

Zeitschrift:	Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber:	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band:	27 (1965)
Heft:	8
Rubrik:	38ème rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs : 1er juillet 1963 - 30 juin 1964 [suite]

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: 11.01.2026

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



38ème Rapport annuel

de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs
(1er juillet 1963 – 1er juillet 1964)

(Les chiffres mentionnés entre () sont presque toujours
ceux de l'exercice précédent) (Suite)

En ce qui concerne la période transitoire (mise en vigueur des nouvelles règles de circulation) pendant laquelle les contrôles routiers ne devaient pas être trop stricts, elle s'est terminée le 31 décembre 1963. A ce propos, il faut que les milieux agricoles se disent bien, eux aussi, que la nouvelle législation routière n'a pas été prévue pour tracasser les usagers. Les dispositions qu'elle contient ont été édictées avant tout pour mieux tenir compte des conditions actuelles, qui sont profondément modifiées. Il s'agit en particulier d'une adaptation à la plus grande densité du trafic et à son déroulement plus rapide, soit, en d'autres termes, d'arriver à diminuer le nombre de morts et de blessés qui, chaque année, sont victimes d'accidents de la route.

Il n'existe malheureusement pas de statistiques au sujet des accidents de tracteurs qui se produisent aux champs et en forêt. Nous pensons que la prévention de ces accidents-là ne peut guère rencontrer le même succès. Certains conducteurs roulant sur les pentes se fient parfois trop à leurs capacités et aussi à l'efficacité du système de freinage des remorques. D'autres méconnaissent le danger que représentent les sols mouillés. Malheureusement les uns et les autres doivent souvent payer de leur vie leur goût du risque et leur prétention de vouloir en remontrer à tout le monde. Depuis les démonstrations faites sur le domaine de Sentenhof/Muri (Arg.), nous n'avons cessé de chercher les moyens les plus appropriés pour initier les conducteurs de tracteurs à la meilleure façon de supprimer les multiples dangers qui les guettent quand ils roulent sur les terrains et chemins en pente. Il faut absolument que des efforts accrus soient également accomplis à cet égard.

Les compagnies d'assurance se voient obligées par la loi de faire usage du droit de recours, quand les jeunes n'ayant pas 14 ans révolus sont impliqués dans un accident de la route alors qu'ils étaient au volant d'un véhicule automobile agricole. On sait qu'il est défendu à des jeunes de moins de 14 ans de conduire un véhicule automobile agricole sur la voie publique.

Tableau 4
Tracteurs impliqués dans des accidents routiers

Tracteurs agricoles

Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif total	En % par rapport au total des accidents
1946*	14'700	293	2,00	0,89
1947*	16'000	301	1,88	0,68
1948*	17'400	320	1,84	0,66
1949*	18'600	277	1,49	0,55
1950*	19'500	323	1,66	0,55
1951	19'000	238	1,25	0,37
1952	21'971	287	1,31	0,41
1953	24'229	297	1,22	0,40
1954	24'894	311	1,25	0,38
1955	29'709	381	1,28	0,44
1956	33'149	357	1,07	0,47
1957	36'998	360	0,97	0,47
1958	41'172	450	1,09	0,56
1959	45'083	463	1,02	0,54
1960	48'890	533	1,09	0,56
1961	52'700	526	0,99	0,52
1962	59'000	476	0,82	0,46
1963	63'000	514	0,81	0,49

*) Tracteurs industriels compris.

