

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 22 (1960)
Heft: 5

Rubrik: Êtes-vous un bon conducteur de tracteur?

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

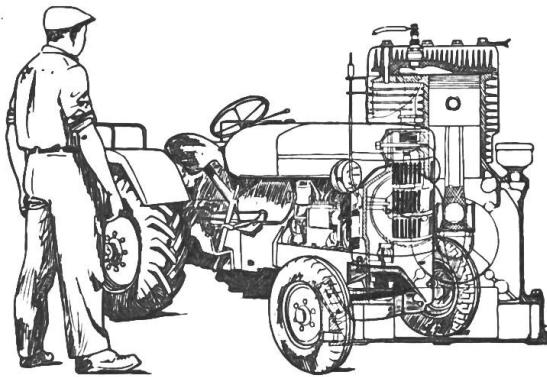
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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



Êtes-vous un bon conducteur de tracteur ?

Questions:

3. La manœuvre correcte de la pédale d'embrayage n'a pas de secrets pour beaucoup de tractoristes. Mais certains s'en servent parfois d'une façon contraire aux prescriptions d'utilisation. En appuyant à fond sur la pédale au moment de changer de vitesse, ils entendent alors un bruit de ferraille dans la boîte de vitesses. Cela provient de l'embrayage. Quelle faute a donc été commise et où faut-il chercher la défectuosité?

4. Si votre tracteur comporte un dispositif de relevage hydraulique, avez-vous déjà pensé à écouter s'il produit des bruits anormaux? Faites-donc un contrôle de temps en temps. De faibles bruits dans l'équipement hydraulique peuvent avoir de graves conséquences et le détériorer complètement au cas où l'on n'interviendrait pas immédiatement. A quoi croyez-vous donc que de pareils bruits sont dus et comment procéderiez-vous pour en découvrir l'origine et les éliminer?

5. Le conducteur de tracteur pense rarement à donner les soins voulus au réservoir à carburant. Son entretien se montre pourtant nécessaire, surtout si le carburant n'est pas manipulé proprement. Les impuretés qui pénètrent dans le réservoir peuvent en effet provoquer des incidents de fonctionnement.

Réponses:

3. Un bon tractoriste se sert de la pédale d'embrayage de façon réfléchie et avec la sensibilité voulue. Il évitera ainsi une usure prématuée. A ce propos, rappelons une fois de plus qu'il ne faut ni laisser reposer le pied sur la pédale d'embrayage après s'en être servi, ni débrayer légèrement dans les virages pour réduire la vitesse. Ce demi-embrayage (patinement) provoque l'échauffement et la désagrégation des garnitures.

L'entretien de l'embrayage consiste principalement à contrôler (au besoin à régler) la garde d'embrayage, autrement dit la course à vide de la pédale, qui doit être d'environ 2 cm. Si ce point n'est pas strictement observé, les dérangements suivants peuvent en résulter:

- a) L'embrayage patine lorsque la pédale n'a pas de course à vide. Les garnitures du disque d'entraînement s'usent alors de façon excessive. En outre, l'échauffement peut être tel que les ressorts de pression perdent leur trempe et que l'embrayage subisse encore d'autres dégâts.
- b) Si la course libre de la pédale est trop faible, il faut y remédier. Si elle est trop grande, des difficultés surgissent lors des changements de vitesse, puisque la course active de la pédale au moment du débrayage se montre insuffisante pour couper totalement la liaison.

Lorsque les garnitures du disque d'entraînement sont usées, la course à vide de la pédale se réduit et finit par être nulle. Il est par conséquent indispensable de contrôler de temps à autre si cette course (garde d'embrayage) a l'amplitude prescrite dans les instructions de service. Si un réglage de la course à vide n'est plus possible, le disque d'entraînement doit être changé. Il faut toujours veiller à ce que de l'huile ne vienne pas salir les garnitures d'embrayage, afin qu'il ne patine ni ne broute. Un en-crassage des garnitures peut notamment se produire si le palier de vilebrequin du côté du volant ou de la boîte de vitesses manque d'étanchéité.

4. Des bruits dans l'installation hydraulique exigent une recherche immédiate de leur cause. On vérifiera premièrement si le liquide hydraulique utilisé correspond bien à celui prescrit et s'il y en a suffisamment dans le réservoir, ce qui n'est souvent pas le cas. La pompe aspirerait alors un mélange d'huile et d'air, et là serait l'explication du bruit. Il se peut d'autre part que le conduit d'aspiration ne soit pas parfaitement étanche et que le liquide hydraulique se couvre de mousse, dans ce cas. Il faut alors resserrer les écrous-chapeaux des raccords de canalisation. Si l'on omettait de le faire, des dérangements se produiraient au relevage proprement dit. Parfois la défectuosité est plus grave, soit lorsqu'on constate un défaut d'étanchéité à la pompe hydraulique. Cela provient dans la majorité des cas de la détérioration du joint de l'arbre d'entraînement. Une remise en état ne doit toutefois être effectuée que par le fabricant de la pompe hydraulique.

5. De la rouille se forme à la longue dans le réservoir à carburant et des poussières s'y amassent également. Si on ne les élimine pas, ces impuretés peuvent causer des troubles de fonctionnement des organes du moteur. Après avoir laissé s'écouler les boues par le fond, le réservoir devra être nettoyé, puis rincé plusieurs fois à l'aide de gasoil ou de benzine. Le filtre à tamis sera nettoyé en l'agitant et en le rinçant dans un récipient contenant aussi du gasoil ou de la benzine. Voilà un travail indispensable que vous ne devez pas négliger de faire.

(Trad. R. S.)

E. Neubauer, ingénieur



bien conseillé - bien assuré

Agences dans toute la Suisse

**Contrat de faveur avec l'Association
suisse de propriétaires de tracteurs**