

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 17 (1955)
Heft: 12

Artikel: Le remisage prolongé des tracteurs
Autor: Fritschi, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049201>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

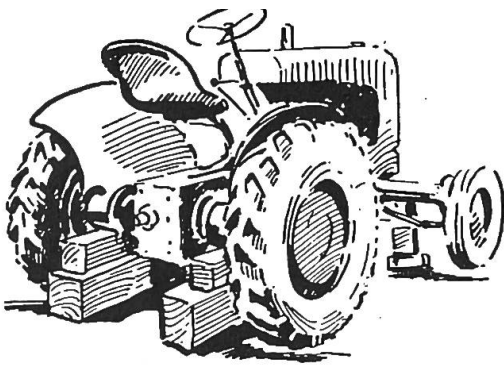
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le remisage prolongé des tracteurs

Les moteurs à combustion interne et les machines agricoles peuvent subir plus de dégâts

pendant leur non-utilisation prolongée qu'au cours de leur service quotidien! Cette constatation n'a pas été faite seulement après la guerre, lors de la remise en service des véhicules immobilisés, mais on peut aussi la faire aujourd'hui toutes les fois que des véhicules sont remisés pour l'hiver sans que les précautions voulues aient été prises. Même des locaux fermés et chauffés n'empêchent pas qu'une corrosion des parties internes du moteur ne se produise, en particulier celle des parois de cylindres. Lors de la réutilisation du tracteur au printemps, le moteur consomme tout à coup beaucoup d'huile et sa puissance a sensiblement diminué. Un contrôle des cylindres montre que les parois intérieures sont fortement corrodées, surtout à l'endroit où le piston était resté immobile pendant le remisage d'hiver. Le piquage du métal peut être si profond que les cylindres nécessitent un réalésage et qu'il faut monter de nouveaux pistons.

Les frais de réparation se montent environ à frs. 200.— pour 1 cylindre, à frs. 500.— pour 2 cylindres et à frs. 900.— pour 6 cylindres, si ce n'est davantage.

Quelle peut être la cause de ce rongement du métal ?

Quand l'essence, le pétrole ou le carburant Diesel sont brûlés dans le moteur (oxydation), il se forme des produits d'oxydation, notamment de la vapeur d'eau, de l'oxyde de carbone et du gaz carbonique. Ce dernier se dissout dans l'eau de combustion (comme dans l'eau minérale, par exemple) et s'amasse sur le fond du piston. C'est précisément l'action corrosive de ce liquide qui fait que les parois des cylindres sont rongées à la hauteur du fond du piston pendant le long repos du moteur.

Comment peut-on empêcher cette corrosion pendant l'hiver et éviter ainsi des frais de réparation ?

Après avoir procédé soigneusement à l'entretien annuel du tracteur et de son moteur (voir fascicules 3a et 3b de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs), il faut prendre les précautions suivantes:

1. Remiser le tracteur dans un local sec et aéré, de façon qu'il soit accessible de tous les côtés.
2. Ajouter à l'eau du radiateur environ 1 litre d'anticorrosif spécial pour radiateurs (parce qu'il doit s'émulsionner avec l'eau) et faire marcher le moteur pendant 1 à 2 minutes, **la porte du local étant ouverte**. Vidanger l'eau, puis contrôler s'il en coule par tous les robinets. Dégager ceux qui sont bouchés au moyen d'un fil de fer, car il faut absolument que l'eau puisse s'en écouler. Ne pas remettre le bouchon du radiateur en place et laisser tous les orifices de vidange ouverts (aération).
3. Fixer un écriteau suffisamment visible au radiateur ou au volant avec l'inscription: «Pas d'eau!»
4. Changer l'huile usée du carter de moteur et du filtre d'air à bain d'huile (lorsque cette dernière est chaude) et remplir d'huile fraîche jusqu'au niveau normal. Dévisser les bougies ordinaires ou les bougies de démarrage et les porte-injecteurs. Donner 3 ou 4 giclées (env. $\frac{1}{4}$ dl) d'huile pour moteurs SAE 10 à 30 à l'intérieur des cylindres avec une burette à pompe. Revisser les bougies ordinaires ou bien les bougies de démarrage et les porte-injecteurs.
5. Lorsqu'il s'agit de moteurs Diesel, mélanger au carburant environ 5 à 10 % d'huile pour moteurs SAE 10 à 30 avant d'effectuer les derniers travaux, ce qui aura pour effet d'empêcher le grippage des petits pistons de la pompe d'injection et des aiguilles des injecteurs. Ou bien:

Remplir le filtre principal à carburant d'un mélange de 10 % d'huile pour moteurs et de

90 % de carburant Diesel, puis purger la pompe d'injection de l'air qu'elle contient jusqu'à ce que le dit mélange sorte des orifices de purge.

