

115

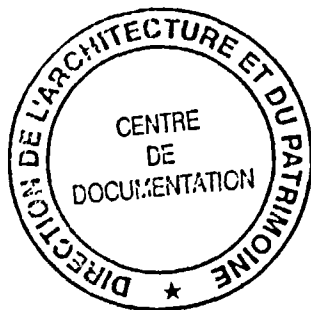
ÉDOUARD DE LAUBRIE
ENQUÊTES, DOCUMENTATION, RÉDACTION DES NOTICES
ET DES TEXTES

JEAN-RENÉ TROCHET
CONCEPTION, DIRECTION ET INTRODUCTION

Dessins de Valérie Froc
avec la participation de Marc Hamandjian
Cartes de Edouard de Laubrie
et Emmanuel Vincent-Guillerme

Véhicules agricoles des régions de France

MATÉRIAUX POUR UNE
ETHNOLOGIE HISTORIQUE



MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA FRANCOPHONIE
MISSION DU PATRIMOINE ETHNOLOGIQUE
MUSÉE NATIONAL DES ARTS ET TRADITIONS POPULAIRES
ASSOCIATION FRANÇAISE DES MUSÉES D'AGRICULTURE
1994

[145224]

Mise en page : Grafibus
Photocomposition : Jacques Lagane
Reproduction : Vit'Repro
Impression couverture : Relais Graphique

REMERCIEMENTS	7	- véhicule à avant-train fixe - véhicules à avant-train mobile - véhicules à avant-train tournant	
INTRODUCTION			
1. Géographie et ethnographie	10	3. Les aménagements des véhicules au-dessus de l'essieu	
1.1. Véhicules et genres de vie		32	
1.2. Le temps des grandes enquêtes (1937-1942)		3.1. Le plancher :	
1.3. Questions posées		- le plancher ajouré - le plancher plein	
2. Linguistique et ethnographie	13	4. Les modes de freinage	
L'école de Hambourg et la "Géographie des traditions populaires"		34	
3. La technologie culturelle	14	4.1. Action directe sur le sol 4.2. Action sur la roue 4.2.1. directe 4.2.2. indirecte Manœuvre proche des roues Manœuvre à distance : la mécanique	
4. Des pistes qui restent à explorer ...	16	5. Les accessoires	
4.1. Véhicules, structures agraires		34	
4.2. Les problèmes terminologiques et linguistiques		5.1. Treuils	
4.3. Structure, forme et évolution des véhicules ruraux		5.1.1. Treuil transversal 5.1.2. Treuil longitudinal 5.2. Contenants fixes ou mobiles 5.3. Sièges ou marchepieds 5.4. Plaques 5.5. Couleurs des véhicules	
<hr/> PREMIERE PARTIE <hr/>			
LES VÉHICULES : TYPOLOGIE ET GLOSSAIRE DESCRIPTIF <hr/>			
PRÉSENTATION TYPOLOGIQUE ET LEXICOGRAPHIQUE DES VÉHICULES AGRICOLES		GLOSSAIRE DE DESCRIPTION MORPHOLOGIQUE (EN FRANÇAIS) DES VÉHICULES TRADITIONNELS	
1. Le maintien de la charge	27	37	
1.1 L'essieu		GLOSSAIRE ILLUSTRÉ DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DES VÉHICULES	
1.2. Les roues		41	
2. Les grandes familles de véhicules	28	<hr/> SECONDE PARTIE <hr/>	
2.1. Véhicules à un essieu		LES VÉHICULES AGRICOLES DES RÉGIONS DE FRANCE <hr/>	
- véhicules sans plancher : le triqueballe		PRÉLIMINAIRES	47
- véhicules avec plancher : la charrette, la bétailière, le tombereau		Méthode d'utilisation de cette étude Explication de la fiche typologique	
2.2. Véhicules à deux essieux			

Abréviations utilisées dans les fiches typologiques de véhicules
Principes utilisés pour le dessin des véhicules
Listes de valeurs utilisées dans la rédaction des fiches typologiques

LES RÉGIONS

Alsace - Bas-Rhin, Haut-Rhin	51
Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim	
Aquitaine - Lot-et-Garonne, Landes, Dordogne, Pyrénées-Atlantiques	121
Musée Basque, Bayonne	
Musée d'Aquitaine, Bordeaux	
Écomusée de la Grande Lande, Sabres	
Musée-atelier de produits résineux, Luxey	
Auvergne - Cantal, Haute-Loire, Allier, Puy-de-Dôme	215
Musée national des Arts et Traditions populaires, Paris	
Bourgogne - Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Nièvre	233
Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Pucousin, Dijon	
Écomusée de la Bresse Bourguignonne, Pierre-de-Bresse	
Musée ATP, Saint-Germain-du-Bois	
Bretagne - Morbihan, Ille-et-Vilaine	265
Musée de Bretagne, Rennes	
Écomusée de la Bintinais, Rennes	
Centre - Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret	289
Conservatoire du Machinisme et des Pratiques Agricoles, Chartres	
Entretien avec Mr et Mme Launay	
Champagne-Ardenne - Ardennes, Marne, Haute-Marne, Aube	313
Musée national des Arts et Traditions populaires, Paris	
CORSE - Corse-du-Sud, Haute-Corse	323
Franche-Comté - Doubs, Haute-Saône, Jura, Territoire-de-Belfort	327
Musée du Folklore Comtois, Besançon	
Musée de Plein Air, Nançray	
Musée départemental d'Histoire et de Folklore Albert Demard, Champlitte	
Ile-de-France - Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise, Yvelines	369

Musée du Pays de France, Villiers-le-Bel
Musée départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin
Écomusée de Savigny-le-Temple, Savigny-le-Temple

Languedoc-Roussillon - Gard, Pyrénées-Orientales, Aude	399
Limousin - Corrèze, Creuse, Haute-Vienne	405
Lorraine - Moselle, Meuse, Vosges	419
Musée Municipal, Saint-Dié-des-Vosges	
Musée Historique Lorrain, Nancy	
Midi-Pyrénées - Ariège, Haute-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées, Tarn	439
Musée du Charroi Rural, Salmiech	
Nord-Pas-de-Calais - Pas-de-Calais	473
Musée du Terroir "La Carrière Delporte", Villeneuve-d'Ascq	
Basse-Normandie - Manche	489
Musée de la Ferme du Cotentin, Sainte-Mère-Eglise	
Musée Régional du Cidre, Valognes	
Haute-Normandie - Seine-Maritime	511
Pays de la Loire - Maine-et-Loire, Vendée, Sarthe, Loire-Atlantique	515
Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz	
Picardie - Oise, Somme	539
Musée Régional du Machinisme Agricole, La Ferté-Milon	
Conservatoire de la Vie Agricole et Rurale, Hétomesnil	
Musée national des Arts et Traditions populaires, Paris	
Poitou-Charentes - Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne	575
Provence-Alpes-Côte d'Azur - Var	585
Conservatoire du Patrimoine Ethnologique de la Haute-Provence, Mane	
Écomusée du Pays de la Roudoule, Puget-Rostang	
Rhône-Alpes - Isère, Loire	595
Musée Dauphinois, Grenoble	
Musée Alice Taverne, Ambierle	
INDEX DES CARTES DE L'INTRODUCTION	653
INDEX DES DESSINS DES FICHES ET DES NOTICES	653
INDEX DES CARTES DÉPARTEMENTALES	653
INDEX DES FICHES TYPOLOGIQUES	654
BIBLIOGRAPHIE	657

R E M E R C I E M E N T S

Nous exprimons notre profonde gratitude à toutes les personnes et institutions qui ont manifesté de l'intérêt à l'égard de cette étude sur les véhicules agricoles, et tout particulièrement :

Mesdemoiselles et Mesdames Aptel, Baron, Blondel, Bonnebas, Bosso, Boyreau, Claudel, Combe, Coppin, Coquille, Guichard, Musset, Prod'homme, Tourne-Maillol ;

Messieurs Berthelier, Bouiller, Bourgin, Delqueux, Demard, Desirat, Deveria, Dorléans, Dubuc, Duclos, Keller, Landelle, Maurin, Moniot, Ortais, Pagola, Ribeton, Rivière, Thabourey, Tucoc-Chala, Wasserman ;

Mademoiselle Guylaine Bouvy ;

les Institutions et Musées suivants :

Musée Alice Taverner, Ambierle (Loire)
Musée Basque, Bayonne (Pyrénées-Atlantiques)
Écomusée du Beauvaisis, Beauvais (Oise)
Musée du Folklore Comtois, Besançon (Doubs)
Musée d'Aquitaine, Bordeaux (Gironde)
Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz (Loire-Atlantique)
Musée départemental d'Histoire et de Folklore Albert Demard, Champlitte (Haute-Saône)
Conservatoire du Machinisme et des Pratiques Agricoles, Chartres (Eure-et-Loir)
Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Puycousin, Dijon (Côte-d'Or)
Musée Régional du Machinisme Agricole, La Ferté-Milon (Aisne)
Musée Dauphinois, Grenoble (Isère)
Conservatoire de la Vie Agricole et Rurale, Hétomesnil (Oise)
Musée-atelier de produits résineux, Luxey (Landes)
Conservatoire du Patrimoine Ethnologique de la Haute-Provence, Mane (Alpes-de-Haute-Provence)
Musée de Plein Air, Nancrey (Doubs)

Musée Historique Lorrain, Nancy (Moselle)
Musée national des Arts et Traditions populaires, Paris
Écomusée de la Bresse Bourguignonne, Pierre-de-Bresse (Saône-et-Loire)
Écomusée du Pays de la Roudoule, Puget-Rostang (Alpes-de-Haute-Provence)
Écomusée de la Bintinais, Rennes (Ille-et-Vilaine)
Musée de Bretagne, Rennes (Ille-et-Vilaine)
Musée du Machinisme Agricole, Revest-Saint-Martin (Alpes-de-Haute-Provence)
Écomusée de la Grande Lande, Sabres (Landes)
Musée départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin (Seine-et-Marne)
Musée Municipal, Saint-Dié-des-Vosges (Vosges)
Musée ATP, Saint-Germain-du-Bois (Saône-et-Loire)
Musée de la Ferme du Cotentin, Sainte-Mère-Eglise (Manche)
Musée du Charroi Rural, Salmiech (Aveyron)
Écomusée de Savigny-le-Temple (Seine-et-Marne)
Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim (Haut-Rhin)
Musée Régional du Cidre, Valognes (Manche)
Musée du Terroir La Carrière Delporte, Villeneuve-d'Ascq (Nord)
Musée du Pays de France, Villiers-le-Bel (Val-d'Oise).

Nous adressons nos remerciements à :

Mesdemoiselles et Mesdames Bekus, Christophe, Gluck, Jaoul, Lozza, Morisson, Pannequin, Messieurs Guadagnin, Maguet, Martin, Pelle, Thill du Musée national des Arts et Traditions populaires.

Enfin, notre reconnaissance va à :

Monsieur François Sigaut, Président de l'Association Française des Musées d'Agriculture ; la Direction du Patrimoine et la Mission du Patrimoine Ethnologique.

Cette enquête avait trois objectifs initiaux. Il s'agissait d'abord de procéder à un inventaire scientifique des véhicules ruraux de transport utilitaires traditionnels, conservés dans un certain nombre de musées français représentatifs. Les personnes informées savent que la situation scientifique des musées d'ethnographie en France est caractérisée par un fort décalage entre le nombre important d'objets conservés et le faible nombre de catalogues ou d'outils d'analyse dont on dispose à leur sujet. Elles savent aussi que pour l'instant, dans le domaine des collections d'agriculture comme dans d'autres, l'idée d'établir un inventaire national, raisonné et thématique, se heurte à trop de difficultés pour ne pas commencer le travail par des séries à la fois représentatives et limitées, étudiées dans des établissements intéressés. L'une de ces difficultés provient du statut des musées d'agriculture, souvent associatifs ou privés, pour lesquels un traitement de leurs collections identique à celui des musées nationaux ou territoriaux soulève des problèmes de divers ordres. Ces musées sont en outre parfois fragiles et le patrimoine qu'ils abritent susceptible d'être un jour partiellement ou totalement dispersé : il n'est donc pas trop tôt pour en esquisser une reconnaissance et donner des documents de référence aux institutions, aux chercheurs et au public.

Cet inventaire ne comprend cependant pas tous les objets ni toutes les rubriques que nous aurions souhaité y voir figurer : il a consisté principalement à établir et à remplir une fiche descriptive qui regroupe les principales caractéristiques de ces objets complexes. Au plan des lieux de l'enquête, notre point de départ était le Guide du Patrimoine rural, publié par l'AFMA en 1988, et complété par la connaissance personnelle que nous avons de tel ou tel musée.

Cependant, certains des musées sollicités n'ont pas donné suite à notre demande et d'autres, faute d'informations exactes de notre part sur leurs collections, ont dû échapper à notre recherche. Mais cela n'explique qu'en partie le côté partiel de notre enquête. D'une part, le temps nous était trop compté (18 mois), et notre effectif trop réduit (2 personnes au total) pour transformer celle-ci en une véritable étude de synthèse. D'autre part, les informations directes sur les véhicules anciens sont maintenant difficiles à rassembler car les fabricants et les utilisateurs deviennent rares. Il a donc été impossible de réaliser ce qui nous avait semblé un temps pouvoir constituer l'un des points forts de notre travail : une enquête comparative sur les techniques de fabrication et sur les conditions de production et d'utilisation des véhicules conservés dans les musées, à partir d'une série d'entretiens avec des artisans et des utilisateurs. Nous n'avons pu recueillir qu'un seul témoignage en ce sens, que nous reproduisons intégralement (p. 300). Un aspect voisin de celui-ci, mais qui aurait demandé des collaborations extérieures bien difficiles à réunir en si peu de temps, était de pratiquer une analyse des bois composant les véhicules pour en étudier la composition. Les témoignages recueillis insistent surtout en effet sur les essences des rais et du moyeu, mais sont plus discrets sur les pièces souvent très diversifiées qui forment le reste du véhicule : l'acacia semble avoir été l'essence la plus utilisée pour la fabrication des rais tandis que l'orme, et surtout l'orme tortillard, était considéré comme le meilleur bois pour le moyeu. Ces arbres ne poussent cependant pas partout et il faut envisager à la fois les espèces de substitution et les réseaux d'approvisionnement, aspects sur lesquels notre enquête n'apporte que bien peu de renseignements. Enfin, le but de ce travail n'était pas de compiler la bibliographie écrite sur ce

sujet et de faire une synthèse (qui aurait été à vrai dire sans doute fort incomplète) à partir d'elle : nous fournissons cependant la plupart des références bibliographiques intéressant les véhicules ruraux traditionnels tout au long de l'ouvrage.

2 / Cet objectif primordial se doublait d'une intention plus proprement muséographique : attirer l'attention sur une catégorie d'objets mal connus, sous-estimés, et donc particulièrement menacés, y compris dans certains des endroits où ils se trouvent conservés. Le faible intérêt qu'on leur témoigne souvent dans les musées rejoint leurs caractéristiques morphologiques - objets lourds, encombrants, peu maniables - pour les tenir souvent à une place subalterne dans les présentations ethnographiques. Ailleurs, ils servent ou ont servi depuis longtemps de bois à brûler ou achèvent de pourrir dans des cours ou des hangars abandonnés. C'est un adhérent de l'AFMA passionné par les véhicules ruraux, M. Béranger, qui actualisa une intention qui nous avait effleuré quelque temps auparavant. M. Béranger nous avait signalé en effet que parmi les nombreux véhicules qu'il avait observé dans différents endroits de France, depuis vingt-cinq ans, bien peu à sa connaissance avaient survécu. Il était donc temps de faire quelque chose pour essayer de sauver ceux qui restaient, avec les moyens dont nous disposions : en les faisant mieux connaître à partir des collections des musées d'agriculture.

De ce point de vue, il faut bien dire que le résultat de l'enquête est à la fois encourageant et modeste. Encourageant parce que la disponibilité de nombreux collègues et responsables de collections nous a prouvé que notre initiative était bienvenue et qu'elle répondait authentiquement à un besoin. Modeste parce que sur les trente-deux musées visités, nous n'avons inventorié finalement que 179 véhicules. 179 véhicules sur les centaines de milliers qui parcouraient encore les chemins et les routes il y a une quarantaine d'années : c'est bien peu, même si notre exploration est loin d'avoir été exhaustive ! Et ce constat n'a rien d'une évocation nostalgique : la comparaison entre les rares éléments bibliographiques anciens sur le sujet et les collections actuelles nous apprennent que certains des types régionaux, identifiés dans les années 1930, ne figurent qu'en très petit nombre dans les musées visités : il en est ainsi du

car flamand, dont un seul exemplaire a pu être recensé au cours de l'enquête. D'autres n'y figurent pas et n'y entreront peut-être jamais, comme le char picard à trois roues, le *trinoir*, autrefois fort répandu.

Dans ces conditions, il est clair que le troisième objectif de ce travail, reprendre et compléter les quelques grands travaux effectués sur l'origine et la répartition des grands types de véhicules ruraux utilitaires, n'a pu être atteint que très partiellement. À vrai dire, sans chercher à nous dérober ni à nous excuser, il s'agissait plus d'un souhait que d'un but : les collections ethnographiques ne répondent pas toujours facilement aux objectifs qu'on leur assigne, faute d'être suffisamment exhaustives ou faute d'avoir été toutes vues. Mais ce constat évite au moins de laisser croire qu'il n'y a plus rien à dire sur elles. Toutefois, de façon à rendre moins aride la lecture des notices de véhicules, nous les avons complétées par le dépouillement sélectif de plusieurs enquêtes inédites, conservées au Musée national des Arts et Traditions populaires. Ces enquêtes constituent en effet d'authentiques sources sur le sujet et permettent de situer les objets étudiés dans leur contexte : l'enquête de la Commission des Recherches collectives (C.R.C., 1937-1938), l'enquête sur l'ancienne agriculture (E.A.A., 1937), l'enquête pour l'Atlas folklorique de la France (A.F.F., 1942), et le fichier des collections de province, constitué par G.H. Rivière après la seconde guerre mondiale, et connu au MNATP sous le nom de « fichier X ».

Cette adjonction nous a semblé possible parce que ces enquêtes, qui s'étaient au total sur une douzaine d'années, sont à peu près contemporaines de la majorité des véhicules conservés dans les musées français, et entrés dans leurs collections à partir du début de la décennie 1970-1980. Nous avons extrait de la première une série de textes qui illustrent le contexte de fabrication et d'utilisation des véhicules de transport attelés, parfois leur contexte historique, parfois aussi leurs relations avec les autres types de transports. Cette enquête se prêtait en effet particulièrement à l'illustration des notices parce que son échelon le plus fréquent est la monographie communale, contrairement à l'E.A.A. qui contient le plus souvent des informations regroupées au niveau du département. Seule la monographie communale a véritablement valeur de source

pour notre travail car elle permet d'apporter des renseignements inédits et de poser certaines questions au plus près de l'origine des objets. L'enquête de l'A.F.F. comporte principalement des cartes départementales, établies en fonction d'une problématique alors dominante : le nombre des roues des véhicules. Bien que cet aspect soit loin d'épuiser le sujet, il l'aborde néanmoins d'un point de vue qui se justifie parfaitement, comme nous le verrons plus bas. Ces cartes inédites viennent compléter aussi l'unique carte de répartition connue jusqu'à présent et reproduite dans de nombreux ouvrages : celle de Deffontaines, publiée en 1938 (carte n°1). Nous avons donc décidé de les joindre à notre travail, en fonction du cadre géographique adopté. Enfin, le « fichier X » contient de précieux dessins de véhicules ruraux, principalement issus de l'extrême Sud-Ouest de la France, et qui ajoutent un important supplément aux informations recueillies pour cette région.

Le cadre n'est pas typologique ou thématique : il est géographique et administratif. Un découpage parallèle à celui des atlas linguistiques, par exemple, n'aurait été utile que si une corrélation essentielle était apparue entre leur sujet et le nôtre, ce qui ne fut pas le cas. Le faible nombre de nos objets nous a définitivement orienté vers le découpage des régions administratives, la taille des unités qu'il regroupe correspondant le mieux à la quantité et à la répartition des objets inventoriés. À l'intérieur de chacune des régions administratives, nous trouverons donc principalement trois types de documents : les notices des véhicules inventoriés dans les musées, des cartes de répartition départementales des véhicules à deux roues et à quatre roues issues de l'A.F.F., et des monographies communales extraites de la C.R.C. En outre, de façon à donner une idée de la variété des types de véhicules et à faciliter la lecture des notices, nous avons fait précéder ces documents par une étude typologique sommaire et par un glossaire des principaux termes techniques.

Mais puisque nous venons de parler des atlas linguistiques, ces derniers nous invitent à terminer cette introduction par un souhait : le temps est loin, à bien des points de vue, où il semblait possible de regrouper dans un atlas les faits et les traits « folkloriques » français. Dans l'esprit de ses initiateurs, ces faits et traits étaient

évidemment ruraux et ils étaient encore largement vivants à l'époque où le dessein fut conçu. Or on sait que ce projet ne vit jamais le jour, même si son objectif fut partiellement suppléé plus tard par les atlas linguistiques et ethnographiques, somme qui est globalement l'un des meilleurs outils pour l'étude des dernières générations d'objets techniques de nos campagnes. S'il est aujourd'hui trop tard pour reprendre une enquête qui avait réservé une place de choix aux véhicules de transport ruraux traditionnels, il ne l'est pas encore pour dresser des catalogues raisonnés de ce vaste patrimoine à travers notre pays, moins connu aujourd'hui et plus menacé que beaucoup ne l'imaginent. Espérons donc que le présent travail sera le premier d'une longue série.

Évoquer les relations entre l'ethnographie et la dialectologie conduit tout naturellement à parler des sources et des disciplines qui ont traité des véhicules de transport ruraux. Paradoxalement, le thème a fait l'objet d'assez peu d'études alors que plusieurs disciplines des sciences humaines se sont intéressées à lui. Ce fut d'abord le cas, en France, de la géographie humaine puis de la philologie. À de rares exceptions près, pour des raisons qui tiennent en grande partie à l'histoire de l'ethnologie dans notre pays, ils ont assez peu intéressé les ethnologues. Plus récemment, alors que ces disciplines se sont écartées depuis assez longtemps des études sur la vie matérielle traditionnelle, l'histoire et l'archéologie ont pris le relais, mais encore assez timidement. Il faut essayer de s'interroger sur ces chevauchements disciplinaires, puisqu'ils réagissent évidemment sur la formation du cadre théorique des travaux de ce type, et *de facto* sur leur statut scientifique.

I GÉOGRAPHIE ET ETHNOGRAPHIE

1.1. VÉHICULES ET GENRES DE VIE

Les moyens de transport sont bien évoqués parmi les manifestations qui doivent intéresser les ethnographes à la fin du XIX^e siècle, et *L'Atlas linguistique de la France*, de Gilliéron et Edmont, leur consacre quelques questions (carte n° 3). Mais c'est la géographie humaine qui fournit en France le premier cadre théorique à l'étude des véhicules, au début du XX^e siècle. Les transports occupent une place de choix dans les *Principes de géographie humaine* de Vidal de la Blache, parus à

titre posthume en 1922 mais écrits vers 1910. Il leur accorde un chapitre de la troisième partie de son ouvrage consacrée à la circulation, dans lequel un sous-chapitre est dédié aux véhicules (p. 224). Le champ d'observation de Vidal de la Blache, comme celui de ses successeurs géographes jusqu'aux années 1970, est bien sûr très différent du nôtre : l'auteur ne distingue pas le contemporain du passé de la même façon que nous dans l'examen des véhicules puisqu'ils sont utilisés sous ses yeux. Ils constituent donc autant pour lui un matériau ethnographique vivant qu'un sujet d'étude contemporain.

Son point de départ consiste à voir le problème des véhicules comme un élément général de la relation de l'homme à son milieu. Mais malgré une approche largement déterministe, Vidal ne néglige pas les aspects culturels. L'importance des conditions naturelles tient ainsi une bonne place pour expliquer les perfectionnements dans la construction des voitures : « Les perfectionnements, suggérés par un usage intensif et fréquent, se sont produits dans les régions que prédisposaient des avantages de relief et de sol » (p. 225). Mais c'est une réflexion de technologue qui apparaît lorsqu'il tente de cerner les problèmes de diffusion. Ainsi, lorsqu'il aborde les transports de la Gaule, il écrit : « Les spécimens recueillis montrent une grande variété de types. Plus massives dans les sépultures de Bourgogne, les roues se montrent très hautes, très minces et pourtant très solides sous leur armature de fer, dans les trouvailles faites à Reims, au seuil des vastes plaines qui, de la Champagne à la Belgique, s'étendent vers l'Europe centrale. (...) La roue, d'ailleurs, avait reçu dans les plaines du Nord de la Gaule des applications au matériel agricole, tout à fait étrangères au monde romain » (p. 226).

Ce point de vue sera repris et développé par ses élèves et successeurs dans l'entre-deux-guerres. Dès 1926, dans le second tome de la *Géographie humaine de la France*, Jean Brunhes et Pierre Deffontaines, dessins à l'appui, s'interrogeaient sur la variété des types de véhicules ruraux en France, en soulignant assez clairement le rôle des phénomènes de diffusion : « Une fois de plus, il faut faire intervenir en géographie des causes historiques » (p. 207). Cette réflexion aurait peut-être pu conduire à la prise en compte des objets ethnographiques par la géographie humaine, mais elle se heurtait aux limites qu'assignait Brunhes à cette discipline : « Ce serait une grave erreur que de placer sur un même plan, en géographie humaine,

les faits fondamentaux et ces « objets » qui sont au sens littéral du mot (pour les géographes, mais non pas encore un coup pour les ethnographes) des faits accessoires. En s'écartant des faits essentiels de la géographie humaine, les faits ethnographiques s'éloignent de plus en plus de la géographie proprement dite, tout en restant assujettis à de légitimes préoccupations de localisation et de distribution géographiques » (Brunhes, 1956, p. 265). À qui s'adressait au juste cette nuance ou cette reconnaissance ? En tout cas, à cette époque, Van Gennep n'avait même pas commencé la rédaction de son Manuel et aucun ethnographe connu n'avait pensé à dresser des cartes des objets de la vie matérielle en France. Autrement dit, Brunhes balisait le champ d'investigation d'ethnographes imaginaires en posant les questions pour eux mais en s'en retirant en même temps. C'est pourtant à Deffontaines lui-même, malgré la réserve émise dans le livre qu'il avait co-rédigé avec son maître, que nous devons la première étude importante sur les véhicules ruraux en France (Deffontaines, 1932). Cette contradiction, qui fait des géographes les premiers scientifiques à avoir exploré le problème des véhicules tout en le situant à la périphérie de leur domaine, s'explique sans doute en partie par l'ambiguïté de la notion de genre de vie. On peut le résumer par deux questions qui se recoupent : comment passer d'un point de vue qui fait de la prise en compte des véhicules un élément d'un ensemble plus général, à une étude intrinsèque sur ces derniers ? À partir de quand considère-t-on qu'un problème est marginal alors qu'on est en mesure de poser de bonnes questions à son propos ? De fait, dans son article, Deffontaines mettait pour la première fois en avant un trait discriminant essentiel : le nombre des roues. En 1937, il donnait une version résumée de cet article au 1^{er} congrès international de Folklore, en publiant une carte dont la source reste incertaine puisque l'enquête de la Commission des recherches collectives n'était pas encore achevée à cette date (Deffontaines, 1938).

1.2. LE TEMPS DES GRANDES ENQUÊTES (1937-1942)

Entre temps, sous l'impulsion de Georges-Henri Rivière, l'intérêt officiel pour les traditions populaires paysannes « matérielles » était né et avait fait la part belle aux véhicules dans les enquêtes et les questionnaires. L'année 1937 voyait en effet à la fois le lancement de l'enquête

sur l'Ancienne Agriculture, à l'initiative du département des Arts et Traditions populaires du Musée de l'Homme, et celle de la Commission des recherches collectives du Comité de l'Encyclopédie Française, fondée par l'historien Lucien Fèvre. Autrement dit, même indirectement, les historiens de l'école des Annales s'intéressaient aussi aux véhicules de transport ruraux. On sait par ailleurs que le secrétaire de la Commission n'était autre qu'André Varagnac, conservateur adjoint du département des Arts et Traditions populaires, qui accueillait également le siège de la Commission.

Les deux investigations portaient le même nom, *Les modes de locomotion et de transport traditionnels*, mais n'accordaient pas aux véhicules la même importance : le questionnaire sur l'Ancienne Agriculture leur consacrait seulement son dernier chapitre, le cinquième, tandis qu'ils formaient l'un des quatre thèmes choisis par la C.R.C. pour sonder les techniques et les coutumes paysannes. Dans les deux cas, les modes de transport traditionnels incluaient aussi le portage et le bât. Les deux enquêtes ne furent pas diffusées de la même façon : celle sur l'Ancienne Agriculture fut envoyée aux directions des services agricoles départementaux, et les directeurs ou leurs adjoints y répondirent le plus souvent. L'enquête de la C.R.C. fut principalement envoyée aux écoles normales d'instituteurs, mais des correspondants privés y furent aussi associés, ce qui explique à la fois son caractère plus ponctuel et dans l'ensemble plus prolixe que la précédente. On peut se demander pourquoi un tel sujet fut choisi pour illustrer le thème de la vie matérielle dans l'enquête de la C.R.C., alors qu'il était loin d'avoir bénéficié d'une approche comparable à celle que Marc Bloch avait consacrée aux instruments aratoires. La réponse s'impose probablement d'elle-même, bien que rien ne vienne la confirmer explicitement dans les sources : le trait qui semblait le plus pertinent pour aborder le sujet était à la fois facilement cartographiable et ne nécessitait pas une formation bien précise de la part des enquêteurs. Autrement dit, à partir d'un trait principal voire unique, le nombre de roues, on pouvait penser que les « légitimes préoccupations » évoqués par Jean Brunhes, décédé à l'époque du lancement des enquêtes, allaient pouvoir donner des résultats. Ce ne fut pourtant pas le cas malgré la relative richesse des informations réunies en

quelques mois. Contrairement aux autres thèmes d'enquête retenus par la Commission -les usages de moisson, la forge de village et l'alimentation populaire quotidienne-, celui sur les modes de locomotion et de transports traditionnels est resté moins connu et n'a fait l'objet, à notre connaissance, d'aucune notice.

Mais l'élan n'allait pas s'arrêter là puisqu'en 1942 le Musée national des Arts et Traditions populaires lançait l'*Atlas Folklorique de la France*, dont la question n° 33 concernait également les véhicules de transport : *Charrettes à deux ou à quatre roues. Pour les transports agricoles, utilisait-on traditionnellement des charrettes à deux roues ou à quatre roues? ou simultanément les unes et les autres?* Il ne semble pas, le titre seul suffirait à la prouver, que cette enquête ait tenu compte du résultat des deux autres, dont on peut même douter qu'elles aient été analysées lorsque l'Atlas fut lancé. Sa formulation indique qu'elle continuait à suivre l'objectif des deux précédentes, défini par Deffontaines dix ans auparavant. Cela pose évidemment le problème des déterminants et de la méthode de ces enquêtes, et traduit la difficulté éprouvée par les ethnographes pour envisager de façon autonome le domaine des techniques de la vie rurale. Il est significatif par exemple que le questionnaire de l'Atlas Folklorique était muet sur les techniques de fabrication des véhicules, alors qu'un des thèmes de la C.R.C. concernait la forge de village. *A fortiori*, il n'était pas question d'une analyse de la diversité des formes et des structures des véhicules, de l'étude des moyens de traction et d'une recherche sur le vocabulaire des parties constitutives. Ainsi, tandis que la géographie avait délimité son champ face à l'ethnographie, au moins théoriquement, celle-ci se montrait peu capable de fixer une problématique précise face à ses objets propres. Les enquêtes suivaient en fait une piste ouverte aux marges de la géographie, mais sans y ajouter grand chose.

1.3. QUESTIONS POSÉES

L'idée principale de Brunhes et de Deffontaines au sujet des véhicules ruraux, dans le droit fil de la pensée vidalienne, était diffusionniste : il s'agissait de déterminer l'antériorité d'un des deux types de véhicules l'un par rapport à l'autre. Dans la *Géographie humaine de la France*, les deux auteurs affirmaient que les véhicules à

quatre roues étaient plus primitifs que les deux roues et qu'ils avaient régulièrement reculé devant eux. Ces auteurs voyaient dans la dispersion des zones de voitures à quatre roues une lamination consécutive à la pénétration des deux roues : « Dans le Massif Central, les voitures à quatre roues ressemblent étrangement à celles de la grande zone de l'Europe centrale : même longueur, même étroitesse, même disposition en échelles latérales. On dirait qu'il y a des rapports étroits entre ces différents îlots du Centre, très séparés les uns des autres, et le vaste domaine de l'Est. On est conduit à l'idée d'une extension ancienne beaucoup plus grande de la voiture à quatre roues. Elle aurait progressivement reculé devant l'invasion de la voiture à deux roues venue de l'Ouest et de la Méditerranée et ne se serait maintenue, en îlots endémiques, que dans des endroits peu accessibles qui auraient servi de refuge » (Brunhes et Deffontaines, 1926, p. 212). Cette idée diffusionniste s'accompagnait de celle d'une professionnalisation de la fabrication des véhicules à deux roues : « C'est un homme du métier qui les construit forcément, un charron, tandis que les quatre roues souvent sont simplement l'œuvre du cultivateur lui-même » (Deffontaines, 1938, p. 118). À son appui, et avec l'aide de quelques exemples, les auteurs avançaient aussi le perfectionnement du réseau routier : dans les Landes, les voitures à deux roues auraient supplanté les voitures à quatre roues dans les années 1820-1860 lorsqu'on décida de paver les routes. Ces intuitions se heurtaient cependant au constat de situations régionales contrastées, caractérisées par la progression du quatre roues sur le deux roues. Deffontaines devait reconnaître par exemple que le car flamand, énorme véhicule à quatre roues, avait débordé de son aire originelle en s'étendant en Boulonnais, en Picardie et en Brie (*ibid.*, p. 119).

Dans un ouvrage publié en 1971, M. Gautier retourna la proposition tout en restant dans le même contexte intellectuel (Gautier, 1971) : il avança l'idée que c'étaient les véhicules à quatre roues, en provenance de l'Europe de l'Est, qui avaient peu à peu refoulé les véhicules à deux roues dans les zones où Deffontaines les avait cartographiés. C'était dans l'ensemble aussi l'idée exprimée par Fritz Krüger en 1950. Oscillant à nouveau, d'une façon contradictoire, entre une perspective diffusionniste globale et une recherche d'éléments explicatifs ponctuels, Gautier avait envisagé 7 éléments principaux pour

essayer de rendre compte de l'extension respective des deux catégories de véhicules : le relief, l'organisation du parcellaire, la nature des chemins, la structure des véhicules, les animaux de trait, l'attelage et les identités ethniques. Dans aucun cas cependant, et malgré l'abondance relative de la documentation réunie par l'auteur, les possibilités envisagées n'entraînaient une réponse unique.

En procédant à une investigation aussi poussée dans le domaine de l'érudition ethnographique, Gautier avait sans doute dépassé les limites imparties par Jean Brunhes à la géographie humaine en matière de répartition et d'analyse des faits ethnographiques. Mais il est vrai qu'à cette époque (1971), la géographie s'était à la fois éloignée des prémisses fixés par les grands fondateurs du début du siècle et continuait toujours à jouer un rôle que les ethnographes ne se décidaient pas à tenir.

2 LINGUISTIQUE ET ETHNOGRAPHIE L'ÉCOLE DE HAMBOURG ET LA "GÉOGRAPHIE DES TRADITIONS POPULAIRES"

La conception de Deffontaines, et dans une moindre mesure celle de Gautier, était l'héritière, via Vidal de la Blache, des travaux de Ratzel et de l'école diffusionniste allemande. Le point de vue des philologues allemands, qui allaient aborder l'étude des traditions populaires dans les pays de langue romane, n'était pas *a priori* très différent, sauf à considérer que ces derniers n'étaient pas géographes mais linguistes, et que les faits ethnographiques allaient se trouver au centre de leurs investigations. Le séminaire sur les parlers et les cultures romans (*Seminar für romanische Sprachen und Kultur*) de l'Université de Hamburg, dirigé par Fritz Krüger de 1928 à 1945, se donnait pour but, on le sait, de tracer la géographie des traditions populaires qui accédait au statut de discipline à part entière. Krüger la définissait ainsi en 1950 : « (...) La géographie des traditions populaires ne se contente pas seulement de relever la variété régionale des faits (...) (quelque intéressants et pittoresques soient les tableaux qui en résultent) et d'en fixer l'extension géographique, tâche déjà plus importante et plus compliquée. Tout en se fondant sur la répartition géographique des faits, elle aspire à des fins historiques, considérant celle-là comme une évolution dont il convient

d'éclaircir le détail » (Krüger, 1950, p. 3).

La méthode de travail adoptée reposait généralement sur des monographies régionales et thématiques.

Ainsi, à une époque où les enquêtes de la C.R.C. et sur l'Ancienne Agriculture n'étaient même pas lancées, des élèves de Krüger avaient déjà publié les premières monographies sur « les mots et les choses » dans différentes communes et petites régions de la France. Devenues difficilement accessibles, ces monographies restent de nos jours, avec les atlas linguistiques, l'une des meilleures références publiées pour l'ethnographie de la culture matérielle paysanne en France. Cela n'a rien d'étonnant si l'on se souvient que les atlas linguistiques français, par l'intermédiaire de Paul Meyer et de Gaston Paris, doivent beaucoup à la philologie allemande du XIX^e siècle. Parmi les thèses de philologie romane dirigées par Krüger, l'une a pour objet les moyens de transport dans les Hautes Alpes françaises (Schmolke, 1938). Mais la plupart des monographies communales ou de pays comprennent un chapitre séparé sur ce sujet. On peut citer ici les travaux de Krüger lui-même sur les Pyrénées (*Die Hochpyrenäen*, 1935-1939), ceux de Dornheim sur la Haute Ardèche (*Dornheim*, 1934), et ceux de Fahrholz sur la Haute Ariège (*Fahrholz*, 1930).

La place marginale qu'occupent ces travaux remarquables dans l'ethnographie française, qui n'a rien produit de comparable, vient en partie des positions idéologiques de son inspirateur. Mais ce n'est sans doute pas suffisant car de toute façon un tel travail eût été inconcevable en France à la même époque... et après. Une imperméabilité, chez nous, entre la linguistique et l'étymologie d'une part, l'ethnographie de l'autre, n'explique pas tout non plus puisque les linguistes, on l'a noté, ont fourni les meilleures références sur les techniques de la vie rurale traditionnelle. Il faut regretter plutôt l'inexistence d'une école ethnographique attentive à ce secteur de recherche en France, à la fois et contradictoirement annexé par l'ethnologie et tenu en marge par elle, pour des raisons dont nous ne parlerons pas ici. Seuls les travaux postérieurs d'A.G. Haudricourt, à la fois ethnologue, linguiste et agronome, dans le cadre de la technologie culturelle, apporteront des éléments de réponse aux questions qu'avait posées Krüger sur les problèmes évoqués.

3 LA TECHNOLOGIE CULTURELLE

C'est en effet dans la revue fondée en 1948 par Deffontaines, l'éphémère *Revue de géographie humaine et d'ethnologie*, que parut la première tentative d'une analyse technologique sur le thème des véhicules ruraux, sous la plume d'A.G. Haudricourt : Contribution à la géographie et à l'ethnologie de la voiture (1948-1, p. 54-64). Dès la première phrase de son article, A.G. Haudricourt s'inscrivait dans une perspective résolument pluridisciplinaire, en plaçant l'étude de la voiture comme un exemple des rapports « que doivent nouer technologie, ethnologie, archéologie, linguistique, avec la géographie humaine ». L'échec de la *Revue de géographie humaine et d'ethnologie*, qui n'eut que 3 numéros, peut sans doute être considéré comme celui de cette tentative, et peut-être aussi d'une certaine tendance de la géographie humaine illustrée par Brunhes, attentive à l'identification, à la distribution et au classement des faits.

Dans cet article, M. Haudricourt contestait la pertinence du facteur « nombre de roues » dans l'analyse des véhicules, au profit de l'étude de l'attelage et de la structure des voitures. D'après lui, tous les véhicules ruraux occidentaux dériveraient du travois, « deux bâtons traînés, supportant une charge ». Un travois triangulaire équipé de roues serait à l'origine du char à deux roues, tandis que le chariot occidental à quatre roues et à avant-train mobile aurait été formé par deux travois mis bout à bout et reliés par une cheville, la cheville ouvrière. Cette combinaison permettait principalement au chariot de pivoter vers l'avant. Mais ce chariot était différent de celui de l'Antiquité orientale et classique, qui aurait dérivé du traîneau, avec les roues avant indépendantes des roues arrières, et n'aurait pas eu de descendants en Europe. C'était reconnaître une antériorité de fait du char sur le chariot, alors que Brunhes et Deffontaines prétendaient le contraire. Le char et le chariot étaient des véhicules attelés au joug par un timon : c'est seulement avec l'attelage à la bricole et au collier d'épaule, dit attelage moderne, que serait apparue la charrette, véhicule à deux roues tiré par un brancard. L'origine géographique en serait l'Extrême-Orient. À l'appui de cette hypothèse (et des autres), M. Haudricourt faisait appel à la linguistique : le bât du chameau et le collier d'épaule du cheval « ont le même nom en mongol

et en turc, et ce mot s'est répandu en Europe centrale jusqu'en Angleterre » (Haudricourt, 1987, p. 150).

L'originalité de cette démarche est en grande partie due à la personnalité d'A.G. Haudricourt, initié à l'ethnologie par Marcel Mauss. Dire qu'elle était complètement isolée à l'époque de la parution de l'article serait cependant inexact, car l'intérêt pour les techniques s'était affirmé à peu près à la même époque en ethnologie avec un autre élève de Mauss, A. Leroi-Gourhan. Ce dernier était aussi un héritier du courant français de l'anthropologie du XIX^e siècle, fortement influencé par les idées évolutionnistes, et largement représenté au Musée d'Ethnographie du Trocadéro puis au Musée de l'Homme à partir de 1937. À travers son intérêt pour les techniques et la vie matérielle, ce courant ne séparait pas l'étude de la préhistoire de celle des peuples exotiques et de l'ethnographie française. Reprenant et affinant des classifications antérieures, Leroi-Gourhan considérait les transports dans *L'Homme et la matière* (1942) comme un instrument de l'acquisition (p. 115). Au sujet de l'origine des véhicules attelés, il insistait sur le hiatus qui pouvait exister entre le travois et la roue : « A un travois à traverses il ne manque certes qu'un essieu et des roues pour être un char, mais la roue de voiture est une révolution technique inaccessible d'emblée, c'est un élément dans l'ensemble auquel participent aussi bien le rouleau à faire glisser des pierres que le tour de potier, le rouet, la roue hydraulique, et il est peu vraisemblable que sans aucun de ces derniers appareils un char surgisse du plus ingénieux des cerveaux » (p. 140).

Par ailleurs, pour pousser plus loin cette idée, précisons qu'il y a roue et roue : dans son étude, M. Haudricourt ne parle pas de la différence entre le moyeu tournant autour de l'essieu, généralement associé à la roue folle, et l'essieu qui tourne avec les roues, accompagné presque nécessairement de la roue pleine. Il suppose aussi *de facto* que l'attelage au joug a été connu avant l'adaptation des roues sur le travois. Or ce sont là des points qu'il faut distinguer et préciser. La roue pleine qui tourne avec l'essieu est une construction fort ancienne en Europe : la roue d'Utoquai-Presséhaus (Suisse), du Néolithique final, correspond probablement à ce modèle (Noël et Bocquet, 1987, p. 205). C'est également celui du char d'Ouroux (vers 800

av. JC), de l'Âge du Bronze, dont une roue est reconstituée à l'archéodrome de Beaune. On sait aussi que les voitures à essieu mobile étaient loin d'avoir disparu en Europe au début du XX^e siècle : elles étaient fréquentes à cette époque, et parfois jusqu'à une date beaucoup plus récente, au nord et à l'ouest de la péninsule ibérique, en Sardaigne, dans les Pyrénées et le Massif Central. En 1938, l'enquête de Schmolke sur les transports dans les Pyrénées centrales françaises permit à l'auteur d'identifier au moins cinq types de voitures à roues pleines et à essieu tournant, dont deux étaient des véhicules à quatre roues (Schmolke, 1938, pl. V). Dans ces derniers, les deux essieux étaient évidemment complètement indépendants l'un de l'autre et le timon était fixé sur la caisse.

Si se confirmait que ces véhicules à roues pleines et à essieu mobile étaient bien les modèles les plus anciens des véhicules ruraux européens, l'hypothèse de M. Haudricourt serait alors à revoir. Celle-ci suppose en effet implicitement, pour expliquer la filiation de la voiture à deux roues à la voiture à quatre roues, l'existence a priori d'un essieu fixe et de roues folles. Mais dans le cas où l'essieu mobile et la roue pleine auraient précédé l'essieu fixe et la roue folle, le chariot à quatre roues n'aurait pu dériver simplement du char à deux roues : la cheville ouvrière n'aurait pu être fixée sur un essieu mobile. La mise au point du timon fixé sur un essieu fixe et non sur la caisse, caractéristique de la majorité de nos véhicules à deux et à quatre roues, serait donc une conséquence de l'adoption du moyeu et de la roue folle. Ces remarques rejoignent celles de Leroi-Gourhan citées plus haut : si nos véhicules ruraux dérivent bien du travois, l'important est également de considérer ce qui constitue le propre du véhicule : le système de fixation des roues et son contexte global.

En plaçant les problèmes à une échelle historique et spatiale très vaste, ces hypothèses technologiques peuvent conduire à sous-estimer les variations régionales et les évolutions plus courtes, qui constituent le fondement de l'ethnographie des techniques. Nous prendrons un exemple tiré d'une étude récente sur le Bourbonnais et qui contredit sur deux points le tableau tracé par M. Haudricourt. Dans cette province, on assiste au cours de la première moitié du XX^e siècle à un changement

à contre-courant de l'évolution générale en matière de véhicules dans la France rurale des deux ou trois derniers siècles : la substitution d'un véhicule à quatre roues à un véhicule à deux roues. Encore présente dans les mémoires, cette substitution est généralement interprétée par les utilisateurs comme une conséquence de l'apparition de la traction chevaline : « Avec le char à deux roues, l'attelage joue non seulement un rôle directeur, mais aussi un rôle de soutien de l'équilibre du véhicule. La résistance qui s'exerce au niveau de l'attelage timon-joug, pour éviter que le char ne bascule vers l'avant ou vers l'arrière, est jugée beaucoup plus difficile à supporter par un attelage de cheval à collier, en particulier dans les montées et les descentes. » (Paillet, 1992, p. 492). On peut rapprocher cet exemple de la préférence qu'accordait Olivier de Serres au joug de cornes sur le joug de garrot, en disant que le premier évitait les inconvénients du second dans les descentes. Bien que le jugement mérite d'être nuancé, et qu'il comprenne peut-être une dose d'appréciation rétrospective, nous serions néanmoins en présence d'un des derniers avatars de l'introduction du cheval comme animal de trait dans une région française. Mais avec une évolution inverse de celle que M. Haudricourt détermine pour des périodes plus anciennes : l'adoption du cheval aurait entraîné non pas celle de la charrette, comme dans les régions d'entre Rhin et Seine au haut Moyen-Âge, mais bien celle du chariot tiré à l'aide de traits. De plus, le chariot à quatre roues du Bourbonnais ne correspondait pas toujours au modèle du « char occidental » que décrit M. Haudricourt : en Forterre, où il remplace le chariot vers la fin du siècle dernier, c'était avant 1918 un véhicule sans avant-train mobile (p. 497). Il n'est donc pas impossible qu'au début de ce siècle, une région du Centre de la France ait nouvellement connu l'un des modes d'attelage les plus perfectionnés, dans la classification de M. Haudricourt, tirant un chariot de type « oriental », le plus « archaïque » suivant celle-ci !

Mais ces questions ne se posent-elles pas aussi, à la fin du XX^e siècle, parce qu'il n'existe pas de courant institutionnalisé en France s'intéressant à la technologie traditionnelle, et parce que le rattachement disciplinaire de celle-ci demeure incertain ? Bien après la courte période qui avait vu un rapprochement interdisciplinaire s'esquisser aux lendemains de la seconde guerre mondiale, il reste encore bien des pistes à

explorer. Et elles se situent toujours au carrefour des disciplines dont parlait A.G. Haudricourt en 1948 : la géographie, l'ethnologie, la linguistique et l'archéologie, sans que les problèmes évoqués alors se posent forcément aujourd'hui en termes nouveaux.

4 DES PISTES QUI RESTENT À EXPLORER

Les 179 notices de véhicules présentées dans cet ouvrage et la lecture des enquêtes réunies entre 1937 et 1942 soulèvent plusieurs problèmes, plus ou moins évoqués par les auteurs cités plus haut.

4.1. VÉHICULES, STRUCTURES AGRAIRES ET ÉCONOMIE RURALE

L'un des points fondamentaux est bien sûr l'explication de la répartition entre les zones avec véhicules et les zones sans véhicules. Il soulève, entre autres, le problème de la relation entre la topographie et les moyens de transport, évoqué dès Vidal de la Blache, et entre ces derniers et l'organisation des espaces ruraux, auquel M. Gautier avait consacré de nombreuses pages.

Pensons d'abord en effet aux régions de montagne et aux incroyables difficultés que supposait jusqu'au début de ce siècle la circulation à l'intérieur de celles-ci et leur approvisionnement. D'après Ph. Arbos par exemple, « les céréales, dont le gouvernement piémontais était constamment obligé de ravitailler la Savoie, étaient au XVIII^e siècle convoyées de Suse à Saint-Jean-de-Maurienne par le Mont-Cenis sur des mulets qui portaient chacun quatre émines empochés sur deux toiles » (Arbos, 1922, p. 135-136). Il existait à cette époque, à travers une bonne partie de la France, un actif trafic d'exportation et d'importation de mulets pour le bât, dont il serait intéressant de déterminer précisément les usages, et de confronter la carte à celle des zones où les véhicules étaient d'un usage courant. Cette situation dura dans certaines régions jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, et était encore présente chez les informateurs des trois enquêtes consultées.

Le problème des transports ruraux doit être mis en relation aussi, comme l'ont montré les géographes, avec la structure et les systèmes

agraires. Dans les franges occidentales de l'Europe, mais également dans certaines zones du Sud-Ouest de la France et dans l'Ouest du Massif Central, la répartition de l'habitat en petites cellules et le système agraire fondé sur une répartition des espaces entre un *infield* et un *outfield* exerça sans doute une influence sur les moyens de transports. On sait qu'en Irlande et au Pays de Galles, le bât et le portage humain furent longtemps d'un usage courant. D'après M. Gautier, au Pays de Galles, «la litière à cheval n'est autre qu'une adaptation de la civière à bras utilisée jusqu'au milieu du XIX^e siècle pour le transport du fumier dans les comtés de Mawddwy et de Llanuwchllyn» (Gautier, 1971, p. 265). Il est possible qu'en Basse-Bretagne la généralisation des véhicules attelés soit récente car les voitures à deux roues portent toutes des noms d'origine française. Beaucoup de facteurs ont pu concourir à cette situation : faiblesse des récoltes et du réseau vicinal, structure agraire (dans les petits villages à *openfield*, les champs étaient regroupés autour des maisons, et le transport des récoltes ne nécessitait pas forcément de véhicules), difficultés pour se procurer le bois d'œuvre faute le plus souvent de droits d'accès dans les forêts, et rareté relative de celles-ci : songeons ici à la charpente bretonne, parent pauvre de la construction rurale.

À l'inverse, on ne peut manquer d'établir un parallèle entre l'extension homogène des véhicules à quatre roues dans l'Est de la France, entre les Ardennes et la Savoie, et celle des forêts communales dans toute cette zone (carte n°2). L'une des fonctions du chariot était le transport du bois depuis la forêt, notamment la vidange des produits de l'affouage. C'est également, en grande partie, l'aire de la maison tripartite dont la travée centrale avait des dimensions suffisantes pour contenir le chariot. Songeons aussi à l'extraordinaire masse de bois et aux assemblages sophistiqués qui composent la charpente de la maison à travées lorraine et franc-comtoise.

À côté de ces contextes paysagers et culturels relatifs aux types de civilisations rurales, la répartition des types de véhicules dépend aussi de contextes socio-économiques plus ponctuels, qu'il faut identifier. On pense notamment au transport des produits de la vigne et à celui du vin, qui alimentaient en grande partie les charrois ruraux en France du Moyen-Âge à l'époque contemporaine. M. Lachiver note ainsi qu'au XIII^e siècle, l'abbaye de

Vaucelles transporte son vin dans des chars à quatre roues : «Chaque chariot (...), tiré par huit chevaux, pas moins, est capable de porter quatre tonneaux de trois muids, soit 27,6 hectolitres, soit environ 3 tonnes avec le poids des tonneaux. Si l'on n'utilise que des charrettes à deux roues tirées par quatre chevaux, c'est deux tonneaux seulement qui sont transportés» (Lachiver, 1988, p. 67-68). On sait par ailleurs qu'à certaines époques les tarifs des péages étaient proportionnels aux quantités transportées - en Sologne au XV^e siècle, la taxe sur le transport du chanvre s'élevait à 2 deniers pour la charge d'un cheval, 4 pour celle d'une charrette et 8 pour celle d'un chariot (Giraud, 1992, p. 45). Cela suffit à indiquer que la problématique deux roues - quatre roues n'est pas une fausse piste. Dans certains pays de vignobles, le passage du bât au transport attelé se posa. L'E.A.A. du Haut-Rhin signale ainsi que «l'âne fut employé comme bête de somme ou de traction dans les régions de vignoble jusque vers 1910 (...). Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, on pratiqua même (...) l'élevage de l'âne. À partir de cette période, les bêtes furent introduites d'Italie».

Dans les pays de grande culture comme dans les pays de grands vignobles, on trouvait parfois aussi, à côté des véhicules de transport des récoltes, des voitures destinées à la vente des produits de l'exploitation. Au XVIII^e siècle, en plus de leurs charrettes et tombereaux, les gros fermiers du Pays de France utilisaient ainsi des «guimbardes», grosses voitures aux essieux en fer et aux roues cerclées, pour livrer les marchés urbains (Moriceau et Postel-Vinay, 1992, p. 200). À cet exemple, on peut opposer celui de la charrette à barattes, voiture à deux roues utilisée jusqu'à ces dernières décennies dans les petites exploitations de polyculture - élevage du sud de la Bretagne et de la Vendée, qui était à la fois un véhicule de transport des récoltes muni de ridelles et un tombereau, lorsqu'on remplaçait les ridelles par des planches horizontales, les barattes.

4.2. LES PROBLEMES TERMINOLOGIQUES ET LINGUISTIQUES

L'indispensable travail de recensement des noms indigènes des véhicules et de leurs parties constitutives reste largement à faire. Il s'agit là, comme l'avait noté A.G. Haudricourt en 1948, d'un élément essentiel pour traiter les problèmes d'origine et de diffusion. On constate par exemple que le lexique d'origine gauloise voisine assez souvent avec le lexique d'origine latine dans la terminologie des voitures et dans celle de leurs

CARTE N° 1

D'après
P. Deffontaines et
M. Gautier

**LA RÉPARTITION DES VOITURES RURALES
SUIVANT LE NOMBRE DE LEURS ROUES AU COURS
DE LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^E SIÈCLE**



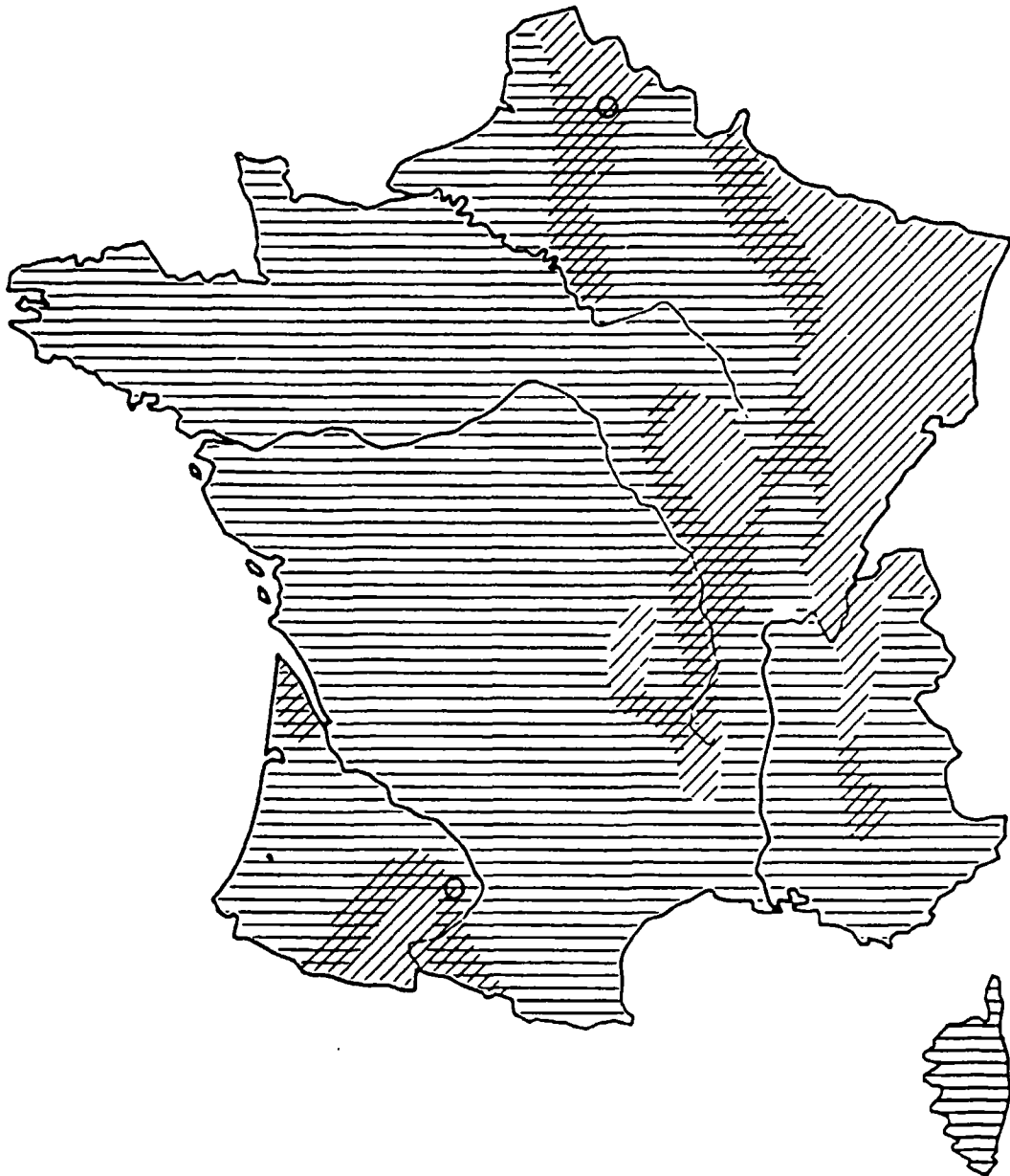
Voitures à 2 roues



Voitures à 3 roues



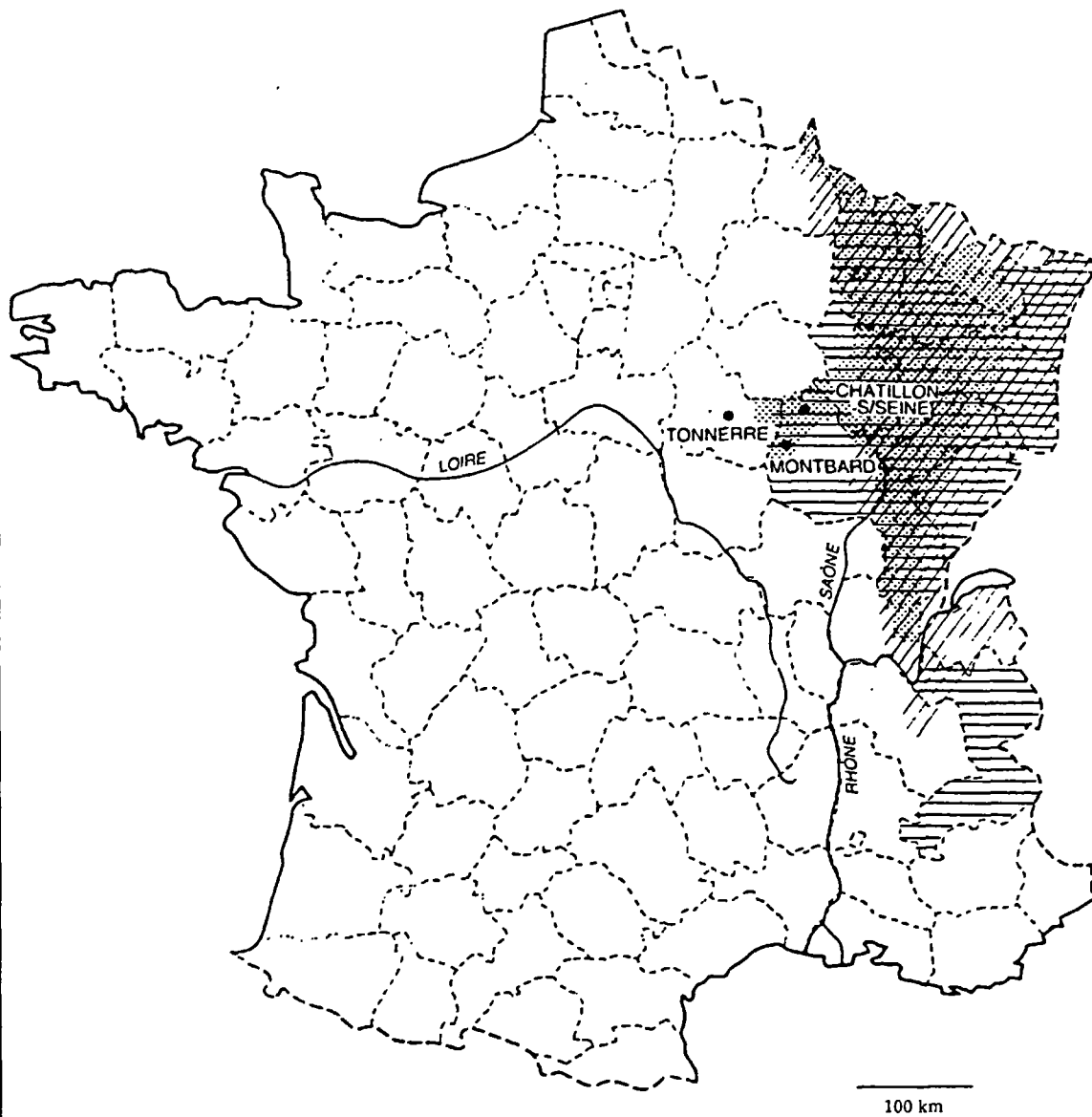
Voitures à 4 roues



VÉHICULES, MAISON À TRAVÉES ET FORÊTS COMMUNALES DANS LA FRANCE DE L'EST.

