

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 13 (1951)
Heft: 6

Artikel: Dispositifs permettant de vider les chars en les faisant basculer
Autor: Jakob, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049213>

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: 14.02.2026

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

Dispositifs permettant de vider les chars en les faisant basculer

Avant-propos de la rédaction. C'est principalement en France qu'il s'offre sur le marché une grande diversité de chars à bascule. Les tombereaux basculants y sont très répandus et l'agriculteur regrette que le véhicule à deux axes remorqué par son tracteur ne puisse basculer comme le tombereau dont il a l'habitude.

La plupart des chars basculants offerts sur le marché sont prévus pour de lourdes charges utiles, jusqu'à 6 tonnes, et sont eux-mêmes lourds et coûteux. On rencontre toutefois des exceptions assez nombreuses. Il existe également des chars à bascule relativement légers et pas trop cher. Quant à savoir si ces derniers sont adaptés aux conditions de terrain difficile qui sont les nôtres, c'est là une toute autre question.

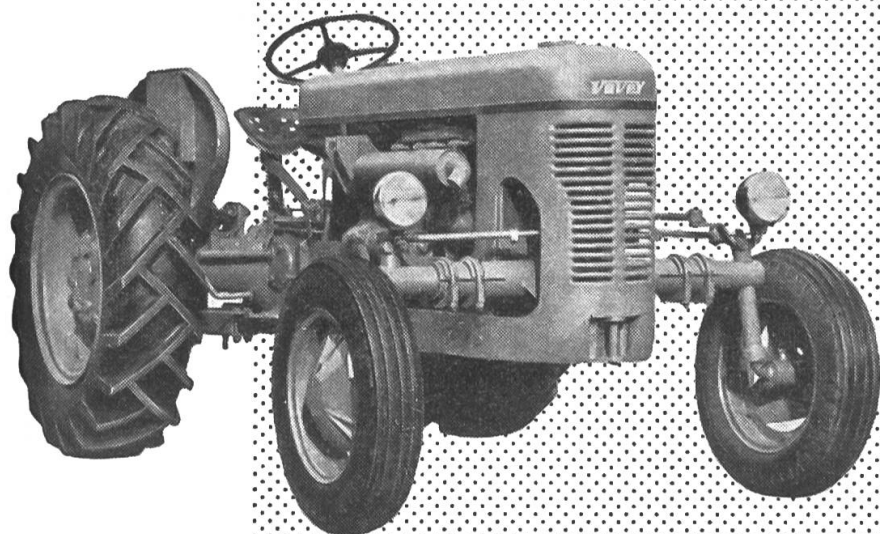
On doit aussi dire que le dispositif basculant n'est utilisable que pour une partie assez faible des transports agricoles, soit avant tout pour les betteraves, la terre, les pierres, etc. En revanche, on ne saurait recommander qu'avec réserve le déchargement des pommes de terre par basculement, comme il se pratique d'une façon générale encore ici et là à l'étranger. Nous savons aujourd'hui que les tubercules pâtissent des chocs et des coups. Il est vrai que la chose n'a pas d'importance pour les pommes de terre fourragères.

Nous n'en voulons pas moins décrire à nos lecteurs un char à bascule de construction intéressante. Cet article provient du journal «Dreschen und Pflügen» à Pfaffenhofen (Allemagne).

Les transports ne prennent dans aucune entreprise une part aussi élevée de la totalité des travaux que dans l'agriculture. Ils seront le «facteur décisif» dans la lutte pour la vie de l'agriculture. Tous les moyens doivent donc être utilisés, qui contribuent à rendre les transports de l'agriculture aussi bon marché que possible. C'est à juste titre que l'agriculteur progressiste exige que ses chars puissent basculer. En effet, avec ses pommes de terre, ses betteraves, etc., l'agriculteur transporte plus de matériaux à transvaser qu'on ne le croit généralement.

Dans bien des endroits, il est déjà devenu tout naturel au paysan de donner ses transports à faire contre rémunération. C'est en particulier dans les régions de petites propriétés que l'on s'habitue de plus en plus à voir des entrepreneurs de transports effectuer au moyen de tracteurs les transports des agriculteurs à la station ou à la fabrique, plus vite et à meilleur compte que ces derniers ne peuvent le faire. Dans tous les cas, il est important que le char et le tracteur aient le moins possible à attendre lors du chargement ou du déchargement.

