

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Band: 16 (1954)
Heft: 5

Artikel: Une remorque à pont surbaissé
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049245>

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: 06.10.2024

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

Une remorque à pont surbaissé

Dans un des récents numéros du «Tracteur», on demandait aux lecteurs de faire part de leurs expériences en ce qui concerne les remorques à pont surbaissé. Je saisis donc l'occasion que me fournit cette aimable invitation pour parler de celles que j'ai faites au cours de sept années.

Soit dit en passant, j'attache peu d'importance à déterminer qui fut l'initiateur dans ce domaine et je voudrais simplement être utile à des collègues en contribuant à réduire les frais d'exploitation, lesquels sont si élevés actuellement.

La construction de ma remorque s'écarte en quelques points de celle qui a été décrite dans le no 11/53 du «Tracteur», notamment en ce qui

Fig. 1

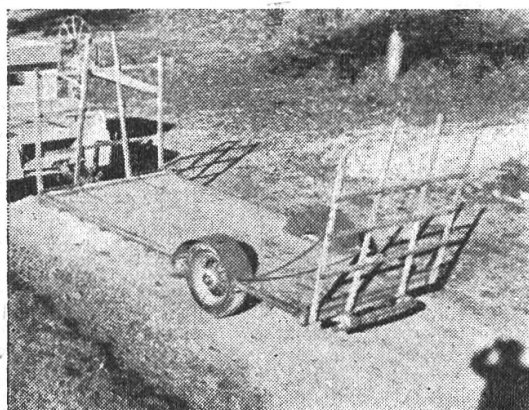


Fig. 2

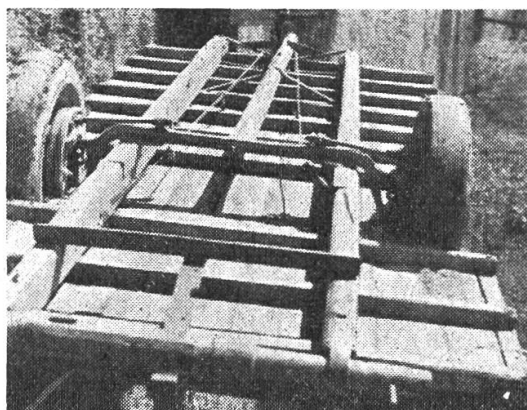
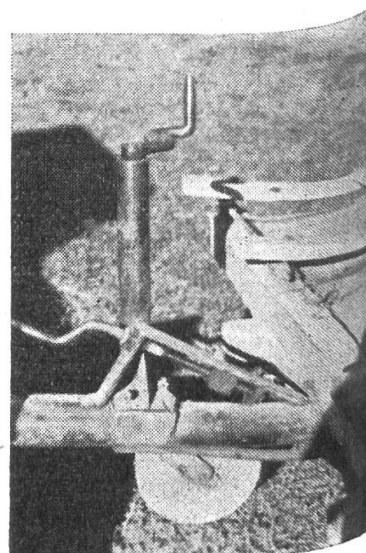


