

Communiqués de l'association suisse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé**

Band (Jahr): **13 (1951)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Lorsque nous avons terminé nos mesures ce jour-là, nous avons coupé les gaz au moteur qui ainsi donnait exactement 0 CV. Le frein ensuite entraîné par le moteur électrique, indiquait une puissance négative de 5,6 chevaux, ce qui signifie que l'explosion dans les cylindres du moteur doit fournir 5,6 chevaux, avant que le moteur ne commence à rendre un peu de puissance utile. Si, à ce moment, on enlève la courroie du ventilateur, la puissance négative indiquée par le frein tombe à 4,7 chevaux, montrant ainsi que le ventilateur absorbe 0,9 CV.

Conclusions.

Ce frein, dont les possibilités sont grandes, est donc particulièrement intéressant. Il permettra aux **constructeurs** de déterminer divers facteurs, en particulier de connaître exactement la puissance que réclame un ventilateur, une boîte à vitesses, une courroie, une dynamo, une pompe de relevage hydraulique et d'améliorer ainsi les machines sur des bases précises.

L'agriculteur qui a un doute sur le réglage de son tracteur, pourra en faire contrôler la puissance en peu de temps et à peu de frais, car la mise en place de l'installation est effectuée rapidement et les mesures sont simples et sûres.

Ce frein, entièrement construit à Marcelin, doit encore être complété pour étendre la gamme des mesures, en particulier pour pouvoir mesurer des petites puissances ou des grandes vitesses, lorsqu'il s'agit de mesurer la puissance du moteur nu.

Communiqués de l'association suisse

Rapport annuel de l'année 1950

2ème partie (1ère partie, voir le no. 9/51)

Le comité directeur a voué tous ses soins à la présentation intérieure et extérieure de **notre périodique «Le Tracteur»**

qui, comme l'année précédente, a paru séparément en français et en allemand. Les chiffres de tirage ont connu une augmentation en rapport avec le nombre toujours croissant des membres. Le comité directeur s'efforce de faire de notre périodique un miroir de la pratique. Malheureusement, nous nous heurtons à des **difficultés, car nos membres nous refusent pour ainsi dire complètement leur collaboration** dans ce domaine. Nous ne demandons naturellement pas à chacun de nous envoyer un article en bonne et due forme. Par contre, tout propriétaire de tracteur pourrait, au moyen d'une simple carte postale, exprimer un vœu, nous suggérer un sujet d'article ou encore nous faire brièvement part des ses expériences faites avec un nouvel outil ou une machine neuve, nous adresser une brève description d'installations construites

**Les tracteurs
et les machines agricoles
sont les plus précieux
auxiliaires de l'agriculteur**

Il utilise en conséquence MOBILLOIL
pour le graissage de tous ses moteurs
à benzine et DIESEL



Mobiloil

assure

- entière sécurité de service
- protection parfaite du moteur
- rendement maximum

Pour votre prochaine vidange, commandez l'huile MOBILLOIL
auprès de votre fournisseur habituel.

VACUUM OIL COMPANY S. A., BALE Spiegelgasse 4 Tél. (061) 2 79 10

par lui-même et qui intéresserait certainement nos lecteurs. De cette façon notre périodique deviendrait plus vivant et de ce fait même plus intéressant.

Etant donné qu'au lieu des 1,000 abonnés prévus pour le canton de Vaud, 2,135 membres de cette section reçoivent «Le Tracteur», le tirage de l'édition française s'est vu fortement augmenté. Nous constatons avec satisfaction que les lecteurs de la Suisse française apprécient également notre périodique. Preuve en sont les nombreuses lettres qui nous parviennent et les commandes non moins importantes du classeur-relieur spécialement confectionné pour notre périodique.

Nos efforts en faveur de

l'éducation à la circulation routière et pour la prévention des accidents

ont été, une fois de plus, soutenus par le Bureau suisse pour la prévention des accidents, à Berne, par l'IMA, à Brougg et par l'Assurance Mutuelle vaudoise contre les accidents, à Lausanne. M. Joho, l'infatigable directeur du Bureau suisse pour la prévention des accidents élabore actuellement des esquisses de principe pour démontrer qu'à peu de frais on peut monter des dispositifs de protection contre les roues et des barres d'appui également sur des tracteurs d'ancien modèle. Nous remercions vivement les trois instances ci-dessus mentionnées pour leur précieuse collaboration.