L'industrie, se rendant clairement compte de cette tâche, s'efforce donc toujours d'améliorer ses constructions et d'aider ainsi à résoudre le problème du char à bascule. Une certaine normalisation s'est produite ces dernières



Vevey 580

Moteur Diesel ou à pétrole — Le tracteur agricole le plus moderne et le mieux équipé

Léger et à la portée de toutes les bourses



**Livraison
rapide**

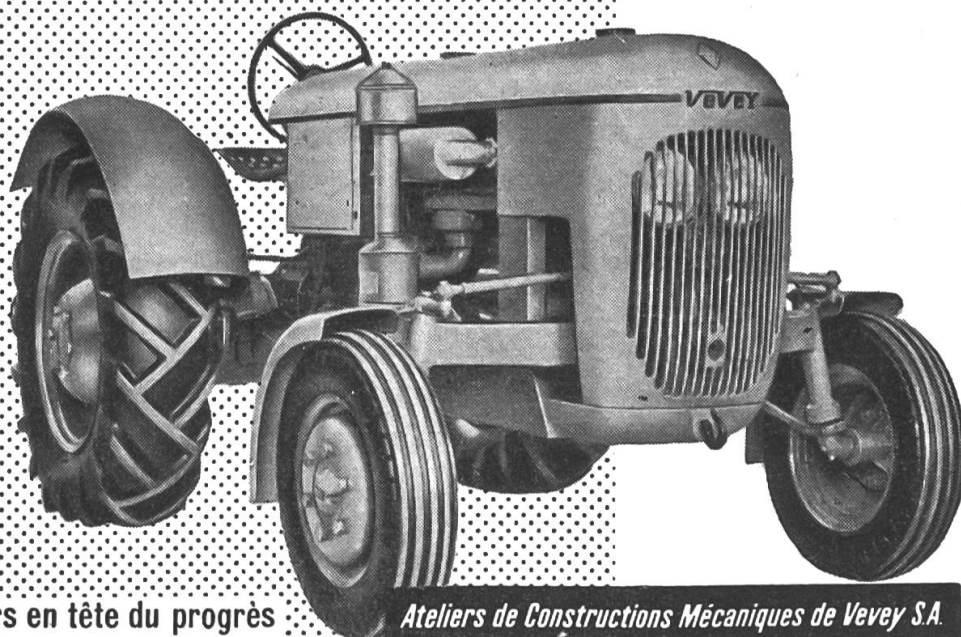
Prix dep. Fr. 11 500.—

A chaque agriculteur son tracteur **Vevey** !

Vevey 560

Moteur Diesel — Le tracteur de renom pour grandes exploitations rurales et forestières

Puissant et d'un prix abordable



Toujours en tête du progrès
avec les tracteurs **Vevey**
universels, robustes et économiques

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S.A.

Nom :

Adresse :

A découper et à adresser aux Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S. A., Vevey

Veuillez m'adresser un prospectus de votre tracteur **Vevey 560**

Vevey 580 *

années en ce qui concerne le développement de la construction des chars à pneus. Tel n'est pas le cas en ce qui concerne les chars basculants destinés à l'agriculture. Les essais ne font à vrai dire pas défaut qui tentent, par divers moyens, de permettre de basculer les chars de campagne normaux. De nombreux agriculteurs utilisent 2 grandes pièces de bois triangulaires, en pente, sur lesquelles le char est tiré, soit par le tracteur, soit, ce qui est plus compliqué, par les chevaux, et qui permettent ainsi de faire verser le char autour de son axe. Ces pièces triangulaires sont avant tout utilisées pour décharger les pommes de terre ou les betteraves dans les silos. L'inconvénient de ce procédé provient de ce qu'il faut charger ces grandes pièces de bois qui doivent être hautes d'au moins 60 cm. et longues de 1,50 m.

Les constructeurs de chars ont fait un pas en avant en construisant un pont basculant. Un cric fait monter un côté du pont basculant, ce qui ne renchérit pas son prix de revient. Cette construction a le désavantage qu'il faut toujours prendre sur le char le lourd vérin qui se trouve dans toutes les fermes. L'élévation ainsi obtenue est aussi souvent trop faible, de sorte qu'il faut tout de même vider à la pelle une grande partie du chargement.