CARTE N° 2

D'après Jean-René Trochet, *Aux origines de la France rurale*, Paris, CNRS, 1993, p. 149.



Extension de la maison à travées dans la zone où la population éparse est inférieure à 40 % par département.



Départements dans lesquels la surface des forêts communales est égale ou supérieure à 70 000 ha (1962).



Zone orientale des véhicules de transport ruraux à quatre roues.

parties constitutives. Les trois mots qui nomment en français les voitures de transport viennent du gaulois *carrus*, et dans certains patois d'autres mots d'origine gauloise désignaient plusieurs catégories de véhicules. C'est notamment le cas du mot *benne* dont le sens le plus général semble être celui d'un véhicule servant aux transports autres que les fourrages et les pailles (FEW, t1). De plus, dans certaines régions, il pourrait avoir conservé la signification originelle que lui confèrent certains linguistes, celle d'un contenant en vannerie grossière. En Flandre par exemple, au début de ce siècle, la benne était un «long véhicule servant au transport du charbon de bois, monté sur 4 roues, et dont les montants sont formés de fortes branches de chêne, ou autres, tressées» (*ibid.*). Par ailleurs, un nom d'un type de véhicule gaulois dont parlent Cicéron et César a subsisté au moins jusqu'à la fin du Moyen-Âge dans le patois du Tournaisis, la *raeda*, devenu *roye* en Picard. Ces données sont importantes car elles pourraient signifier l'existence fort ancienne de catégories de véhicules diversifiées dans les mêmes régions.

Si l'on aborde le détail des parties constitutives, la moisson est également fort riche. Le gaulois **gabilo*, jante, a quelques dérivés dans les patois français (FEW, livret n° 39, 1947). La carte n° 887 de l'Atlas linguistique de France attirait l'attention sur les noms du moyeu en France, indigène uniquement dans la partie septentrionale du pays : du nord de la Vendée au nord des Hautes-Alpes, c'est le mot d'origine gauloise *bouton* qui désignait la pièce, mais avec une série de points-reliques dans une grande partie de la zone franco-provençale jusque dans les Vosges et dans le Centre. Mais dans une petite partie de la zone franco-provençale, on nommait le moyeu *about* (carte n° 3). À côté des significations historico-culturelles que portent ces variations - la rupture moyeu-bouton est un élément de la ligne Nantes-Epinal, qui séparait vers le haut Moyen-Âge les variétés anciennes des dialectes septentrionaux et méridionaux -, on doit leur rapporter également une signification technologique : la résistance des mots gaulois dans le vocabulaire des véhicules doit être mise en rapport avec les progrès de l'attelage que l'on constate entre Rhin et Seine, à partir du Bas-Empire, dans les sources épigraphiques. Ces progrès incluent dans le même mouvement histoire des instruments aratoires et histoire des transports ruraux, et constituent un bel exemple

de ce «consortium technologique horizontal» dont parlait Leroi-Gourhan. Leur analyse indique aussi la nécessité d'une approche croisée des sources et des méthodes.

De fait, l'apport d'origine germanique semble plus réduit et ne concerne que les parties superficielles des véhicules : les ranchers, qui sont le plus souvent les éléments de bois ou de métal soutenant les ridelles, viennent d'un francique **brunka*. D'autre part, entre la Picardie et la Haute-Bretagne, la *bays* ou le *bachet* (et variantes), mots qui nomment les ridelles de la charrette, proviennent d'un moyen néerlandais *bec*. Il faut peut-être rapprocher ces dérivés de la série *manne* et *mannequin*, également d'origine néerlandaise, qui désigne dans les patois du Nord-Est différents types de contenants, notamment à usage viticole, en vannerie ou en boissellerie. Ces innovations traduiraient-elles le passage des côtés plessés «gaulois», proches de la technique du colombage, aux ridelles proprement dites qui seraient d'origine germanique?

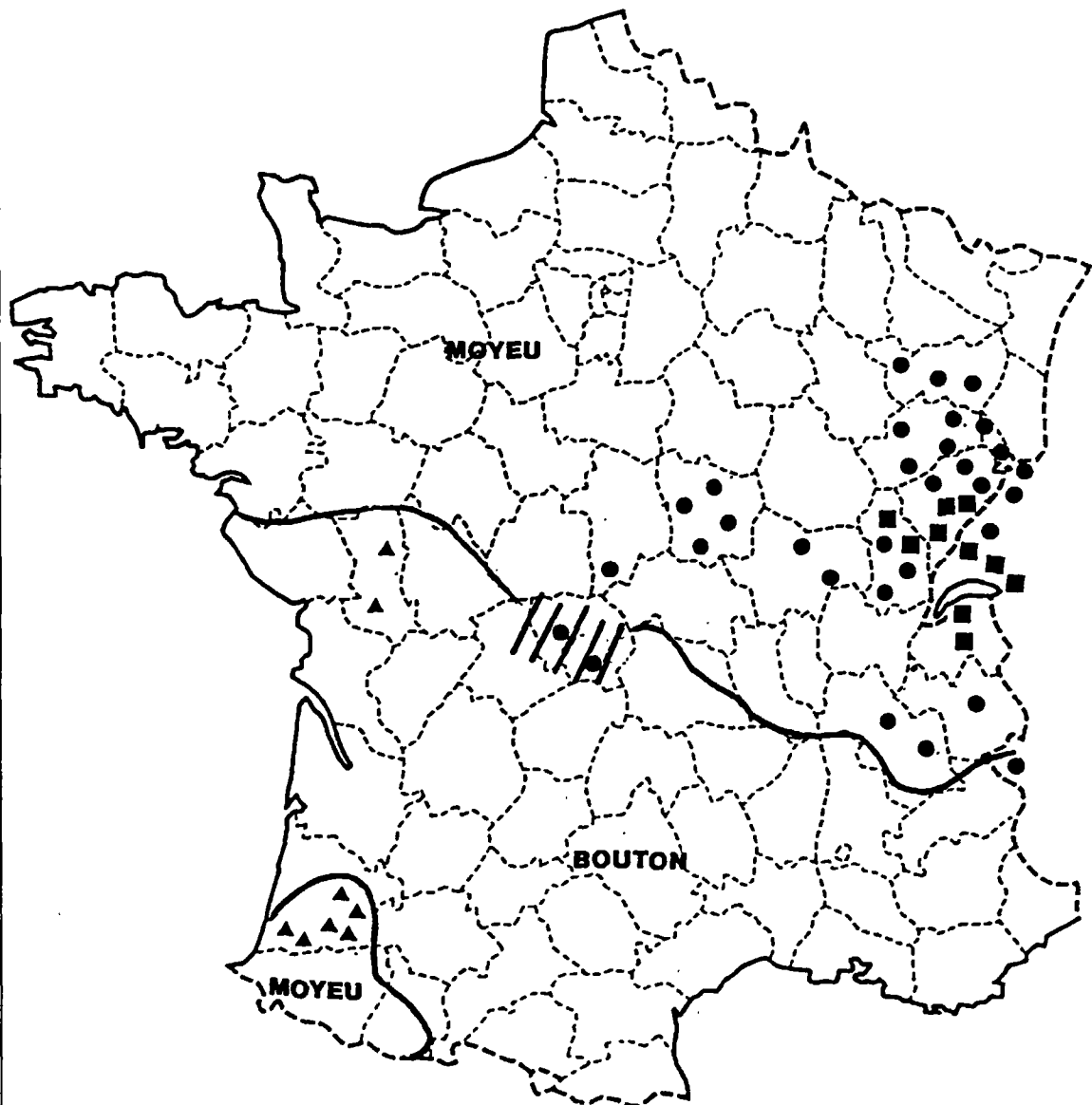
4.3. STRUCTURE, FORME ET ÉVOLUTION DES VÉHICULES RURAUX

Un autre problème est celui de l'inventaire de la structure et des formes des véhicules. F. Krüger avait tracé une rapide carte des différents types de véhicules à deux roues et à quatre roues en France, suivant leur morphologie. En Provence et en Languedoc, «et dans leurs zones d'irradiation (qui s'étendent jusqu'au Vivarais, aux Alpes, au Lyonnais, à l'Aquitaine et même à quelques vallées pyrénéennes)» (p. 152) domine une voiture étroite et basse, à roues hautes (jusqu'à 1 mètre 1/2) et généralement munie de 14 rayons. Ce type serait à rapprocher de voitures semblables ou analogues présentes dans divers endroits de la péninsule ibérique, notamment en Catalogne et dans l'Alentejo. Krüger lui opposait les deux roues pyrénéennes, plus massives, plus basses, tirées au joug, et qui dériveraient des véhicules à roues pleines de la zone ouest-pyrénéenne. Les véhicules du Massif Central munis «de deux grandes roues à douze rayons et à jantes massives et garnis d'une simple claie de branches entrelacées» (p. 154-155) auraient représenté une troisième catégorie. Ces oppositions restent sans doute un peu superficielles, peut-être simplement parce qu'elles sont assez mal documentées. Elles n'en questionnent pas moins ethnographes,

LA DÉNOMINATION DU MOYEU EN FRANCE

CARTE N° 3

D'après l'Atlas
linguistique de la
France - carte n° 887



- Bouton
- About
- ▲ Moyeu

géographes et historiens qui cherchent à rendre compte de la diversité des techniques, de la nature des fonctions demandées aux véhicules et des identités régionales. Serait-on en présence de ces zones d'homogénéité dans la culture matérielle qu'on note pour d'autres types d'objets agricoles ? À quand remonterait-elle et que signifierait-elle au juste au plan des relations interrégionales ?

Les véhicules figurent parmi les objets traditionnels les plus tardivement entrés dans les musées. Souvent lacunaires, on l'a signalé, les collections rassemblent des objets qui remontent rarement en deçà de la première moitié du XX^e siècle, lorsqu'ils ont échappé à la destruction. Or à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'évolution des productions et des techniques de la vie rurale conduit, dans le domaine des véhicules comme dans d'autres, à des transformations importantes. Il faut les avoir présentes à l'esprit pour ne pas faire de contre-sens. Les trois enquêtes insistent souvent sur le caractère tardif de l'apparition de l'essieu en fer, du frein et des ressorts, progrès dûs autant à ceux du réseau routier, à partir de la Monarchie de Juillet, qu'à une meilleure diffusion du fer dans les campagnes. Ces transformations, qui touchent plus tôt les véhicules de transport des personnes que les véhicules utilitaires, conduisent aussi, bien entendu, à l'adoption de nouveaux savoir-faire de la part des artisans charrons.

Nous citerons un seul exemple pour illustrer ce phénomène : celui des cantons de St-Haon-le-Châtel et de la Pacaudière, dans la Loire, enquêtés par la C.R.C. en 1937. Jusque vers 1910, on trouvait dans cette région une charrette à brancards réunis à leur extrémité par une traverse solidaire et tirée à bras. Elle était destinée principalement au transport de longues branches coupées en forêt et des fagots de genêts. Jusque vers 1890, cette charrette n'avait pas de frein, «le chargement débordant d'un mètre par derrière frottait sur la route et freinait d'autant plus qu'on élevait plus haut les brancards. Depuis, le frein a évolué (...), et elles sont maintenant munies de frein à vis et à manivelle». À l'époque de l'enquête, elle était encore utilisée par les pauvres gens. Avant 1870, une charrette «analogue» aurait été tirée par un bœuf, attelé aux brancards : les brancards «passaient dans deux anneaux en rameau de chêne tordu, en osier fort ou en osier torsadé et fixés aux extrémités d'un

joug spécial, très court» (C.R.C., 4-39). Il est malheureusement probable que nous n'en saurons jamais plus sur ces véhicules et que les imprécisions de la description resteront définitives. Mais ces extraits soulignent les rapides changements intervenus dans une région de petite culture relativement isolée, à une époque où les voitures de transport n'étaient pas encore entrées dans les musées : disparition d'un véhicule attelé et apparition successive de plusieurs types de freins sur un véhicule proche du précédent, alors en voie de disparition. Il est possible que cette seconde moitié du XIX^e siècle ait véritablement vu s'affirmer l'artisanat du charron dans certaines régions, du moins pour d'autres tâches que la fabrication des roues (ce qui pose incidemment le problème de la polyactivité de cet artisan). Ailleurs, et cette différence n'avait pas échappé à Brunhes et à Deffontaines dès 1926, on avait sans doute eu recours à lui beaucoup plus tôt pour effectuer la construction du véhicule complet. Dans l'Aveyron par exemple, au début de ce siècle, l'E.A.A. signale que c'était le maître-valet qui fabriquait les chars et les tombereaux dans les grandes fermes, le charron n'intervenant que pour la fabrication des roues. On saisit mieux alors la modernité du *camion* rouergat, gros véhicule à quatre roues perfectionné, mis au point pour adapter les transports ruraux aux conditions de la spécialisation régionale à la fin du XIX^e siècle, et ayant nécessité des transformations en conséquence dans les techniques de fabrication.

Dans la même voie, il faut s'interroger aussi sur la répartition des tâches entre le charron et le maréchal-ferrant. Un ancien charron signale récemment que dans sa région natale, le sud de la Charente-Maritime, cet artisan travaillait à la fois le bois et le fer, tandis que près d'Orléans, «les charrons ne faisaient que le bois et le maréchal ferrait» (Godichaud, 1993, p. 10). Deux enquêtes effectuées par nous en Ile-de-France et dans l'Allier, respectivement en 1983 et en 1987, signalent un contraste du même ordre : à Villiers-le-Bel (Val d'Oise), le charron et le maréchal-ferrant, deux frères, se répartissaient la construction des véhicules tandis qu'à Jenzat (Allier), l'artisan (né en 1923) en faisait toutes les pièces seul. Cette situation illustre-t-elle un contraste né dans le courant du XIX^e siècle ou remonte-t-elle à une période plus haute ? Dans ce cas, pourrait-on la mettre en rapport avec d'autres caractéristiques des techniques de la vie rurale ?

Autre^{ment} dit, comme n'importe quelle source documentaire, les collections des musées d'ethnographie française doivent être «critiquées» et replacées dans leur contexte. C'est l'une des conditions pour qu'elles deviennent un élément parmi d'autres de la connaissance encore bien imparfaite des techniques de la vie rurale ancienne. Espérons que cette étude permettra d'y contribuer.

PREMIÈRE PARTIE

**LES VÉHICULES : TYPOLOGIE ET
GLOSSAIRE DESCRIPTIF**

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, cette présentation est purement descriptive et anachronique. Elle a pour but de montrer la variété des types à partir des objets conservés dans les musées et observés tout au long de l'enquête.

La fonction de tout véhicule agricole est de recevoir une charge, la plus importante possible, et de se mouvoir avec une force moindre. On peut considérer dès lors que deux éléments sont déterminants pour l'étude des véhicules agricoles :

- le problème du maintien de la charge à supporter, c'est-à-dire le ou les essieu(x) qui sont les pièces maîtresses du soutien du charroi,
- l'attelage et les animaux de trait.

I LE MAINTIEN DE LA CHARGE

I.1. L'ESSIEU

Jusque dans la première moitié du XIX^e siècle, l'essieu est le plus fréquemment en bois et protégé par une gaine également en bois. Après, il tend à être remplacé par un essieu en fer. L'essieu recevant tout le chargement de la voiture est la pièce la plus vulnérable, d'autant que les voitures à usages agricoles n'ont pratiquement jamais de suspension. L'essieu en fer, le plus répandu, est composé d'un corps de section rectangulaire, carré ou rond, dont les deux extrémités sont munies d'une rondelle puis d'une fusée conique. L'usage de l'essieu en fer permet également une meilleure adhésion du véhicule à la route grâce au dévers, qui consiste à cintrer légèrement vers le bas l'extrémité de la fusée pour compenser l'écuanteur des roues.

Chaque extrémité de la fusée possède un dispositif qui permet le maintien des roues. Celui-ci est

fonction de la matière de l'essieu. S'il est en bois, il est percé à ses deux extrémités d'un trou dans lequel on place une clavette pour bloquer la roue. Si l'essieu est métallique, les modes de verrouillage de la roue sur l'essieu sont, par contre, plus nombreux. L'écrou à quatre, six ou huit pans que l'on visse sur le filetage de l'essieu est le plus fréquemment utilisé. L'écrou est parfois lui-même bloqué par une petite goupille métallique glissée dans les extrémités perforées des fusées.

L'essieu, quel que soit son type, est toujours en contact avec une partie essentielle de la roue, le moyeu. C'est une pièce de bois perforée en son centre pour permettre le passage de l'essieu, et percée de mortaises sur la plus grande circonférence pour la fixation des rais, lorsqu'il s'agit -c'est le cas le plus fréquent- de roues à rayons. Alors que, pour le véhicule à essieu en bois, le centre du moyeu n'est qu'une simple perforation, celui-ci est le plus souvent garni d'une boîte lorsque l'on est en présence d'un essieu en fer. La boîte est une pièce de fer tronconique enfoncée dans le moyeu de la roue et contenant la fusée de l'essieu. Le problème essentiel rencontré ici est celui du frottement entre l'essieu et le moyeu. Pour y remédier, on procède régulièrement à un graissage de la fusée. Cependant, quelques véhicules, récents pour la plupart, sont munis de l'un des deux dispositifs suivants : l'essieu patent, à huile ou à graisse. L'essieu patent offre l'avantage de mieux conserver l'huile ou la graisse stockée dans un renflement de la boîte autour de la fusée et de diminuer le tirage de la voiture. Un chapeau ferme l'ensemble fusée/boîte.

I.2. LES ROUES

Les roues sont adaptées sur les fusées de l'essieu. Le type le plus fréquent est représenté par la

roue à rayons. Le moyeu est souvent muni de frettes ou cordons, de petits bandages métalliques au nombre de deux mais plus fréquemment de quatre renforçant cette pièce particulièrement vulnérable aux chocs. Des mortaises sont aménagées dans le moyeu pour recevoir dix, douze ou quatorze rais, assemblées par paires dans des jantes en bois. L'ensemble peut être ceinturé d'un bandage métallique continu appelé cercle d'embattage. Celui-ci, fixé à chaud sur les jantes, est renforcé par un ou deux boulons par jante, ou, pour des véhicules plus anciens, par des soles métalliques fixées aux jantes à l'aide de clous. Dans ce cas, les soles sont placées en quinconce par rapport aux jantes.

En outre, on rencontre quelquefois deux dispositifs pouvant être conjugués qui permettent d'atténuer la force exercée sur les roues, en inclinant les rais par rapport aux jantes et au moyeu (on parle d'écuanteur) et en plaçant un sur deux en quinconce.

Les roues pleines, que l'on rencontre essentiellement sur les véhicules basques, sont plus rarement présentes dans les collections agricoles. Il peut s'agir de roues monoxyles en bois, ce qui reste exceptionnel, ou composées d'un assemblage de plusieurs pièces maintenues entre elles par des bandes métalliques.

Des adaptations sont intervenues peu avant la disparition définitive des véhicules traditionnels. Signalons notamment la réutilisation de roues initialement destinées à des véhicules militaires puis adaptées ensuite à des usages agricoles. En effet, après la première guerre mondiale, nombre de charrons ou d'agriculteurs ont récupéré des roues provenant de véhicules militaires américains. Les roues n'étaient pas fabriquées selon les mêmes techniques qu'en France. Les jantes étaient notamment cintrées à chaud, à la vapeur, ce qui permettait de former des demis cercles. Il arrivait que les rais ne soient pas enfoncées dans les jantes mais seulement assemblées à celles-ci par des attaches métalliques.

Un des modes de transition et d'adaptation à l'usage du tracteur a consisté à ôter les roues à rayons pour les remplacer par des pneus, améliorant ainsi le défaut de suspension des véhicules (fiche n° 77.2.04. p. 391).

2 LES GRANDES FAMILLES DE VÉHICULES

2.1. VÉHICULES À UN ESSIEU

C'est le type de structure le plus répandu en France. Pour esquisser une typologie descriptive, on peut retenir deux éléments : la présence ou non de plancher, et son éventuelle mobilité. À partir de là, on peut distinguer 2 familles de véhicules bien distincts : le triqueballe ou grumier, la charrette et la bêtaillère, le tombereau.

2.1.1. VÉHICULES SANS PLANCHER

Le triqueballe C'est un véhicule dont la structure principale est constituée d'un essieu cintré et renforcé par des pièces de bois maintenues par des étriers. Les roues à rayons sont généralement très hautes et très robustes, à larges bandages, assurant ainsi une bonne adaptation à des terrains accidentés. De surcroît, la hauteur des roues permet la fixation d'un tronçonneau au moyen de chaînes. Ce type de véhicule, toujours muni d'un timon rigide, était tracté le plus souvent par des bœufs. Un système de freinage y était souvent associé, comme nous le verrons plus loin.

2.1.2. VÉHICULES AVEC PLANCHER

La charrette Elle possède toujours un plancher fixe. Il existe trois types de liaisons entre l'essieu et le plancher. Le plus simple consiste à pratiquer une simple encoche ménagée dans la hauteur du longeron et dans lequel on insère la gaine d'essieu. Celle-ci peut y être simplement encastrée ou bien fixée par des patins boulonnés ou à clous. Dans ce cas, le plancher se trouve très haut par rapport aux animaux de trait : cela peut convenir pour la traction de bœufs au joug mais être plus problématique, par exemple, pour la traction de chevaux à des brancards. Dans ce cas, il faut abaisser le niveau de l'essieu par rapport au plancher. On peut alors pratiquer un élargissement au centre du longeron pour permettre la fixation de l'essieu. Celui-ci peut faire partie intégrante du longeron, mais l'on fixe plus couramment une autre pièce, solidaire du longeron, appelée échantignole. On utilise le plus souvent des patins boulonnés pour l'assemblage de l'ensemble essieu/plancher. La charrette n'étant pas stable à l'arrêt, surtout en

l'absence de l'animal de trait, on a recours à des béquilles pour maintenir le véhicule horizontal. Elles sont généralement placées aux endroits du véhicule où les forces de tension sont les plus importantes : à l'arrière des brancards et sur les épars terminaux. Il s'agit le plus couramment de tiges de bois articulées au niveau du plancher. On trouve parfois un système de béquille articulé plus complexe placé sous le plancher, à l'avant du véhicule. La béquille peut avoir la forme d'un triangle placé sous l'épars avant et relié à l'essieu par une tige souvent métallique. Il peut s'agir également d'une grosse tige de bois placée perpendiculairement à l'épars, munie à sa base d'un sabot de bois, et reliée à l'essieu par une autre traverse oblique. Certains spécimens peuvent encore présenter une structure différente.

Pour ce qui est des autres éléments constitutifs de la charrette, notamment les ridelles et les systèmes de freinage, dont il est question plus loin, ils ne sont pas spécifiques à ce véhicule.

La bétailière C'est un véhicule de transition mi-agricole, mi-citadin, spécifiquement destiné au transport des animaux (veaux, vaches, moutons, cochons...) sur les foires ou les marchés. De structure semblable à la charrette, mais à ridelles pleines, il est parfois muni d'une suspension à ressorts (fiche n° 50.01.07. p. 505).

Le tombereau La différence essentielle avec le véhicule précédent vient de ce que le plancher du tombereau bascule. Le mode de basculement diffère suivant les deux principaux systèmes de traction : timon ou brancards.

a. Traction avec timon

Le système d'attelage du tombereau à un timon est peu représenté dans les collections des véhicules conservés dans les musées, bien qu'il ait été très répandu il y a environ un siècle.

La grande particularité est de basculer dans la zone proche de l'essieu. Le timon, quel que soit le système d'attelage, est invariablement relié à l'essieu ou à sa gaine par une fourche.

Situé à l'avant de la caisse, le dispositif de basculement est constitué d'une simple languette de bois débordant de celle-ci et reliée au timon par un simple anneau en végétaux tressés (fiche n° 42.01.01. p. 625 et fiche n° 71.01.01. p. 253). Ce dernier peut être remplacé par une clavette passant dans une règle perforée placée en hauteur, qui permet en outre de varier le degré

de basculement de la caisse (Musée de Bordeaux).

Dans les Landes, le plancher basculant est retenu par un dispositif métallique fixé sur l'épars avant et maintenu au timon par une targette pivotante (fiche n° 40.01.05. p. 203 et fiche n° 40.02.02. p. 209).

Quant à la rotation de la caisse, elle peut s'effectuer en ôtant simplement une cheville de bois amovible qui la maintient à l'essieu (fiche n° 42.01.01. p. 625). On trouve parfois aussi, au-dessous de la caisse et en son centre, un axe autour duquel la caisse peut pivoter. Cet axe est fixé à la fourche et au timon au moyen de grosses chevilles de bois (fiche n° 42.01.01. p. 625). Un autre système connu est celui dans lequel le timon est terminé par une traverse de bois qui pivote autour de deux anneaux métalliques (fiche n° 40.02.02. p. 209 et fiche n° 12.01.07. p. 467)

b. Traction avec des brancards

Lorsque le tombereau est attelé à des brancards, il existe deux systèmes de rotation en fonction de la relation entre les brancards et la gaine d'essieu. Si les brancards sont reliés à la gaine d'essieu au moyen d'une échantignole, l'ensemble forme un tout solidaire. Les gisants de la caisse (ou longerons) prennent appui sur les brancards mais sont rendus amovibles grâce à un axe métallique dont les extrémités sont reliées par des ferrures aux brancards et autour duquel pivote la caisse (fiche n° 77.02.05. p. 393).

Plus fréquemment, les gisants sont placés à l'intérieur des brancards et reliés ensemble par deux épaisses traverses en bois et surtout par un axe métallique terminé d'un côté par un rivet et de l'autre par une clavette. Lorsque la caisse bascule de haut en bas, ni le cheval, ni les brancards n'éprouvent de secousse ou de déplacement (fiche n° 77.02.04. p. 391). Les modes de basculement de la caisse sont nombreux mais le plus courant est celui d'une traverse en bois (fiche n° 21.01.02. p. 243) ou, plus fréquemment, d'une tige métallique passant au dessus des gisants de la caisse et des brancards de traction. Une extrémité de cette tige est fixée sous (fiche n° 60.01.01. p. 559) ou sur (fiche n° 50.01.01. p. 493) un brancard, l'autre est munie d'un crochet (fiche n° 60.01.04. p. 559) et coincée dans une gaine métallique (fiche n° 50.01.01. p. 493). Une poignée métallique verticale permet d'actionner la tige. Cette barre peut être aussi horizontale et coincée par une clavette (fiche n° 33.01.02. p. 169;

fiche n° 04.01.01. p. 589), voire même renforcée par une tige métallique fixée sur une traverse de bois reliant les brancards de traction (fiche n° 44.01.04. p. 529), ou encore un grand crochet fixé d'un côté en haut du panneau avant fixe et de l'autre à la première traverse reliant les brancards de traction (fiche n° 12.01.07. p. 467).

Il est très rare que cette tige métallique permettant le basculement de la caisse soit située sous le plancher de la caisse (fiche n° 40.02.03. p. 211). Tout comme les charrettes, les tombereaux peuvent recevoir des béquilles mobiles pour maintenir le véhicule horizontal lorsque celui-ci n'est pas attelé.

2.2. VÉHICULES À DEUX ESSIEUX

Avec les véhicules à deux essieux apparaît la distinction entre train avant et train arrière du véhicule. Toute la classification de ce type de véhicule repose sur la mobilité ou la non mobilité du train avant.

2.2.1. VÉHICULES À AVANT-TRAIN FIXE

Ce type de véhicule est très rare et on ne le trouve que dans le Pays Basque. On comprendra que l'inconvénient essentiel de ce véhicule est de tourner avec difficulté. Bas sur roues et de construction assez sommaire, il devait pourtant tourner tant bien que mal en prenant appui sur le réseau d'ornières des chemins.

Les spécificités du chariot basque sont nombreuses. D'abord, l'ensemble essieu/roue est fixe, les roues ne tournent donc pas autour de l'essieu qui ne possède pas de gaine. L'ensemble est en bois et les roues, souvent monoxyles, sont toujours pleines.

La liaison entre les essieux et le plancher se fait par l'intermédiaire de sortes d'échantignoles en fonte, fixées aux longerons du bâti, mais simplement posées sur les essieux, sans aucune fixation.

Le frottement de la pièce de fonte sur l'essieu provoque une usure rapide de ce dernier.

On a très souvent parlé d'archaïsme à propos de ces chariots basques. Certes, leur construction est peu élaborée, mais les échantignoles métalliques sont apparemment en fonte moulée et ne se réduisent donc pas à un travail fruste de charonnage. Doit-on alors vraiment parler d'archaïsme ou faut-il au contraire considérer que ce véhicule est adapté à un usage spécifique, qui ne

nécessite pas une modernisation de l'ensemble de la structure?

2.2.2. VÉHICULES À AVANT-TRAIN MOBILE

C'est le cas le plus fréquent du point de vue typologique. Le train arrière ne pose pas de problème particulier. Il se compose de deux pièces superposées, maintenues ensemble par deux ou quatre bandes métalliques appelées étriers. Chacune de ces bandes a la forme d'un U renversé dont les extrémités sont filetées afin de lier les bandes ensemble au moyen d'une plaque boulonnée. La gaine contenant l'essieu de l'arrière train reçoit une pièce de bois appelée sellette sur laquelle se trouve le lissoir (absence de lissoir cf. fiche n° 25.02.02. p. 355) où s'appuie le plancher. De part et d'autre de la sellette, partent deux morceaux de bois appelés ranches ou ranchers, servant de point d'appui aux ridelles latérales, surtout lorsqu'elles sont mobiles. Les roues de l'arrière-train sont généralement plus hautes que celles de l'avant-train.

Le train avant constitue la partie maîtresse du chariot, car il permet au véhicule de s'adapter à la sinuosité des chemins (fiche n° 25.01.06. p. 345). Tout comme à l'arrière train, l'essieu, surmonté de la sellette, est enchâssé dans une gaine en bois. Entre ces deux éléments vient s'insérer un ensemble de trois pièces constituées de deux armons reliés par une sassoire, et qui, avec la sellette, forment un trapèze. La gaine d'essieu, la sellette et les armons sont rendus solidaires par la fixation de quatre étriers. Au-dessus de cet ensemble, est superposé le lissoir qui n'est relié aux pièces inférieures que par une cheville placée en son centre. Aussi le lissoir peut-il effectuer un mouvement de rotation. On comprend que cette cheville dite ouvrière soit la pièce la plus importante du chariot car c'est d'elle que dépend la rotation de l'avant-train. Des pièces métalliques de formes diverses, placées précisément au même niveau que la sellette et fixées sur les armons, maintiennent celle-ci dans sa rotation. On trouve souvent deux bandages métalliques pas très longs mais épousant parfaitement la forme de chacun des armons, qui ne permettent qu'un léger glissement en raison, d'une part, de la faible longueur de la bande, et d'autre part de la trop grande hauteur des roues par rapport au plancher. Autrement, le rond métallique devrait permettre une rotation de l'avant-train de trois cent soixante degrés.

Le lissoir reçoit lui aussi deux ranchers en bois ou métalliques où prend appui l'avant des ridelles latérales.

Les autres extrémités des armons, non reliées par la sassoire, se rejoignent pour recevoir l'appareil de traction, rendu mobile de haut en bas par une autre cheville métallique. En fonction des animaux de traits, on peut trouver un timon court ou long, ainsi qu'une volée à laquelle on attache les palonniers, ou encore les brancards articulés.

On rencontre à présent le problème de la liaison entre les deux trains du véhicule. Le cas le plus courant est l'utilisation de la longe, morceau de bois très long, muni à l'avant d'un anneau métallique dans lequel passe la cheville ouvrière. Le poids exercé à l'avant de la longe et le contrôle de la rotation sont répercutés sur la sassoire. Le mouvement de la longe est donc en relation directe avec celui du lissoir placé plus haut.

Le mode d'attache de la longe à l'arrière-train comporte deux variantes. Si la longe est fixe, elle est directement insérée entre la sellette et le lissoir de l'arrière-train et renforcée par une fourche reliée à la longe par des bandages métalliques.

Si la longe est allongeable, elle est perforée de plusieurs trous à intervalles réguliers. Quant à l'arrière-train, il reçoit la fourche dans son extrémité la plus large, placée entre le lissoir et la sellette, le tout étant rendu fixe par des étriers. Au centre de l'arrière-train est ménagé un orifice dans lequel glisse l'extrémité arrière de la longe. Ainsi, il reste bien un seul point de rotation du véhicule situé à l'avant-train, et rien à l'arrière-train. La pointe de la fourche est percée dans toute sa hauteur et placée au dessus de la perforation souhaitée de la longe. La liaison est effectuée par le biais d'une cheville métallique.

Dans le cas où le chariot porte un plancher fixe ou non, on trouve fréquemment une pièce de bois placée perpendiculairement par rapport à la longe, appelée porte-fond, et destinée à soutenir la charge contenue sur le plancher.

2.2.3. VÉHICULES À AVANT-TRAIN TOURNANT

Pour certains véhicules à quatre roues, de fabrication plus récente que les chariots que l'on vient d'évoquer et de contenance beaucoup plus importante, il n'existe pas de liaison entre les trains avant et arrière par le biais de la longe.

Ils sont directement rattachés au plancher du véhicule qui, dans ce cas, est toujours présent et fixe. Les trains avant et arrière ne sont pas complètement identiques à ceux décrits précédemment. Le train arrière, plus simple, est construit sur le même principe que celui des véhicules à un essieu. Comme il s'agit de véhicules récents, la gaine contenant l'essieu est métallique, et fixée aux longerons du plancher par des patins boulonnés. Sur un chariot, on a pu voir deux niveaux de perforation sur les longerons, permettant ainsi de déplacer l'essieu arrière et de le rapprocher de l'avant-train.

On retrouve dans ce type d'avant-train les mêmes pièces que dans celui décrit précédemment, mais le dispositif de rotation est différent : il utilise le système des ronds superposés. La gaine d'essieu est encastrée à la base de la sellette, dans laquelle on a ménagé, presque à son sommet, deux perforations pour le passage des armons. L'ensemble est renforcé par des étriers.

Au sommet de la sellette, est placée une jante de rond métallique, soutenue par des cales de bois appuyées sur les armons. Elle est à la même hauteur que la sassoire, protégée elle aussi par un bandage métallique. L'autre partie du train-avant est formée du lissoir dont la partie supérieure est, cette fois, fixée au plancher. La partie inférieure reçoit le rond, renforcé par des consoles qui prennent appui soit directement sur des longerons du plancher, soit sur des chevilles rainurées en bois. Une autre bande métallique, fixée également par des consoles au plancher, est située au même niveau que la sassoire. Lorsque l'on superpose les deux grands ensembles sellette/lissoir grâce à la cheville ouvrière, le rond et la jante de rond glissent l'un sur l'autre tout comme la sassoire et la jante de sassoire.

Ce type d'avant-train peut donc effectuer une rotation sur lui-même de trois cent soixante degrés puisque les roues sont suffisamment basses pour passer sous le plancher, ce qui n'était pas le cas des autres chariots dépourvus de plancher fixe.

Enfin, certains de ces véhicules modernes sont parfois munis de suspension à ressorts sur l'avant-train. Dans ce cas, la sellette n'est plus présente : la gaine d'essieu est fixée directement sur des ressorts longitudinaux reliés transversalement aux armons par la volée.

3 LES AMÉNAGEMENTS DES VÉHICULES AU-DESSUS DE L'ESSIEU

3.1. LE PLANCHER

3.1.1. LE PLANCHER AJOURÉ

Le plancher, généralement plat, est composé de deux longerons parallèles reliés entre eux par des traverses appelées épars. Ces pièces peuvent être renforcées soit par des burettes parallèles aux longerons (fiche n° 50.01.06. p. 503), soit, dans d'autres véhicules, par le timon qui se prolonge sous toute la longueur du plancher. Toutes les pièces du plancher doivent être assujetties et fixées les unes aux autres de manière à ne recevoir aucune direction particulière lorsque l'animal de trait commence à tirer. Les modes d'assemblage rencontrés le plus fréquemment sont représentés par le système de tenons et mortaises, de l'embranchement simple, ou encore, pour chaque extrémité des épars, un embrèvement renforcé par une clavette.

3.1.2. LE PLANCHER PLEIN

Le bâti identique aux types décrits précédemment est recouvert d'un plancher cloué le plus souvent parallèlement aux longerons.

En Alsace, un spécimen de chariot possède un plancher reposant sur des épars prenant eux mêmes appui sur deux longerons (fiche n° 68.01.27. p. 115).

Pour nombre de chariots à quatre roues franc-comtois ou alsaciens notamment, il peut être question, plus simplement, d'une ou de plusieurs planches de bois mobiles placées au-dessus des deux trains, à la base des ranchers, en fonction de l'usage qui en est fait.

3.2. RIDELLES LATÉRALES

Le choix de l'utilisation ou de l'adaptation de ridelles pleines ou vides sur un véhicule dépend de la nature de l'élément à transporter.

En général, les ridelles ajourées sont utilisées pour transporter des gerbes, du foin, et du fumier s'il est suffisamment compact. Des ridelles pleines s'avèrent plus efficaces pour retenir des matériaux tels que la terre ou certains fumiers légers, les betteraves, le sable...

Il est d'ailleurs fréquent que l'appellation du véhicule soit déterminée, en grande partie, par la

nature des ridelles qu'il porte : la guimbarde, ou fourragère, porte toujours des ridelles ajourées et le tombereau, des ridelles pleines. Ceci est d'autant plus vrai que, dans ces deux cas, les ridelles sont fixes.

3.2.1. RIDELLES PLEINES

Dans les véhicules à deux roues, les ridelles pleines sont constituées de planches de bois placées longitudinalement et souvent délimitées par des membrures haute et basse reliées entre elles par des épars de côté.

À Chartres, on trouve un modèle de ridelles pleines sur une charrette renforcée par un quadrillage de montants et traverses en bois (fiche n° 28.01.04. p. 307). Les ridelles sont toujours fixes sur le tombereau et maintenues boulonnées aux longerons par des ranchers métalliques ou en bois. Elles peuvent parfois être augmentées de rehausses verticales maintenues aux ridelles par des boucles métalliques. Les rehausses horizontales sont davantage utilisées pour assurer une protection des roues que pour permettre un chargement plus important. Elles peuvent être fixées soit directement sur la membrure haute des ridelles, soit grâce à des montants sur deux épars du plancher. Sur des véhicules du COMPA à Chartres (fiche n° 28.01.02. p. 303), les ridelles horizontales sont renforcées en outre par un cintre métallique ou en bois (fiche n° 28.01.06. p. 311). Pour les véhicules à quatre roues, on peut trouver un même système que celui du tombereau ; mais, dans le cas de ridelles mobiles, il peut s'agir de simples planches de bois qui prennent appui sur les ranchers métalliques des deux lissoirs.

3.2.2. RIDELLES AJOURÉES

Là encore, les formes sont multiples ; il peut être question de pieux en bois embrevés dans les longerons du plancher (fiche n° 12.01.06. p. 465). Plus caractéristique de la charrette, la ridelle ajourée forme un quadrillage constitué de l'ensemble des barres horizontales, également appelées ridelles (intermédiaires, de dessous, de dessus et intermédiaires), assemblées à des barrettes et à des ranchers. Ces derniers peuvent être fixés par des boulons ou glissés dans des boucles métalliques fixées dans les longerons.

Une mention particulière doit être accordée à la cage de bois amovible que l'on place

sur certaines charrettes à deux roues et qui est utilisée pour contenir un chargement de fourrage ou de gerbes.

On appelle souvent échelles les ridelles ajourées des chariots. Elles sont constituées de ridelles inférieures et supérieures reliées entre elles par des barreaux. Si les ridelles sont fixes, elles sont maintenues aux lisseurs par des ranchers métalliques alors que si elles sont mobiles, elles se reposent également sur des éporons : bois prenant sous la flèche et passant sur la ridelle inférieure et sur la ridelle supérieure.

On trouve ce système d'éporons sur certains véhicules à deux roues où ces pièces partent de part et d'autre du timon qui se prolonge sous toute la longueur du plancher (fiche n° 33.01.01. p. 167).

3.2.3. ABSENCE DES RIDELLES

Certains véhicules agricoles n'ont pas de ridelles et sont donc souvent confrontés au problème de l'enrayage de la roue. On peut éviter ce problème en fabriquant des moyeux très larges grâce auxquels la charge transportée ne risque pas de se prendre dans les rayons de la roue (fiche n° 44.01.02. p. 525).

Plus fréquemment, on trouve de petites plaques de bois ou de fer placées en arc-de-cercle au dessus de l'essieu afin d'éviter que l'espace entre le moyeu et le longeron ne soit obturé. Dans le cas contraire, le système du protège-roue est constitué d'une garniture en planche qui protège la partie supérieure de la roue (fiche n° 64.01.05. p. 161).

3.3. RIDELLES TERMINALES

3.3.1. RIDELLES PLEINES

On les retrouve essentiellement sur les tombereaux. À l'avant, elle sont fréquemment fixes et construites de la même manière que les ridelles latérales : des planches sont reliées entre elles par des pièces appelées épées. La partie supérieure du panneau est protégée par une trézelle et souvent rehaussée d'un dossier.

Un dispositif de chaîne peut relier le panneau avant du tombereau aux brancards d'attelage. À l'arrière, la portière est mobile et quelquefois pourvue d'une poignée de préhension en bois. Le mode d'attache aux ridelles latérales le plus courant est celui de la chaîne bloquant l'arrière

du panneau et reliée à une tige métallique (appelée clé de fermeture) maintenue par deux crochets à un rancher arrière.

Le système de crochets maintenus au panneau arrière puis attachés à des ferrures sur les ridelles latérales est aussi répandu (fiche n° 50.01.03. p. 597). On peut encore ménager des trous dans le panneau arrière au niveau des membrures hautes puis le fixer au moyen de petites clavettes métalliques (fiche n° 50.01.04. p. 499) ou de chevilles de bois (fiche n° 44.01.01. p. 523)

3.3.2. RIDELLES AJOURÉES

Il s'agit essentiellement de la corne fourragère pour les véhicules à deux roues et de l'échelette qui est une adaptation pour le chariot. La corne est placée indistinctement à l'avant ou à l'arrière du véhicule. Elle est le plus souvent droite, mais peut-être aussi incurvée ; dans ce cas on place plus volontiers cette ridelle à l'avant qu'à l'arrière du véhicule (fiche n° 50.01.05. p. 501). Constituée d'un assemblage de montants et de traverses formant quadrillage, elle est souvent coincée à la base par un petit arc métallique (fiche n° 44.01.03. p. 527) ou par une tige métallique et un épars du plancher (fiche n° 35.02.02. p. 285), ou encore dans des cales de bois fixées aux longerons.

Des tiges métalliques amovibles accrochées sur l'arrière des brancards peuvent soutenir l'inclinaison de la corne fourragère avant. Des chaînes peuvent aussi relier les parties supérieures des cornes fourragères avec les ridelles latérales.

À la place des cornes, on peut trouver des pieux en bois dont la base est enchâssée dans chacune des extrémités des longerons.

Les véhicules à quatre roues sont souvent munis, à l'avant, d'échelettes à barreaux plus larges à la base que dans la partie haute. La base des montants de l'échelette est souvent perforée pour recevoir un axe métallique ou en bois dont les extrémités reposent sur les larges barreaux placés à l'avant des échelles (fiche n° 54.01.03. p. 437). Accompagnée de l'échelette avant, on trouve parfois à l'arrière un grand pieu de bois fixé à proximité du train arrière, utilisé pour maintenir la charge de foin (fiche n° 42.01.03. p. 631). Afin d'assurer la stabilité de l'écartement entre les ridelles latérales, on fait glisser, à l'avant et/ou à l'arrière du chariot, une trézelle en bois à

l'extrémité supérieure des ridelles de dessus. De petites ridelles à échelles de forme trapézoïdales (fiche n° 68.01.04. p. 63) peuvent également remplir cette fonction ou encore des chaînes qui relient les ridelles de dessous (fiche n° 25.01.03. p. 339) ou celles de dessus.

3.4. LES TONNES

Selon l'ancienneté du véhicule, on trouve des tonnes en bois ou en aluminium placées sur des châssis à un ou deux essieux.

4 LES MODES DE FREINAGE

Le freinage n'est pas présent sur tous les véhicules agricoles qui en sont généralement dépourvus dans les régions très plates. Les véhicules à faible contenance ou de construction sommaire n'en comportent pas non plus.

4.1. ACTION DIRECTE SUR LE SOL

Certains véhicules à deux roues, de très faible contenance, et montés sur châssis très bas, sont munis à l'avant de deux patins de bois, qui, dans les descentes, traînent sur le sol et freinent la charge (fiche n° 12.01.01. p. 451).

4.2. ACTION SUR LA ROUE

4.2.1. DIRECTE

C'est un mode de freinage dont on trouve rarement trace sur le véhicule parce qu'il fait souvent appel à des éléments extérieurs à celui-ci. Lorsqu'il se présente sous la forme d'une semelle métallique placée à l'avant de la roue (fiche n° 06.01.01. p. 593 et fiche n° 25.01.06. p. 345), il sert davantage de freinage d'appoint en complément du freinage par sabot.

4.2.2. INDIRECTE

Le mode de transmission du freinage de tous les véhicules est identique. Le principe consiste en une traverse munie de deux sabots de bois, qui, sous des actions diverses, se rapprochent des roues et les freinent. Ces sabots de bois ont récemment été remplacés par des patins métalliques. Ce sont les dispositifs de manœuvre et les modes de transmission de l'effort de freinage qui offrent une grande diversité.

Manœuvre proche des roues

La traverse de freinage munie de sabots est actionnée par une vis fixée sur la sellette de l'arrière-train, et dont un système de tringles métalliques articulées permet de distribuer l'effort de freinage sur toute la traverse de frein. Celle-ci est également supportée par deux anneaux métalliques mobiles placés sur des sortes d'armons reliés également au train arrière (fiche n° 54.01.01. p. 433). On trouve un principe identique, mais dont la configuration diffère un peu : une manivelle permet d'actionner le freinage, et le pas de vis, muni d'un tendeur métallique, est relégué plus en avant de l'arrière-train. Ce système peut être situé à l'arrière du train-arrière (fiche n° 54.01.02. p. 435) ou du train-avant (fiche n° 25.01.02. p. 337). Dans ce dernier cas, la vis peut être remplacée par une chaîne reliée à une manivelle placée à l'avant du train arrière (fiche n° 25.01.01. p. 335 ; fiche n° 25.01.06. p. 251 ; fiche n° 12.01.09. p. 471), et la traverse est maintenue au plancher par deux tiges métalliques cintrées et mobiles (fiche n° 25.01.05. p. 343). À défaut de vis, une tringle munie de perforations que l'on coince par une targette peut faire le même office (fiche n° 25.01.01. p. 335).

Les deux traverses sont soutenues sur chaque longeron par deux tiges métalliques cintrées. Une chaîne fixée à un brancard, à l'une de ses extrémités, l'autre étant fixée à un levier, est passée sous une traverse de frein pour effectuer le frottement des sabots sur les roues (fiche n° 33.01.01. p. 167).

Manœuvre à distance : la mécanique

La vis de la mécanique peut être remplacée par un dispositif de chaîne et de levier identique à celui que nous avons déjà vu mais en conservant toujours le système de tiges métallique qui constitue une des caractéristique de la mécanique (fiche n° 21.01.05. p. 251).

5 LES ACCESSOIRES

5.1. TREUILS

5.1.1. TREUIL TRANSVERSAL

Le treuil sert à maintenir la charge contenue dans le véhicule. On le trouve souvent à l'arrière, ou plus rarement à l'avant. Tous les types de véhicules peuvent en être pourvus à l'exception des tombereaux, des tonnes à eau et des

triqueballes. Quant aux véhicules à deux ou quatre roues et à plancher fixe, ils sont généralement fixés dans le prolongement d'un plancher. Leurs formes sont variées, allant de la simple tige de fer fixe, faisant office de treuil (fiche n° 12.01.02. p. 445) sur laquelle on enroule une corde jusqu'au treuil muni du système de rochet et de cliquet (fiche n° 12.01.02. p. 445) permettant le blocage de la corde.

Pour les chariots à ridelles mobiles, le treuil est lui aussi amovible et maintenu sur les ridelles de dessous par des clavettes métalliques.

Un ensemble composé de deux cercles métalliques (fiche n° 25.01.05. p. 343) ou de deux pièces de bois quadrangulaires, à double perforation en sens opposé, permet de lier les ridelles au treuil (fiche n° 25.01.07. p. 347).

5.1.2. TREUIL LONGITUDINAL

C'est une longue tige de bois mobile qui passe à travers une trézelle horizontale à la base des ridelles de dessous (fiche n° 25.01.04. p. 341).

5.2. CONTENANTS FIXES OU MOBILES

Autrefois destinés à contenir quelques outils nécessaires à l'entretien du véhicule, les contenants sont rarement présents sur les véhicules observés. Sous une forme fixe, on peut trouver de petits coffres occupant toute la largeur du plancher (fiche n° 40.01.01. p. 193), à proximité de l'essieu. Il peut aussi s'agir, plus simplement, d'une boîte à couvercle fixée sur une ridelle latérale (fiche n° 02.01.01. p. 545). Pour les véhicules à quatre roues, à plancher mobile, on suspend à la longe du chariot un coffret (fiche n° 25.01.05. p. 343), voire même un panier d'osier à la longe du véhicule (fiche n° 25.01.04. p. 341).

5.3. SIÈGES ET MARCHEPIEDS

La présence de siège est très rare sur les véhicules agricoles. On en trouve tout au plus sur quelques gros camions (fiche n° 12.01.09. p. 471) de construction récente et circulant davantage sur un réseau routier que sur des exploitations agricoles. Les sièges sont surtout présents sur des voitures qui, d'un point de vue typologique, se rapprochent du char à banc et de la charrette.

5.4. PLAQUES

Depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, le nom

du propriétaire doit obligatoirement être mentionné sur les véhicules agricoles circulant sur route. La plaque apposée sur le véhicule est en quelque sorte l'ancêtre de la plaque minéralogique. Sur celle-là sont indiqués la commune, le canton et le département du propriétaire. Ces plaques sont le plus souvent en zinc gravé ou en fer émaillé. Parfois, une seconde plaque précise le nom du charron qui a fabriqué ou réparé le véhicule.

Ces plaques étaient apposées le plus fréquemment à l'avant des longerons pour les véhicules à deux roues, ou sur la sellette de l'avant ou de l'arrière train pour les chariots. En Alsace, le nom du propriétaire et de sa commune sont souvent peints sur une plaque de tôle suspendue par des fils de fer à la longe du chariot.

5.5. COULEURS DES VÉHICULES

La couleur dominante des véhicules agricoles est le bleu appelé «bleu charron». On trouve plus rarement le rouge (ou une couleur marron qui aurait viré avec le temps), le marron et le vert. Un tombereau, conservé à l'écomusée du Beauvaisis, a d'abord été peint en vert puis en bleu (fiche n° 60.01.04. p. 559).

A

ARMONS Les armons sont les deux pièces de bois de l'avant-train qui soutiennent la cheville ouvrière⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁴⁾.

ARRIÈRE-TRAIN Partie postérieure des voitures qui comprend l'essieu et les roues d'arrière⁽¹⁾.

AVANT-TRAIN Partie antérieure de la voiture qui comprend l'essieu et les roues d'avant⁽¹⁾.

B

BANC Cf. SELLETTE⁽⁶⁾.

BANDAGE Fer méplat soudé qui enveloppe les jantes d'une roue⁽¹⁾ (*Syn* cercle).

BARRES Cf. RANCHERS⁽⁵⁾⁽⁴⁾.

BARRE HORIZONTALE Maintient l'écartement des ridelles⁽⁴⁾.

BÂTI Le bâti d'une voiture est l'ensemble de la plate-forme⁽¹⁾ (*Syn* lit du véhicule / plancher / plateau / tablier).

BÉQUILLE Cf. CHAMBRIÈRE⁽⁴⁾.

BILLE Sert à actionner le treuil⁽⁹⁾⁽¹²⁾.

BOÎTE Fer tronconique enfoncé dans le moyeu de la roue et qui contient l'essieu⁽³⁾⁽⁴⁾⁽¹⁰⁾.

BOUCLE DE LA CAISSE Les piquets verticaux qui soutiennent les ridelles sont enfoncés dans les boucles de fer de la caisse⁽⁹⁾.

BOUCLE OU CROCHET DE BRANCARD Pour attacher les traits à la charrette, les brancards sont terminés par des crochets ou des boucles⁽⁹⁾.

BRANCARDS Les brancards proprement dits sont deux pièces de bois entre lesquelles on attelle le cheval. Ils sont souvent la suite des brancards de caisse dans les travaux de charronnage.

Les brancards de camions et de voitures légères sont cintrés de bas en haut. Lorsque les brancards sont d'une seule pièce avec les brancards de caisse et que la largeur est trop grande, on les cintre en dedans⁽¹⁾.

BRIDES DE FER Relient le CORPS D'ESSIEU à la SELLETTE⁽⁴⁾ (*Syn* étriers).

BROCHE Cf. CHEVILLE OUVRIÈRE⁽⁴⁾.

BROCHE Levier du treuil⁽⁴⁾.

BURETTES Ce sont les planches de fond que l'on pose dans les charrettes, sur les épars, et dans le sens des limons⁽¹⁾.

C

CAISSE La caisse est le corps même de l'appareil de transport⁽¹⁾.

CERCLES Cf. BANDAGES.

CHAMBRIÈRE La chambrière est un morceau de bois rond qui se place verticalement sous la voiture à deux roues, de manière à lui servir de point d'appui pour rester droite. Lorsque le cheval est en dehors des brancards les chambrières sont fixées sur la voiture au moyen d'une douille ou d'un piton. Lorsqu'elles ne servent point, on les redresse parallèlement aux brancards et on les maintient dans la position horizontale au moyen d'un anneau⁽¹⁾ (*Syn* béquille).

CHANTIGNOLE Cf. ÉCHANTIGNOLE⁽¹⁾.

CHAPELET On dit qu'une roue fait chapelet, lorsque les rais se rompent auprès du moyeu⁽¹⁾.

CHÂTRAGE Le châtrage consiste à raccourcir le cercle d'une roue, de manière à le rendre plus adhérent aux jantes, et à resserrer par conséquent ces dernières. Les roues ont besoin d'être châtrées par grande chaleur⁽¹⁾.

CHEVILLE OUVRIÈRE C'est une pièce de fer rond, d'excellente qualité, qui relie l'avant train à la partie antérieure de la voiture⁽¹⁾ (*Syn* broche).

CLAVETTE Tige traversant l'essieu dans la partie extérieure du moyeu⁽⁴⁾⁽⁵⁾ (*Syn* esse / goupille).

CLÉ Tige permettant le basculement de la caisse d'un tombereau (clé de devant), ou de la fermeture d'une portière mobile (clé de derrière)⁽¹⁴⁾.

CLIQUET Cf. ENCLIQUETAGE⁽⁴⁾.

COUILLE Planche qui tire son nom de la forme particulière qu'on lui donnait autrefois, et qui sert à mettre les pieds du charretier⁽¹⁾.

(1) Manuels Roret, *Charron forgeron*, Paris, 1923, p. 432-438

(2) ALE Picardie

(3) ALE Franche-Comté

(4) ALE Brie

(5) ALE Gascogne

(6) ALE Massif-Central

(7) ALE Lorraine Romane

(8) ALE Normandie

(9) ALE Ouest

(10) ALE Languedoc Occidental

(11) ALE Bourgogne

(12) ALE Lyonnais

(13) ALE Jura

(1) Manuels Roret, *Cbarron forgeron*, Paris, 1923, p. 432-438

(2) ALE Picardie

(3) ALE Franche-Comté

(4) ALE Brle

(5) ALE Gascogne

(6) ALE Massif-Central

(7) ALE Lorraine Romane

(8) ALE Normandie

(9) ALE Ouest

(10) ALE Languedoc Occidental

(11) ALE Bourgogne

(12) ALE Lyonnais

(13) ALE Jura

CORDONS Petits cercles de fer qui sont posés autour du moyeu, aux endroits ménagés au tour et retenus par des clous triangulaires. Ils servent à empêcher les moyeux de se fendre. On les appelle aussi **FRETTES**. Les frettes des extrémités extérieures des moyeux sont en fer plus large et comportent parfois une échancrure pour laisser le passage à la **CLAVETTE** ou à la **GOUPILLE**, lorsque l'essieu en comporte⁽¹⁾⁽³⁾.

CORNE FOURAGÈRE Cf. **ÉCHELETTE**⁽²⁾⁽⁴⁾⁽⁹⁾ (*Syn* gardes).

CORPS D'ESSIEU Pièce de bois recouvrant l'essieu⁽⁴⁾.

CROCHET DE BRANCARD Cf. **BOUCLE DE BRANCARD**⁽⁹⁾.

E

ÉCHANTIGNOLES OU ÉCHANTIGNEULS OU

CHANTIGNOLES Morceaux de bois dans lesquels se trouve encastré l'essieu, et qui sont solidaires des brancards de caisse ou du bâti de la voiture⁽¹⁾.

ÉCHELETTE Échelle de bois souvent mobile placée à l'avant ou à l'arrière du véhicule⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁸⁾⁽¹²⁾ (*Syn* corne fourragère / gardes).

ÉCHELLE Ensemble très nombreux de barreaux parallèles⁽³⁾.

ÉCROU Pièce fixée sur l'extrémité filetée de l'essieu⁽⁵⁾.

ÉCUANTEUR L'écuanteur de la roue dénomme l'inclinaison qu'on donne aux rais par rapport au moyeu et aux jantes. On dit que les roues sont trop ou pas assez écuées.

EMPANONS Extrémités postérieures des côtés des brancards⁽¹⁾.

ENCASSURE OU ENCASTRURE C'est un enfoncement, une partie creusée pour poser, par exemple, l'essieu d'une voiture⁽¹⁾.

ENCLIQUETAGE On donne ce nom à un système de mécanisme qui sert à empêcher le mouvement de rétrogradation d'une roue. C'est au moyen d'un doigt ou d'un cliquet qu'on arrête généralement le mouvement, et l'extrémité du cliquet vient s'engager dans les dents obliques de la roue. On dit : l'encliquetage du moulinet⁽¹⁾.

ENRAYAGE Action d'enrayer⁽¹⁾.

ENRAYER Piquer les rais dans le moyeu et les fixer de hauteur. Une roue enrayerée est une roue dont l'essieu a chauffé, s'est soudé à la boîte et empêche, par conséquent, la roue de tourner. Le **DÉSENRAYAGE** consiste à décaler la boîte de l'essieu⁽¹⁾.

ENTRETOISE Ce sont des morceaux de bois qui se placent entre deux autres pour les fortifier et les unir⁽¹⁾.

ÉPARS Morceaux de bois qui joignent les limons et les assujettissent⁽¹⁾.

ÉPAULEMENT Partie de bois laissée à un tenon de manière à le rendre plus solide à sa base. Ainsi, on donne de l'épaulement aux rais, tant du côté du moyeu que du côté des jantes. L'épaulement forme aussi un renflement, comme dans les essieux⁽¹⁾.

ÉPORON Bois prenant sous la flèche et passant sur la ridelle inférieure et sur la ridelle supérieure⁽³⁾.

ESSE Cf. **CLAVETTE**⁽⁴⁾.

ESSIEU Axe en fer ou en acier fondu autour duquel tournent les roues⁽¹⁾.

ÉTRIERS Cf. **BRIDES DE FER**⁽³⁾⁽⁴⁾.

ÉVIDER Creuser intérieurement les bois. Évider les mortaises, les trous, etc⁽¹⁾.

F

FERMETURES Panneaux avant ou arrière, verticaux, le plus souvent amovibles (pièces de menuiserie)⁽⁵⁾⁽¹²⁾ (*Syn* porte / portière).

FLÈCHE Cf. **TIMON**. On nomme aussi flèche une pièce de bois fixée obliquement sur le corps d'essieu de derrière, et qui tient au train de devant par une cheville ouvrière⁽¹⁾⁽⁴⁾. En Franche-Comté, on parle de **TÊTE DE LIGNE** à l'avant et de **QUEUE DE LIGNE** à l'arrière de la flèche⁽³⁾.

FLOTTE Rondelle qui s'engage au bout de la fusée et sépare la boîte de l'ESSE ou CLAVETTE qui maintient la roue sur l'essieu⁽¹⁾ (*Syn* rondelle).

FOURCHETTES Ce sont deux pièces de bois enchâssées dans l'avant-train, auprès des armons⁽¹⁾⁽⁴⁾.

FREIN Appareil qui sert à changer, dans les voitures en mouvement, le frottement de roulement en frottement de glissement, et à modérer leur vitesse ou les arrêter⁽¹⁾.

FRETTES Cf. **CORDONS**⁽¹⁾.

FUSÉES DE L'ESSIEU Extrémité conique ou droite de l'essieu⁽¹⁾.

G

GARDES Cf. **ÉCHELETTE**⁽²⁾.

GAROT Bâton gros et court propre à serrer la corde dans un chargement de charrette⁽¹⁾ (*Syn* tortoir).

GENTE Cf. **JANTE**⁽¹⁾.

GISANTS Les gisants d'un tombereau sont les brancards de caisse⁽¹⁾ (*Syn* longerons).

GOIJONS OU GOUJEONS Chevilles qui servent à l'assemblage des jantes⁽¹⁾ (*Syn* prisonniers).

GOUPILLE Cf. **CLAVETTE**⁽⁴⁾.

J

JANTE DE ROND Pièce de bois composée de quatre jantes, et qui forme un rond enchâssé sur la sellette de l'avant-train⁽¹⁾.

JANTE Pièce de bois débitée en courbe suivant le diamètre de la roue⁽¹⁾. (*Syn* gente).

JEUMERANTE OU JUMERANTE Calibre en bois ou en tôle donnant le cintre de la jante⁽¹⁾.

L

LEVIER Pièce permettant l'actionnement du frein⁽⁵⁾.

LEVIER POUR SOULEVER LES VOITURES Sert au graissage des essieux⁽⁴⁾.

LIMONS DE TRAVERSE Ce sont les morceaux de bois qui terminent les ridelles d'une charrette⁽¹⁾.

LIMONS Mettre un cheval en limons. Le cheval s'appelle LIMONIER⁽¹⁾ (*Syn* brancards/limonière).

LIMONÈRE Cf. LIMONS⁽⁴⁾⁽³⁾.

LISOIRS Morceaux de bois qui servent à supporter le train : lisoirs de devant, lisoirs de derrière⁽¹⁾.

