

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 44 (1918)
Heft: 9

Artikel: Machines pour la motoculture: motocharrue "Avance"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34025>

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: 15.10.2024

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

L'absorption de la Direction générale actuelle par le Département fédéral des chemins de fer simplifierait les instances pour la meilleure marche des affaires, et faciliterait les opérations. Les inspections régionales, avec des compétences bien établies, seraient à même de mieux connaître les besoins et de trouver les moyens d'y satisfaire.

Machines pour la motoculture¹.

Motocharrue « Avance ».

Cet engin, construit par une maison suédoise, représentée en Suisse par la fabrique de machines *Bucher-Manz*, à Niederweningen, est actionné par un moteur à deux temps, à huile lourde, dont la figure 1 montre une coupe que nous commentons brièvement.

Le piston comprime dans un carter étanche l'air destiné au balayage du cylindre et aspiré par des soupapes automa-

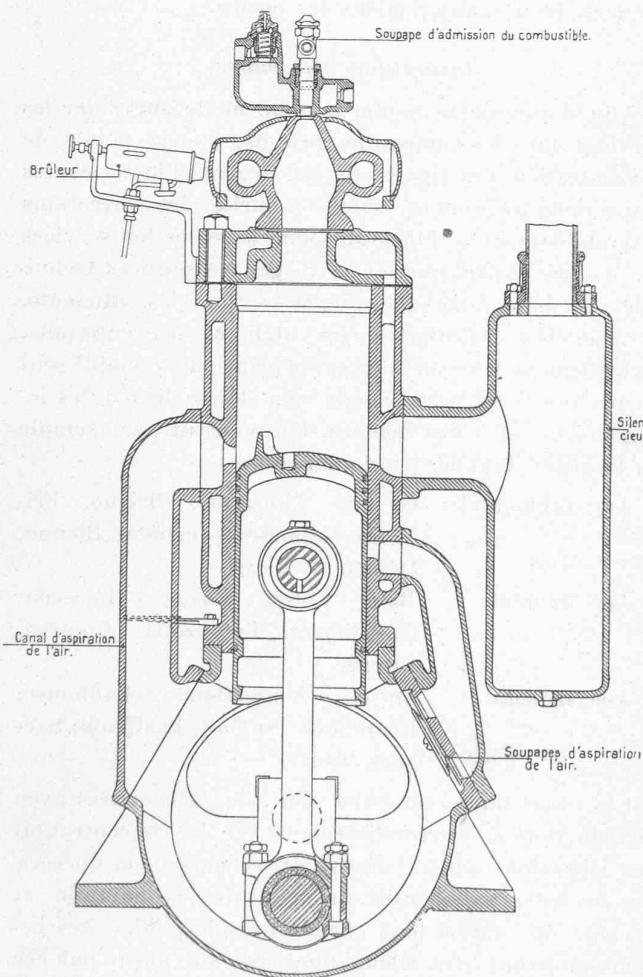


Fig. 1. — Moteur Avance.

tiques situées sur la périphérie du carter. Le combustible injecté par une pompe au travers de la soupape d'admission est dirigé dans une chambre chauffée, au moment du démarrage, par un brûleur, et dont la température peut être réglée au moyen d'une injection concomitante d'eau.

¹ Voir *Bulletin technique* du 20 avril 1918, p. 71.

Alésage : 200 mm. Course : 220 mm. Nombre de tours : 400 par minute. Deux vitesses de marche de la charrue tant pour la marche arrière que pour la marche avant. Graissage sous pression. Capacité du réservoir de combustible : 30 l. La roue motrice qui roule dans le sillon est plus grande mais plus étroite que celle qui roule sur la surface non labourée.

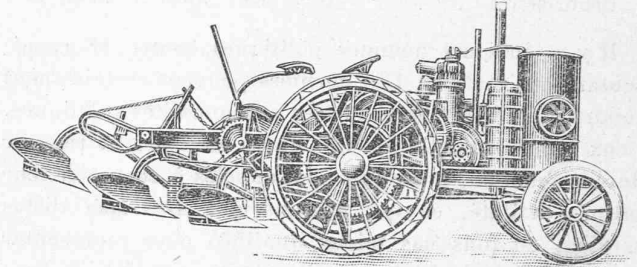


Fig. 2. — Motocharrue Avance.

Ces deux roues motrices sont munies de larges crampons d'acier, de 8 cm. de hauteur, dans lesquels une échancrure est pratiquée pour la fixation de l'anneau destiné à la marche sur route.

Diamètre de la grande roue motrice : 150 cm. ; largeur de la jante : 30 cm. Diamètre de la petite roue motrice : 130 cm. ; largeur de la jante : 40 cm.

Poids total du tracteur : 4130 kg. dont 3300 supportés par l'axe moteur.

Les socs de la charrue, liée rigidement au tracteur, peuvent être relevés ou abaissés au moyen d'un mécanisme commandé par le conducteur, de son siège. Un seul homme conduit donc charrue et tracteur.

Si la charrue vient buter contre une pierre ou tout autre obstacle, le moteur est débrayé automatiquement et la machine stoppe. On peut substituer à la charrue d'autres engins attelés au tracteur par des chaînes.

Prix de la motocharrue : 22 000 francs.

Nous avons terminé cet aperçu descriptif des charrues automobiles qui prirent part au concours de Witzwil et le moment serait venu de publier les résultats de ces épreuves, mais, un nouveau concours ayant été organisé par les mêmes personnalités, sur la place d'armes de Kloten-Bulach, du 2 au 4 avril, auquel participèrent plusieurs machines qui ne figurèrent pas à Witzwil, nous décrirons brièvement ces nouvelles motocharrues, après quoi nous publierons les résultats des épreuves de Kloten, dans notre prochain numéro.

Le bois combustible¹

par A. BARBEY, expert forestier.

En organisant cette séance, ses organisateurs ont eu pour but de faire connaître aux consommateurs la valeur comparative des divers succédanés du charbon.

Il est de notoriété publique que l'importation du combustible minéral devient toujours plus difficile et que l'avenir sous ce rapport est plus que sombre ; la réduction prochaine des trains en est la preuve la plus évidente.

¹ Conférence faite devant la Société vaudoise des sciences naturelles, le 20 février 1918.