

Contribuez à prévenir les accidents!

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **15 (1953)**

Heft 8

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.

Contribuez à prévenir les accidents !

Encore et toujours des accidents de passagers

Trois graves accidents de tracteurs, dont furent victimes 3 passagers, nous ont été annoncés au cours des cinq dernières semaines.

Dans un de ces cas, un garçonnet de 3 ans se trouvait debout sur l'arrière du tracteur; il perdit l'équilibre pour une raison quelconque et tomba à terre. Le même sort fut également réservé, ailleurs, à un homme âgé. Le troisième accident eut lieu avec un passager qui se tenait assis sur le timon de la troisième remorque et que l'on découvrit plus tard, mutilé.

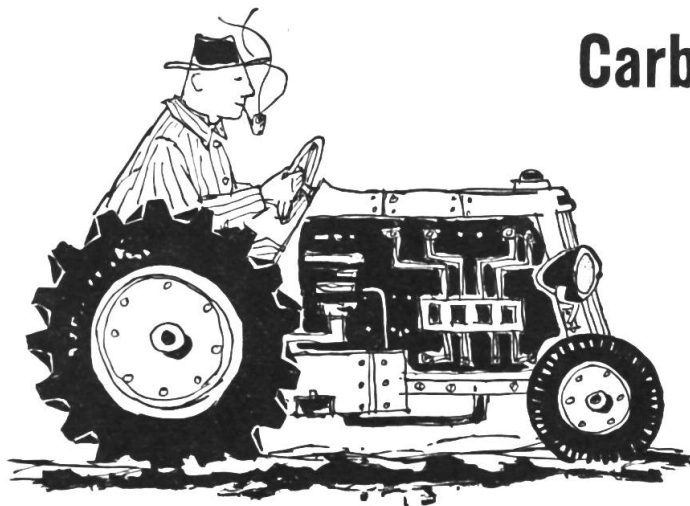
Loin de nous l'idée de vouloir faire des reproches aux membres des familles durement éprouvées. Nous voudrions uniquement saisir l'occasion pour rendre propriétaires et conducteurs de tracteurs une fois de plus attentifs au danger que présente le transport de passagers. S'il n'est pas possible de l'éviter dans toutes les circonstances, il ne faudrait en tous cas jamais tolérer que des enfants ou des gens âgés se tiennent debout sur l'arrière du tracteur. Le transport sur les timons doit être absolument défendu. Il faudrait faire fixer des sièges auxiliaires pour les passagers toutes les fois que c'est possible. La nouvelle loi sur la circulation routière n'interdira probablement plus les sièges auxiliaires. Quelques cantons les tolèrent déjà, en dépit de la loi existante. Si l'on circule avec des remorques vides, il faut que les passagers prennent place sur la dernière remorque.

Conducteurs de tracteurs, pensez toujours que vous devrez rendre des comptes devant les tribunaux lors d'accidents et qu'en cas de négligence grave vous serez condamnés pour lésions corporelles par négligence, voire pour homicide par négligence. Transporter des enfants sur l'arrière du tracteur ou tolérer que quelqu'un se tienne assis sur le timon ou la barre d'accouplement pendant la marche, pourraient constituer des cas de négligence grave.

Nous prions tous les conducteurs de tracteurs de ne laisser passer aucune occasion pour rendre attentifs des collègues moins clairvoyants sur les risques existants.

Un sol mouillé augmente les risques d'accidents

On sait que plusieurs accidents graves se sont produits au cours de l'automne 1952 pendant les travaux de labourage. Ces accidents ont été dûs, pour la plupart, au fait que les conducteurs de tracteurs circulèrent avec leur machine en travers de pentes escarpées et mouillées. Les roues de derrière dérapaient tout-à-coup de côté, puis étaient brusquement arrêtées par l'herbe arrachée; le tracteur se renversait et le conducteur restait pris dessous. Dans d'autres cas, une chaintre inclinée et bordée par un talus abrupt fut fatale aux conducteurs de tracteurs.



Carburants et lubrifiants

**«Shell» — force et
longévité
de votre tracteur**

La somme des expériences réunies au cours de nombreuses années et dans tous les pays a permis à Shell de produire des carburants et des huiles qui satisfont en tous points aux conditions particulières d'exploitation des tracteurs agricoles. Leur emploi garantit à l'agriculteur un rendement supérieur et économique du tracteur.