LIT DU VÉHICULE Cf. BÂTI⁽⁵⁾.

LONGERON Cf. GISANT⁽⁶⁾⁽⁹⁾.

M

MÉCANIQUE Système de frein manœuvré à distance, à l'aide d'une manivelle qui se trouve placée sur la même ligne que celle du tirage, par des tiges à bascule⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁴⁾.

MONTANT Cf. RANCHER⁽⁴⁾.

MOULINET Cf. TREUIL⁽⁴⁾.

MOYEU Morceau de bois perforé en son centre pour le passage de l'essieu et percé de mortaises sur la plus grande circonférence pour la fixation des rais⁽¹⁾.

P

PALONNIER Morceau de bois cintré, muni à ses extrémités de crochets, pour l'accrochage des TRAITS. On fait aussi les palonniers tout en fer⁽¹⁾⁽³⁾.

PATTES D'OIE On donne quelquefois ce nom aux rais en place⁽¹⁾.

PATIN Pièce rectangulaire de bois ou de fer frottant sur les roues lors de l'actionnement du système de freinage dit MÉCANIQUE⁽³⁾⁽⁴⁾ (*Syn* sabot).

PERCHE Maintient le chargement intérieur dans un véhicule à quatre roues⁽⁴⁾.

PIEU Axe central servant à fixer les BARRES HORIZONTALES⁽⁶⁾⁽⁹⁾.

PLANCHER Cf. BÂTI⁽⁶⁾.

PLATEAU Cf. BÂTI⁽¹⁰⁾.

PLUMET Cf. SELLETTE⁽³⁾.

PORTE Cf. FERMETURES⁽¹³⁾.

PORTIÈRE Cf. FERMETURES⁽⁶⁾.

PRISONNIERS Cf. GOUJONS⁽¹⁾.

Q

QUEUE DE LIGNE Avant de la FLÈCHE⁽³⁾.

R

RAIS Rayons d'une roue réunissant le moyeu à la jante⁽¹⁾ (*Syn* rayons).

RANCHES⁽²⁾ OU RANCHERS Morceaux de bois ou de fer placés verticalement de chaque côté de la charrette ou du camion, et servant de point d'appui aux ridelles⁽¹⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ (*Syn* barres / montants / ranse).

RANSE Cf. RANCHE⁽³⁾.

RAYONS Cf. RAIS⁽⁴⁾.

REHAUSSES Planches mobiles pour augmenter le volume⁽²⁾⁽⁴⁾.

RESSORTS Pièces composées en acier, servant à la suspension des voitures⁽¹⁾.

RIDELLES Le nom générique s'applique à l'ensemble des côtés élevés sur les brancards des camions, des charrettes, etc. Plus précisément, on appelle RIDELLES les barres de bois placées horizontalement et parallèlement aux brancards, et qui réunissent les BARRETTES. La ridelle de dessous est celle qui touche au brancard de caisse, et la ridelle de dessus la ridelle supérieure. Les autres se nomment intermédiaires⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾.

RONDS D'AVANT-TRAIN Ce sont deux ronds en fer, dont la cheville est au centre. L'un de ces deux ronds est fixé en avant de la caisse et l'autre à l'avant-train. On graisse les faces intérieures des ronds, de manière à faciliter les mouvements de l'avant-train⁽¹⁾.

RONDELLE Empêche le frottement de la roue contre l'essieu⁽⁸⁾⁽⁹⁾ Cf. FLOTTE.

ROULEAU Cf. TREUIL⁽⁴⁾.

S

SABOT Pièce de bois frottant sur les roues lors du freinage, avant l'apparition du système de la MÉCANIQUE⁽³⁾⁽⁴⁾.

SASSOIRE Traverse reliant les armons⁽⁶⁾.

(1) Manuels Roret, *Charron forgeron*, Paris, 1923, p. 432-438

(2) ALE Picardie

(3) ALE Franche-Comté

(4) ALE Brie

(5) ALE Gascogne

(6) ALE Massif-Central

(7) ALE Lorraine Romane

(8) ALE Normandie

(9) ALE Ouest

(10) ALE Languedoc Occidental

(11) ALE Bourgogne

(12) ALE Lyonnais

(13) ALE Jura

(1) Manuels Roret,
Charron forgeron,
Paris, 1923,
p. 432-438

(2) ALE Picardie

(3) ALE Franche-
Comté

(4) ALE Brie

(5) ALE Gascogne

(6) ALE Massif-
Central

(7) ALE Lorraine
Romane

(8) ALE Normandie

(9) ALE Ouest

(10) ALE
Languedoc Occi-
dental

(11) ALE
Bourgogne

(12) ALE Lyonnais

(13) ALE Jura

SELLETTE Pièce de bois située au dessus du CORPS D'ESSIEU⁽⁴⁾(10) (*Syn* banc / plumet).

T

TABLIER Cf. BÂTI⁽⁶⁾.

TASSEAUX Morceaux de bois qui servent à soutenir les planches de derrière et de devant dans les voitures⁽¹⁾.

TENDIÈRES Chaînes maintenant l'écartement des ridelles⁽⁷⁾.

TÊTE DE LIGNE Arrière de la flèche⁽³⁾.

TIMON OU FLÈCHE Pièce de bois qui fait partie de l'avant-train et sert à atteler les chevaux⁽¹⁾(4).

TIMONETTE Dispositif formant un long berceau au dessus du timon⁽⁶⁾.

TORTOIR Cf. GAROTS ⁽¹⁾.

TOURNIQUET Cf. TREUIL⁽⁴⁾.

TRAIN Charpente roulante d'une voiture⁽¹⁾.

TRAIN DOUBLE Ce train comprend le train de devant et le train de derrière, réunis par la cheville ouvrière. Le train double comprend deux essieux et quatre roues⁽¹⁾.

TRAIN SIMPLE Charpente d'une voiture à deux roues, tombereau, charrette, etc⁽¹⁾.

TREUIL Deux systèmes - actionnement du treuil avec grosses chevilles ou, système à cliquets. Cf. ENCLIQUETAGE⁽⁴⁾. (*Syn* encliquetage / moulinet / rouleau / tourniquet).

TRAVERSES Morceaux de bois qui réunissent deux brancards, à tenons et à mortaises, et concourent à former le bâti⁽¹⁾(9).

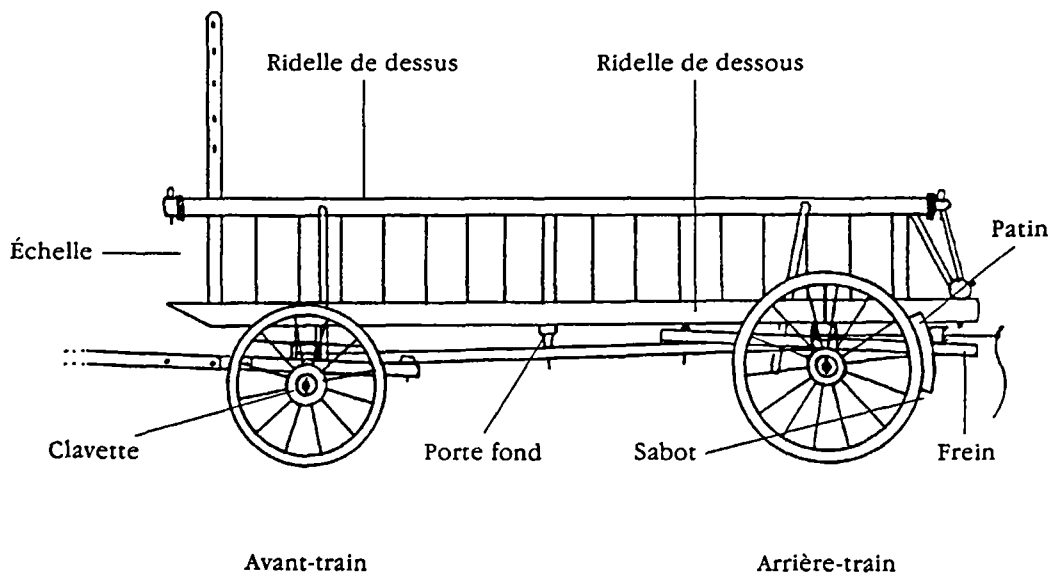
TRESAILLES Pièces de bois assujetties sur les ridelles ou les brancards d'un tombereau⁽¹⁾.

V

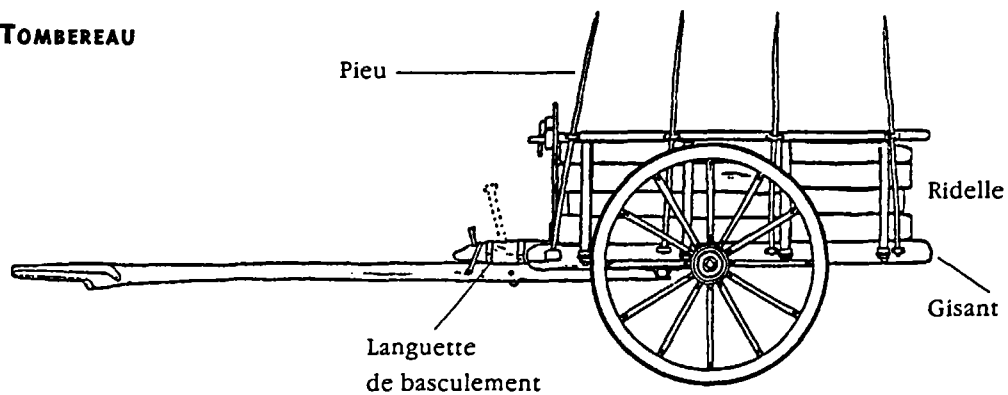
VOIE Espace pris dans le sens de la largeur entre les deux roues du véhicule⁽⁴⁾.

VOLÉE Pièce de bois placée sur les armons, et qui sert à attacher les palonniers à ses extrémités⁽¹⁾.

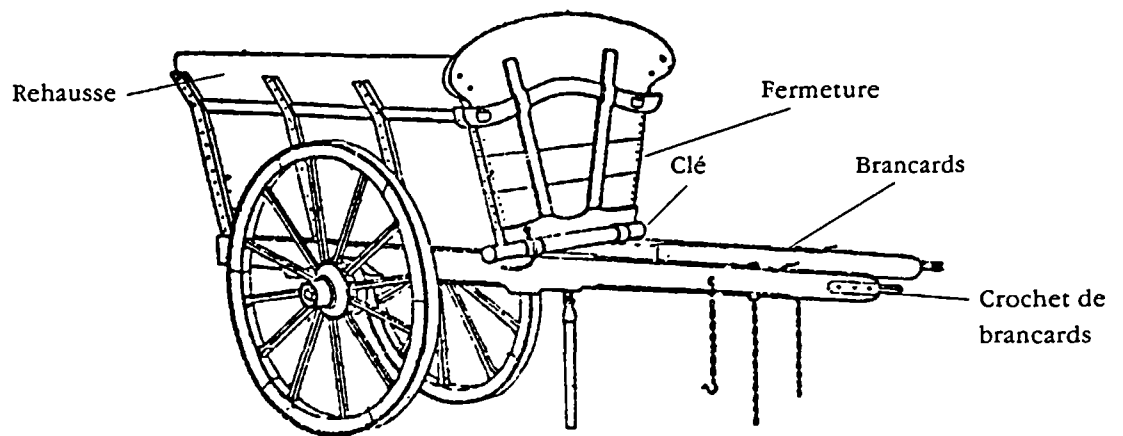
CHARIOT À QUATRE ROUES



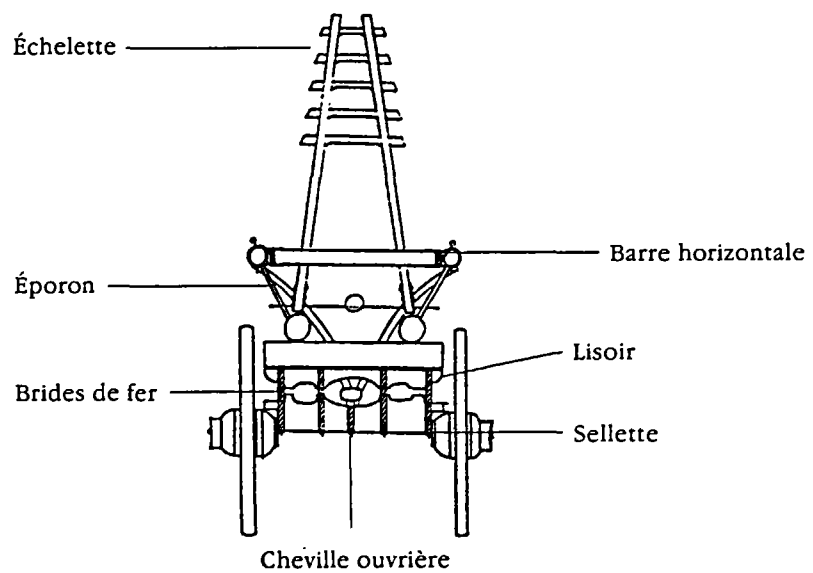
TOMBEREAU



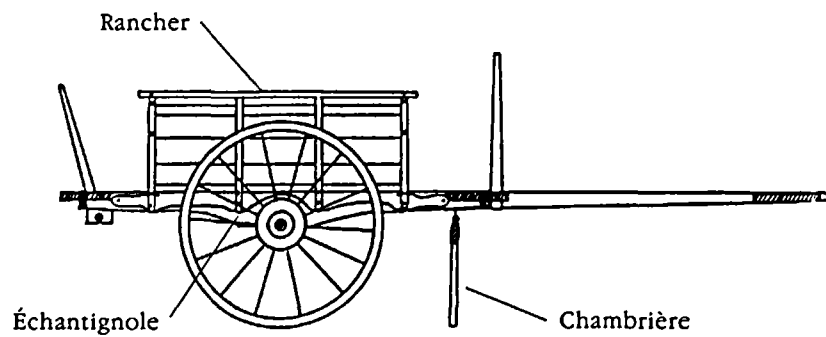
TOMBEREAU



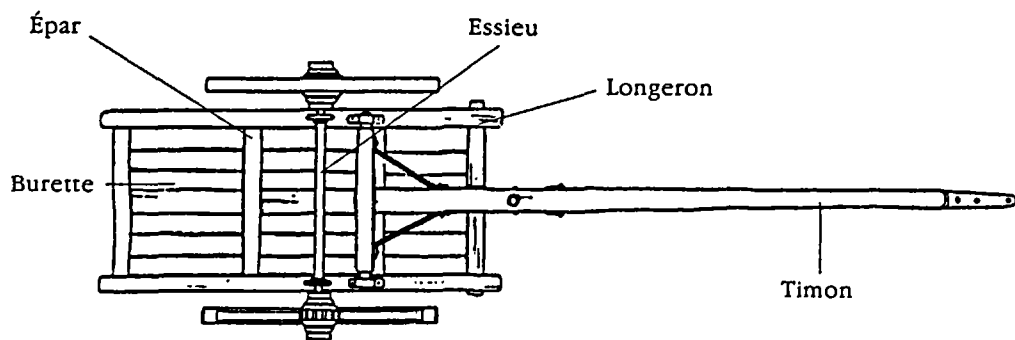
CHARIOT À QUATRE ROUES : VUE DE FACE



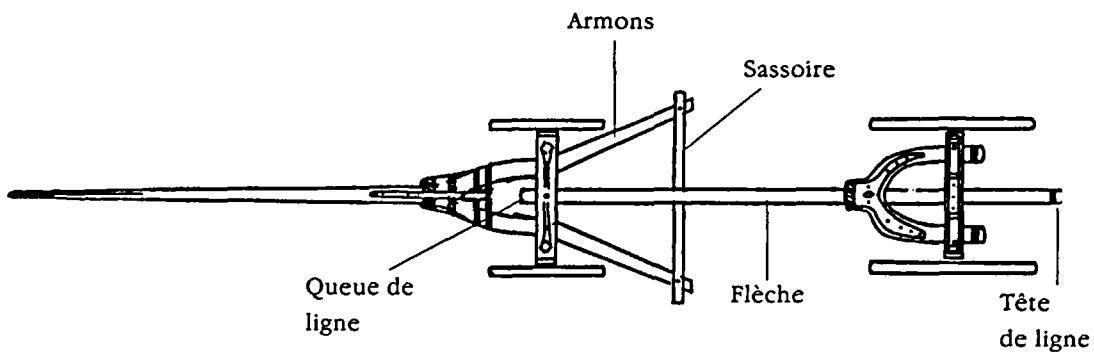
CHARRETTE



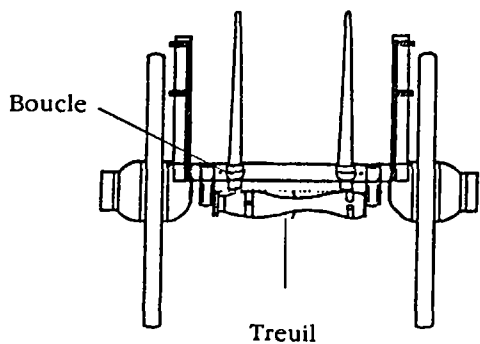
TOMBEREAU



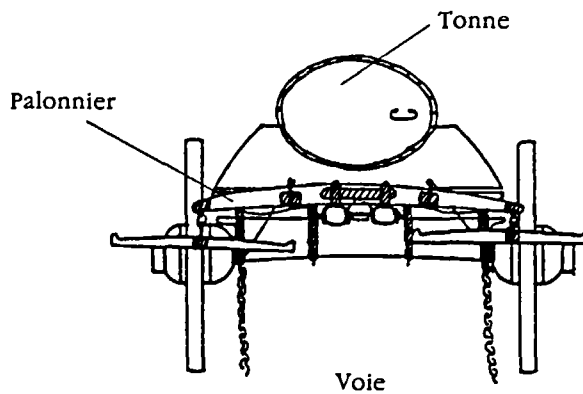
STRUCTURE DE CHARIOT



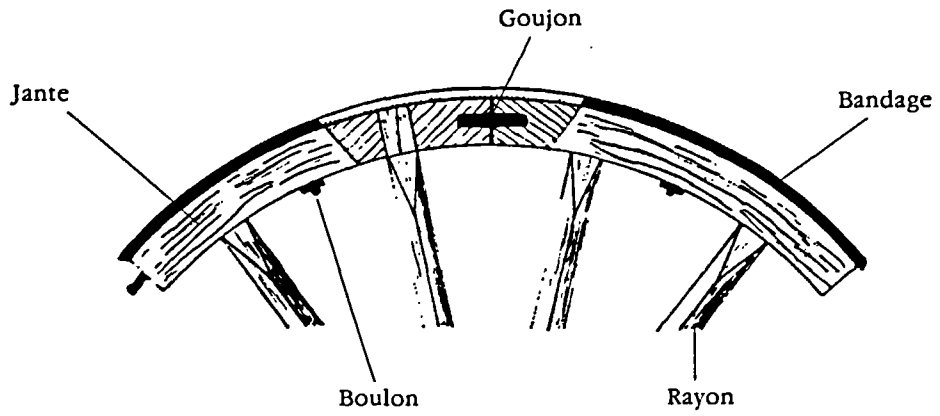
ARRIÈRE DE CHARRETTE



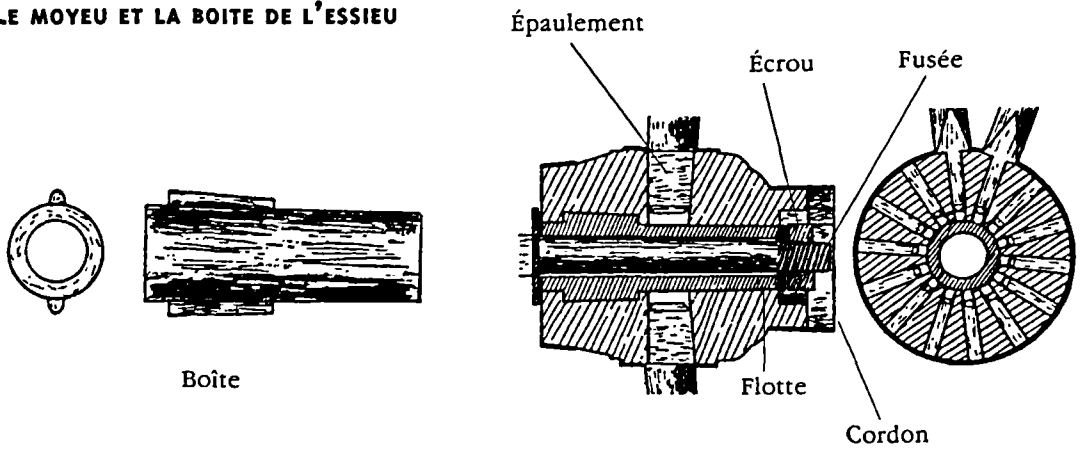
AVANT DE TONNE



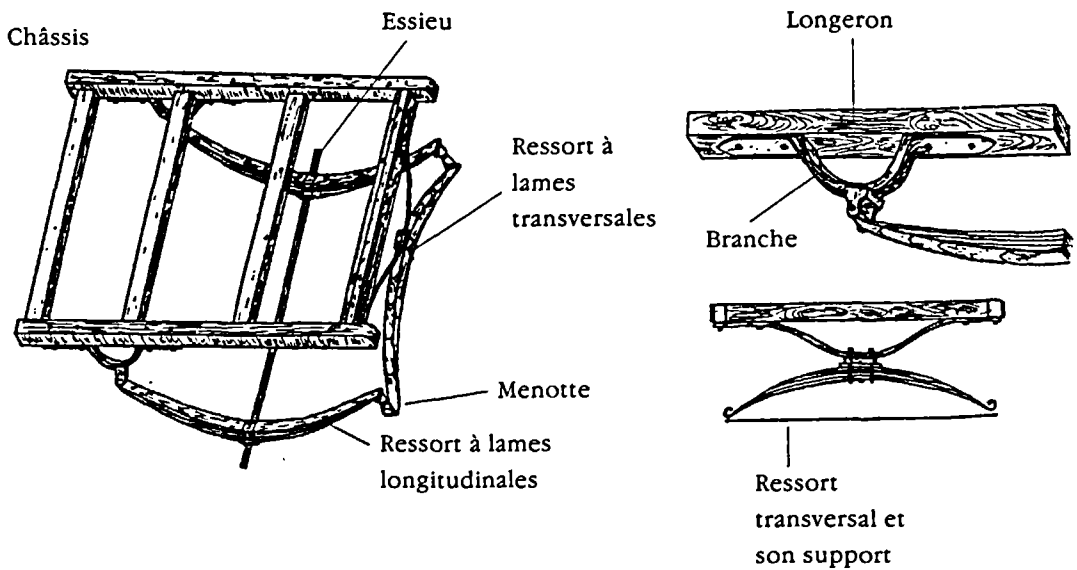
ASSEMBLAGE DES JANTES DE LA ROUE



LE MOYEU ET LA BOITE DE L'ESSIEU



SUSPENSION À RESSORTS



SECONDE PARTIE

**LES VÉHICULES AGRICOLES DES
RÉGIONS DE FRANCE**

MÉTHODE D'UTILISATION DE CETTE ÉTUDE

La seconde partie de cette étude, qui répertorie les véhicules agricoles des régions de France, est classée par région, puis chaque région est sous-divisée en départements.

Pour chaque département, on trouvera successivement :

- une carte sur laquelle figure la répartition des véhicules à 2 et 4 roues, d'après l'*Atlas folklorique de la France* (A.F.F.), représentés par les symboles suivants :



Sur cette carte figure également, parfois, la répartition des points d'enquête de la *Commission des recherches collectives* (C.R.C.), figurés par le symbole suivant :



- en regard de la carte, les résultats de l'*Atlas folklorique de la France* (A.F.F.), reprenant chaque point numéroté
- des extraits, retranscrits dans leur intégralité, de l'enquête de la C.R.C. concernant les véhicules, accompagnés de dessins, et parfois augmentés des résultats de l'*Enquête sur l'ancienne agriculture* (E.A.A.) ou des enquêtes de l'A.F.F.
- des descriptions, faites à la fois de textes et de planches dessinées, extraites du fichier X conservé au Musée national des Arts et Traditions populaires (MNATP)
- des fiches typologiques des objets et véhicules conservés dans les musées

- des fiches illustrées, dans lesquelles les objets sont non plus décrits, mais dessinés.

EXPLICATION DE LA FICHE TYPOLOGIQUE

Cette fiche a une vocation essentiellement descriptive. Elle est structurée en dix paragraphes indispensables à la compréhension morphologique des véhicules. Chacun de ces grands paragraphes est à nouveau divisé en un certain nombre de rubriques dont l'intitulé, figuré en caractères gras, est suivi d'une case dont le contenu est variable. Cependant, il a été possible de déterminer certains facteurs constants dont la liste est présentée en regard de chacune des rubriques, bien que l'on ait dû, souvent, ajouter certaines nuances en fonction des véhicules observés. L'articulation de la fiche est axée sur le nombre de roues qui constitue le critère déterminant observé dans la plupart des études. Les dimensions sont notées en centimètres.

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LES FICHES TYPOLOGIQUES DE VÉHICULES

Fiche n° 02.01.03 signifie :

- 02 : département de l'Aisne
- 01 : premier musée visité dans l'Aisne
- 03 : troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :

- 92 : photographie prise en 1992
- 15 : quinzième pellicule photographique
- 26 : vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train-arrière
 AV : train-avant
 D. : diamètre
 div. : nombre de divisions
 Ep. : épaisseur
 ext. : extérieur
 b. / H : hauteur
 inf : inférieur
 int. : intérieur
 L. : longueur
 l. : largeur
 max. : maximum
 min. : minimum
 sect. : section
 sup : supérieure
 t. : total
 term. : terminaux

LISTES DE VALEURS UTILISÉES DANS LA RÉDACTION DES FICHES TYPOLOGIQUES

Type de véhicule

tombereau
 chariot à 4 roues
 charrette à 2 roues
 char à vendanges
 guimbarde
 triqueballe
 char à 2 roues

Nombre de roues

2 (D.)
 4 (AV : D. ; AR : D.)
 3 (AV : D. ; AR D.)

Type de roues

roue monoxyde
 roue pleine
 roue à rayons, AV : rais (L ; sect. : X) ; AR : rais (L ; sect. : X), section quadrangulaire

Profil de roues

plat
 incurvé

Moyeu

olivoïdal, AV (D inf : ; L :) ; AR (D inf : ; L :)
 cylindrique, AV (D inf : ; L :) ; AR (D inf : ; L :)

Boîte

unique
 sans
 double

Frettes

AV : (de ext. vers int. l : A ; B ; C ; D) ;
 AR : (de ext. vers int. l : A ; B ; C ; D)

Jantes

AV : (Ep. : ; l :) ; AR : AR : (Ep. : ; l :)

Bandage

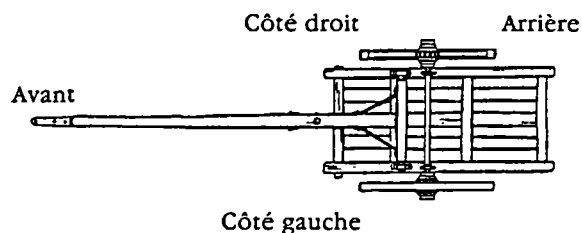
soles métalliques (L : , l : , Ep. :)
 cercle d'embattage (Ep. : ; l :)
 sans

Mobilité roue

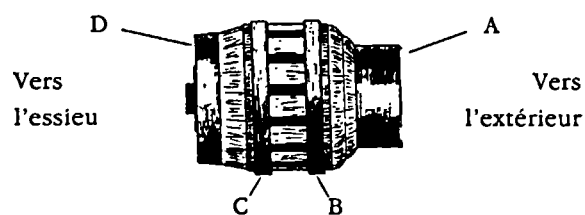
folle
 fixe

PRINCIPES UTILISÉS POUR LE DESSIN DES VÉHICULES

Il faut comprendre la situation des véhicules de la manière suivante :



La disposition des frettes du moyeu se comprend de la manière suivante :



Fixation du bandage

clous
boulons

Mode de traction

timon rigide (Lt : ; L sous caisse ; sect. X ; l)
timon articulé (Lt : ; L sous caisse ; sect. X ; l)
limons (Lt : ; L sous caisse ; sect. X ; l)
brancards (Lt : ; L sous caisse ; sect. X ; l)
palonniers (Lt : ; L sous caisse ; sect. X ; l)

Avant-train: description

avant-train (L ; l ; h) ; armons (L :) reliés
par une sassoire (L :)
avant-train (L ; l ; h) ; fourche (L :)

Avant-train: mobilité

cheville ouvrière
rond et jante de rond
sans

Arrière-train

arrière-train (L : ; l : ; H :) ; fourche (L :)
sans
arrière-train (L : ; l : ; H :) ; armons (L :)

Longe

fixe (D. ; L :)
allongeable (D. ; L : ; div. :)

Porte-fond

sans
(L :)

Essieu(x): matière

fer, AV (L voie :) ; AR (L voie :)
bois, AV (L voie :) ; AR (L voie :)

Mode de verrouillage

esse
clavette
écrou
écrou et clavette
essieu patenté

Graissage

à graisse
à huile

Fusée

droite
à devers

Suspension

directe
à ressorts

Assemblage épars et maîtres brins

tenons et mortaise

Caisse: aspect

fixe
basculante

Attaches du plancher à la caisse

patins boulonnés
patin à clous
échantignoles (h. max. : ; L. max. : ; L. min.)
étriers
encastrure avec empattement

Ridelles latérales

pleines (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
ajourées (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
sans

Mode de fixation ridelles latérales

Ranchers fixes (H : ; sect. : X)
Ranchers mobiles (H : ; sect. : X)
Éporons (H : ; sect. : X)

Fermeture avant du véhicule

sans
plein (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)

Fermeture arrière du véhicule

sans
plein (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
ajouré (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)

Échelette

sans
avant (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
et arrière (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
avant (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
arrière (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)

Rehausse

sans
latérales (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
avant (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
arrière (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
latérales (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
et avant (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
latérales (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :),
avant (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)
et arrière (h : ; L sup : ; L inf : ; Ep :)

Mode de freinage

sans
mécanique
levier et chaîne

Mode de transmission

2 traverses en bois articulées reliées entre elles par une autre pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : ; L entre sabots :) est munie de 2 patins.
autre

Sabots ou patins

en bois (H : ; sect. : X)
métalliques (H : ; sect. : X)
sans

Emplacement des sabots ou patins

à l'arrière des roues
à l'avant des roues
derrière les roues du train avant
derrière les roues du train arrière
devant les roues du train avant
devant les roues du train arrière
devant les roues des trains avant et arrière
derrière les roues des trains avant et arrière

Treuil

sans
treuil longitudinal avant (L : ; D. :)
treuil longitudinal arrière (L : ; D. :)
treuil perpendiculaire avant (L : ; D. :)
treuil perpendiculaire arrière (L : ; D. :)
treuils perpendiculaire avant (L : ; D. :)
et arrière (L : ; D. :)
treuils perpendiculaire (L : ; D. :)
et longitudinal (L : ; D. :)

Béquilles

sans
en bois, simple (s), articulée (s), à l'avant (M :)
et à l'arrière (L :)
en bois, double (s) avec patin, articulée (s),
à l'avant (L :) et à l'arrière (L :)
métallique, simple (s), articulée (s), à l'avant (L :)
et à l'arrière (L :)
métallique, double (s), articulée (s), à l'avant (L :)
et à l'arrière (L :)

Coffre

(L : ; I : ; h :)
sans

Siège

(L : ; I : ; h :)
sans

Couleur

sans
bleue
verte
marron
rouge

ALSACE



BAS - RHIN
HAUT - RHIN

ENQUÊTES EN 1947

1 Barr

2 Beinheim

Il existait encore la charrette spéciale à deux roues *pflugkarre* pour le transport de la charrue au champ ; l'avant-train de la charrue y est fixé lorsqu'on veut aller labourer.

3 Benfeld

4 Bitschhoffen

5 Boersch

6 Bouxwiller

7 Breuschwick-Ersheim

8 Broque-Bellefosse (La)

9 Brumath

10 Burbach

11 Chatenois

On utilisait des véhicules à deux roues jusqu'en 1840, puis à quatre roues ensuite.

12 Daubensand

13 Ebersmunster

14 Gresswiller

15 Haguenau

16 Hunsbach

17 Jetterswiller

Il existait jusqu'en 1900 des voitures à deux roues dont la caisse était en osier (transport des pommes de terre etc...).

18 Kindwiller

19 Langensoultz-Bach

20 Limersheim

21 Marlenheim

22 Mertzwiller

Utilisation des véhicules à deux roues vers 1830-1840 puis à quatre roues après 1840.

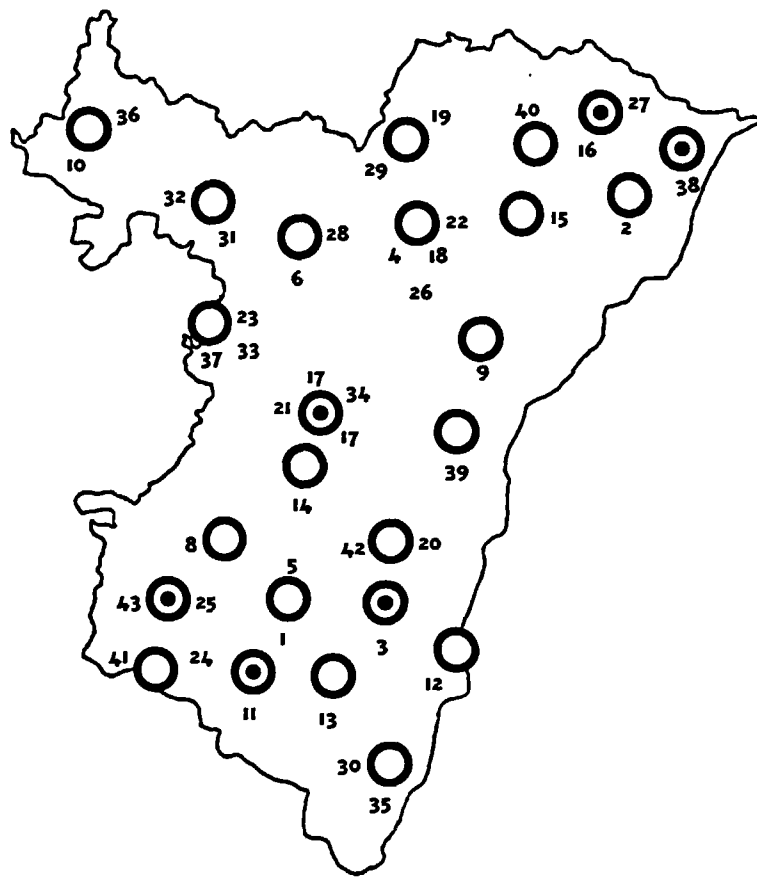
23 Monswiller

24 Neuve-Eglise

On utilise surtout des véhicules à deux roues, et peu à quatre roues.

25 Neuwiller

On se sert de véhicules à deux roues avant 1870 et à



quatre roues actuellement (enquête du 10 mai 1947).

26 Niederbronn-les-Bains

27 Obersteinbach

Aujourd'hui, il n'y a plus de charrettes à deux roues (enquête du 14 mai 1947).

28 Oberroedern

29 Offviller

30 Ohnenheim

31 Petersbach

32 Petite-Pierre (La)

33 Pfaffenhoffen

34 Quatzenheim

35 Saarenheim

Le pays étant tout plat, on se sert des chariots à quatre roues.

36 Sarre-Union

37 Saverne

On n'utilise que des charrettes à quatre roues ; mais pour chercher le bois mort, seules les charrettes à deux roues sont admises.

38 Schaffhouse

On utilisait des tombereaux à deux roues jusqu'en 1900 pour le ramassage des pommes de terre.

39 Schiltigheim

40 Soultz-sous-Forêts

41 Urbeis

42 Valff

43 Waldenbach

44 Zvebersdorf

EXTRAIT

**COMMUNE DE HUNSPACH
(AFF. ENQUÊTE N° 8 2689)**

Pour les transports agricoles, on utilise généralement la charrette à quatre roues. Hunspach était la seule commune des environs qui connaissait autrefois (jusque vers 1900) les charrettes à deux roues « Schnappkarch » disparues depuis (sauf les petits « Hinterkarchel » pour le labourage). Le joug a disparu vers 1880.

EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN, COMMUNE DE
MARIENHEIM (AFF. ENQUÊTE N° 8 2726)**

L'immense majorité se sert de voitures à quatre roues, des voitures les plus légères (attelées à une vache) jusqu'aux voitures les plus lourdes (attelées de deux à quatre chevaux).

Pour la culture des vignes, autrefois, on se servait de voitures à deux roues, puisque plus maniables dans les chemins difficiles du vignoble (voitures-culbute pour charrier le fumier et la terre :

« Bletzkarre ». Pour chercher un peu de verdure le matin, on se servait aussi d'un autre modèle de voiture à deux roues, ayant comme avant-train celui de la charrue « Pflüegkarrich »).

ENQUÊTES EN 1947

1 Baldersheim

2 Biesheim

Le tombereau à deux roues n'est utilisé que pour certains transports.

3 Cernay

4 Courtavon

5 Ferrette

On se sert de voitures à quatre roues à échelles ou chars avec planches latérales pleines.

Le même véhicule transporte les familles lors des jours de fête.

6 Fessenheim

7 Francken

8 Friessen

9 Geispitzen

10 Grentzingen

11 Guewenheim

12 Gundolsheim

Utilisation des véhicules à deux et quatre roues ; celles à deux roues (« scheckarro ») étaient employées pour aller dans les Vosges (vignoble).

13 Hartmannswiller

14 Heberstrass

Utilisation de véhicules à quatre roues avec bas flans à claire-voie (dits « leiterwagen ») et système de freinage sur les deux roues à l'arrière appelé « mécanique ». Le joug était utilisé jusque vers 1910.

15 Heiteren

16 Hoebssass

17 Hohrod

18 Ingersheim

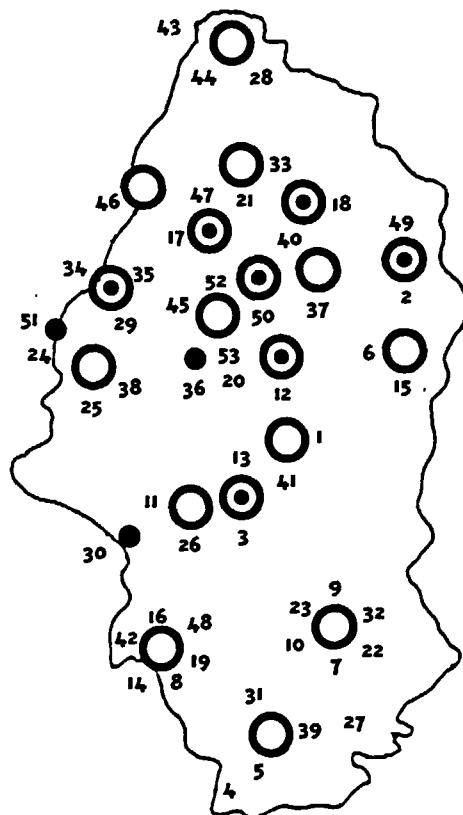
19 Jallersdorff

20 Jungholtz

21 Katzenthal

On se sert des véhicules à deux roues dans les montagnes et à quatre roues dans les plaines.

22 Knoeringue



23 Koetzingue

24 Kruth

25 Lautenbach

26 Leimbach

Voiture à ridelles et à plateau.

27 Leymen

28 Liepore

Dans ce pays de montagnes, on rentrait le foin à dos d'homme, lié par une corde ou un drap. La charge se nommait : « brise dos ».

29 Luttenbach

30 Massevaux

31 Melfach

32 Michelbach-le-Haut

33 Mittelwihr

34 Muhlbach

35 Munster

Les charrettes étaient tirées par des ânes, aujourd'hui plutôt par des bœufs (enquête du 18 mai 1947).

36 Murbach

On utilise surtout un genre de brouette ou la « schlitte ».

37 Niederhergheim

38 Oderen

39 Oltingue

Jusque vers 1900, usage de voitures à quatre roues et à deux échelles sans plateau.

40 Pfaffenheim

41 Pulversheim

42 Romagny

43 Sainte-Croix-en-Plaine

44 Sainte-Marie-aux-Mines

45 Sondernach

46 Sultzeren

47 Turckheim

48 Uberkumen

49 Urschenheim

50 Voegtlinshoffen

51 Wildenstein

52 Wintzenheim

53 Wintzfelden

EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN, COMMUNE DE
ODEREN (AFF. ENQUÊTE N° 82626)**

Pour la traction à bras, on utilise dans tout le canton une charrette à bras transformable ; avec caisse « Mistkarren » (char à fumier) ou sans caisse « Holzkarren » (char à bois) ; et avec des ridelles pour chercher le foin, la charrette s'appelle « Bannel ». On nomme « Dissel » (de l'allemand « Detchsel ») le timon simple d'une petite charrette à quatre roues, ou le timon simple pour l'attelage de deux bêtes. Pour la traction animale, on utilise les voitures à quatre roues, construction spécialement légère pour les vaches, très utilisées pour l'attelage. Par contre, les métairies sur les hauteurs et les fermes montagnardes n'utilisent que les charrettes à deux roues.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 68.01.01

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.11.11 à 16

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 97)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais (L 71 ;
sect. : 8x4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 18 ; L : 35)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A4 ; B3 ;
C3 ; D4)

jantes AV : 7 (Ep. : 7 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 315)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 118)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :

02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :

92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H. : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Dépôt du charron de l'Écomusée

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tonne à fumier/eau

Ref. AFMA 68.01.02

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3972

références photos 92.11.17 à 24

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 49 ; AR : D. 57)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 25 ;
sect. : 6x5) ; AR : 12 rais (L 33 ; sect. : 6x4),
section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 18 ; L : 32 ;

AR (D inf : 17 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B4 C4 ; D4) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : A4 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 8) AR : 6 (Ep. : 6 ;
l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 49)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulon

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 37) ;

armons (L : 212) reliés par une sassoire (L : 153)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 26) ; fourche (L : 120)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 301 ; sect. 8x7)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 105) ; AR (L voie : 105)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect l : 77

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins 2

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaise

CAISSE

aspect tonne

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-
le photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales Éporons

(H : 56 ; sect. : 7x10)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport du fumier ou de l'eau ;
cuve : L 229, D. 60

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.03

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.12.01 à 06 ; 92.16.13 à 16

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 47 ; AR : D. 57)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 26 ;
sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (L 37 ; sect. : 5x3),
section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 33) ;

AR (D inf : 14 ; L : 30)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. 1 : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 6) AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h 43) ;

armons (L : 182) reliés par une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 38) ; fourche (L : 170)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 345)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 94) ; AR (L voie : 94)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 335 ; l : 160

constitution du plancher

épars 6

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clous

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu formé par le plancher

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-
le photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

int. : intérieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 133 ; L inf : 90) et arrière

(h : 93 ; L inf : 140)

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 155 ;
L entre sabots : 139) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 23 ; 110)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuils perpendiculaires avant (L : 150)
et arrière disparus
béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue sur l'arrière-train

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Ref. AFMA 68.01.04

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 1 406

références photos 92.12.07 à 12 et 92.16.12

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 44 ; AR : D. 54)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 44 ;

sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (L 54 ; sect. : 6x4),

section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 33) ; AR (D inf : 15 ; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. I : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. I : A7 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 35) ;

armons (L : 174) reliés par une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 26) ; fourche (L : 102)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 401)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 92) ; AR (L voie : 90)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 450 ; l : 68

constitution du plancher

épars 3 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales (h : 33 ; L sup. : 450 ;
L inf. : 450 ; Ep. : 2x2)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule plein (h : 55 ;
L sup. : 90 ; L inf. : 65)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 55 ;
L sup. : 90 ; L inf. : 65)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

roue arrière gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 145 ;
L entre sabots : 25) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 32 ; sect. : 10x15)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur reste de vert à l'avant gauche

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.05

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 12

références photos 92.12.13 à 15

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 44 ; AR : D. 54)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ;

sect. : 5x4) ; AR : 12 rais (L 32 ; sect. : 6x4),

section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal, AV (D inf : 15 ; L : 31) ;

AR (D inf : 16 ; L : 31)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : (Ep. : 5 ; l : 5) ; AR : (Ep. : 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h 30) ;

armons (L : 173) reliés par une sassoire (L : 145)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 38) ;

fourche (L : 110)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 351)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 90) ; AR (L voie : 90)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 325 ; l : 75

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins oui

assemblage épars et maîtres brins clous

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales planches

mode de fixation ridelles latérales Éporons

(H : 31 ; sect. : 2x3)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre roue
arrière gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 137 ;
L entre sabots : 137) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 40 D. : 16)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

tige de la mécanique : L 70

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tonne à purin

Réf. AFMA 68.01.06

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 1 806

références photos 92.12.16 à 20, 92.16.11.

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 51 ; AR : D. 54)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 28 ; sect. : 5x4) ; AR : 12 rais (L 34 ; sect. : 5x4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 17 ; L : 30) ;

AR (D inf : 14 ; L : 22)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A5 ; B2 ; C3 ; D4) ;

AR : (de ext. vers int. 1 : A5 ; B3 ; C3 ; D2)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 130)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 46) ;

armons (L : 198) reliés par une sassoire (L : 155)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 40) ; fourche (L : 166)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 166)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100) ; AR (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à gauche
à l'arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 150;
L entre sabots : ?) est munie de 2 patins.

sabots ou patins manquent

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur blanc et bleu

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Don de M^{lle} Fest à Attenschwiller (68)
tonneau : L 263 ; D. max. 62 ; D. min. 42.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.07

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.12.21 à 25

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 43 ; AR : D. 55)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 22 ; sect. : 5x3) ; AR : 12 rais (L 34 ; sect. : 5x4), section ovale (roue AV G)/ quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV, (D inf : 16 ; L : 32) ;

AR (D inf : 15 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 6 ; l : 4) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 34) ;

armons (L : 177) reliés par une sassoire (L : 152)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 28) ; fourche (L : 168)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 295)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 98) ; AR (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection

du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cliché

de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 38 ; L sup : 334 ;
L inf : 334 ; Ep : 3)

mode de fixation ridelles latérales Éporons
(H : 65 ; sect. : 9x5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière,
à gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 146 ;
L entre sabots : 141) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 26 ; sect. : 16x10)

emplacement des sabots ou patins
derrière les roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur traces de bleu/gris sur roue AV droite

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.08

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.12.26 à 29

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 47 ; AR : D. 58)

type de roues roue à rayon, AV : 12 rais (L 27 ;
sect. : 6x3) ; AR : 12 rais (L 37 ; sect. : 5x4),
section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 31) ;

AR (D inf : 15 ; L : 31)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A3 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A3 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : (Ep. : 4 ; l : 6) ; AR : (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L 90 ; h 46) ;

armons (L : 198) reliés par une sassoire (L : 125)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L 90 ; l : ? ; h : 36)

fourche (L : 116)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 432)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 90) ; AR (L voie : 90)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 458 ; l : 160

constitution du plancher

épars 9

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu oui

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 92.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-
le photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

int. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

à l'avant-train, devant la roue gauche

mode de transmission 2 traverses en bois

articulées reliées entre elles par une autre

pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 145;

L entre sabots : 132) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 25 ; sect. : 14x7)

emplacement des sabots ou patins derrière

les roues du train avant

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant (L : 160)

et arrière (L : 160)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur rouge

plaque de propriétaire "E. Schilling Michelbach

haut"

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.09

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3 989

références photos 92.12.30 à 32 et 92.16.09 et 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 24 ; AR : D. 36)

type de roues roue à rayons, AV : 8 rais (L 9 ; sect. : 4x3) ; AR : 10 rais (L 19 ; sect. : 4x3), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 10 ; L : 16) ;

AR (D inf : 11 ; L : 15)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A2 ; B2 ; C2 ; D2) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : A2 ; B2 ; C2 ; D2)

jantes AV : 4 (Ep. : 4 ; l : 5) ; AR : 5 (Ep. : 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction limons

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train avec armons (L 106)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train

liaison entre les trains

longe non

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 140) ; AR (L voie : 140)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés à l'avant

+ échantignolles métalliques à l'arrière

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 245 ; l : 126

constitution du plancher

épars 6

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur traces de noir/bleu

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

distance entre les essieux : 140

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.10

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 4 033

références photos 92.13.01 à 13 et 92.16.33 à 36

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 44 ; AR : D. 56)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ;
sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (L 35 ; sect. : 6x4),
section ovale

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 37) ;

AR (D inf : 15 ; L : 37)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A10 ; B3 ;
C3 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A10 ; B3 ;
C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 6 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 6 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 41) ;

armons (L : 179) reliés par une sassoire (L : 145)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 27) ; fourche

liaison entre les trains

longe fixe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100) ; AR (L voie : 88)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 7

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales Éporons

(H : 100)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière (L: 144)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur trace de vert

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charriot à 4 roues

réf. AFMA 68.01.11

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 1 814

références photos 92.13.14 à 16 ; 92.16.30 à 32

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 46 ; AR : D. 57)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 25 ; sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (1 36 ; sect. : 5x4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 29) ;

AR (D inf : 14 ; L : 30)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 35) ;

armons (L : 116) reliés par une sassoire (L : 142)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 24) ; fourche (L : 96)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 247)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 88) ; AR (L voie : 80)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 279 ; l : 62

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-

le photographique

26 = vingt-sixième cli-

ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-

sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 55 ; L sup : 330 ;
L inf : 279)

mode de fixation ridelles latérales Éporons
(H : 96 ; sect. : 6x6)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant et arrière

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil manque

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue-verte

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.12

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 835

références photos 92.13.17 à 19 et 92.16.27 à 29

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 46 ; AR : D. 54)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ;
sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (L 33 ; sect. : 6x4),
section ovale

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 16 ; L : 33) ;

AR (D inf : 15 ; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ;
D5) ; AR : 4 -1 manquant (de ext. vers int.
l : A7 ; B2 ; C3 ; D?)

jantes AV : 6 (Ep. : 6 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 30) ;

armons (L : 172) reliés par une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 34) ; fourche (L : 97)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 411)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 84) ; AR (L voie : 82)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 380 ; l : 162

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu formé par le plancher

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 73 ; L sup : 162 ; L inf : 162)

et arrière (h : 73 ; L sup : 162 ; L inf : 162)

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaires avant (L : 162)

et arrière -cassé- (L : 162)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur repeinte bleu-grise

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.13

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée D. 902

références photos 92.13.20 à 28 ; 92.16.23 à 26

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 44 ; AR : D. 57)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ;
sect. : 5x3) ; AR : 12 rais (L 35 ; sect. : 6x4),
section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 31) ;

AR (D inf : 15 ; L : 34)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3
D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A8 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 6 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 35) ;

armons (L : 157) reliés par une sassoire (L : 142)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 23) ; fourche (L : 106)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 335)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 48 ; L sup : 450 ;
L inf : 418)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(h : 26 sect. : 3x1) et éporons en fer

(h : 95 sect. : 6x7)

fermeture avant du véhicule ajouré (h : 48 ;

L sup : 95 ; L inf : 82)

fermetures arrière du véhicule ajouré (L inf : 90;

Ep. : 6x5)

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 147)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur verte

plaque de propriétaire plaque en zinc avec

inscription : "MEYER Lucien/MARKOLSHEIM"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

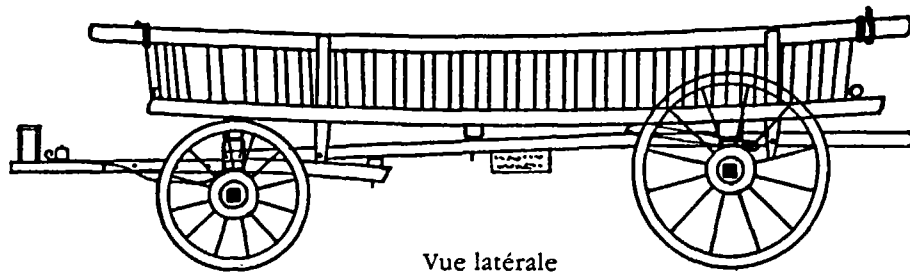
20 barreaux sur chacune des 2 ridelles latérales

Type de véhicule chariot à 4 roues

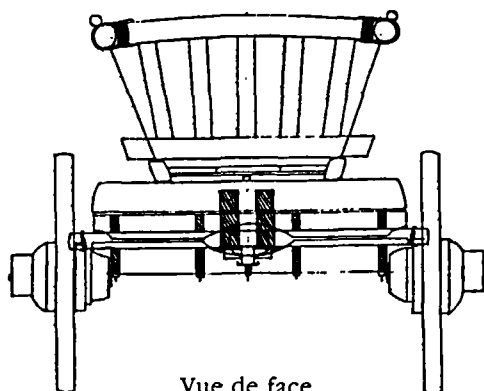
Réf. AFMA 68.01.13

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace (Ungersheim) N° inventaire musée

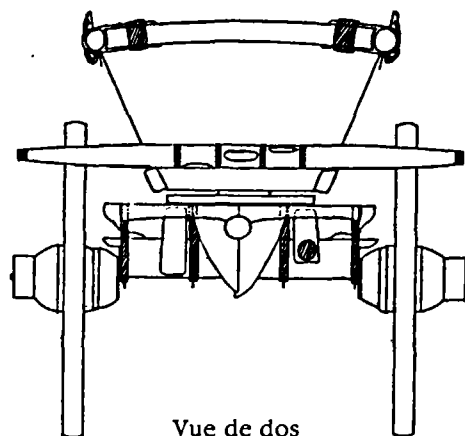
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de face



Vue de dos

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.14

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3 166

références photos 92.13.29-30 et 92.16.17 à 22

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 100 ; AR : D. 92)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 22 ;
sect. : 5x4) ; AR : 12 rais (L 35 ; sect. : 6x4),
section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal, AV (D inf : 17 ; L : 33) ;

AR (D inf : 15 ; L : 34)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. I : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. I : A7 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 6) ; AR : (Ep. : 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 325)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 23) ;

armons (L : 169) reliés par une sassoire (L : 157)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 28) ; fourche (L : 106)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 355)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100) ; AR (L voie : 92)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 9

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsace
01 = premier musée
visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 50 ; L sup : 495 ;
L inf : 465)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes métalliques (h : 32 ; sect. 3x2) et éporons
(h : 95 ; sect. 7x5)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière
(L : 135 ; D. : 5)

béquilles (L : 135 ; D. : 5)

coffre (L : 135 ; D. : 5)

sièges (L : 135 ; D. : 5)

couleur repeint récemment en vert

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

L'avant-train (gris) provient d'un autre véhicule.
Les ridelles latérales comportent 23 barreaux
chacune.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.15

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 756

références photos 92.14.02 à 07

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 45 ; AR : D. 53)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ; sect. : 5x3) ; AR : 12 rais (L 33 ; sect. : 5x3), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 21) ;

AR (D inf : 14 ; L : 27)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A5 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : AR ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : (Ep. : 5 ; l : 6) ; AR : (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 35) ;

armons (L : 176) reliés par une sassoire (L : 148)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 23) ;

fourche (L : 173)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 323)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100) ; AR (L voie : 98)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 323 ; l : 75

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu non

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-
le photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : tran arrière

AV : tran avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 34 ; L sup : 300 ;
L inf : 300 ; Ep. : 2)

mode de fixation ridelles latérales éporons en
fer (H : 45 ; sect. : 5x2)

fermeture avant du véhicule plein (h : 66 ;
L sup : 92 ; L inf : 65 ; Ep. : 3) et mobile

fermetures arrière du véhicule plein (h : 66 ;
L sup : 92 ; L inf : 65 ; Ep. : 3) et mobile

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre roue
arrière gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 145 ;
L entre sabots : 135) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 28 ; sect. : 15x12)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur trace de couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

mécanique L : 73

inscription "J. BAUD" gravée sur les planches
des ridelles

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tonne à eau

Réf. AFMA 68.01.16

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.14.08 à 12

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. ; AR : D.)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 24 ;
sect. : 6x4) ; AR : 12 rais (L 24 ; sect. : 6x4),
section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 31) ;

AR (D inf : 15 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A5 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B4 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5 et 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 25) ;

armons (L : 184) reliés par une sassoire (L : 152)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 38) ;

fourche (L : 168)

liaison entre les trains

longe fixe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100) ; AR (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 302 ; l : 78

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicu-

le photographique

26 = vingt-sixième cli-

ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-

sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H. : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsace
01 = premier musée
visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur

l'avant-train devant la roue gauche

mode de transmission 2 traverses en bois

articulées reliées entre elles par une autre

L entre sabots : 140) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 26 ; sect. : 18x9)

emplacement des sabots ou patins derrière les

roues du train avant

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue (légères traces)

plaque de propriétaire sans

autres accessoires tonneau en zinc

O B S E R V A T I O N S

autres dimensions : tonneau (L : 245 ; D. : 67) ;

brancards de caisse (sect. : 11x8)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.17

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.14.13 et 14 ; 92.16.06 à 08

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 45 ; AR : D. 55)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L23 ; sect. : 5x4) ; AR : 12 rais (L33 ; sect. : 6x4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 16 ; L : 36) ;

AR (D inf : 15 ; L : 35)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B3 ; C2 ; D6) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B3 ; C2 ; D6)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. : 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

(Lt : 145 ; sect. 10x10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 37) ;

armons (L : 173) reliés par une sassoire (L : 137)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 31) ;

fourche (L : 114)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 430 ; div. : 2 perf.)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie :) ; AR (L voie :)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 308 ; l : 167

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu plancher débordant

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingtsixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

Int. : intérieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant

(L : 155) et arrière (L : 155)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur nombreuses restaurations

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

très beau travail de fer forgé sur l'avant-train ;
brancards de caisse (sect. 9x13)

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

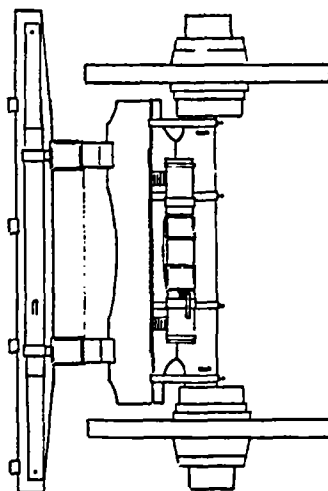
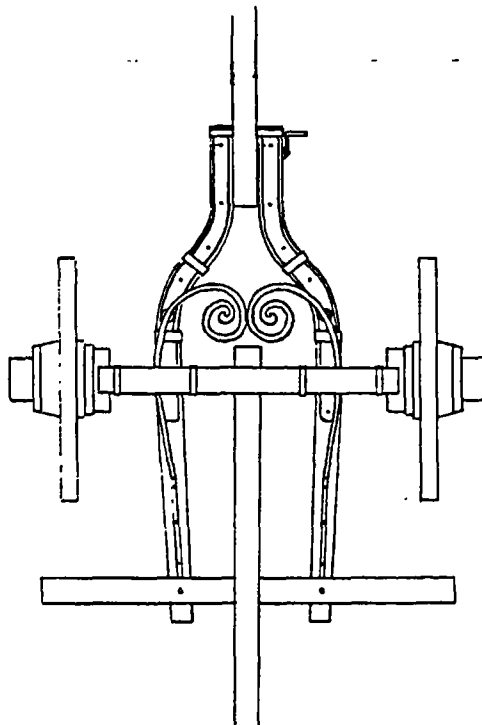
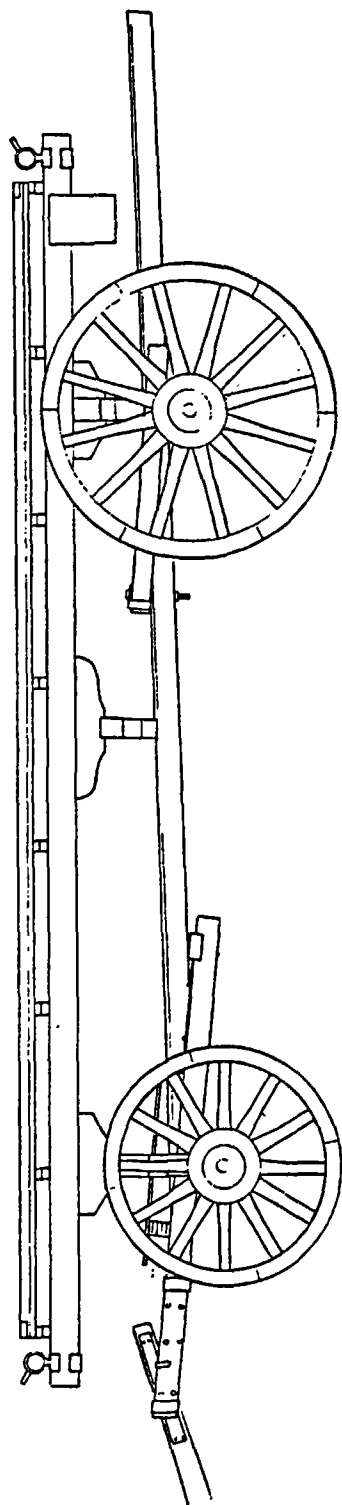
Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.17

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.18

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3 085

références photos 92.16.05

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 46 ; AR : D. 62)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 25 ; sect. : 5x4) ; AR : 12 rais (L 40 ; sect. : 5x4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 33) ;

AR (D inf : 16 ; L : 36)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A8 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. l : A9 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 6 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. : 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5 et 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 370 ;

sect. 12x8)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 40) ;

armons (L : 207) reliés par une sassoire (L : 160)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 25) ;

fourche (L : 179)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 377 ; div. : 1 perf.)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 108) ; AR (L voie : 106)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 1

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie : 02 = département de l'Alsace 01 = premier musée visité dans l'Alsace 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière AV : train avant D. : diamètre div. : nombre de divisions Ep. : épaisseur ext. : extérieur h. / H : hauteur inf. : inférieur int. : intérieur L : longueur l. : largeur max. : maximum min. : minimum sect. : section sup. : supérieur t. : total term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (L sup : 490 ;
L inf : 458 ; D. : 7) 16 barreaux de chaque côté

mode de fixation ridelles latérales Éporons en
fer et ranchers en bois

fermeture avant du véhicule bois de maintien
(L 125 ; sect. 4x5)

fermetures arrière du véhicule bois de maintien
(L 125 ; sect. 4x5)

échelette avant (h : 190 ; L sup : 176 ; L inf : 96 ;
sect. : 5x2) et arrière (h : 190 ; L sup : 196 ;
L inf : 78 ; sect. : 8x2)

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre milieu du
véhicule

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 146 ;
L ente sabots 134) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 30 ; sect. : 10x12)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

autres dimensions : barre de serrage du four-
rage (L : 625) ; barreau (L : 74 ; sect. 5x2)

Type de véhicule char à vendanges

Réf. AFMA 68.01.19

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92.14.23-24 ; 92.16.02 à 04

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 44 ; AR : D. 52)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23 ;
sect. : 6x4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 34) ;

AR (D inf : 16 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A7 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 ; l : 6) ; AR : (Ep. : 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5 et 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 35) ;

armons (L : 170) reliés par une sassoire (L : 145)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 27) ;

fourche (L : 104)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 406 ; div. : 4 perf.)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 90) ; AR (L voie : 83)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 368 ; l : 82

constitution du plancher

épars 9

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 92.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 58 ; L sup : 392 ;
L inf : 368)

mode de fixation ridelles latérales Eporons

(H : 45 ; sect. : 4X2) et ranchers

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique (reste)

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur verte sur les roues

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Inscription "n°2" sur les brancards de caisse et
l'arrière-train ; reste de mécanique à l'arrière
du train-arrière ;
en plus des boulons sur les cercles d'embattage,
chacune des jantes est renforcée par deux
clous à ses extrémités ;
le cercle d'embattage de la roue avant
gauche est muni d'ergots qui sont rabattus
sur les jantes ;
seule la roue avant gauche est verrouillée
par une clavette ;
les autres roues sont munies de chapeaux et
clavettes.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 68.01.20

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 958

références photos 92.14.25-26; 92.16.01

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 57)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L 33; sect. : 6X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, AV (D inf : 17; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7; B3; C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 437)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV; AR

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : tran arrière
AV : tran avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 154; L entre sabots : 138) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 28; sect. : 16X9)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur repeint en gris

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

autres dimensions : train (h : 25);
manivelle de la mécanique (L : 75; l : 91);
fourche (L : 179)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule trains AV et AR

Réf. AFMA 68.01.21

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3910

références photos 92.15.01 à 07; 92.17.11-12

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 39; AR : D. 47)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 24; sect. : 6X7); AR : 12 rais (L 32; sect. : 6X6), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, AV (D inf : 9; L : 35);

AR (D inf : 9; L : 33)

boîte unique

frettes pièce métallique recouvrant le moyeu

jantes AV : 6 (Ep. : 5; l : 7); AR : (Ep. : 5; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction sans

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 27);

armons (L : 198) reliés par une sassoire (L : 150)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 28);

fourche (l : 130)

liaison entre les trains

longe sans

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 118); AR (L voie : 115)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches

suspension directe

PLANCHER

aspect sans

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect sans

protège roue/essieu

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie : 02 = département de l'Aisne 01 = premier musée visité dans l'Aisne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission par un jeu mécanique de
tiges articulées très complexe

sabots ou patins en bois (H : 32 ; sect. : 13X15)

emplacement des sabots ou patins à l'avant
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

ensemble constitué de deux trains
(avant et arrière) appelé "à roues de carron".
autres dimensions : traverse de frein
(sect. 10X8) ; armons (sect. 10X8) ;
sassoire (sect. 8X8) ; fourche (sect. 8X8) ;
tige de liaison de la mécanique (L 105)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 68.01.22

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 3086

références photos 92. 15.08 à 11

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 33)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais
(L 16; sect. : 3X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 12; L : 26)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A6; B3;
C2; D2)

jantes AV : 5 (Ep. : 4; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 0,5; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 200;
L sous caisse : 70)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 80)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 1235; l : 80

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Asne

01 = premier musée
visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-
le photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

Inf. : inférieur

Int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 43 ; L sup : 135 ;
L inf : 125)

mode de fixation ridelles latérales 2 tiges
métalliques de chaque côté

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 130 ;
L entre sabots : 118) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 20 ; sect. : 8X12)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Véhicule appelé "Pfluejkarrisch" qui signifie
"tombereau à charrue", destiné au transport
du petit matériel dans les champs, et attelé à
l'avant-train de la charrue.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tonne à lisier

Réf. AFMA 68.01.23

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92. 15. 12-14 à 17

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 43; AR : D. 58)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 22;

sect. : 5X4); AR : 12 rais (L 35; sect. : 6X4);

section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14; L : 32);

AR (D inf : 15; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A7; B3; C3;

D3); AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A6; B2; C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 6; l : 5); AR : 6 (Ep. : 6; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 310)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 41);

armons (L : 182) reliés par une sassoire (L : 160)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 27);

fourche (L : 102)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 290)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100); AR (L voie : 100)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 351; l : 83

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe (cuve)

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales éporons

(h : 62 ; sect. 2X3) ranchers (h : 40)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

cuve (côtés : L sup. : 351 / L inf. : 351 / h : 66 /
Ep. : 3 ; avant : L sup. : 99 / L inf. : 76 / h : 65 /
Ep. : 3 ; arrière : L sup. : 99 / L inf. : 83 / h : 65 /
Ep. : 3) renforcée avec des pièces en zinc sur les
grands côtés.

