

L'entretien de nos tracteurs

Autor(en): **Fritschi, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique**

Band (Jahr): **10 (1948)**

Heft 12

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048759>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'entretien de nos tracteurs

par H. Fritschi, contremaître, Strickhof, Zurich.

La pénurie de main-d'œuvre nous oblige, dans l'agriculture également, à faire appel dans une mesure croissante aux moyens mécaniques pour cultiver les champs et accomplir les autres travaux agricoles. L'une des qualités principales de nos machines et instruments utilisés à cette fin doit être la mobilité. En ce qui concerne la commande de machines de ce genre, c'est le moteur à explosion (moteur à carburateur ou moteur Diesel) qui est le plus répandu à l'heure qu'il est. L'un des avantages de ces moteurs, c'est qu'il nous rend largement indépendants du tube d'alimentation; en même temps, le poids et la puissance sont extrêmement favorables. **Il est évident que l'entretien approprié** de ces moteurs est de la plus grande importance. Il suffit souvent de négliger ce qui paraît un point de détail pour subir de sérieux désagréments pendant les périodes de presse. Ce que nous désirons avant tout, c'est que nos machines fonctionnent avec régularité et qu'elles exigent peu de réparations. Or, cela dépend dans une très forte mesure du propriétaire de la machine. En outre, il faut s'efforcer de découvrir les bons ateliers disposant d'installations modernes, d'un personnel véritablement qualifié, pour que leurs noms puissent être publiés dans nos revues professionnelles. Même remarque en ce qui concerne les fournisseurs d'essence et d'huiles de bonne qualité.

Dans ce qui suit, je me propose d'attirer l'attention sur les mesures les plus importantes à prendre pour l'entretien d'un tracteur équipé d'un à moteur carburateur. Des détails plus complets seront présentés, avec démonstrations pratiques, notamment à l'occasion des cours organisés par les sections de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs agricoles. Ainsi, le propriétaire sera parfaitement au courant des particularités de sa machine.

Moteurs à essence et à pétrole

1. Travaux quotidiens (ou après 8 heures de service):

Moteur:

- a) contrôler le niveau d'huile dans le carter du moteur à l'aide de la réglette-jauge;
- b) contrôler l'eau de refroidissement, au besoin compléter le remplissage jusqu'à 2 cm env. au-dessus des éléments de refroidissement;
- c) remplir d'essence (essence et pétrole) à l'aide de l'entonnoir et du filtre soudé, ou de l'entonnoir et de la peau chamoisée;
- d) contrôler la tension de la courroie du ventilateur, au besoin tendre jusqu'à ce que la courroie puisse encore céder, au milieu, d'env. 1 cm.;
- e) à moteur en marche: contrôler la pression d'huile au manomètre.

Installation électrique: contrôler l'éclairage, l'indicateur de direction et l'avertisseur; contrôler la charge de la dynamo à l'ampèremètre ou à la lampe de contrôle.

Châssis:

- a) contrôler les freins et la direction;
- b) contrôler la pression des pneumatiques à l'aide du pied;
- c) tourner autour de la machine pour voir s'il n'y a pas de pièces lâches. Contrôle du chargement ou de la machine à remorquer. **Les personnes transportées ont leur place sur la remorque et non pas sur le marchepied du tracteur!**
- d) Réparation des pièces détériorées le jour précédent.

2. Travaux hebdomadaires (ou après 40 heures de service):

Moteur: nettoyer avec de l'huile Diesel ou du pétrole les parties

- a) extérieures du moteur en se servant d'un pinceau, frotter jusqu'à séchage avec un chiffon;
- b) graisser la pompe à eau avec de la graisse spéciale (point d'égouttement 150° C); graisser avec modération!
- c) nettoyer le filtre d'air avec de l'essence, ensuite graisser avec de l'huile Diesel ou de l'huile fluide pour moteur (SAE 10—20). Lorsqu'il y a fort dégagement de poussière, par exemple lors des foins, le filtre d'air doit être le plus souvent nettoyé après une période de service plus courte;

