

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 31 (1969)  
**Heft:** 2  
  
**Rubrik:** Questions pratiques

#### **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:** 25.02.2026

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

## Questions pratiques

### Allumez les feux de croisement quand il y a du brouillard!

(par notre correspondant du Tribunal fédéral)

Un automobiliste roulait de jour sur une route du Jura alors que le brouillard limitait la visibilité à une distance de 95 à 110 mètres. Il circulait tous feux éteints. C'est pourquoi le tribunal compétent le condamna à une amende de 20 francs. L'automobiliste dont il s'agit recourut au Tribunal fédéral en vue d'obtenir l'annulation de ce jugement. Il pensait qu'on ne pouvait rien lui reprocher puisqu'il circulait à une allure très modérée.

Le Tribunal rejeta toutefois sa demande en se fondant sur l'article 41, alinéa 1, de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Cet article précise dans quelles circonstances les véhicules doivent être éclairés. De jour, leur éclairage est obligatoire «lorsque les conditions atmosphériques l'exigent». Ces dispositions se trouvent complétées par celles de l'article 30, alinéa 1, de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (ORC), qui a la teneur suivante: «Le véhicule sera éclairé dès le moment où les autres usagers de la route pourraient ne pas le remarquer à temps.»

Les conditions atmosphériques qui exigent l'éclairage des véhicules pendant le jour sont généralement les chutes de pluie et les chutes de neige, ainsi que le brouillard. D'autre part, l'article 31, alinéa 2, lettre b, de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (ORC) indique quels feux doivent être allumés dans de telles circonstances. Ces dispositions prévoient que «L'éclairage des véhicules en marche sera le suivant: les feux de croisement ou les feux de brouillard — même de jour — lorsqu'il y a du brouillard, une bourrasque de neige ou une forte averse.» La loi est formelle. Les feux de position (petits feux) ne sont donc absolument pas admis! Par ailleurs, il n'appartient pas au conducteur d'un véhicule automobile de décider que les

phares n'ont pas besoin d'être allumés s'il roule lentement, par exemple. Dès le moment où d'autres usagers de la route — et pas seulement des conducteurs d'autres véhicules — pourraient ne pas apercevoir à temps son véhicule, il a l'obligation d'allumer les feux de croisement (feux moyens) ou les feux de brouillard. Un conducteur de véhicule automobile ne doit pas seulement penser à la vitesse à laquelle il circule, mais également à celle des véhicules venant en sens contraire et qui est éventuellement excessive. Il doit notamment penser au cas où le conducteur d'un de ces véhicules se trouverait sur le côté gauche de la route pendant une manœuvre de dépassement risquée. Tout conducteur doit tenir compte de ces éventualités ou imprudences et rendre son véhicule bien visible pour les autres usagers de la route. Ce faisant, il contribuera à uniformiser le comportement des conducteurs de véhicules automobiles dans la circulation routière, ce qui facilitera l'appréciation de ce comportement et aussi le contrôle du trafic. C'est la raison pour laquelle les feux de croisement ou les feux de brouillard doivent être allumés même si la visibilité n'est pas franchement mauvaise. D'autant plus que cela se fait sans peine et ne coûte rien.

Dans le cas qui nous occupe, le Tribunal fédéral a renoncé à fixer à partir de quelle distance de visibilité les feux de croisement doivent être allumés. Il s'est contenté de constater qu'un véhicule automobile court le risque certain de ne pas être aperçu à temps lorsque cette distance ne dépasse pas 100 mètres.

R.B., Dr

### Est-il permis de mélanger des huiles à moteurs de différentes sortes?

Cette question intéresse tout possesseur de véhicule à moteur. Les opinions divergent très largement à ce sujet. En ce qui concerne les maisons spécialisées dans la vente des lubrifiants, il va sans dire qu'elles tiennent à conserver pour longtemps le client qu'elles ont réussi à se

faire. Mais quel est l'aspect purement technique de la question?

Il est certain qu'une évolution constante se produit dans le secteur des huiles de graissage dans le sens d'une amélioration de la qualité. Aussi le conducteur d'un véhicule à moteur ne peut-il obtenir une huile de qualité égale durant toute la durée utile de son véhicule, et cela même s'il reste fidèle à son fournisseur.

La règle selon laquelle il n'est pas permis de mélanger des huiles de graissage à moteurs de sortes différentes date très probablement de l'époque à laquelle on vit apparaître les huiles HD (pour service pénible). Ces lubrifiants, qui possèdent un très bon pouvoir détergent grâce à plusieurs produits d'addition qu'ils contiennent (additifs antioxydants, anticorrosion, détergents proprement dits, etc.) se différencient nettement des huiles à moteurs employées au début (huiles minérales pures ou huiles prémium seulement détergentes). Aussi ajouter une huile HD à une huile des types précités pour refaire le plein pouvait-il provoquer des dégâts dans le moteur. Les impuretés qui se trouvaient dans celui-ci se détachaient et venaient obstruer les canalisations d'huile. Le moteur n'était alors plus convenablement lubrifié.

Cette recommandation de ne pas mélanger des huiles à moteurs différentes doit être aussi attribuée au fait que les premières huiles HD ne se supportaient pas entre elles et que leur mélange entraînait souvent la formation de dépôts.