Faire faire quelques tours au moteur avec la manivelle (sans mise en marche). L'huile se répartira à l'intérieur des cylindres et la pompe d'injection, de même que les aiguilles des injecteurs, seront bien lubrifiées.

6. Fermer le robinet d'amenée de carburant au réservoir même, si possible. Vider le premier filtre et la partie inférieure du carburateur, les nettoyer et les lubrifier avec de l'huile pour moteurs. Les réservoirs à carburant doivent être complètement remplis (la rouille !) et leurs bouchons de fermeture ne seront pas vissés, mais simplement posés (eau de condensation !).
7. Les boîtes des vitesses et les ponts arrière renfermant une huile spéciale (hypoïde, anti-mousse), doivent être vidangés, de préférence lorsque l'huile est chaude. La plupart des huiles pour hautes pressions SAE 80 à 250 contiennent du chlore, afin d'améliorer l'adhérence de la pellicule d'huile. En se combinant avec l'hydrogène, le chlore forme des acides très corrosifs, et son action sur le métal produit des sels caustiques. Il y a toujours le risque de la présence d'eau, soit par condensation, soit par défaut d'étanchéité de la boîte des vitesses. Aussi est-il nécessaire de remplacer l'huile de la boîte des vitesses et du pont arrière par de l'huile fraîche avant le remisage prolongé du tracteur.
8. Démontez l'accumulateur (les accumulateurs insuffisamment chargés subissent des dégâts par suite de la sulfatation des plaques) et le charger toutes les 4 semaines. On peut le connecter à un appareil à charge continue, le laissant se charger pendant une semaine, puis le déconnecter la semaine suivante, et ainsi de suite. Les appareils à charge continue qui conviennent également — pour autant que le voltage soit suffisant — sont ceux qu'on utilise pour les clôtures électriques. Nettoyer le socle et le dispositif de fixation de l'accumulateur et les enduire de peinture au goudron.
9. Mettre le tracteur sur plots. Il ne faut pas qu'il repose trop solidement, c'est-à-dire qu'il doit pouvoir retomber sur ses roues si on lui donne une forte poussée (en cas d'incendie !). Il est bon d'avoir à cet effet une barre de fer ou un bâton solide à portée de la main. Si l'essieu avant est suspendu, veiller à ce que les ressorts soient détendus.
10. Projeter légèrement du carburant Diesel sur les parties inférieures du tracteur avec un pulvérisateur. Les pièces en caoutchouc ne doivent pas être huilées !
11. Réduire de moitié la pression de gonflage des pneus (du tracteur sur plots). Après avoir bien lavé les pneus, les enduire de glycérine diluée dans de l'eau (1 : 1).
12. Un extincteur prêt à fonctionner devrait se trouver près du tracteur sur plots.
13. Contrôler de temps en temps le tracteur pendant sa période de longue immobilisation et remédier aux incidents éventuels (pertes d'huile, la machine n'est plus sur ses plots, etc.).

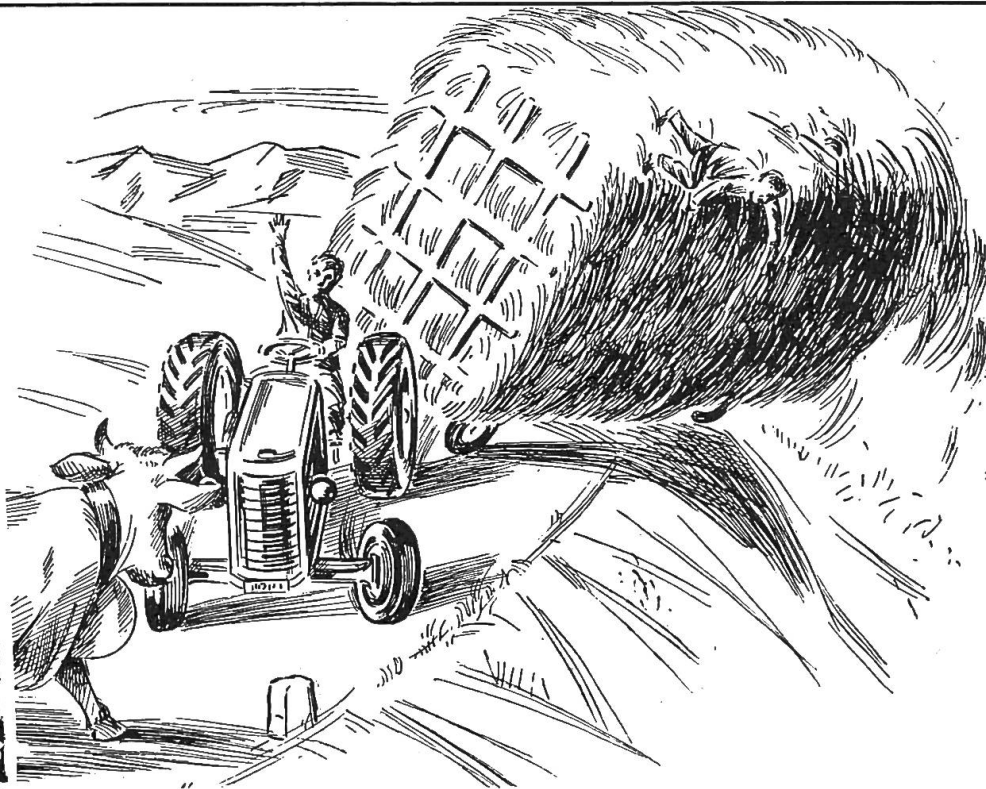
(Texte remanié d'après les «Nouvelles BP» et les fascicules 3a et 3b de l'Ass. suisse de prop. de tracteurs sur l'«Entretien des tracteurs».) H. Fritschi, contremaître, Strickhof-Zurich.

