

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 37 (1975)
Heft: 9

Rubrik: Si la remorque de détachait du tracteur...

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: 05.02.2026

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

ques (OCDE). Les règles contenues dans ce code normalisé pour les essais officiels de tracteurs agricoles prévoient notamment un contrôle complémentaire du véhicule afin de constater sa l'équipement de protection pour le conducteur empêche le tracteur de faire plus d'un tour sur lui-même en cas de renversement d'avant en arrière ou de capotage latéral. Le contrôle dont il s'agit consiste à soumettre l'arceau, le cadre ou la cabine de sécurité à des chocs (à l'avant, de côté et à l'arrière avec une masse animée d'un mouvement de pendule) et à des essais d'écrasement (la force appliquée représentant pratiquement le double du poids de la machine). Ces contraintes (force d'impact, charge dynamique) correspondent à celles que peut subir un tracteur en cas de chute par cabrage ou basculement.

Dans les régions montueuses et montagneuses, le char automoteur (pourvu ou non d'un équipement ramasseur-chARGEUR de fourrage) remplace fréquemment le tracteur en tant que véhicule polyvalent de traction, de travail et de transport. Son degré d'emploi (nombre d'heures d'utilisation par an) est le même que celui du tracteur. A noter qu'en ce qui concerne les chars automoteurs et les autochargeuses autotractées, il n'existe actuellement pas encore de règles de l'OCDE, valables sur le plan international, pour la mise à l'épreuve des équipements destinés à protéger les conducteurs. Il est intéressant de relever à ce propos que la Station fédérale autrichienne d'essai et d'expérimentation de matériels agricoles (BVPA), à Wieselbourg, a procédé à des tests (chocs) avec des cadres de sécurité montés sur divers chars automoteurs (Fig. 1 et Fig. 2). Ces essais ont fait apparaître que les directives

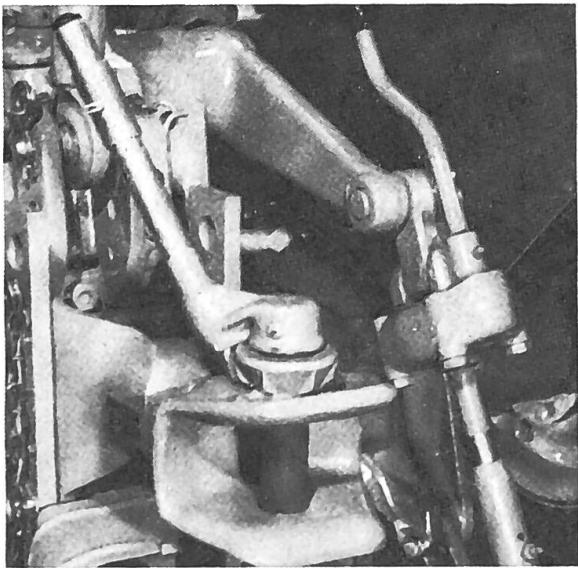
établies par l'OCDE relativement à la mise à l'épreuve de cadres de sécurité fixés sur des tracteurs agricoles ne conviennent pas dans le cas des chars automoteurs. C'est la raison pour laquelle des règles concernant spécialement les essais de chars automoteurs ont été élaborées en commun par la Station fédérale autrichienne d'essai et d'expérimentation de matériels agricoles, le Service de prévention des accidents de l'Institut autrichien d'assurances sociales pour l'agriculture et l'industrie forestière, le Service consultatif pour la prévention des accidents dans l'agriculture (Brougg) et la FAT (Tänikon), ainsi que par des représentants de divers constructeurs de chars automoteurs. En fixant les règles dont il s'agit, on s'est largement inspiré des prescriptions qui sont déjà en vigueur en Norvège pour les mêmes essais. Ces nouvelles directives peuvent être obtenues en s'adressant directement à la FAT, 8355 Tänikon TG.

