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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 5 (1943)

Heft: 12

Rubrik: Mitteilungen des Zentralsekretariates = Communications du Secrétariat central

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

D'un coté nous exigeons une adhérence suffisante, malgré un sol défavorable, de l'autre une aptitude à remorquer un convoi ou un instrument aratoire au travail résistant. Il faut donc trouver le moyen susceptible d'augmenter l'adhérence, le véritable mordant du véhicule. C'est le problème essentiel à résoudôre.

Pour une nature du sol donnée, l'adhérence d'un tracteur dépend des facteurs suivants:

a) de son poids,
b) de la surface d'appui de ses roues ou chenilles,
c) du profil d'appui de l'enveloppe de la roue ou des chenilles proprement dites.

On peut donc suivre des voies diverses en vue d'améliorer l'adhérence, donc de transformer la plus grande partie possible de la puissance disponible en travail effectif.

a) **Poids de la machine.**

Il va de soi qu'il serait d'une déplorable rentabilité d'augmenter l'adhérence en construisant des machines très lourdes. Au contraire on doit s'appliquer à obtenir le meilleur résultat pour un poids déterminé.

b) **Surface d'appui (pression spécifique).**

Plus la surface d'appui est grande, plus faible est la pression spécifique et meilleure est l'adhérence. On augmente la surface d'appui en adoptant des roues plus larges, des pneus surdimensionnés ou des chenilles.

c) **Profil de l'enveloppe de la roue ou de la chenille:**

On connaît la misère des bandages usagés. On y cherché une contre-partie par l'adoption du pneu-ballon à grande section. Le plus grand progrès réalisé a consisté à adopter la chaîne à chenille. Un tracteur doté de ce dernier propulseur est un engin qui fait sa propre route. C'est comparable aux lits de planches que l'on constitue à l'emplacement de travaux neufs.

Bien que le tracteur à chenilles possède plus de mordant que celui à roues — le supplément d'adhérence atteignant parfois plus de 100 % — il peut aussi lui arriver que la nature du sol soit telle que la puissance du moteur ne soit plus rationnellement utilisée pour la traction. La chenille piétine alors.

Le constructeur ne peut remédier à cette carence qu'en prévoyant des griffes montées sur les semelles, qui se plantent comme des bêches, dans le sol. Toutefois l'utilisation d'un tel systême est très limitée, car un tel profil de chaîne exclut en premier lieu la marche sur un sol ferme et a fortiori sur une route soigneusement construite.

Durant ces dernières années de guerre, tant consécutivement à la raréfaction du caoutchouc qu'à l'idée de nouvelles améliorations des conditions de traction, des efforts ont été entrepris pour construire des propulseurs répondant aux plus grandes exigences, dans la mesure du possible. Nous avons eu maints échos sur ces nouveautés ainsi que quelques unes sous les yeux. Toutefois bien des combinaisons ingénieuses n'ont pu dépasser le stade des essais.

Malgré cela nous avons récemment assisté d'intéressantes présentations de tracteurs à chenilles, notamment du remorqueur URANUS qui paraît devoir conquérir sa place au soleil. Au moins passé, une démonstration pratique a eu lieu devant des personnalités marquantes de l'économie agraire, de l'armée et des experts en machines, qui a donné réellement satisfaction.

Ce tracteur se distingue surtout par un guidage rigide de la chaîne qui présente des avantages certains en terrain difficile, l'adhérence étant au surplus notablement augmentée par l'adoption de griffes amovibles.

Bien que ce système coûte plus cher, il semble devoir s'imposer pour la traction d'engines aratoires pour travaux lourds, comme utilisé dans le défrichage et les améliorations foncières.

MITTEILUNGEN DES ZENTRALSEKRETARIATES
COMMUNICATIONS DU SECRÉTARIAT CENTRAL

Service technique - Technischer Dienst

Le Carburant actuel.

(Extrait d'une lettre du Service technique de la Section vaudoise.)

Vous nous signalez que votre tracteur SIBSA, à moteur Chevrolet six cylindres vous donne entière satifaction, sauf en ce qui concerne le carburant actuel. Celui-ci passe en partie dans le carter, ce qui vous oblige a vidanger l'huile trop souvent.

Il y a trois sortes de tracteurs:

1. Les tracteurs construits de toutes pièces comme tracteurs agricoles et pourvue de moteurs faits dans ce but (soit tous les tracteurs américains, les tracteurs suisses Vevey et Hürlimann).
2. Les tracteurs construits avec des pièces neuves, mais utilisées à faux: ce sont les semi-tracteurs (tels les Grunder et Sibsa). Les moteurs utilisés sont des moteurs à essence, construits pour l'essence et à peine modifiés pour le pétrole. Les boîtes à vitesses des Chevrolet ont été étudiées pour la route et, de ce fait les vitesses sont mal échelonnées pour le tracteur agricole (les 3 et 4me vitesses sont trop près l'une de l'autre et les 1 et 2 sont trop éloignées).
3. Les autotracteurs réalisés avec des pièces usagées d'automobiles, utilisées souvent au petit bonheur!