Tracteurs industriels

Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif total	En % par rapport au total des accidents
1951	1'008	137	13,6	0,21
1952	1'027	190	18,5	0,28
1953	1'118	182	16,5	0,24
1954	1'106	181	16,4	0,22
1955	1'149	208	18,0	0,24
1956	1'174	165	15,0	0,22
1957	1'106	136	12,3	0,17
1958	1'088	116	10,7	0,14
1959	1'102	102	9,3	0,12
1960	1'102	96	8,7	0,10
1961	1'179	82	6,9	0,08
1962	1'336	158	11,7	0,15
1963	1'468	69	4,7	0,07

Tableau 5
Objets impliqués en Suisse dans les accidents routiers *)

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Chemins de fer	177	161	183	199	230	237	259
Tramways	1132	1118	1164	1121	1156	1013	1078
Cars / Autobus / Trolleybus	785	836	901	889	912	857	1032
Voitures automobiles et de livraison	39803	44022	48061	55669	59999	61139	70742
Camions automobiles	6700	6514	6783	8207	9040	9366	6397
Tracteurs agricoles	360	450	463	533	526	476	514
Tracteurs industriels et semi-porteurs	136	116	102	96	28	158	134
Machines et chariots de travail industriels	—	—	—	—	—	—	157
Motocyclettes	7288	6467	5769	5098	4614	4161	2496
Scooters	3706	3928	4338	4571	4337	3536	2983
Petites motos ¹⁾	—	—	—	—	3332	2974	2292
Motocycles	2073	2415	2908	3466	1316	2639	2895
Cycles	7214	7121	7168	7385	6910	6903	4571
Chars	341	372	284	291	234	150	169
Piétons	6078	6006	5979	6748	7067	6894	6279
Traîneaux de sport ²⁾	52	49	48	35	30	— ²⁾	155
Animaux	484	462	445	510	455	480	441
Divers	262	259	280	302	363	396	468
Total	76591	80296	84876	95120	100603	101379	103062

*) Excepté les accidents avec simples dégâts matériels inférieurs à 200 francs.

¹⁾ Catégorie créée en 1961.

²⁾ Figuraient antérieurement sous «Divers».

15. La «Coupe des jeunes agriculteurs — Expo 1964»

Une compétition dite «Coupe des jeunes agriculteurs» a été prévue à l'occasion de l'Exposition nationale suisse 1964, à Lausanne. Elle est organisée en commun par le Commissariat agricole de l'Expo, la firme Shell, les associations de propriétaires de tracteurs, les écoles d'agriculture, les associations de propriétaires de tracteurs, les écoles d'agriculture, les associations de jeunes agriculteurs et les sociétés cantonales d'agriculture. Les épreuves théoriques et pratiques qui se dérouleront doivent développer le sens de l'union et de la confiance en soi dans la jeunesse rurale. Cette compétition, qui aura lieu en public, doit démontrer aux citadins que le métier d'agriculteur n'est pas aussi simple que certains le pensent et exige de nos jours beaucoup plus de connaissances qu'autrefois.

Le Tableau 2 a indiqué le nombre d'éliminatoires régionales et de finales cantonales qui ont eu lieu dans les divers cantons entre le 28 avril 1963 et le 14 juin 1964.

Ces joutes ont entraîné un important travail supplémentaire pour la plupart des sections. Nous exprimons nos sincères remerciements à tous ceux qui prêtèrent leur collaboration. Il nous faut également dire un grand merci aux 1752 participants à la «Coupe des jeunes agriculteurs», qui durent travailler ferme pour pouvoir tenter au mieux leur chance.

Soulignons que les finales nationales auront lieu les 18 et 19 juillet, les 15 et 16 août, les 19 et 20 septembre et les 10 et 11 octobre 1964.

16. La santé des conducteurs de tracteurs agricoles

Au cours de la séance du Comité central tenue le 20 septembre 1963, Monsieur H. Marti, d'Othmarsingen, président de la section argovienne, demanda que l'amélioration du siège du conducteur de tracteur agricole soit également inscrite au programme d'activité de l'ASPT. Cette proposition fut adoptée sans discussion. Elle était en effet présentée après que Monsieur J. Zogg, maître professionnel à Flawil et président de la section saint-galloise, eut été prié par le Secrétariat central, au début de juillet, d'assister à des démonstrations organisées dans la région de Munich. Il s'agissait de démonstrations effectuées avec des abris et châssis de sécurité pour tracteurs agricoles et des sièges dits sanitaires destinés à leurs conducteurs. Relevons à ce propos que nous avions déjà signalé dans le no. 6/1962 les progrès réalisés depuis quelque temps dans la conception et la fabrication de ces sièges.

