

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 34 (1972)
Heft: 5

Artikel: Les véhicules agricoles roulant sur la voie publique doivent être rendus plus visibles
Autor: Hefti, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083482>

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: 14.12.2025

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

Les véhicules agricoles roulant sur la voie publique doivent être rendus plus visibles

par J. Hefti, Service consultatif pour la prévention des accidents dans l'agriculture (BUL), Brougg.

Selon l'OCE (Ordonnance fédérale sur la construction et l'équipement des véhicules routiers), les propriétaires de véhicules automobiles agricoles à deux ou quatre roues avec remorque sont également tenus — depuis le 1er janvier 1971 — à utiliser le signal de panne (triangle) afin d'indiquer tout arrêt sur la voie publique de manière bien visible. Il faut que ce triangle, qui doit être pourvu d'un signe d'homologation, se trouve toujours sur le véhicule. En vue de rendre les véhicules automobiles plus visibles pour les autres usagers de la route — il s'agit plus précisément de certaines parties de ces véhicules ainsi que des matériels accouplés et des chargements — la loi prescrit également (depuis le début de l'année 71) la fixation d'un dispositif de conception nouvelle.

Le nouveau signal

Ce signal, en forme de boule, de pyramide, etc., a été prévu pour les pièces intégrantes ou les chargements qui dépassent de plus d'un mètre l'arrière de la carrosserie du véhicule. Il doit avoir une surface de projection d'environ 1000 cm² (dans l'axe longitudinal du véhicule), présenter des raies rouges et blanches d'à peu près 10 cm de large, et être muni de catadioptrés ou d'un revêtement réfléchissant.

Si les conducteurs connaissent le triangle de panne et l'utilisent au besoin, ils n'ont en revanche accordé jusqu'ici que peu d'attention au nouveau signal prescrit par l'article 35, alinéa 4, de l'OCE. Cela doit être attribué au fait que l'on pensait qu'un tel dispositif a été surtout prévu pour les chargements de longs bois (grumes, billons). Ainsi que l'ont confirmé les services compétents chargés de veiller à l'application de l'ordonnance en question, le nouveau signal est toutefois également destiné aux tracteurs agricoles, dont les machines ou instruments portés dépassent généralement

l'arrière de plus de 1 m. Les nombreux avis d'accidents parvenus ces derniers temps à notre Service consultatif au sujet de collisions latérales (accrochages) de différents véhicules avec des matériels portés par des tracteurs agricoles (charrues polysocs, cultivateurs, semoirs, etc.) viennent non seulement confirmer l'utilité de cette prescription légale mais aussi prouver la nécessité d'employer le nouveau signal obligatoire. Cela dans le propre intérêt des conducteurs de véhicules automobiles agricoles et des autres usagers de la voie publique. Des modèles de ce nouveau dispositif de signalisation, maniables et qui conviennent parfaitement bien pour l'usage auquel ils sont destinés, ont été réalisés en collaboration avec diverses fabriques.

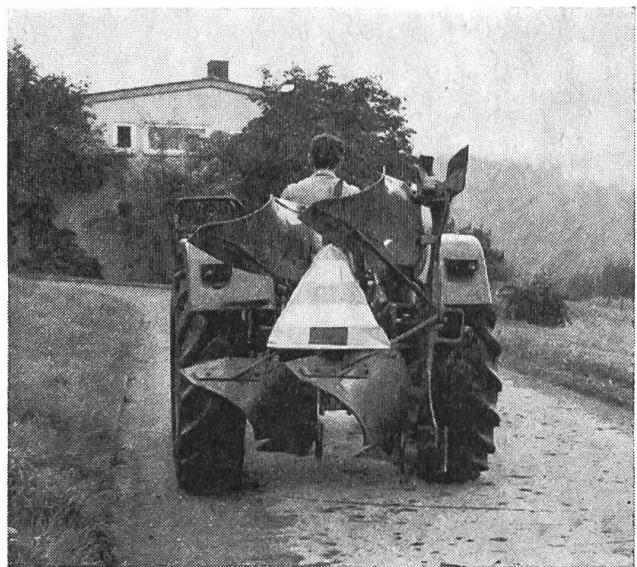


Fig. 1: Aspect du nouveau dispositif de signalisation à raies rouges et blanches d'à peu près 10 cm de large exigé par l'article 35, alinéa 4, de l'Ordonnance fédérale sur la construction et l'équipement des véhicules routiers. Sa surface de projection est d'environ 1000 cm². Il doit être muni en outre de catadioptrés ou d'un revêtement réfléchissant.