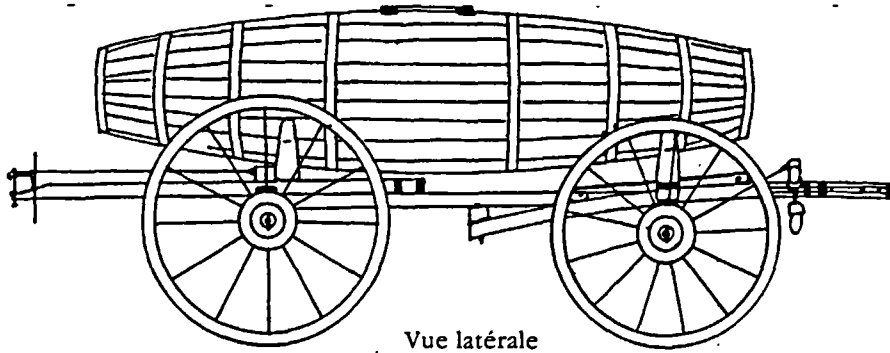
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

Type de véhicule tonne à lisier/eau

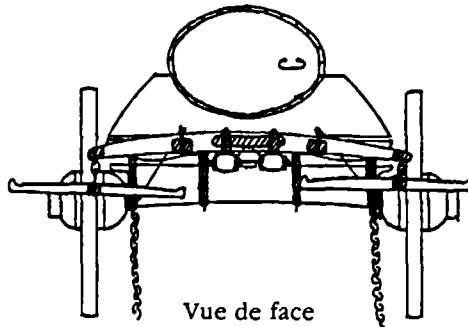
Réf. AFMA 68.01.23.

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace (Ungersheim) N° inventaire musée

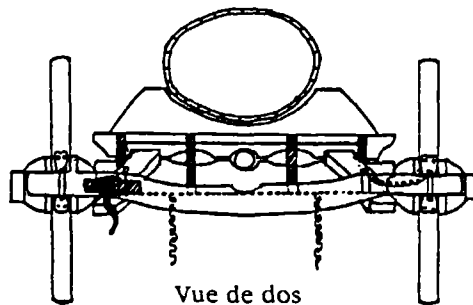
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de face



Vue de dos

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.24

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92. 15. 18 à 20

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 100; AR : D. 96)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 25; sect. : 5X4); AR : 12 rais (L 33; sect. : 6X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15; l : 31);

AR (D inf. 16; L : 35)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A8; B3; C3; D3); AR : 4 (de ext. vers int. l : A7; B3; C3; D3)

jantes AV : 6 (EP. : 6; l : 6); AR : 6 (EP. : 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 280;

sect. 6X8; l : 65)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 100; l : 11; h : 46); pas d'armons ni de sassoire

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 96; l : 8; h : 28),

fourche (L : 95)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 417)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100); AR (L voie : 96)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu non

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection

du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cli-

ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-

sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
Int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 54 ; L sup : 422 ;
L inf : 416) à barreaux (h : 40 ; sect. : 6X3)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre roue
gauche du train-arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 137 ;
L entre sabots : 127 ; sect. 7X11) est munie de
2 patins

sabots ou patins métallique (H : 22 ; sect. : 8X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Les brancards sont assemblés directement sur
l'essieu du train-avant.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.25

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92. 15.21 à 26

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 101; AR : D. 100)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 23; sect. : 5X4); AR : 12 rais (L 32; sect. : 6X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 16; L : 32)

AR (D inf : 16; L : 31)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A9; B3; C3; D3); AR : 4 (de ext. vers int. l : A6; B2; C2; D2)

jantes AV : 6 (Ep. : 5; l : 4); AR : 6 (Ep. : 6; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 5 et 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 330; sect. 7X10; l : 62)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 101; l : 13; h : 30); pas d'armons ni de sassoire

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière -train (L : 100; l : 9; h : 30); fourche (L : 172)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 411)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 101); AR (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et chapeaux

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect sans

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

int. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
du brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 142 ;
L entre sabots : 132) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 40 ; sect. : 17X14)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 68.01.26

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 4594

références photos 92. 15.28 à 3 et 92. 17.09 et 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 85)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 27 ; sect. : 5X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, Av (D inf : 12 ; L : 27)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 5 : 1 : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 0,5 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : sciés ; sect. 6X8)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, Av (L voie : 85)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignolles (h. max : 51 ;

L. max. : 16 ; L min. : 8) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L 200 ; l 85

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu non

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Alsace
01 = premier musée visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 45 ; L sup : 208 ;
L inf : 200)

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

fermeture avant du véhicule ajouré (h : 38 ;
L sup : 100 ; L inf : 85)

fermetures arrière du véhicule ajouré (h : 38 ;
L sup : 100 ; L inf : 85)

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre près du
brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 135 ;
L entre sabots : 123) est munie de 2 patins.

sabots ou patins en bois (H : 30 ; sect. : 10X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Utilisation pour le transport du petit
matériel agricole ;
chaque panneau latéral comporte six barreaux
et pour les panneaux avant et arrière, trois
barreaux.

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.27

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée 1738

références photos 92. 18.01 à 02

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 46) ;

armons (L : 195) reliés par une sassoire (L : 158)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 42) ;

fourche (L : 128)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 428; div. : 1 perf.)

porte-fond

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 115; AR : D. 112)

type de roues roue à rayons, Av : 12 rais

(L 22; sect. : 7X5); AR : 12 rais (L 34;

sect. : 7X5), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 17; L : 35);

AR (D inf : 18; L : 34)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7; B4; C4;

D3); AR : 4 (de ext. vers int. l : A5; B3;

C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. : 7; l : 6); AR : 6 (Ep. : 7; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 115); AR (L voie : 112)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L : 460; l : 176

constitution du plancher

épars 10

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clous

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 140;

sect. 10X8) + palonnier (l : 68)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu débordement sur roue

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie : 02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie : 92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette perforations pour recevoir des
échelettes (manquantes)

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre roue
avant gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (Lt : 158 ;
L entre sabots : 142) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 26 ; sect. 10X17)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train avant

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur repeint en vert

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

autres dimensions : brancards de caisse
(L : 500 ; sect. 10X11) ; timon (sect. 10X8) ;
mécanique (L 110).

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 68.01.28

Lieu de conservation Écomusée d'Alsace

N° inventaire musée

références photos 92. 18.03 à 08

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 105 ; AR : D. 100)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L 25 ;
sect. : 8X5) ; AR : 12 rais (L 36 ; sect. : 8X5),
section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 20 ; L : 40) ;

AR (D inf : 20 ; L : 42)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A9 ; B3 ; C3 ;
D4) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A10 ; B3 ; C3 ;
D4)

jantes AV : 6 (Ep. : 8 ; l : 10) ; AR : 6 Ep. : 8 ; l : 10)

bandage soles métalliques (l : 10, Ep. : 2)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 377 ;

sect. 11X11)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (l : 12 ;

h : 54) ; armons (L : 247) reliés par une
sassoire (L : 150)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 35) ;

fourche (L : 106)

liaison entre les trains

longe allongeable

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 105) ; AR (L voie : 100)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicu-

le photographique

26 = vingt-sixième cli-

ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-

sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

Inf. : inférieur

Int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicu-
le photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 70 ; sect. : 12X5)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Véhicule dit de "Gribeauval", selon un modèle
du XVIIIe siècle ;
la longe n'est pas d'origine ;
chaque roue possède six soles métalliques
fixés à l'intersection de deux jantes ;
les éperons sont fixes à l'avant ; ils étaient
mobiles à l'arrière et ont disparu.

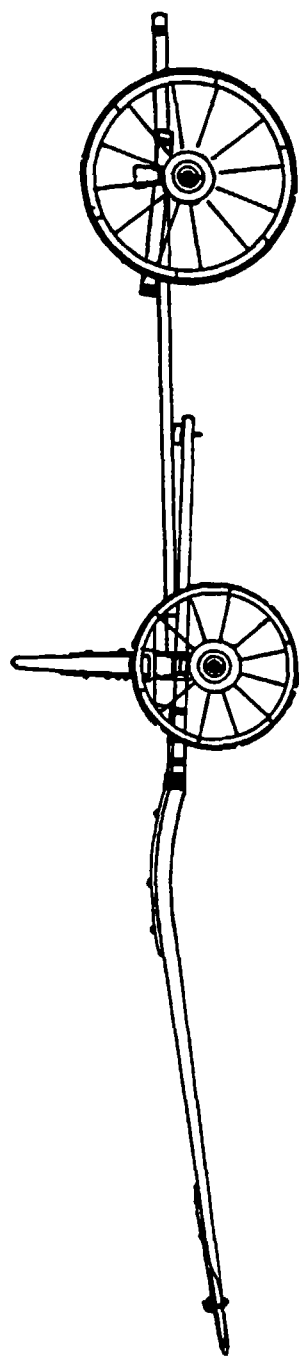
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à quatre roues

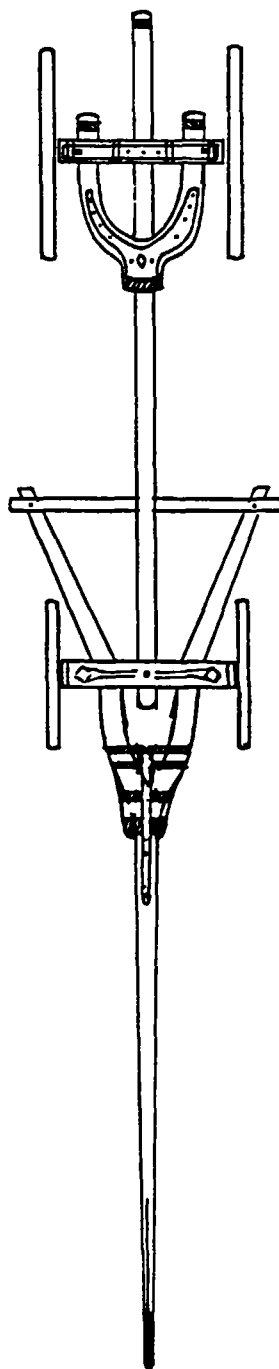
Réf. AFMA 68.01.28.

Lieu de conservation écomusée d'Alsace (Ungersheim) N° inventaire musée

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de dessus

AQUITAINE



GIRONDE*
LOT-ET-GARONNE
LANDES
DORDOGNE*
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

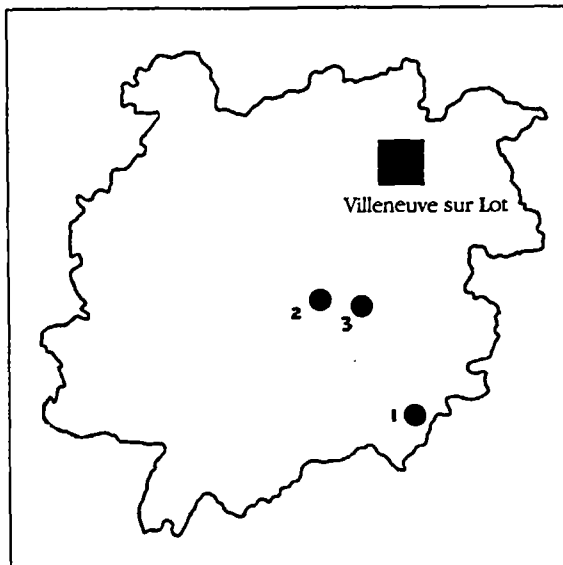
*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1945

- 1 Caudescote
- 2 Cours
- 3 Laugnac

EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DU LOT-ET-GARONNE
ARRONDISSEMENT DE VILLENEUVE-SUR-LOT,
PAR R. BUFFAT, INSTITUTEUR À PÉRIGUEUX
(CRC)**



Transport des grosses pièces de bois : le diable
Description

Le diable se compose essentiellement de deux roues semblables aux roues d'une charrette ordinaire, mais généralement plus hautes (jusqu'à 2,50 m de diamètre), réunis par un essieu en fer, cintré, et revêtu d'une forte pièce de bois qui épouse la forme du cintre. Sur la figure, on ne voit que la pièce de bois, l'essieu véritable en fer étant encastré à la face inférieure de cette pièce.

Le timon est généralement très long (4 ou 5 m et plus). Souvent, sur la face arrière de E, est fixée une forte barre de bois.

Comment on s'en sert ?

L'arbre étant abattu ou élagué, le diable est placé à califourchon au-dessus de lui. Les roues sont calées, une corde attachée à l'extrémité du timon ; et on lève le timon presque jusqu'à la verticale. Un homme en B le maintient dans cette position pendant qu'une chaîne placée sous l'arbre est amarrée au diable de la façon suivante ; elle passe en arrière de E, mais au-dessous du timon. En tirant en A, on abaisse alors le timon, ce qui soulève l'arrière de l'arbre. Le timon étant appliqué sur la bille de bois, on lie les deux ensemble.

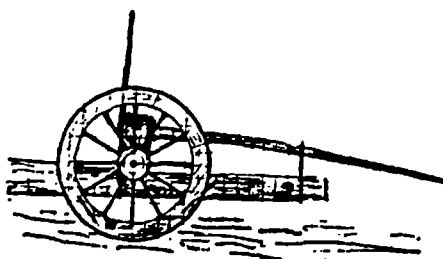
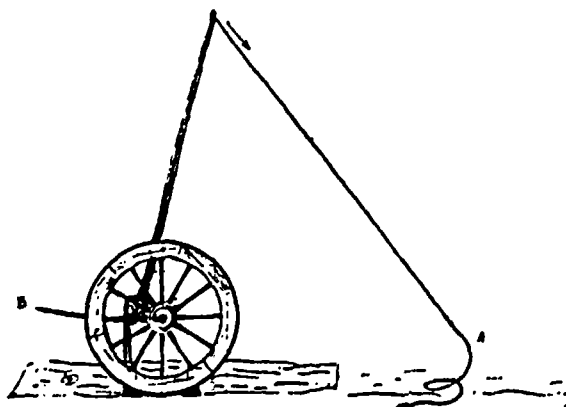
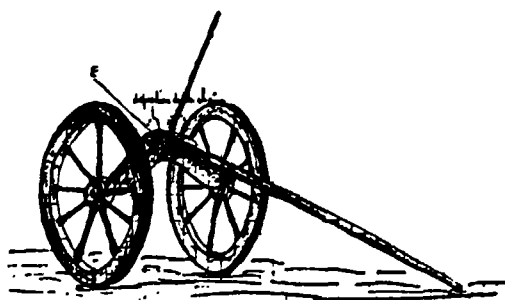
Le diable chargé doit être sensiblement en équilibre sur ses roues, pesant légèrement en avant.

On décharge le diable en repassant par les mêmes opérations, dans un ordre inverse ; pour plus de commodité, on pose le plus souvent la bille sur cales.

Traction

Le diable peut être tiré directement par le bétail : bœufs ou mules. Mais ce procédé peut être dangereux dans le transport des longues pièces qui heurtent parfois les jarrets des ani-

maux. Le plus souvent, le diable est remorqué derrière un tracteur, ou même derrière une charrette. Dans les transports sur route à longue distance, il peut être trainé – à petite vitesse – par un camion qui porte lui-même les fagots et les bûches provenant des branches.



ENQUÊTES EN 1944 ET 1945

1 Amou

2 Arjuzanx

Usage de véhicules à deux roues dits "le bros" et à quatre roues dits "lou cas" avec les essieux en bois.

3 Aureilhan

4 Castets

5 Commensacq

Véhicule à deux roues dit "lou bros".

6 Doazit

Maintenant, les roues en caoutchouc remplacent souvent les roues en bois (enquête du 23 janvier 1945).

7 Duhort-Bachen

On parle de : "carètes" (fém.) pour le char long à deux roues ; "bros" (masc.) pour le char à deux roues plus court, et de "ca" ou "catau" (masc.) pour le chariot à quatre roues.

8 Heugas

9 Labrit

10 Larrivière

11 Lencouacq

12 Lubbon

13 Luë

Véhicules à quatre roues "ca" jusqu'en 1751, puis à deux roues ensuite.

14 Luxey

"je me rappelle il y a très longtemps avoir vu quelques "cas" à quatre roues".

15 Mimizan

16 Minbaste

17 Monséguir

18 Montaut

19 Mugron

20 Parentis-en-Born

Véhicules à deux roues caoutchoutées aujourd'hui (enquête novembre 1944).

21 Pimbo

22 Pontonx

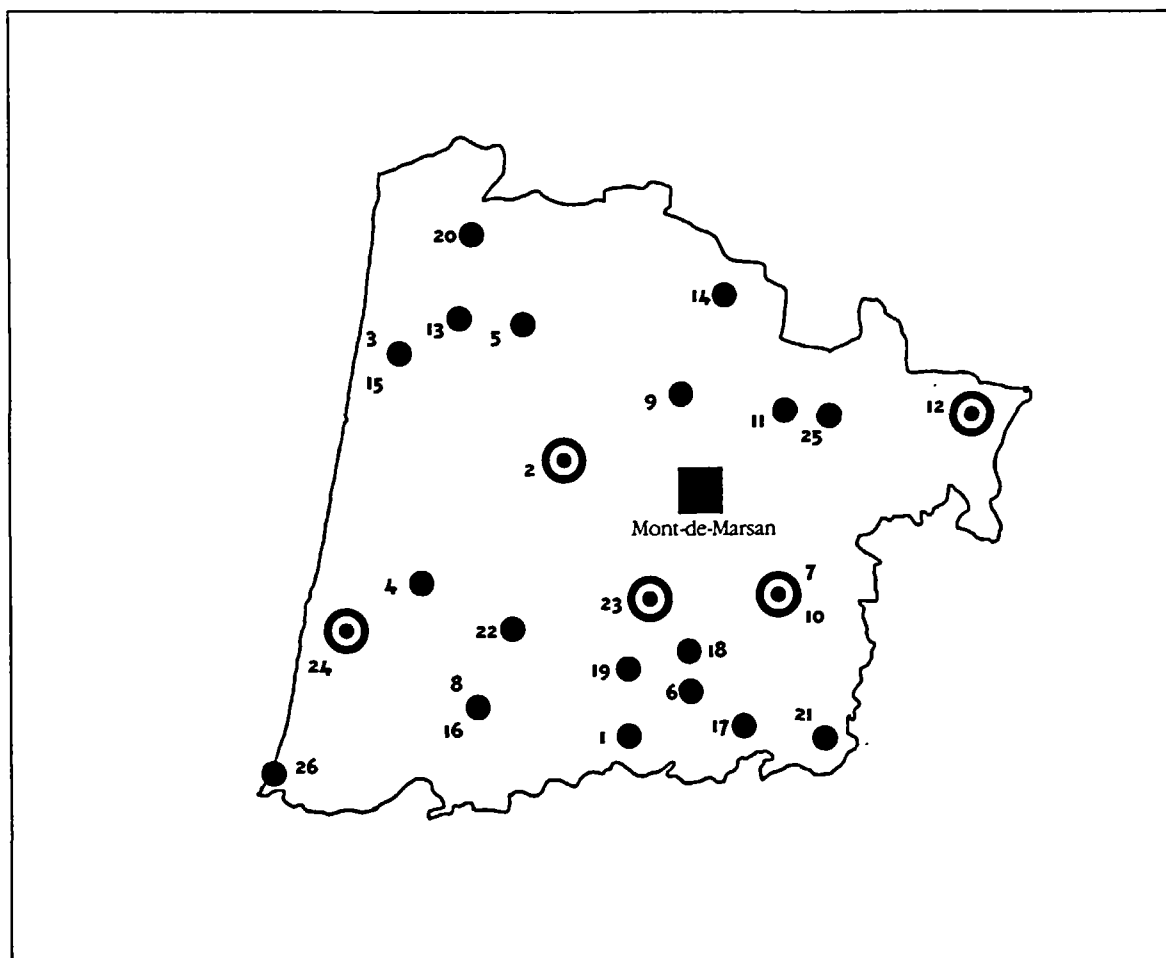
23 Souprosse

24 Soustons

Le véhicule à quatre roues "lou carous" a complètement disparu, il a été remplacé par le "bros" à deux roues.

25 Retjons

26 Tarnos



EXTRAIT

DÉPARTEMENT DES LANDES

COMMUNE DE MONT-DE-MARSAN,

MADAME ANDRÉE BURGALAT, NOVEMBRE 1937

(CRC 4 - 40)

(...) Le paysan, le petit propriétaire, avaient des voitures haut perchées, sur deux roues, une charrette à âne. Le "bross" servait à la fois pour le transport du fumier, de la récolte, du bois et des voyageurs et passait partout avec ses deux roues larges. (...)

Le véhicule landais est le "bross" à deux roues, traîné par deux mules ou deux bœufs ou vaches. Il est toujours en usage pour le transport des bois, des résines, des récoltes, le travail des champs et de la forêt. Ses côtés, son fond sont en bois, son arrière est ouvert ou fermé par un panneau mobile; l'avant est ouvert aussi; une planche en travers sert de siège au conducteur. Jadis, il portait en dessous une espèce de hamac en bois retenu par des chaînes, la civière ou porte-fénéant où le convoyeur mettait ses provisions, une partie de sa charge. Parfois, il s'y couchait lui-même sur de la paille ou du foin, et y dormait balancé par ses bêtes au cours du long et fastidieux voyage. Si les gendarmes l'y surprenaient, il écopait d'une amende, le portage étant défendu. (...)

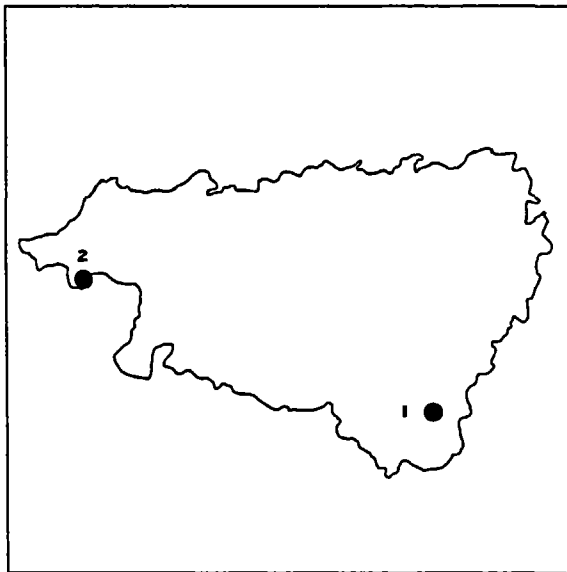
Les chars et les bross ont gardé leur forme de jadis, leur solide armature, leurs grandes roues. Depuis quelques temps, les muletiers ont adopté les roues caoutchoutées. Il semble qu'avec elles le trainage soit plus facile. Ces bêtes (les mules) ont un collier et tirent par le poitrail; les bœufs ont le joug (...).

1 Béost

Utilisation de traîneaux là où les charrettes ne peuvent aller (enquête en 1944).

2 Sare

On utilise également des traîneaux servant à aller dans tous les endroits où les charrettes ne peuvent passer ("lerra"). Le "gurdi" avait des roues massives en bois avec un axe tournant (aussi en bois). L'"orga" qui a survécu est plus grand : il a des roues à rayons avec un axe fixe (enquête en 1943).

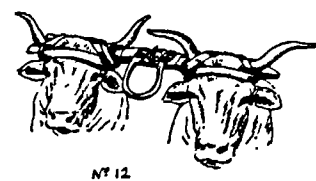
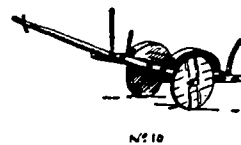
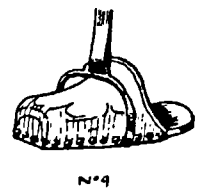
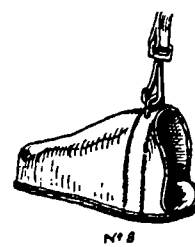
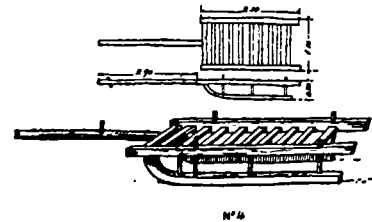
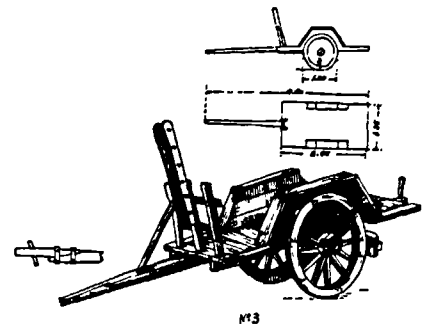
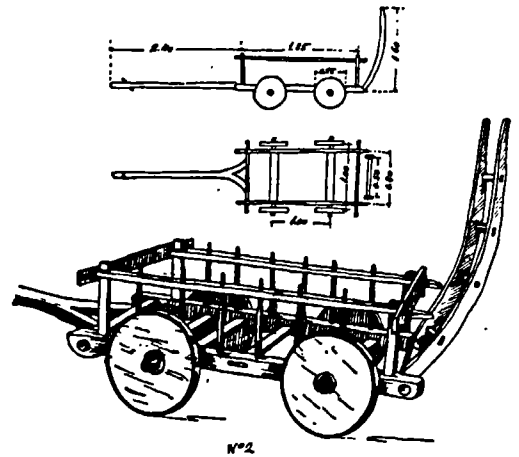


EXTRAIT

■ DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ATLANTIQUES (BASSES PYRÉNÉES) C.R.C. 4.4.

Les bêtes de somme les plus utilisées dans le pays sont : le bœuf et la vache qui sont attelés au charriots. (...)

Le charriot attelé à des bœufs ou des vaches plus généralement est construit en bois de chêne, les roues ont les rayons en bois de frêne et ont une épaisseur de 10 à 12 cm. Les vaches sont attelées des deux côtés du timon, par un joug qui est fixé à la tête de ces dernières par de longues courroies. Les jougs sont en général ouvragés à la pointe du couteau et sont recouverts par une peau de mouton. Le bouvier conduit son attelage en se plaçant devant les bêtes et les stimulent au moyen d'un aiguillon ("akilua"). Plusieurs types de charriots sont en usage et celui à roues à rayons paraît le plus récent. Dans les types les plus anciens, qui sont encore en usage, les roues sont pletnes et de dimensions plus petites. Ces charriots sont de dimensions moindres et sont surtout utilisés pour des



*transports dans des chemins non empierrés.
Les chariots à roues à rayons peuvent être de
dimensions variables selon les transports
auxquels ils sont destinés ; pour les transports
lourds sur route carrossable on attelle
en général les bœufs. (...)*

DESCRIPTION
TOMBEREAU "THANBORÜ"
FICHER X MNATP N° : 45.72.231
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° : 45.107.12
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Larrau
(Pyrénées-Atlantiques), maison Etchalus
Date : 1930

Description : Se compose de deux parties ; le timon et les roues ("arkhutx") et la caisse ("thanborü"). Le timon est constitué par une forte barre fourchue (représentant la valeur d'un arbre) ; les extrémités de la fourche s'assemblent dans l'axe des roues en bois. Celles-ci, à rayons, sont cerclées de fer.

La caisse est faite de planches assemblées par panneaux sur deux longerons principaux, les ridelles avant et arrière peuvent se retirer et sont maintenues par des goupilles. Une chaîne est fixée sous la caisse qui permet de l'attacher à l'axe des roues. Sur le devant, une chaîne retient la caisse au timon.

Fabrication : Par le charron

Mode d'utilisation : Est tiré par deux vaches attelées au joug. Employé pour le transport des récoltes depuis les champs, pour transporter les denrées à la ville. Particulièrement pratique, la caisse peut se décharger rapidement : il suffit de défaire la chaîne avant, et la caisse bascule, brusquement.

Adaptation à l'usage : Est en usage surtout dans la plaine. En montagne, comme à Larrau, ce type de tombereau ne peut être utilisé par tous les paysans : il basculerait avec ses roues trop hautes ; dans les mauvais chemins, on commence pourtant à les utiliser couramment, et suivant le trajet ou le travail à effectuer.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

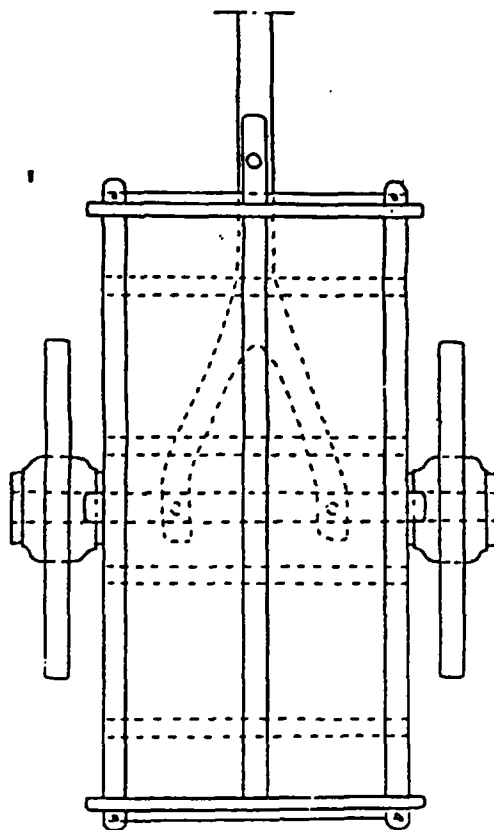
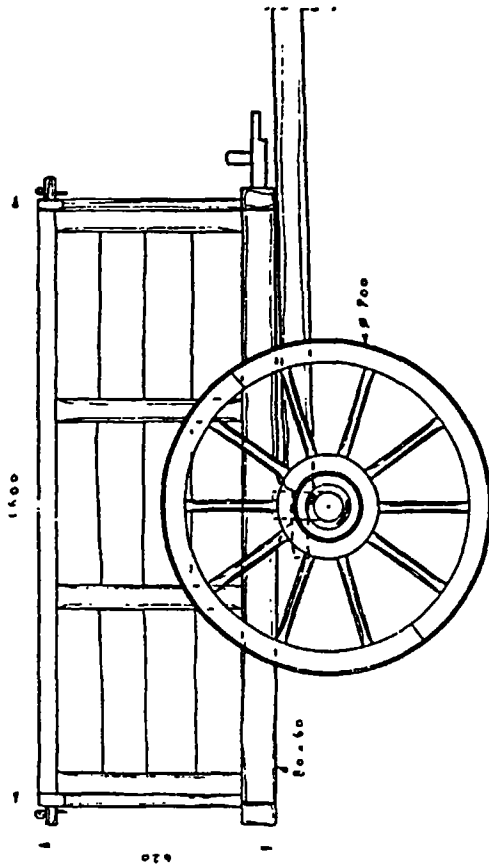
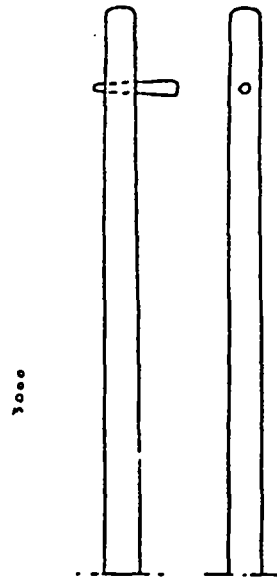
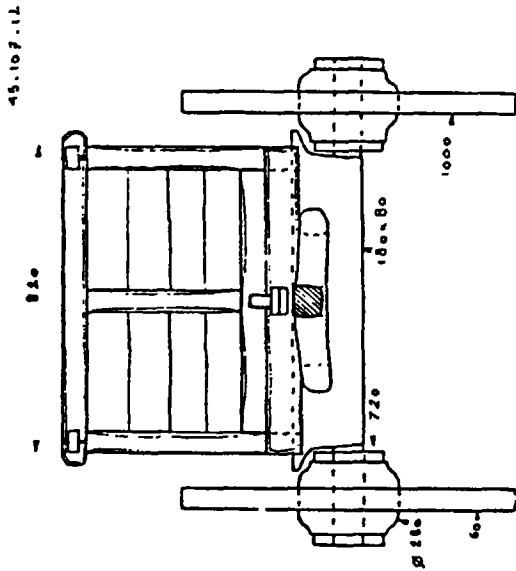
Type de véhicule tombereau "thanborü"

Réf. AFMA 45.107.12.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.231.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "CARIOTA"

FICHER X MNATP N° : 45.72.229

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° : 45.107.10

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Larrau (Pyrénées-Atlantiques), maison Etchalus

Date : Vers 1900

Description : Chariot en bois, à quatre roues en bois massives, cerclées de fer, fixé de grosses pointes ; ces roues sont fixées sur des axes en fer qui sont boulonnés sur le châssis. Les deux roues de devant sont plus grandes que celles de derrière. Le châssis est constitué de deux poutres rectangulaires parallèles réunies par six traverses chevillées. Devant, une traverse mobile supporte le timon terminé en fourche qui peut ainsi se lever ou s'abaisser. Derrière le chariot, une autre traverse mobile maintient une haute ridelle portant le rouleau de serrage. Sur les deux côtés, une petite barre horizontale maintenue par sept montants dont les deux extrêmes sont chevillés et sert de ridelle.

Fabrication : Fait par le paysan, les deux petites roues existaient déjà.

Mode d'utilisation : Utilisé pour les transports entre les champs et la ferme, est tiré par deux vaches attelées au joug. Très pratique pour les chemins de terre où les roues massives glissent facilement.

Adaptation à l'usage : Se range dans un hangar. Utilisé dans le pays, parfois les quatre roues sont à rais, mais toujours petites, ce qui évite au chariot de basculer dans les mauvais chemins.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

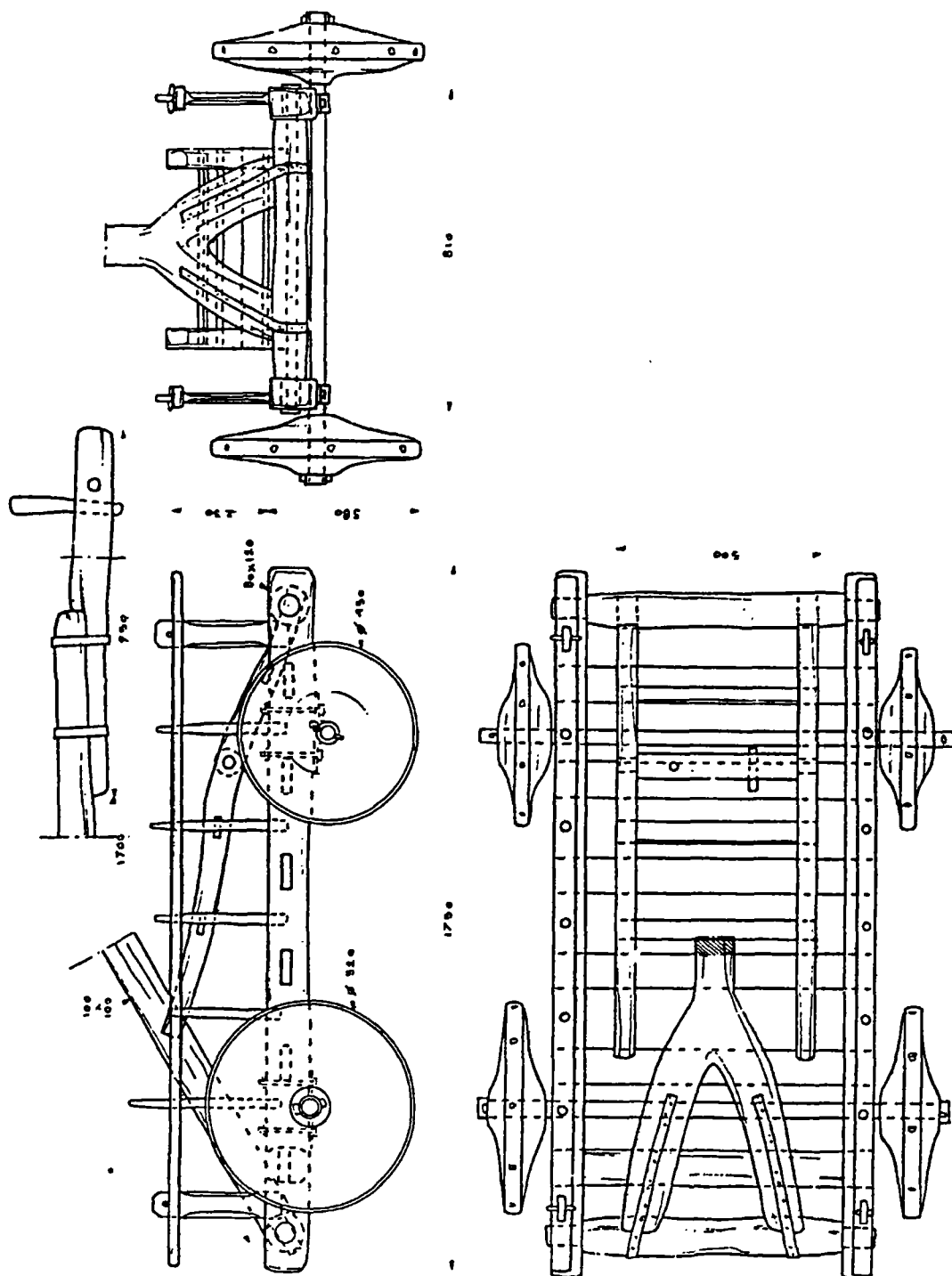
Type de véhicule chariot "cariota"

Réf. AFMA 45.72.229.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.107.10.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "THUNBERO"

FICHIER X MNATP N° 45.72.101

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.92.91

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Armendaritz
(Pyrénées-Atlantiques), Maison Christy

Date : Début XX^e s.?

Description : Se compose de deux parties : le bâti et la caisse. Le bâti est formé d'une branche fourchue et équarrie ; l'axe en bois des roues est fixé sur la fourche, le timon à la 3^e branche. Les roues, à 12 rayons, sont en bois.

La caisse est rectangulaire, le côté arrière s'ouvre. Ce caisson est maintenu par une chaîne fixée à l'axe des roues ; une autre chaîne maintient ce caisson sur le timon, en la décrochant, on peut faire basculer la caisse.

Fabrication : Par le charron

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport de la terre, du fumier, raves... Il est tiré par une paire de vaches.

Adaptation à l'usage : En usage en 1945.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

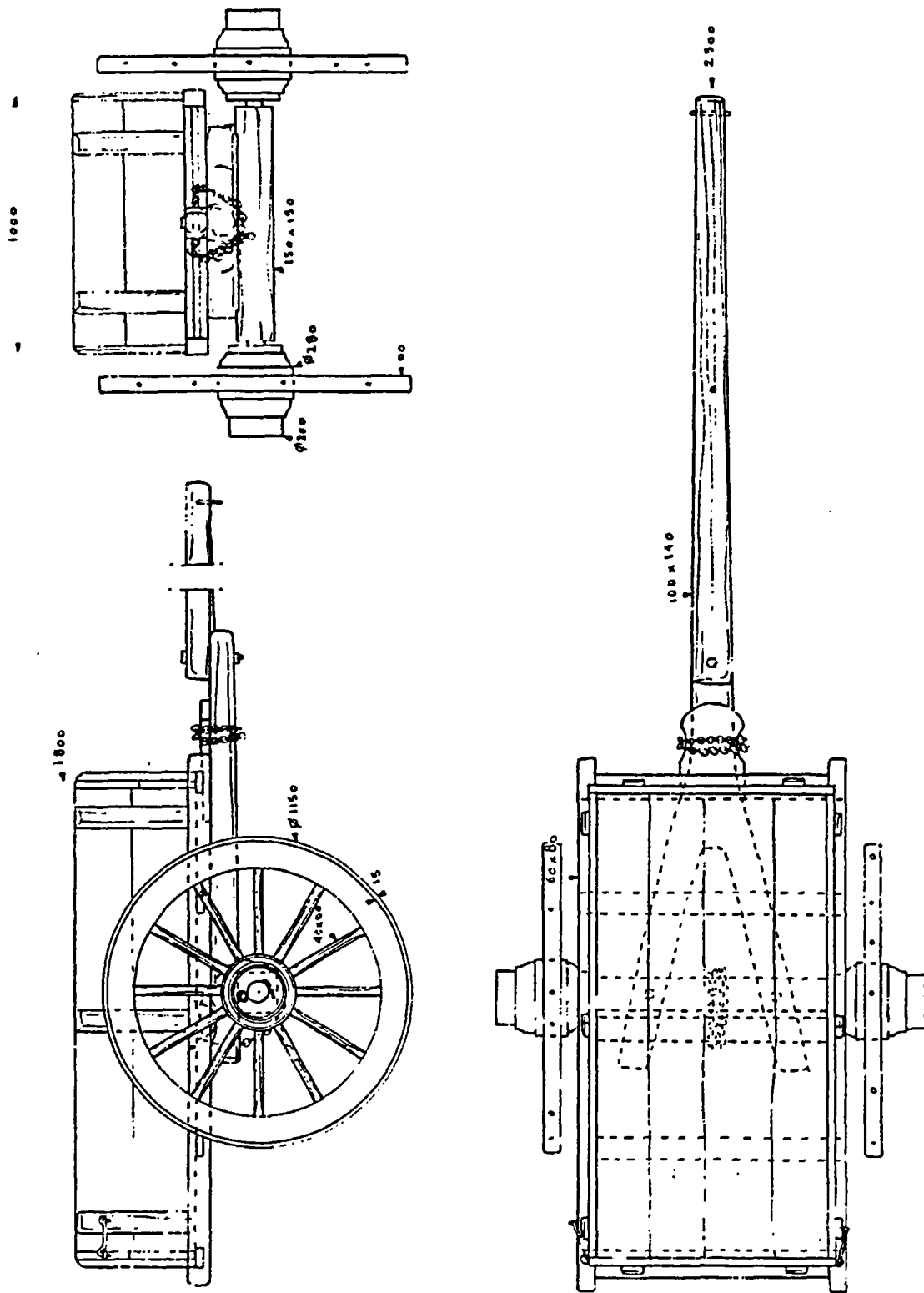
Type de véhicule tombereau "thunbero"

Réf. AFMA 45.92.91.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.101.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION
CHARIOT "ORGA"
FICHER X MNATP N° 45.72.185
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° 45.86.69
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Mendive (Pyrénées-Atlantiques), granges de la montagne, quartier Laurhibar, maison Charuchar

Date : Vers 1930?

Description : Chariot en bois ; deux roues à rais de petites dimensions, mobiles sur un axe en bois fixé au châssis du chariot. Le châssis est constitué par deux longerons en bois de section rectangulaire, parallèles, réunis par quatre traverses en bois, assemblées à mi-bois et débordantes ; le plateau est formé de planches fixées à ces traverses, un coffre en bois arrondi recouvre les roues ; le timon est fixé à l'axe des roues et à la traverse avant, il est relevé devant car le chariot est bas. À l'avant du plateau se trouve un montant supportant l'échelle pour fixation de la charge, une ridelle formée de trois traverses horizontales maintient la charge devant. Un dispositif de freinage avec la manivelle avant du timon et des patins en bois, permet au paysan qui se trouve à l'avant de freiner rapidement. À l'arrière, un rouleau de serrage en bois, fixe la charge.

Fabrication : Par un charron

Mode d'utilisation : Utilisé en montagne, est tiré par deux vaches attelées au joug. Ce chariot reste en montagne ; il est construit bas et étroit pour ne pas verser dans les chemins en pente qui sillonnent la montagne. Employé pour épandre le fumier dans les pâturages ou les champs, ainsi que pour le ramassage des fougères qui sont constituées en meules et parfois descendues à l'aide de ce chariot jusqu'à la ferme.

Adaptation à l'usage : En usage en 1945 et remplace les chariots à roues pleines utilisés autrefois dans la région. Se range dans la grange.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

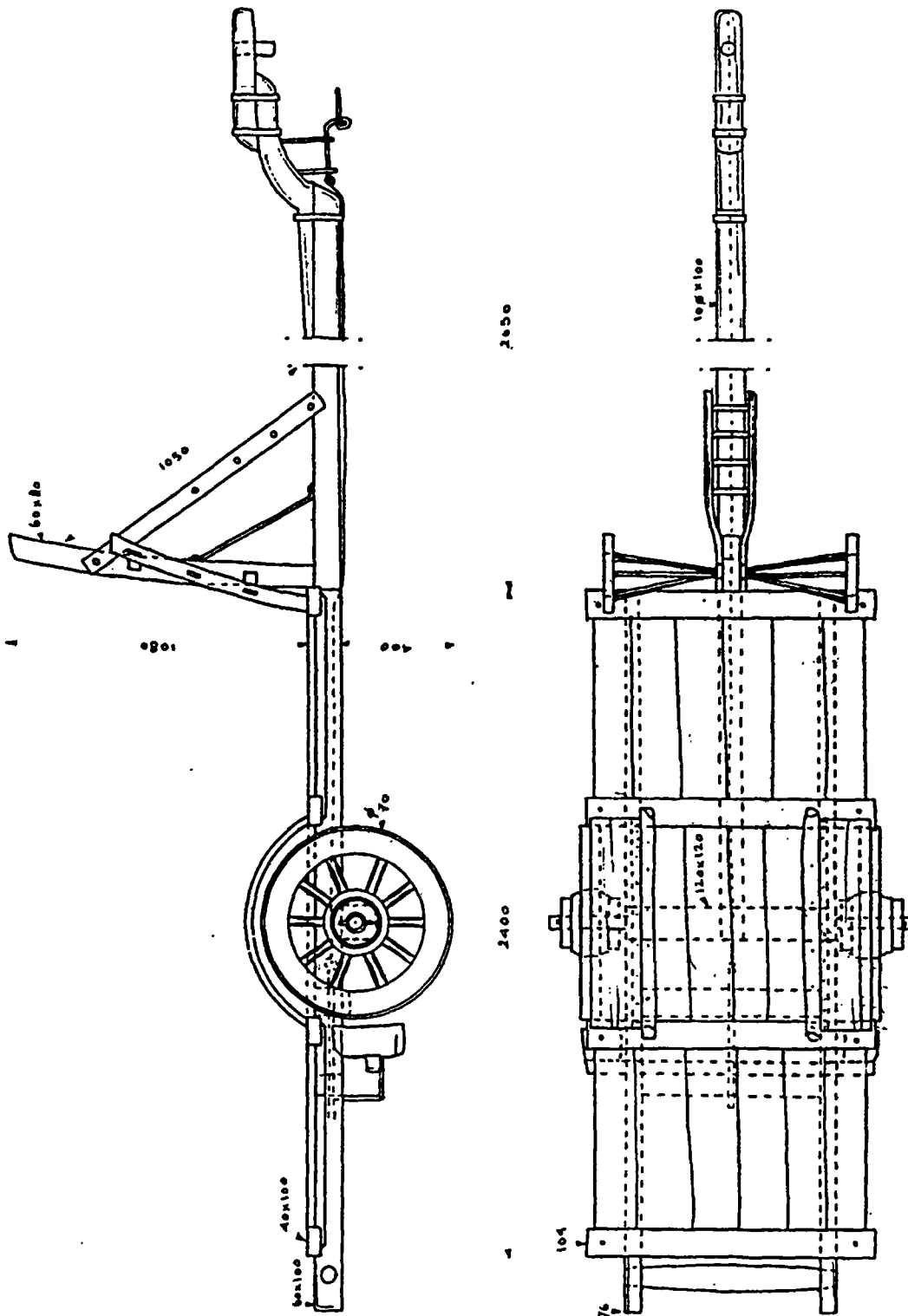
Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.86.69.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.185.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION
CHARIOT "ORGA"
FICHER X MNATP N° 45.72.186
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° 45.86.70
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Mendive (Pyrénées-Atlantiques), granges de la montagne, quartier Laurhibar, maison Arindeguy

Date : Fabriqué vers 1880?

Description : Chariot en bois ; deux roues pleines cerclées de fer demi-rond cloué, mobiles sur un axe de bois fixé par le châssis par deux boulons en acier. Ce châssis est constitué par deux longerons en bois de section rectangulaire disposés en pointe vers l'avant ; entre ces deux barres est fixé le timon formé d'une branche courbe, relevée à l'avant ; il est fixé également à l'axe des roues par un boulon. Le plateau est constitué par des planches transversales clouées sur deux barres aux extrémités, ces barres sont maintenues par deux traverses plus fortes assemblées à mi-bois et boulonnées, qui elles-mêmes sont fixées aux longerons. Un coffrage arrondi recouvre les roues. A l'avant, une ridelle constituée par trois barres horizontales maintenues par trois montants, dont celui du centre plus haut, sert à maintenir une barre à échelons qui retient la barre de serrage.

Fabrication : Construit par le grand-père Arindeguy

Mode d'utilisation : Utilisé en montagne pour le transport des fourrages, fumier. Tiré par deux vaches attelées au joug. La forme basse et étroite est spéciale pour les pentes raides et les chemins étroits. Les roues pleines ne se chargeaient pas de boue.

Adaptation à l'usage : En usage en 1945 dans la maison Arindeguy ; très rare dans la région car remplacé par le chariot à roues à rayons. Celui-ci est placé dans le grenier à foin dont une porte donne de plain-pied sur le sol en pente.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

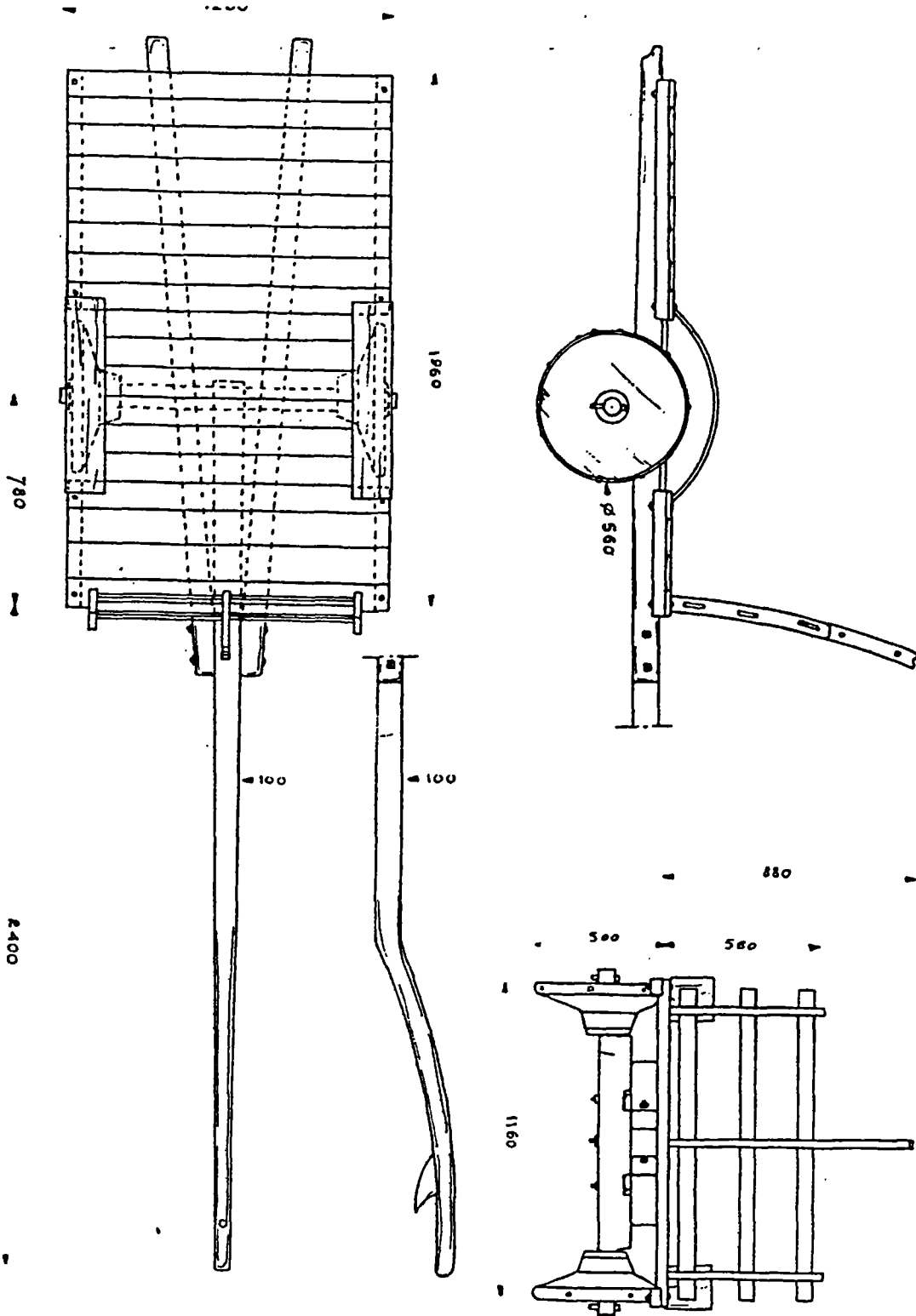
Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.86.70.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.186.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "ORGA"

FICHIER X MNATP N° 45.72.52

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.72.52

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Sare (Pyrénées-Atlantiques), quartier Elbarun, maison Zulubia

Date : En usage en 1945

Description : Chariot à deux roues (douze rayons), cerclées de fer, montées sur axe en fer. Deux longerons réunis à une fourche sur laquelle est fixée le timon, reposent sur l'axe. Sur les longerons est fixé le plateau encadré de traverses. Sur les côtés se trouve un coffrage semi-circulaire qui abrite les roues. Un montant est placé devant où vient se goupiller l'échelle et où prend appui une barre qui maintient la charge, attachée à l'arrière par une corde tendue par un rouleau à cliquet. Présence d'un frein de serrage à vis centrale.

Fabrication : Par un charron de Sare

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport du foin, fougère... N'est jamais employé en montagne : un chariot semblable, mais avec de petites roues, le remplace.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

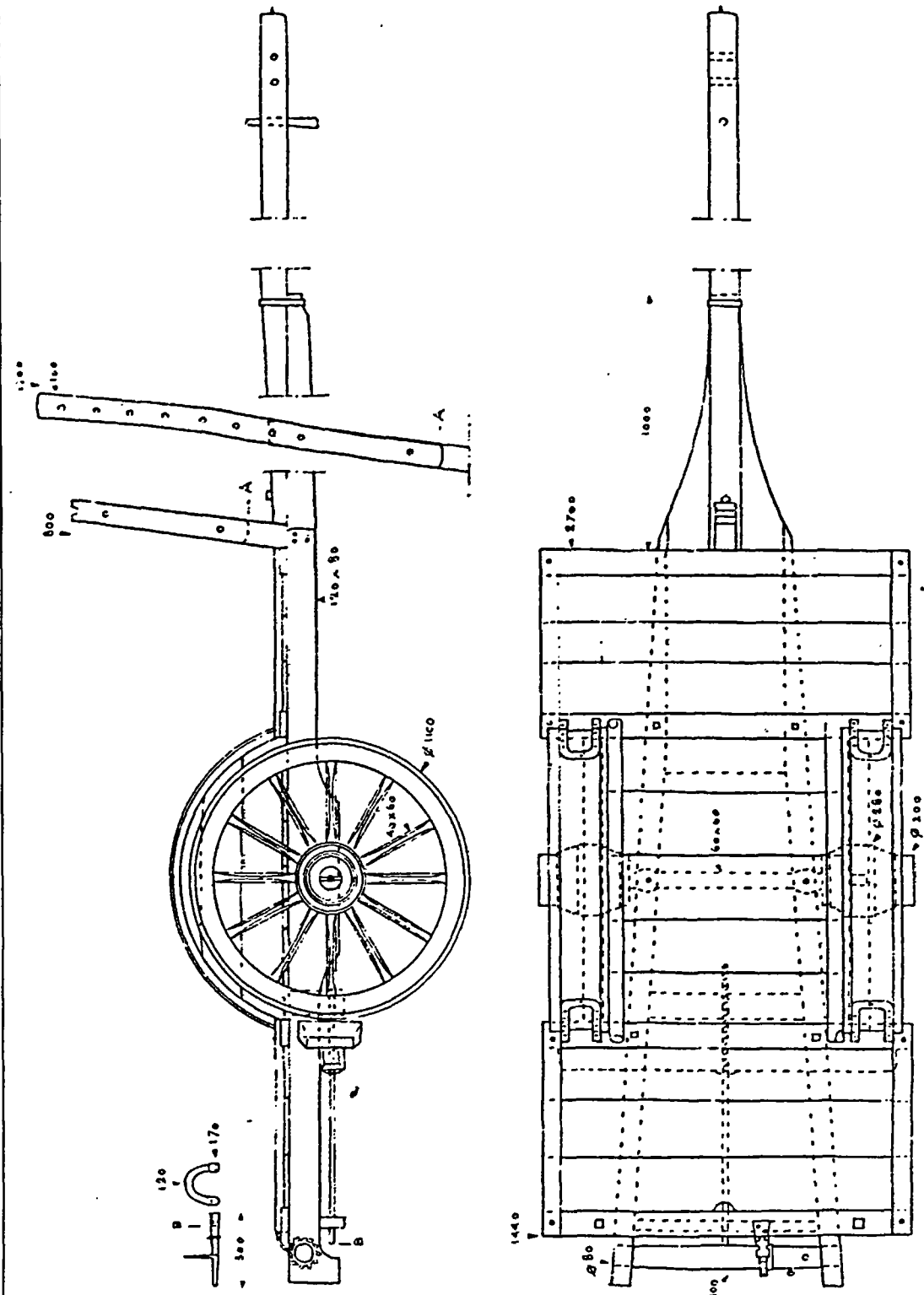
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.72.52.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.52.



DESCRIPTION
CHARIOT "GURDI"
FICHER X MNATP N° 45.72.54
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° 45.72.50
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Sarre (Pyrénées-Atlantiques), Quartier Elbarun, maison Xomindegiko-Borda

Description : Chariot en bois à deux roues massives cerclées de fers de section demi-rond et cloués ; l'axe des roues est en fer, les roues sont emboîtées à force et chevillée devant ; l'axe tourne dans des encoches pratiquées dans le bâti. Le timon se prolonge sous le plateau qui est maintenu sur les côtés par deux traverses reliées à l'axe par des petites traverses chevillées ; à l'arrière est fixé un gros anneau dans lequel passe la corde de serrage ; devant le plateau se trouve un montant en bois supportant la petite échelle où s'engage la barre de serrage de la charge.

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport de la fougère, traîné par une paire de vaches.