A cette occasion, relevons que les plaques «scotchlite» ont rencontré de l'intérêt dans l'agriculture. Le succès obtenu est dû, en grande partie, au fait que la «Mutuelle Vaudoise» a fait une distribution gratuite des dites plaques.

Le tracteur agricole, automobile ou centrale d'énergie de l'exploitation agricole ?

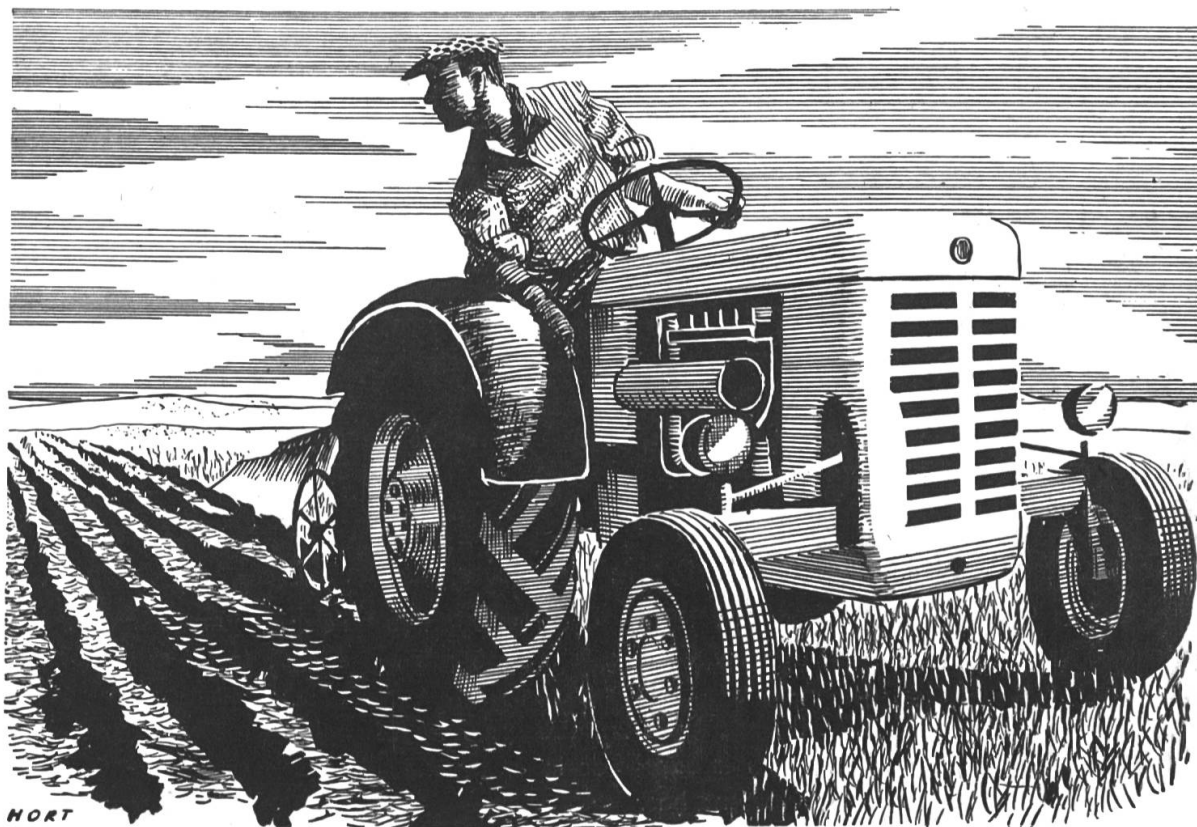
La révision de la loi sur les véhicules à moteur et des cycles (LA) se rapproche à grands pas. On écrit et l'on discute de plus en plus de la position spéciale du tracteur agricole. Le Département fédéral de Justice et Police et les experts cantonaux des automobiles s'occupent du problème depuis le printemps 1950. Le signal d'alarme fut donné à fin mai, lorsque la commission intercantonale en matière de véhicules à moteur fit entendre, par l'entremise de la radio, une voix peu conciliante.

