

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 21 (1959)
Heft: 4

Rubrik: La page des nouveautés

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: 12.04.2026

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

Le silo «Brisgau» Type de silo démontable pour fourrages verts

Faute de place suffisante, ou pour des raisons d'ordre financier, beaucoup de petits exploitants ne peuvent envisager la construction à demeure d'un silo pour fourrages verts. D'autre part, les silos en treillis, solution de fortune, n'ont malheureusement pas réussi à s'imposer. Ce fait est d'autant plus regrettable que le fourrage abonde particulièrement dans les petites exploitations et qu'il serait utile de pouvoir le conserver en silo au lieu de le perdre.

Il y a déjà deux ans que l'on emploie avec succès le silo «Brisgau» dans l'Allemagne du Sud. Tous ceux qui furent installés — et ils sont nombreux — ont subi victorieusement la période d'épreuve. Ce type de silo démontable et en même temps d'une bonne stabilité, réunit les avantages offerts par les silos en maçonnerie et les silos transportables en treillis. Il se monte suivant le principe des unités assemblées. Chaque anneau ou virole, de 2 m de diamètre et de 4 m³ de capacité, se compose de 3 panneaux incurvés. Il est possible de superposer jusqu'à 4 viroles. Après le verrouillage des panneaux, elles forment alors un cylindre stable et indéformable. Un socle maçonné ne se montre pas nécessaire. Toutefois, afin d'assurer l'écoulement des jus, on disposera un lit de briques sans mortier sur la surface d'appui préalablement aplanie du futur silo.

Chaque panneau incurvé ou élément de virole comprend un cadre rigide formé de cornières assemblées. Des plaques en masonite (fibre dure)

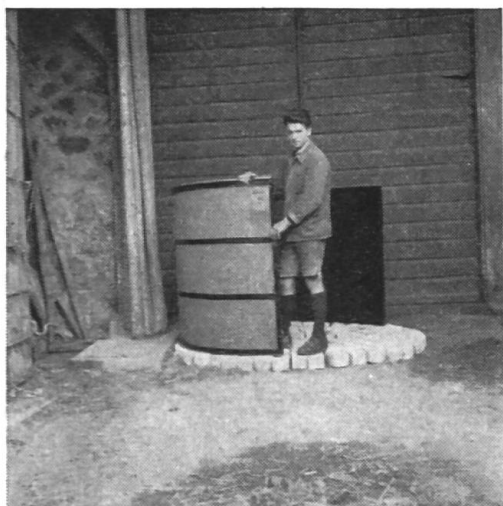


Fig. 1:
Assemblage des éléments de la première virole du silo sur un lit de briques non cimentées.

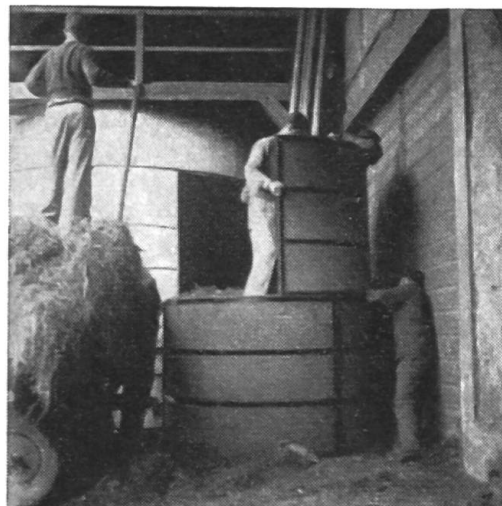


Fig. 2:
Lorsque la première virole a été remplie de fourrage, on procède à la mise en place de la deuxième virole.



Fig. 3:
Silo «Brisgau» installé dans une grange et formé de trois viroles assemblées et remplies au fur et à mesure de fourrage.



Fig. 4:
Le désilage se montre très facile puisqu'il suffit d'enlever chaque élément l'un après l'autre.

sont vissées sur le cadre, leur surface lisse tournée vers l'intérieur. Ces plaques débordent légèrement en haut et sur un côté. Lorsque les différents panneaux sont assemblés et les viroles superposées, les parties dépassantes des plaques de masonite viennent recouvrir toutes les jointures séparant les divers cadres métalliques. A l'intérieur, le silo est donc entièrement lisse et ne présente pas d'ouvertures. Les plaques de masonite sont enduites en outre d'un agent de conservation (inertol) et ont une durée illimitée.

