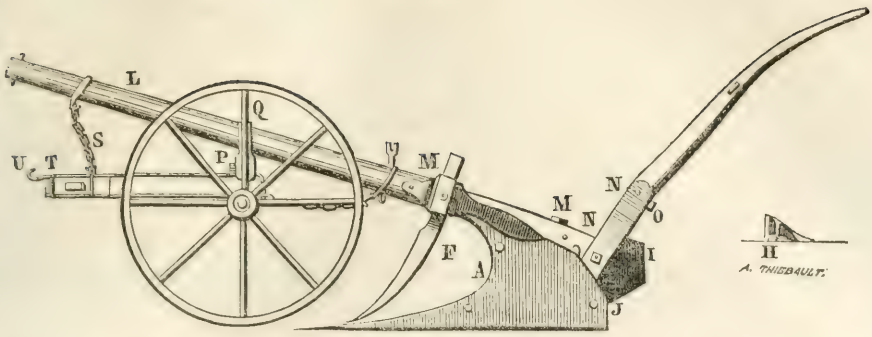
Fig. 243.



corps de la charrue par 3 boulons MMM; — le mancheron de droite est assujetti sur le versoir par 2 boulons; celui de gauche est maintenu, comme on le voit, à l'aide des boulons N N et de mentonnets O.

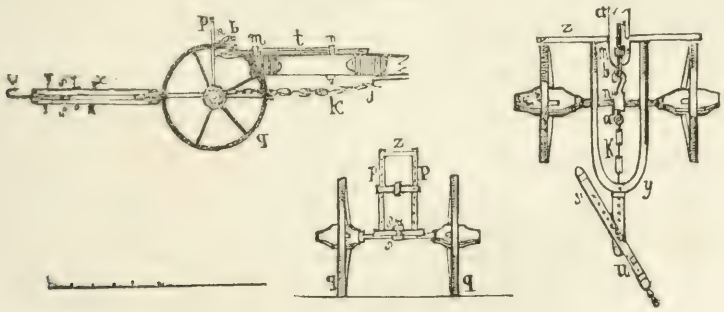
L'avant-train se compose de 2 roues, dont les moyeux sont en fonte, le cercle et les raies en fer forgé; — d'un essieu en bois revêtu en dessous de deux lames de fer qui, à leurs extrémités, lui servent de frète; — d'une sellette en plan incliné P sur laquelle on a pratiqué des trous destinés à recevoir la bride Q qui maintient la direction de la flèche; — d'une chaîne de tirage R qui détermine l'entrure; — d'une chainette S qui maintient le timon dans une position horizontale; — enfin d'une volée d'attelage indiquée de profil en T, et terminée par un crochet U qui peut servir au besoin à atteler un troisième cheval.

La charrue dite Champenoise diffère surtout de celle de Brie par l'inégalité des roues de son avant-train. Celle de droite, destinée à tourner dans le fond du sillon, doit avoir un diamètre plus grand que celle de gauche, parce que, sur les terrains labourés en hauts billons, s'il en était autrement, chargée de presque tout le poids de la charrue, elle risquerait à chaque instant de culbuter. — Une disposition analogue se retrouve dans la charrue anglaise de Norfolk et dans diverses charrues modernes. — Enfin, dans la fort bonne charrue de M. Rosé, que nous avons dû placer dans le § précédent, les deux roues, de même diamètre, mais indépendantes l'une de l'autre, peuvent s'élever ou s'abaisser tour-à-tour.

La charrue de Roville à avant-train n'étant autre que l'araire Dombasle dont nous avons parlé ailleurs, nous nous bornerons à la description de l'avant-train, qui permet de régler l'entrure du soc et la largeur de la raie avec une très-grande précision, quoique par un moyen différent de ceux qui ont été mis en usage jusqu'à ce jour.

Avec cet avant-train (*fig.* 244), on augmente

Fig. 244.



ou l'on diminue la largeur de la raie en faisant varier, à droite ou à gauche, au moyen d'une boîte à coulisse, l'extrémité antérieure de l'age sur l'avant-train; en sorte qu'on peut obtenir toutes les largeurs possibles dans la tranche, sans cesser de faire marcher la roue au milieu de la raie ouverte. La boîte à coulisse dont je viens de parler glisse sur une traverse horizontale où elle se fixe au moyen d'une vis de pression, et cette traverse elle-même s'élève ou s'abaisse à volonté pour régler l'entrure de la charrue. On a néanmoins conservé la chape du têtard, mais c'est uniquement dans le but de donner au laboureur le moyen de maintenir la direction de l'avant-train, lorsqu'on laboure en travers sur une pente rapide; dans tous les autres cas, la chape reste libre sur son axe, et c'est dans la boîte à coulisse et la traverse qui la porte que l'on doit trouver les moyens d'obtenir toutes les combinaisons possibles pour l'entrure de la charrue et la largeur de la tranche.

J, crochet fixé à l'extrémité d'une bande de fer qui garnit la face inférieure de l'age. A ce crochet s'adapte la chaîne *k* liant l'avant-train à la charrue, et sur laquelle se fait le tirage; — *b*, goujon faisant partie de l'avant-train; — *m m*, piton placés sur l'age.