Actuellement, deux sièges perfectionnés pour conducteurs de tracteurs agricoles font l'objet d'essais de la part de l'IMA. Nous prévoirons des démonstrations avec ces sièges dès que les résultats des essais nous seront connus.

Lors de l'Assemblée des délégués du 21 septembre 1964, Monsieur A. Schönenberger, professeur de branches agricoles, d'Ermatingen (TG), exprima le désir que notre organisation veue une plus grande attention au problème des abris de sécurité pour tracteurs agricoles. Nous avons mentionné à cette occasion les démonstrations de Munich citées plus haut, dont un compte rendu fut publié dans le no. 3/1964 du «Tracteur». Par la suite, c'est-à-dire en automne 1964, un rapport sur des expérimentations faites avec divers types d'abris et châssis de sécurité, rédigé par un collaborateur de l'Institut autrichien de recherches et d'essais en machinisme agricole, paraîtra encore dans notre périodique. Nous avons entrepris cette campagne d'information en vue de la prochaine élaboration du projet de l'ordonnance technique devant être édictée dans le cadre de la Loi fédérale sur la circulation routière. C'est dans le même but que nous avons aussi publié dans les nos. 6 et 7/1964 le rapport d'expertise de l'IMA relatif aux toits et aux pare-brise des tracteurs agricoles. A l'heure actuelle, l'IMA procède à des essais avec un abri de sécurité. Des démonstrations seront également organisées par nos soins, à l'intention des sections, dès que nous posséderons les résultats enregistrés à ce propos et que nous aurons aussi pris connaissance du contenu de l'ordonnance technique en question.

17. Les analyses de carburants et de lubrifiants

Comme les bons délivrés par l'Association suisse de propriétaires de tracteurs donnent le droit aux sociétaires de faire analyser gratuitement des carburants ou des lubrifiants par le Laboratoire fédéral d'essai de matériaux et Institut de recherches pour l'industrie, le génie civil et les arts et métiers (LFEM), à Dübendorf (ZH), 20 (9) de nos membres, de 8 (7) sections, ont profité de cette possibilité au cours du présent exercice.

Les 14 échantillons d'huiles à moteurs ayant fait l'objet d'analyses n'ont donné lieu à aucune critique. Etant donné que la nouvelle classification établie par l'API pour les huiles à moteurs (voir «Tracteur» no. 10/1963) est actuellement reconnue partout, le LFEM demande souvent si l'huile de graissage choisie correspond véritablement aux conditions d'utilisation. Pour ainsi dire la moitié des rapports d'analyses contiennent des indications du genre de celle-ci: «Cette huile convient pour les moteurs Diesel (de véhicules) non soumis à de trop fortes sollicitations, ne comportant pas de compresseur et alimentés avec un gasoil à faible teneur en soufre». Les agriculteurs devront se familiariser à leur tour avec la nouvelle classification de l'Institut américain du pétrole. Celui qui connaît le type d'huile convenant le mieux pour les conditions de service de son tracteur peut se procurer exactement cette huile-là. De plus, lorsqu'il indique la désignation de l'API en passant sa commande, l'agriculteur se garantit d'avance contre toute fausse interprétation, et une réclamation éventuelle de sa part après la livraison repose sur une base solide. Les phrases suivantes, tirées d'un rapport d'analyses, feront comprendre toute l'importance qu'il y a à bien connaître et exiger le type d'huile correspondant à des conditions d'emploi déterminées: «La viscosité de cette huile s'avère insuffisante pour assurer la lubrification (en mélange avec le carburant) des moteurs à deux temps. Elle manque par ailleurs des additifs organométalliques nécessaires pour pouvoir être employée avec les moteurs Diesel».