Nous avons pris position contre ce communiqué dans deux articles parus dans «Le Tracteur» et dans une lettre adressée à la dite commission, protestant contre les accusations élevées contre le tracteur agricole. En même temps, nous invitons les propriétaires de tracteurs à ne pas méconnaître la gravité de l'heure et à faire, plus que jamais, preuve de discipline. Par lettre recommandée, nous avons prié MM. les fabricants de tracteurs d'exécuter leurs constructions de telle façon que les conducteurs de tracteurs ne puissent pas dépasser la vitesse-limite de 20 km/h.

Le comité directeur fut d'avis que quelque chose devait être entrepris afin d'orienter MM. les journalistes sur l'emploi multiple du tracteur en tant que machine de travail et pour éviter que des articles mal intentionnés ne soient acceptés et publiés à la légère. Des tournées d'orientation pour la presse quotidienne furent prévus à cet effet. La première de ces tournées fut réalisée le 10 octobre 1950 en Suisse orientale. Une deuxième est prévue pour le printemps 1951 dans la Suisse centrale et plus tard encore une en pays romand. En plus d'un matériel d'instruction pratique, MM. les journalistes reçurent une documentation contenant 50 pages richement illustrées prouvant que le tracteur agricole est avant tout une machine de travail et qu'en cette qualité il ne circule que rarement sur la route.

Nous ne voudrions clore ce chapitre sans en appeler encore une fois à la bonne volonté de tous nos membres pour qu'ils ne dépassent pas la vitesse-limite permise, qu'ils fassent preuve de discipline et se conduisent correctement sur la route. Les jeunes gens en dessous de 14 ans en devraient pas conduire des tracteurs sur des routes très fréquentées. **La position du tracteur dans la nouvelle loi sur les véhicules à moteur dépend de beaucoup de la tenue des conducteurs de tracteurs dans les mois à venir.**

DANS LA BONNE TERRE J'AI PLANTÉ LE GRAIN ...



A VOIR la régularité de ces sillons, il est évident que ce tracteur fait du bon travail, mais en propriétaire avisé, le paysan qui le conduit sait ce qu'il doit faire pour que son tracteur rende au maximum.

Il choisit l'huile qui lubrifie ce tracteur avec le même soin qu'il apporte à sélectionner l'avoine pour ses chevaux, car il sait bien qu'il existe différentes qualités de l'une et de l'autre et n'utilise que la meilleure.

USOL ULTRA, une nouvelle amélioration de l'USOL bien connue, est justement l'huile dont votre tracteur a besoin.

Extraite du meilleur pétrole brut,
Préparée selon les procédés les plus modernes,
Améliorée et renforcée par des produits spéciaux,
Elle est parfaite en tous points.

Le moteur est protégé par un film lubrifiant ininterrompu et reste propre, puisqu'il ne connaît ni corrosion, ni formation de résidus.



**USOL
ULTRA**

MOTOR OIL

USOL S. A. BALE

Comme par le passé, nous avons voué toute notre attention à

la défense des intérêts des propriétaires de tracteurs effectuant des transports mixtes ou professionnels.

Des **commissions pour le S.T.A.** se formèrent dans les sections qui n'en avaient pas encore jusque-là. En plus, les intérêts des propriétaires de tracteurs en question furent défendus au sein de la **commission paritaire TAG/ASPT** (Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles/Association suisse de propriétaires de tracteurs). Le secrétariat central vint en aide à bien des propriétaires de tracteurs dans la rédaction de sollicitations ou de recours en matière de concessions. En vue de la votation fédérale du 25 février 1951, le comité central et les délégués se prononcèrent **en faveur de la prolongation du STA et recommandèrent de voter oui.**

Nous nous faisons un devoir de remercier **l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles (TAG)** et en particulier son directeur, M. le Dr. Maurer, de sa collaboration et de la bienveillante compréhension qu'il a toujours témoignée à l'égard de l'agriculture en général et le camionneur rural en particulier. Notre merci va également à **M. S. Nussbaumer, de Riehen près Bâle**, président de la commission centrale STA depuis 1949, pour ses nombreuses interventions.