Adaptation à l'usage : En usage dans la ferme en 1945. La famille est espagnole et a amené le chariot avec elle en France.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

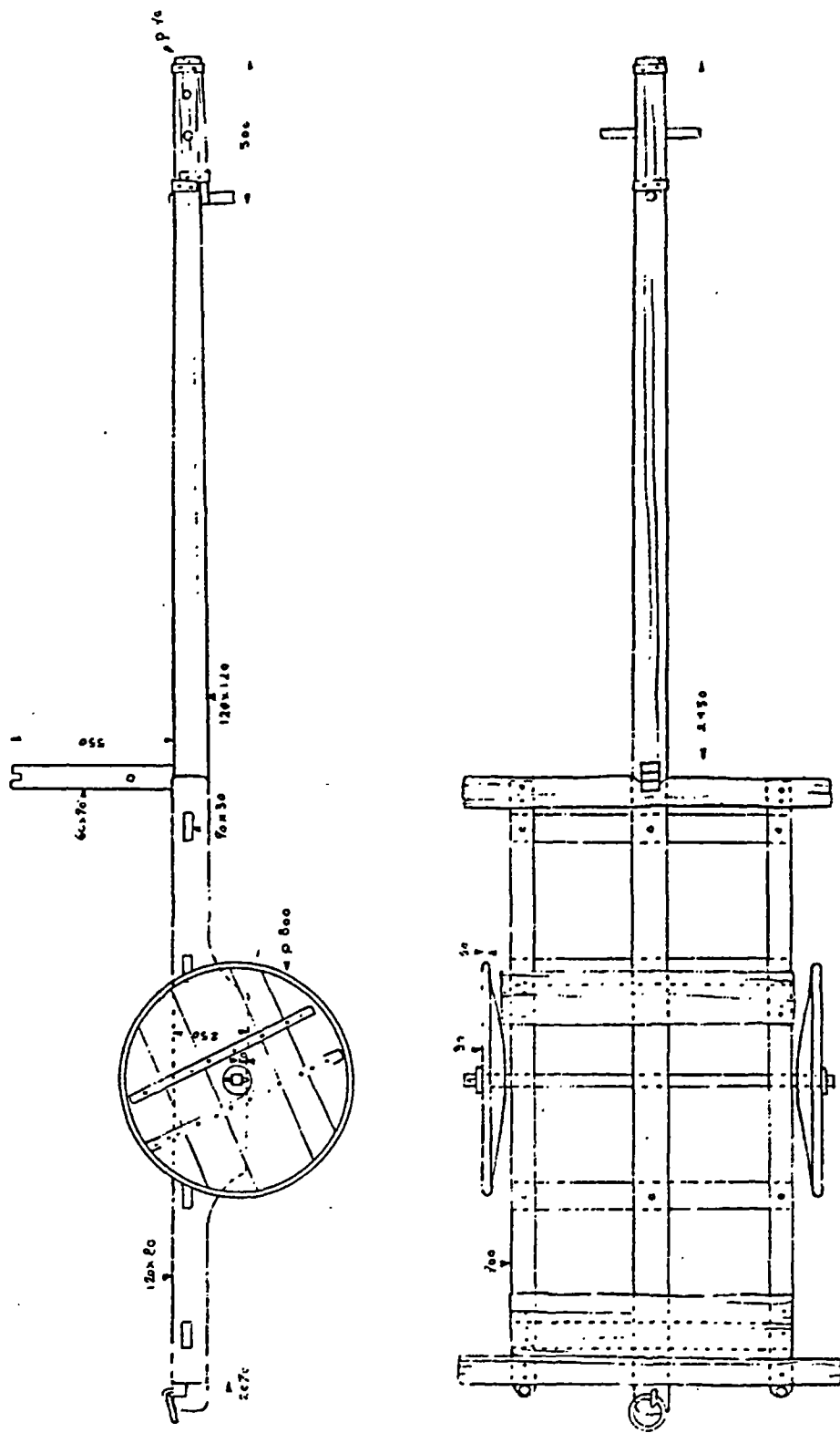
Type de véhicule chariot "gurdi"

Réf. AFMA 45.72.50.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.54.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "ORGA"

FICHER X MNATP N° 45.72.380

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.107.139

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisatton : Ascaïn
(Pyrénées-Atlantiques), maison Elisandre

Date : Vers 1925

Description : Chariot en bois à deux roues massives cerclées de fers cloués ; ces roues sont fixées sur la partie carrée de l'axe en bois, lequel est fixé dans deux pièces en fer dans lesquelles il tourne, maintenu en dessous par un fil de fer. Le plateau est composé de deux longues pièces de bois sous lesquelles est maintenu l'axe. Des planches clouées côte à côte servent de plateau et sont recouvertes sur les bords par une pièce de bois, les roues sont recouvertes par un coffrage de bois. Le timon est fixé entre les traverses qui unissent les deux pièces de bois latérales. Ce timon est terminé à l'avant par une série de trois trous et une cheville verticale pour maintenir le joug. A l'avant du plateau se trouve une ridelle dont le montant central est utilisé pour placer la petite échelle où s'engage la barre de serrage.

Fabrication : Par le charron d'Ascaïn. Autrefois l'axe des roues reposait simplement sur une encoche.

Mode d'utilisatton : Utilisé pour le transport de fougère, foin... des champs à la ferme. Ce chariot est utilisé pour aller à la foire et au marché à St-Jean-de-Luz. Est tiré par deux vaches. Se range sous l'habitation, dans un hangar.

Adaptation à l'usage : Très utilisé dans les mauvais chemins de la montagne, car ne s'enlise pas grâce aux roues lisses.

DESCRIPTION

CHARIOT "ORGA"

FICHER X MNATP N° 45.72.386

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.107.145

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Ascain (Pyrénées-Atlantiques), ferme du château d'Ascoubia

Date : Fabriqué vers 1930

Description : Composé de deux roues massives en bois, cerclées de fers demi-ronds cloués ; ces roues sont fixées sur la partie carrée d'un axe en bois et goupillées extérieurement ; le plateau est composé de deux longues barres parallèles, réunies par six traverses plates chevillées : les trois à l'avant maintiennent le timon et reposent sur l'axe des roues, l'axe est mobile ; sur deux barres sont clouées quatre longues traverses débordantes, qui soutiennent les planches du plateau. A l'avant se trouve un montant supportant une échelle où l'on dispose la barre de serrage et sur les côtés, une planche courbée sert de coffrage aux roues.

Fabrication : Par un charron d'Ascain, qui en fabriquait encore en 1945.

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport de la fougère, du foin ; est tiré par deux vaches attelées au joug. Les paysans le trouvent pratique dans les champs et les mauvais chemins car les roues n'accrochent pas la boue, et étant bas, risque peu de verser.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

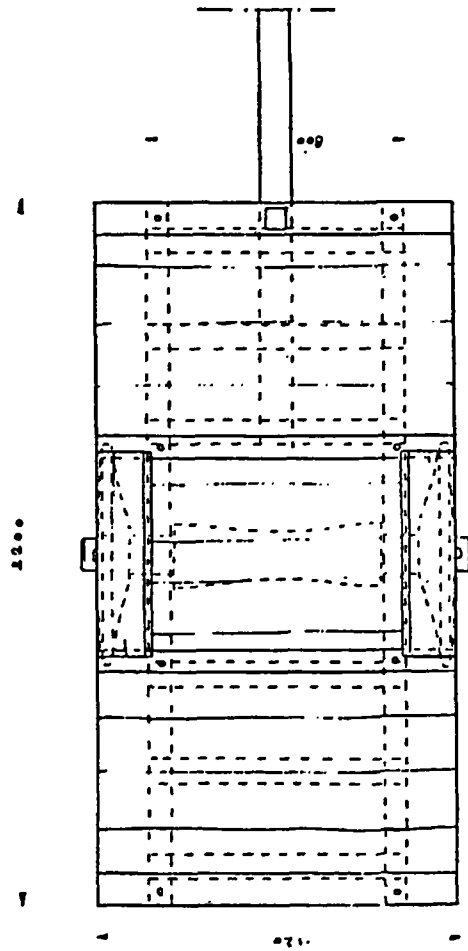
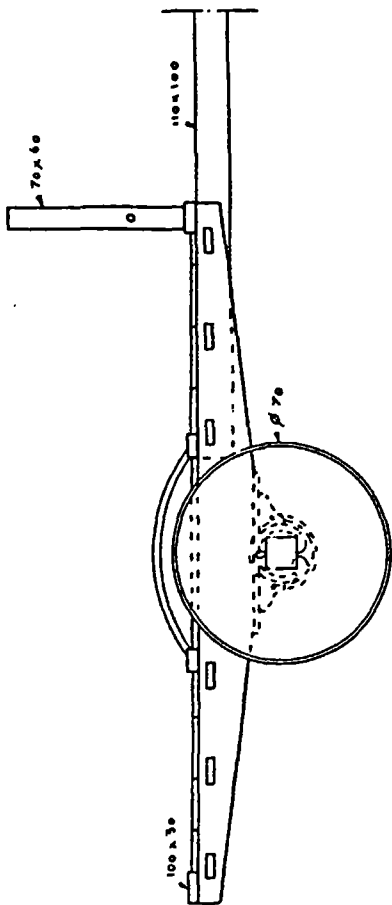
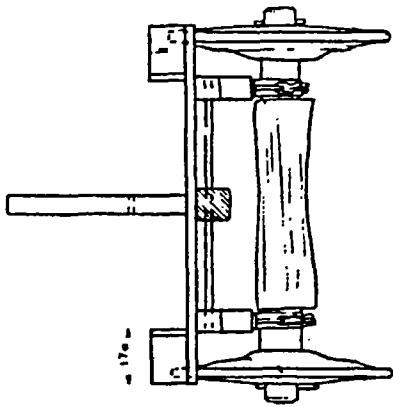
Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.107.145.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.386.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "ORGA"

FICHIER X MNATP N° 45.72.351

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.107.115

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Saint-Engrâce
(Pyrénées-Atlantiques), maison Elichalt

Date : Vers 1930?

Description : Chariot à quatre roues massives en bois, cerclés de fers cloués. Ces roues tournent sur deux essieux de fer dont le centre, de section carrée, est fixée sous le châssis composé de deux barres de bois carrées, assemblées entre elles par cinq traverses plates chevillées. Une traverse mobile se trouve à l'avant dans laquelle s'emboîte le timon qui est maintenu par des chaînes et une cheville en bois. Une autre traverse mobile à l'arrière reçoit une ridelle haute comprenant le rouleau de serrage. Sur les côtés, une ridelle constituée d'une barre horizontale maintenue par cinq montants de bois. Une barre est placée au dessus des roues maintenue par des pattes en fer pour éviter à la charge de toucher les roues.

Fabrication : Par le paysan, d'après le vieux modèle.

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport du bois, du fourrage... des champs à la ferme ; tiré par deux vaches attelées au joug ; étant bas il ne craint pas de verser dans les champs en pente et les mauvais chemins. Les roues pleines glissent dans la boue et ne se chargent pas comme les roues à rayons. Le timon étant fixe ainsi que les deux essieux, le chariot tourne très mal. Rangé dans le hangar.

Adaptation à l'usage : Souvent, les roues massives sont remplacées par des roues à rayons plus légères.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

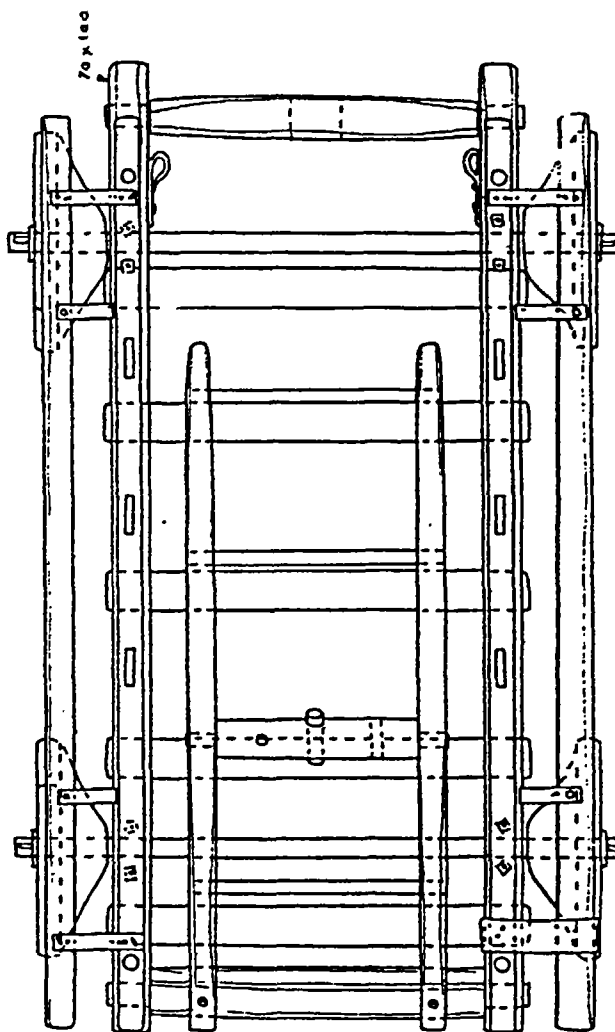
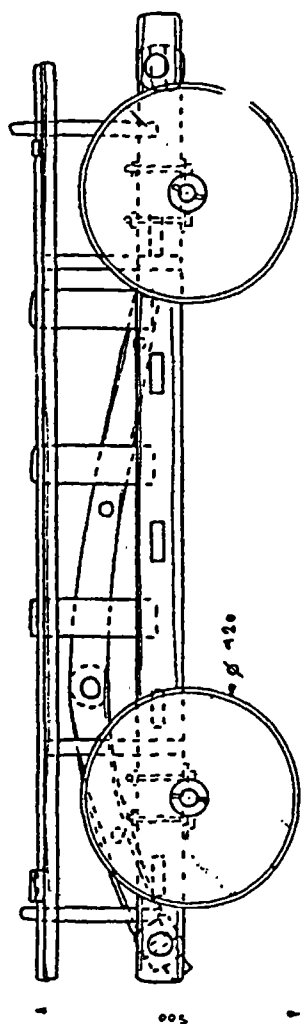
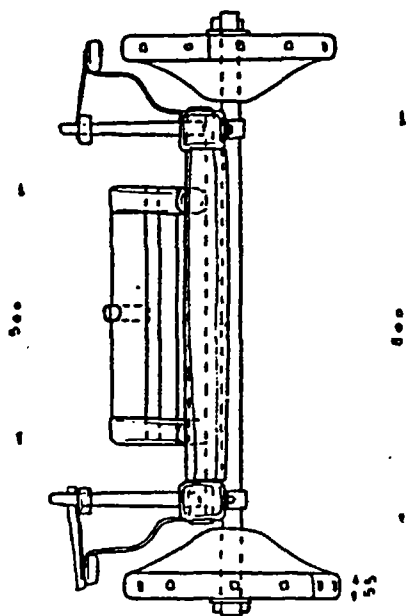
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.107.115.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.351.



DESCRIPTION
CHARIOT "ORGA"
FICHER X MNATP N° 45.72.358
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° 45.107.22
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Saint-Engrâce
(Pyrénées-Atlantiques)

Date : Vers 1930

Description : En bois, à quatre roues massives sur un essieu en fer fixé sous le châssis, lequel se compose de deux barres de section rectangulaire réunis par sept traverses plates. A l'avant, est fixée une traverse mobile dans laquelle s'emboîte la fourche du timon. A l'arrière, un traverse mobile reçoit une haute ridelle munie d'un rouleau de serrage, percé de deux trous à angle droit. De chaque côté, une ridelle à cinq montants. Les quatre roues sont cerclées de fers cloués.

Fabrication : Par le paysan

Mode d'utilisation : Utilisé pour le transport de fourrage, bois... de la montagne à la ferme.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

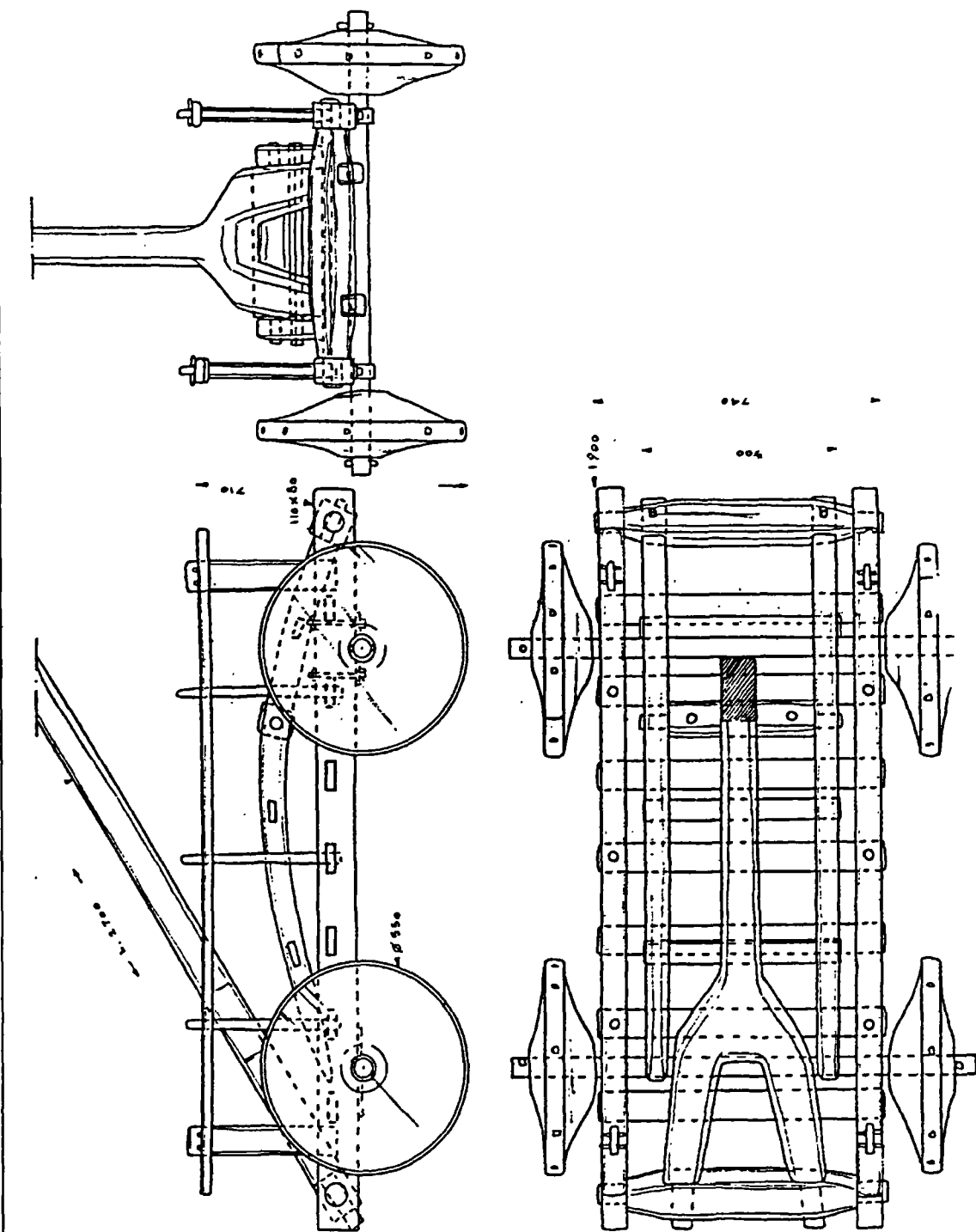
Type de véhicule chariot "orga"

Réf. AFMA 45.107.22.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.358.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARIOT "CARIOTA"

FICHER X MNATP N° 45.72.204

CHANTIER 909

RÉF. CALQUE N° 45.86.86

AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

Provenance d'utilisation : Lacarry (Pyrénées-Atlantiques), maison Jaureguyberry

Date : Vers 1920, les roues sont anciennes (XIX^e s.)

Description : Chariot à quatre roues en bois, massives, cerclées de fers fixés par de gros clous. L'axe des roues est en bois fixé au châssis par deux gros boulons. Le châssis est constitué par deux barres de bois de section rectangulaire, maintenues par six traverses plates emboîtées et chevillées. A l'avant, se trouve une traverse épaisse et mobile supportant la fourche du timon qui est chevillée ; derrière, une traverse semblable supporte une haute ridelle fourragère, munie d'un rouleau de serrage. De chaque côté, une ridelle basse composée d'une longue barre, maintenue par sept barreaux dont les deux extrêmes, plus gros, sont chevillés. Une traverse est goupillée devant, sur les barres horizontales où s'appuient deux grandes perches obliques. Sur le côté du chariot, sont suspendues les barres pour le serrage de la charge.

Fabrication : Par le paysan

Mode d'utilisatton : Utilisé pour le transport du fourrage, de la fougère, du bois... Les petites roues se comportent très bien dans les mauvais chemins, mais les virages courts sont impossible, tous les axes étant en bois.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

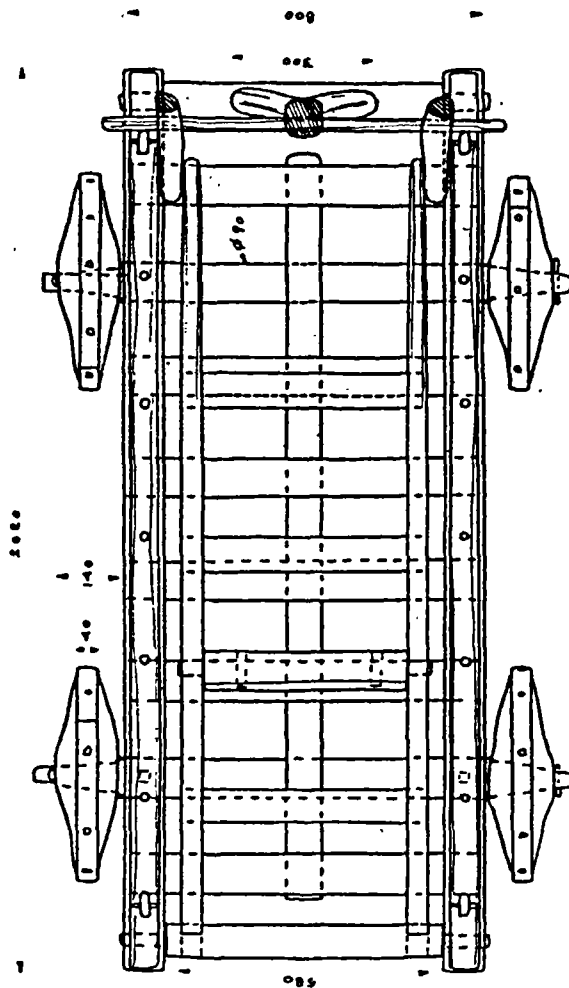
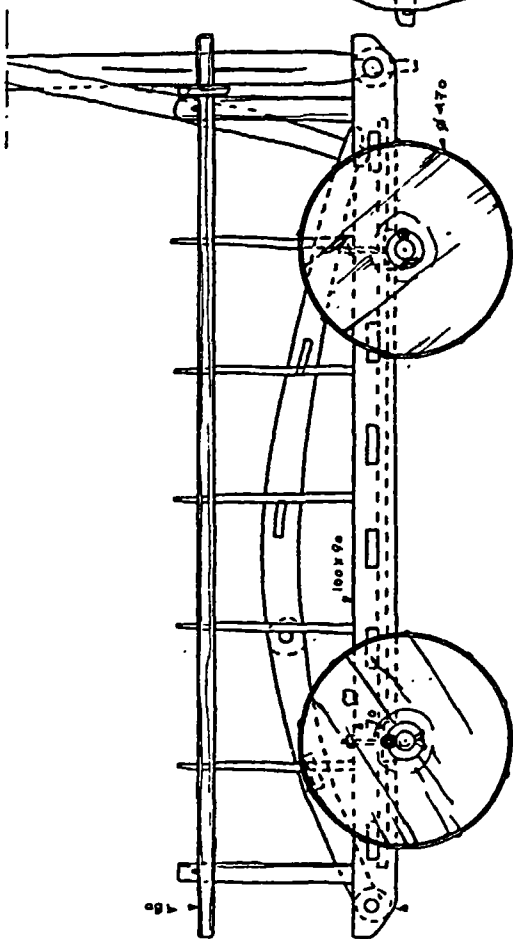
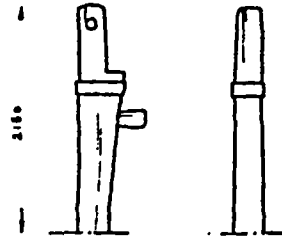
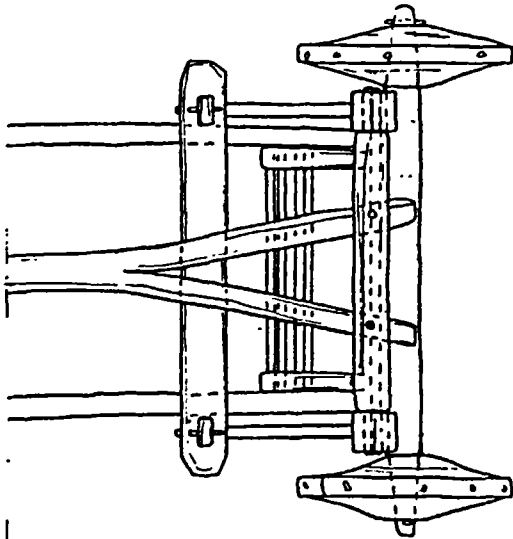
Type de véhicule chariot "cariota"

Réf. AFMA 45.86.86.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.72.204.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION
ÉCHELLE DE FIXATION "LABATZ"
FICHER X MNATP n° 45.72.165
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE n° 45.86.82
AUTEURS : JACQUES ET ROBERT PERREAU

fabrique également pour la vente.

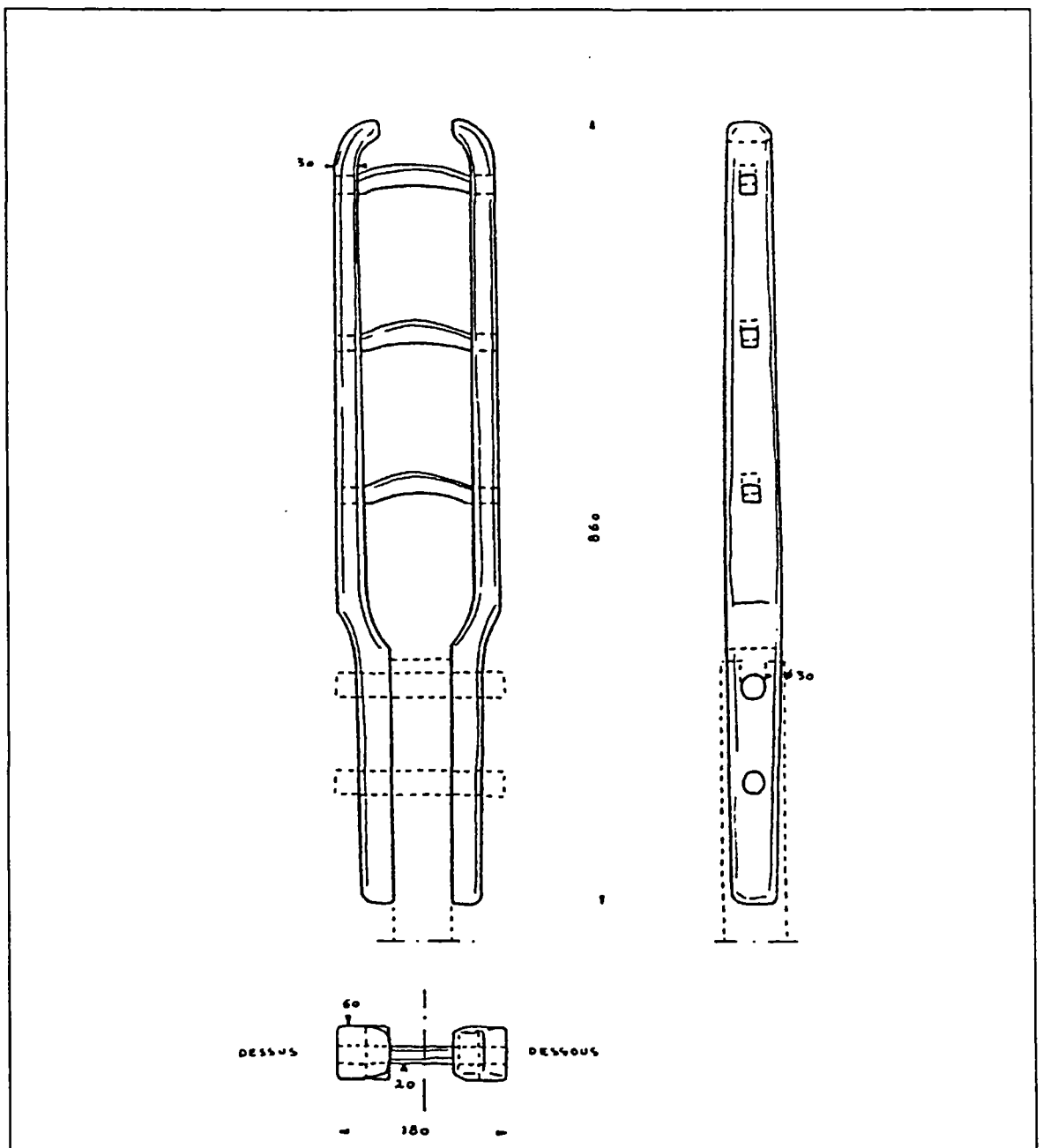
Mode d'utilisation : Se fixe sur le montant avant des chariots maintenu par deux chevilles en bois ; on y engage la barre de serrage qui est maintenu de l'autre côté par une corde. Après l'usage, s'accroche dans la grange.

Provenance d'utilisation : Mendive (Pyrénées-Atlantiques), quartier Laurhibar, maison Larraldia

Date : Vers 1938

Description : En frêne. Formé par deux montants chantournés et parallèles, la partie la plus large est garnie de trois barreaux ; en bas deux trous sur chaque montant face à face.

Fabrication : Fabriquée par le paysan. Il en



FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à quatre roues

Réf. AFMA 64.01.01

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 1844

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue pleine (AV : D.53 ; AR : 55)
en hêtre

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu non

boîte non

frettes non

jantes non

bandage cercle d'embattage (AV : EP.0,5 ; I : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon en chêne articulé

(L 275 ; sect. 10X7)

vaches, bœufs

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description non

avant-train : mobilité

arrière-train non

liaison entre les trains

longe non

porte-fond

ESSIEU(X)

matière en chêne (D.5 ; L entre voie AV : 89 ;

AR : 87)

mode de verrouillage clavette

graissage non

fusée

modes d'attaches rivets + boulons

suspension directe

PLANCHER

aspect en chêne (limons : sect. 10X5)

constitution du plancher

épars 4 +2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales en châtaignier (h : 42 ; Lh : 194 ;
Lb : 190) à jour à barreaux en châtaignier et
restauration en ormeau (h : 37 ; D. 1,5), fixes

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(h : 37 ; sect. : 1X5)

fermeture avant du véhicule traverse haute
mobile (L 120)

fermetures arrière du véhicule traverse haute
mobile (L 123)

échelette échelette en chêne et hêtre (h : 169
Lh : 50 ; Lb : 54) fixée sur traverse en rotation,
munie d'un treuil

rehausses non

FREIN

mode de freinage non

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles non

coffre

sièges

couleur non

plaque de propriétaire non

autres accessoires non

OBSERVATIONS

Provient de Roquiague, Mauléon (Soule) ;
acquis le 14/07/1927 auprès de B. Erbin ;
catalogue "charrette du pays basque" s.d. ;
Tauzia

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Ref. AFMA 64.01.02

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 81.65.01

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 87), 10 rais
(L 22), section quadrangulaire (sec. 6X3)

profil de roues très légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 18; L 33)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6; B3; C3; D3)

jantes 5 (Ep. 9 16)

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,5; l :6),

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 398; L sous
caisse : 140; L hors caisse : 258)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description non

avant-train : mobilité

arrière-train non

liaison entre les trains

longe non

porte-fond

ESSIEU(X)

matière en bois

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches boulons

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (limons : L : 200; sect. 8X11)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe (L : 180 l : 85)

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Ausne
01 = premier musée
visité dans l'Ausne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines et fixes (H : 62 ;
Lh : 186 ; Lb : 184 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule panneau mobile
plein (h : 69 ; Lh : 85 ; Lb : 90 ; Ep. 1), grande
traverse (L : 110)

fermetures arrière du véhicule panneaux mobile
plein (h : 65 ; Lh : 86 ; Lb : 81 ; Ep. 1), grande
traverse (L : 108)

échelette

rehausses non

F R E I N

mode de freinage non

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles non

coffre

sièges

couleur non

plaque de propriétaire non

autres accessoires non

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 64.01.03

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 63.28.01

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue pleine (D. 55) en hêtre

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu non

boîte non

frettes non

jantes non

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,5; l:6)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide en châtaignier et en trois parties

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description non

avant-train : mobilité

arrière-train non

liaison entre les trains

longe non

porte-fond

ESSIEU(X)

matière chêne (D. 7; L voie 68)

mode de verrouillage clavette

graissage

fusée

modes d'attaches grands rivets

suspension directe

PLANCHER

aspect cf. observations

constitution du plancher

épars 8

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect basculante (L : 85; l : 64), languette à l'avant (L : 25)

protège roue/essieu protège-roues (L : 39 + 36; h : 27; l : 14) en sapin

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / II : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup. : supérieur
t : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et mobiles (h : 26 ;
Lh : 175 ; Lb : 174 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(H : 24 ; sect. 2X6)

fermeture avant du véhicule panneaux plein et
fixe (h : 25 ; L : 75 ; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule non

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil arrière (L : 64 ; sect. 6X5)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

provient de Sainte-Engrâce (Soule) ; acquis
le 12/11/1963 ;
catalogue "charrettes du pays basque" ;
épars : en châtaignier ;
plancher : 2 planches en sapin et hêtre
supportées par 2 longerons (sect. 10X8)
en châtaignier ;
mesures du timon : L sous caisse : 110 ;
L hors caisse : 200 ; Lt : 310 ; sect. 8X12

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 64.01.04

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 72.3.1

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description non

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

ROUES

nombre de roues 4

avant-train : mobilité non

type de roues roues pleines (Av & AR : D. 54)

arrière-train non

en hêtre

liaison entre les trains

profil de roues légèrement incurvé

longe non

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu non

porte-fond

ESSIEU(X)

boîte non

matière en hêtre (AV et AR : D. 5)

frettes non

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

jantes non

fusée

modes d'attaches boulons avec rivets

suspension directe

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,5 ; l : 4)

PLANCHER

aspect ajouré, en châtaignier, supporté par

2 limons (L : 201 ; sect. 9X6)

constitution du plancher

épars 8

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

mobilité roue

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 271 ;

sect. 10X8) (cf. observations)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographe
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées à barreaux (h : 30 ;
d. 1,5), en châtaignier, mobiles (L : 201)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(H : 29 ; sect. : 4X4)

fermeture avant du véhicule rien

fermetures arrière du véhicule échelle arrière

en châtaignier (h : 152 ; Lh : 55 ; Lb : 52)

mobile sur un axe à la base (L : 70 ; sect. 7X8),

munie d'un treuil en son centre

échelette

rehausses bras porte-échelages, horizontaux

(L : 201 ; l : 15 ; sect. 3X4)

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil arrière (L : 42 ; sect. : 8X8)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

chariot souletin, provenant de Aussurucq,
acquis 13/04/1972

épars : en châtaignier

mode de traction : traverse à l'avant (L : 69),

existence d'une fourche (L : 45)

Type de véhicule charrette "orgak"

Réf. AFMA 64.01.05

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 1843

Association Française des Musées d'Agriculture

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 112), 12 rais (L : 36), section quadrangulaire (8X4)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 20; l : 35)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A7; B4; C4; D5)

jantes 6 (Ep. 9; l : 6)

bandage cf. observations

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 478; L sous caisse : 240; sect. 12X9)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 85)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patins à clous

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 145; l : mini 84, maxi 141),

support limons (L : 267; sect. 9X10)

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu protège roues latérales fixes en bois (Lt : 58 + 87 + 60; h : 49)

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales L : 250 ; Ep. 2

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule pieux (h : 40 ; D. 2)

fermetures arrière du véhicule pieux (h : 40 ;
D. 2)

échelette échelette avant mobile à jour en
deux parties (H : 127 ; L sup. : 16 ; L inf. : 90)

rehausse

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

manivelle à gauche roue AR

mode de transmission 2 traverses en bois

articulées reliées entre elles par une autre

pièce perpendiculaire, et dont une

(L tot : 124) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 25 ; sect. 15X8)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière (L : 79 ; D. : 5)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

bandage roues : 6 soles métalliques pour
chaque roue (Ep. 1 ; l : 6) fixées par 2 clous
chacune

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette "gurdi"

Réf. AFMA 64.01.06

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 65.4.1.

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue pleine (D; 100) en chêne

profil de roues légèrement incurvée

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu non

boîte non

frettes non

jantes non

bandage cercle d'embattage (l : 6)

mobilité roue fixe

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide : cf. observations

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière en chêne (sect. 12X13; L voie : 85)

mode de verrouillage

graissage

fusée

modes d'attaches l'essieu en bois tourne juste posé sur une sorte d'échantignole (h : 20)

suspension directe

PLANCHER

aspect en chêne, châtaignier et ormeau

(Lt : 298; l : 95)

constitution du plancher

épars 6 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu roues

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Alsne

01 = premier musée visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92 15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule échelle (Lh : 128 ;
Lb : 133 ; h : 75)

fermetures arrière du véhicule

échelette avant fixe : grande pièce de bois
(h : 93 + 26 = 119 ; sect. 10X12)

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Utilisation en Guipuzcoa, au XIX^e siècle,
acquis 23/02/1965 ; bibliographie : "charrettes
du pays basque", Tauzia P54
épars : les 2 terminaux sont en acacia
timon : grande pièce en acacia faisant toute la
longueur du véhicule
(Lt 579 ; L sous caisse : 298 ;
L hors caisse : 251 ; sect. 14X14)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette "gurdi"

Réf. AFMA 64.01.07

Lieu de conservation Musée Basque, Bayonne

N° inventaire musée 47.27.1

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues pleines (D. 92) en chêne

profil de roues roue incurvée vers intér.

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu non

boîte non

frettes non

jantes non

bandage cercle d'embattage (Ep. 3)

mobilité roue fixe

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 552 ;

L sous casse : 247 ; sect. 10X10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière en frêne (sect. 8X9 ; L voie : 115)

mode de verrouillage

graissage

fusée

modes d'attaches l'essieu tourne juste posé sur une sorte d'échantignole en fer

suspension directe

PLANCHER

aspect en chêne (Lt : 247 ; l : 91), supportés par limons (L : 250 ; sect. 8X6)

constitution du plancher

épars 8

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu protège roues en chêne (garde-boue)

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule ridelle en ormeau

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Provient de la ferme Azkenbaita à Olhette,
Urrugne (Labourd), fabriqué vers 1940 par
charron du village d'Ascain, dépôt MNATP;
bibliographie : "charrettes du pays basque",
Tauzia pp.51-54
épars : en chêne
essieu : h : 15; L maxi : 32; L mini : 25

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 33.01.01

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 81.18.1

références photos 92.40.32 à 34 ; 92.41.01 à 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 157), 12 rais
(L : 53), section quadrangulaire (Ep. 7X5)

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 20 ; L : 40)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6 ; B manque ; C3 ; D4)

jantes 6 (Ep. : 10 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (cf. observations)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 88)

mode de verrouillage rondelle et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches soie (?)

suspension directe

PLANCHER

aspect en bois (L : 321 ; l : 83)

constitution du plancher

épars 7

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles ajourées (h : 95 ;
Lh : 158 ; Lb : 155) à barreaux (h : 76 ; D. 2)

mode de fixation ridelles latérales éporons

(H : 105 ; sect. 10X5)

**fermeture avant du véhicule 2 piques (h : 100 ;
D. 6)**

fermetures arrière du véhicule 2 piques

(h : 105 ; D. 5)

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

**situation du dispositif de manœuvre à gauche
du brancard caisse**

**mode de transmission sous le plancher à
l'arrière, système de 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 164 ;
L entre sabots : 155) est munie de 2 patins**

sabots ou patins en bois (H : 46 ; sect. : 17X6)

**emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues**

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

**plaque de propriétaire reste de plaque
métallique rouillée sur le brancard droit
autres accessoires**

OBSERVATIONS

provenance : Grignols (Dordogne)
timon : (L sous caisse : 283 ;
L hors caisse : 290 ; sect. 13X13) faisant toute
la longueur du plancher

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char à vendanges

Réf. AFMA 33.01.02

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 77.11.62

références photos 92.41.11 à 22

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 144), 14 rais
(L : 55), section quadrangulaire (8X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 26; L : 45)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A5; B & C manquent; D3)

jantes 7 (Ep. 2; l : 10), fixation de renfort avec
clous

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards mobiles (Lt : 290;
L sous plancher : 60)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 93)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 190; l : 86)

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante (cf. observations)

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 54; Lh : 195;
Lb : 190; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(h : 48; sect. 5X7)

fermeture avant du véhicule panneau plein fixe
(h : 59 Lh : 117; Lb : 85; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile (h : 70; Lh : 120; Lb : 100; Ep. 2)

échelette

rehausses latérales (h : 14; Lh : 185; Lb : 180;
Ep. 2) et avant mobiles

FREIN

mode de freinage non

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles en bois, articulées : avant au centre
et arrière au centre

coffre

sièges

couleur reste du bleu sur les roues

plaque de propriétaire plaque à l'avant de la
ridelle gauche : "Chateaneuf/Leognan GDE"
autres accessoires

OBSERVATIONS

provenance : Chateaneuf-Leognan (Gironde);
transport des cuves de vendanges;
caisse : traverse métallique à l'avant de
basculement de caisse (L : 100; l : 4) et
tringle basculante sur axe aux extrémités des
brancards; butée arrière (L : 12; sect. 12X7)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 33.01.03

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 82.20.01

références photos 92.41.23 à 31

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 110 ; AR : D. 122), rais AV : 12 (L : 33) ; AR : 12 (L : 40), section quadrangulaire (AV : 6X4 ; AR : 6X4)

profil de roues cf. observations

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : d. 18 ; L : 33 ; AR : D. 17 ; L 40)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A8 ; B3 ; C3 ; D4) ; AR : 4 (Ep. A7 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 7 ; L : 6) ; AR : (Ep. 8 ; l : 6) ;

renfort 3 rivets/jante

bandage Cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt 355 ; sect. 10X10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 34 ;

L : 105 ; l : 12) : armons (L : 168) reliés par sassoire (L72)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 20 ; L : 107 ; l : 12) ;

fourche (L66)

liaison entre les trains

longe allongeables : inférieure (L : 184) et supérieure (L : 119)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV : 82 ; AR : 85)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 341 ; l : 64), butées AV (L : 12 ;

sect. 6X10) ; AR (L : 24 ; sect. 6X10)

constitution du plancher

épars 5 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe, n'est probablement pas d'origine

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : exténeur

b. / H : hauteur

inf. : inféneur

int. : inténeur

L. : longueur

L. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 47; Lh : 305;
Lb : 305; Ep. 3) et mobiles

mode de fixation ridelles latérales

4X2 ranchers (h : 55; sect. 8X6) mobiles
à l'aide de boucles

fermeture avant du véhicule panneau plein
mobile (h : 50; Lh : 109; Lb : 71; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile (h : 52; Lh : 110; Lb : 69)

échelette

rehausse

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil sorte de treuil formé d'une barre de fer
fixe avec crochet central mobile (L : 52)

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de vert sur l'avant et l'arrière
trains, flèche

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Famille Chervilèl Vidouze,
utilisation pour les vendanges en VIC-BILH ;
profil des roues : AV : presque plat, très légère
écuaneur ; AR : légèrement incurvé.

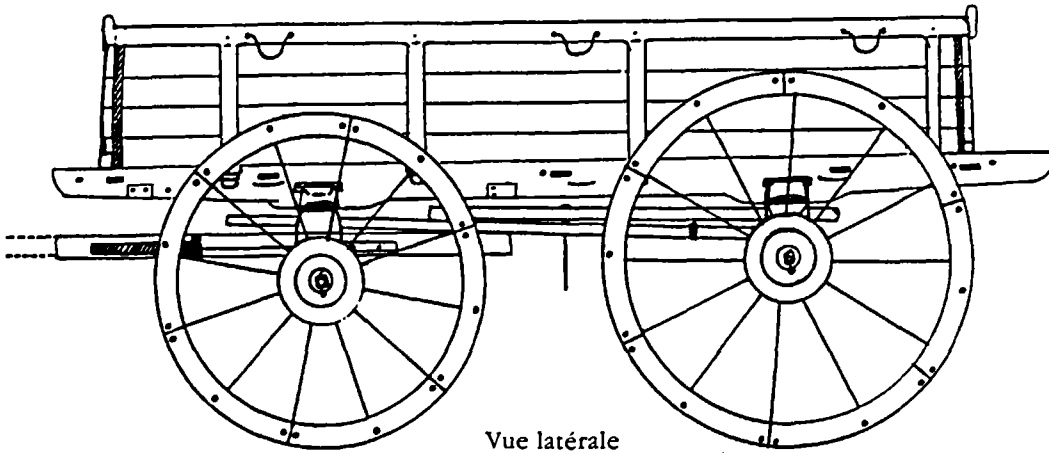
F I C H E I L L U S T R É E D E V É H I C U L E

Type de véhicule chariot à quatre roues

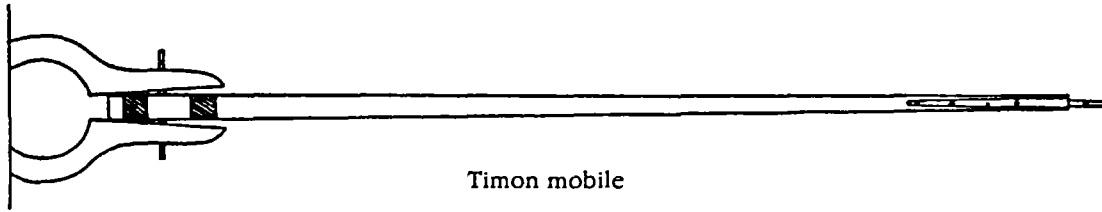
Réf. AFMA 33.01.03.

Lieu de conservation musée d'Aquitaine (Bordeaux) N° inventaire musée 82.20.01.

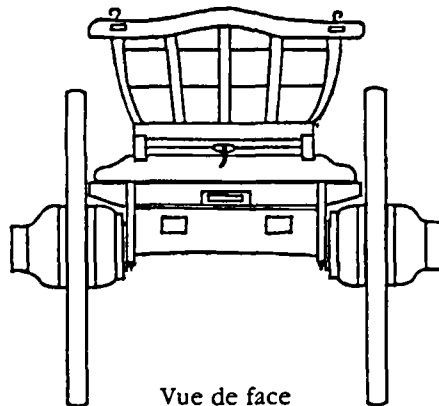
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Timon mobile



Vue de face

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 33.01.04

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 81.18.2

références photos 92;41.32 à 37; 92.42.01 à 02

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 152), 12 rais
(L : 55), section quadrangulaire (5X4)

profil de roues incurvée, très légère

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 16; L : 37)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5; B4; C4; D4)

jantes 6 (Ep. 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé

(L sous plancher : 142; L hors plancher : 270)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 84)

mode de verrouillage écrou, clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 225; l : 170), butées avant

(L : 15; sect. 7X10) et arrière

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, au moyen d'une langue de

bois (L : 60; l : 12; Ep. 5)

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 68 ;

Lh : 227 ; Lb : 220 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (H : 42 ; sect. 4X7)

fermeture avant du véhicule panneau fixe et

plein (h : 81 ; Lh : 68 ; Lb : 68 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule manque

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre brancard
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 144)
est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 6 ; l : 18)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque de fer illisible à
l'avant du brancard de caisse gauche
autres accessoires

OBSERVATIONS

Provenance : Grignols (Dordogne)
caisse : reposant sur le timon, règle de
basculement à 8 trous (L : 103 ; l : 9 ; Ep. 2)

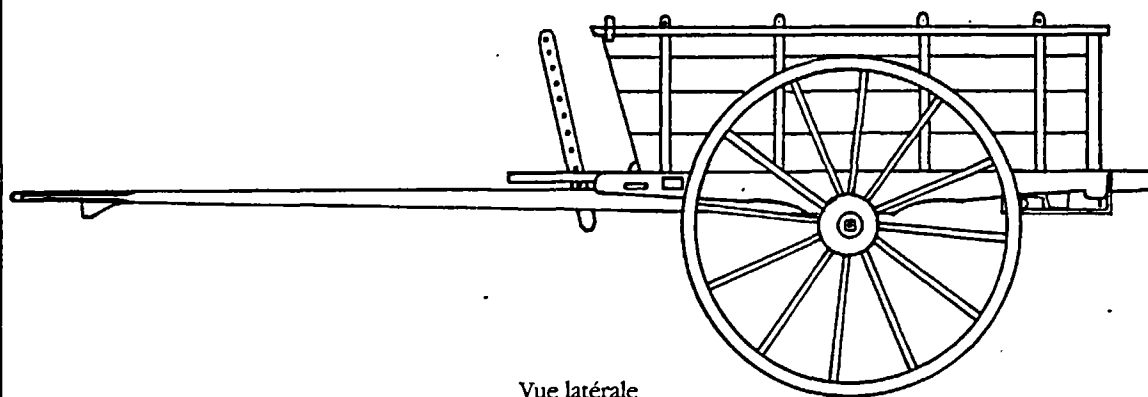
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

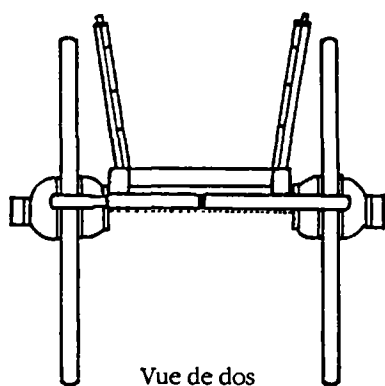
Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 33.01.04.

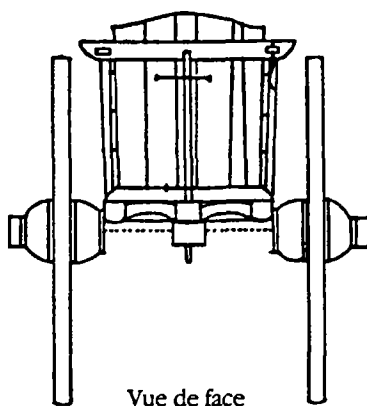
Lieu de conservation musée d'Aquitaine (Bordeaux) N° inventaire musée 81.18.02.



Vue latérale



Vue de dos



Vue de face

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 33.01.05

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 76.21.1

références photos 92.43.03 à 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 132), 12 rais

(Dr : L : 41 ; Ga : L : 40) section quadrangulaire

(Dr : 6X6 ; Ga : 7X6)

profil de roues roue gauche : neuve

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (Dr et Ga : D. 21 ; L : 40)

boîte unique

frettes 2 (Dr : Ep. A5 ; B & C manquent ; D3 ;

Ga : Ep. A4 ; B & C manquent ; D3)

jantes 6 (Dr : Ep. 8 ; l : 11 ; Ga : Ep. 9 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon mobile

(L sous caisse : 95 ; L hors caisse : 290)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie 101)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches fourche (L : 90), patins

boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 194 ; l : 101), butée (AV : L : 20,

AR : L : 16 ; sect. 10X10)

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu oui (L : 42 ; l : 10)

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines et fixes

(h : 48 ; Lh : 198 ; Lb : 200)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(h : 58 ; sect. 7X7)

fermeture avant du véhicule panneau plein fixe

(h : 64 ; Lh : 142 ; Lb : 95)

fermetures arrière du véhicule panneau plein

mobile

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil (L : 100 ; D. 10)

béquilles bois, articulées, 1 à l'arrière (L : 76)

sous le brancard de caisse droit ; 1 à l'avant

(L : 64) sous le timon

coffre

sièges

couleur goudron (?)

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Provenance : Lerm et Musset (Gironde),
confins Est des Landes

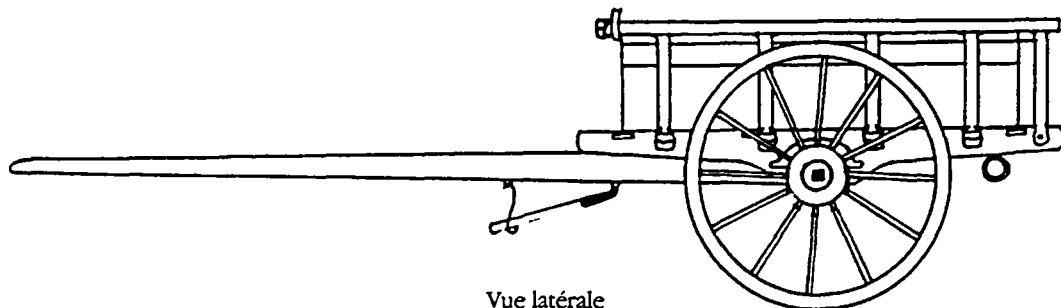
F I C H E I L L U S T R É E D E V É H I C U L E

Type de véhicule tombereau

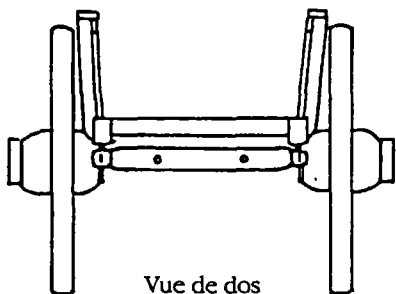
Réf. AFMA 33.01.05.

Lieu de conservation musée d'Aquitaine (Bordeaux) N° inventaire musée 76.21.01.

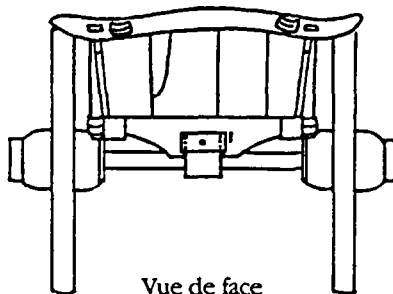
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de dos



Vue de face

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 33.01.06

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 77.11.7

références photos 92.42.11 à 15

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 121), 12 rais
(L : 42), section quadrangulaire (6X4)

profil de roues très légère écuanteur

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 16; L : 27)

boîte unique

frettes 1 (Ep. A4; B C D manquent)

jantes 6 (Ep. 6; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards articulés

(L hors caisse : 188; L sous caisse : 88)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 87)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 158; l : 173) butée arrière

(L : 15; sect. 6X13)

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, rotation autour d'un axe

métallique

protège roue/essieu oui

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Asne
01 = premier musée visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b, / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines et fixes (h : 55 ;

Lh : 170 ; Lb : 163 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (h : 50 ; sect. 5X6)

fermeture avant du véhicule panneau plein et

fixe (h : 55 ; Lh : 170 ; Lb : 163 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule manque

échelette

rehausses latérales mobiles (h : 17 ; Lh : 175 ;

Lb : 168 ; Ep. 3)

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles en bois articulées : 1 avant (L : 55) ;

1 arrière (L : 62)

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Châteauneuf-Léognan (Gironde) ;

caisse : tige métallique de basculement à

l'avant de la caisse (L : 95)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 33.01.07

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 75.22.1

références photos 92.42.16 à 22

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 118), 14 rais
(L : 39), section quadrangulaire (5X4)

profil de roues très légère écuaneur

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 15 ; L : 26)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A3 ; B2 ; C2 ; D2)

jantes 7 (Ep. 6 ; l : 17)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L sous caisse : 72 ;

L hors caisse : 222 ; l : 190 ; sect. 7X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L vois : 75)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignolles (H maxi : 13 ;

L maxi : 66 ; L mini : 25) et patins

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (Lt : 152 ; l : 75), butée arrière

(L : 15 ; sect. 10X7)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, rotation par axe métallique

(cf. observations)

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
L : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 50 ; Lh 175 ;
Lb : 155 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
H45 ; sect. 4X6

fermeture avant du véhicule panneau plein et
fixe (h : 56 ; Lh : 100 ; Lb : 65 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein et
mobile (h 53 ; Lh : 90 ; Lb : 102 ; Ep. 2)

échelette

rehausses latérales (h : 16 ; Lh : 160 ; Lb : 163 ;
Ep. 2) et au centre du panneau avant

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées : 1 avant en V au centre
(L : +/- 70), 1 arrière (L : 62)

coffre

sièges

couleur lie-de-vin

plaque de propriétaire plaque en zinc (?) au
centre de la rehausse avant : "U. Blancan/
propriétaire/Gde Portets"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Provenance : Portets (Gironde)

tige de basculement à l'avant de la caisse
(L : 93)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 33.01.08

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 76.21.2

références photos 92.42.23 à 31

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 179), 14 rais
(L : 61), section quadrangulaire (8X6)

profil de roues légère écuaneur

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 24; L : 45)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A7; B & C manquent; D4)

jantes 7 (Ep. 9; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide sur toute la
longueur du véhicule

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 105)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect (L : 355; l : 108), butées AR (L : 22;

sect. 8X12, Av (L : 18; sect. 10 X 10)

constitution du plancher

épars 6 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Asne

01 = premier musée

visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cliché

de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 45 ;
Lh : 195 ; Lb : 185 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
2 de chaque côté (H : 85 ; sect. 8X8)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage manque

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 125) est munie de 2 patins (le droit
manque)

sabots ou patins en bois (H : 45 ; sect. : 14X16)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil avant (L : 75 ; D. 10) et arrière (L : 88 ;
D. 12)

béquilles 1 arrière au centre (manque),
1 avant sous le timon

coffre

sièges

couleur goudron (?)

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Provenance : Lerm-et-Musset (Gironde)
mode de traction : L sous plancher : 355 ;
L hors plancher : 275
autres accessoires : possibilité de placer
4 grands piquets à l'avant et 2 à l'arrière

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 33.01.09

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 81.18.4

références photos 92.42.32 à 36, 92.43.01 à 02

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 158), 12 rais
(L : 55), section quadrangulaire (7 X 5)

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 19; L : 42)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6; B3; C manque; D3)

jantes 7 (Ep. 8; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 290;

L hors caisse : 290; sect. 11X10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie 90)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (Lt : 290; l : 86), butées AV (L : 18;

sect. 7X11) : AR (L : 21; sect. 8X12)

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu en fer

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Asne

01 = premier musée visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines en bas à mi-hauteur,
ajourées en haut (H : 86 ; L : 178)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (H : 100 ; sect. 6X12)

fermeture avant du véhicule non

fermetures arrière du véhicule non

échelette

rehausses latérales horizontales (l ÷ 23 ; L : 178)

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 160 ;
L entre sabots : 152) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 42 ; sect. : 6X12)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles articulées en bois : 1 avant, 1 arrière

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Provenance : Grignols (Dordogne)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 33.01.10

Lieu de conservation Musée d'Aquitaine, Bordeaux

N° inventaire musée 81.18.5

références photos 92.43.03 à 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 140), 14 rais
(L : 53), section quadrangulaire (Ep. 5X4)

profil de roues très légère écuaneur

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 15; L : 28)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A6; B & C manquent; D3)

jantes 7 (Ep. 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : +/- 210; l : 70;
sect. 4X11)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 86)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (Lt : 208; l : 83), butées arrière
(L : 9; sect. 5X9)

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines en bas à mi-hauteur,
puis ajourées (h : 61 ; Lh : 143 ; Lb : 147 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (H : 74 ; sect. : 4X3)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

**situation du dispositif de manœuvre levier sur
brancard droit**

mode de transmission tringle métallique (L : 215)

+ 2 traverses en bois articulées reliées entre
elles par une autre pièce perpendiculaire, et
dont une (L tot : 136 ; L entre sabots : 128) est
munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 29 ; sect. : 12X7)

**emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues**

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque à l'avant du côté
droit : "Ongelbert Edmond/au Mas/Grignols -
Dordogne"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule charrette "bros"

Réf. AFMA 40.01.01

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, Sabres

Association Française des Musées d'Agriculture

références photos

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons (D. 158), 14 rais

arrière-train

L : 54), section quadrangulaire (9X7)

liaison entre les trains

profil de roues plat

longe

porte-fond

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (L : 47)

matière fer (L voie : 118)

mode de verrouillage écrou

boîte unique

graissage graisse

fusée

frettes 4 (Ep. A5; B4; C4; D3)

modes d'attaches patins boulonnés rentrant

dans le plancher

suspension directe

jantes 7 (Ep. 10; l : 10)

PLANCHER

aspect oui (L : 481; l : 112), longerons avec

butées (cf. observations)

constitution du plancher

épars 10 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 711;

L sous caisse : 481; sect. 18X16)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 75 ;
Lh : 170 ; Lb : 194 ; Ep. 2), 8 bagues pour
ranchers mobiles

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(observ.)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses horizontales (Lh : 170 ; l : 30)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses (une en métal
et en bois) articulées reliées entre elles par
une autre pièce perpendiculaire, et dont une
L tot : 162 ; L entre sabots : 156) est munie de
2 patins

sabots ou patins en bois (H : 40 ; sect. : 10X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil avant (L : 84 ; D. : 11) et treuil
arrière (L : 84 ; D. : 13)

béquilles

coffre coffre avant (L : 43, h : 31, Prof. : 69)
avec ouverture gauche

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

ranchers : (h : 86 ; sect. 6X6), 8 bagues pour
ranchers mobiles
transport de la résine en tonneaux qui roulent
sur 2 rails en bois placés sur le plancher
véhicule à rattacher au type "Casenave" ;
entreprise de scierie et de fonderie qui a
vulgarisé ce type de caisse montée sur pneus
et non sur roues comme ici
plancher : avant (L : 20 ; sect. 14X10)
et arrière (L : 30 ; sect. 11X14)

Type de véhicule chariot dit "CA"

Réf. AFMA 40.01.02

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, Sabres

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description train avant (h : 33 ;

L : 77 ; l : 11) : fourche (L : 72)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train train arrière (h : 37 ; L : 77 ; l :

11) :

fourche (L : 72)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 130)

porte-fond

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (D. AV : 91 ; AR :

113)

rais AV : 10 (L : 28) ; AR : 12 (L : 39), section

quadrangulaire (AV : 6X5 ; AR : 7X4)

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D. 17 ; L : 39 ; AR : D. 17 ;

L : 37)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (Ep. A3 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 5 (Ep. 8 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. 7 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 307 ;

sect. 10X12)

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 2 étriers ; AR : 2 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 300 ; l : 67)

constitution du plancher

épars 4 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales 4 trous

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule 2 trous pour corne

fermetures arrière du véhicule 2 trous pour
corne

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil (L : 68 ; D. : 10)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

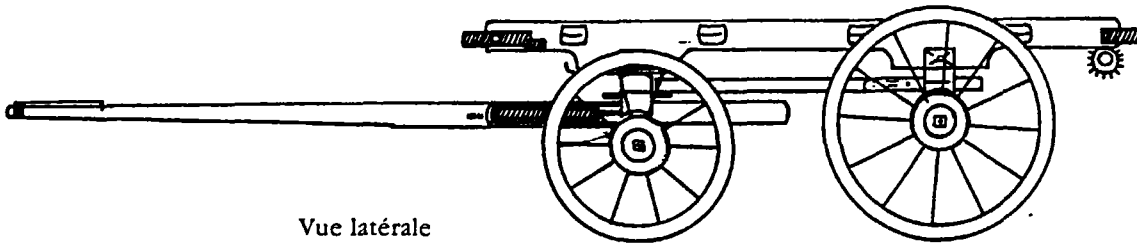
Cartel: CA, autrefois très répandu dans
toutes les Landes et la Gascogne; utilisé
pour toutes les sortes de charrois, servait
en outre d'unité de mesure pour les matières
pondéreuses; commença à disparaître au
déb. XIXe s., remplacé par le "bros".