Afin de tirer au clair une affaire litigieuse (formation de rouille dans des paliers), le LFEM fut prié d'analyser également une graisse lubrifiante. Le rapport établi ultérieurement à ce propos contenait entre autres les observations suivantes: «Il résulte des analyses auxquelles nous avons procédé que la graisse provenant des paliers corrodés, de même que celle fraîchement reçue du fournisseur, ne renferme guère d'agents susceptibles de favoriser la corrosion. Dans les conditions choisies pour effectuer les analyses (mince couche de graisse), l'action antirouille de cet échantillon de graisse lubrifiante est très bonne. À part la présence de substances provenant d'une oxydation de matériaux ferreux, on constate que la graisse utilisée contient évidemment aussi une certaine quantité d'eau. Les résultats enregistrés lors des analyses montrent que la formation de rouille dans les paliers en cause est intervenue sans que ce phénomène se trouve en relation avec la qualité du lubrifiant. Il semble donc que la rouille constatée soit due à une quantité insuffisante de graisse, à sa répartition irrégulière,

à la présence de beaucoup d'eau de condensation, etc.» On concluera des explications ci-dessus que l'entretien de la machine (motopompe) laissait vraisemblablement à désirer.

Des insuffisances probables en ce qui concerne l'entretien d'un moteur ont été également constatées lors d'analyses effectuées avec une huile usée. Le rapport y relatif contient en effet les conclusions suivantes, notamment: «L'échantillon d'huile soumis à des analyses (huile usée de carter-moteur) renferme une proportion inadmissible d'eau et de calamine. L'émulsion (huile + eau) est d'une viscosité beaucoup trop forte. Il se peut qu'une importante quantité d'eau du circuit de refroidissement se soit mélangée à l'huile par suite d'un défaut d'étanchéité, ce qui peut par ailleurs provoquer de très graves dégâts dans le moteur. Il va sans dire qu'on ne peut en imputer la faute à l'huile elle-même.»

Des négligences de la part de l'utilisateur du véhicule semblent avoir également été la cause de deux réclamations sur les quatre qui furent adressées à propos de carburants. Les analyses effectuées dans un des cas en question ont permis de constater ceci: «L'échantillon de carburant envoyé contient 4,5 mg de dépôts (rouille et poussières d'origine minérale).» Dans l'autre cas, le chimiste en est venu aux conclusions suivantes: «A part une certaine quantité de rouille et de poussières de silicates, l'échantillon de carburant analysé renferme de très nombreuses fibres de verre et végétales, ainsi que des fragments d'insectes.»

Ces constatations révèlent des fautes commises par des agriculteurs. Elles nous engageront à souligner à nouveau dans le «Tracteur» l'importance de l'entretien correct des moteurs et des machines. Les sections devront donc penser à ce problème lors de l'établissement du programme de cours afin d'éviter les mêmes fautes et erreurs à leurs sociétaires.

18. La perception d'une surtaxe douanière sur les carburants pour financer l'extension du réseau routier

On sait que la surtaxe douanière sur les carburants instituée par l'Arrêté du Conseil fédéral du 29 septembre 1961 a été augmentée le 2 septembre 1963. Elle a passé ainsi de 5 à 7 centimes par litre. On n'ignore pas non plus que les recettes provenant de cette surtaxe seront exclusivement utilisées pour couvrir les frais de participation de la Confédération à la construction et à l'aménagement de nos routes nationales. Etant donné que les véhicules automobiles agricoles, qui roulent à une allure réduite, ne peuvent circuler ni sur les autoroutes ni sur les routes nationales, il apparaissait plus que justifié de prévoir à l'article 2 de l'arrêté précité le remboursement de la surtaxe douanière à leurs propriétaires.

