

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 48 (1986)
Heft: 15

Artikel: Entretien judicieux de la tronçonneuse
Autor: Schmidt, H.U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084539>

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>

Entretien judicieux de la tronçonneuse

H.U. Schmid, Centre de cours ASETA, 5223 Riniken

De nos jours, la tronçonneuse peut être considérée comme outil universel pour les travaux en forêt. Afin de garantir un fonctionnement impeccable et une longue durée de vie, il s'agit d'entretenir judicieusement la tronçonneuse comme toute autre machine. Et, de par sa taille et sa forme, la tronçonneuse est d'un entretien facile.

Indépendamment du fait que la scie à moteur soit souvent ou rarement employée, il s'agit de procéder quotidiennement au service-parc. En surplus du nettoyage des parties les plus importantes, il faut veiller à l'usure des différentes parties de la scie. La fig. 1 offre une vue d'en-

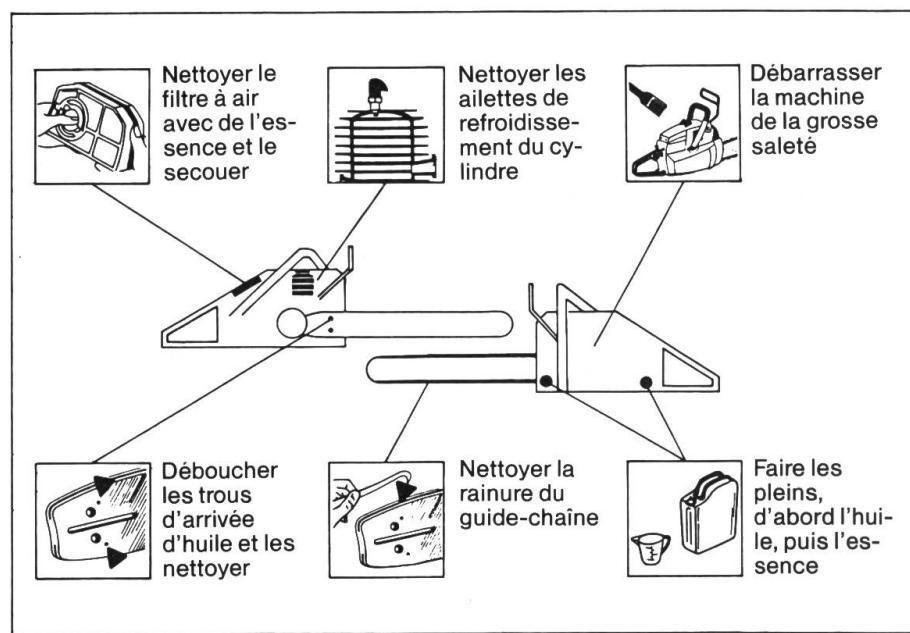
semble des travaux à effectuer quotidiennement.

Etant donné que l'usure de la scie à chaîne dépend en grande partie des conditions de mise en œuvre, il n'existe pas de règles absolues concernant les travaux d'entretien ultérieurs. De ce fait, il est impératif de bien effectuer le service quotidien, surtout après une longue pause et d'observer le degré d'usure en progression.

Filtre à air

Les filtres bouchés ont pour conséquence que la capacité-moteur diminue et que le démarrage du moteur à deux-temps

devient problématique. Veuillez donc contrôler, resp. nettoyer quotidiennement votre filtre. Dans les tronçonneuse équipées d'un pré-filtre et d'un filtre principal, nettoyer toujours les deux simultanément. Fermer le clapet de démarrage avant d'ôter le filtre à air afin que la saleté ne s'introduise pas dans le carburateur. Tapoter le filtre ou souffler dedans lors du nettoyage. Les filtres très encrassés peuvent être nettoyés avec de l'essence ou un détergent normal. Ensuite sécher. Remplacer les garnitures de recharge des filtres complètement bouchées ou en mauvais état. En réincorporant le filtre, faire attention à ce que aucun air non filtré ne pénètre dans le carburateur.