A partir de 1972, les agriculteurs auront donc la possibilité de se procurer le nouveau signal, au prix réduit de Fr. 19.— (frais de port en sus), auprès des sections de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture — ASETA — (anciennement: Association suisse de propriétaires de tracteurs), case postale 210, 5200 B r o u g g. Au cas où lesdites sections ne pourraient pas le fournir tout de suite, ils n'auront qu'à s'adresser au Service consultatif pour la prévention des accidents dans l'agriculture (BUL), case postale 125, 5200 B r o u g g.

La nécessité de rendre les véhicules agricoles plus visibles dans le trafic routier concerne également:

- L'indication des changements de direction avec la palette de signalisation à long manche et les indicateurs de direction extensibles et rabattables à palette tels qu'ils sont prescrits par la loi lors du transport de chargements masquant la vue vers l'arrière (véhicules chargés de foin ou de paille, superstructures de remorques autochargeuses, notamment);
- la conduite de troupeaux ou d'animaux isolés sur la voie publique.

L'indication des changements de direction

Ainsi que le montrent les avis d'accidents reçus par notre Service consultatif, les collisions qui se produisent avec des véhicules agricoles bifurquant à gauche sont surtout fréquentes dans les cas où les tracteurs tirent une remorque autochargeuse. Généralement parlant, la raison en est que les agriculteurs jugent les feux arrière et les clignoteurs suffisants dans n'importe quel cas (ils sont prescrits depuis le 1er janvier 1970 pour les tracteurs neufs). S'il s'agit de remorques dont le chargement empêche de voir ce qui se passe derrière, ou bien de superstructures (remorques autochargeuses) masquant également la vue, une telle opinion n'est juste que lorsque ces remorques comportent aussi une installation de clignoteurs. Dans le cas contraire, la palette de signalisation à long manche, ou bien un indicateur de direction extensible et rabattable à palette (ce qui vaut mieux) est absolument exigé. L'emploi d'un indica-

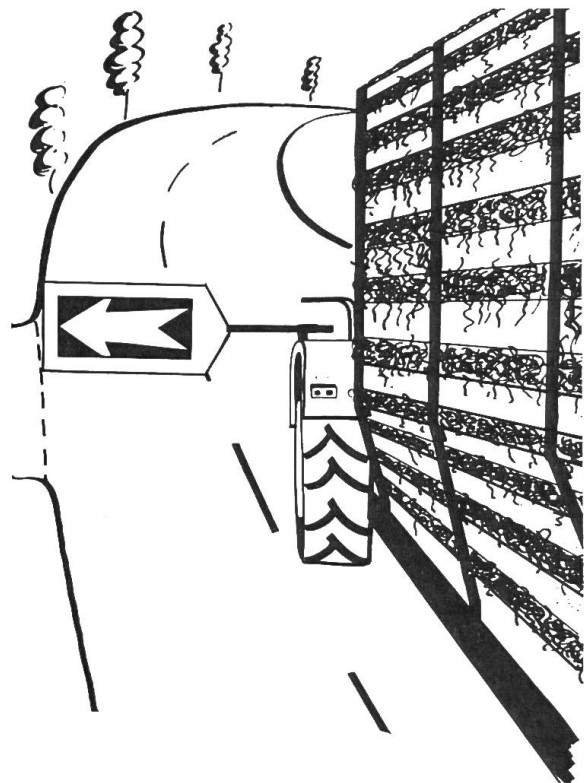


Fig. 2: Aspect de la palette de signalisation améliorée de l'indicateur de direction extensible et rabattable «Bläsi» à palette. Cette nouvelle palette comporte un bord fluorescent. La flèche blanche, de même que le fond rouge, sont pourvus d'un revêtement réfléchissant.