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

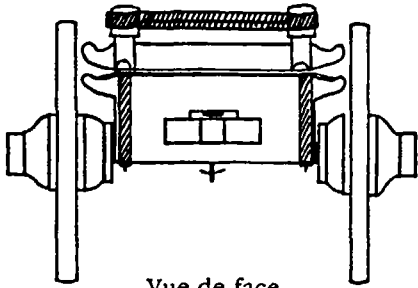
Type de véhicule chariot à quatre roues "CA" Réf. AFMA 40.01.02.

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande (Sabres)

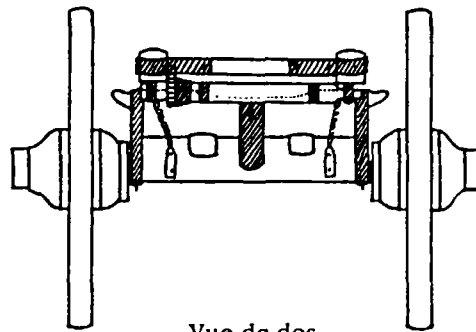
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



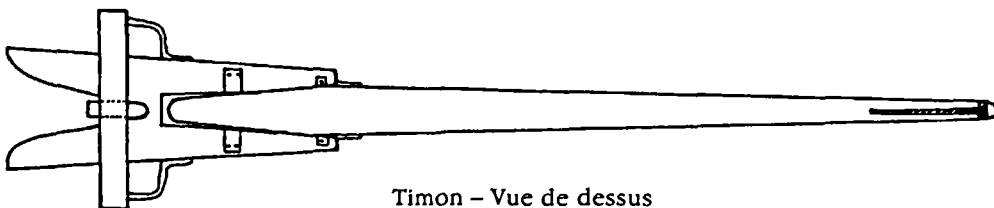
Vue latérale



Vue de face



Vue de dos



Timon - Vue de dessus

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 40.01.03

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, Sabres

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 133), 14 rais

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 15; L : 34)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A7; D3)

jantes 7 (Ep. 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 181; sect. 8X6)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 122)

mode de verrouillage essieu patenté avec graissage huile

fusée

modes d'attaches patin boulonné relié au centre de l'épars du milieu

suspension à ressorts (Lt : 133)

PLANCHER

aspect bois, avec butée arrière (L : 10; sect. 6X6)

constitution du plancher

épars 3 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe (L : 159; l : 102)

protège roue/essieu

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines avec décor de balustres en hauteur (h : 61; Lh : 137; Lb : 159; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
4 de chaque côté (H : 36; sect. : 4X4)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule panneau arrière mobile (h : 41; Lh : 104; Lb : 101; Ep. 1)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles 2 à l'avant sous les brancards,
1 à l'arrière au centre

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire sur la ridelle avant gauche, inscription : "Dupin-Dulau/Sabres"
autres accessoires

OBSERVATIONS

cartel : ce véhicule léger, de la fin du XIXe s., était le moyen de locomotion privilégié pour les gens d'une certaine aisance et tenus souvent de se déplacer (propriétaires importants, médecins, commerçants...);
Don Assoc. Félix Arnaudin à Labouheyre

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char dit "bros"

Ref. AFMA 40.01.04

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, Sabres

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 143), 14 rais (L : 53) décalés un sur deux, section quadrangulaire (8X5)

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 21; L : 44)

boîte unique

frettes 4 (Ep. 1; l : 12)

jantes 7 (Ep. 7; l : 12)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 288, L sous plancher : 110)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 103)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignole (h maxi;

L maxi : 41; L mini : 35) avec patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 252; l : 128), supporté par

2 longerons avec butées

constitution du plancher

épars 4 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales fixes et pleines (h : 70 ;

Lh : 210 ; Lb : 206 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

2 de chaque côté (H : 106 ; sect. : 6X6) ;

AV : 4 trous pour ranchers et AR : 2 trous

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil arrière en fer (L : 50 ; D. : 2)

béquilles en bois, articulées : 2 à l'avant sous
les brancards, 1 béquille arrière au centre

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire sur ridelle avant

gauche :

"Morin Meunier/à Sabres/Landes"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Don Camille Dussaud, Sabres.

Cartel : véhicule, plus maniable et léger que
l'ancien "CA", se répandit dans les Landes
au XIXe s. ; lié aux nécessités de la nouvelle
économie forestière de cette époque
(débardage, transport résine...) appartenait
à un meunier.

brancards se prolongeant sous le plancher,
dont les extrémités sont fixées sous l'épave du
centre avec boulon

Type de véhicule char dit "bros"

Ref. AFMA 40.01.05

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, Sabres

Association Française des Musées d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 129), 14 rais

(L : 50), section quadrangulaire (9x6)

profil de roues incurvé, légère

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 21; L : 41)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6; B4; C3; D3)

jantes 7 (Ep. 2; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer (L vois : 114)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 224; l : 108), reposant sur

deux longerons avec butées

constitution du plancher

épars 3 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon (Lt : 367; L sous

caisse : 111; section 10X12)

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographe prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h, / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines et fixes (h : 65; L : 224;

Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

3 de chaque côté (H : 75; : 8X7)

fermeture avant du véhicule 2 trous pour
ranchers

fermetures arrière du véhicule 2 trous pour
ranchers

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles en bois, articulées : AV : 1 au centre;
AR : 1 au centre

coffre

sièges

couleur rouge

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

plancher : butées AV (L : 5, sect. 7X13)
et AR (L : 20; sect. 8X14)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char "bros"

Ref. AFMA 40.02.01

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, antenne de Luxey

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 147), 14 rais
(L : 58), section quadrangulaire (8X5)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 19; L : 42), légèrement
encastré sous plancher

boîte unique

frettes 2 (Ep. A5; D4)

jantes 7 (Ep. 5; l : 12)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards articulés (Lt : 278;
L ss caisse : 105; sect. 9X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 102)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles et patins

boulonnés

suspension bois

PLANCHER

aspect bois (Lt : 220; lt : 115) supporté par

2 longerons avec butées

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante à l'aide d'une barre d'action
de la caisse (L : 110)

protège roue/essieu caisse forme protège moyeu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15 26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales fixes et pleines (h : 166 ;
Lh : 173 ; Lb : 170 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule 2 trous pour
ridelle, 2 ranchers (h : 96 ; sect. 8X6)

fermetures arrière du véhicule 2 trous pour
ridelle, 2 ranchers (h : 96 ; sect. 8X6)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles en bois, articulées : 1 béquille au
centre à l'avant ; 1 béquille au centre à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleue/verte

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

charge : tonneaux de résines

caisse : pivote autour de l'essieu

plancher : AV (L : 8 ; sect. 9X6)

AR (L : 15 ; sect. 10X6)

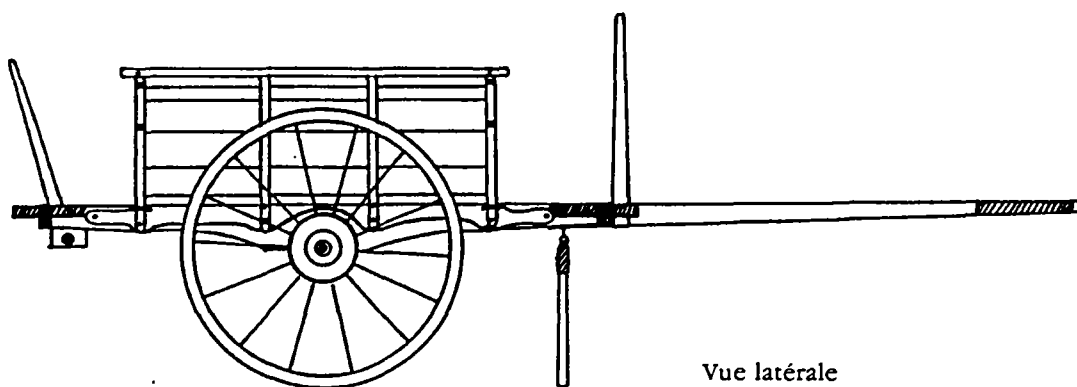
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

Type de véhicule "bros" landais

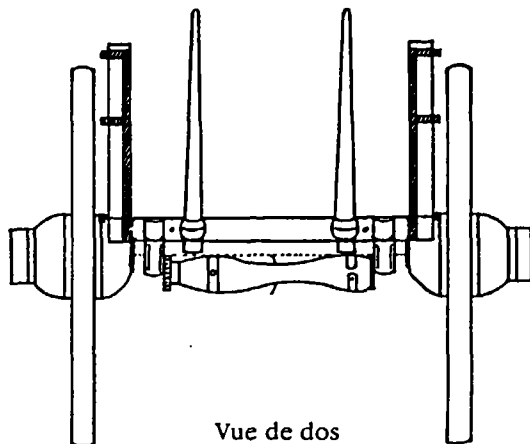
Réf. AFMA 40.02.01.

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, antenne de luxey

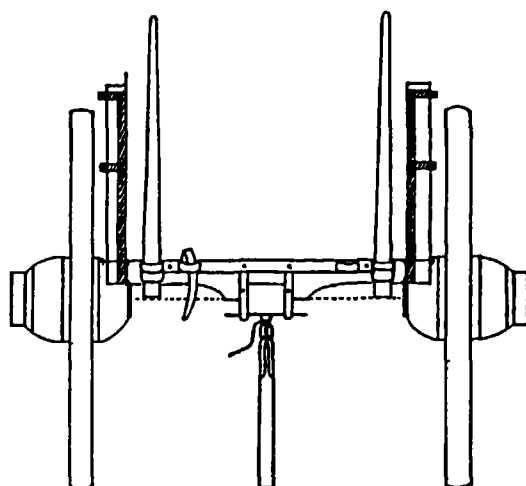
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de dos



Vue de face

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char "bros"

Réf. AFMA 40.02.02

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, antenne de Luxey

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues froues à rayons (D. 130), 14 rais
décalés un sur deux (L : 52), section
quadrangulaire (8X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 21 ; L : 45)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A5 ; D4)

jantes 7 (Ep. 1 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 368 ;

L sous caisse : 93 ; sect. 11X10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 106)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 284 ; lt : 114), soutenus par
deux longerons avec butées

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines et fixes
(h 71; Lh : 200; Lb : 184)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule 2 pieux (h : 117;
sect. 6X7), 2 trous pour ranchers

fermetures arrière du véhicule 2 pieux (h : 110;
sect. 6X7), 2 trous pour ranchers

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil arrière (L : 100; D. : 5)

béquilles en bois, articulées : 1 au centre à
l'avant; 1 au centre à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire à l'avant de la ridelle
droite : "Dulon Jean/Colon/Luxey"

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport : tonneaux de résines

butées : avant (L : 20; sect. 8X7)

et arrière (L : 18; sect. 10X18)

Type de véhicule char "bros"

Réf. AFMA 40.02.03

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, antenne de Luxey

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 150), 14 rais
(L : 59), section quadrangulaire (sect. 5X4)

profil de roues très légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 17; L : 38)

boîte unique

frettes 2 (Ep. A5; D3)

jantes 7 (Ep. 6; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 106)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (Lt : 252; l : 112), soutenu par
deux longerons avec butées

constitution du plancher

épars 4 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 273;

L sous caisse : 105; sect. 6X7)

CAISSE

aspect basculante, tige métal. d'action. à l'AV
de la caisse (L : 112)

protège roue/essieu oui (L : 29; l : 8)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h, H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 62 ;
Lh : 171 ; Lb : 160 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
4 de chaque côté (H : 66 ; sect. 4X4)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette échelette (h : 75 ; L : 76 ; Ep. : 1)
à claire-voie mobile

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles en bois, articulées : 2 à l'avant sous
les brancards, 1 à l'arrière au centre

coffre

sièges

couleur bleue/goudron

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

plancher : butées avant (L : 16 ; sect. 6X7) et
arrière (L : 16 ; sec. 6X7)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char "bros"

Réf. AFMA 40.02.04

Lieu de conservation Écomusée de la Grande Lande, antenne de Luxey

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, 14 rais, section quadrangulaire

profil de roues très légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal

boîte unique

frettes 2

jantes 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons + rivets

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 290;

L sous caisse : 105; l : 92; sect. 7X9)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 258; l : 109), soutenu par deux longerons avec butées

constitution du plancher

épars 4 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu métalliques (L : 27; l : 4)

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01 03

signifie :

02 = département de l'Alsne

01 = premier musée

visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales oui (h : 66 ; Lh : 177 ;
Lb : 162 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(observ.)

fermeture avant du véhicule pieux (h : 100 ;
sect. 6X6)

fermetures arrière du véhicule panneau mobile
(h : 19 ; L : 121 ; Ep. 2)

échelette échelette mobile avant (H : 19 ;
L : 121 ; Ep. : 2)

rehausses

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre arrière
ridelle gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 156 ;
L sous sabots : 154) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 32 ; sect. : 10X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil avant (L : 133 ; D. 7) et arrière (L : 104 ;
D. 4)

béquilles en bois, articulées : 2 à l'avant sous
les brancards, 1 à l'arrière

coffre (L : 27 ; l : 19 ; Prof. 92) derrière essieu
sur tte largeur plancher
sièges

couleur bleu : contribue à chasser les
mouches (?)

plaque de propriétaire zinc : "Lagrouts Jean/
Cne de Bourriot/Con Roquefort/Landes"

autres accessoires marche pied arrière brancard
droit

O B S E R V A T I O N S

transport des tonneaux de résine

couleur : composée d'oxyde de plomb et
d'essence de térébenthine (?)

plancher : butées avant (L : 17 ; sect. 7X7) et
arrière (L : 17 ; sect. 7X7)

A U V E R G N E



CANTAL
HAUTE-LOIRE
ALLIER
PUY-DE-DÔME

EXTRAIT

COMMUNE DE SAINT-AMANDIN

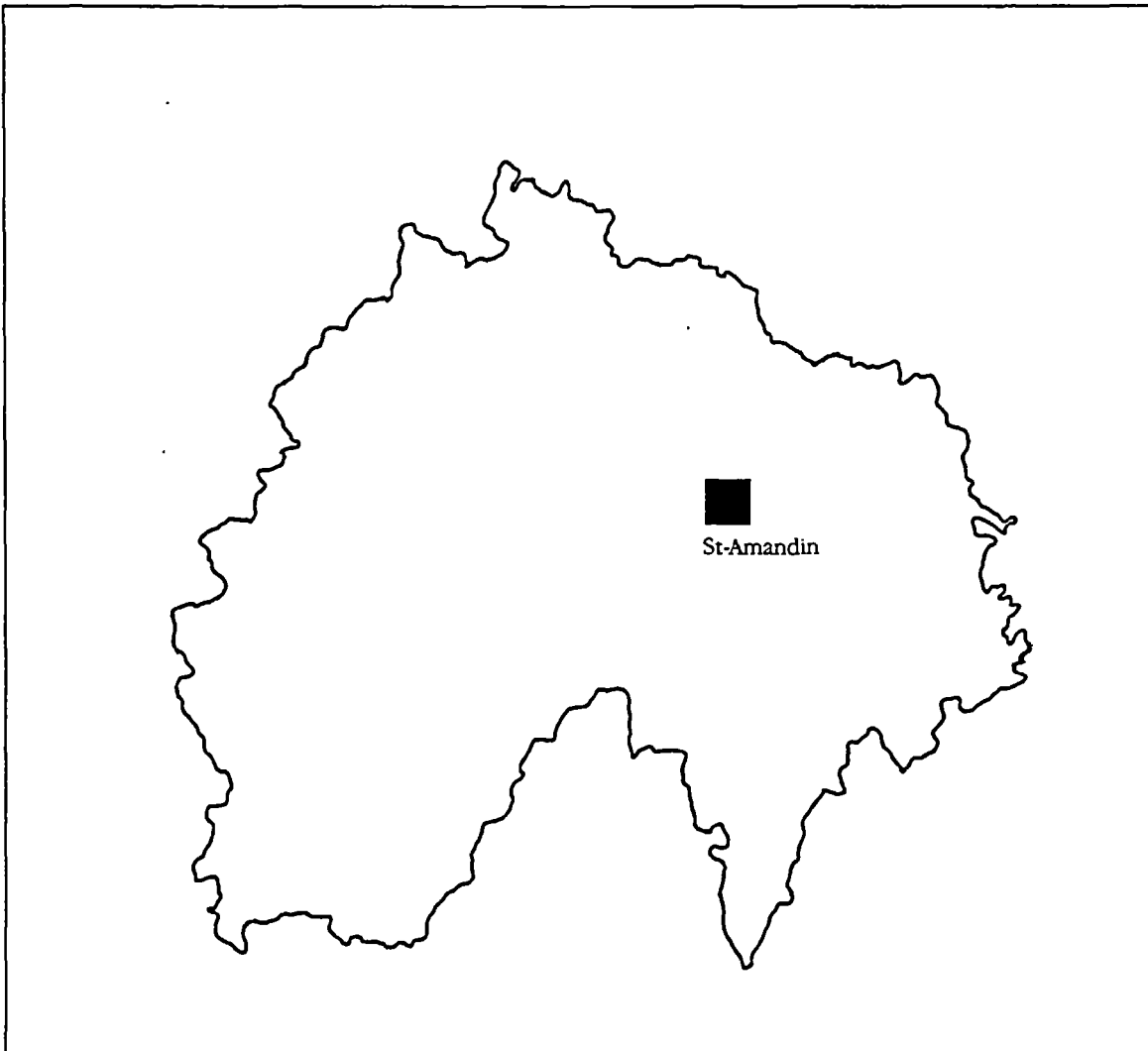
LE 08.07.1937

C.R.C. 4- 45

A St-Amandin, on utilise actuellement un char à deux roues munt de ridelles, auquel on attelle deux vaches pour le transport du foin, du bois, etc. Souvent une paire de renfort est nécessaire. Ce chariot sert aussi au transport des veaux et des porcs qui sont alors enfermés pour le voyage, cabotant dans une grande caisse à claire-voie. Il est évident que l'on utilise de préférence des camionnettes si c'est possible. (...) Pour le fumier, le terreau, les pierres, le sable, etc. on emploie le tombereau, à deux roues lui aussi, mais plus petit que le char. Détail à noter l'attelotre, que l'on enfonce dans le timon pour servir d'arrêt aux anneaux du joug, est en bois (frêne). On m'a affirmé qu'on n'utilisait pas d'attelotre en fer ou en acier par crainte des

incendies de granges. Je crois plutôt qu'il s'agit surtout d'une vieille coutume rappelant la route (voie commerciale?) du fer, et aussi d'une économie : l'attelotre ne coûte rien ; malheureusement elle casse particulièrement si le char ou le tombereau versent. L'essieu des deux véhicules précités étaient autrefois en bois. Il en existe encore quelques-uns ainsi faits mais ils sont de plus en plus remplacés par des essieux métalliques. Le père Brunet, âgé de 85 ans, m'a déclaré que durant sa jeunesse, on ne fabriquait que des essieux en bois. Les roues de char elles-mêmes étaient en bois. Ce n'est que plus tard, m'a-t-il dit, qu'on a commencé à utiliser les bandages en fer. Les jantes étaient épaisses et larges ; en orme, frêne ou hêtre ; les rayons courts et le moyeu étaient plutôt en chêne. L'essieu était fixé de préférence dans un vieux "fayard" (hêtre).

Les charrettes, ajoute le Père Brunet, n'existaient pour ainsi dire pas. Les premières qui entrèrent en circulation étaient à 2 roues, tirées par des



ânes, rarement par un cheval. Elles n'avaient pas de ressort. Le bon vieux ne peut guère préciser la date de l'apparition de ceux-ci mais cela ne doit pas remonter à plus de 50 ans. A St-Amandin, on ne connaît pas le char à 4 roues, muni de grandes ridelles, qui est en usage concurremment avec le "tomboré" dans le Puy-de-Dôme et la Haute-Loire, pour le transport du foin ou du bois. Lorsqu'on veut charger des arbres, on enlève toute la superstructure du char, et l'on ne conserve que les deux "cousures": avant-train muni de 2 roues et d'un timon articulé; l'arrière portant des roues plus hautes que celles de devant. Les deux "cousures" sont jointes ou séparées selon la longueur des arbres à charrier. A St-Amandin, on emploie un modèle de grand char un peu semblable à celui que je viens de décrire brièvement. Mais ici les 2 roues de l'arrière sont très hautes et elles sont réunies par un essieu voûté sous lequel on attache avec de fortes chaînes les gros sapins. Le talon de l'arbre porte sur l'essieu des 2 roues avant, tandis que le corps se balance librement entre les 2 grandes roues arrière. Le centre de gravité du chargement est ainsi très bas, et point n'est besoin de craindre la verse.

ENQUÊTES EN 1943 ET 1944

1 Bains

2 Brioude

3 Caytes

4 Fay-sur-Lignon

On ne connaît que les chars à deux roues. Mais, dans la région du Mezenc, on utilisait la "leille", traîneau sur lequel on arrimait de petites meules de foin.

5 Landos

Véhicule à deux roues et à timon.

6 Langeac

A Langeac même, c'est assez plat, on emploie des chars à quatre roues "chars doublés" et aux alentours où le sol est en pente et accidenté, on emploie les chars à deux roues. Dans les premiers, le timon est mobile et est indépendant du char, tandis que dans les chars à deux roues, il est fixe.

7 Loudes

Les charrettes sont à deux roues. Pour le charroi du bois, on connaît aussi le char à quatre roues : le "doublé".

8 Paulhaguet

On utilise des chars à quatre roues pour porter les fourrages. Le fond est étroit, de chaque côté se trouve une ridelle. La forme du char est évasée.

On peut le "billier" lorsqu'il est chargé avec une "latte". Pour les autres travaux, transport du fumier ou des céréales, on utilise le tombereau à deux roues et un timon.

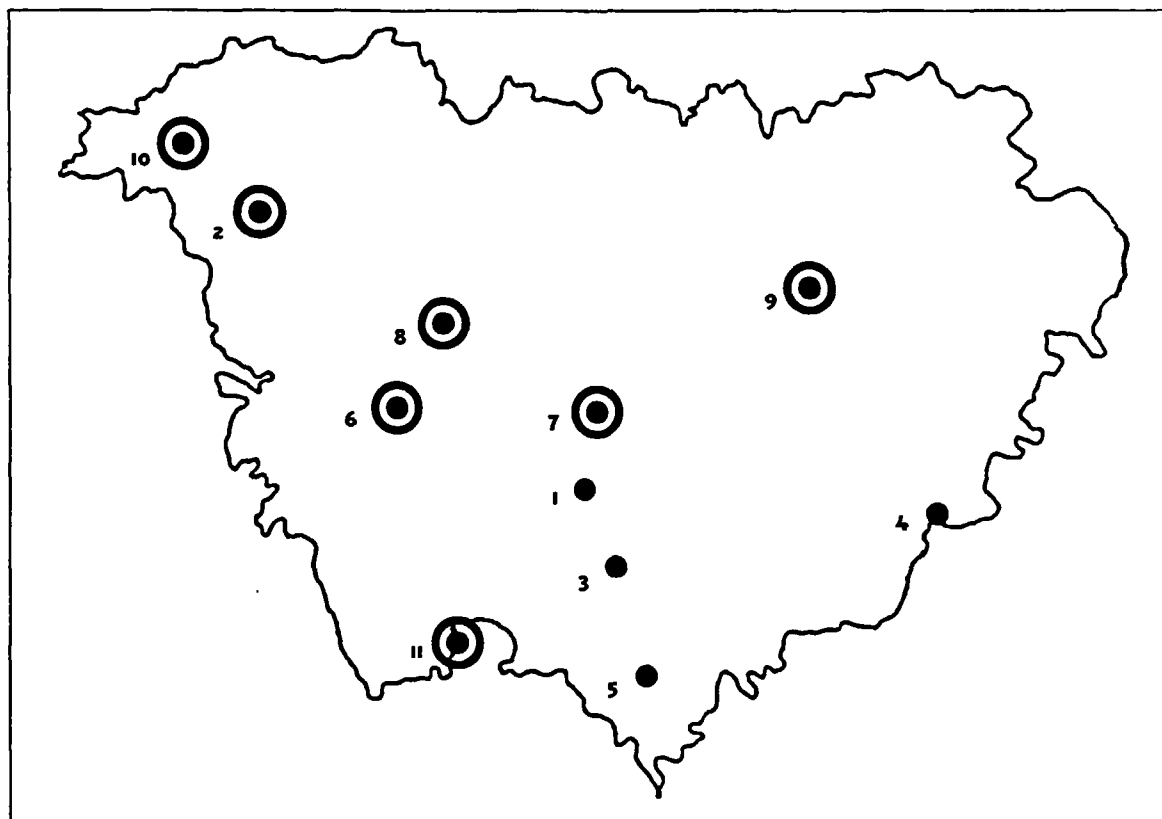
9 Retournac

Pour les transports agricoles, on utilise seulement le char à deux roues. Cependant, pour les charrois du gros bois, on emploie le char à quatre roues : le "doublé".

10 Saint-Géron

On utilise des chars à quatre roues pour rentrer le foin.

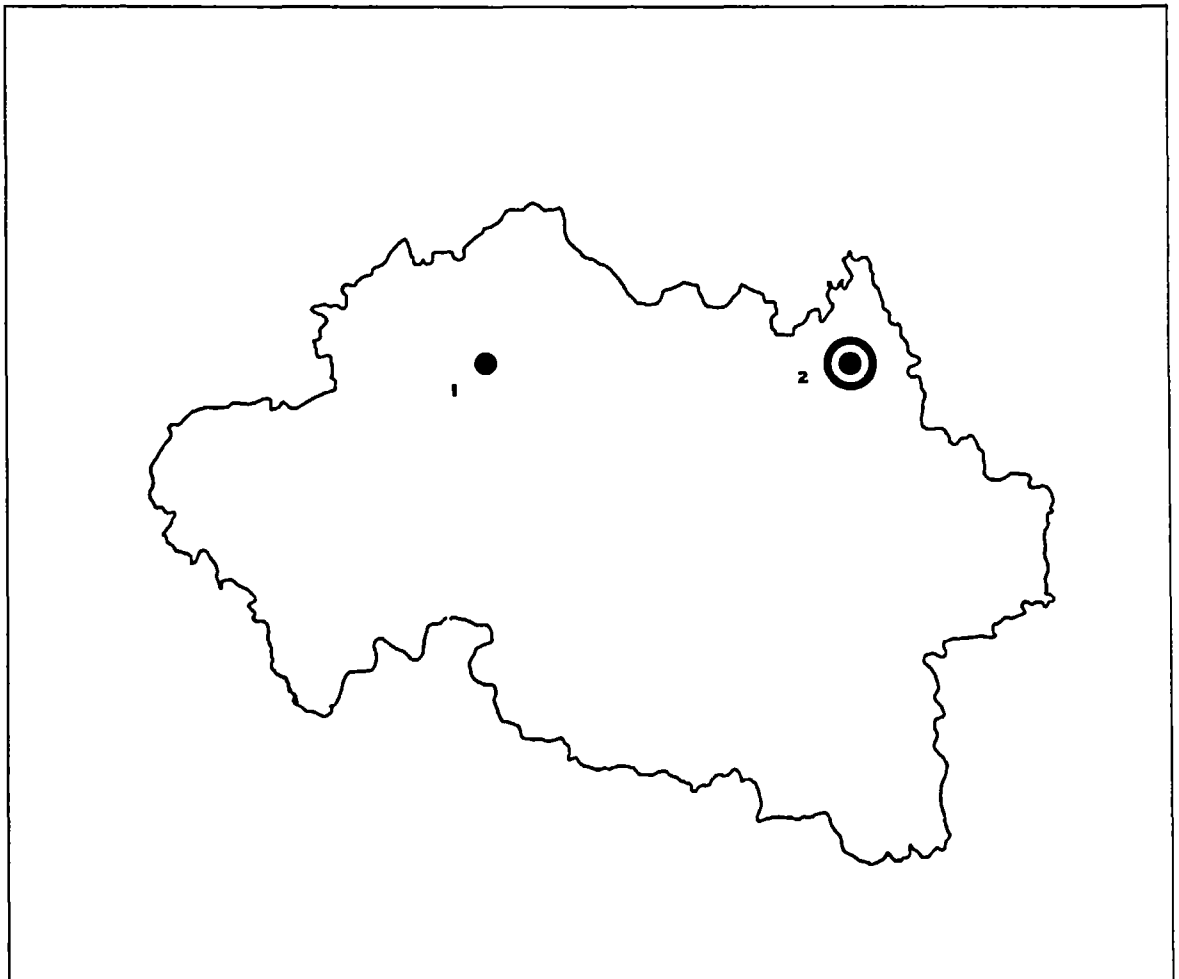
11 Thoras



ENQUÊTES EN 1944

1 Bourbon-l'Archambault

2 Chevagnes



ENQUÊTES EN 1966

1 Mareughéol

ENQUÊTES EN 1961

2 Tout-sur-Meymont

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DU PUY-DE-DÔME

C.R.C. 4.11.

ARRONDISSEMENT D'ISSOIRE, PAR MARC DOUSSE

(...) Le char à transporter les gerbes et le foin n'a rien de spécial dans sa forme par ici : étroit au fond avec des ridelles placées obliquement de chaque côté et qui lui donnent une forme évasée, il est surmonté en son milieu après le chargement, d'une perche horizontale qui a ses deux bouts retenus dans des trous de deux perches verticales placées à l'avant et à l'arrière du char.

Avec le char, il y a le "barro" plus petit, destiné au même usage, et muni de ridelles verticales; il ne comporte pas de perches mais a à l'arrière la

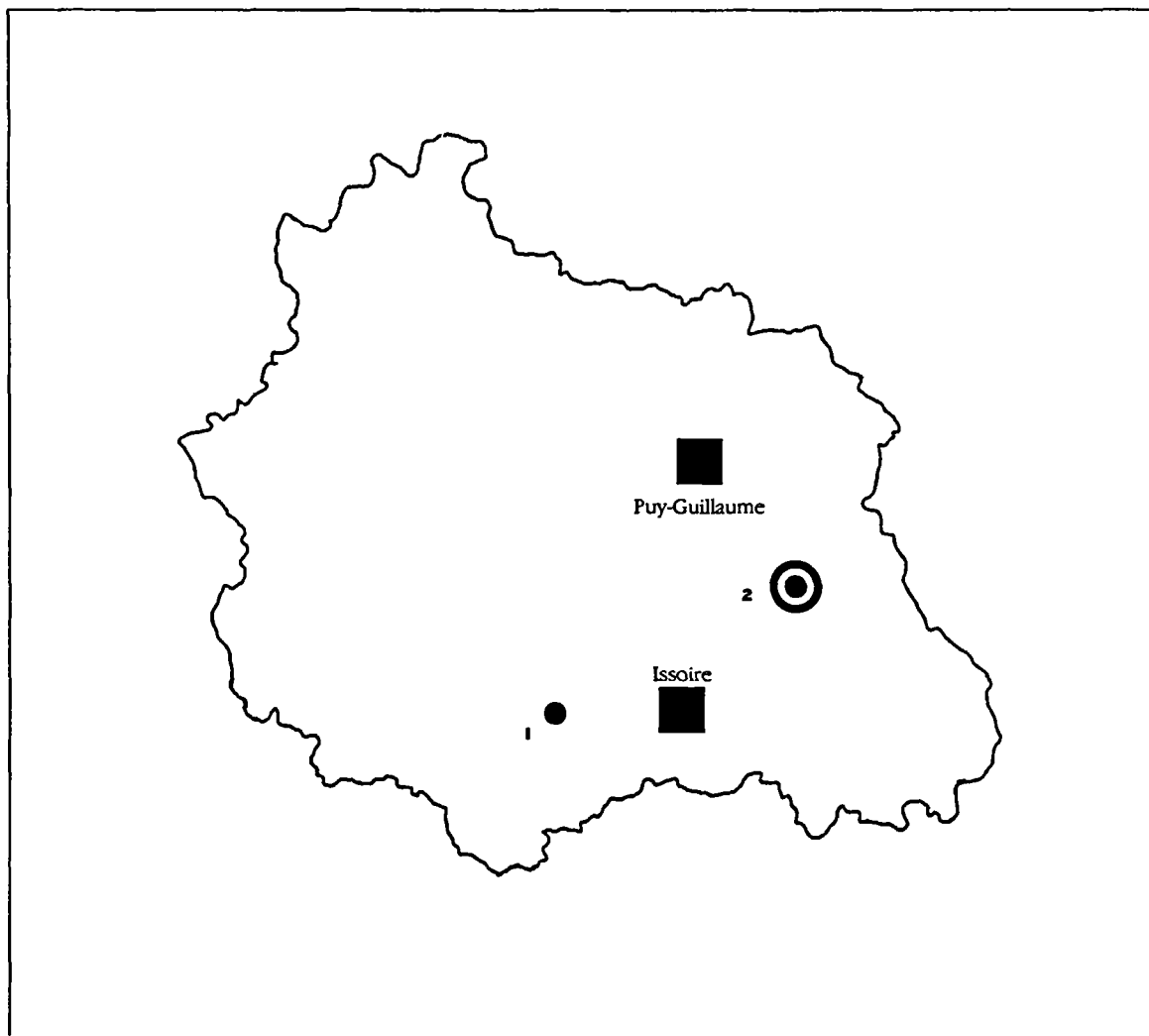
"mécantque" où est attachée une corde qu'on serre pour maintenir le chargement. L'un et l'autre sont munis d'un timon pour l'attelage des vaches souvent en bois de frêne. Ils ne semblent pas avoir subi de changements depuis longtemps.

La charrette

C'est le "barro" qui était la charrette employée le plus fréquemment pour le transport, concurremment avec le tombereau, réservé aux transports des betteraves, pommes de terre, fumier. Il servait à conduire aux foires veaux et porcs dans une caisse spéciale placée dessus; celle-ci de création assez récente (pas plus de trente ans environ); auparavant on attachait tant bien que mal ces bêtes aux ridelles du "barro"; ou souvent on les menait à pieds ce qui était fort long étant donné les caprices de ces animaux qui s'arrêtaient ou prenaient le large sans prévenir...

Ces voitures: le char, le "barro", le tombereau n'ont jamais eu de ressorts.

La charrette employée avec le cheval et munie



de ressorts n'est pas arrivée par là avant 1860 et en petit nombre. Elle n'a eu droit de cité ici que vers 1890. Les propriétaires aisés en possédaient (on disait posséder "une voiture") n'étaient pas très nombreux : cinq ou six par village au plus. (...)

On peut ajouter à ces indications celles concernant le joug des vaches, pièce de bois assez compliquée où s'emboîte la tête de la vache et spécialement la base de ses cornes ; on l'assujettit au moyen de lanières les "juilles", qui s'entrecroisent sur le haut de la tête, en la protégeant par un coussinet, le "frontiau", rembourré de chiffons ou de crin.

Ces jougs, d'une fabrication assez spéciale, ne se faisaient pas à domicile ; on les trouvait seulement aux foires, particulièrement de la montagne, où des menuisiers semblaient en avoir la spécialité.

On fixait le timon du "barro" au joug en le passant dans deux anneaux en fer placés au milieu du joug, les "redondes" ; un trou creusé dans le timon recevait une sorte de gros clou en fer "l'atteloir" qui retenait ainsi le timon entre les redondes.

EXTRAIT
COMMUNE D'ISSOIRE
C.R.C. 4.6.

(...) Le chariot s'appelle "barot" ; tiré d'abord par les bœufs attelés par paires dans les anciennes bories ; puis après 1870, plus généralement par vaches.

Il est constitué de : 2 roues pas très hautes (diam. : 1 m à 1,20 m) ; un essieu en bois (anciennement) puis en fer ; un plancher rectangulaire (longueur : 1,50 m ; largeur : 0,70 m) ; 2 côtés mobiles à l'avant et à l'arrière (hauteur : 0,40 m à 0,50 m ; 1 planche arrière mobile. La capacité de l'ensemble est de $1,50 \times 0,70 \times 0,5 = 0,5 \text{ m}^3$

L'essieu est placé de telle sorte que l'avant pèse légèrement plus que l'arrière.

Devant, un timon en bois : longueur : celle d'une vache + 0,30 à 0,40 m pour que le train arrière des deux vaches ne touche pas le "barot".

Le timon est passé dans les deux boucles du joug. La partie qui ressort à l'avant est percée d'un ou deux trous dans l'un desquels on passe une tige métallique avec chapeau. Alors, le barot est attelé.

Le barot constituait avec l'araire, puis la charrue, puis le char à quatre roues l'outillage élémentaire d'une petite ferme.

Il servait :

a) à mener au marché veaux et cochons

b) à mener le fumier au champ

c) à mener les pommes de terre du champ à la cave

d) à mener une petite charge de fourrage vert

Essentiellement, depuis 1900, les 2 modifications du chariot ont été :

– une augmentation de sa capacité

– modification du système d'attelage : on lui applique à l'avant à la place du timon, un système pouvant s'atteler au collier du cheval. (...)

EXTRAIT
COMMUNE DE PUY-GUILLAUME (PLAINE DE LA LIMAGNE), PAR M. GOUTAY, INSTITUTEUR, LE 29 AVRIL 1937.
C.R.C. 4-14

(...) Le chariot est appelé "chai". Il est utilisé pour le transport des foin, blés, pailles, fagots, et troncs d'arbres (dans ce dernier cas, on enlève les ridelles du char).

Pour "biller" (serrer fortement) le char plein de gerbes ou de foin, le câble était autrefois d'abord fixé à l'arrière du char, au "banchou", puis serré au sommet à l'aide de deux forts morceaux de bois "billa". Aujourd'hui tous les chars sont munis d'un cric. Comme le cheval est beaucoup plus répandu qu'autrefois, on demande au charron de faire une limonière amovible pour pouvoir indistinctement y atteler des vaches ou un cheval depuis qu'on adjoint également des fourragères, à l'avant et à l'arrière pour le transport du foin.

A la montagne, le char était souvent monté par le paysan lui-même qui demandait simplement au charron de lui faire les roues "redas", le "bauchou" la "guilla" et le "foucé". Pour le "cro", la "ciarçidé", les "ralons", le paysan utilisait des bois ronds et non façonnés. Le char était moins haut et plus léger que dans la plaine. Peu à peu d'ailleurs, c'est le charron qui est chargé de terminer entièrement le char.

Pour le transport du fumier, de la terre, du sable, les paysans utilisent la "barcelo", traînée par deux vaches, et le "tombaré", qui sont de modèle courant. Toutefois, les côtés, le devant et le derrière de la "barcelo" sont droits (L : 150 cm,

l: 75 cm b: 65 cm); tandis que dans le "tombaré" qui est plus grand, ils vont en s'évasant.

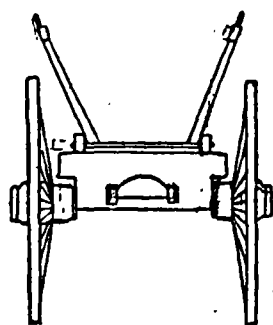
Depuis la guerre, "barcelo" et "tombaré" sont munis de bausses mobiles que l'on fixe pour le transport des pommes, des pommes de terre.

Le "chorto" est une charrette utilisée pour le transport des bêtes (veaux, cochons, volailles), des gens. La suspension est relativement souple.

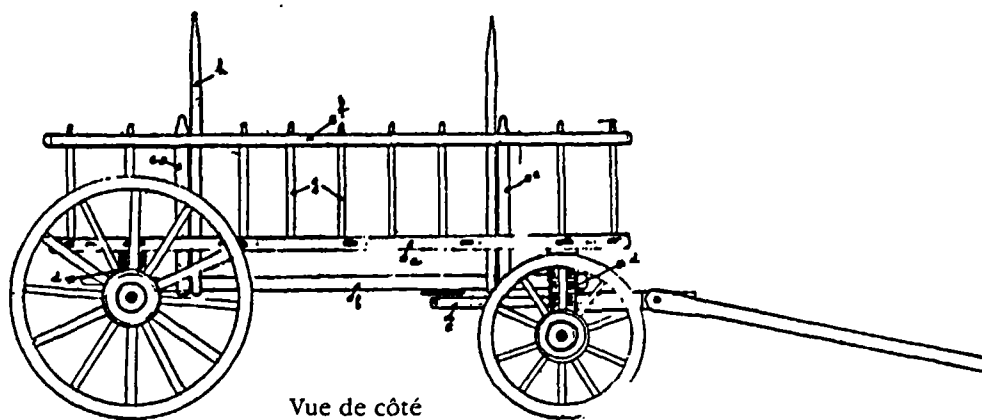
Elle est assurée à l'avant par deux ressorts jumelés (un de chaque côté) et à l'arrière par trois autres ressorts.

Pour les courses, sans marchandises à transporter, on utilise également des voitures à deux roues dont la forme varie suivant les idées et le but de chaque propriétaire.

Depuis quelques années, les paysans aisés remplacent le bandage de fer des roues par des bandages caoutchoutés. (...)



Vue de derrière



Vue de côté

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 75.01.01

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 63.111.23

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 95 ; AR : D. 130)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 29) ; AR : 12 rais (L : 50), section

quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoidal, AV (D inf : 15 ; L : 35) ;

AR (D inf : 15 ; L : 35)

boîte unique

frettes

jantes AV : 6 ; AR : 6

bandage cercle d'embattage (Ep. : 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 342)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train ; armons

(L : 100) reliés par une sassoire (L : 110)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train ; fourche (L : 110)

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 80) ; AR (L voie : 86)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect L. : 2 92 ; l. : 66

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cli-

ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-

sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 55 ; L sup : 301 ;
L inf : 301)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 153) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 20 ; l. : 12)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière (L. ; D. :)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Fabriqués vers 1912 par M. Batteux, charron à
Charbonnières-les-Vieilles, hameau des Palles
(Puy-de-Dôme)
utilisés au hameau de Pont-de-Péry
(Puy-de-Dôme)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 75.01.04

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 985.52.1

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais ;

AR : 12 rais, section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal

boîte unique

frettes AV : 4 ; AR : 4

jantes AV : 6 ; AR : 6

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train ; armons

reliés par une sassoire

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train ; fourche

liaison entre les trains

longe fixe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div : nombre de divisions

Ep : épaisseur

ext : extérieur

b / H : hauteur

inf : inférieur

int : intérieur

L : longueur

l : largeur

max : maximum

min : minimum

sect : section

sup : supérieur

t : total

term : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

fermeture avant du véhicule ajouré

fermetures arrière du véhicule ajouré

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur marron

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Fabriqué    Thionne (Allier) vers 1938 par
Louis Bernard, charron ;
utilisé    "L'Epinglier" Thionne (Allier)
jusque vers 1970 par M. Chevalier, pour le
transport de foin, gerbes, paille, bois, sacs,
engrais, fumier.
Précédemment, utilisation d'une carriole   
deux roues.

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 75.01.05

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. : 84; AR : D. : 165)

type de roues roue à rayons, AV : rais (L : 22; sect. : X); AR : rais (L : 56; sect. : X), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 20); AR

(D inf : 20)

boîte unique

frettes AV : 2; AR : 2

jantes AV : 5; AR : 7

bandage cercle d'embattage (l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 67); AR (L voie : 67)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

fermeture avant du véhicule plein

fermetures arrière du véhicule plein

échelette sans

rehausses latérales (H : 8 ; L sup. ; L inf. : Ep. :)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot. : 190 ;
l : 11 ; L entre sabots :) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H ; ; sect. : 39X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur vert/bleu/blanc

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 75.01.06

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 66.66.166

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais,
section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes AV : 2

jantes AV : 6

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches encastrure avec empattement

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe + cage

protège roue/essieu oui

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ex. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

utilisé par Laurent Girbal, hameau "Les Fajoux"
à La Trinitat (Cantal)

BOURGOGNE



CÔTE-D'OR
SAÔNE-ET-LOIRE
NIÈVRE
YONNE*

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1943 ET 1944

1 Agey

On utilise depuis toujours la charrette à deux roues "bréarde" et le tombereau ordinaire à deux roues.

2 Alise-Sainte-Reine

3 Arnay-le-Duc

La charrette à deux roues était la plus employée, celle à quatre roues était utilisée pour les exploitations les plus importantes. Le prix d'achat de cette dernière était par ailleurs plus élevé, ce qui en interdisait l'acquisition à la majorité des cultivateurs.

4 Aubaine

Véhicules à deux roues exclusivement.

5 Autricourt

6 Beaunotte

Utilisation la plus fréquente de charrettes à deux roues dites "bréardes". Il y a eu aussi quelques chars à quatre roues mais tous d'importation, amenés par des fermiers venant de régions voisines où il y en avait (région de Recey-sur-Ource).

7 Bezonotte

8 Bissey-La-Côte

9 Bligny-le-Sec

La voiture uniquement employée est le camion à deux roues dit "kémio".

10 Champdôtre

11 Charrey-sur-Saône

12 Châtillon-sur-Seine

13 Fontaine-Française

14 Girey

Chariot à quatre roues appelé le "chia".

15 Gisse

16 Jailly-les-Moulins

Le terrain très accidenté interdit l'emploi des voitures à quatre roues.

17 Jeux-lès-Bard

18 Lamargelle

19 Lecenay-Le-Duc

20 Liernais

21 Marey-sur-Tille

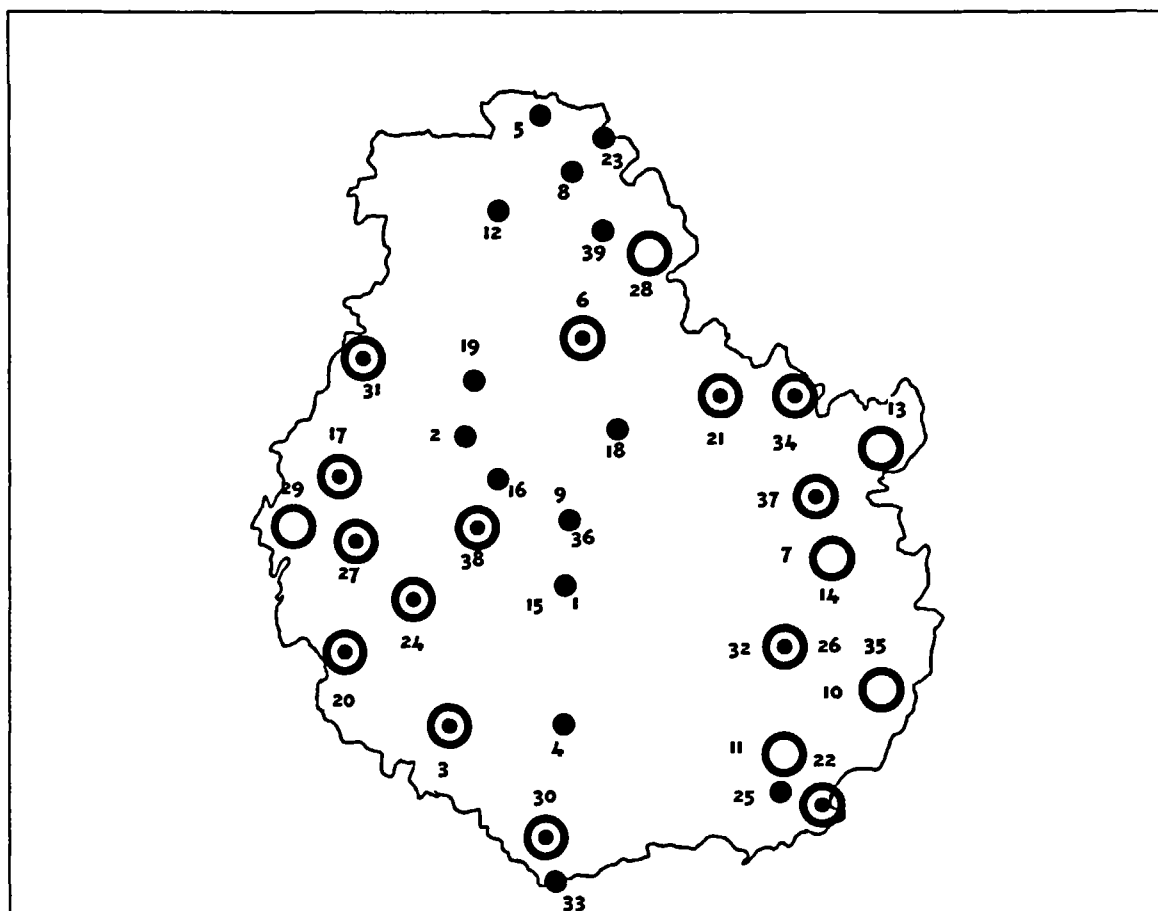
22 Montagny-les-Seurre

23 Montigny-sur-Aube

24 Mont-Saint-Jean

25 Pagny-la-Ville

Le chariot à quatre roues est quasi-exclusif : le train avant et le train arrière sont reliés par une longue pièce de bois ; ce char sert à tous les usages agricoles grâce aux différentes transformations dont il est susceptible. On utilise également quelques petits tombereaux.



26 Pluvault-et-Longeault

27 Precy

28 Recey

29 Roche-en-Breuil (La)

L'avant train du char à quatre roues était momentanément transformé en tombereau par l'adjonction d'une caisse spéciale.

30 Rochepot (La)

31 Saint-Rémy

Voitures à deux roues tractées par des chevaux et à quatre roues, par des bœufs.

32 Saulon-la-Chapelle

33 Santenay

34 Selongey

On parle de « bréardes » pour les voitures à deux roues.

35 Tillenay

36 Tucey

Véhicule à deux roues dit "bréarde".

37 Vievigne

38 Vitteaux

Chariots à quatre roues et voitures à moisson à deux roues appelées "bréardes".

39 Voulaines

ENQUÊTES EN 1944 ET 1947

1 Allerey

2 Aluze

3 Autun

4 Broye

Utilisation de charrettes à deux roues pour charrier le fumier et de chariots à quatre roues pour le transport des céréales.

5 Cersot

6 Chatenoy

7 Couches-les-Mines

La charrette à deux roues se prête mieux aux charrois dans ce pays accidenté.

8 Givry

9 Saint-Léger-du-Bois

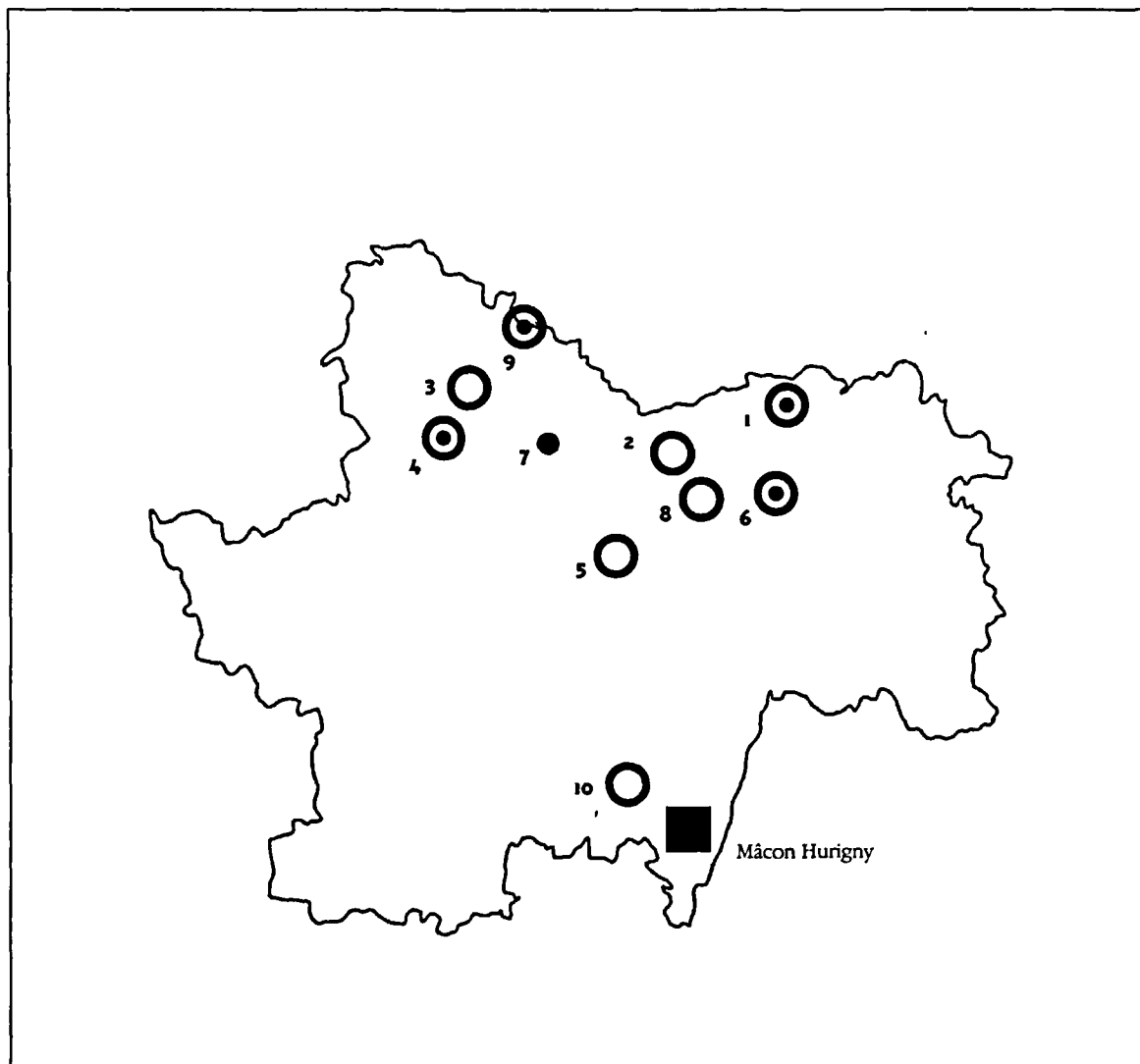
On utilise les deux ou quatre roues selon l'importance de l'exploitation.

10 Sainte-Cécile

Utilisation de chars à quatre roues et de tombeaux à deux roues.

(...) Le char à quatre roues est utilisé pour la majeure partie des transports. Il porte soit des côtés pleins pour les transports en général, soit des côtés à barreaux lorsqu'on veut charger du bois, du foin. A l'époque des vendanges, on le débarrasse de ces côtés amovibles pour y placer soit un grand cuvier ovale (usage peu fréquent) appelée batnoire, soit d'autres petits cuiviers ovales eux aussi (usage plus répandu que le précédent) appelés "bennes", qui sont employés les uns et les autres par des villages voisins.

Ce véhicule est un char, il est fait de bois de frêne, sa forme n'a pas changé depuis qu'on se rappelle, il est tiré presque exclusivement par un cheval, parfois par deux vaches attelées par joug, très

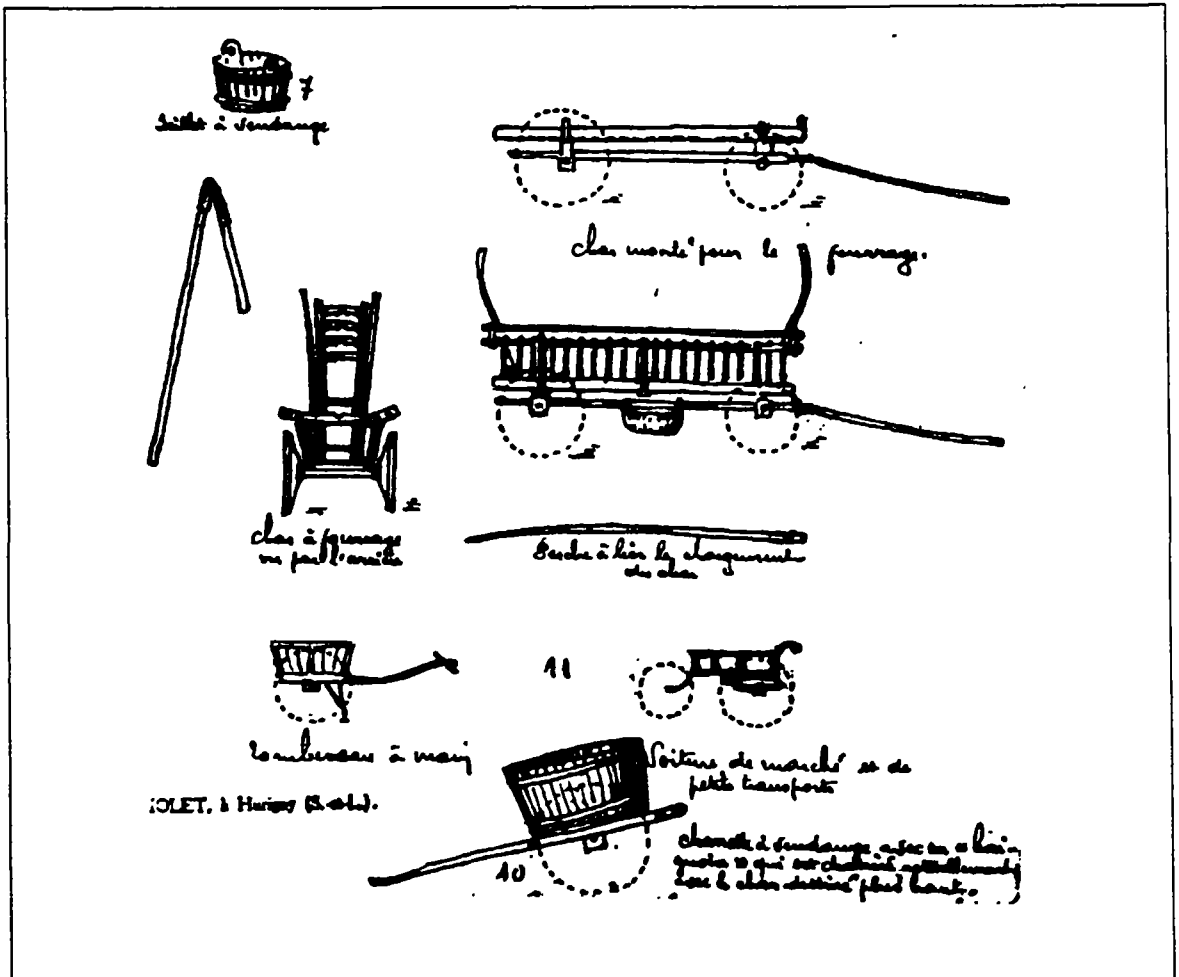
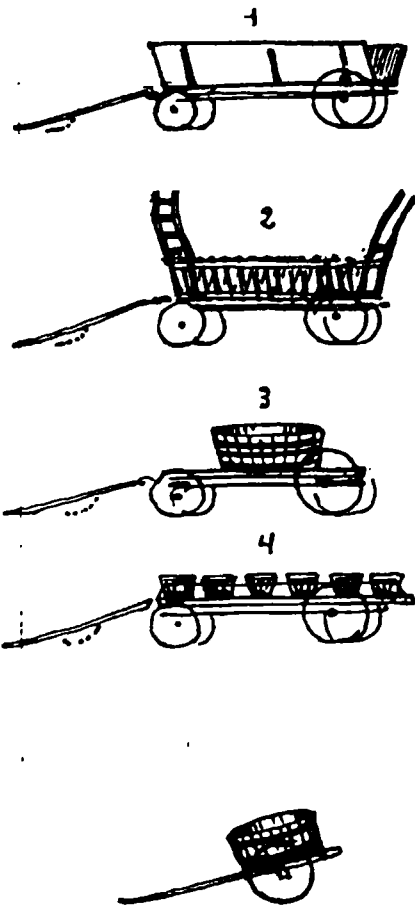


La charrette a été utilisée pour le transport seulement de la vendange. Elle était formée de deux brancards réunis par deux traverses, on y plaçait la baignoire qui était ainsi sur deux roues au lieu de quatre. Usage à peu près disparu depuis 10 ans. Les roues de la charrette, de dimensions correspondantes à celles de la paire arrière du char, avaient un mètre de diamètre environ. Ces véhicules n'ont que peu servi pour les transports autres que celui des denrées agricoles. (...)

EXTRAIT
RÉGION MÂCONNAISE
C.R.C. 4.1.

(...) Le chariot ou char (ché en patois) est attelé de bœufs (excessivement rare), de vaches (fréquent mais tendance à se raréfier), de chevaux surtout. On le monte "à vin" ou "à fourrage". Sa forme n'a pas évolué de mémoire d'homme.

