

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 33 (1971)
Heft: 11

Artikel: Tracteur vigneron équipé de semi-chenilles
Autor: Sieg, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1082949>

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: 12.01.2026

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

Tracteur vigneron équipé de semi-chenilles

par R. Sieg, ingénieur, Wieselbourg (Autriche)

Il y a déjà une vingtaine d'années que les techniciens ont envisagé le montage de chenilles sur les tracteurs vignerons interlignes destinés à être mis en service dans les vignobles de forte inclinaison et qu'ils ont étudié ce problème de près. Leur objectif était d'arriver à mécaniser également les travaux de culture dans de tels vignobles, qui donnent souvent les meilleurs vins. Ce problème a d'ailleurs cessé de se poser dans certains cas parce que les viticulteurs ont renoncé à faire les pénibles efforts qu'exige le travail de la vigne sur des pentes très inclinées. On doit aussi dire que les chemins d'accès aux parcelles étaient très mauvais ou bien faisaient simplement défaut. Les vignobles de coteau représentent cependant encore de vastes superficies à l'heure actuelle. En modernisant leur mise en valeur, il est possible de parvenir non seulement à obtenir des vins de haute qualité, mais aussi à récolter d'importantes quantités de raisin. D'autre part, l'adoption des vignes hautes (plantation de la vigne en forme haute et libre avec large écartement) a permis de réduire dans une large mesure la dépense de travail jusqu'alors nécessaire, ainsi que de faciliter considérablement l'emploi des machines ou simplement de le rendre possible. Selon les conditions de sol et le volume de la végétation, le seuil d'utilisation des tracteurs interlignes à roues dans les vignes en pente se situe autour d'un taux d'inclinaison de 30 à 40 %, et cela malgré que des exécutions spéciales de ces machines soient mises en service.

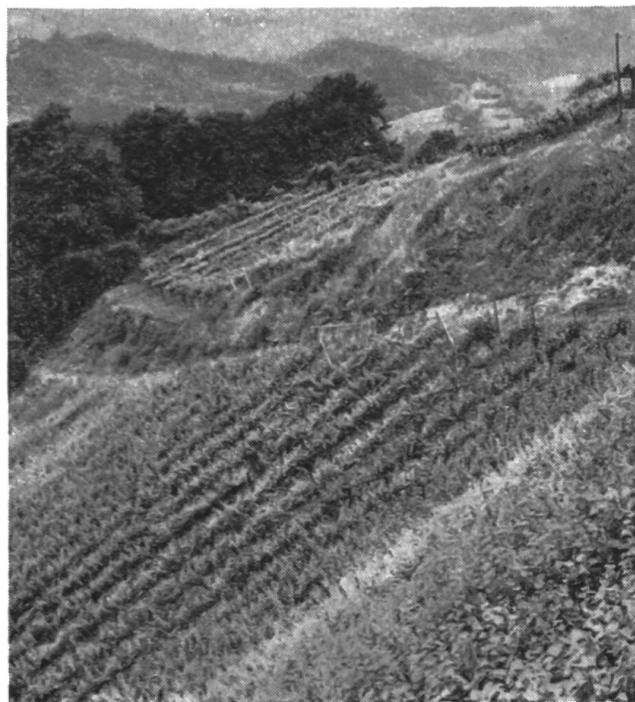


Fig. 1:
Type de vignoble de coteau à
taux d'inclinaison élevé sur le-
quel le tracteur vigneron inter-
ligne en question, à roues
arrière remplacées par des
semi-chenilles, a été mis en
service.



Fig. 2:
Aspect du tracteur vigneron interligne à semi-chenilles imaginé et réalisé par un viticulteur en tant que prototype, puis fabriqué ensuite en collaboration par deux ateliers de constructions mécaniques.



Fig. 3:
Emploi de ce tracteur à semi-chenilles avec une fraise à lames pour la préparation physique du sol dans un vignoble en pente.



Fig. 4:
Utilisation de la même machine avec un pulvérisateur et un réservoir à bouillie pour les traitements antiparasitaires et anticryptogamiques.

Par ailleurs, l'emploi de tracteurs interlignes à chenilles dans les vignobles de coteau a échoué à notre avis pour les raisons suivantes:

- Ces véhicules ne peuvent pas rouler sur les routes et les divers dispositifs imaginés pour les rendre aptes à circuler sur la voie publique se sont montrés inefficaces.
- Les chenilles occasionnent souvent des ennuis mécaniques et des réparations.
- Un tracteur vigneron à chenilles est d'un prix relativement élevé.
- Les machines conçues et réalisées jusqu'à maintenant ont été insuffisamment étudiées, cela étant dû au fait que la demande est plutôt faible et que les grandes firmes industrielles équipées pour les fabriquer ne s'intéressent guère à ces matériels.
- Les performances des tracteurs à chenilles ne répondent pas à ce qu'on attend, surtout quand on utilise ces tracteurs avec des machines ou instruments de travail du type tracté.
- Les risques de basculage latéral qu'ils présentent sont encore trop grands, bien qu'ils aient une faible garde au sol.
- La place laissée au conducteur est beaucoup trop exiguë, ce qui fait que la conduite de ces véhicules n'est ni commode ni agréable.