Dans le cas du moteur à pétrole, il faut un carburateur à pétrole, c'est à dire avec réchauffage et pointeau réglable depuis le siège du conducteur.

En effet à la mise en marche on utilise de l'essence. Le carburateur est encore froid et tout va bien. Ensuite on pesse sur pétrole et la carburation est encore convenable.

Mais c'est ici que les choses se gâtent: peu à peu le réchauffeur atteint sa température et réchauffe le carburateur lui-même. Le pétrole se réchauffe et devient plus liquide. Il coule plus facilement par le gicleur et il passe trop de pétrole. Non seulement il y a gaspillage de pétrole, mais encore une partie du pétrole passe dans l'huile après avoir lavé les cylindres. L'usure du moteur s'accroit et la consommation d'huile s'augmente considérablement.

Propriétaires des Tracteurs, Agriculteurs, le succès de l'action de ramassage de vieux caoutchouc se fera en votre propre intérêt.

C'est ce qui se passe actuellement avec le pétrole que vous utilisez: le vendeur de votre tracteur vous a probablement conseillé d'utiliser du white spirit (ou essence lourde) de préférence au pétrole. Actuellement vous utilisez un pétrole qui contient davantage d'éléments lourds que le pétrole normal.

Je vous donne toutes ces indications afin que vous puissiez soumettre cette lettre à votre garagiste ou mécanicien usuel, auquel vous demanderez s'il peut modifier votre carburateur en introduisant un gicleur réglable: agrandir le trou du gicleur et faire manœuvrer dans ce trou une aiguille que l'on fait avancer ou reculer selon les besoins.

Ainsi modifié, vous manœuvrerez votre carburateur de la façon suivante: mise en marche sur essence (ou directement sur mélange) réclage du pointeau et départ. Au bout de 5 minutes essayer de fermer un peu le pointeau. Au bout de 10 minutes essayer encore. Au bout de 15 minutes essayer une dernière fois: en fermant un peu trop le moteur « tousse » ou « éternue ». Vous savez à ce moment que le réglage est trop pauvre: il suffit de rouvrir quelque peu.

Vous avez à ce moment le meilleur réglage pour le moteur chaud. Avec ce même réglage le moteur froid ne fonctionne pas.

Non seulement vous économiserez environ 20 % du carburant, mais aussi et surtout vous économiserez de l'huile et de l'usure du moteur.

Nous vous conseillons d'aller voir comment est monté un tel réglage du pointeau sur un Fordson, un International, un Allis-Chalmers, un Bührer-Ford ou autre.

C. By.

La vitesse des Tracteurs.

L'agriculteur, trop souvent, souhaite de posséder un tracteur plus rapide que celui du voisin. Or pour qu'un tracteur soit rapide dans son travail agricole il n'est pas nécessaire qu'il ait une très grande vitesse sur route!

Nous pensons intéresser nos lecteurs en donnant ci-dessous le texte d'une lettre que l'Association Vaudoise des propriétaires de tracteurs a adressé à un constructeur suisse:

Nous vous confirmons l'entretien de ce jour concernant les vitesses de tracteurs agricoles.

Les tracteurs agricoles sont autorisés à faire une vitesse maxima de 20 km/heure en vertu de la loi fédérale de 1932 sur la circulation des véhicules et des cycles, de l'arrêté cantonal vaudois du 11 mai 1943 et de l'arrêté du Conseil Fédéral du 9 juillet 1943.

Ces loi et arrêtés ne précisent pas comment cette vitesse doit se comprendre. L'on admet que le tracteur doit pouvoir atteindre cette vitesse lorsque le moteur tourne à pleine admission. Lorsque la vitesse augmente encore un peu, le régulateur réduit l'admission jusqu'à ce que le moteur ne donne plus de puissance: c'est alors l'allure maximum à vide.

Pour tenir compte du coefficient d'irrégularité d'un régulateur médiocre, l'on tolère 22 km/heure à vide, c'est-à-dire sans remorque, route légèrement en pente, le moteur étant au minimum d'alimentation.

Pour les tracteurs dépourvus de régulateurs, ou dont le régulateur peut être débranché, l'on tolère 24 km/heure à l'emballement. Cette limite de 24 km/heure correspond en pratique à 15 ou 16 km/heure en charge.

Je vous confirme que dès maintenant (arrêtés des 11. V. 1943 et 9. VII. 1943) les tracteurs nouvellement mis en service dans le Canton de Vaud seront rigoureusement refusés s'ils dépassent ces vitesses limites.

En agissant de la sorte l'on se conformera aux prescription fédérales et l'on rendra service aux agriculteurs.

C. By.

Aus den Sektionen - Nouvelles des sections

Zürich

Vereinigung zürcherischer Traktorenbesitzer.

Am 28. November 1943 folgten weit über hundert Traktorbesitzer dem Ruf zur Generalversammlung in Dübendorf.

Die Vorstandsmitglieder versammelten sich schon frühmorgens zu einer Sitzung.