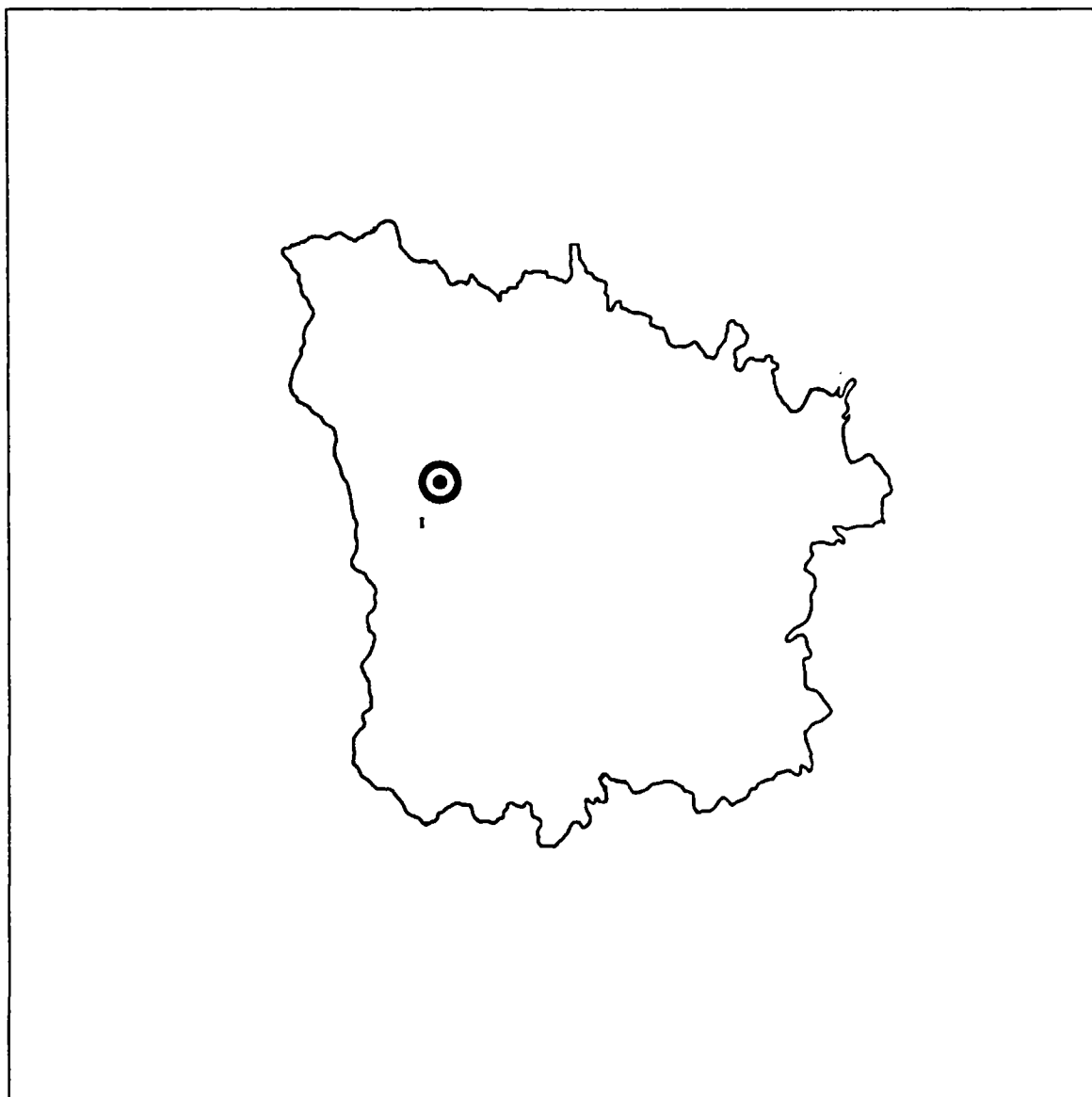
La charrette n'est pas employée aujourd'hui. Il y a 50 ans une charrette spéciale pour le transport de la vendange seulement se voyait assez fréquemment.



ENQUÊTE EN 1943**I Beaumont-La-Ferrière**

La charrette légère à deux roues n'est pas utilisée. Le chariot à ridelles et à quatre roues sert à tous les transports (foin, bois).

Le tombereau, à côtés pleins, plus lourd, à deux roues, est généralement peint en un bleu-vert très vif.



Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 21.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Pucousin, Dijon

N° inv. 6

références photos 92.61.01 à 10

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description sur avant-train (H : 50

L : 140; l : 14) : armons (L : 114) reliés par

une sassoire (L : 82) en demi-cercle

avant-train : mobilité rond et jante de rond

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : 90; AR : 138),

avant : 10 rais (L25); arrière : 12 rais (L : 49),

section quadrangulaire (AV : 6X5; AR : 8X6)

profil de roues incurvé

arrière-train fourche (L : 239)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 454), cheville ouvrière

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D.16; L : 35; AR : D.18;

L : 36)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A5; B3; C3; D3); AR : 4

(EP. A7; B3; C3; D3)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux AV : 113; AR : 114)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 2 étriers; AR : 4 étriers

jantes AV : 5 (Ep. 6; l : 6); AR : (Ep. 6; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

suspension directe

PLANCHER

aspect manque

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards mobiles (Lt : 296;

L sous caisse : 55; l : 85)

CAISSE

aspect manque

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Alsne

01 = premier musée
visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes en fer (h : 70 ; sect. 7X3)

fermeture avant du véhicule corne fourragère

mobile (h : 214 ; L sup : 135 ; L inf : 110)

fermetures arrière du véhicule

échelette arrière (h : 520 ; L inf : 74) mobile

rehausse

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre derrière le
train arrière

mode de transmission directe avec traverse

(L : 173) munie de sabots (manquants)

sabots ou patins manquent

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil arrière (L : 110)

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 21.01.02

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Puycousin, Dijon

N° inv. 7

références photos 92.61.12 à 28

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description armons (L : 165)

reliés par une sassoire (L 171)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train fourche (L : 252)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 491), broche ouvrière

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre les moyeux AV : 109;

AR : 101)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 2 étriers; AR : 2 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect fixe (L : 500; l : 30)

constitution du plancher

épars non

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : 98; AR : 139),

AV : 12 rais (L : 29); AR : 12 rais (L 47), section

quadrangulaire (AV : 6X5; AR : 7X5)

profil de roues AV : plat; AR : incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : D.16; L : 39; AR : D;17;

L : 39)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A5; B4; C3; D3);

AR : 4 (Ep. A6; B3; C3; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 7; l : 17); AR : 6 (Ep. 6 : l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 : l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards mobiles

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales à jour (h : 110; Lh : 555;
Lb : 560) composées de 21 barreaux chacune
(h : 107; D. 3) espacés de 23 cm env., mobiles
mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule pièce de bois
reliant les ridelles latérales (L : 165)

fermetures arrière du véhicule pièce de bois
reliant les ridelles latérales (L : 165)

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre arrière du
train arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 176
L entre sabots : 158) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 46; sect. 8X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil (L : 116; D. 8)

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue, brune sur les ranchers

plaque de propriétaire "M. Comparot/
propriétaire/à Chevigny"

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

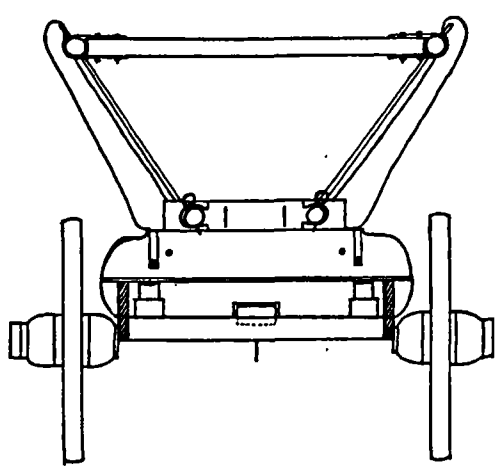
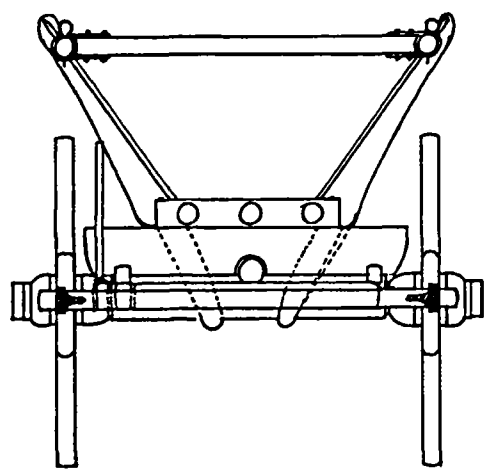
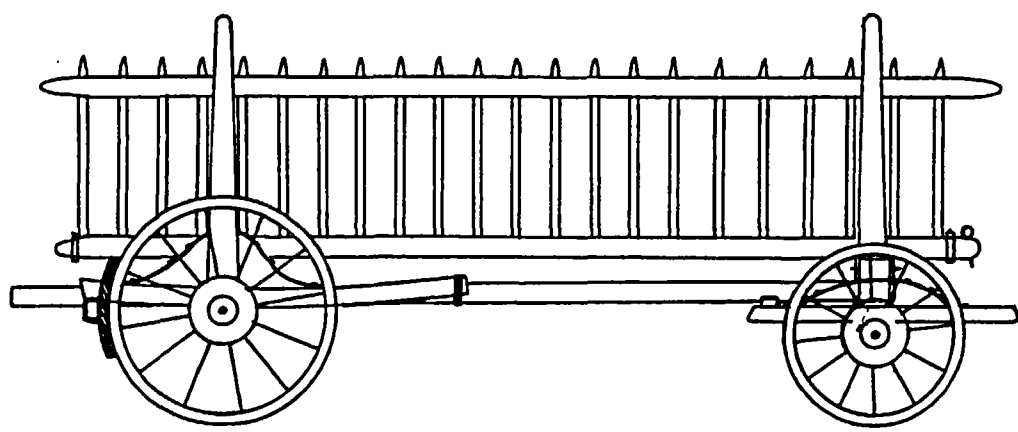
Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 21.01.02

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Pucousin, Dijon

N° inv. 7

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 21.01.03

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Pucousin, Dijon

N° inv. 78.43.10

références photos 92.62.05 à 15, 92.62.30 à 33

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 123), 14 rais
(L : 47), de section quadrangulaire (sect. 6X4)

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 15 ; L : 36)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes 7 (Ep. 6 : 1 : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 : 1 : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 112)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignole (h : 12 ; Lh : 45 ;
Lb : 20), attache par patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 180 : l : 10), longerons
(L : 223 ; sect. 12X8)

constitution du plancher

épars 4 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards mobiles (Lt : 301 ;
L sous caisse : 74 ; l : 92)

CAISSE

aspect basculante, mode de rotation par axe
métallique, tige
protège roue/essieu en fer

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ridelles pleines fixes (h : 44 ;
Lh 197 ; Lb : 179)

mode de fixation ridelles latérales 4 ranchers
fixes

fermeture avant du véhicule panneau plein fixe
(h : 70 ; Lh : 120 ; Lb : 95 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile (h : 70 ; Lh : 117 ; Lb : 130 ; Ep. 2)

échelette

rehausses verticales (h : 17 ; Lh : 191 ; Lb : 186 ;
Ep. 2)

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles grande béquille métallique en V
à l'avant

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 21.01.04

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Pucousin, Dijon

N° inv. 75.01.03

références photos 92.61.30 à 39, 92.62.01 à 04,
92.62.28

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 119)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée à léger devers

modes d'attaches échantignole (h : 14; Lh : 50;

Lb : 41), attache par patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 273; l : 83)

constitution du plancher

épars 6 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 135), 14 rais
(L : 50) de section quadrangulaire (Ep. 5X4)

profil de roues incurvé, légère

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (d. 15; L : 31)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5; B3; C3; D3)

jantes 7 (EP. 5; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 : l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards fixes (Lt : 203 ;

l : 82; sect. 11X6) placés dans le prolongement

des longerons (L. : 290)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 66 ; Lh : 150 ;
Lb : 140 ; barreau h : 65 ; sect. 7X2), mobiles

mode de fixation ridelles latérales de chaque
côté, 2 ranchers fixes (H : 70 ; sect. 5X6)

et 2 ranchers mobiles

fermeture avant du véhicule corne fourragère
mobile (h : 150 ; L : 128)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
mobile (h : 150 ; L : 128)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage levier (L. : 62) et chaîne

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
du véhicule

mode de transmission par tige métallique
(L : 208) prolongée par 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 166,
L entre sabots : 158) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 49 ; sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière en bois (L : 92)

béquilles articulées ; AV : grande béquille en V,
AR : béquille simple

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire en fer "M. Jounc Prop-re/
à Chevigny par/Semur Côte d'Or"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 21.01.05

Lieu de conservation Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Puycousin, Dijon

N° inv. 78.2.1

références photos 92.62.16 à 27

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 150), 14 rais
(L : 54) de section quadrangulaire (Ep. 7X5)

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal (D.18; L : 38)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A8; B3; C3; D3)

jantes 7 (Ep. 6; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards fixes (L : 222)
placés dans le prolongement des longerons
(L : 424)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 111)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignole (h : 8; Lh : 71;
Lb : 30), attache avec patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 399; l : 99)

constitution du plancher

épars 8 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu protège roue en fer

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées et fixes (h : 73 ;
Lh : 190 ; Lb : 186)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule corne fourragère
mobile (h : 200 ; Lh : 118 ; Lb : 139)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
mobile (h : 82 ; L : 117)

échelette

rehausses horizontales au dessus des ridelles
latérales (L : 102 ; l : 20) ; rehausses

FREIN

mode de freinage levier (L75) et chaîne

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
du brancard gauche

mode de transmission tige métallique est reliée
à une traverse (L tot : 71 ; L entre sabots : 60)
munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (h : 42 ; sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil arrière (L : 108)

béquilles articulées, AV : grande béquille en V
métallique ; AR : béquille simple en bois
coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire en zinc, sur l'avant du
longeron gauche : "Mutin Lucotte/Cult-v à
Jaugey/Cton de Sombernon Côte d'Or"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 71.01.01

Lieu de conservation Ecomusée de la Bresse-Bourguignonne, Pierre-de-Bresse

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.28.04 à 16

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2 (D. 52)

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 30, sect. 5X4), section quadrangulaire

arrière-train

profil de roues plat

liaison entre les trains

longe

porte-fond

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15; L : 27)

ESSIEU(X)

matière bois, AV (L voie : 90)

boîte unique

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

frettes AV : 4 (de ext. vers int. I : A6; B3; C3; D3)

fusée droite

modes d'attaches cf. observations

jantes AV : 6 (Ep. 5; l : 5)

suspension directe

bandage cercle d'embattage (Ep. 1,5; l : 5)

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

CAISSE

mode de traction timon rigide

aspect basculante

protège roue/essieu en bois (L : 40; l : 7)

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 34 ; L sup : 138 ;
L inf : 138 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

fermeture avant du véhicule pleine et fixe
(h : 34 ; L sup : 79 ; L inf : 70 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule pleine
(L sup : 91 ; L inf : 91)

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur marron (caisse) bleue (roues)

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Attaches au plancher : la caisse est supportée
par une traverse reposant sur une fourche
(L : 85) ;

2 chevilles de bois traversent les extrémités
de la fourche et la traverse alors que 2 autres
relient la fourche à l'essieu ;

mode de basculement de la caisse : à l'avant,
langue de bois perforée (L25 ; l : 13) munie
d'une cheville que l'on ôte pour effectuer le
basculement de la caisse autour d'un axe en
bois.

Autres dimensions : brancard de caisse
(sect. 9X4 et 3X6) ; barreau (h : 19 ; sect.
2,5X6).

Utilisation : mener la terre.

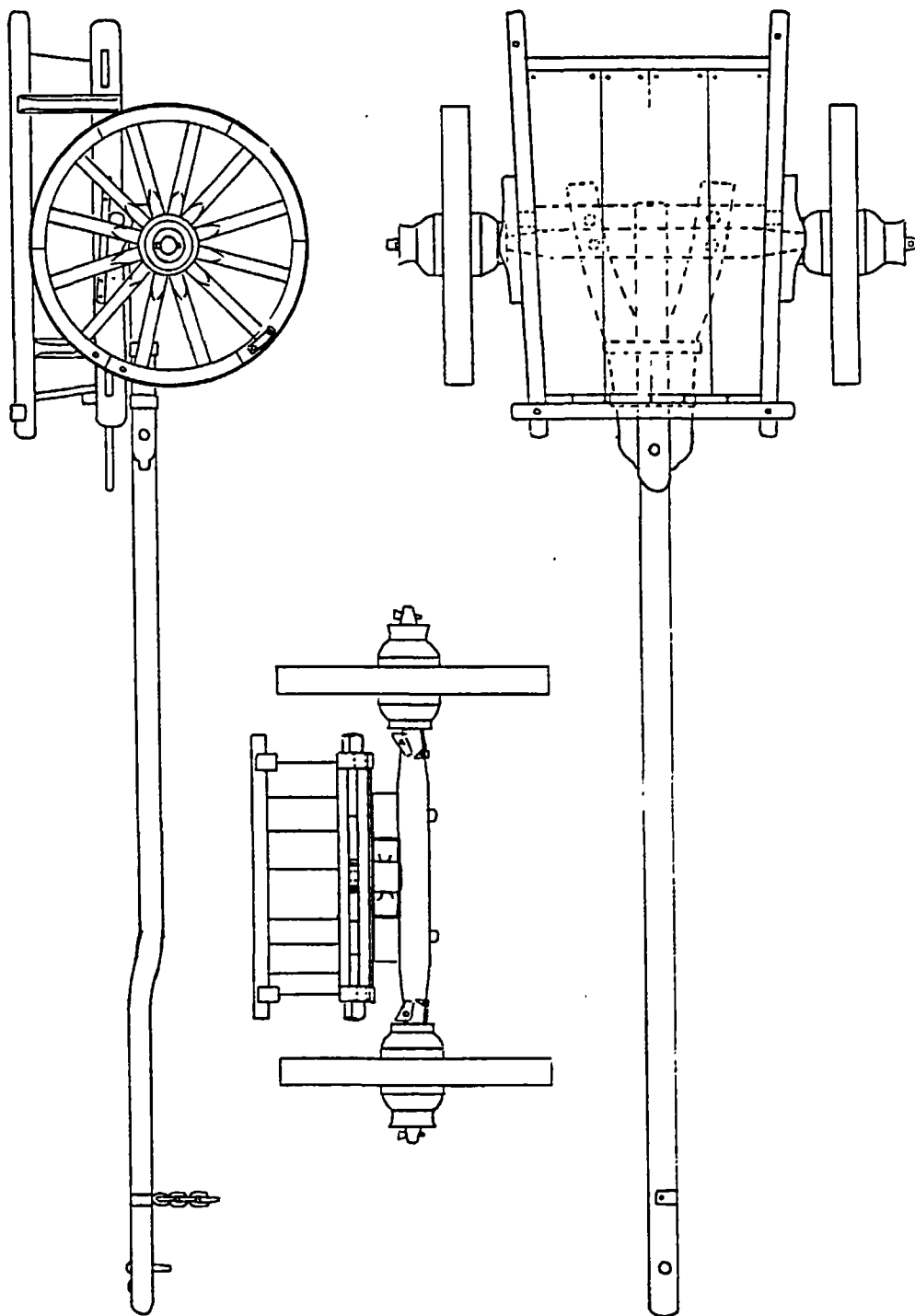
Fabrication : Jean-Claude Guillaumin.

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 71.01.01

Lieu de conservation Écomusée de la Bresse-Bourguignonne, Pierre-de-Bresse

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 71.02.01

Lieu de conservation Ecomusée de la Bresse Bourguignonne, antenne de Saint-Germain-du-Bois

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 86 ; l : 7 ; h : 26) ; armons (L : 102) reliés par une sassoire (L : 110)
avant-train : mobilité cheville ouvrière

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 86 ; AR : D. 88)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais (L : 49 ; sect. 5X5) ; AR : 12 rais (L 59 : sect. 5X5), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

arrière-train arrière-train (L : 88 ; l : 7 ; h : 20) ; fourche (L : 128)

liaison entre les trains
longe fixe (L : 304)

porte-fond 1 au centre

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 13 ; L : 27) ;

AR (D. inf : 13 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A5 ; B4 ; C4 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 5 (Ep. 5 ; l : 5) ; AR : (Ep. 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 86) ; AR (L voie : 88)

mode de verrouillage écrou
graissage à graisse
fusée droite
modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect
constitution du plancher
épars
maîtres-brins
assemblage épars et maîtres brins

Photo n° 92 15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 326 ; sect. 7X7 ; l : 92)

CAISSE

aspect
protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 36 ; L sup : 365 ;
L inf : 365 ; Ep. 2,5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 64 ; sect. : 6X3)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausse sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre cassé

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 135 ;
L entre sabots : 123) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 25 ;
sect. 5,5X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

char de culture, don : Bèche
(Saint-Germain-du-Bois)
"chèvre" pour lever l'arrière des chars
(h : 315 ; L manche : 100 ; L barre
de bois : 95 ; L traverse : 30)

Type de véhicule tonne à purin

Réf. AFMA 71.02.02

Lieu de conservation Écomusée de la Bresse Bourguignonne, antenne de Saint-Germain-du-Bois

références photos 92.32.20 à 27

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 43; AR : D. 53)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 26; sect. 3X4); AR : 12 rais (L : 36; sect. 3X4),
section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 11; L : 28);

AR (D. inf : 11; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A8; B3; C3;
D2); AR : 4 (de ext. vers int. l : A8; B3; C3; D2)

jantes AV : 6 (Ep. 5; l : 5); AR : 6 (Ep. 5; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 5)

mobilité roue

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limons (Lt : 248; sect. 5X5;
l : 78)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 104;

l : 11; h : 7); armons (L : 89) reliés par une
sassoire (L : 98)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 91; l : 5; h : 4);

fourche (L : 72)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 179 + châssis métallique)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 104); AR (L voie : 91)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches soudures

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe + cuve

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H. : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :
02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 35 ; L sup : 100 ;
L inf : 100 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes en fer (H : 41 ; sect. : 4X3)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule plein fixe (h : 35 ;

L sup : 63 ; L inf : 48)

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins sans

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur traces de bleu sur caisse et roues

plaque de propriétaire sans

autres accessoires cuve (L : 126 ; D. : 73)

OBSERVATIONS

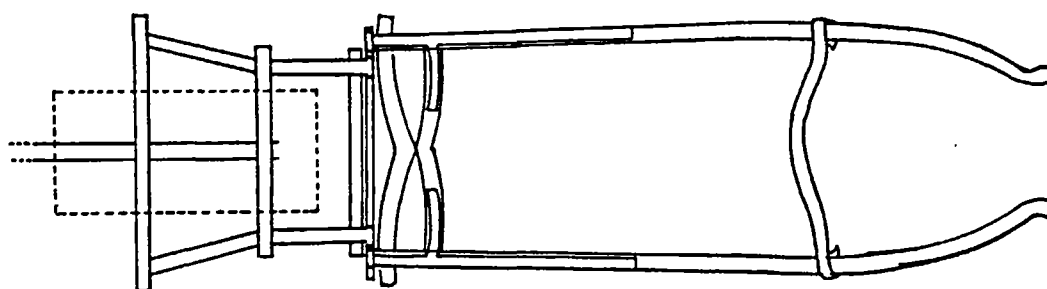
tonne à purin montée sur roue, vers 1950.
don Gay de Saillenard (71)

Type de véhicule tonne à eau

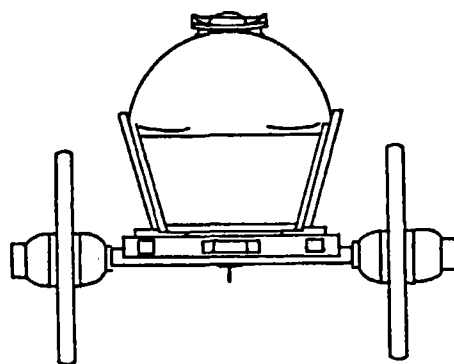
Réf. AFMA 71.02.02.

Lieu de conservation Écomusée de la Bresse Bourguignone (Pierre-de-Bresse) Ant. de St-Germain-du-Bois

Vue de dessus



Vue de devant



Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 71.02.03

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Écomusée de la Bresse Bourguignonne Ant. de St-Germain-du-Bois

références photos 92.32.06 à 15

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie 87)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu métalliques (L : 25 ; l : 14)

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, section
quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes AV : 4

jantes AV : 6

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 303 ;

L sous caisse : 64 ; sect. 6X8 ; l : 73)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines fixes (h : 33 ;
L sup : 148 ; L inf 138)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes (H : 25 ; sect. : 5X5)

fermeture avant du véhicule plein fixe (h : 48 ;
L sup 77 ; L inf : 77 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule plein mobile
(h : 25 ; L sup : 77 ; L inf : 77 ; Ep. 2)

échelette sans

rehausses latérales (h : 23 ; L sup : 138 ;
L inf : 138 ; Ep. 3)

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue


plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

utilisation pour le transport de la terre
don : Bèche à Saint-Germain-du-Bois (71)

BRETAGNE



CÔTES-D'ARMOR*
FINISTÈRE*
MORBIHAN
ILLE-ET-VILAINE

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1944

1 Ambon

2 Baud

3 Branderion

4 Bubry

5 Chapelle-Gaceline (La)

6 Concoret

7 Gorin

8 Guillac

9 Groix

Peu de chevaux dans l'île. Depuis déjà longtemps, les rentrées de foin, d'orge et de blé sont faites avec des brouettes (enquête du 20 mars 1944).

10 Lanvégen

11 Locminé

12 Locqueltas

13 Malguenac

14 Morbihan

15 Naizin

16 Nivillac

17 Palais (Le)

18 Plescop

19 Pleucadeuc

20 Ploermel

21 Pluvigner

22 Pontivy

23 Pont-Scorff

24 Quiberon

25 Reguiny

Les charrettes à deux roues munies de ridelles démontables sont appelées "heiches"; les tombeaux sont aussi en usage. Ce sont des charrettes à bords fixes, pleins et profonds, susceptibles d'être basculés en un instant pour leur vidange.

26 Saint-Congard

27 Saint-Gildas-de-Rhuis

Les roues sont cerclées de fer, recouvertes de gros clous.

28 Saint-Jean-La-Poterie

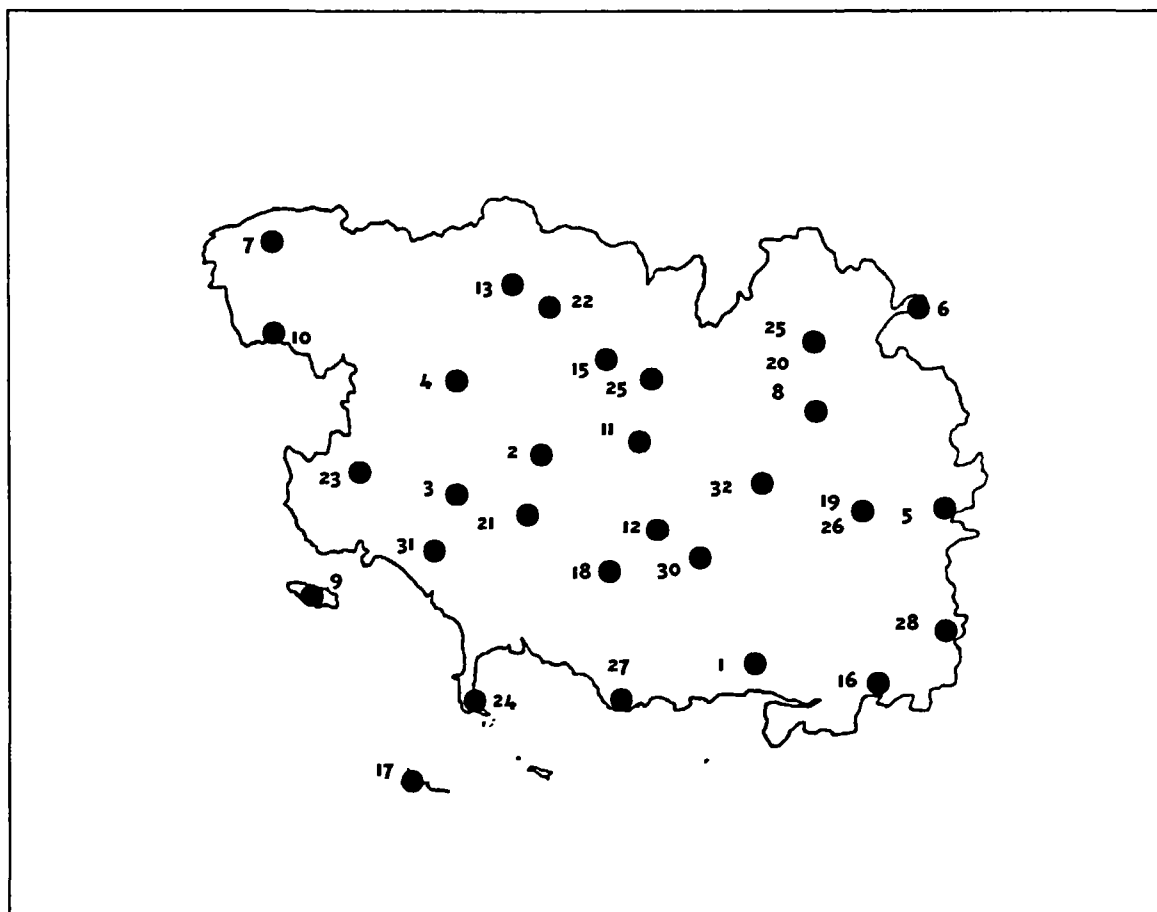
29 Saint-Malo-des-Trois-Fontaines

30 Saint-Nolff

31 Sainte-Hélène

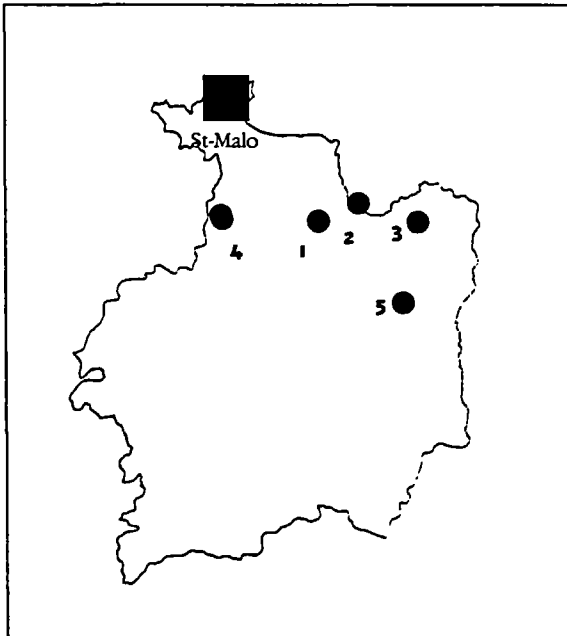
32 Serent

Les charrettes à bœufs ou à chevaux étaient à deux roues : les ridelles étant pleines, le devant et l'arrière portent des "civrettes" mobiles.



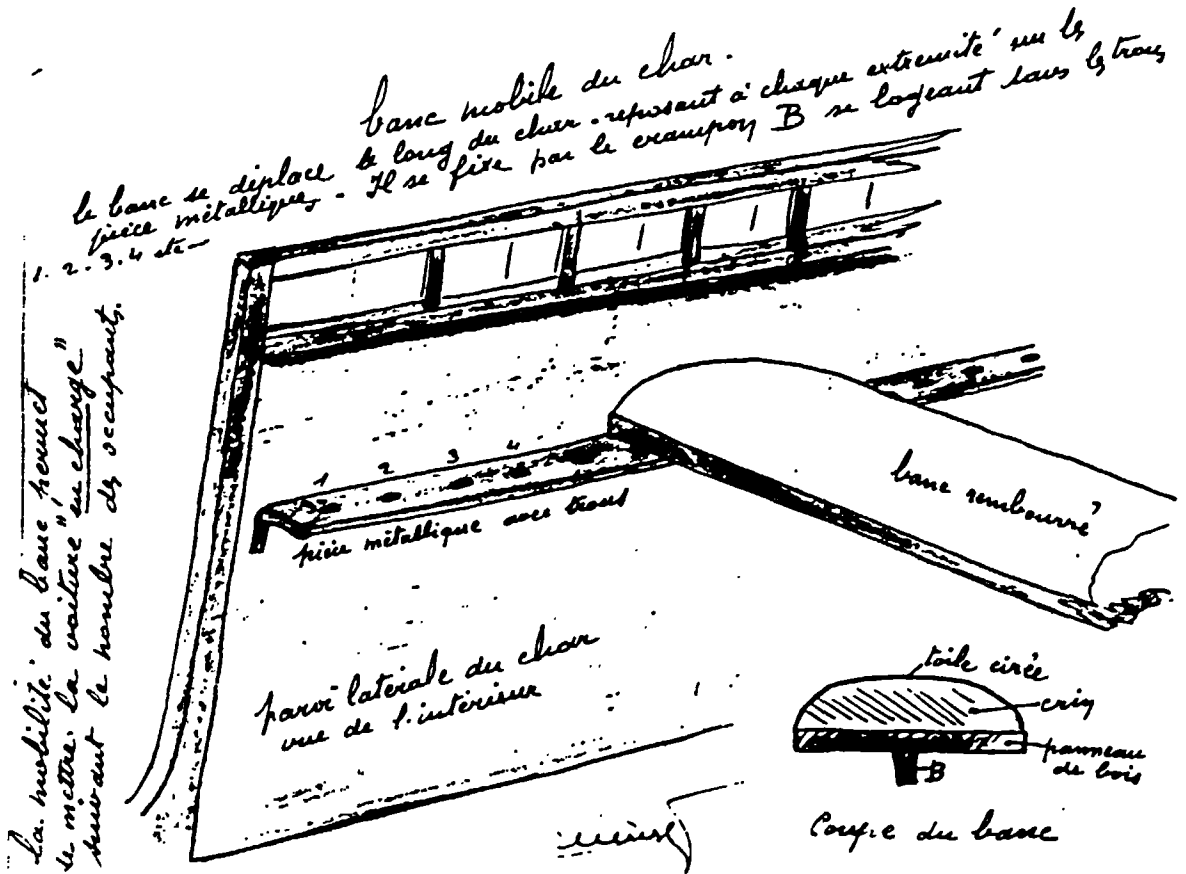
ENQUÊTES EN 1944 ET 1945

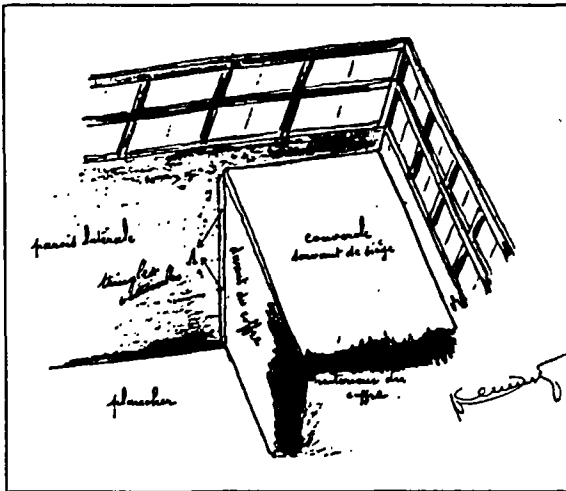
- 1 Bazouges-la-Pérouse
- 2 Fontenelle (La)
- 3 Montours
- 4 Pleugueneuc
- 5 Saint-Georges-de-Chesné



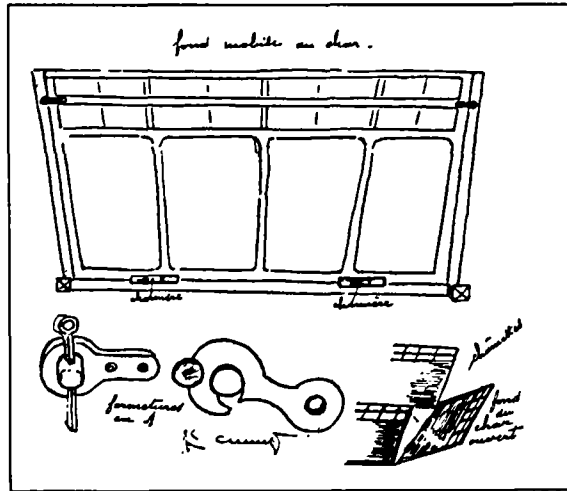
EXTRAIT
DÉPARTEMENT DE L'ILLE-ET-VILAINE
COMMUNE DE SAINT-MALO,
PAR T. CHALMEL,
C.R.C. 4 - 38

Banc mobile du char :
 Le banc se déplace le long du char reposant à chaque extrémité sur les pièces métalliques.
 Il se fixe par le crampon B se logeant dans les trous 1, 2, 3, 4...
 La mobilité du banc permet de mettre la voiture "en charge" suivant le nombre des occupants.

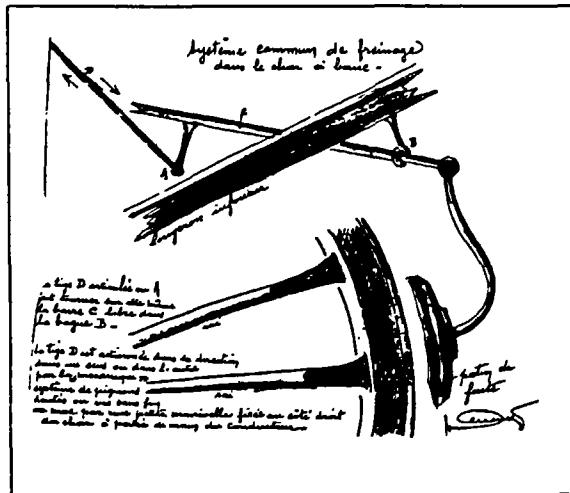




La caisse

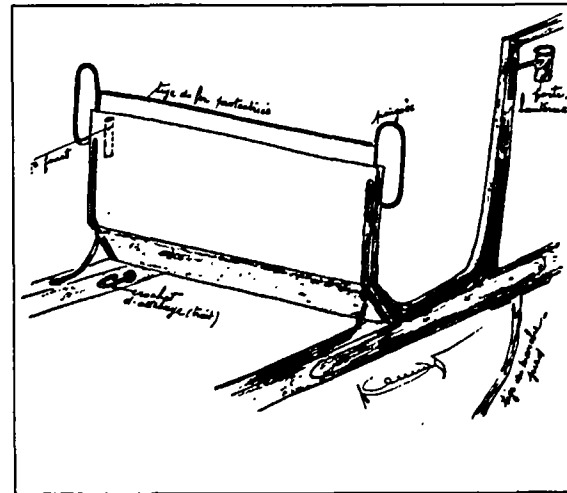


Le fond mobile du char

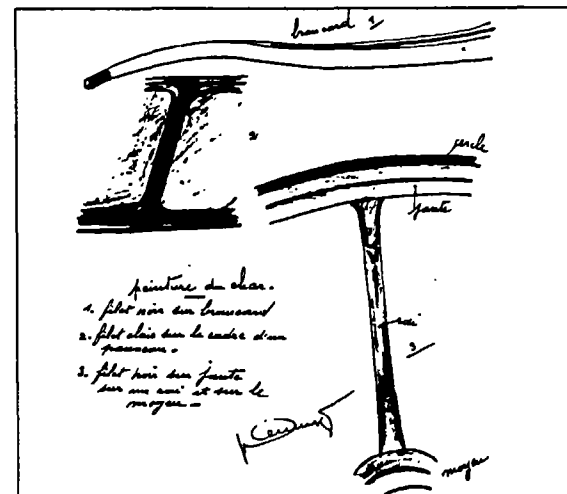


Système commun de freinage dans le char à banc:

La tige D articulée en A fait tourner sur elle-même la barre C libre dans la bague B. La tige D est actionnée dans sa direction dans un sens ou l'autre par la mécanique, système à pignons dentés ou vis sans fin mue par une petite manivelle fixée au côté droit du char à portée de main du conducteur.

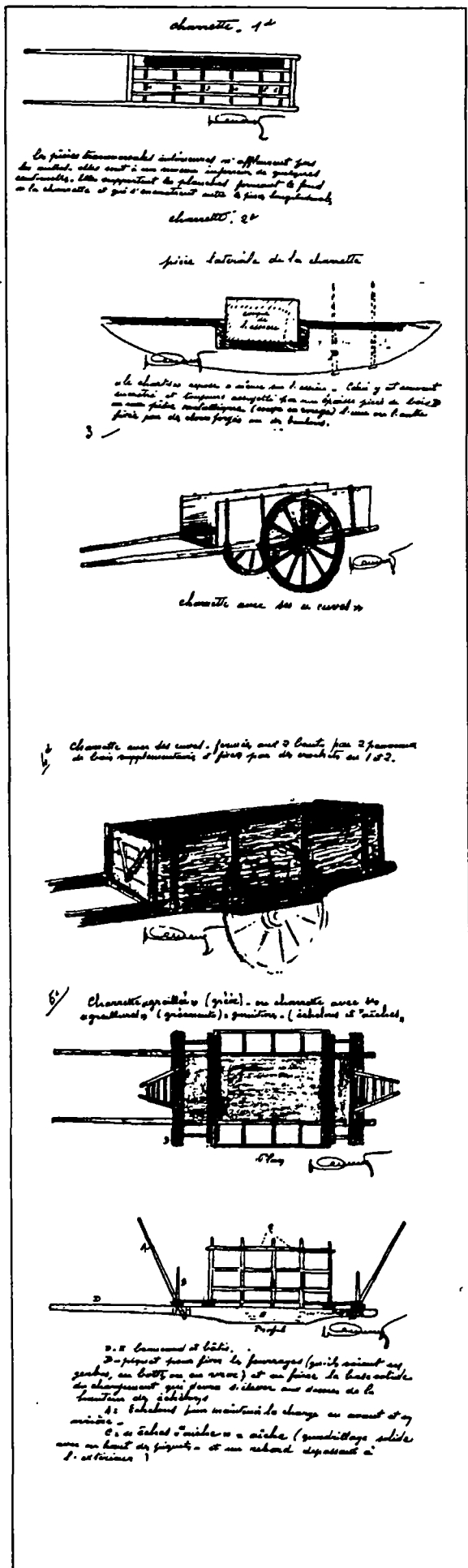


Portière avant



Peinture du char:

filet noir sur brancard, filet clair sur le cadre d'un panneau, filet noir sur jante sur un rail et sur le moyeu.



Charrette:

Les pièces transversales intérieures n'affleurent pas les autres. Elles sont à un niveau inférieur de quelques centimètres. Elles supportent les planches formant le fond de la charrette et qui s'encastrent entre les pièces longitudinales.

Pièce latérale de la charrette:

Le "chartis" repose à même sur l'essieu.

Celui y est souvent encastré et toujours assujéti par une épaisse pièce de bois P ou une pièce métallique; l'une ou l'autre fixée par des clous forgés ou des boulons.

Charrette avec ses cuves:

Charrette avec ses cuves fermées aux 2 bouts par 2 panneaux de bois supplémentaires et fixée par des crochets en 1 et 2.

Charrette "greillée" (grée):

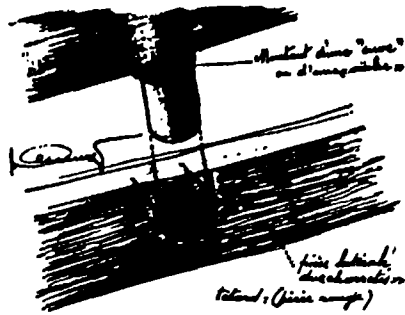
Ou charrette avec ses "greillures" (gréments) = garnitures (échelons et "aîches") DE - brancard et bâtis

B - piquet pour fixer les fourrages (qu'ils soient en gerbes, en bottes ou en vrac) et en faire la base solide du chargement qui devra s'élever au dessus de la hauteur des échelons.

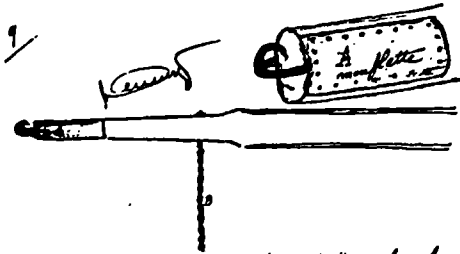
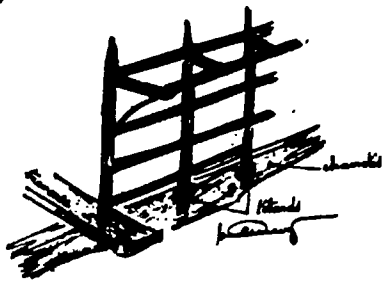
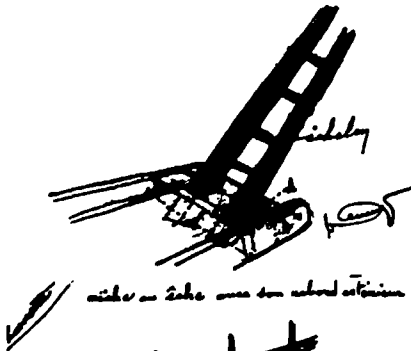
A - échelons pour maintenir la charge en avant et en arrière

C - "êches" = "aîches" = aîche (quadrillage solide avec en haut des piquets et un rebord dépassant à l'extérieur)

Montant d'une "cuve"

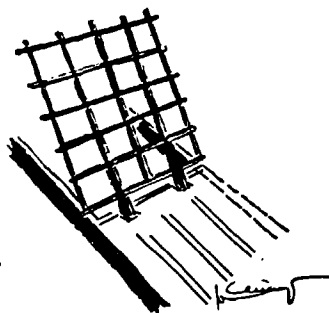


Charrette



A - Crochet spécial ou s'accroche le trait du cheval "de devant": "mouflette"
 B - chaîne d'environ 1 mètre dont 1 maillon s'accroche à l'attelle du collier du limonier.

Charrette



Échelon :

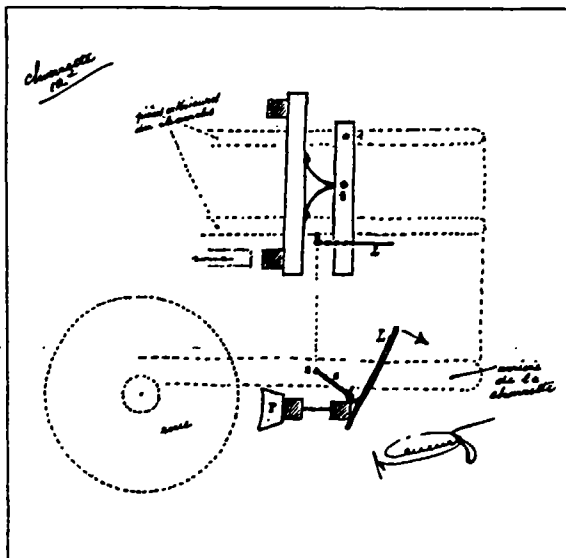
L'échelon incliné s'appuie sur les 2 traverses (en pointillé). Il est passé dans 2 trous pratiqués dans le plancher de charrettes. On l'empêche de glisser en reposant tout simplement sur son premier barreau ou par un encoche pratiquée en A.

"Aîche" ou "éche" avec son rebord extérieur

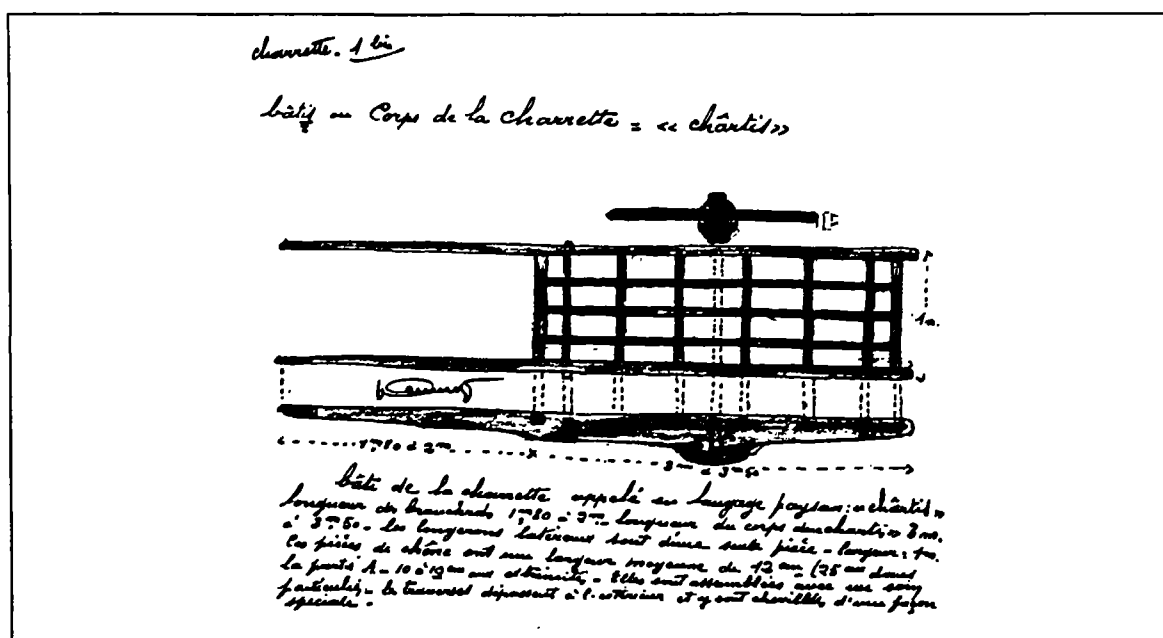
A - crochet spécial où s'accroche le trait du cheval "de devant": "mouflette"

B - chaîne d'environ 1 mètre dont 1 maillon s'accroche à l'attelle du collier du limonier.

Avant de la charrette "grée en fourragère": ce dispositif remplace l'échelon



Système de frein de la charrette :
 En usage jusqu'à ces dernières années et d'un fonctionnement plutôt primitif.
 1 et 2 : points fixes; 3 : articulation point mobile;
 P : patin;
 C : chaîne fixée en 2;
 L : levier dont le crochet passé dans un maillon convenable de la chaîne C et s'appuyant sur la traverse d'arrière. En tirant sur le levier on déplace le système et les patins s'appliquent sur les cercles des roues. Aujourd'hui la traverse aux patins est attirée ou repoussée par une tige métallique placée sous le char et communiquant avec la "boîte de mécanique" placée à l'avant de l'un des brancards à côté du conducteur.



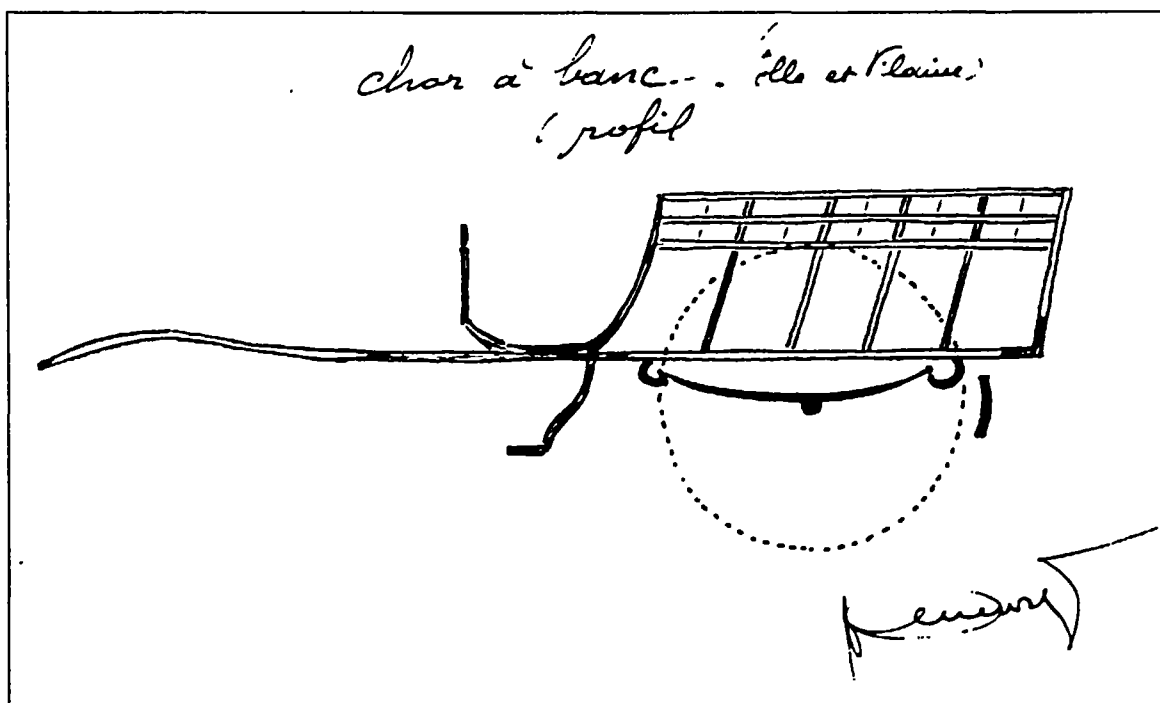
"Bâti" ou corps de la charrette :
 "Chârtis". Bâti de la charrette appelée en langage paysan : "chârtis" longueur des brancards 1,80 m à 2 m; longueur du corps du "chârtis" 3 m. Ces pièces de chêne ont une longueur moyenne de 12 cm (25 cm dans la partie A - 10 à 12 cm aux extrémités). Elles sont assemblées avec un soin particulier, les traverses dépassent à l'extérieur et y sont chevillées d'une façon spéciale.

(...) Pour le portage, les ruraux utilisaient le sac, le bissac, le panier, le "calebasson", le filet, la mallette, la botte, le "mannequin", la "resse", le traîneau, la civière, la chaise, etc... Le collier permit d'employer l'âne, le mulet, le cheval à l'usage des véhicules à roues: char, chariot, char à banc, charrette, "maringotte", diable, etc. L'effort humain ainst s'en trouva soulagé; mais pour obtenir le résultat cherché, il fallut songer à l'amélioraton des chemins existants et à la construction de routes nouvelles. Les progrès en matière agricole, bâtèrent le vote des lois de 1836 et 1842. Elles assurèrent le classement, le redressement et l'empierrement des vieux chemins ruraux. Le Second Empire ouvrit des votes nouvelles, destinées à relier les villages au chef lieu communal, aux grands centres urbains, pourvus de marchés importants et de foires annuelles renommées. Depuis 1870, le réseau routier n'a pas cessé de croître et de s'améliorer à tel point qu'il est possible aujourd'hui de pénétrer en voiture, même automobile, à la métairie ou au hameau, naguère encore, très enclavé au milieu des terres. (...)

Un autre moyen de locomotion était la

charrette, appelée "charrete" dont le corps mesurait 3 m sur 1 m. Les limons et les longerons, d'une seule pièce, à carrure renforcée à l'essieu, formaient le bâti où s'encastrait le plancher entre les longerons et les traverses. On adaptait des accessoires à l'appareil et l'on obtenait la charrette à cuve ouverte, à pans fermés, la charrette "greillée" de "ûche", de "têtards", d'échelons, etc. Elle s'appliquait aux mêmes usages que la brouette. Mue par un attelage de plusieurs chevaux, elle pouvait transporter des matériaux pesants sur de longues distances.

Un genre spécial de charrette appelé "diable", servait au transport des pieds d'arbre en grume, des "billes" ou des "poutrelles équarries". L'objet prenait place sous l'essieu de l'embranchement et maintenu à l'avant-train par de grosses chaînes de fer. A noter que les roues du diable avaient un grand diamètre, celles de l'avant-train avaient la hauteur d'une charrette ordinaire. L'unique "limon" se fixait à l'arrière du tracteur. Cet appareil, comme la charrette d'ailleurs, est encore utilisé aujourd'hui par les négociants en bots. (...)



Dessins de M. Dessense, instituteur à Saint-Malo.

Type de véhicule charrette à baratte

Réf. AFMA 35.01.01

Lieu de conservation Musée de Bretagne, Rennes

N° inventaire musée

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, 12 rais, section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes 4

jantes 6

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction en front, joug de cornes, timon rigide

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignolles

suspension directe

PLANCHER

aspect bois

constitution du plancher

épars

maîtres-brins timon dans le prolong. caisse

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe (L : 333 ; l : 100)

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01 03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 70 ; L : 240 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

6 de chaque côté (H : 60 ; sect. : 9X6) mobiles

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule panneau arrière
mobile

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles AV : 2 ; AR : 1

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Provenance : M. Bonnet à Château-Thébaud ;
Bibl. : M. Gautier, "Chemins et véhicules de
nos campagnes"

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 35.01.02

Lieu de conservation Musée de Bretagne, Rennes

N° inventaire musée 80.47.70

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 160), 14 rais
(L : 52), section quadrangulaire (9X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. inf : 27 ; L : 59)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6 ; B4 ; C5 ; D5)

jantes 7 (Ep. 8 : 1 : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; 1 : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 200 ;

L traverse : 73 ; sect. 18X9)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 96)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles (h : 9 ;

L max : 93 ; L mini : 40)

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (L : 432 ; l : 95)

constitution du plancher

épars 10

maîtres-brins 2, parallèles aux brancards

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu métallique

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
ditu : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
h / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales mobiles et pleines (h : 69 ;
L : 432 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

5 ranchers mobiles de chaque côté (H : 95),

fixation par anneaux métalliques

fermeture avant du véhicule panneau mobile

(h : 80 ; L : 105 ; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule panneau mobile

(manque)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre brancard
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 170 ;
L entre sabots : 154) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois et fer (H : 40 ;
sect. 9X7)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière manque

béquilles AV : 2 dont une manque ; AR : 1 cassée

coffre

sièges

couleur traces de bleu près de la mécanique

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 35.01.03

Lieu de conservation Musée de Bretagne, Rennes

N° inventaire musée

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 145), 14 rais
(L : 51), section quadrangulaire (7X5)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D inf : 23 ; L : 44)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5 ; B4 ; C4 ; D4)

jantes 7 (Ep. 8 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 206 ; l : 150 ;
sect. 16X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière (L voie : 97)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoies (H : 8 ;

L max : 60 ; L min : 42) et patins à clous

suspension directe

PLANCHER

aspect fixe

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu en bois

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : intérieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 73)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (H : 75 ; sect. 6X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses sur les ridelles latérales (h : 20)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 156 ; L entre sabots : 152) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 25 ;
sect. 6X3)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière (L : 89 ; D. 12)

béquilles articulées ; AV : 2 ; AR : 1 au centre

coffre

sièges

couleur gris/noir

plaque de propriétaire en cuivre, sur le
brancard gauche : "Pierre Gicquel à la/Boulais
Bain de Bgne/Ille & Vilaine"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule triqueballe ou diable

Réf. AFMA 35.01.04

Lieu de conservation Musée de Bretagne, Rennes

N° inventaire musée 81.34.2

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 164), 14 rais
(L : 53), section quadrangulaire (10X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 26 ; L : 44)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5 ; B4 ; C4 ; D4)

jantes 7 (Ep. 9 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (L : 360)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 108), train (h : 35 ;

L : 108 ; l : 30) renforcé par 2 étriers

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h, / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport des grumes

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 35.02.01

Lieu de conservation Écomusée de la Bintinais, Rennes

N° inventaire musée 77.94.2.1.

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 145), 14 rais
(L : 51), section quadrangulaire (Ep. 9X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 23; L : 44)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4; B4; C4; D4)

jantes 7 (Ep. 8; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 7)

mobilité folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 292;

L sous caisse : 75; l : 98; sect. 16X6)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 93)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignolles (H : 9;

L max : 61; L mini : 37)

suspension directe

PLANCHER

aspect bois, 2 planches (L : 212; l : 107) avec

butées AR (L : 24; sect. 5X16)

constitution du plancher

épars 3 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, tige métallique de bascul.