Le contrat collectif avec la «Mutuelle Vaudoise»

est arrivé à échéance le 31 décembre 1950. Sans résiliation jusqu'au 30 juin, il aurait été renouvelé tacitement pour une année. Comme il était à prévoir, ce fut la «Mutuelle» qui résilia le contrat. Elle y fut en quelque sorte contrainte parce que l'Union suisse des sociétés d'assurances avait fixé, dès 1946, des tarifs unitaires pour les véhicules à moteur. Par conséquent, les membres qui étaient assurés auprès de la «Mutuelle Vaudoise» depuis 1946 profitèrent de taux de primes relativement bas.

Etant donné que des taux de primes spéciaux n'osent plus être accordés à cause de l'introduction des tarifs unitaires, le comité devra trouver le moyen, lors de la conclusion du nouveau contrat avec la «Mutuelle Vaudoise», de procurer à ses membres d'autres avantages.

Les négociations seront laborieuses car, malgré les conditions d'assurance favorables, malheureusement peu de membres ont conclu une assurance responsabilité civile auprès de la «Mutuelle Vaudoise». Nous espérons qu'à l'avenir nos membres montreront plus de loyauté dans ce domaine. Ceci d'autant plus qu'ils sont les premiers à profiter des réductions obtenues.

Problèmes douaniers.

L'Association suisse des fabricants de tracteurs adressa, en juin 1950, deux recours à la Direction générale des douanes en vue de

- 1) faire hausser le **tarif douanier pour les tracteurs agricoles** de frs. 20.— à frs. 150.— et
- 2) mettre le **tarif douanier pour l'huile Diesel** égal à celui du pétrole.

La Direction générale des douanes nous proposa de créer un tarif de douane moyen de frs. 60.—. En revanche, elle était disposée de renoncer à l'acte d'engagement. De plus, elle proposait de hausser le tarif de douane pour le pétrole de frs. 3.— à frs. 6.— (comme pour l'huile Diesel).

Le comité directeur s'opposa aux deux recours en question. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet par l'instance fédérale.

En même temps que les deux requêtes sus-mentionnées, nous avons à nouveau formulé la demande qu'un tarif de douane réduit soit appliqué pour l'essence employée pour des travaux et transports agricoles. Nous ne sommes aucunement disposés à céder, car c'est une grossière injustice que celle de voir l'industrie payer fr. 1.— par 100 kg pour l'essence à nettoyer alors que l'on applique au paysan, pour la culture de ses champs, un taux de frs. 26.50 par 100 kg.



Vous aurez beau faire...

Le meilleur

lubrifiant est

tout juste suffisant

pour un moteur d'auto.

BP ENERGOL, l'huile

aux qualités supérieures, contient des

substances chimiques qui préviennent

l'oxydation et la corrosion. ENERGOL, la vitamine du moteur.

En vente aux stations



vert et jaune

La normalisation des tracteurs et des outils accessoires.

Nos efforts dans ce domaine-là ne sont pas encore terminés. Sur demande expresse formulée par notre Association, la **Confédération européenne de l'agriculture (CEA)** s'est occupée du problème et a pris une résolution y relative.

Mais nous ne pouvons en rester à des résolutions et démonstrations. Après 12 ans d'efforts et de patience, l'agriculture demande enfin des faits. C'est pourquoi, nous mettons tous nos espoirs dans la commission de normalisation créée par l'Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles.

Nous avons appris avec satisfaction qu'une Maison de commerce de Lausanne a passé commande d'une première série de tracteurs tenant largement compte des exigences de l'agriculture. **«N'achète que des machines normalisées»** telle est la devise actuelle du propriétaire de tracteur et du praticien. C'est le moyen le plus sûr et le plus rapide pour obtenir enfin — tout en favorisant la baisse des prix de production — l'interchangeabilité des outils accessoires du tracteur.

Au printemps, une

convention fut signée avec le Touring-Club Suisse (TCS)

donnant à nos membres la possibilité d'obtenir des **documents douaniers (triptiques, carnets de passage)** à des conditions favorables.

Avec

l'Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA)

nous avons passé un contrat permettant à nos membres de consulter cet Institut gratuitement dans des affaires de moindre importance.

Notre commission technique, d'entente avec celle de l'IMA, s'est occupée de près de la réalisation de la nouvelle remorque militaire (char à pneus).