Erfreulicherweise waren vom gesamten Vorstand, bestehend aus 15 Mitgliedern, 12 anwesend und nur Militärdienst und Unfall verhinderte die drei Ferngebliebenen an der Teilnahme. Bis zur Mittagszeit konnten die Traktanden eingehend durchbehandelt werden. Das Wesentliche bestand in der Abnahme der Jahres-Rechnung, der Neuwahl von zwei Bezirksvertretern und der eingehenden Durchberatung des Tätigkeitsprogramms.

Es wird unsere Mitglieder interessieren, vernehmen zu können, dass in absehbarer Zeit Bezirksversammlungen vorgesehen sind. An solchen Tagen oder Abenden sollen aufschlussreiche Referate und Vorführungen etc. auch für Traktorbesitzer, welche unserer Vereinigung aus irgend einem Grunde noch fernstehen, abgehalten werden.

Präsident F. Laufer, welcher mit Rücktrittsgedanken erschienen war, wurde einstimmig ersucht, das ihm anvertraute Amt weiterzuführen.

Wie erpähnt, trat, trotz Regen, eine ansehnliche Zahl Traktorbesitzer den Weg nach dem Hauptversammlungsort an. Programmässig konnte die Versammlung eröffnet werden. — Das Protokoll der letzten Hauptversammlung in Bülach wurde vorbehaltlos und einstimmig genehmigt und die Vereinsrechnung nach Erklärung der Revisoren gutgeheissen. Bekanntlich riss die wohlgelungene Leistungsprüfung des vergangenen Jahres ein großes Loch in die Kasse, was sich durch die ins Detail greifende Organisation und die ansehnlichen Bar-Preise erklären lässt. Trotz dieser Mehrbelastung wurde die Grenze eines Kassa-Defizites nicht überschritten.

Unser Geschäftsführer H. Rütschi illustrierte den bildenden und kriegswirtschaftlichen Wert dieser Veranstaltung.

Die weitere Versammlungs-Diskussion bewegte sich vorwiegend und verständlicherweise im Thema der begehrten flüssigen Treibstoffe. Unserem Geschäftsführer war deshalb reichlich Gelegenheit geboten, weitere Erläuterungen in sein nachheriges Referat, welches ohnehin schon den Titel «Traktorenprobleme der Gegenwart» trug, einzuflechten.

Es gibt immer und überall solche, die die heutigen Verhältnisse nie begreifen. Aber mit Genugtuung konnte doch festgestellt werden, dass der Grossteil der Versammelten die Situation erfasst hat und die Schwierigkeiten erkennt, welche ja ausschliesslich der nun schon das fünfte Jahr währende Krieg aufdrängt. Dieses Verständnis wurde dadurch gekennzeichnet, dass aus dem Kreis der Versammelten selbst Mahnworte und Appelle zur Vernunft hervorgingen. Der Referent versuchte, die beiden Standpunkte: Vertretung der Interessen der Traktorhalter und Einhaltung der kriegswirtschaftlichen Erlasse auf den gleichen Nenner zu bringen. Er ist geneigt anzunehmen, dass ihm dies gelungen sei. Er ist aber auch weiterhin gerne bereit, jenen mit Rat und Tat behilflich zu sein, die irgendwie die heutige Konstellation noch nicht begreifen können.

Unser neuer Zentralpräsident, Herr Piller, welcher infolge der Neuorganisation seit Wochen sehr stark in Anspruch genommen ist, liess es sich nicht nehmen, die grösste Sektion des STV durch seine Anwesenheit zu beehren. Auch Herr Beglinger, unser Leiter des Technischen Dienstes, liess sich durch die gleichen Motive leiten und stand während der Diskussion, für die sein Ressort betreffenden Fragen, Rede und Antwort.

Es soll schlussendlich nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Vereinigung im Zeitabschnitt von der letzten bis zur diesjährigen Hauptversammlung 43 Neueintritte verzeichnen kann.

Die lebhafte und angenehm verlaufene Tagung fand kurz vor 18 Uhr ihren Abschluss.

Als nächster Versammlungsort ist Winterthur bestimmt worden.

Bevor wir unter unseren Bericht den Schlusspunkt setzen, möchten wir noch eine Betrachtung anbringen. Wir alle suchen nach Bessergestaltung, rügen Unangenehmes, reklamieren zu Recht und Unrecht, tragen Anregungen im Kopfe usw., Positives kann jedoch nur dann entstehen, wenn der Gedanke zum Ausdruck gebracht und der Kontakt untereinander hergestellt wird.

In diesem Fall darf der Schwerpunkt in bezug auf Versammlungsbesuch nicht so einseitig liegen, wie das nachstehende Bild deutlich zu erkennen gibt:

Besucher der Hauptversammlung:
(Bezirksweise gruppiert)

Uster	24	Dielsdorf	6
Zürich	22	Meilen	5
Winterthur	19	Horgen	3
Bülach	14	Pfäffikon	3
Andelfingen	9	Affoltern	0
Hinwil	9		

Im nächsten Jahr schliessen wir vielleicht unseren Hauptversammlungsbericht mit einer Namenliste!

Die Geschäftsstelle.