Les panneaux (éléments de virole) s'assemblent à l'aide d'un système de verrouillage très simple que l'on ferme et ouvre sans peine au moyen d'un marteau. Comme chaque panneau ne pèse que 24 kg, une femme ou un jeune garçon sont aussi en état de monter un silo «Brisgau». Pour désiler le fourrage, il suffit d'enlever un panneau sur le devant, puis les deux autres panneaux de la virole supérieure au fur et à mesure du vidage. Les portillons que comportent les silos fixes se montrent donc superflus.

Un autre avantage d'ordre pratique présenté par ce type de silo est que ses 4 viroles démontées ne prennent pas plus de place qu'une seule virole assemblée. S'il coûte un peu plus cher qu'un silo transportable de même gabarit en treillis, il est par contre bien meilleur marché qu'un silo «en dur».

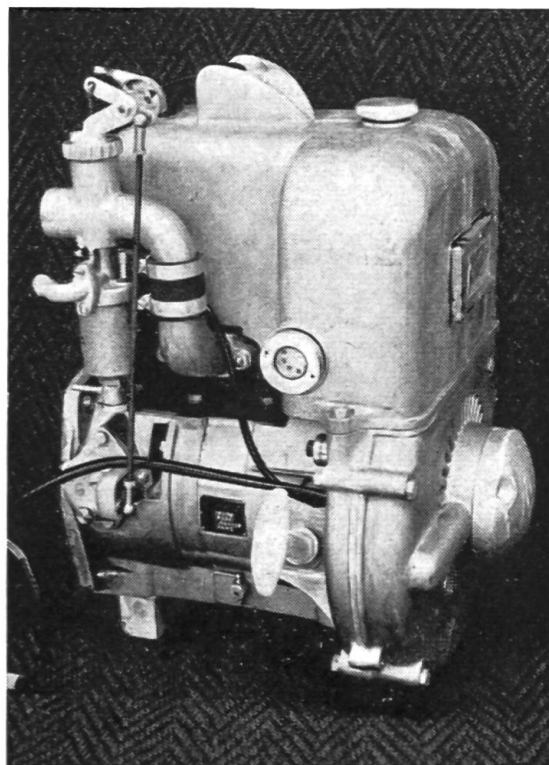
En inspectant vos véhicules, ne vous bornez pas à contrôler l'état des freins et des pneus, mais assurez-vous aussi qu'ils sont équipés des dispositifs éclairants et réfléchissants réglementaires (plaques réfléchissantes, feu arrière, éventuellement feu stop et lampe pour la plaque de police).

Un nouveau moteur polycarburant

Il y a longtemps que les praticiens de l'agriculture demandent instamment un moteur Diesel léger pour les motofaucheuses et les tracteurs à un essieu. Bien que de tels moteurs aient été déjà réalisés ces dernières années, ils présentent toutefois plusieurs inconvénients comparativement aux moteurs à benzine de puissance égale: ils sont chers, bien plus lourds, et surtout plus difficiles à mettre en marche.

Etant donné, cependant, que l'on note toujours une forte demande pour un moteur de type léger à gasoïl, les **Usines AGRIA**, de Möckmühl (Wurtemberg), en tant que fabrique de machines à moteur à un essieu la plus importante d'Allemagne, se sont finalement décidées à réaliser à leur tour un pareil moteur. Les recherches et les essais entrepris à cet effet se sont concrétisés récemment sous la forme du **moteur polycarburant JENCO**, d'une puissance de 10 ch et d'un poids inférieur à 50 kg. Comme ce moteur affecte une structure différente de tous les moteurs de type classique, il vaut la peine d'exposer brièvement ici son principe de fonctionnement.