MUTUELLE
VAUDOISE ACCIDENTS

**ASSURANCE MUTUELLE VAUDOISE
CONTRE LES ACCIDENTS, LAUSANNE**

*Contrat de faveur avec l'Association
suisse des propriétaires de tracteurs*

AGENCES GÉNÉRALES - GENERALAGENTUREN:

*à Lausanne, Genève, La Chaux-de-Fonds, Fribourg, Sion
in Bern, Solothurn, Basel, Zürich, Baden, Luzern, Schwyz,
Lugano, Weinfelden, St. Gallen, Chur.*

*Vergünstigungsvertrag mit dem
Schweiz. Traktorverband*

**WAADTLÄNDISCHE UNFALLVERSICHERUNG
AUF GEGENSEITIGKEIT, LAUSANNE**

WAADT
UNFALL

- d) graisser les commandes de manœuvre (commandes pour le gaz, commandes de raccordement, etc.) à l'aide de la burette.

Installation électrique:

- a) graisser la génératrice (dynamo), le démarreur, le dispositif d'allumage avec de l'huile fluide (graisser modérément);
b) nettoyer la batterie et les raccords de batterie pour les débarrasser des produits d'oxydation, ensuite graisser légèrement avec de la graisse visqueuse (consistante);
c) ajouter de l'eau distillée jusqu'à ce qu'elle submerge les plaques d'un centimètre.

Châssis:

- a) nettoyer l'ensemble du véhicule avec un pinceau, de l'huile Diesel ou du pétrole, et avec de l'eau lancée par jet, ensuite frotter jusqu'à séchage avec un chiffon;
b) contrôler la pression des pneumatiques avec le manomètre, pomper de l'air si cela est nécessaire.
Roues avant: 6.00—16 : 2.5 atm.
Roues arrière: 11.25—24 : 1.4 atm.
c) contrôler le jeu de l'embrayage, régler jusqu'à ce que le jeu comporte 2 cm;
d) nettoyer les raccords de graissage avec un pinceau trempé dans du pétrole et à l'aide d'un chiffon, graisser au surpresseur de graissage en utilisant de la bonne graisse à jet.

Le nombre des postes de graissage doit être exactement compté, afin qu'aucun graisseur (raccord de graissage) ne soit oublié. Ne graisser que modérément les raccords des paliers de tambour de frein et des paliers de butée d'embrayage, se contenter de donner 1 ou 2 coups.

3. Après 80 à 120 heures de service

Moteur:

- a) changement d'huile à moteur chaud, remplacement de la cartouche du filtre d'huile, éventuellement rincer à l'huile de rinçage. Observer le No. SAE (viscosité) et les fluctuations de la température (index de viscosité);
b) nettoyer le filtre d'essence;
c) nettoyer le carburateur;
d) contrôler l'allumage à bougies dévissées, tenir le câble (fil) d'allumage à environ 2 mm de la culasse. L'étincelle d'allumage doit régulièrement franchir cet espace minimum. Si tel n'est pas le cas, faire vérifier le dispositif d'allumage par un bon mécanicien.
Nettoyer les bougies, régler l'écart entre les électrodes.
Allumage par batterie: 0,6—0,8 mm.

Allumage par magnéto: 0,4—0,6 mm.

Une double carte postale peut servir de calibre de réglage;

e) réglage du jeu des soupapes:

soupapes d'admission: 0.15—0.25 mm,

soupapes de mise en marche: 0.25—0.35 mm;

f) nettoyer le radiateur, chasser de l'air comprimé dans les ailettes de refroidissement.