Fig. 3

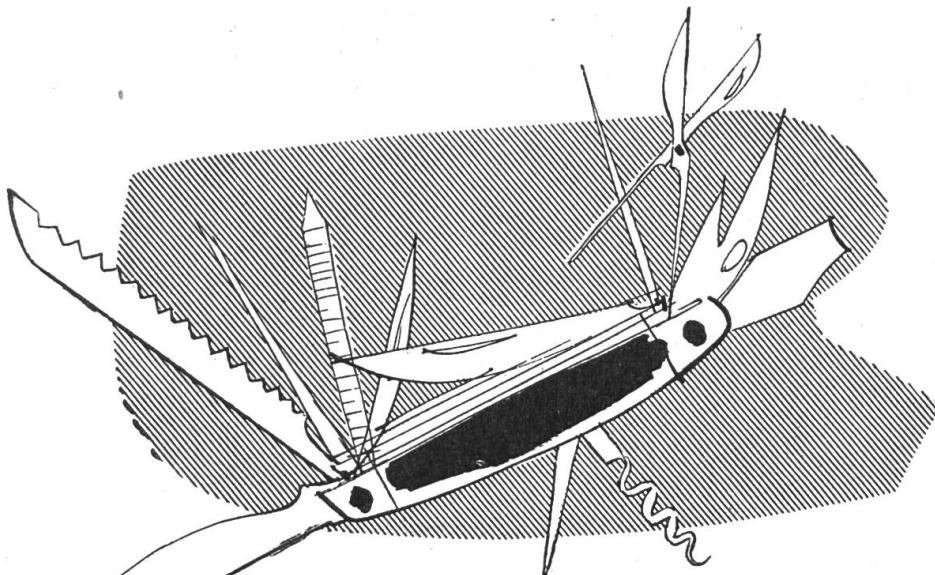


touche la hauteur du pont, qui n'est que de 45 cm à cause de l'essieu coudé. Bien que mon véhicule ne soit pas transformable, il m'est cependant possible de le faire servir à divers usages sans devoir rien modifier.

Les avantages que présente cette remorque non transformable sont les suivants: sa construction basse, sa grande capacité portative pour un poids mort réduit, ainsi que le fait qu'elle est toujours prête à l'emploi.

La fig. 1 fait voir une remorque d'une surface de chargement de 1 m 90 x 4 m et d'une capacité portative de 2 à 2,5 t. Son poids mort n'est que de 500 kg à peu près. Elle comporte un châssis à tube central (voir fig. 2), ce qui permet de se servir d'un pont que l'on possède déjà, cas qui se présente assez fréquemment.

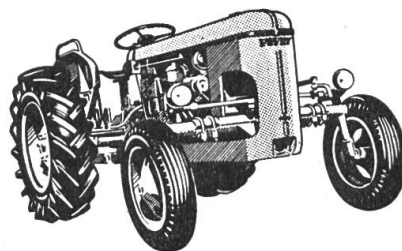
La fig. 3 montre l'avant-train de la remorque avec le frein et la roue porteuse. Le frein doit être monté de telle façon qu'il puisse toujours être manœuvré depuis le siège du conducteur. La roue porteuse sera avant tout de construction robuste, suffisamment grande et pouvant être remontée assez haut. Si le terrain est bon, la roue porteuse sera ainsi en mesure de sup-



Vous avez sans doute apprécié les avantages incontestés du couteau de poche pour la facilité avec laquelle il permet de procéder à de multiples opérations.

Vous apprécierez de même le tracteur Vevey, car lui aussi est un instrument à fins multiples par excellence, toujours prêt à répondre à tous vos besoins, et ceci malgré son prix d'achat modeste.

Il est conçu et équipé en vue de passer très rapidement d'une opération à l'autre, d'exécuter économiquement et avec sécurité tous les travaux agricoles, lourds et légers, en plaine ou en montagne, avec des outils simples, robustes et peu coûteux.



TRACTEURS

VEVEY

universels, éprouvés, économiques

DISTRIBUTEURS RÉGIONAUX DANS TOUS LES CANTONS

Vous obtiendrez, sans engagement de votre part, une documentation complète sur ces tracteurs et leurs accessoires, en adressant ce coupon aux

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S.A.

Usine fondée en 1842

Nom et prénom:

Rue ou campagne:

Lieu:

14441
-1

porter la remorque même sans l'aide du tracteur. Le décrochage du véhicule et l'abaissement de la roue-support au moyen d'une manivelle sont faciles, également avec de fortes charges. L'emploi de butées à billes est à recommander.

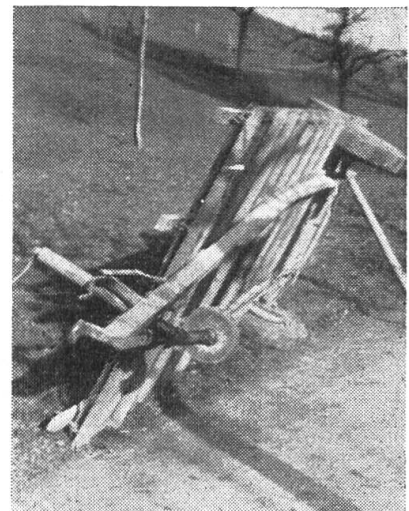
Celui qui voudra construire une remorque de ce genre sans faire usage d'un pont déjà existant pourra se guider d'après la fig. 4. Ici le véhicule est vu d'en haut et ne diffère pas notablement de celui de la fig. 1. Sa surface de chargement est de 1,8 m x 4,5 m, c'est-à-dire de dimensions idéales dans des conditions normales. Son poids mort oscille également autour de 500 kg. Sa capacité portative est de l'ordre de 2,5 t. Le châssis, toutefois, est formé d'un cadre à fers en U (voir fig. 5 et le plan).

