

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 33 (1971)
Heft: 13

Artikel: Importance de la pression de gonflage des pneus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1082955>

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>

Importance de la pression de gonflage des pneus

La pression de gonflage correcte des pneus de machines de traction ou de travail agricoles représente le point essentiel des soins d'entretien de ces équipements. Si les véhicules précités roulent pendant un certain temps avec des pneus insuffisamment gonflés, par exemple, il se produit des ruptures de câblés dans les nappes de tissu de rayonne superposées qui constituent la carcasse. De semblables ruptures sont provoquées par le foulage excessif auquel cette dernière se trouve soumise avec un pneu sous-gonflé. De plus, des fils des câblés sont arrachés juste au-dessous de la bande de roulement, encore intacte. Le pneu se détériore alors rapidement et dans une telle mesure qu'il devient impossible de le réparer. En outre, le pneu est également endommagé par les chocs reçus sur des routes à surface inégale ou sur des chemins raboteux. En pareil cas, il peut être fortement pressé contre la jante et celle-ci subit alors des dommages dits enfoncures.

Une pression de gonflage insuffisante (pneu sous gonflé) devient également dangereuse quand il s'agit de roues motrices, car le talon du pneu ne s'appuie pas avec assez de force contre le rebord de la jante. Si le tracteur doit tirer une lourde charge, la jante patine dans le pneu. Il en résulte un déplacement du pneu par rapport à la jante, ce qui provoque presque toujours l'arrachement de la valve de la chambre à air. Aussi est-il indispensable, au moins une fois par semaine, de contrôler la pression de gonflage des pneus. La pression correcte, correspondant à la charge à supporter, est indiquée au tableau de gonflage de la fabrique de pneumatiques ou dans les prescriptions d'emploi et d'entretien du constructeur de la machine. Ces contrôles doivent être effectués plus souvent pendant les périodes de grande chaleur de l'été ou lors de brusques changements de température. Il ne faut jamais vérifier le degré de gonflement des pneus au jugé mais utiliser l'instrument spécialement prévu à cet effet. Il s'agit du contrôleur de pression, aussi appelé indicateur de pression de gonflage. Cet instrument est pourvu d'un cadran sur lequel même les dixièmes d'atmosphère (hg/cm^2) sont marqués. Après que le pneu aura été regonflé si nécessaire, il faudra veiller à maintenir la pression correcte.

Une pression de gonflage excessive (pneu surgonflé) a pour effet que le pneu n'absorbe plus les vibrations et les chocs reçus sur des routes ou chemins en mauvais état, ainsi que dans les champs, mais qu'il les transmet directement au véhicule et à son conducteur. Il a perdu toute son élasticité, et, par conséquent, tous les avantages que ces bandages doivent normalement offrir. En outre, une pression de gonflage excessive, autrement dit au-dessus des possibilités du pneu, peut également provoquer l'éclatement de celui-ci du fait que la carcasse n'arrive plus à résister à cette pression.

La pression de gonflage correcte des pneus d'un tracteur roulant sur les routes devrait être de 1,5 à 2 kg/cm² pour les roues avant (elle varie selon la charge d'essieu) et de 1,5 kg/cm² pour les roues arrière.

La pression de gonflage correcte des pneus d'un tracteur roulant en terre meuble doit correspondre à la plus faible pression admissible, qui est de 1 kg/cm² pour les roues avant et de 0,8 kg/cm² pour les roues arrière. Ces basses pressions ont pour but d'augmenter la surface de contact des pneus avec la terre. On obtient ainsi la transmission totale de la force motrice au sol, l'auto-nettoyage efficace de la bande de roulement (profils à sculptures) et un glissement des roues réduit à un minimum.

Pour les trajets relativement courts parcourus sur des routes en bon état de la ferme aux champs et vice versa, il va sans dire que la pression de gonflage ne doit pas être augmentée si le tracteur roule surtout en terrain agricole (terre ferme, terre meuble).

K.F.

Bibliographie

Vient de paraître:

«TOUAREG, nomades du Sahara»

Vainqueurs du soleil, de la faim, des tempêtes de sable, les Touareg, en plein 20e siècle, n'ont pas cessé d'éveiller notre curiosité. D'où viennent-ils, qui sont-ils? Questions essentielles auxquelles répond ce nouveau livre magnifiquement illustré de la collection Mondo.

L'auteur, Federica de Cesco, et le photographe Markus Krebser ont consigné dans cet ouvrage leur expérience acquise au cours de plusieurs expéditions dans le Hoggar. Non seulement ils ont suivi les pistes du désert, mais encore ils ont réussi à pénétrer dans l'intimité des tribus, grâce aux amitiés qu'ils se sont faites parmi elles.

Ils ont partagé la vie des Touareg et appris à connaître ces hommes et ces femmes qui seraient les survivants de l'Atlantide, le mystérieux continent disparu, ou — autre hypothèse — les ancêtres de nous autres Européens. Ce peuple errant, qui vit s'établir à ses frontières de sable Romains, Arabes, Français, qui ne fut pacifié qu'au début de ce siècle, après avoir fait de la guerre et du pillage son activité principale pour préserver son aride

royaume, vit aujourd'hui presque comme jadis. La race est restée pure. L'ordre social, avec sa hiérarchie proche de celle de notre Moyen Age, est toujours respecté. Les Touareg se défient de l'étranger, mais quand celui-ci a gagné leur confiance, il est l'objet des égards réservés à l'hôte. Par dessus tout, les fils altiers du désert, sûrs d'eux-mêmes, défendent farouchement leur liberté. «Mieux vaut la liberté qu'un ventre plein» dit un de leurs proverbes. C'est pour être libres qu'ils ont choisi le désert pour univers. Les images extraordinaires du Hoggar et de son peuple mystérieux sont désormais plus près de nous grâce à Mondo.

En parcourant ce nouveau livre, somptueusement illustré de photographies en couleurs, on s'aperçoit aussi d'une très importante nouveauté dans la présentation: les illustrations sont imprimées directement. Renseignement pris chez l'éditeur, il ne s'agit pas d'une nouveauté à ce livre. Dorénavant, tous les ouvrages seront édités ainsi, sans les vignettes à coller. C'est là une bonne nouvelle car, disons-le honnêtement, il était parfois un peu fastidieux de coller septante photos en bon ordre!

N.B.: «TOUAREG, nomades du Sahara» se commande aux Editions Mondo S.A. 1800 Vevey. Prix: Fr. 9.50 et 500 points Mondo.