

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 23 (1961)
Heft: 4

Rubrik: Etes-vous un bon conducteur de tracteur? : 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

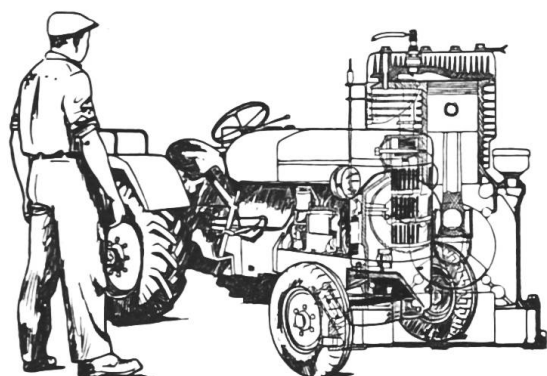
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.03.2026

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



Etes-vous un bon conducteur de tracteur?

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

Questions

1. Le changement périodique de l'huile des carters est absolument indispensable pour assurer une longue durée d'utilisabilité de votre tracteur. Mais vous savez cela aussi bien que moi. Si vous procédez vous-même à cette opération, que faites-vous en général de l'huile usée? La jetez-vous? Dans ce cas vous la gaspillez sans le savoir, car elle pourrait être utilisée avec profit pour de nombreux usages. Avez-vous une idée des diverses possibilités d'emploi de l'huile de vidange, en apparence inutilisable?

2. Avez-vous déjà constaté que le gasoïl est facturé différemment suivant le fournisseur? L'un compte en litres la quantité livrée, alors que l'autre la compte en kilos. Suivant les cas, on vous facture par exemple 100 kg ou 120 l. de carburant Diesel. Cela vous frappe et vous vous demandez alors s'il s'agit effectivement de la même quantité. Comment est-il possible de procéder ici à une vérification? Quand vous connaîtrez le truc, vous verrez que c'est très facile.

3. Vous savez certainement qu'il ne faut pas utiliser le même gasoïl en hiver qu'en été. Connaissez-vous la différence existant entre ces deux genres de carburants et pouvez-vous dire à quoi elle est due? Il suffit de recourir à un moyen très simple pour déterminer si l'on a affaire à du gasoïl d'été ou d'hiver. Quel est donc ce moyen, que tout conducteur de tracteur peut employer?

4. La liste des graves accidents causés par la négligence de certains conducteurs de tracteurs n'est malheureusement pas près d'être close. Prenons l'exemple des remorques à longs bois. Nous sommes actuellement dans une période de l'année où la brume et le brouillard peuvent jouer de mauvais tours en réduisant fortement la visibilité. Les véhicules rapides arrivant par derrière peuvent alors venir percuter contre les troncs ou les billons qui dépassent, et c'est ainsi que se produisent souvent des accidents mortels. A quoi doit veiller particulièrement le conducteur de tracteur lorsqu'il circule avec un tel train routier? Il accroche souvent un simple bout de papier à l'extrémité du plus long tronc, mais c'est évidemment tout à fait insuffisant. Que doit-on faire, à ce propos, afin de signaler aux autres usagers le danger que représentent les chargements de longs bois?

Réponses

1. Il ne vous faut pas jeter l'huile usée, car elle s'utilise avec profit pour divers usages. Ainsi la pratique a montré qu'un mélange composé de 10 parties d'huile usée et de 3 parties de «Xylamon» (10 : 3) constitue un excellent agent d'imprégnation pour le bois. Ce produit, appliqué avec un pinceau à poils durs, vous permet de protéger contre une détérioration rapide les poutres de la grange, de l'étable, de l'écurie et de la porcherie, toutes les portes, les échelles, les chars, ainsi que les parties en bois des machines et des instruments. Il convient de dire à ce propos que les parties

traitées deviennent noires. En plus de cette action protectrice, le mélange en question peut s'employer pour lutter contre les vers du bois. Pour cela, vous ferez tomber goutte à goutte une bonne quantité de liquide dans les trous visibles, et vous constaterez bientôt que les vers xylophages ont cessé leur travail destructeur. La pratique a même montré que les portes d'écurie enduites de ce mélange ne se gondolent plus. Lorsque vous effectuerez la vidange des carters, souvenez-vous donc de mettre soigneusement de côté l'huile usée. *)

*) Nous pensons être utiles à ceux de nos lecteurs que la question intéresse en leur indiquant l'adresse de la seule firme importatrice de «Xylamon». Il s'agit de la maison Emile Scheller & Cie., case postale, Zurich 1. Comme ce produit peut être obtenu en différentes compositions, il ne nous est pas possible d'entrer ici dans les détails et nous conseillons aux intéressés de s'adresser directement à la firme en question en expliquant l'usage auquel ils destinent ce produit. (Réd.)