Dans l'intervalle, le problème de la circulation des tracteurs vignerons à chenilles sur les routes a été résolu dans certains cas du fait qu'il ne se pose plus, soit dans les exploitations des grandes régions viticoles qui disposent également d'un tracteur à roues en plus du tracteur à chenilles.

Le tracteur vigneron interligne à semi-chenilles qui est représenté sur les figures 2, 3 et 4 a été imaginé par un vigneron astucieux. Il l'a fabriqué tout d'abord entièrement lui-même avec du matériel de guerre récupéré ici ou là en mettant largement à profit les expériences faites avec les autochenilles et chenillettes militaires. Ce véhicule lui permit d'obtenir de bons résultats du point de vue de la rationalisation du travail. Il présentait toutefois de très nombreuses insuffisances d'ordre technique. Aussi le vigneron en question réussit-il à s'entendre avec deux ateliers de constructions mécaniques pour que son prototype de tracteur vigneron interligne à roues arrière remplacées par des semi-chenilles soit fabriqué sur le plan industriel. L'un de ces ateliers avait la représentation de tracteurs à roues d'une marque allemande connue, alors que l'autre s'occupait de véhicules à chenilles depuis la fin de la dernière guerre et possédait une vaste expérience dans ce domaine.

En ce qui concerne le tracteur seul, c'est-à-dire sans ses semi-chenilles, il a été soumis à des essais par la Société allemande d'agriculture conformément aux directives du code normalisé de l'OCDE et favorablement jugé.

Quant aux semi-chenilles, elles sont actuellement mises à l'épreuve par l'Institut fédéral autrichien d'essai de matériels agricoles.

En conclusion, rappelons que les principales caractéristiques techniques d'un tracteur vigneron interligne de conception moderne doivent être les suivantes:

Etroitesse / Longueur réduite / Centre de gravité abaissé / Relevage rapide des matériels de travail à la verticale ou montage de ces matériels entre les essieux / Différentiel blocable / Carénage de protection ou tiges pare-sarments / Moteur Diesel / Embrayage à deux temps / Boîte de vitesses avec six à huit marches avant / Prise de force indépendante normalisée / Frein de mécanisme / Relevage hydraulique avec transfert de charge / Poste de conduite confortable / Appareillage de contrôle complet.

Inspections militaires des véhicules à moteur 1971

En cas de mobilisation, la motorisation de l'armée est assurée en majeure partie par la réquisition des véhicules civils. Cette manière de procéder est certainement la plus avantageuse. Il ne serait pas judicieux de doter l'armée d'un parc complet de véhicules à moteur, notamment en raison des frais excessifs qu'entraîneraient l'achat, l'entretien et le garage de ce matériel.

En temps de paix, chaque véhicule à moteur prévu pour la réquisition est muni d'un ordre de fourniture. Le détenteur est tenu de présenter périodiquement le véhicule à une inspection militaire. Cette inspection est l'occasion de vérifier l'attribution du véhicule à la troupe et d'instruire le détenteur ou son remplaçant de ses obligations. L'inspection dure environ 30 minutes. Pendant le temps de réquisition, les détenteurs y sont convoqués une seule fois s'il s'agit de voitures et tous les quatre ou cinq ans pour les véhicules utilitaires.

En tant qu'office chargé de la réquisition des véhicules à moteur nécessaires à l'armée, à la protection civile et à l'économie de guerre, le Service des transports et des troupes de réparation procède de nouveau à ces inspections qui ont lieu cette année du 23 août au 29 octobre. Les détenteurs des véhicules en question reçoivent en temps utile une convocation. Ils sont priés de suivre exactement les instructions qu'elle contient et d'apporter à l'inspection tous les documents indiqués.

Pour être assurées du succès de leur travail, les équipes chargées des inspections doivent pouvoir compter sur la bonne volonté et la ponctualité des détenteurs. Ceux qui sont empêchés de se présenter à l'inspection sont tenus d'en informer par téléphone l'office de convocation, au plus tard le jour de l'inspection. S'ils font défaut sans excuse ils s'exposent à des enquêtes désagréables et en cas de récidive ils doivent supporter les frais de l'inspection complémentaire.

Le Service des transports et des troupes de réparation remercie d'ores et déjà les détenteurs de véhicules à moteur de leur compréhension et de leur collaboration.

Service des transports et des troupes de réparation
Bureau de réquisition des véhicules à moteur
3000 Berne 25, Téléphone (031) 67 28 85