Les traverses du pont sont boulonnées directement sur les fers en U. Celles des deux extrémités sont en fer. Ainsi pas de pourriture du bois ni d'arra-

Fig. 4



Fig. 5

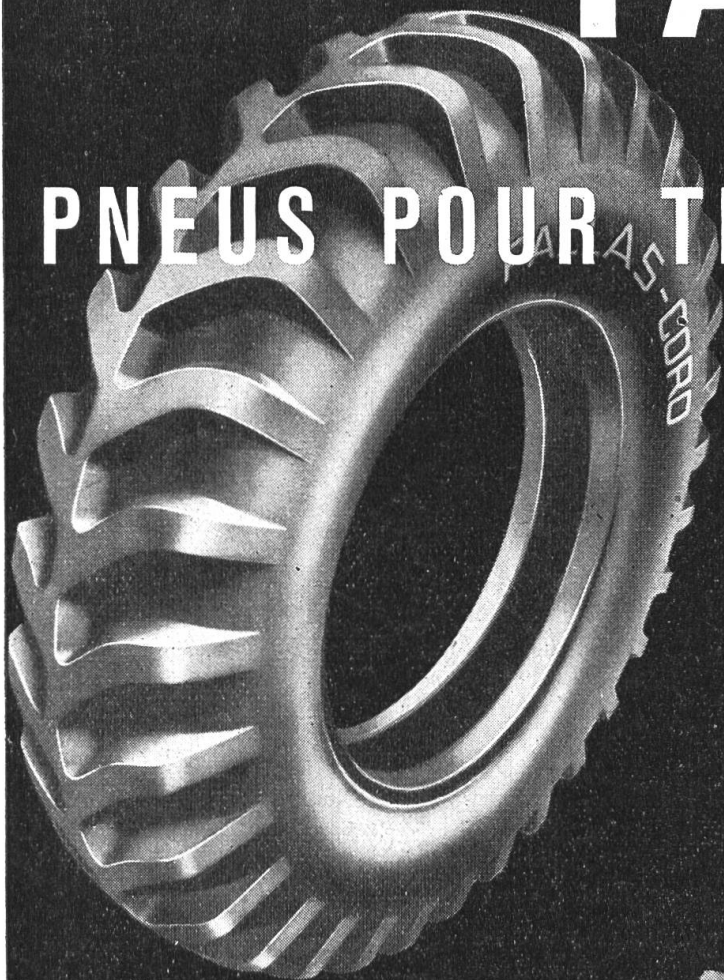


chage des anneaux de fixation des échelettes. Ces derniers pourront être directement soudés aux traverses.

Encore une indication touchant la forme du châssis (voir également le plan). L'essieu du véhicule a été placé de telle sorte que son poids principal se porte sur son avant afin d'assurer une liaison suffisamment rigide avec le tracteur. Environ les $\frac{2}{3}$ du poids de la remorque se donnent en avant de l'essieu. Aussi faut-il éviter que le point de flexion des longerons ne se trouve à l'endroit du plus fort poids, soit trop sur le devant; sinon il faudrait que les fers en U soient plus massifs afin de pouvoir supporter le même effort au point où commence leur convergence. D'autre part, une disposition différente donnerait un angle de braquage plus petit, par conséquent un plus grand rayon de braquage. Le point de flexion des longerons est situé à peu près au milieu de la partie du pont en avant de l'essieu. Les deux inconvénients mentionnés ne pourraient être éliminés qu'avec un châssis à tube central, solution qui n'est toutefois pas réalisable dans tous les cas.