Les désirs de l'agriculture ont été réalisés dans la plus grande partie. Nous tenons à le constater publiquement et à en remercier les instances et personnes compétentes. Malgré la décision du comité central exigeant qu'un certain pourcentage de ces remorques soient des **remorques à un essieu**, les instances militaires ont refusé ce genre de construction. L'armée exige que les remorques puissent être, cas échéant, tirées par des véhicules à moteur et par la traction animale.

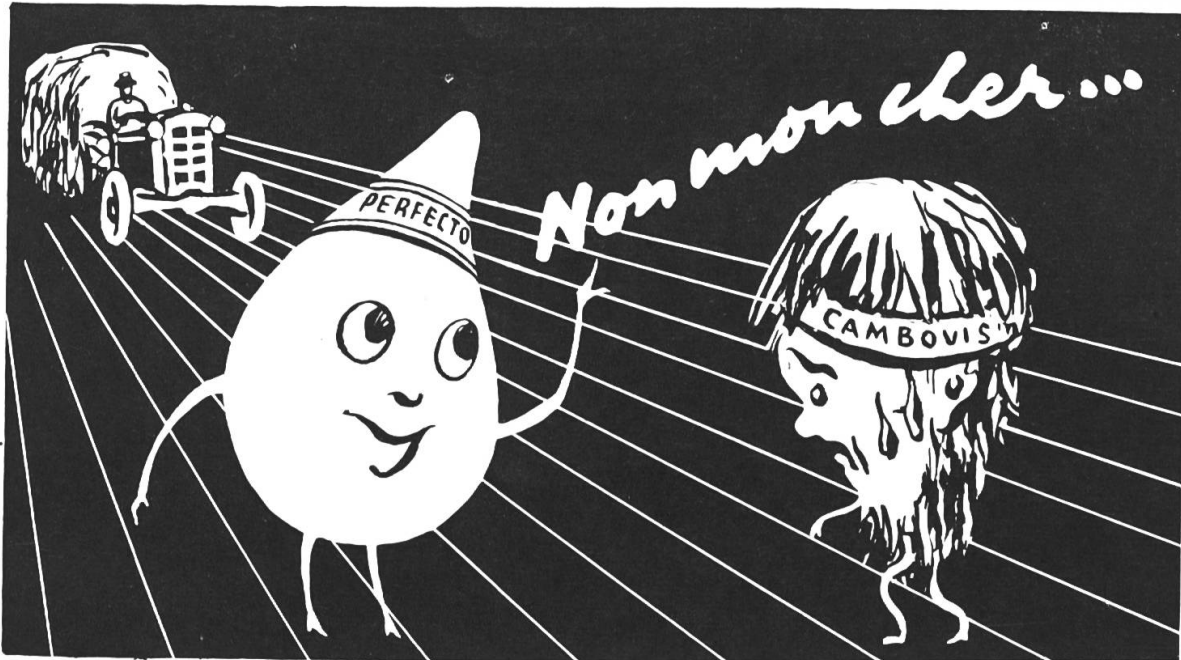
Le contingentement des tracteurs à importer

nous a également préoccupés durant l'année 1950. Nous sommes entièrement disposés à faire accorder une certaine protection à l'industrie indigène des tracteurs en fixant des contingents. En revanche, nous osons espérer que les constructeurs suisses tiendront une fois pour toutes compte de nos vœux pour ce qui concerne l'interchangeabilité des machines et outils montés sur tracteurs. Par contre, nous ne pouvons en principe pas consentir à la hausse des tarifs douaniers.

Nos relations avec d'autres organisations,

telles que l'Union Suisse des Paysans, l'Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture, la Fédération routière suisse (FRS), le Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents et l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transport automobiles, ont toujours été excellentes et nous remercions les autorités compétentes de toutes ses organisations pour la compréhension qu'ils témoignent à l'égard de la motorisation et la mécanisation dans l'agriculture.

(suite à la page 24)



Les qualités des vins de nos côteaux s'apprécient à la dégustation. Vous les qualifierez de grands, de moyens ou de petits vins.

Il ne vous est malheureusement pas possible avec les huiles pour moteurs, de procéder de la même façon.