On peut dire que le nouveau mode de restitution de cette taxe supplémentaire pour les carburants employés à des usages agricoles, sylvicoles ou piscicoles, dont il a déjà été question dans le dernier rapport annuel (remboursement basé sur la méthode des normes), a fait ses preuves. Des difficultés pareilles à celles qui ont été rencontrées au début (retards) doi-

vent être considérées comme inévitables lors de l'application d'un nouveau système. Au cours du second semestre de 1964, il conviendra d'examiner si l'on n'arriverait pas à simplifier les choses dans une très large mesure en envisageant de restituer le même montant sur l'essence et le carburant Diesel (gasoil) utilisés à des fins agricoles.

Quant à l'opinion exprimée par certains milieux du monde de l'automobile, selon laquelle il faudrait rapporter les dispositions prévoyant le remboursement de la surtaxe perçue sur les carburants servant à des usages agricoles, sylvicoles et piscicoles, elle doit être résolument combattue. Il est curieux de constater à ce propos que ceux qui ont formulé une telle opinion se sont abstenus de parler du traitement de faveur, certainement tout aussi justifié, d'ailleurs, dont bénéficient dans ce domaine les secteurs de l'industrie, des travaux publics, de l'aviation et des PTT.

Dans cette affaire, il s'agit pour les agriculteurs de ne pas perdre leur sang-froid et de se garder d'entreprendre des démarches soit individuelles, soit sur le plan régional seulement. De concert avec l'Union suisse des paysans, notre organisation essayera de trouver une solution acceptable.

19. Les mesures de prévoyance envisagées en prévision d'une pénurie de carburants

Les essais effectués par le Technicum de la Suisse centrale, à Lucerne, avec des moteurs alimentés au gaz de bois, ont été poursuivis au cours de cet exercice. Un second gazogène de fabrication suédoise s'est trouvé à disposition en septembre 1963. Au début du mois de mai 1964, les essais en laboratoire étaient terminés, sauf en ce qui concernait quelques points devant être encore contrôlés. De sorte que les moteurs Hürlimann et Ford furent renvoyés respectivement aux fabriques Hans Hürlimann, à Wil (SG), et Fritz Bührer, à Hinwil (ZH), afin qu'on les monte sur les châssis. Ils ont été réexpédiés à la fin de juin 1964 au technicum en question. On procède actuellement au montage des générateurs et il est à supposer que les essais pratiques pourront débuter au commencement d'août 1964.

Au sujet de la dernière série d'essais en laboratoire, M. le professeur R. Tognoni, ingénieur, écrit ceci:

«Par suite d'une modification de l'horaire de travail exigée par la grave maladie dont souffre M. Karrer, notre directeur, les travaux ont dû être pratiquement interrompus jusqu'en mars 1964. Il a été toutefois possible de poursuivre les essais avec le moteur Ford «Major» en combinaison avec les gazogènes Imbert et Volvo.

a) Essais effectués avec le générateur Imbert

Ces essais furent poursuivis avec du bois d'un taux d'humidité allant jusqu'à 35 %. Il ressort des résultats obtenus que le hêtre et le poirier peuvent être employés seuls avec le gazogène en question. D'autre part, du bois dur doit être ajouté au sapin selon la teneur en eau de ce dernier. La composition des mélanges était la suivante:

Jusqu'à 10 % d'humidité: 1/1 de sapin

Jusqu'à 15 % d'humidité: 1/4 de hêtre et 3/4 de sapin

Jusqu'à 30 % d'humidité: 1/2 de hêtre et 1/2 de sapin

Au-dessus de 30 % d'humidité: 3/4 de hêtre et 1/4 de sapin

Il est à noter qu'une forte baisse de puissance se produit dès que la teneur en eau du bois dépasse 25 %.

La grosseur des bûchettes ne joue qu'un faible rôle en ce qui concerne l'installation Imbert. Leurs dimensions étaient d'environ 8 x 6 x 4 cm.