En remisant vos tracteurs pour l'hiver, attention !

Il est bien connu que la corrosion est le plus grand ennemi des moteurs. Cela ne concerne pas seulement les tracteurs momentanément non utilisés, mais aussi — et davantage encore — ceux qui sont remisés pour tout l'hiver. Ces phénomènes de corrosion n'ont pas besoin d'être visibles ou de provoquer jusqu'au grippage de certaines pièces du moteur; des dégâts peuvent être causés déjà bien avant et exiger de coûteuses réparations et révisions. La corrosion est due à l'eau de condensation qui se forme dans le carter de moteur par suite des fluctuations de la température.

L'agriculteur prévoyant prévient de tels dégâts en utilisant un produit anticorrosif. Des expériences couronnées de succès ont été faites à cet égard avec l'Autol-Désolite. (Les usines Mercedes elles-mêmes emploient ce produit pour la protection de leurs moteurs, sans parler des grandes entreprises de constructions qui l'ont adopté pour préserver leurs machines). Il suffit que le moteur ait fonctionné un certain temps avec l'additif Autol-Désolite pour carburants avant le remisage prolongé. Immédiatement avant la mise hors service et le moteur étant arrêté, il faut verser environ 50 cm³ d'Autol-Désolite dans le filtre à air. L'Autol-Désolite est connu en outre comme additif exerçant une action améliorante dans le processus de la combustion. Il dissout les résidus de combustion, donne au moteur une marche plus douce, économise des frais d'entretien et augmente la puissance du moteur avec une consommation minimum de carburant.

(La Société anonyme AUTOL, Bâle 19, envoie à titre gracieux une brochure sur l'Autol-Désolite aux intéressés.)
Br.



Un accident coûte bien plus cher que le meilleur des freins !

De nombreux accidents sont survenus ces tous derniers temps encore avec des remorques agricoles. Dans la plupart des cas, ils étaient tûs à un système de commande des freins insuffisant.

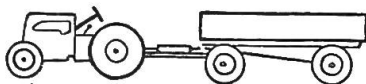
Avez-vous déjà réfléchi aux conséquences d'un accident pour vous-même et pour votre exploitation agricole ? Cela signifie peut-être la perte d'une vie humaine, en tous cas des dégâts matériels considérables.

Il vaut certes mieux prévenir un accident. — La commande de freins TETRAX 303 vous offre une sécurité totale, car elle est le seul dispositif qui réponde simultanément aux exigences essentielles.

- Vous pouvez freiner la remorque dans toute situation et sans peine depuis le siège du tracteur.
- La commande TETRAX sert de frein de marche (à pied) et de frein de stationnement (à main).
- Elle fait en outre office de frein de sécurité automatique et instantané en cas de décrochage de la remorque.

N'avez-vous pas chaque fois un poids de moins sur le cœur lorsque vous arrivez sans accident à la maison avec une remorque dont la charge constitue souvent un danger ? La commande de freins hydraulico-mécanique TETRAX 303 vous permet de demeurer constamment maître d'une remorque lourdement chargée, même dans les nombreux virages qu'il faut faire sur les fortes pentes.

En nous envoyant le coupon ci-dessous dûment rempli, vous recevrez des indications détaillées sur ce dispositif.



Nom:

Localité:

Rue:

TETRA S. A. Fabrique de freins
et d'appareils hydrauliques

Affoltern am Albis (ZH) Tél. 051 96 66 77