teur de direction à palette peut malheureusement provoquer tout de même des accidents (collisions) de temps à autre. Cela provient soit de ce que le conducteur du tracteur oblique trop vite à gauche après avoir montré qu'il va tourner, soit de ce que la palette de direction est aperçue trop tard par les conducteurs de véhicules rapides. Les critiques émises par divers milieux à propos des insuffisances des palettes de signalisation à long manche et des indicateurs de direction extensibles et rabattables à palette ont engagé notre Service consultatif à procéder à ce propos à une série de recherches pratiques. Les résultats de ces essais ont montré que le degré de visibilité des surfaces réfléchissantes des palettes de direction ayant les dimensions exigées par la loi (OCE, annexe 10) s'avère insuffisant pour les conducteurs de véhicules rapides au moment où le conducteur d'un tracteur tirant un véhicule de

récolte ou une remorque autochargeuse (charge-ments masquant la vue vers l'arrière) indique son intention d'obliquer à gauche. Et cela aussi bien de jour que de nuit.

De jour, cette visibilité insuffisante provient de la surface trop restreinte des palettes. De nuit, elle doit être attribuée au fait que le revêtement rouge des palettes n'est généralement pas constitué d'une matière réfléchissante, ce qui est contraire à la prescription légale.

Les efforts déployés en vue d'accroître le degré de visibilité des indicateurs de direction extensibles et rabattables à palette l'emploi de la palette de signalisation à long manche devrait être

abandonné) ont permis d'arriver dans le cas de l'indicateur de direction de la fabrique Bläsi, à Härkingen (SO), à la réalisation d'une palette dont la surface réfléchissante a une longueur et une largeur de 4 cm supérieures. Le fait que cette palette est entourée de matière fluorescente sur une largeur de 2 cm améliore d'autre part considérablement sa visibilité pendant le jour.

Lors de l'achat d'un indicateur de direction extensible et rabattable à palette, nous recommandons donc vivement aux agriculteurs de choisir seulement un modèle qui comporte une palette à bord fluorescent ainsi qu'une flèche et un fond rouge réfléchissants.

Broyeurs pour les épis de maïs et le maïs en grains à ensiler

par Zehetner et Hammerschmid, ingénieurs diplômés, Wieselbourg.

Le problème de la conservation du maïs-grain est devenu d'une acuité toujours plus grande avec l'accroissement constant des superficies consacrées à cette culture que l'on a pu constater au cours de ces dernières années. Au moment de sa récolte, le maïs-grain présente normalement un taux d'humidité qui varie de 35 à 40%. Pendant les années à conditions défavorables, sa teneur en eau peut cependant être encore de beaucoup supérieure. Afin d'obtenir un produit apte à bien supporter l'entreposage, il faut donc que les taux d'humidité précités soient ramenés à environ 14% par une déshydratation partielle. Dans le cas des exploitations qui utilisent le maïs pour leurs propres besoins, il existe également la possibilité d'ensiler le maïs en épis ou en grains et de le conserver ainsi jusqu'à ce qu'il soit distribué aux animaux. A cet effet, les grains ou les épis doivent être alors forcément broyés à l'état humide. L'article publié ci-dessous a pour but de faire connaître quelques méthodes et matériels actuellement employés pour le broyage de ces fourrages.

Les broyeurs à percussion du type à marteaux

La fragmentation du maïs s'effectue au moyen de broyeurs à marteaux des types les plus divers.

Généralement parlant, un matériel de ce genre comporte un rotor (formé de flasques circulaires supportant un certain nombre de marteaux articulés sur leurs axes et constitués par des barres d'acier dur crantées ou non), un stator (cage cylindrique concentrique au rotor munie d'une grille perforée sur au moins la moitié de sa surface), une trémie d'alimentation débouchant au-dessous ou au centre du stator et éventuellement aussi une turbine d'aspiration assurant le dégagement régulier de la grille. Certains stators sont en outre pourvus de plaques fixes accentuant l'effet de choc des marteaux. Des broyeurs à marteaux spécialement prévus pour le broyage d'épis et de grains de maïs humides ne sont proposés aux utilisateurs que depuis une année seulement. Pour triturer les épis de maïs humides, il est indiqué d'employer des broyeurs à marteaux qui comportent un dispositif de coupe monté à l'orifice d'entrée. Les marteaux du rotor peuvent ainsi mieux fragmenter finement les épis.

La plupart des modèles de broyeurs à marteaux spéciaux destinés à réduire le maïs humide en parties très menues dérivent des matériels con-