PALLAS

PNEUS POUR TRACTEURS



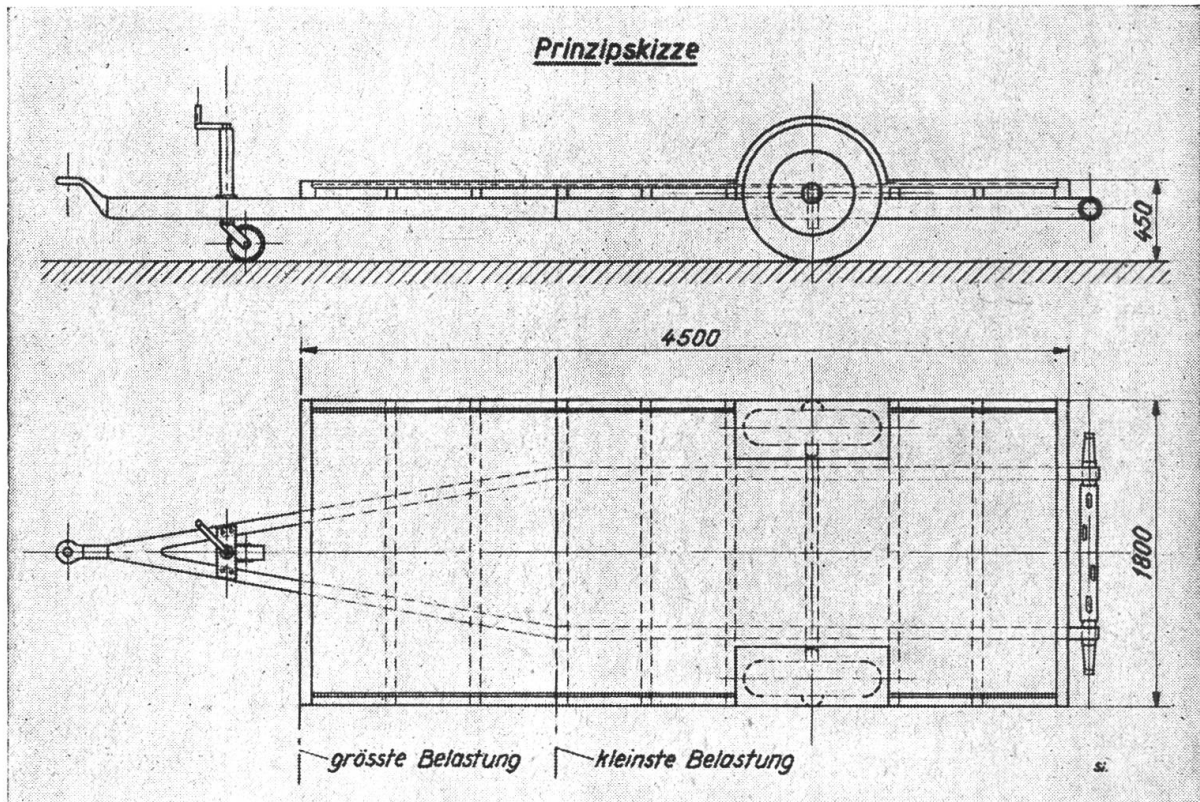
Le pneu ballon routier, à toute épreuve,
pour tracteurs industriels et agricoles
Dimensions : 11,25 — 24" / 6,00 — 20"
4,75 — 18" / 1200 × 300

Le pneu ballon, pour tracteurs ag-
raires, s'agrippant dans toutes terres
Dimensions : 11,25 — 20" / 11,25 — 24"
1200 × 300

**PNEU
PALLAS**



SOCIÉTÉ ANONYME R. & E. HUBER PFAEFFIKON-ZH - MANUFACTURES SUISSES DE
CABLES ET FILS ÉLECTRIQUES ET D'ARTICLES EN CAOUTCHOUC



poids le plus fort / poids le moins fort

J'étudie en ce moment un autre genre de remorque dont le pont ne comporterait pas de traverses de fer. Il serait constitué par des traverses de bois fixées sur un cadre de cornières ou de fers en U. Il ne doit pas être possible de simplifier davantage, je crois !

En conclusion, voici encore quelques précisions supplémentaires concernant la remorque à pont surbaissé :

Le pont, qui ne se trouve qu'à 45 cm du sol, semblera trop bas à plus d'un lecteur. Cependant, l'allégement qui en résulte dans le travail, que ce soit pour charger du foin, de l'herbe, des céréales, des pierres, du bois, etc., ne peut être vraiment apprécié que par celui qui a déjà utilisé un tel véhicule.

Le seul désavantage de cette hauteur de pont réduite apparaît lors du chargement effectué depuis les plates-formes d'entrepôts de gares, de coopératives, etc. Mais cet inconvénient compte pour peu de chose en regard des nombreux avantages qu'elle offre. Du reste, celui qui doit se rendre fréquemment à un entrepôt de gare ou autre ne dispose sûrement pas que d'un unique véhicule.