1: Service de parc quotidien

Réservoir à carburant

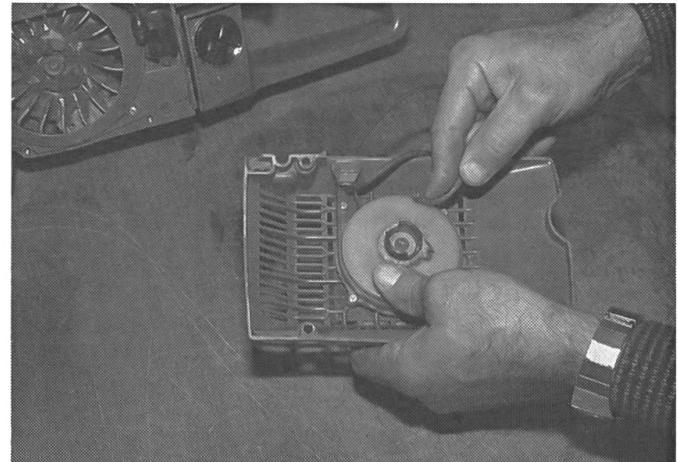
Lorsqu'on rince le réservoir, il est conseillé de contrôler le filtre

Après une longue pause:

- Contrôler tension de la chaîne (voir soins apportés à la chaîne).
- Rincer avec de la benzine le réservoir à huile et à carburant avant de remplir l'huile à chaîne et le mélange à deux-temps.
- Lors de difficultés de démarrage, humecter le filtre à air avec de la benzine.



2: Un nettoyage régulier des filtres à air et à essence est la condition pour un fonctionnement impeccable de la tronçonneuse.



3: En introduisant un nouveau câble, on tend le ressort sans rebobiner le câble. A cet effet, on l'entraîne dans l'espace prévu sur le pourtour de la poulie.

de l'essence (enrassement ou dégât). Avec un fil de fer courbé, il est possible de sortir précautionneusement par l'orifice de remplissage le filtre qui pend au tuyau à essence. Si le réservoir et le filtre sont très empoissés, il s'agit de contrôler l'aération du réservoir et avant tout la propreté du bidon à essence.

Carburateur

Contrôler le **récipient du carburateur** et la **conduite à essence** quant à leur étanchéité. Les conduites contenant des fuites doivent être remplacées. Si un tuyau à impulsion s'y trouve, contrôlez celui-ci également.

Contrôler le **réglage du carburateur** lorsque le moteur est chaud. Pour des raisons relevant de la protection de l'environnement et de la sécurité de fonctionnement, on ne procédera pas uniquement à ce contrôle par l'ouïe. En tournant les vis de réglage, on contrôlera si le carburateur est bien réglé. On procédera comme suit:

1. Avec la vis de réglage du ralenti, régler le moteur chaud à un nombre de tours aussi bas que possible, mais sans secousses.
2. Tourner la vis «L» (réglage à puissance partielle) jusqu'au point où le moteur atteint le nombre de tours le plus élevé de la marche à vide. Dans cette position, le moteur atteint un «mélange à vide maigre».
3. On réglera maintenant la vis de réglage du ralenti de telle manière que la chaîne s'arrête sans secousses.
4. Le nombre de tours du ralenti ne se modifiera pas en ouvrant ou en fermant la vis de réglage «H». Si, toutefois, ce contrôle influence la marche à vide, cela signifiera que le carburateur n'est pas en ordre et qu'il doit être contrôlé par un spécialiste.
5. Pour régler sous pleine charge, faire tourner le moteur à plein gaz. Tourner la vis de réglage «H» jusqu'au point où l'on atteint le nombre de tours-moteur le plus élevé. Attention! Veuillez tenir tout

particulièrement compte des mesures de protection et de prévention des accidents!

6. Ouvrir la vis de réglage «H» d'un quart de tour, afin d'obtenir un mélange plus «gras» (moins d'air). Ceci empêche que le moteur chauffe en raison d'un apport d'air trop élevé. Etant donné qu'un mélange plus riche à plein régime atténue plutôt le procédé de combustion, cette mesure a pour résultat que le nombre de tours diminue plus rapidement lorsqu'on libère la manette des gaz. Cet effet est désiré en raison de la protection contre les accidents, car la chaîne s'arrête plus vite.

Après ce réglage, le moteur devrait immédiatement accélérer à plein gaz et sans secousses. Si non, il s'agit de répéter le réglage du carburateur ou de faire contrôler celui-ci par un spécialiste.

On procédera à un **réglage de base du carburateur** dans le cas où les vis de réglage sont tellement déréglées que le moteur ne démarre plus. Les vis «L» et «H» seront alors vissées

avec précaution, mais à fond jusqu'à l'intérieur du carburateur. Dans cette position, on les ouvrira d'un tour. Le moteur démarra certainement suite à ce réglage et continuera à tourner à un nombre de tours à vide suffisant.