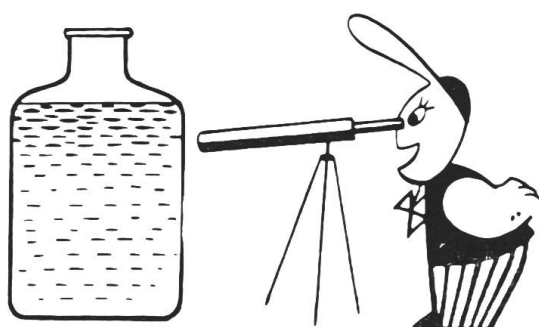
2. Vous vous étonnerez sans doute de la simplicité de la réponse. Comme toute substance, et par conséquent comme toute liquide, le gasoïl a un poids spécifique, c'est-à-dire qu'il pèse tant de kg par 1000 cm³ (litre). Son poids spécifique est environ 0,84. Cela signifie donc qu'un litre de gasoïl pèse 0,84 kg. Inversement, 1 kilogramme de gasoïl correspond à 1,19 litre. Prenons un exemple. Admettons que vous commandiez à votre fournisseur 250 kg de gasoïl en croyant qu'on va vous en livrer 250 litres. Mais si le fût qui doit être rempli a une capacité de seulement 250 litres, le marchand sera obligé de vous facturer une quantité de gasoïl notablement inférieure. En partant de ce qui vient d'être dit, le volume correspondant à la quantité de gasoïl commandée (250 kg) est donc le suivant: puisque

$$\begin{aligned} 1 \text{ kg} &= 1,10 \text{ l. de gasoïl,} \\ 250 \text{ kg} &= 250 \times 1,19, \text{ soit } 297,50 \text{ litres.} \end{aligned}$$

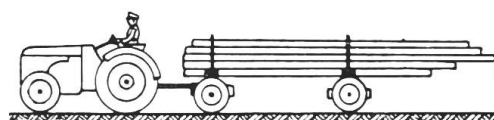
Il vous aurait donc fallu un fût d'une contenance d'au moins 300 litres. Connaissiez-vous le calcul à faire pour convertir les kg en litres et vice versa? Si vous l'ignoriez, eh bien exercez-vous à procéder à une série de ces calculs pour être en mesure de contrôler les prochaines factures de vos fournisseurs.

3. Nous avons déjà traité cette question précédemment, quoique d'une manière différente. Le gasoïl d'été a tendance à éliminer la paraffine déjà lorsque sa température est d'environ 1 degré au-dessous de zéro. La paraffine se présente alors sous forme de fines écailles et vient boucher les filtres, les canalisations d'alimentation, les injecteurs, etc., finissant par couper l'amenée de carburant. Le matin, le moteur refusera ses services après n'avoir fait que quelques tours. Le gasoïl d'hiver, par contre, n'élimine la paraffine qu'à environ 10 degrés au-dessous de zéro. Il supporte donc des températures relativement basses et peut alimenter le moteur en hiver bien plus longtemps que ne le ferait le carburant d'été. Nous n'allons pas expliquer maintenant ce que l'on doit faire lorsque les particules de paraffine provoquent des obstructions, puisque cela a déjà été dit antérieurement.

Une question qui nous paraît en effet beaucoup plus importante est celle de savoir comment on peut déterminer s'il s'agit de gasoïl d'hiver ou d'été. Prenez une bouteille transparente (verre blanc), remplissez-la du gasoïl à contrôler, puis laissez-la à l'air libre pendant une nuit où la température descendra à quelques degrés au-dessous de zéro. Si vous constatez le matin suivant que ce carburant est devenu floconneux, cela signifie qu'il s'agit de gasoïl d'été. Versez alors le contenu de la bouteille dans un récipient et mettez-le dans un endroit chaud. Vous verrez que les flocons (particules de paraffine) se dissolvent et que le carburant est de nouveau prêt à être employé. Si vous ne voyez pas de flocons, par contre, cela veut dire que vous avez affaire à du gasoïl d'hiver. Vous serez d'accord avec moi pour trouver que tout cela n'est pas bien compliqué.



(Se rapporte à la réponse 3)



Fahne = Fanion

Lampe = Lanterne

(Se rapporte à la réponse 4)

4. Les conducteurs de tracteurs qui transportent des billons ou des troncs se creuseront la tête pour répondre à cette question. Mais elle est très simple. L'important, ici, c'est d'attacher solidement un fanion rouge au billon ou au tronc qui dépasse le plus. Ce fanion doit être entièrement déployé. Pour cela, il faut qu'un de ses côtés soit maintenu par deux tringles clouées l'une contre l'autre (voir figure). Comme les prescriptions à cet égard diffèrent, il paraît indiqué de choisir un morceau d'étoffe rouge suffisamment grand. Mais un tel fanion ne peut être aperçu par les autres usagers que par temps clair. S'il y a des nappes de brouillard ou s'il fait sombre, seul un falot rouge permet de signaler le chargement comme il faut. Le signal lumineux qu'il convient de choisir à cet effet est un falot tempête ou une lanterne d'écurie dont les verres sont rouges (les peindre éventuellement en rouge). Il importe que le conducteur de tracteur effectuant des transports de longs bois emporte toujours ce falot avec lui, car le temps automnal réserve souvent de perfides surprises (épaisses nappes de brouillard), dont les conséquences peuvent être très graves. Sans un falot à portée de la main, il serait alors impossible de signaler les billons ou les troncs et d'éviter ainsi des accidents. Prudence est mère de sûreté. Il ne convient donc pas d'attendre qu'un malheur soit arrivé pour montrer enfin la prudence nécessaire.

(Trad. R. S.)

E. Neubauer, ingénieur