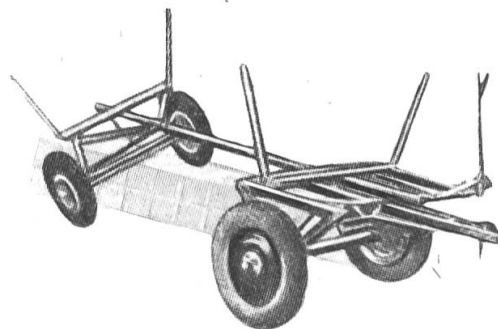
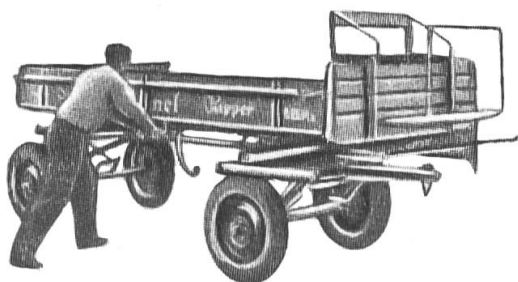
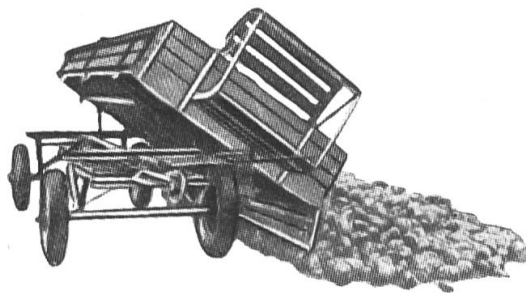
Un autre inconvénient de ce système réside dans le fait que le cric prenant appui sur le sol, il est impossible de faire avancer le char tout en le déchargeant.

Il existe en outre de véritables chars basculants, qui se renversent par un système d'engrenage mis en mouvement au moyen d'un dispositif hydraulique ou à l'air comprimé. Certaines maisons construisaient et construisent encore des chars basculant par un système mécanique ou hydraulique relié à la prise de force du tracteur.

La maison H. Hummel et fils, par exemple, à Ehrenstein-Ulm, tente de s'approcher de la solution de ce problème par différentes innovations, pour une part brevetées. Elle a construit un char basculant de petite dimension dont la conception simple et le montage bon marché est digne d'attention. Ce char est construit en deux grandeurs, soit pour une charge utile de 1½ tonne, avec un pont de 1,70 x 3,00 m., soit pour 2 tonnes, avec un pont de 1,70 x 3,50 m.

La caractéristique de ce modèle consiste dans le fait qu'il n'est pas nécessaire de soulever la charge que l'on veut faire basculer. Pour le faire, on enlève les 4 pièces qui relient le pont au châssis du char. En même temps, on ouvre le cadre sur un côté. Ensuite de quoi on saisit la poignée située sur le côté opposé, et l'on pousse le pont sur le côté jusqu'au point où il basculera. Ce faisant, les deux roues extérieures se soulèvent et cessent de toucher terre. La charge entière repose donc sur le centre de gravité du pont, comme le fléau d'une balance. Il n'est plus nécessaire alors que de soulever le pont au moyen de la poignée pour qu'il bascule. Un étrier fixé sur l'axe du châssis arrête la course du pont lorsque celui-ci a atteint la pente nécessaire.

Les chars basculants ordinaires, dont le pont bascule sur des charnières se trouvant au-dessus des pneus versent une partie de leur charge sous les roues. C'est ainsi que l'on risque d'écraser la marchandise déchargée au moment où



l'on fait avancer ou reculer le char, ce qui, lorsqu'il s'agit de pommes de terre ou de betteraves, est un ennui accessoire fort gênant. Avec le char basculant que nous décrivons, le pont étant poussé sur le côté, la charge bascule environ 85 cm. plus loin qu'avec les chars ordinaires. On évite ainsi que la marchandise déchargée ne roule sous les roues. C'est un avantage qui ne doit pas être sous-estimé.

Le tuyau d'axe du char ne joue aucun rôle dans le dispositif basculant, ce qui accroît la tenue de route du véhicule.

Le chassis du char peut aussi être utilisé pour le transport du bois long, après que l'on ait enlevé le pont. A cet effet, le constructeur livre avec le char des ranchets qui peuvent être fixés de deux manières. Ils sont fixés fermement pour le transport de matériel long. C'est ainsi que l'on peut former un cadre de char avec des planches. Tel est le plus souvent le cas lorsque, pour des raisons financières, le char est acheté sans pont. L'autre manière de fixer ces ranchets est utilisée pour élargir sensiblement la surface portante. Dans ce cas, les planches sont établies de façon à être presque horizontales.

Le constructeur a également établi son frein de telle manière que l'on puisse l'utiliser soit du siège du char, soit en restant dans le char même. Il peut donc être placé soit verticalement, soit horizontalement.

Ing. R. Jakob. trad. C. B.

Mai 1950.

Conducteurs de tracteurs, soyez prudents!