Bougie

L'écartement entre les électrodes de la bougie d'allumage devra être réglé exactement selon les instructions d'emploi avec une jauge d'épaisseur. En général, on recommande un écartement de 0,5 mm pour les tronçonneuses. Un écartement plus grand entre les électrodes occasionne des difficultés de démarrage et une surcharge de la bobine d'allumage. Un écartement trop petit entrave l'accélération du moteur et la marche à vide. Dès que les électrodes n'ont plus l'air égales et anguleuses, il s'agit de remplacer la bougie d'allumage.

La partie inférieure de la bougie comportera un léger revêtement de suie gris-brun. Un revêtement noir signifiera que le carburateur n'est pas bien réglé, que le filtre à air est bouché ou que le mélange à deux-temps contient trop d'huile.

Echappement

En utilisant la scie, de la calamine et de la suie se déposeront à la longue dans l'échappement. Ce dépôt empêchera de beaucoup l'échange de gaz, ce qui influencera énormément la puissance du moteur.

Lors du nettoyage ôter l'amortisseur de bruit et le préserver d'enrassement. Afin de nettoyer le canal d'échappement



5: Dégrossir la calamine et la suie. Utiliser un râcleur en bois afin de ne pas égratigner la tige du piston.

dans le cylindre, tourner le piston complètement vers le haut, afin que la calamine ne tombe pas dans le cylindre. Ne pas égratigner le col du piston! En rebâtiissant les amortisseurs de bruit comprenant plusieurs parties, il s'agira de veiller à un reconstruction exacte.

Refroidissement du moteur

Assurer à tout moment un refroidissement suffisant du moteur. A cet effet, nettoyer à fond et quotidiennement l'ouverture d'arrivée d'air froid et la roue d'aération ainsi que les ailettes de refroidissement du cylindre.

Embrayage et pignon de chaîne

S'il est nécessaire de remplacer l'embrayage centrifuge ou le pignon de chaîne, on y remédiera avec la précaution nécessaire. Si on abîme, à ce moment, le vilibrequin, une réparation de la scie à moteur ne vaut en général plus la pleine. Suivre les règles

suivantes en travaillant sur l'embrayage:

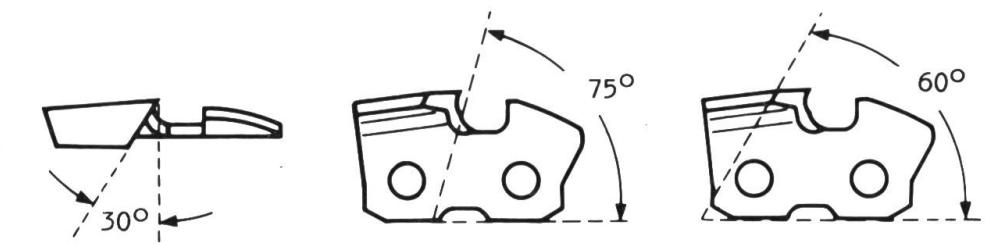
- Remplacer le pignon de chaîne si les traces d'entrée dépassent 1 mm.
- L'embrayage vissé tient par un filet à gauche.
- Bloquer le moteur avec un moyen particulier (outil spécial) en ouvrant le filet à gauche. En cas d'urgence, bloquer le moteur avec une corde ou un câble assez épais qui sera mené à travers le trou de la bougie.
- Prendre en considération l'entraînement de la pompe à huile si celle-ci est connectée à l'embrayage.
- Graisser abondamment le roulement à billes dans la cloche d'embrayage.
- Si le moteur tourne en marche arrière en serrant le filet à gauche, il y a danger d'abîmer le lanceur. Ceci est le cas pour les scies à chaîne dont le lanceur enclenche dès que le moteur ne marche plus.
- Ne jamais faire tourner le moteur sans chaîne, car il y aurait danger d'éjection de l'embrayage.

