

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 26 (1964)
Heft: 2

Artikel: L'entreposage des pneus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083340>

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: 16.12.2025

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

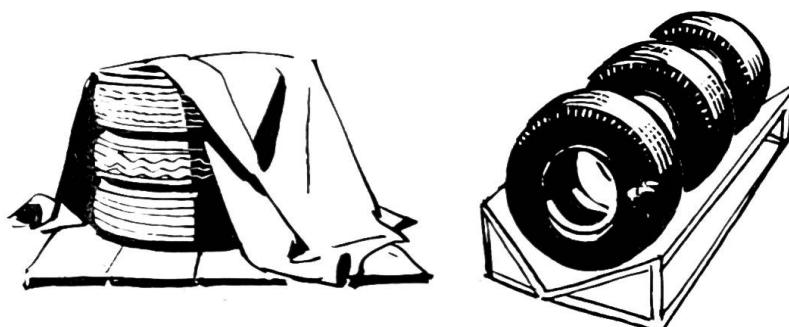
L'entreposage des pneus

Les pneus subissent-ils des modifications durant leur période de stockage? Leur qualité s'en trouve-t-elle améliorée ou diminuée? Ces questions font encore l'objet de vives controverses. Bien que l'on ait remarqué que la résistance d'un pneu à l'usure est susceptible de s'accroître dans une faible mesure lors de l'entreposage, on sait cependant aussi qu'il ne devrait pas rester plus de 12 à 18 mois sans être utilisé. Les opinions des spécialistes sont donc très divergentes en ce qui concerne l'influence du stockage sur les pneus. Il faudra certainement encore de très nombreux essais jusqu'à ce qu'on soit plus au clair sur ce chapitre.

Une chose est certaine: les pneus déjantés doivent être correctement entreposés. Le lieu où on les rangera sera un local sombre, frais et bien sec. Il n'y faut pas de courants d'air et la température ne doit être ni inférieure à moins 10 degrés ni supérieure à 20 degrés. Si nous avons dit qu'un local sombre se montre nécessaire, cela présuppose évidemment que les rayons du soleil sont particulièrement nuisibles pour les pneus. D'autre part, il va sans dire qu'il ne doit y avoir ni huile, ni graisse, ni benzine (qui sont des solvants du caoutchouc) à l'endroit où on les pose. Il faut que le pneu lui-même soit toujours bien nettoyé auparavant et séché avec des chiffons, du sable ou de la sciure. En outre, le caoutchouc craint les produits chimiques. Après les travaux de pulvérisation antiparasitaires, il est indispensable de laver les pneus à grande eau.

Soulignons que les pneus qui restent huit à dix mois sur une machine immobilisée finissent par se déformer et se fatiguer inutilement. C'est notamment le cas de la moissonneuse-batteuse entre le mois d'octobre et le mois de juin de l'année suivante. Lors d'une immobilisation prolongée, il est donc indiqué de mettre la machine sur plots et de démonter les pneus pour les entreposer.

Le démontage doit s'effectuer avec les leviers spécialement prévus à cet effet, en évitant les outils tranchants. On étendra du savon noir le long de la jante pour rendre cette opération plus facile. Si besoin est, faire passer l'une des roues arrière du tracteur sur le pneu à déjanter afin de faciliter le décollage.



Lorsqu'on se trouve obligé, faute de place, d'entasser les pneus, il ne faut jamais en mettre plus de six les uns sur les autres. Les agriculteurs accordent en général trop peu d'importance à ce point lorsqu'ils achètent des

pneus provenant de stocks d'armées étrangères, par exemple. Si l'on empile un trop grand nombre de pneus, on notera ultérieurement (lors de leur remise en service) l'existence de fissures longitudinales. Ces fissures annonciatrices de dommages plus graves proviennent de la pression excessive à laquelle les pneus se trouvaient soumis au cours de leur stockage. En ce qui concerne les pneus sans chambre à air, il est recommandable de les entreposer debout, et non couchés, sur un support du genre de celui que représente la figure de droite.

Lorsque des pneus sur jante ou déjantés sont stockés à l'air libre, il faut avoir soin de les faire reposer sur un emplacement absolument propre, sec, à l'ombre et à l'abri des intempéries, en les recouvrant d'une bâche en tissu imperméable ou en plastique.

Illustration de la 1ère page de couverture

Le cliché de cette illustration a été obligamment mis à notre disposition par l'Office de la circulation routière du canton de Berne. Il a été aussi reproduit sur la 1ère page de couverture d'une brochure de propagande éditée par les CFF, l'ACS, l'ASPA et le TCS. Par la brochure en question, ces organisations entendent contribuer à prévenir les accidents sur les passages à niveau gardés et non gardés. En reproduisant cette image, nous voulons engager les lecteurs de notre périodique à vouer une attention encore plus grande aux passages à niveau, en particulier sur les chemins de campagne. Des accidents, la plupart mortels, arrivent en effet chaque année à des agriculteurs sur des passages à niveau non gardés, et principalement aux points où la voie ferré coupe des chemins vicinaux. Comme chaque passage à niveau se présente différemment et que les conditions de visibilité sont également très diverses, il n'existe donc pas de règle de conduite unique, applicable pour chaque cas. De toute manière, on ne doit jamais se fier à l'horaire des trains. Des trains spéciaux, ne figurant pas sur l'horaire, circulent en effet chaque jour, et à toute heure.

La Rédaction

Vous épargnerez de l'argent avec le compteur d'heures électrique pour tracteurs

Avantages :

1. enregistrement de la durée effective du service
2. changement de l'huile et entretien effectués ponctuellement
3. montage simple

Service VDO et Agence générale:

Krautli Auto Parts SA., Zurich 3



Badenerstr. 281, Tél. (051) 25 88 90