Etant donné que le taux d'humidité des branches (bois vert) dépend de l'importance de leur section, et que ce taux s'avérait impossible à déterminer avec exactitude, les essais ne furent effectués qu'avec des branches ayant suffisamment séché à l'air (teneur en eau d'approchant 15 %). La marche au gaz de bois peut avoir lieu aussi bien avec des branches de sapin qu'avec des branches de hêtre.

b) Essais effectués avec le générateur Volvo

Ces essais ont été exécutés avec du bois dont la teneur en eau représentait une proportion maximale de 30 %. En complément des indications fournies à ce propos l'année dernière, il faut dire que la marche au gaz de bois se montre parfaitement possible jusqu'à ce taux d'humidité, soit uniquement avec du hêtre ou du poirier, soit avec un mélange de 3/4 de hêtre et de 1/4 de sapin. Mais on constate alors une forte baisse de puissance dès que la teneur en eau excède 25 %.

Il ne faut pas, d'autre part, que le gazogène soit alimenté avec de trop grosses bûchettes, sinon il se produit des obstructions qui se traduisent par une émission irrégulière du gaz. Aussi a-t-il été nécessaire d'utiliser des bûchettes de plus faibles dimensions (4 x 4 x 4 cm) avec l'installation Volvo.

Dans l'intervalle, le moteur fut installé sur le tracteur et le montage du gazogène Volvo sera chose faite d'ici à la mi-juillet.

Moteur Hürlimann

Les essais effectués avec le moteur Ford ont montré que le réglage du ralenti à 600 tr/mn peut être obtenu par une adaptation correcte du débit de la pompe d'injection. Les mesurages correspondants furent également exécutés avec le moteur Hürlimann et donnèrent les mêmes résultats. En ce qui concerne le moteur précédent, la quantité de gasoil devant être injectée est la suivante:

8,0 mg/dm³ de cylindrée au régime de 1800 tr/mn

4,7 mg/dm³ de cylindrée au régime de 1000 tr/mn

7,3 mg/dm³ de cylindrée au régime de 600 tr/mn

Si l'on bloque dans une position déterminée le levier réglant le débit de la pompe d'injection, la quantité de gasoil pulvérisé atteint déjà le minimum indiqué ci-dessus lors d'une vitesse de rotation de 1100 tours-minute. Vu que le régulateur de ce moteur est du type à dépression, la fixation de ressorts antagonistes au levier de réglage donne toutefois lieu à de fortes

variations. Comme il est clairement apparu d'autre part que le champ de régulation du moteur dépend du débit de la pompe d'injection, un banc d'essai séparé a été confectionné pour cette dernière. Par ailleurs, la firme Duap, à Herzogenbuchsee (BE), fabriqua à notre demande des soupapes de refoulement spéciales, qui présentaient un petit alésage entre le cône et le siège. Des résultats très favorables furent déjà atteints avec un alésage de 0,2 et 0,25 mm. C'est-à-dire que la quantité de gasoil injectée fut de 8 mg/dm³ à 1800 tr/mn, de 5 mg/dm³ à 1000 tr/mn et de 6,2 mg/dm³ à 600 tr/mn. En munissant la soupape de refoulement d'un plus fort ressort, nous sommes parvenus à maintenir le débit pratiquement constant jusqu'à la vitesse de rotation de 100 tours-minute. Lors de régimes inférieurs, la quantité de gasoil pulvérisé augmenta de nouveau pour atteindre 10,8 mg/dm³ au maximum. Afin de compléter cette série d'essais, nous avons encore fait usage de soupapes de refoulement comportant un alésage de 0,1 et 0,15 mm. Après cela eut lieu la mise en place du moteur sur le châssis et le montage du générateur Volvo.»

Nous ne voudrions pas manquer de remercier très vivement Monsieur le professeur R. Tognoni, chef des essais, ainsi que ses assistants, de leur dévouement infatigable. Des remerciements doivent être également adressés au Délégué du Conseil fédéral à la défense nationale économique, ainsi qu'à la Division de l'agriculture du Département fédéral de l'économie publique, pour l'appui matériel accordé lors des essais en question. Il nous faut enfin aussi remercier sincèrement les firmes Hans Hürlimann et Fritz Bührer pour leur participation financière.

