

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 40 (1978)

Heft: 12

Artikel: Il est nécessaire de contrôler et d'entretenir régulièrement les pneus

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083687>

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>

A retenir avant les transports d'automne

Il est nécessaire de contrôler et d'entretenir régulièrement les pneus

L'un des points les plus importants des soins à donner aux pneumatiques est le maintien de la pression de gonflage correcte des pneus des tracteurs et des remorques ainsi que de ceux de grands matériels de travail tels que la moissonneuse-batteuse et les machines exécutant la récolte totale de certains produits. Utiliser pendant longtemps un matériel dont les pneus sont sous-gonflés a en effet pour conséquence que ces derniers s'écrasent exagérément et que leur carcasse se détériore plus ou moins rapidement sans que l'aspect extérieur du pneu permette de s'en apercevoir. D'un autre côté, des pneus sur-gonflés ou chargés au-delà de leurs possibilités transmettent les chocs et les vibrations à la machine ou au véhicule du fait de leur manque de souplesse. Le matériel s'use alors plus rapidement et les pneus risquent d'éclater. A noter à ce propos que la résistance à l'éclatement dépend non seulement de la pression de gonflage mais aussi du nombre de plis de la carcasse.

C'est la raison pour laquelle il convient de vérifier chaque jour, ou en tout cas une fois par semaine, si les pneus sont correctement gonflés. Le tableau de gonflage ou les prescriptions figurant dans les instructions de service indiquent quelle doit être la pression appropriée pour tel ou tel type de pneu. Il s'agit de la pression à respecter dans le cas du pneu chargé à sa limite maximale. Elle ne doit pas être dépassée sans risques graves pour le pneu. On doit également tenir compte des conditions d'emploi du matériel, en particulier dans le cas de remorques et de machines tractées ou semi-portées. Leur capacité de charge peut être en effet largement accrue avec une pression de gonflage plus élevée.

Le contrôle de la pression de gonflage ne doit toutefois pas être effectué au juger, mais avec un bon contrôleur de gonflage qui comporte une graduation avec dizièmes d'atmosphère.

Dans le cas du tracteur et des remorques qu'on utilise principalement sur les routes et les chemins à revêtement dur, il faut que la pression de gonflage

soit de 1,5 à 2 atm selon le type de pneu. Sinon l'usure de la bande de roulement sera important et le pneu pourra être fortement endommagé en passant sur des nids-de poule ou même avoir une crevaison à la suite de ruptures des tissus de la carcasse.

Lors des travaux exécutés sur des champs labourés, il convient de rouler avec la plus basse pression de gonflage admissible, qui est de 0,8 atm. Si l'on roule avec des roues-cages sur un sol particulièrement compressible, on peut encore diminuer la pression des pneus jusqu'à 0,5 atm. Une basse pression augmente la surface de contact des pneus avec le sol. Elle a pour conséquence de réduire la pression spécifique des roues sur ce dernier et aussi d'assurer un autonettoyage efficace du pneu du fait que la bande de roulement se déforme et se débarrasse plus facilement de la terre qui est emprisonnée entre les barrettes de traction.

Au moment d'équiper le tracteur de pneus neufs, il faut veiller à ce qu'ils aient exactement les mêmes dimensions que ceux que la machine comportait lors de son achat. Si l'on devait pour une raison ou une autre employer des pneus d'un format différent, il faudrait alors absolument demander conseil au fabricant ou au représentant, car il serait peut-être indispensable de changer un train de pignons dans la transmission.

Dans le cas où l'on voudrait élargir la voie du tracteur pour adapter la machine aux divers interlignes des cultures en la portant de 1 m 25 à 1 m 50, par exemple, il ne faudrait pas simplement retourner les jantes sur les flasques de roue et retourner les flasques sur les moyeux mais faire en sorte que le sens de montage soit correct. Il l'est lorsque la pointe des V que comporte la trace du pneu sur le sol est dirigée vers l'arrière. Avec cette orientation, la terre accumulée entre les barrettes de traction peut facilement s'échapper sur les côtés. Exceptionnellement, soit sur les terrains très sablonneux et secs, on doit monter le pneu dans l'autre sens.

De cette façon, le sable, au lieu de s'échapper sur les côtés, est rassemblé sous le pneu et maintenu par les barrettes de traction.

Lorsque les chambres à air des pneus doivent être remplacées pour tel ou tel motif, il convient de veiller à ce qu'elles soient correctement introduites et placées dans le pneu. Sinon la chambre à air, qui remplit à peu près le 80% de l'intérieur du pneu quand elle n'est pas gonflée, ne se plaque souvent pas bien contre la paroi interne du pneu et fait des plis. Si on la gonfle à ce moment-là, les plis sont fortement pressés contre cette paroi. Le foulage et les frottements auxquels ils se trouvent alors soumis par le pneu lors de l'emploi du véhicule entraînent une usure prématuée de la chambre à air à ces endroits-là. L'éclatement de chambres à air doit être attribué dans une très large mesure aux plis en question.