**Pétrole Shell pour
tracteurs**



**White Spirit Shell pour
tracteurs**



Benzine Shell



Shell «Diesoline»



Carburant pour moteur Diesel,
de haute qualité et possédant une grande
facilité d'allumage

Shell X-100 Motor Oil



Lubrifiant aux propriétés nouvelles

Huile Rotella Shell



Lubrifiant spécialement conçu pour moteurs
Diesel

SHELL (Switzerland)

**Genève-Châtelaine, Bussigny sur Morges,
Martigny-Ville, Neuchâtel, Fribourg**



Si ce temps humide devait durer jusqu'à la fin de l'été et même jusqu'en automne — ce que nous ne souhaitons naturellement pas —, les conducteurs de tracteurs feraient bien, dans leur propre intérêt, d'être doublement prudents en circulant sur des terrains fortement inclinés. Nous recommandons à chacun de relire à cet égard l'article «Les accidents de tracteur pendant les labours», à la page 26 du «Tracteur» de mars.

Contribuez tous à prévenir les accidents. Faites-nous connaître les dangers que vous rencontrez, afin que nous puissions mieux renseigner tous les intéressés. Un cordial merci à tous. La Rédaction.

BOÎTE À LETTRES

Question.

Cette année, j'ai des difficultés pour mettre en marche mon tracteur (Meili - Hercules - Diesel, modèle 1948); jusqu'à maintenant, je n'avais éprouvé ces difficultés que pendant les plus grands froids, tandis qu'actuellement, si le temps est frais ou que le tracteur est resté un jour sans être employé, je dois mettre un peu d'éther dans le filtre à air. Cette année, j'utilise l'Autol Desolite (1 litre pour 30 litres de mazout); est-ce à cause de cela? J'utilise aussi de l'huile Durol SAE 30 dont la moitié a été régénérée. P. H.

Réponse.

Il est difficile de déterminer les causes de ces départs difficiles sans démonter le moteur. Je crains pourtant que les pistons et les chemises ne soient plus étanches ou encore que les soupapes ne ferment plus complètement. Il existe actuellement des appareils permettant de constater ces défauts sans démonter le moteur. Dans un moteur Diesel, il suffit que l'étanchéité des pistons soit défectueuse pour que le moteur ait de la peine à démarrer, car l'allumage du carburant est provoqué par la compression élevée qui chauffe fortement l'air.

L'addition d'Autol Desolite a pour effet de décalaminer le moteur; nous avons pu constater cette action sur notre camion Saurer. Malheureusement, cet additif ne peut pas remettre en état les pièces défectueuses du moteur. Au contraire, l'enlèvement de la calamine aurait plutôt pour effet de diminuer la compression. On le remarque particulièrement en mettant en marche le moteur. L'air aspiré par le moteur n'est pas suffisamment comprimé, sa température est trop basse pour provoquer l'allumage du carburant et le moteur ne démarre pas. C'est exactement la même chose qu'avec les huiles HD. On obtient toujours le meilleur effet lorsque ces additifs sont utilisés comme moyen de p r é v e n t i o n. Quand un moteur reste longtemps propre, il reste également longtemps en bon état mécanique. Si le moteur s'encrasse une fois, il s'use plus rapidement. Les additifs permettent d'éviter cet encrassement ou d'éloigner la crasse qui s'est déjà formée, mais ils ne peuvent pas améliorer l'état mécanique d'un moteur. Il ne reste pas d'autre solution que de faire démonter le moteur par un bon mécanicien pour qu'il vous le remette en état.

Pour autant que je sois bien renseigné, l'huile Durol a bien fait ses preuves en tant qu'huile pour moteur de tracteur. Par contre, je vous déconseille absolument de mélanger de l'huile régénérée à de l'huile fraîche. Vous pouvez utiliser sans crainte de l'huile régénérée seule, elle est aussi bonne que de l'huile fraîche. Vous ne pouvez pas améliorer ses qualités en lui ajoutant de l'huile fraîche. En mélangeant des huiles de provenances différentes, on court toujours le risque de voir les additifs chimiques des huiles réagir entre eux ce qui peut provoquer des dérangements très graves.