Les efforts accomplis en vue de la constitution de plus importantes réserves de carburants (auxquels il a déjà été fait allusion dans le dernier rapport annuel) n'ont pu être poursuivis comme il l'aurait fallu, étant donné que les directives en corrélation avec la police du feu et la police des eaux dont il est question depuis longtemps, directives valables pour toute l'étendue du territoire suisse, ne se trouvent malheureusement pas encore à disposition.

Les mesures de prévoyance envisagées pour faire éventuellement face à des difficultés d'approvisionnement en carburants, auxquelles nous avions également fait allusion dans le rapport du dernier exercice, furent encore renforcées. Notre gérant a participé aux entretiens qui se sont déroulés à ce sujet.

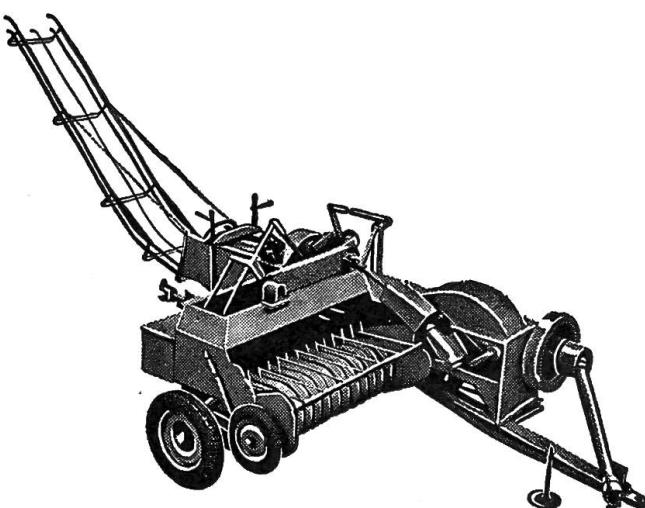
20. Le contrôle de la puissance fournie à l'embrayage et à la prise de force par des tracteurs à 4 roues

Lors de la 29ème Assemblée des délégués du 26 novembre 1955, à Berne, Messieurs G. Pottu (Gêneve) et S. Wüthrich (Deux-Bâles), présidents de section, avaient fait remarquer entre autres que la puissance réelle des tracteurs agricoles ne correspond pas toujours à celle qui est indiquée sur les prospectus. Le Comité directeur fut alors chargé de faire

une démarche auprès de l'Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA) pour que les travaux déjà commencés dans ce domaine (mesurages) soient accélérés. On se rendit cependant compte que ces mesurages auraient duré trop longtemps s'ils avaient été effectués à l'occasion des essais ordinaires de tracteurs. Aussi le Comité directeur, d'entente avec la Commission technique, demanda-t-il à l'IMA de contrôler seulement la puissance à la prise de force. C'est ainsi que nous fûmes en mesure de publier 30 résultats de mesurages dans le no. 3/1957 du «Tracteur».

L'emploi accru de diverses machines entraînées par la prise de force a eu notamment pour effet de donner un caractère toujours plus urgent à la détermination de la puissance absorbée par ces machines. Les constatations faites et les communications qui nous parvinrent à ce propos montrèrent que les agriculteurs achetaient souvent des tracteurs dont la puissance à la prise de force était insuffisante pour actionner les matériels venant d'être acquis; ou bien, ce qui se produisait encore plus fréquemment, que le tracteur se trouvant déjà à disposition développait à la prise de force une puissance qui ne suffisait pas pour assurer l'entraînement de machines achetées ultérieurement.

(à suivre)



La presse à haute densité Gallignani

Une presse révolutionnaire à grand rendement et prix avantageux. Entraînement des aiguilles et noueaux par cardan. Pick-up de 145 cm de large à dents serrées se retirant d'elles-mêmes à l'entrée du canal. Pas de bourrage possible.

Demandez prospectus spécial gratuit

ROBERT FAVRE PAYERNE



Indiquez clairement et à temps, en étendant le bras, votre intention d'obliquer à gauche ou à droite!