A l'heure actuelle, on peut toutefois dire que les additifs que renferment les huiles à moteurs HD se tolèrent entre eux de façon certaine dans les cas où il ne s'agit pas de lubrifiants de sortes qui ne sont plus utilisées.

En passant d'une marque à une autre, la façon de procéder a une grande importance. Si l'on évacue du carter-moteur la totalité de l'huile usée et qu'on remplit celui-ci avec de l'huile fraîche, il n'y a rien à redire. Mais refaire le niveau de l'huile dans un carter-moteur en n'ajoutant qu'un litre ou un litre et demi d'une huile d'une autre sorte doit être déconseillé. Il ne se passera certainement rien de grave. On observera toutefois certaines insuffi-

sances en procédant à une comparaison avec un moteur de référence.

Grâce à la normalisation, les qualités des huiles ont été maintenant fixées dans une large mesure. Le client ne connaît cependant que rarement leurs différentes propriétés et caractéristiques. Par ailleurs, fabricants et commerçants ne tiennent guère à jouer cartes sur table. De plus, les huiles HD ne peuvent dorénavant être différencierées que par les produits d'addition qu'elles contiennent.

En résumé, on peut dire que le passage d'une marque d'huile à une autre ne présente aucun risque pour autant que ce changement ait lieu lors de la vidange totale du carter-moteur et pas au moment où il s'agit simplement de rajouter de l'huile pour refaire le plein.

## **Négligence lourde de conséquences — 80 centimes pour votre santé, est-ce trop?**

En Suisse, 600 000 personnes possèdent le «certificat pour cas urgents». Elle montrent ainsi qu'elles sont prudentes et qu'elles voient loin. Mais ces personnes ne représentent qu'une petite partie de notre population. Chacun devrait porter sur soi le «certificat pour cas urgents», car chacun est en effet continuellement exposé à des dangers, que ce soit dans la rue, à l'usine ou au bureau où il travaille, à la maison et lorsqu'il pratique un sport. Un accident peut nous arriver n'importe quand et en tout lieu. Que nous le voulions ou pas, l'hiver qui vient exige toujours de victimes! Combien d'accidents à skis pourraient avoir de bien moins graves conséquences si l'intéressé, en portant sur lui le «certificat pour cas urgents», permettait à ceux qui lui prêtent assistance d'agir plus facilement et plus rapidement!

En tant que carte d'identité et liste d'indications médicales, le «certificat pour cas urgents» rend de précieux services dans presque tous les cas d'accidents. Il représente même un document capable de sauver la vie du fait qu'il renseigne immédiatement et exactement le médecin accouru au secours de l'accidenté.

A l'heure actuelle, chacun devrait toujours porter sur soi le «certificat pour cas urgents»!

On peut l'obtenir pour le prix modique de 80 centimes dans les pharmacies et les drogueries ainsi qu'auprès des sections de l'Alliance suisse des samaritains, de l'Automobile Club de Suisse (ACS) et du Touring Club Suisse (TCS). Il s'agit d'un petit dépliant orange élaboré par la Commission médicale suisse de premiers secours et de sauvetage (CMSS) et l'Inter-association de sauvetage (IAS).

### **Une méthode américaine pour réduire les dégâts subis par les pommes de terre**

Des techniciens agricoles des Etats-Unis estiment que les transports de pommes de terre sur route ne doivent plus se faire par camions ordinaires et qu'il est

bien plus rationnel, du point de vue des dommages causés aux tubercules, d'utiliser à cet effet des camions-citernes remplis d'eau. Les pommes de terre à transporter sont donc déversées dans les citernes pleines d'eau. En arrivant au lieu de destination, il suffit d'évacuer l'eau puis de faire sortir les tubercules, que l'on soumet alors à un deuxième lavage.

Cette méthode, qui permet de réduire les frais et les dégâts causés lors des transports habituels, a donné toute satisfaction. Si bien qu'elle est également appliquée maintenant pour les transports par voie ferrée. Dans ce but, on emploie des wagons-citernes de type spécial. On a constaté que les tubercules ne subissent pas de dommages notables sur de longues distances. De plus, comparativement aux expéditions en sacs, cette méthode permet de doubler la capacité de réception d'un wagon.

---

## **La page des nouveautés**

---

### **Fraise à creuser les tranchées**

(Complément de l'article paru dans le dernier numéro sous la rubrique «La page des nouveautés»).

A propos des conduites que l'on pose au fond des tranchées, disons tout d'abord quelques mots des tuyaux semi-rigides en polyéthylène. Ils sont inoxydables et insonores. On les utilise de plus en plus pour les canalisations d'eau et également pour le transport de produits corrosifs. Des raccords sont prévus pour les assemblages et pour les raccordements à des tuyaux en acier.

Quant aux tuyaux rigides en chlorure de polyvynile (PVC), ils conviennent pour plusieurs usages. On les emploie aussi bien pour les canalisations d'eau que pour l'évacuation de divers liquides. Ils offrent les avantages suivants: d'être légers, donc faciles à manipuler et à transporter;

de ne pouvoir être corrodés et de n'exiger ainsi ni entretien ni peinture de protection; d'être lisses, ce qui les empêche de s'entasser et assure un débit égal; d'être résistants, ce qui facilite leur pose. Les assemblages se font par emboîtement puis collage avec un solvant (trichoréthylène) après que les surfaces de contact ont été rendues rugueuses (papier de verre).

---

**Sociétaires ! Assistez nombreux aux manifestations de votre section !**