Chaîne

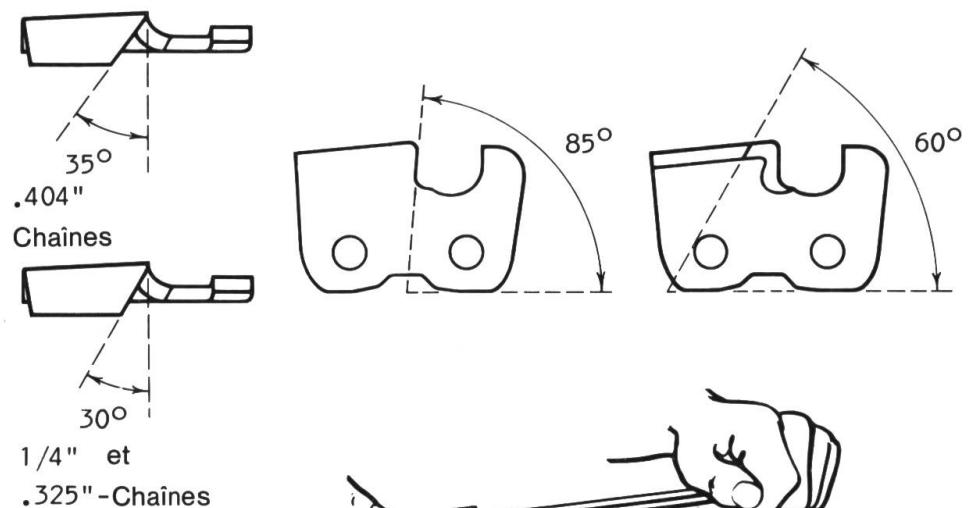
Si on affûte la chaîne alors qu'elle est encore incorporée, il s'agit d'y procéder sur un guide sans arête et dont la surface continue est rectangulaire. Bien tendre la chaîne. On empêche ainsi que la chaîne dérape lors de l'affûtage ce qui a pour conséquence une modification de l'angle de coupe. Affûter la chaîne selon la forme de ses gouges et à l'angle prescrit. Avec chaque nouvelle chaîne, acquérir une lime correspondante auprès du spécialiste. Le



Super-Chisel



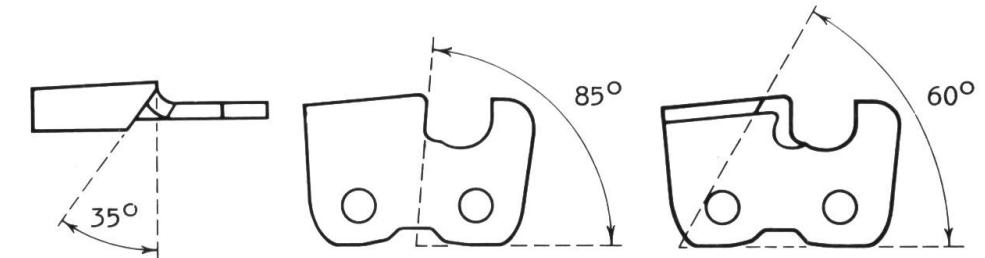
Micro-Chisel



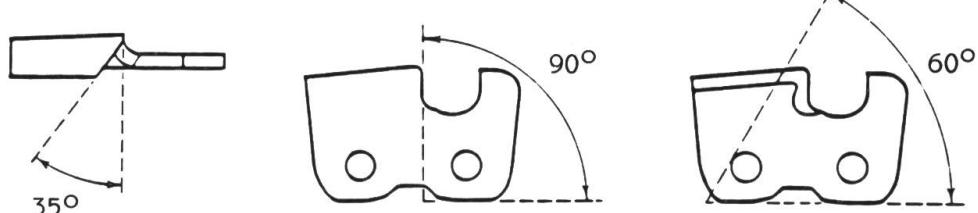
Tenir porte-lime à angle de 10°, mouvement vers le haut



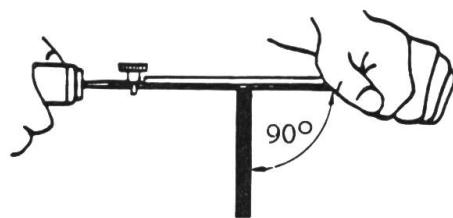
Demi-Chisel



Chisel arrondi



Conduire porte-lime horizontalement



porte-lime correspondra également au type de chaîne. Tenir compte des indications sur le porte-lime!

Affûtage professionnel:

- Cherchez, au moyen d'une jauge, la gouge de coupe la plus courte qui, suite à l'affûtage, servira de mesure. Réduire toutes les autres gouges à la longueur de celle-ci. Limer ensuite toujours depuis l'intérieur en direction de l'extérieur.
- Après l'affûtage, faire tourner le moteur à plein gaz pour éliminer la limaille tombée dans la rainure du guide. La limaille sera ainsi éjectée avec l'huile de graissage ce qui permettra de contrôler simultanément le graissage de la chaîne.
- Contrôler à l'aide d'une jauge correspondant au type de chaîne la distance limitant la profondeur. Après limage répété, les limiteurs de profondeur seront à nouveau arrondis.