Lors de l'achat, vous vous en remettez entièrement à votre fournisseur. Comme pour les vins, il en existe de toutes les qualités. Ce n'est qu'à l'usage et souvent trop tard quand le mal est déjà fait, que vous vous en apercevez.

Seule une Maison spécialisée, dont les produits ont fait leurs preuves depuis de nombreuses années, est à même de vous offrir la garantie que vous êtes en droit d'attendre et d'exiger.

Ce n'est pas à vous d'essayer une huile

La mise au point de

PERFECTOL MOTOR OIL

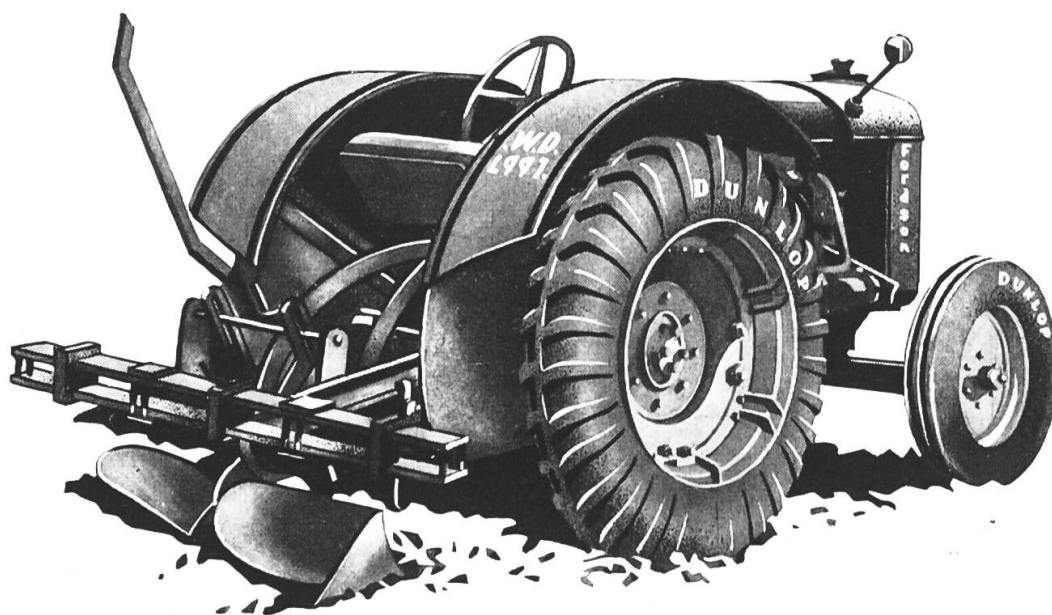
a été faite par notre raffinerie américaine.

BRACK S.A. RENENS

Tél. (021) 24.98.38



**Le profil du pneu DUNLOP pour tracteurs vous permet de surmonter
tous les obstacles**



S. A. DUNLOP AG., ZURICH et GENÈVE

Bien qu'avec l'Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles et l'Association suisse des fabricants de tracteurs nous ne soyons pas en état de guerre, il serait souhaitable qu'une plus étroite collaboration s'établisse avec ces deux organisations. La bonne volonté ne fait défaut nulle part, mais il est regrettable que l'étroite collaboration tant désirée et attendue depuis longtemps ne se réalise enfin. Nous sommes convaincus que malgré certaines divergences momentanées inévitables une collaboration, menée dans un esprit plus conciliant, serait profitable aux deux parties. Par cette constatation officielle, nous tendons la main pour une entente plus cordiale au sein de nos organisations. Elle exercerait une heureuse influence lors de la revision de la loi sur les véhicules à moteur.

En terminant,

il nous reste encore le devoir agréable de remercier nos membres, le comité des sections, les membres du comité central et les diverses commissions pour le bon travail accompli en 1950. Un merci tout spécial s'adresse aux gérants des sections qui souvent accomplissent un travail ingrat et en général pas assez estimé.
Propriétaires de tracteurs, l'union fait la force !

Muri et Brougg, en février 1951.

ASSOCIATION SUISSE DE PROPRIETAIRES DE TRACTEURS

Le Président: sig. F. Ineichen

Le Secrétaire: sig. R. Piller