C'est la raison pour laquelle une chambre à air doit être bien saupoudrée de talc sur toute sa surface avant qu'on l'introduise dans le pneu. La poudre de talc constitue en effet un excellent lubrifiant. Elle permet à la chambre à air de s'appliquer contre la paroi intérieure du pneu sans faire de plis. Ce sont surtout les vieilles chambres à air, étirées et détendues, qui font facilement ces dangereux plis susceptibles de causer de graves accidents. Au moment où l'on munit le tracteur de pneus neufs, il est donc plus sûr et aussi moins coûteux de les pourvoir de chambres à air également neuves. Les frais que cela occasionne peuvent être considérés comme peu importants par rapport à ceux qu'entraîneraient l'éclatement d'une chambre à air et la destruction de l'enveloppe du pneu qui en résulterait. Les voitures automobiles et les camions automobiles, ainsi que certains autres véhicules tels que moissonneuses-batteuses, remorques agraires, autochargeuses, tracteurs, machines agricoles et véhicules prévus pour le nettoyage de la voie publique, sont équipés de pneus sans chambre à air. Il faut également veiller à ce que ces pneus soient toujours gonflés à la pression correcte prescrite par le fabricant. En outre, les rebords de jante ne doivent être ni rouillés ni déformés. La rouille attaque plus particulièrement les pneus qui n'ont pas de chambre à air et leur fait perdre leur étanchéité.

Il en va de même quand les jantes sont déformées. Les jantes doivent être dérouillées, redressées et laquées.

Une fois par an, c'est-à-dire de préférence en hiver parce que le tracteur, les remorques, les machines de travail et de récolte ne sont pas ou peu employés, il est indispensable de démonter tant les pneus que les jantes pour examiner soigneusement s'ils présentent des insuffisances ou défauts. Cela doit être fait même quand on n'a pas eu d'ennuis. Il s'agit de contrôler non seulement l'extérieur des pneus mais aussi l'intérieur. A l'extérieur, retirer les graviers, les clous, etc., qui se sont logés entre les barrettes de traction ou enfouis dans la gomme. Si le pneu a été coupé profondément, le faire réparer par vulcanisation, sinon la coupure s'agrandira et l'eau ou le purin détériorera les tissus de la carcasse. Il faut que les jantes soient débarrassées de la rouille et de la saleté à l'aide d'une brosse métallique ou d'une vieille lime. Des jantes présentant des creux ou des bosses doivent être remises en état et il convient de les redresser si elles sont voilées. On les enduira ensuite d'un produit anti-rouille puis on les laquera. Se garder d'utiliser à cet effet du vernis ordinaire pour le fer car il contient de la graisse et les pneus, ainsi que les chambres à air, pourraient être attaqués à la longue. Seule une bonne laque, spécialement prévue pour les jantes, doit entrer en considération. Des pneus dont la bande de roulement est très usée nécessitent un rechapage chez le spécialiste.

Lorsque le tracteur, les remorques et d'autres machines à pneus ne sont pas utilisés pendant une certaine période et qu'on ne veut pas démonter leurs pneus, il convient alors de mettre ces matériels sur plots et de réduire la pression de l'air dans les pneus

Des pneus démontés doivent être posés à plat sur une claire de bois ou sur des planches dans un local à la fois sombre, frais, sec et sans courants d'air. La meilleure température pour l'entreposage des pneus se situe autour de 10° C. La chaleur, les rayons solaires et l'humidité provoquent le vieillissement des pneus. C'est-à-dire qu'ils perdent progressivement leur souplesse et leur résistance. Les courants d'air accélèrent leur vieillissement. Veiller

également à ce que les pneus ne se trouvent pas à proximité de machines électriques en fonctionnement, l'ozone produit par les étincelles électriques s'avérant également défavorable pour la surface des pneus. Il faut enfin que le plancher du local d'entreposage soit propre, plus exactement dit exempt d'huile, de graisse et d'essence.

Trad. R.S.

K.F.

Vu à l'Oega 78

AEBI Burgdorf a présenté à l'Oega 78, secteur 10, un programme solide et varié, aussi bien pour le service des jardins que pour l'exploitation privée.

On y a trouvé tout d'abord les tracteurs monoaxes AM 8 et AM 15 AEBI éprouvés, avec accessoires pour sarcler, faucher, mulcher, transporter, déblayer la neige, pulvériser, etc.

A la KM 51 AEBI s'est jointe à titre de nouveauté, une machine polyvalente pour agglomérations, écoles et terrains de sport, hôtels et entreprises industrielles. Elle déblaie la neige en hiver, fauche et nettoie en été. Une machine très intéressante, équipée d'une batterie et d'un démarreur, de larges pneus (donc grande liberté de terrain) et d'un raccord rapide raffiné.

Le Terratrac TT 77, un travail de pionnier réalisé par AEBI, a été exposé en tant que nouveauté à l'Oega 76. Aujourd'hui, déjà bien introduit dans les



Fig. 1: Le Transporter Aebi TP 35 K destiné aux services communaux.



Fig. 2: Le Terratrac Aebi TT 77 muni d'une faucheuse réglable latéralement.



Fig. 3: Le Transporter Aebi TP 35 K destiné aux services communaux.

services publics et le service des jardins, il est devenu encore plus perfectionné et la série d'accessoires encore plus variée.

De la série des Transporters AEBI de 16 à 43 CV, on a pu voir le TP 35 K. Une nouveauté AEBI, avec un confort qui n'était pas d'usage jusqu'ici dans ce secteur. Etant donné sa construction et son équipement, ce véhicule a été spécialement bien accueilli dans les services des jardins.

Le numéro 13/78 (OLMA, St-Gall)

paraîtra le 5 octobre 1978

Dernier jour pour les ordres d'insertion:

21 septembre 1978

Annonces Hofmann SA, Case 229

8021 Zurich, Tél. (01) 202 28 96