

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 29 (1967)
Heft: 2

Artikel: Vérification annuelle de l'état des pneus et des jantes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083037>

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: 12.01.2026

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

Vérification annuelle de l'état des pneus et des jantes

Il est indispensable de contrôler une fois l'an l'état des pneus et des jantes de tous les véhicules et machines utilisés à la ferme. Le mieux est de procéder à ce contrôle en hiver, soit à un moment où les machines de travail et de récolte, éventuellement aussi les tracteurs et les remorques, ne doivent pas être mis en service. Après avoir démonté les pneus et les jantes, on examinera attentivement si les uns et les autres présentent des déficiences, et cela même dans le cas où aucune panne ne s'est produite.

Il s'agit de vérifier à fond non seulement l'extérieur de l'enveloppe des pneus, mais aussi et surtout la face intérieure. C'est à un vulcaniseur, et à lui seulement, qu'on confiera le soin de remédier aux ruptures, entailles, perforations, meurtrissures et autres dégâts causés au caoutchouc ou à la carcasse. Tout pneu, quelle que soit sa marque ou sa qualité, peut subir de sérieux dommages sans qu'on le remarque sur le moment. La carcasse, cachée dans l'enveloppe en caoutchouc, arrive à se rompre à la suite d'un choc violent. Un tel choc ne laissera pas forcément une marque à l'extérieur ou dans le caoutchouc du flanc. Un pneu relativement neuf n'est pas plus à l'abri de dommages que celui qui a déjà été employé pendant un certain temps. La grosseur et la forme de l'obstacle touché, l'angle sous lequel le choc s'est produit et la force de l'impact, constituent des facteurs déterminants. Des dégâts de ce genre peuvent avoir des apparences variables et se présenter sous la forme d'une croix ou d'une rupture dans le sens longitudinal de la carcasse. Les dommages dus à des chocs ou à des meurtrissures peuvent causer des éclatements, voire même des crevaisons, mais rarement au moment où l'obstacle a été touché. Le pneu parvient encore à couvrir un long kilométrage avant de céder à la suite d'une rupture s'étant produite dans la carcasse. Les flexions auxquelles le pneu se trouve soumis s'il roule sur un sol inégal ne font qu'aggraver la blessure et l'accident est alors vite arrivé.

Si le pneu ne comporte pas de chambre à air, une blessure de ce genre ne provoque généralement qu'une fuite d'air de peu d'importance. Mais il va sans dire que l'origine de cette fuite doit être immédiatement recherchée. Dans le cas des pneus à chambre à air, une rupture de la carcasse s'avère plus grave. Etant élastique et très gonflée, la chambre à air appuie avec une très grande force contre la surface intérieure du pneu. Elle s'insère alors dans les fentes dues à la rupture du tissage et finit par éclater.

En ce qui concerne les jantes, il faut les débarrasser de la saleté adhérente et de la rouille en se servant d'une brosse métallique ou d'une vieille lime. Les bords de jante qui présentent des enfonçures doivent être déca-bossés et les parties gauchies redressées. On étendra ensuite un enduit de protection sur les jantes. Il faut toutefois se garder d'utiliser pour cela de

la laque ordinaire pour le fer. Elle contient en effet des matières grasses qui, avec le temps, pourraient attaquer les pneus et les chambres à air. On ne doit employer qu'une laque prévue spécialement pour les jantes de pneus.

Si la bande de roulement est fortement usée mais que la carcasse se trouve encore en bon état, il convient de faire rechapier les pneus par un atelier spécialisé dans les travaux de vulcanisation. On renoncera cependant au rechapage si un pneu a déjà eu un emplâtre ou présente l'une des déficiences énumérées ci-après: 1) carcasse dilatée, 2) nappes de tissu décollées, 3) tissus dissociés ou brisés par sous-gonflage ou chocs brutaux, 4) tringle arrachée, cassée ou dénudée, 5) talon coupé ou distendu. Le rechapage ne tolère pas l'utilisation de carcasses douteuses. Confié à une firme sérieuse, il permet de prolonger la durée des pneus usagés.

Lorsqu'on ne veut pas enlever les pneus d'un tracteur, d'une remorque ou de machines de travail devant être remisés pour une longue période de non-utilisation, il faut mettre ces matériels sur plots et réduire la pression de gonflage de leurs pneus. Si les pneus sont démontés, on les entreposera durant l'hiver sur des claies de bois ou sur quelques pièces de bois juxtaposées. Le local dans lequel ils seront laissés doit être sec, à l'abri des courants d'air, et aussi peu éclairé que possible par la lumière du jour ou la lumière artificielle. La température s'avérant la plus favorable pour des pneus entreposés est d'environ 10° C. Soulignons que la chaleur du soleil et la chaleur artificielle produisent une altération des pneus, c'est-à-dire qu'ils se ramollissent et perdent ainsi de leur élasticité. D'autre part, les courants d'air accélèrent le processus de vieillissement. On veillera également à ne pas entreposer des pneus à proximité de machines électriques en service, car l'ozone (gaz dû à l'action de l'effluve électrique sur l'oxygène de l'air) que produisent les étincelles électriques exerce un effet défavorable sur la surface des pneus. Par ailleurs, il faut que le plancher du local d'entreposage soit exempt de flaques d'eau, d'essence, de gasoil et d'huile, ainsi que de restes de graisses. Si cela se montre nécessaire, le plancher devra être recouvert d'un second plancher dont les planches auront au moins 15 mm d'épaisseur.

Les pneus lourds et de très grandes dimensions peuvent être entreposés debout sur des étagères spéciales, à compartiments verticaux droits, ou bien en V, pour que leur poids puisse se répartir. La position des pneus doit être modifiée de temps en temps afin que les parties en contact avec la surface d'appui ne s'aplatissent pas à la longue de façon permanente. En ce qui concerne les pneus de dimensions et de poids moyens, il est également possible de les entreposer en position couchée. On s'abstiendra alors de les ficeler et on les empilera régulièrement l'un sur l'autre, autrement dit bien alignés dans le sens vertical. La hauteur de ces colonnes de pneus ne doit pas être excessive, afin que le pneu se trouvant à la base ne soit pas écrasé.