On objecte souvent qu'une telle remorque, très basse, se trouve arrêtée par des inégalités de terrain un peu fortes. J'aimerais bien pouvoir faire une démonstration sur terrain incliné à tous les douteurs. Avec ce véhicule, il est possible de charger en montagne sur les plus fortes déclivités sans que le foin glisse à terre. Les tôles protectrices, si méprisées, qui sont de chaque côté du pont, empêchent le glissement de la charge. Elles retiennent également

les instruments transportés (la presse, les fourches, etc.) lorsque le véhicule roule à vide.

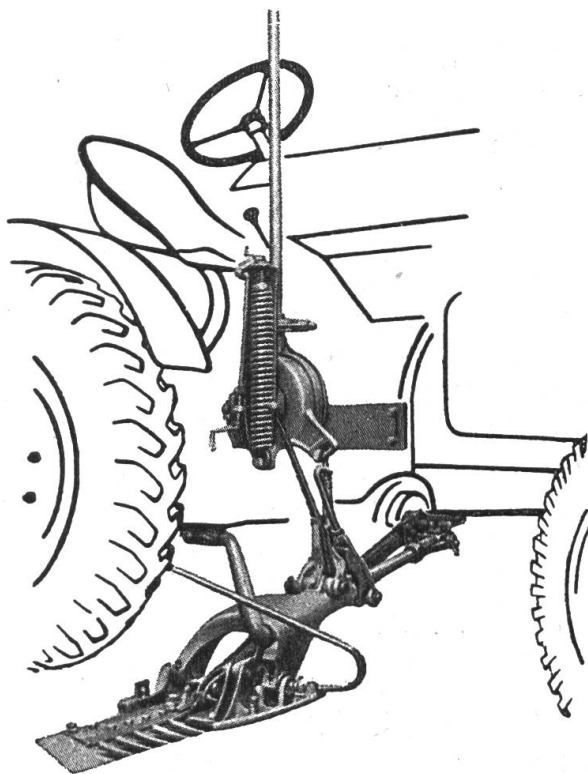
En ce qui concerne les divers usages de ma remorque, je peux dire que je l'emploie pour transporter toutes sortes de charges. Les pommes de terre et les betteraves sont récoltées dans des clayettes solides qui sont chargées telles quelles. Cette façon de faire est avantageuse, particulièrement dans les petites exploitations où il n'est pas toujours possible de disposer les produits des récoltes en tas. Il s'ensuit une notable économie de temps.

Je sais bien que je n'ai parlé que d'une remorque à 1 essieu jusqu'à présent. Si ces véhicules possèdent beaucoup d'avantages, ils présentent également certains inconvénients, notamment en plaine et dans les grandes exploitations, où les véhicules sont souvent changés ou accrochés ensemble.

C'est un problème à la solution duquel je ne pense m'attaquer que si le principe de construction de ma remorque rencontre du succès dans la pratique. Mais peut-être qu'un lecteur aura trouvé une solution encore meilleure d'ici là. Si quelqu'un estimait toutefois que mes idées sont irréalisables ou irrationnelles, je me permets de dire: «Essayez d'abord, vous jugerez ensuite !»

S. W.

(Trad. R. Schmid, Brougg)



Faucheuse **RASSPE** pour tracteur

convient pour tous les types de tracteurs connus.

Caractéristiques:

Montage et démontage plus rapide.
Très peu de points de contact avec le véhicule.

Grande sécurité de fonctionnement même avec les tracteurs les plus robustes.
Manutention simple et facile du relevage mécanique muni d'une protection.

Le levier à main ne peut pas se rabattre de lui-même.

Les accidents de ce genre sont donc exclus
La barre-faucheuse est spécialement assurée pour les courses sur route.

La faucheuse «**RASSPE**» pour tracteur - qui s'est développée par la pratique - a prouvé dans des milliers de cas sa supériorité de rendement et sa grande sécurité.

P. D. Rasspe Söhne, Solingen

La plus grande usine pour pièces de machines agricoles.

Vente pour la Suisse: **Hefti-Ersatzteillager AG. Bern 12** Sandrainstr. 7a

Case postale, Tél. 031/3 82 86