Le moteur en question a une cylindrée d'environ 380 cm³. Il développe une puissance de 10 ch en chiffre rond à 3000 tours-minute et travaille suivant le cycle à deux temps. Sa lubrification, du système dit à huile fraîche, est assurée par une pompe Bosch. Les carburants destinés à l'alimenter (que ce soit de la benzine, du pétrole, du gasoïl, d'autres carburants lourds ou même des mélanges de ceux-ci) sont versés dans le réservoir à carburant sans aucune adjonction d'huile de graissage. Ainsi que c'est le cas avec les moteurs Diesel ordinaires à deux temps, cette dernière se trouve dans un réservoir séparé. Elle est dirigée vers les différents points à lubrifier grâce à la pompe à huile Bosch. Ce que le moteur JENCO a de particulièrement original est que la **préparation du mélange carburé**, autrement dit la formation d'un mélange gazeux air-carburant pouvant brûler d'une façon aussi complète que possible au moment de son allumage,



a été prévue en **plusieurs phases**, dont la succession en vue du résultat final apparaît très ingénieuse. Le piston n'aspire que l'air comburant, dans sa course descendante, et non un mélange gazeux tout préparé de carburant et d'air, ainsi que ça se passe avec les moteurs à carburateur ordinaires. Dans ce moteur-ci, le carburant n'est mélangé tout d'abord qu'avec une faible quantité d'air à l'intérieur du carburateur, puis dirigé vers un deuxième cylindre (cylindre secondaire). C'est ici que débute le processus proprement dit de la carburation. Le premier mélange air-carburant se trouve soumis à une compression élevée par le piston d'une pompe dite d'insufflation. Cette compression a pour effet de chasser le mélange dans le premier cylindre (cylindre primaire) à une vitesse supersonique, où il s'incorpore à l'air comburant. Ce second mélange va alors s'enflammer grâce à une bougie de type courant. La vitesse extrêmement élevée à laquelle le premier mélange est pulsé, ainsi que la forme donnée aux tubulures et à la chambre de carburation, etc., permettent d'obtenir une vaporisation tellement

bonne qu'elle assure même la parfaite combustion de carburants lourds (tels que le gasoil, par exemple), bien que la compression se produisant dans le cylindre primaire ne soit pas supérieure à celle d'un moteur à benzine du type habituel. Le fait qu'une bougie d'allumage de très basse valeur thermique puisse être utilisée — soit une bougie Bosch M 20 TI — prouve assez le fonctionnement favorable de ce moteur.

A l'heure actuelle, le moteur JENCO n'a été prévu que pour le nouveau tracteur AGRIA à un essieu du modèle 1900. L'in-

térêt éveillé par cette réalisation de conception nouvelle s'avère toutefois si grand que l'on envisagera vraisemblablement d'en doter aussi d'autres genres de machines dans un avenir rapproché.

Le prochain objectif des Usines AGRIA sera toutefois d'appliquer le système de carburation décrit ci-dessus à d'autres moteurs de plus faible puissance. D'après les expériences qui ont été faites jusqu'à présent, il semble que la chose soit parfaitement possible. On n'exagérera donc pas en disant que le nouveau moteur JENCO représente une solution d'avenir.

Le nécessaire d'entretien AGRO-PAC

L'action de propagande en faveur du nécessaire en question (voir TRACTEUR No 12/58, p. 33) a connu un beau succès, ce qui est tout à l'éloge des propriétaires de tracteurs. Cette action se clôturera le 31 mai 1959. Elle ne sera pas lancée une seconde fois, comme on le sait. Aussi conseillons-nous à ceux qui veulent encore passer une commande, de le faire sans tarder. La façon la plus simple de procéder est de verser d'avance 25 fr. au compte de chèques postaux VIII 32608 (Zurich) de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs, à Brugg, en inscrivant la commande au dos du bulletin vert.

Batterie spéciale pour
tracteurs Hürlimann

Cette batterie est construite avec une séparation spéciale, assurant une validité prolongée.

Plus



Nous livrons également:
Batteries pour autos, Batteries de motos, Batteries pour électromobiles, Batteries stationnaires ainsi que toutes autres genres de batteries.

Plus S.A. Accumulateurs et appareils électriques
Téléphone (061) 23 79 18 — BALE 6 — 3, Mühleggraben

Huile Rugal meilleure protection



Les additifs spéciaux que contient l'huile RUGAL protègent contre l'oxydation et la corrosion. Cette protection revêt une importance particulière lors des démarrages et arrêts fréquents et lorsque le moteur fournit continuellement de gros efforts.

Vente directe à des prix avantageux par



W. Blaser & Co. Hasle-Rüegsau, 034/35855