La FAT est la Station officielle suisse pour les essais de matériels agricoles. Etant donné le manque actuel de locaux appropriés et du personnel nécessaire, elle doit cependant renoncer pour le moment à la mise à l'épreuve d'arceaux, cadres ou cabines de sécurité montés sur des chars automoteurs ou des autochargeuses autotractées. Aux termes d'un arrangement intervenu avec la BVPA, à Wieselbourg, cette dernière s'est déclarée prête, lors d'essais, à soumettre les matériels précités qui sont de fabrication suisse aux mêmes règles que celles qu'elle applique pour les matériels que lui confient les commerçants et les constructeurs autrichiens. La FAT reconnaîtra automatiquement les résultats des mesurages effectués à Wieselbourg.

Si la remorque se détachait du tracteur . . .

... et qu'elle se dirige vers le côté gauche de la route, il faudrait être heureux que rien de grave ne se passe. Mais une telle chance est exceptionnelle et ce véhicule ou cette machine tractée à la dérive entre le plus souvent en collision avec un véhicule qui vient en sens contraire. Nous laissons au lecteur le soin d'imaginer les conséquences d'un pareil accident.

Le fait qu'une remorque se détache du tracteur ou d'un autre véhicule automobile agricole doit être attribué à plus d'une cause. La première est que le conducteur a oublié ou négligé, pour des raisons faciles à comprendre, d'assurer la broche verticale de la chape d'attelage avec le système d'arrêt de cette broche. Une autre est que le système de blocage en question présentait des défauts. La



broche peut être bloquée soit par une goupille (à son extrémité inférieure), soit par un ergot (à son

extrémité supérieure), lequel est engagé dans une rainure et maintenu par un ressort commandé par un poussoir. Il peut cependant arriver que cet ergot soit passablement usé, voire même cassé. La conséquence en est que la broche d'attelage peut être soulevée lorsque le timon se trouve soumis à de violentes secousses du fait de son débattement tant dans le sens vertical que dans le sens horizontal et que la remorque ou bien la machine tractée se détache alors subitement d'elle-même.

Lors du contrôle ou de l'entretien du tracteur, des remorques et des matériels tractés, il faut donc également vérifier **le bon fonctionnement du système de blocage de la broche de la chape d'attelage**.

Service consultatif
pour la prévention des accidents
dans l'agriculture (BUL)

Entretien des transmissions à poulies et courroies

1. Les courroies de transmission en tissu caoutchouté sont sensibles aux rayons solaires, à la graisse, à l'huile et aux carburants. Elles ne devraient pas non plus se trouver à proximité immédiate de produits chimiques (engrais du commerce, produits antiparasitaires et anticryptogrammiques, etc.). Des températures continues dépassant 70° C réduisent également la durée d'utilisabilité des courroies de transmission.
2. Ne leur donner une tension initiale que dans la mesure nécessaire, sinon des dégâts aux paliers sont à craindre! Les courroies neuves sous charge subissent au bout de très peu de temps un allongement durable. Il faut donc effectuer très tôt le premier contrôle!
3. Lors de l'exécution de certains travaux (utilisation d'un moteur fixe avec arbre de transmission et poulies pour l'entraînement de machines de ferme, par exemple), il convient de veiller à ce que les poulies soient bien alignées. Sinon les courroies se trouveront soumises à forte usure.
4. On ne doit pas mettre en place ou enlever des courroies trapézoïdales en état de tension, ni-

employer d'outil pour cela. S'aider d'un chiffon solide.

5. Toutes les courroies d'une transmission à courroies trapézoïdales multiples doivent en principe être remplacées en même temps. D'autre part, il faut renoncer à compenser les différences, dues à un allongement, qu'on constate dans leur longueur. Garder en réserve les vieilles courroies trapézoïdales encore utilisables.
6. Les poulies de variateurs de vitesse ne doivent être écartées ou rapprochées que durant leur fonctionnement, sinon la courroie trapézoïdale peut être endommagée!
7. Il faut que les poulies soient régulièrement examinées pour voir si elles présentent des arêtes vives! Lorsqu'il s'agit de machines saisonnières, on ne doit pas oublier d'enduire de produit anti-rouille les surfaces des poulies sur lesquelles s'appuient les courroies de transmission!
8. Veiller à ce que les courroies trapézoïdales soient entreposées dans un endroit humide et frais en les plaçant selon leur position naturelle. S'abstenir d'employer un produit d'entretien pendant leur utilisation!

KTBL/DEULA