad. R.S.) E. Neubauer, ingénieur