Installation électrique:

a) contrôler les balais en charbon et la puissance du courant de charge de la génératrice (dynamo);

puissance normale du courant de charge: $\frac{1}{10}$ de la capacité, soit env. 6 — au maximum 10 ampères;

contrôler les balais en charbon du démarreur;

si les balais de charbon de la génératrice (dynamo) et du démarreur n'ont plus que 4—5 mm de longueur env., ces dispositifs devraient être

remis à un bon atelier aux fins de révision;

b) nettoyer la tête de distributeur à l'intérieur et à l'extérieur;

nettoyer le câble (fil) d'allumage, s'assurer que la fixation ne laisse rien à désirer afin de prévenir l'usure par frottement;

contrôler le jeu du disjoncteur (interrupteur, rupteur); écartement normal: 0.4 mm.

Châssis:

a) contrôler le niveau d'huile dans l'engrenage et dans l'essieu arrière, au besoin compléter le remplissage jusqu'au niveau indispensable. Avoir soin de se servir de la même huile;

b) contrôler le niveau d'huile dans le boîtier de direction; éventuellement en ajouter;

c) serrer toutes les vis.

4. Après 1000 à 1500 heures de service, mais au moins tous les 2 ans

Moteur: faire reviser le moteur dans un bon atelier ou par le fabricant. Le propriétaire prendra part aux travaux de nettoyage afin de se rendre compte du travail accompli. Alors, la question du remplacement de certaines pièces pourra être élucidée sur le champ; (ne pas roder les soupapes soi-même faute de connaissances suffisantes, de l'expérience indispensable et d'un outillage approprié!)

Châssis:

a) contrôler la garniture (le bandage) d'embrayage et le système dans son ensemble;

b) contrôler la transmission à roues arrière quant au jeu et à la marche; remplacer l'huile de l'engrenage et de la transmission arrière (remplissage d'huile lipoïde);

- c) démonter les roues, nettoyer les jantes, contrôler les pneumatiques et les chambres à air, faire vulcaniser les parties détériorées; enduire de talc lors du montage;
- d) contrôler le goujon de la fusée d'essieu, régler la convergence des roues à l'avant (pincement, pince). Contrôler la direction, éventuellement régler la commande (direction) à vis sans fin.

Observations générales

Après démarrage, laisser le moteur se réchauffer à un régime moyen de tours. N'utiliser la machine à plein rendement qu'après $\frac{1}{4}$ d'heure de travail. Maintenir le régime moyen du moteur à toutes les vitesses. De cette manière, la longévité de la machine est plus prolongée, il y a économie de carburant. Maintenir la température de l'eau de refroidissement par contrôle au thermomètre et avec les jalousies (70—75° C.). Veiller à la pression d'huile. Charge de la génératrice (dynamo) au maximum 10 ampères. N'employer que des huiles de choix, veiller à la viscosité appropriée en hiver et en été (No. SAE), index de viscosité aussi élevé que possible (plus de 80).

La longévité des tracteurs modernes dépend en grande partie des soins dont ils sont l'objet!

A nos membres romands!

En 1^{ère} page, le Comité central lance un appel à nos membres de la Suisse alémanique, les invitant à s'inscrire très nombreux pour les cours et manifestations que leurs sections organisent durant cet hiver.

Le numéro de décembre du «Tracteur» adressé à nos membres de la Suisse allemande contient une carte postale moyennant laquelle ils peuvent s'inscrire aux manifestations qui les intéressent. Etant donné qu'à l'expédition, l'imprimeur est dans l'impossibilité de faire le tri des membres de langue française, tous les membres des sections bilingues ne recevront pas la carte postale mentionnée. L'appel et la carte d'inscription en question leur seront envoyés séparément avec une circulaire.

Nos membres sont avant tout invités à suivre le cours pour la formation à la circulation routière et pour prévenir les accidents. En effet, étant donné que nous comptons maintenir notre position légitime dans la nouvelle loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, nous devons nous faire un devoir de nous comporter, avec nos machines, toujours très correctement sur les voies publiques. Pour cela, nous devons nous instruire. Il vaut mieux s'instruire une fois par an que de devoir subir l'examen et les formalités qu'exige le permis de conduire.

Nos membres romands sont d'ores et déjà invités à s'inscrire également très nombreux pour les manifestations que leurs sections se proposent d'organiser durant les mois de janvier et février 1949.