Tension de la chaîne

La chaîne est proprement tendue lorsque, à froid son tendeur provoque que les surfaces de frottement de tous les maillons touchent la surface de roulement sur la partie inférieure du guide. Il doit être possible de faire passer la chaîne à la main. S'il est nécessaire de retendre la chaîne chauffée par température extérieure froide, il est de rigueur de la détendre immédiatement après le tronçonnage, afin d'éviter des dégâts sur la chaîne, le vilbrequin et ses roulements lors du refroidissement.

Frein de chaîne

Nettoyer régulièrement le mécanisme de déclenchement afin de garantir un fonctionnement im-

peccable. Contrôler quant à l'usure le ruban de freinage. Nettoyer avec de la benzine les parties grasses. Les freins à chaîne réglables seront réglés de sorte que le ruban ne touche pas le tambour d'embrayage. Ce réglage sera contrôlé en bougeant légèrement la chaîne.

Graissage de la chaîne

Nettoyer quotidiennement le canal à huile et les trous d'arrivée du guide ainsi que sa surface. Rincer de temps en temps le réservoir à huile avec de l'essence.

Guide

Contrôler régulièrement le guide quant à l'usure. Si la surface de roulement présente une arête, il faut la limer. La surface de roulement se trouvera exactement à angle droit par rapport au guide. La **rainure** n'atteint-elle plus la profondeur minimale requise, il s'agit de remplacer le guide. Contrôler surtout la profondeur de rainure en introduisant une nouvelle chaîne. Contrôler la poulie quant à ses roulements et l'état de ses gouges. Des deux côtés du guide presser de la graisse dans le roulement. Tourner la poulie jusqu'à ce que la graisse en sorte.

Lanceur

Contrôler régulièrement le câble du lanceur et le remplacer dès que des signes d'usure apparaissent. A cette fin, évacuer ainsi le lanceur: Tenir le lanceur d'une main de sorte à freiner la poulie du câble par le pouce. Tirer le câble jusqu'à la butée et tenir la poulie dans cette position. Couper le nœud intérieur avec une pince et enlever complètement le câble abîmé. Lais-

ser le ressort du lanceur lentement se détendre.

Préparer un nouveau câble de 90 à max. 100 cm de longueur. Contrôler si le câble passe sans coincer dans la rainure. Le diamètre pour les câbles à tronçonneuses comprend en général 4 mm (3,5 mm pour les scies d'amateurs). Fixer la poignée du lanceur au nouveau câble. Faire fondre légèrement le nœud avec une allumette pour le fixer. Engager le bout du câble depuis l'extérieur dans le carter du lanceur et puis dans la rainure jusqu'à l'orifice intérieur de la poulie. Tirer le câble à travers cet orifice vers l'extérieur et nouer puis fixer le nœud.

Tendre le ressort sans que le câble s'enroule, mais en l'entraînant, à chaque tour, dans l'espace prévu à cet effet sur le pourtour du galet. La poulie est à nouveau freinée avec le pouce. Cinq révolutions dans le sens des aiguilles de la montre suffisent en général. Retenir à nouveau la poulie avec le pouce et détendre complètement le câble de l'autre main avant de le rebobiner lentement. Si la poignée du lanceur pend toujours, tendre encore le ressort par un tour supplémentaire. Avant de monter le lanceur sur la tronçonneuse, contrôler les ressorts à cliquets de la turbine. Placer dans la bonne position en premier lieu le carter du lanceur. Faire sortir le câble du lanceur, jusqu'à ce que les boucles de la poulie captent les cliquets. Le carter du lanceur s'adosse alors d'un petit bond au boîtier du moteur. Etant donné que les vis du boîtier en aluminium ne doivent pas être trop vissées, il est recommandé de les induire d'un fixatif à vis chimique (p.ex. Loc-tite).

(trad. cs)

Pour aller droit au cœur du problème.



Trouver la bonne solution est une opération cruciale et délicate. Heureusement que MOTOREX aborde les difficultés comme d'autres cassent les noix: en allant droit au but. Ainsi, le choix du bon lubrifiant ne pose aucun problème. Merci, MOTOREX.

MOTOREX[®]
SWISS MADE

BUCHER+CIE SA, LUBRIFICATION, 4900 LANGENTHAL
TEL. 063/22 75 75