à l'AV des brancards

protège roue/essieu oui (L : 33; l : 7)

AFMA

Association

Française des

Musées

d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15 26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

L : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

L : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (h : 63 ;
Lh : 225 ; Lb : 212 ; Ep. 1,5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté fixés par des boulons

(H : 68 ; sect. 8X7)

fermeture avant du véhicule panneau plein,

mobile (h : 86 ; Lh : 113 ; Lb : 88 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein,

mobile (h : 79 ; Lh : 130 ; Lb : 107 ; Ep. 1,5)

échelette

rehausses mobiles (h : 13 ; Lh : 210 ; Lb : 215 ;

Ep. 1,5)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre près du
brancard gauche

mode de transmission transmission par
traverse métallique à l'avant, puis par tige
centrale en fer reliée à l'arrière par une
traverse en bois (Lt : 150 ; L entre sabots : 142)
munies de 2 sabots en bois

sabots ou patins 2 sabots en bois (h : 27 ;
sect. 6X2)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil

béquilles en bois, articulées, 1 sous chacun
des brancards

coffre

sièges

couleur noire

plaque de propriétaire plaque de zinc placée
sur la traverse supérieure du panneau avant
"Pierre Gicquel/C teur à la Boulie/Bain de
Bretagne I et V"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 35.02.02

Lieu de conservation Écomusée de la Bintinais, Rennes

N° inventaire musée MB 83.41.1

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roues à rayons (D. 140), 14 rais
(L : 50) de section quadrangulaire (8X5)

profil de roues très légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 24 ; L : 48)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5 ; B4 ; C4 ; D4)

jantes 7 (EP. 7 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction brancards (L : 215 ; l : 73)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 91)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoies (H : 8 ;

L max : 81 ; L min : 54)

suspension directe

PLANCHER

aspect bois, 3 planches (L : 388 ; l : 89/150)

constitution du plancher

épars 6 + 2 term.

maîtres-brins 2//aux brancards de caisse

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu en fer (L : 40 ; l : 10)

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisés dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01 03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingti-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
dlu : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées et fixes (h : 71 ;

L : 194 ; Ep. 5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(observ.)

fermeture avant du véhicule échelle (h : 220 ;

L : 120)

fermetures arrière du véhicule échelle (h : 223 ;

L : 120)

échelette

rehausses bras porte-échelages (L : 197 ; l : 18 ;

sect. 7X5)

F R E I N

mode de freinage mécanique

**situation du dispositif de manœuvre sous le
brancard gauche**

**mode de transmission transmission de l'effort
de freinage par une traverse reliée à une tige
métallique puis à une traverse de bois (Lt : 76 ;
L entre sabots : 68) munie de deux sabots**

sabots ou patins deux sabots (h : 33 ;

sect. 7X3)

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil manque treuil arrière

béquilles en bois, articulées : AV : 1 au centre ;

AR : 2 sous les brancards

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

ranchers : 2 de chaque côté (H : 95 ; sect. 7X7)

Type de véhicule grande charrette

Réf. AFMA 35.02.03

Lieu de conservation Écomusée de la Bintinais, Rennes

N° inventaire musée 79.47.2

références photos

références dessins

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
intf. : intérieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, 14 rais, section quadrangulaire

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes 4

jantes 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles

suspension directe

PLANCHER

aspect 3 planches

constitution du plancher

épars 10 + 2 term.

maîtres-brins 2, parallèles aux brancards

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu bois

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche

mode de transmission transmission de freinage
par un ensemble tige métallique, traverse de
bois, tige métallique et traverse de freinage
placée derrière les roues et munie de 2 sabots
métalliques

sabots ou patins métalliques

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière manquant

béquilles AV : 2 sous les brancards ;

AR : 1 au centre (manquante)

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire plaque métallique à
l'avant du brancard gauche "Monsieur Le
Comte/de Toulouse Lautrec/Mor (?)Ville I et V"
autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

CENTRE

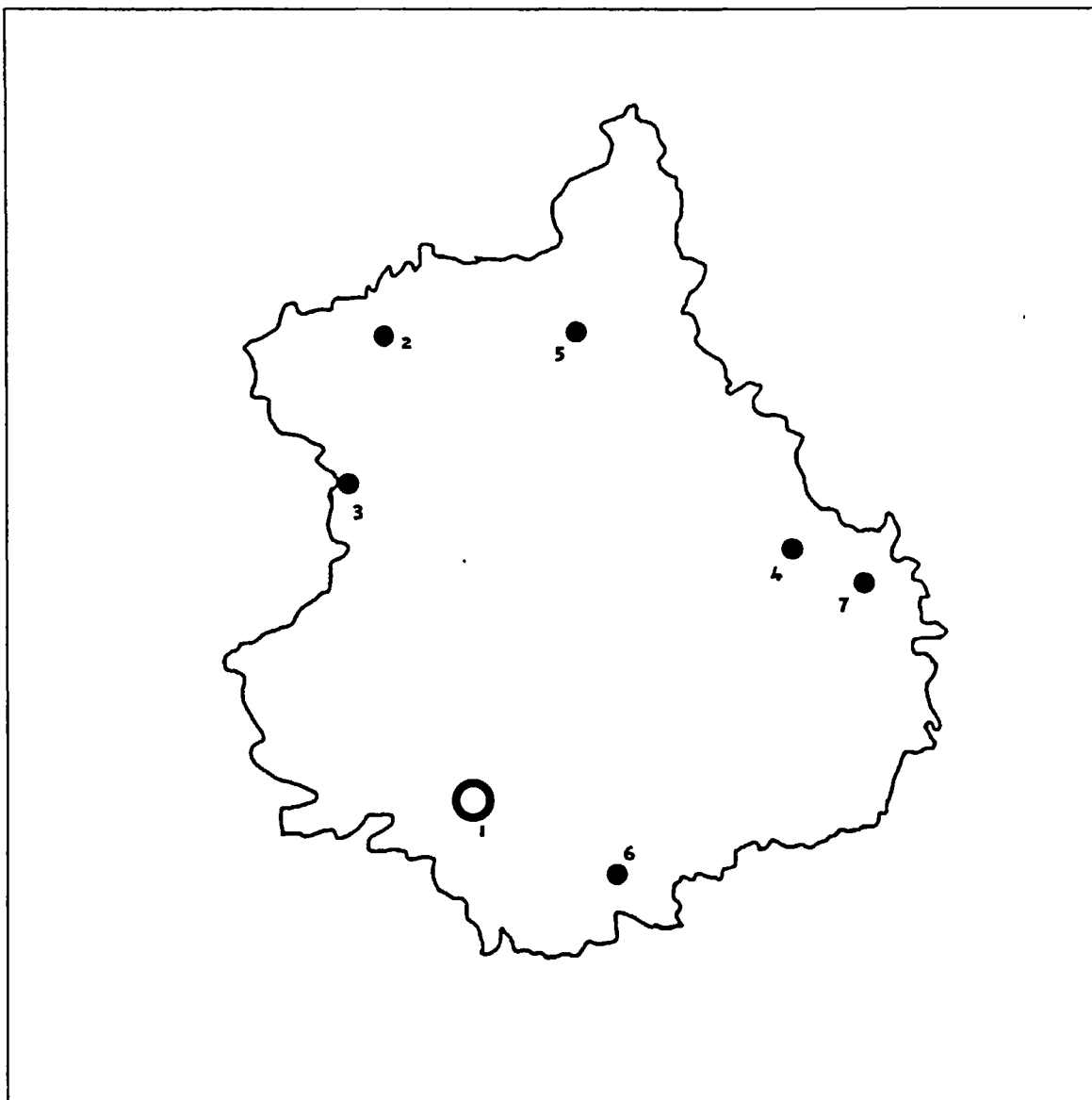


CHER*
EURE-ET-LOIR
INDRE
INDRE-ET-LOIRE
LOIR-ET-CHER
LOIRET

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

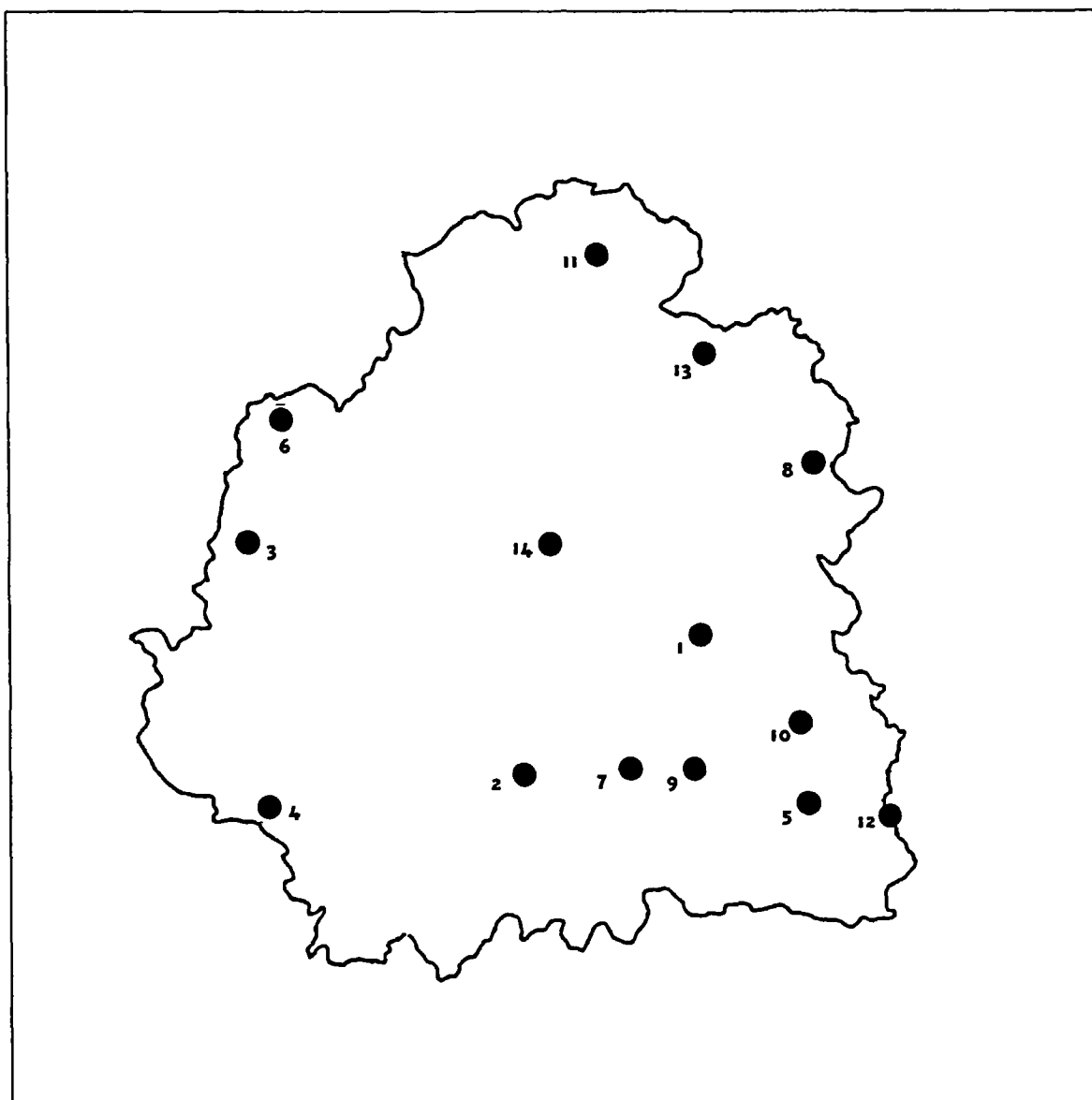
ENQUÊTES EN 1947

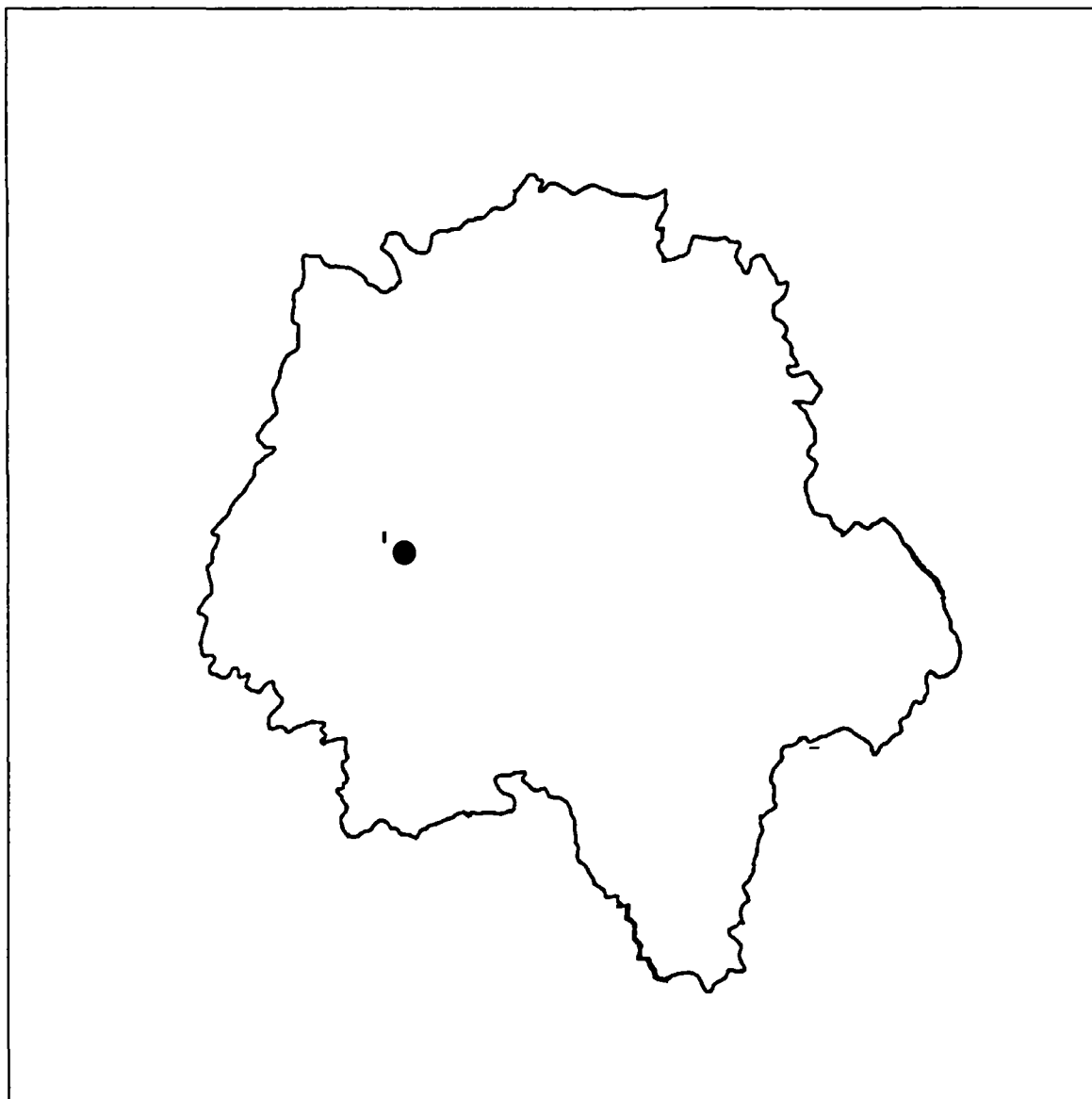
- 1 Chatillon
- 2 Crucey
- 3 Fontaine-Simon
- 4 Le Thuin
- 5 Marville-Moutiers-Brule
- 6 Saint-Cloud
- 7 Saint-Léger-des-Aubées



ENQUÊTES EN 1943

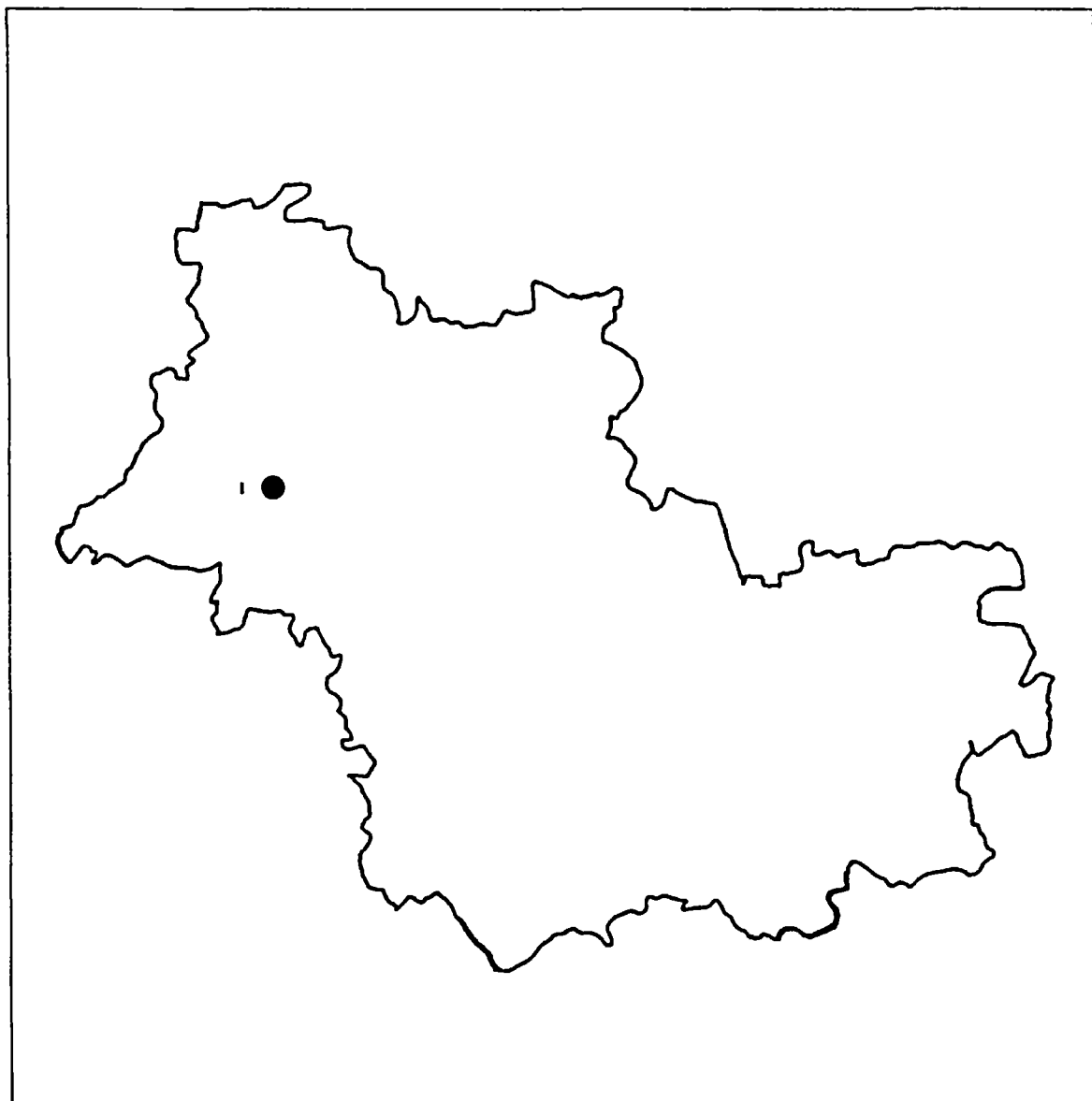
- 1 Ardentes**
 - 2 Argenton-sur-Creuse**
 - 3 Azay-le-Ferron**
 - 4 Béalabre**
 - 5 Briantes**
 - 6 Chatillon-sur-Indre**
 - 7 Gournay**
 - 8 Issoudun**
 - 9 Neuvy-Saint-Sépulcre**
- On utilisait aussi la charrette à bœufs ayant un seul timon et dont les ridelles étaient fixées à ce timon.
- 10 Saint-Chartrier**
 - 11 Saint-Christophe-en-Bazelle**
 - 12 Urciers**
 - 13 Vatan**
 - 14 Villedieu-sur-Indre**





ENQUÊTE EN 1949

I Saint-Rimay



ENQUÊTES EN 1946

1 Andonville

Petite "gerbière" autrefois appelée "maringotte".

2 Aulnay-la-Rivière

3 Barville-en-Gâtinais

4 Bou

5 Cernoy-en-Berry

6 Charme (Le)

7 Châtillon-Coligny

8 Charmont-en-Beauce

9 Courcelles

10 Dadonville

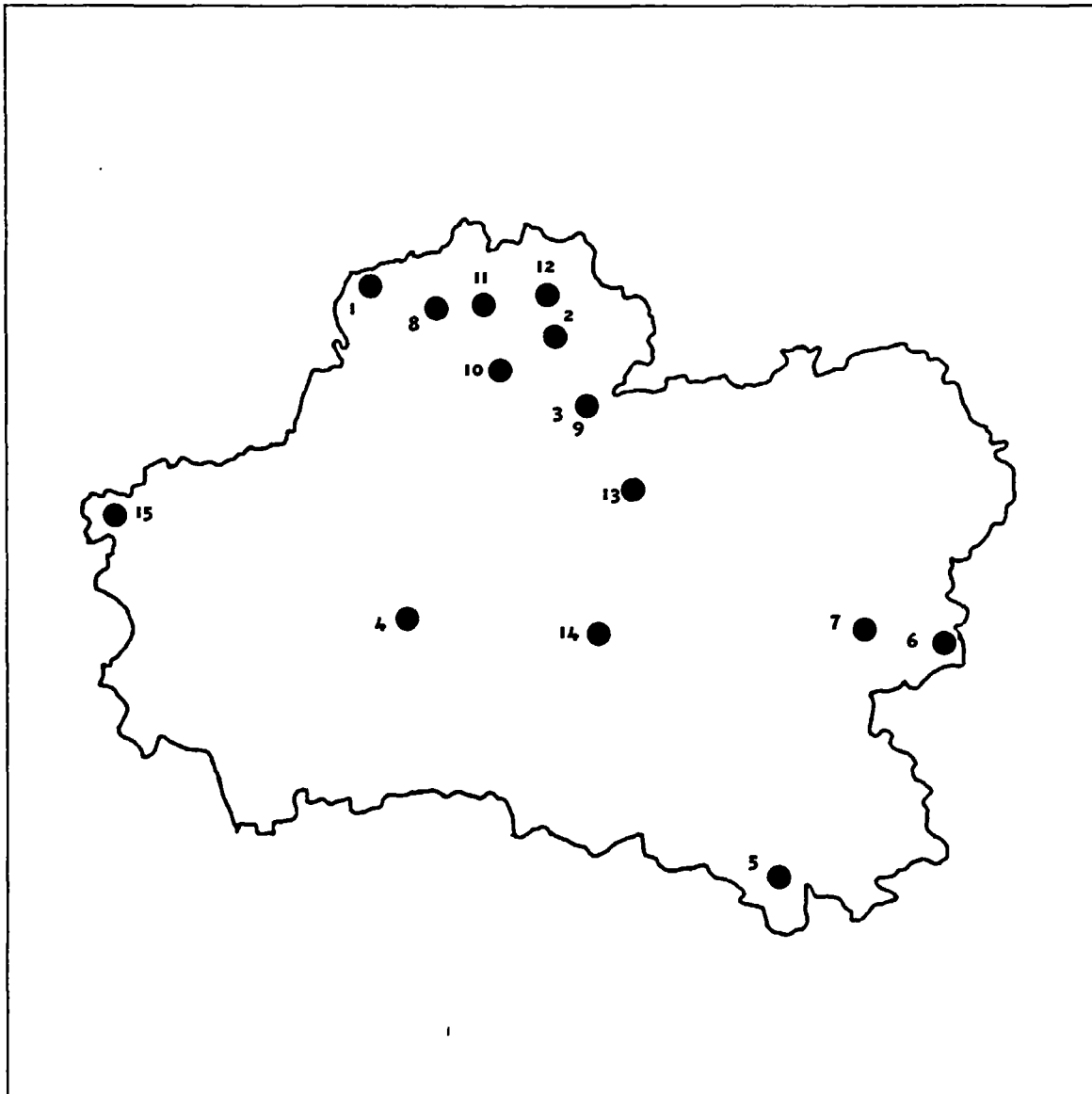
11 Engenville

12 Manchecourt

13 Quiers-sur-Bezone

14 Saint-Aignan-des-Gues

15 Villamblanc



Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 28.01.01

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

références photos 92.01.01 à 06, 92.05.01 à 07

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, 14 rais, section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes 4

jantes 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards mobiles

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, autour d'un axe métallique

(cf. observations)

protège roue/essieu oui, métallique

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule panneau plein
et fixe

fermetures arrière du véhicule panneau plein
et mobile

échelette

rehausses oui

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles en bois, articulées : 2 à l'avant sous
les brancards, 1 à l'arrière au centre

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

fabriqué par le charron G. Guillou à
Saint-Loup (28) ;
contenance : 1,7 m³ ;
transport : betteraves, fumier, haricots... ;
utilisation : exploitation agricole de M. Launay
à Saint-Loup vers 1946/1950 ;
caisse : traverse mobile de basculement à
l'avant du véhicule

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

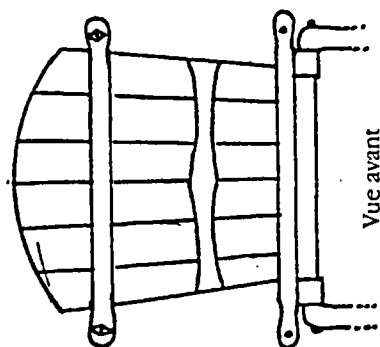
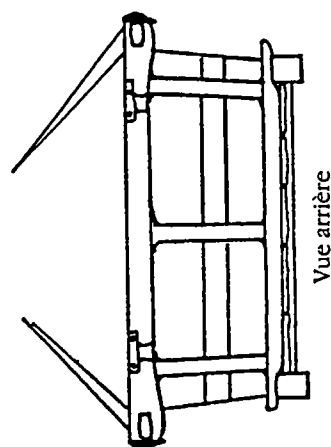
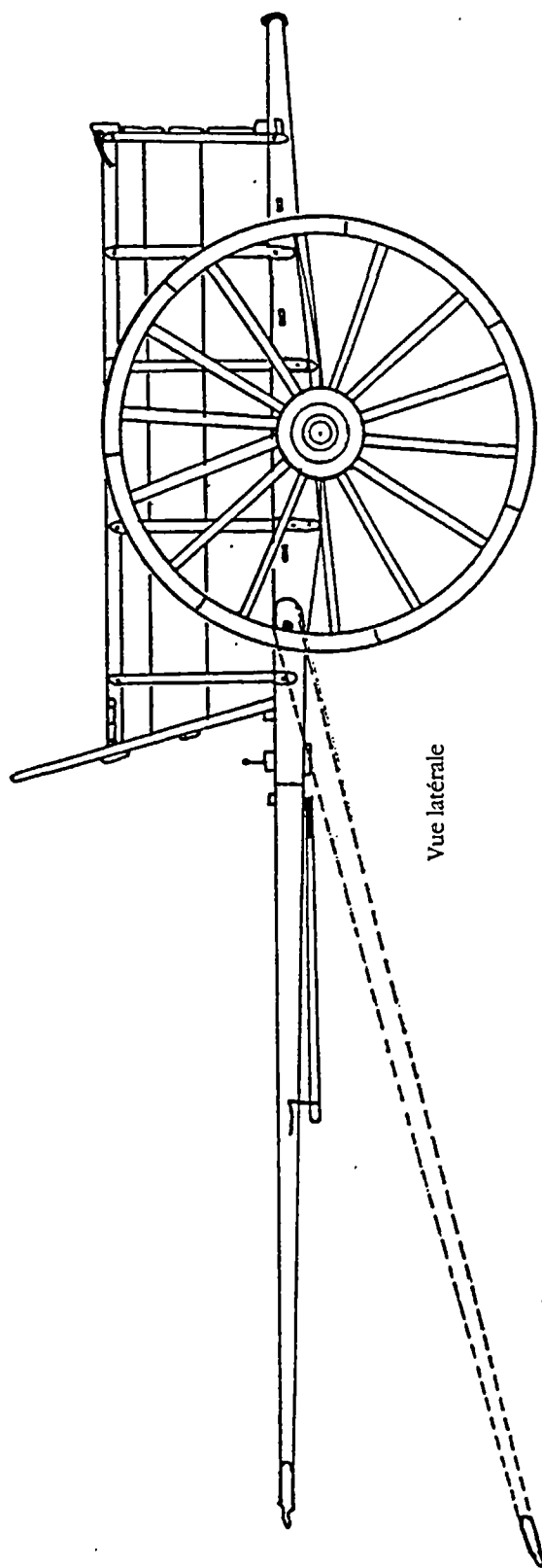
Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 28.01.01

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



ENTRETIEN

Le texte qui suit est le compte-rendu d'un entretien réalisé par Edouard de Laubrie auprès de Monsieur et Madame Paul Launay, agriculteurs retraités domiciliés à St-Loup (Eure-et-Loire). L'entretien s'est déroulé le 14 avril 1992 en présence de deux représentantes du Conservatoire du Machinisme et des Pratiques Agricoles (COMPA) : Mireille Bonnebas, conservateur, et Isabelle Tourne-Maillol, animatrice.

En 1946, trois ans après avoir repris la ferme de son père qui comptait 75 ha, 8 vaches laitières et 5 chevaux, M. Launay a commandé un tombereau à un charron pour remplacer celui de la ferme qui était "mal en point". Le nouveau tombereau a été peu tracté par des chevaux – qui ont été revendus après l'achat du tracteur – car le charron a fabriqué un attelage en V s'emmanchant dans les limons et permettant de le tracter au tracteur (de marque "Percheron", ce dernier a été acheté au Syndicat de Chartres à la fin des années 50).

La culture du blé, de l'orge et de l'avoine sont aujourd'hui les principales activités de la ferme dont la superficie est d'environ 105 ha.

Fabrication

Le charron a fabriqué peu de tombereaux car le village de St-Loup ne comptait que 350 habitants avant guerre, et les tombereaux, qui s'usaient peu, étaient utilisés "jusqu'au bout". Le tombereau de M. Launay est le dernier à avoir été fabriqué par le charron, dont les activités ont dû être interrompues dans les années 50, suite à l'apparition du tracteur. M. Launay a oublié le prix de son véhicule, mais il se souvient que "l'on payait comptant; c'était un peu plus coûteux qu'une charrue brabant double en fer (dont le prix est déjà relativement élevé)". Quand un cultivateur achetait du matériel nouveau, "on ne pouvait pas rester en arrière", déclare M. Launay, même si "on n'avait aucun problème avec le matériel ancien".

Lorsque l'on passait commande d'un tombereau, il suffisait d'indiquer au charron la contenance désirée en m³, à partir de laquelle il calculait les dimensions exactes du véhicule. Le tombereau de M. Launay pouvait contenir jusqu'à 7m³ de matériaux et pesait 800 à 900 kg à vide (son propriétaire ignore quel est le bois qui a servi à le confectionner). Son attelage est formé de 3 chevaux, en ligne. Le tombereau, qui n'a servi que dix ans, est encore en parfait état, de même

que les roues, particulièrement imposantes.

Le charron ne les fabriquait pas lui-même; il se les procurait auprès d'une usine qui n'est pas implantée dans la région.

En règle générale, le diamètre des roues correspond au volume du tombereau. Plus le volume du tombereau est important, plus les roues sont grandes, et inversement.

L'activité principale du charron consistait en fait à effectuer les réparations ou à assurer l'entretien du véhicule. Il fallait, par exemple, resserrer les roues, éléments les plus fragiles du tombereau, en chauffant les cercles. M. Launay a pu observer le charron travailler puisqu'il se rendait tous les jours à son atelier à proximité duquel il habitait autrefois. Lorsque le cercle était bien rouge, on le plaçait sur la roue. En refroidissant, le fer resserrait le bois. L'essieu, lui, ne cassait pratiquement jamais. Une plaque métallique portant le nom et l'adresse du charron était fixée sur la traverse supérieure de l'avant du tombereau, souvent après réparation du véhicule. La législation obligeait le charron à faire graver une autre plaque aux noms et adresse du propriétaire du véhicule (le véhicule de M. Launay en est pourtant dépourvu) et à l'apposer à l'arrière du brancard gauche. Aucune taxe n'était exigée pour l'acquisition de cette plaque d'immatriculation.

Usages du tombereau

Le fumier

Chargé à la fourche par deux personnes disposées de part et d'autre du tombereau, le fumier était déposé au milieu de la cour de la ferme et transporté à l'aide du tombereau jusqu'aux champs. L'épandage du fumier était effectué en novembre-décembre, lorsque la terre est molle. Parfois, les roues s'enlisaient et le tombereau devait être vidé sur place afin que les chevaux puissent sortir la voiture des ornières. En janvier, on faisait des "petits tas", on l'écartait à la main et on l'enterrait avec la charrue. On enrichissait donc la terre en favorisant ainsi la culture du blé (la culture de la "betterave à graines" est intervenue plus tardivement que celle du blé, de l'orge et de l'avoine).

Pour décharger, "on tirait la clé, on soulevait un petit peu et le tombereau se renversait. Avec un crochet, on tirait cela en tas". "Le tombereau portait sur les deux gîtes à l'arrière par terre,

les chevaux avançaient et on déchargeait à mesure. On arrêta les chevaux, on faisait un tas, puis on avançait à nouveau de distance en distance”.

Le “derrière du tombereau”, que l’on enlevait pour décharger le fumier avec un “crochet”, n’était ôté que pour le déchargement des plantes fourragères. On pouvait aussi installer des rebausses afin d’augmenter la contenance du véhicule.

Betteraves

Le tombereau était également employé pour le transport des betteraves fourragères arrachées en octobre, puis arrangées en silo.

Trèfle

Au mois de mai, on coupait l’herbe pour nourrir les vaches ou les chevaux. Le trèfle, désigné sous le nom de “faro” (trèfle incarnata), était déchargé à l’aide du tombereau, à la porte de l’étable et de l’écurie. Certains employés de la ferme le coupaient à la faux tandis que d’autres le chargeaient à la fourche.

Transport du sable

Le tombereau était occasionnellement utilisé pour le transport du sable nécessaire à la construction d’un bâtiment.

Substitution du “plateau” au tombereau

Lorsque le tracteur a fait son apparition, le tombereau, peint en vert comme les autres véhicules de la région, a été remplacé par une remorque à quatre roues (plateau) et des pneus se sont substitués aux roues en bois. M. Launay ignore la raison pour laquelle il n’y avait pas, jusqu’à cette date, de véhicules à quatre roues en Beauce, alors qu’il en existe, entre autres, en Lorraine. “Dès qu’il y a eu les remorques à quatre roues, c’était bien plus pratique car c’était plus stable : il n’y avait pas besoin de caler les roues lorsque l’on dételait les chevaux”. Les charrons de la région n’étaient pas équipés pour fabriquer des chariots à quatre roues dont la morphologie est différente; ils sont notamment munis, pour la plupart, de ressorts, qui n’étaient présents ni sur les gerbières, ni sur les tombereaux.

Entretien du tombereau

Le propriétaire du tombereau graissait les roues fréquemment car il n’y avait pas de roulements, “c’était fer sur fer”. On graissait lorsque “ça

criait”. Il fallait alors retirer la roue, mettre de la graisse ordinaire autour du moyeu, replacer la roue puis remettre l’écrou à l’extrémité de l’essieu. Pour changer la roue, on plaçait une sorte de béquille sous les limons. Cette opération nécessitait deux personnes : l’une ôtait la roue, l’autre graissait le moyeu. On nettoyait le tombereau après chaque usage mais celui-ci n’a jamais été repeint. Il était entreposé dans un hangar destiné au stockage du blé en bottes ou en gerbes, jusqu’à l’arrivée des machines faucheuses-batteuses. L’ancienne grange de la ferme était trop petite et l’on était obligé de faire des “meules de grains” à l’extérieur, avant que le hangar ne soit construit.

Usages des gerbières

La ferme disposait de trois charrettes, appelées aussi “gerbières”. La dernière avait été fabriquée avant la guerre, à Ermenonville-la-Grange. Une fois la lieuse passée, on faisait des tas de gerbes que l’on plaçait dans les gerbières. Les gerbières servaient principalement au transport des céréales, des gerbes et des sacs de blé que l’on livrait; elles étaient parfois également employées pour le transport de la luzerne. Pour le transport des sacs, on installait les “échelles” de la gerbière. On n’utilisait pas le tombereau pour le transport des sacs de blé car sa contenance n’était pas suffisante. Pour charger la gerbière, on commençait toujours par les extrémités, puis par le milieu du véhicule, afin d’équilibrer les charges. Il fallait bien tasser les gerbes ainsi que les sacs couchés. Une personne “tassait dans la voiture”, l’autre “donnait les gerbes” avec une fourche à trois dents à long manche.

Au sommet de la gerbière, on plaçait une corde qui s’enroulait sur un treuil à l’arrière du véhicule. Les gerbes débordaient des échelles. Deux chevaux tractaient la gerbière, en ligne. “Ça roulait bien, car à la moisson, la terre est dure”.

Type de véhicule fourragère

Réf: AFMA 28.01.02

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

références photos 92.08.14

à 16; 92.08.18; 92.09.04

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues à rayons (D 170)

14 rais (L: 58), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D 25; L 50)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A6; B3; C3; D5)

jantes 7 (Ep. 8; l 12)

bandage cercle d'embattage

(Ep. 2; l 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards

(L hors caisse: 235; sect.: 8X15)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train: description

avant-train: mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie 102)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 509; l 170) (cf. observ.)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92 15 26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : exténeur
b. / H : hauteur
inf. : inféneur
int. : inténeur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supéneur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines et fixes (h : 73 ;

L : 509 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 ranchers de chaque côté (H : 98 ; sect. 8X5)

fermeture avant du véhicule corne fourragère
mobile (h : 173 ; l : 168 ; sect. 8X13)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
mobile

échelette

rehausses oui (L : 20 ; sect. 5X5)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant du
brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 184 ;
L entre sabots : 144) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 65 ; l : 12)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil arrière

béquilles en bois, articulées : deux à l'avant,
1 à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleue/grise

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

plancher : débordement par un demi-cercle
métallique, petites échelles.

Type de véhicule barrique à eau

Réf. AFMA 28.01.03

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

références photos 92.08.17, 92.08.19 à 21

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 120)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoies (L maxi : 69;
L mini : 23; h : 28), attaches par patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons métallique

(D. 119), 12 rais (L : 45)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu en fer (D. 18; L : 34), inscription

"Lecoq à Boisville"

boîte

frettes

jantes 6 (h : 4; l : 9)

bandage cercle d'embattage (h : 1; l : 9)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards

CAISSE

aspect brancards de caisse (L : 220;

sect. 8X10) supportant tonne

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles en bois, articulées : 2 à l'avant,
1 à l'arrière

coffre

sièges à l'avant (H : 41 ; L : 34 ; l : 21) sur le
côté droit

couleur verte sur les brancards

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule fourragère

Réf. AFMA 28.01.04

Association

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.08.22 à 25, 92.08.27,
92.09.03

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pel-
licule photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

intf. : intérieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 277), 14 rais
(L : 58), section quadrangulaire (sect. 9X7)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 25 ; L : 47)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes 7 (Ep. 9 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 230 ; l : 115 ;
sect. 15X10)

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 101)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 428 ; l : 190)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 78 ; L : 204 ; Ep.2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté fixés par des boulons

(H : 95 ; sect. 6X4)

fermeture avant du véhicule corne fourragère
mobile (h : 145 ; L : 173 ; sect. 4X5)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
mobile (id)

échelette

rehausses débordement : demi-cercle
métallique sur les roues, échelettes

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 175 ; L entre sabots : 125) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 42 ; l 10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil avant (L : 133 ; D. 8) et arrière

(L : 95 ; D. 8)

béquilles

coffre

sièges

couleur verte/bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule fourragère

Réf. AFMA 28.01.05

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

références photos 92.09.01

références dessins

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
h, H : hauteur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 176), 14 rais
(L : 60), section quadrangulaire (8X6)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 21; L : 40)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4; B3; C3; D4)

jantes 7 (Ep. 6; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 202; l : 82;
sect. 9X10)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L : 92)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (brancards de caisse : sect. 8X7;

L : 359; l : 82)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 75 ; L : 359 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule corne fourragère

(h : 155 ; L : 133 ; Ep. 4X5)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère

(h : 135 ; L : 133 ; sect. 4X5)

échelette

rehausses horizontales sur le tour des

ridelles (l : 30 ; sect. 6X5)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre brancard
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 166 ; L entre sabots : 142) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 32 ; l : 7)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées, en bois : 2 à l'avant ;
1 à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

ranchers (H : 92 ; sect. 5X3)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule gerbière

Réf. AFMA 28.01.06

Lieu de conservation COMPA, Chartres

N° inventaire musée

références photos 92.09.02

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 184), 14 rais
(L : 61), section quadrangulaire (10X7)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 25 ; L : 44)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes 7 (Ep. 8 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 250)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 108)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect bois (brancards de caisse : sect. 20X6)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées, par quadrillage

L : 972 ; h : 172 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule corne fourragère

fermetures arrière du véhicule corne fourragère

échelette

**rehausses échelettes horizontales sur le tour
des ridelles (L : 972 ; l : 31)**

F R E I N

mode de freinage mécanique

**situation du dispositif de manœuvre avant du
brancard gauche**

**mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 180 ;
L entre sabots : 148) est munie de 2 patins**

sabots ou patins en bois (H : 36 ; l : 9)

**emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues**

A C C E S S O I R E S

treuil avant et arrière (L : 100)

béquilles

coffre

sièges

couleur verte sur cornes et ridelles ;

bleue sur les roues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

présence d'un demi-cercle en bois au-dessus
de chaque roue (h : 6 ; l : 5)

C H A M P A G N E - A R D E N N E



ARDENNES
MARNE
HAUTE-MARNE
AUBE

ENQUÊTES EN 1944, 1946 ET 1947**1 Hamogne-Saint-Rémi****2 Marlemont****3 Maubert-Fontaine**

"Le cultivateur n'avait pas le moyen d'utiliser les véhicules à quatre roues".

4 Neuville-Les-Wasigny (La)**5 Romagne (La)****6 Rumilly-le-Vaude****7 Vandy**

Charrettes à deux roues majoritairement, à quatre roues bien moins. "Ceux qui n'avaient qu'un cheval ou deux ne pouvaient avoir qu'une charrette. Les petits cultivateurs n'avaient qu'une charrette, à un ou plusieurs chevaux. Les gros avaient un chariot et une charrette".

8 Villers-devant-le Thour

Voitures à deux roues dans les petites cultures et chariots à quatre roues dans les grosses fermes; charrette à deux roues avec coffre fermé appelé "barou".

9 Wasigny

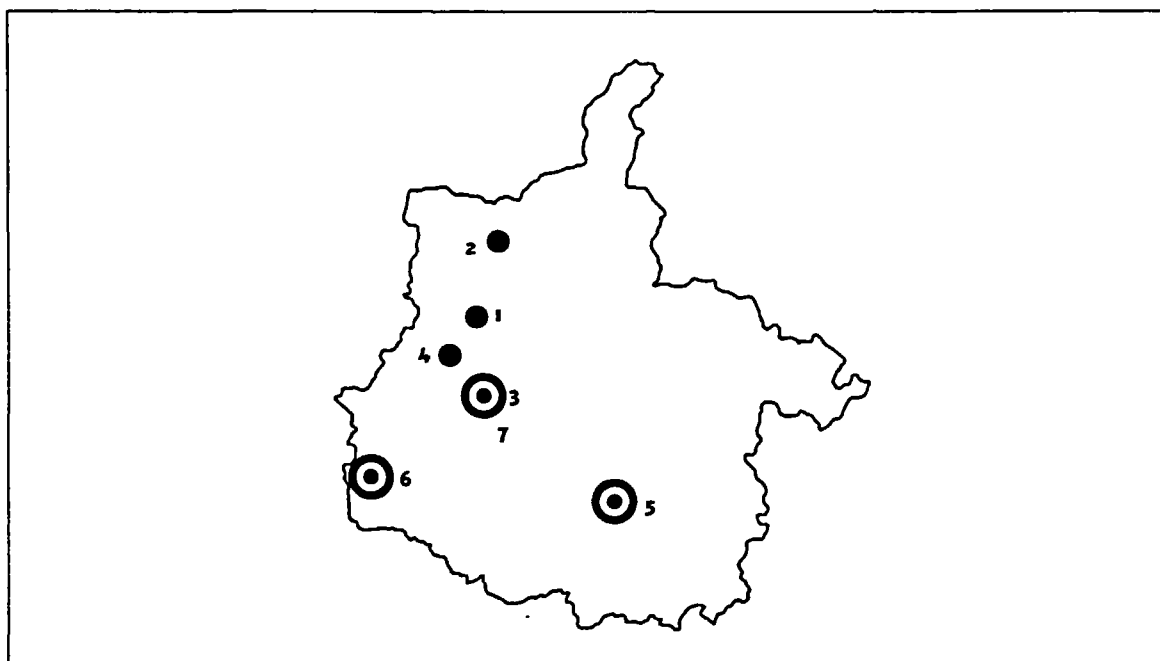
Simultanément deux et quatre roues selon l'importance de la culture.

Pour les charrois en forêts, on se servait de "cheirs" (chariots très rustiques, tout en bois, même les freins, les "erremonts" et les essteux. Pour le transport des charbons on employait des bannes, vaste réceptacle formé par des claies très solides. De longues attelées de bœufs – 2,3,4 paires d'animaux parfois, conduisaient ces véhicules à destination, avec lenteur par des chemins encaissés et tortueux de nos forêts. (...)

Pour les transports agricoles, les "cheirs" et "chérettes" étaient tout aussi primitifs, avec des ridelles implantées dans les gîtes, lesquels étaient simplement deux jeunes chênes bien droits simplement dégrossis à la hache.

Les essteux étaient en bois de hêtre; des armatures de fer en protégeaient les fusées contre l'usure du frottement des moyeux.

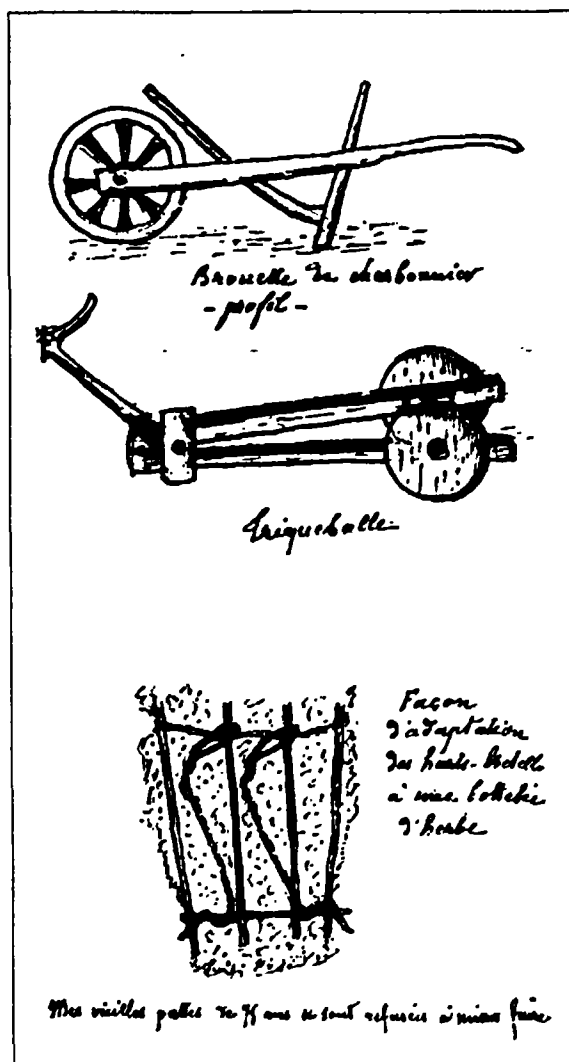
Ces derniers n'avaient point de boîte en fonte pour les doubler intérieurement, mais seulement un étroit cercle de fer inséré à chaque extrémité. Les charrettes étaient fixées aux essteux de bois par deux pitons de fer implantés (manque). Les roues n'étaient pas enserrées d'un cercle de fer comme elles le sont maintenant, mais par 7 plaques de bandage en arcs de cercle, mesurant chacune exactement la 7^e partie de la circonférence de la roue. Ces bandages étaient fixés par d'énormes clous sur les jantes dont elles chevauchaient les joints.



La région d'Ardenne, recouverte d'immenses forêts, possédait peu de routes, mais un vaste réseau de chemin de terre ravinés où les véhicules légers ne pouvaient s'aventurer. Aussi, une grande partie des transports s'effectuait par portage. Les chevaux, mulets, ânes y étaient employés, avec leurs sellettes et leurs "bassats" (bâts) sur lesquels étaient empilés sacs de grain et de farine (...).

Dans les côtes escarpées de l'Ardenne, la vidange des coupes s'effectue par les "trames" et les "glissoirs", soit en laissant dévaler librement le bois par des couloirs spéciaux, soit en se servant de chariots bas, dont les 4 roues, solidement enrayées, sont fixés sur des bacs ou patins formant traîneaux. Ce mode de transport est dangereux, et nécessite un personnel expérimenté. Les petits chevaux ardennais, dont la race remontant à l'époque gauloise, n'est pas tout à fait disparue, ces chevaux qui vivaient en pleine liberté dans les bois, se prêtaient admirablement à ces manœuvres, et à tous les genres de transports dans nos régions accidentées et marécageuses : ils étaient légers, nerveux, endurants, dociles, francs de collier, et francs de pied sur les pentes rocheuses.

Dans nos forêts, on traîne à charriage les moyens arbres à la chaîne, et les plus gros arbres au "diable" sous lequel on le suspend. Les scieurs de long les amenaient à bras à leur atelier de sciage, le "bourd" ou le "baudet", en se servant du triqueballe, le plus primitif sans doute des véhicules. Il est constitué par deux madriers affrontés, réunis par leur extrémité (l'avant), et montés vers l'arrière sur une solide traverse munie de 2 roues pleines, en bois. Le triqueballe se traîne à bras au moyen d'un timon emmanché d'une barre dont les 2 scieurs tiennent chacun un bout, à hauteur de la poitrine, attelés pour ainsi dire au joug. (...)



ENQUÊTES EN 1943 À 1948

1 Anglure

On utilise les chariots à quatre roues en raison du terrain plat de la région.

2 Aulnay-aux-Planches

3 Auve

Ce n'est que depuis une vingtaine d'années qu'on a employé les voitures à quatre roues appelées couramment "chariots" (enquête 30 juin 1944).

4 Avize

On utilise des voitures à deux roues : voitures à moisson et tombereaux.

5 Ay

6 Bassuet

Véhicules à deux roues appelés "gaimbardes".

7 Betheny-Village

8 Blaise-sous-Hauteville

9 Bouzy

On utilise plus couramment les voitures à deux roues que celles à quatre roues.

10 Chaussée-sur-Marne (La)

Les chariots étaient attelés avec des bœufs.

11 Coupeville

12 Cuis

Très peu de chariots à quatre roues.

13 Dormans

Véhicules à deux roues essentiellement sauf dans une ou deux grosses fermes qui avaient un chariot à quatre roues.

14 Etoges

15 Fagnières

Les charrettes à deux roues ("voitures à moisson") sont beaucoup plus nombreuses que celles à quatre roues ("chariots").

16 Fère-Champenoise

17 Grandes-Loges (Les)

18 Margny

19 Moiremont

20 Montmirail

21 Oger

22 Passy-Grigny

23 Ponthion

24 Pouilly

25 Pringy

Les charrettes à deux roues n'existent dans la région que depuis 1936.

26 Saint-Just

27 Saint-Masme

28 Saint-Quentin-sur-Coole

29 Sarry

30 Somsois

31 Vertus

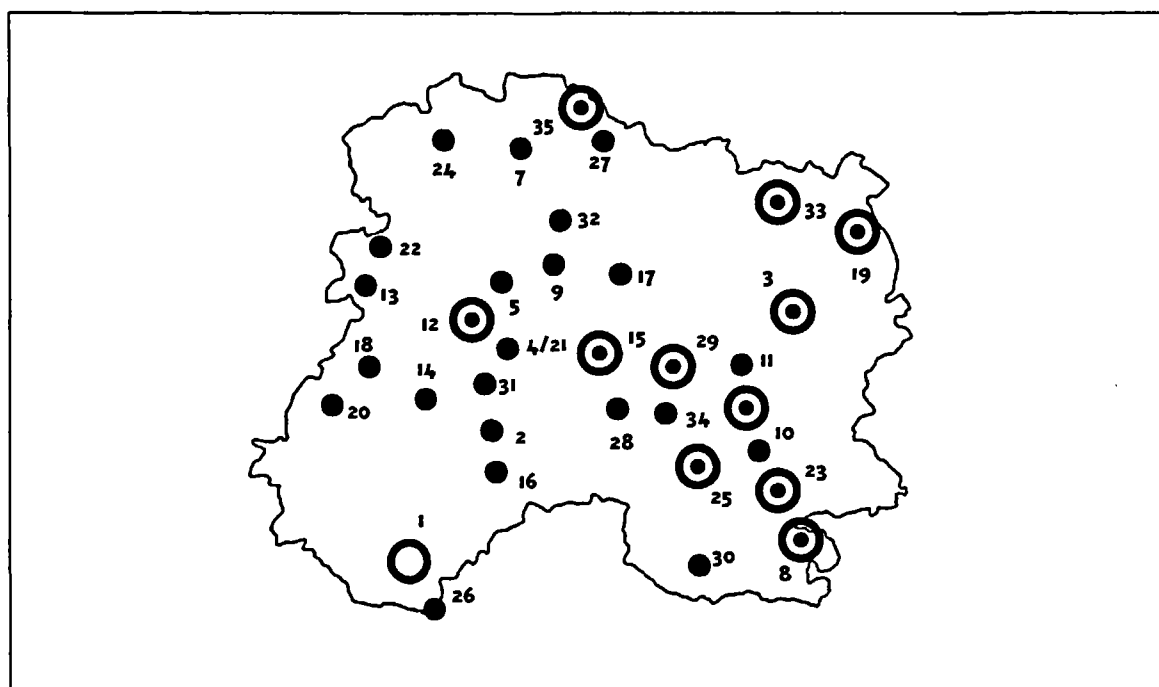
32 Verzenay

33 Ville-sur-Tourbe

34 Vouciennes

35 Warmeriville

La charrette à deux roues convient très bien au terrain plat, moins lourde que le chariot.



ENQUÊTES EN 1942 ET DE 1944 À 1948

1 Ageville

On préférait la voiture à quatre roues "chariot" à la "voiture" à deux roues pour les lourdes charges, quand on devait descendre des côtes.

On utilisait aussi le tombereau.

2 Andelot-Blancheville

Autrefois, il n'y avait que peu de "chariots" (quatre roues) dans la région. On appelle "camion" les véhicules à deux roues.

3 Arc-en-Barrois

4 Avrecourt

5 Bannes

Les véhicules à quatre roues sont plus communs et habituels que ceux à deux roues.

6 Biesles

7 Breuvannes

On utilise les véhicules à deux roues dans la montagne et à quatre roues dans les pays de plaine.

8 Bruxières-les-Froncles

9 Chalindrey

On utilise des chariots à quatre roues et à voie large.

10 Champigneulle

Utilisation de chariots plats à quatre roues appelés "baltazards".

11 Champigny-les-Langres

12 Charmes-la-Grande

13 Chatoillenot

14 Fayl-Billot

15 Hallignicourt

On se sert le plus souvent de voitures à deux roues que de voitures à quatre roues.

16 Heully-Cotton

17 Huillecourt

En plus des chariots à quatre roues, on utilise des tombereaux à deux roues.

18 Marcilly

19 Pont-la-Ville

20 Roches-sur-Rognon

21 Semoutiers

22 Sommevoire

Utilisation du tombereau appelé "tumeré" ou "temeré".

23 Soncourt

Utilisation des chariots à quatre roues et des tombereaux à deux roues.

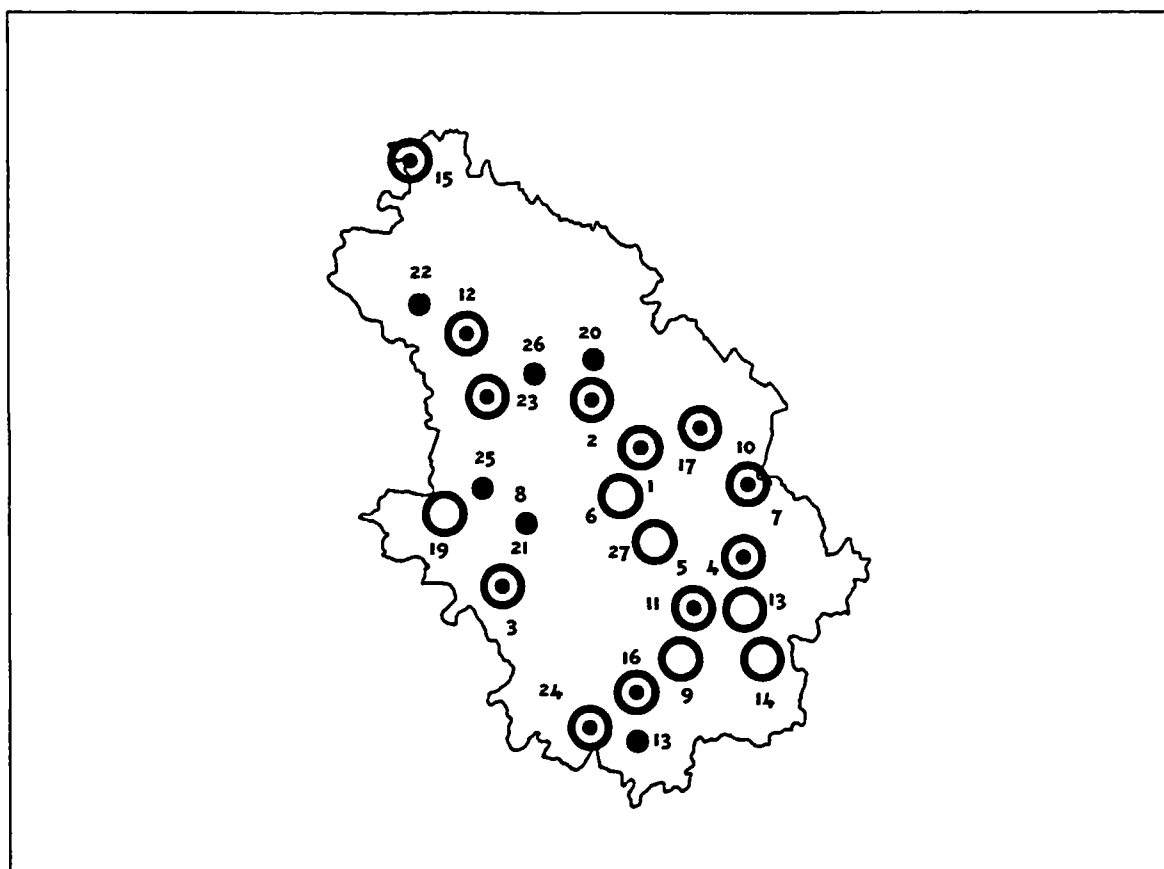
24 Vaillant

25 Valdelancourt

Les chariots à quatre roues furent introduits par des agriculteurs non originaires du village (enquête du 01 décembre 1948).

26 Vignory

27 Vitry-lez-Nogent



ENQUÊTES EN 1944, 1945 ET 1946**1 Bercenay-en-Othe**

Utilisation de charrettes à deux roues appelées "camions".

2 Chavanges

Pas de témoignage sur les chariots à quatre roues. "Peut-être a-t-il existé des chariots à quatre roues. Fichot en représente un dans l'Album Pittoresque de l'Aube (1852). Les paysans appellent leurs charrettes "guimbardes" qui, d'après le Petit Larousse, est un chariot à quatre roues."

3 Fontaine-Macon (La)**4 Gyé-sur-Seine****5 Rumilly-les-Vaudes****EXTRAIT**

DÉPARTEMENT DE LA MARNE

AFF. ENQUÊTE N° 680 — COMMUNE DE VERTUS

Toutes les voitures agricoles, divisées en plusieurs catégories étaient et sont encore à deux roues; les chariots et les camions-plateaux à quatre roues ne sont utilisés qu'exceptionnellement.

1. Charrette légère dite "voiture à courir" ou "petite voiture" comprenant un siège à deux ou trois places et un coffrage à clatre-voie pouvant recevoir les marchandises, fourrages verts en petite quantité.

2. Les voitures à moisson : longueur variable du plateau (3,25 m, 3,75 m, 4,25 m) environ avec ridelles sur les côtés et aux extrémités utilisant au besoin de grands cadres dits "bisses" pour faciliter le chargement des gerbes.

3. Le tombereau ordinaire.

4. Voiture mixte, au plateau de 2,50 m environ de longueur sur lequel existe un coffrage mobile d'une contenance d'un m³ environ et qui, démonté, transforme le véhicule en petite voiture à moisson : voiture spéciale aux petites exploitations mixtes (agricoles-viticoles).

EXTRAIT

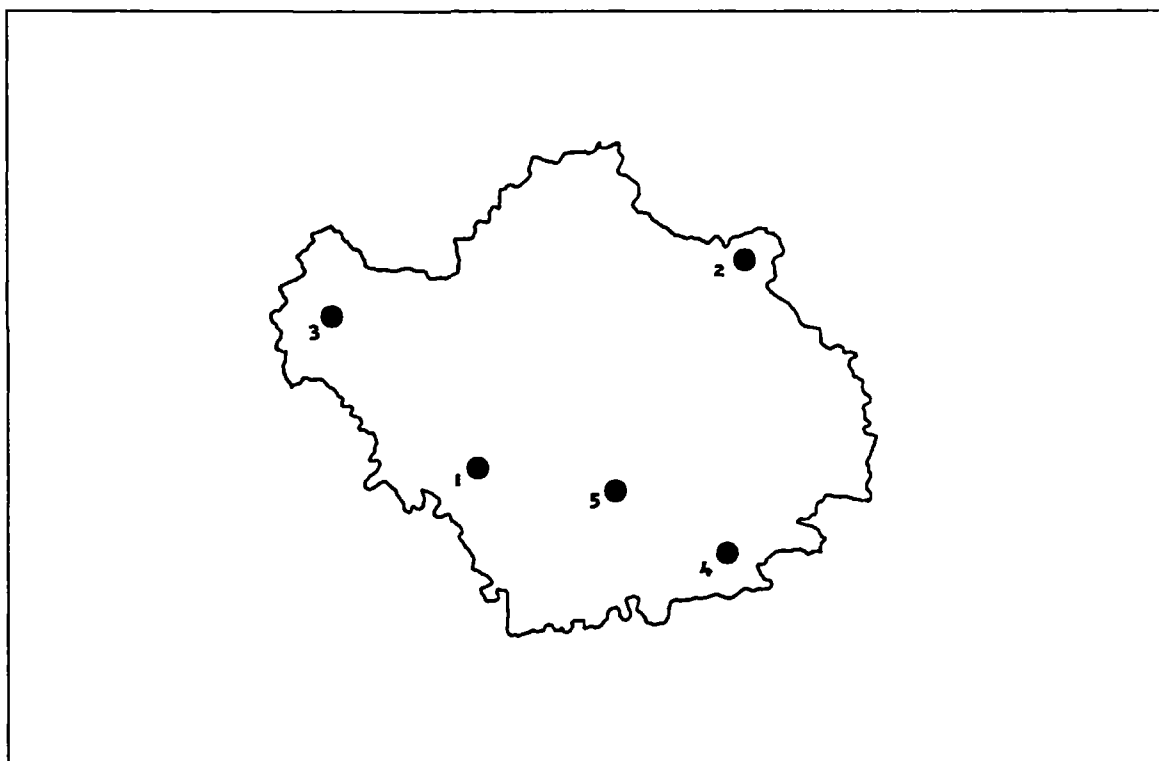
DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE

**EAA. PAR M. VARNEY, PROFESSEUR
D'AGRICULTURE, LE 5 AVRIL 1937**

Dans le Bassigny et le sud-est du département, les chariots sont à quatre roues, tandis que dans le centre et le nord, on utilise la charrette à deux roues.

Le chariot est à voie de 1,10 m. Les roues d'avant ont 0,85 m de diamètre et celles d'arrière 1,50 m. Le moyeu est en orme, les rais en chêne, les jantes en hêtre; la jante a 0,06 de large. L'avant est réuni à l'arrière par une "ligne" en chêne de 0,15 X 0,15 m et 3,30 m de long. C'est un peu le chariot lorrain, mais plus large.

Les essieux sont pris dans l'"encastrure". Les



"harmonts" d'avant prennent la "glissoire" et la "limonière". Sur la "ligne", en son milieu, sont un ou deux "supports". Deux "ranchets" de bois sur la "sellette" tournante d'avant et deux autres en fer, sur la "sellette" arrière maintiennent les planches de côté ou les "berceaux". Quatre "toises" réunissent les berceaux à leurs extrémités.

A l'arrière, une mécanique à vis serre ou desserre deux patins portés par une traverse, tandis que la "toise" inférieure porte un treuil "tour" ou un "vireu" pour l'enroulement de la corde de la preche (sic), avec un bois appelé "toteu" dans le second cas.

Jusqu'en 1870, l'essieu fut en charme ou en hêtre avec fusées ferrées. Le bandage de fer des roues date de 1850. Antérieurement, le cercle était remplacé par des bandes de fer clouées sur les jantes.

La charrette comporte deux roues de 1,50 m de diamètre et 0,08 m ou 0,10 m de jante avec un bandage de 0,022 m. La largeur de la "voie" est comme pour le chariot de 1,10 m.

Peu de différences pour le tombereau, sinon que les brancards sont rapportés et que la caisse est basculante. Sa capacité est de 0,80 m³ à 1 m³.

Aussi loin que les souvenirs puissent porter, ces trois véhicules de transport ont existé à peu près tels quels.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 75.01.03

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 982.43.42

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 160)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 58), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal, AV (D inf : 18 ; L : 38)

boîte unique

frettes

jantes AV : 6

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 90)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 185 ; 198)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15 26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 85 ; L sup : 165 ;
L inf : 165 ; Ep :)

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

fermeture avant du véhicule corne fourragère
(h : 189 ; L : 110)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
(h : 185 ; L : 110)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre roue
gauche

mode de transmission directement sur le
moyeu, traverse de frein (L : 160)

sabots ou patins métalliques (sect. : 8X5)

emplacement des sabots ou patins) l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles en bois, simple (s), articulée (s),
1 à l'avant et 1 à l'arrière

coffre sans

sièges sans

couleur verte

plaque de propriétaire en métal : "Pierre Comte
Propt à Villard en Asois Canton/de Chateauvillain
Haute Marne"

autres accessoires

OBSERVATIONS

fabriqué avant 1865 par Pierre Comte,
charron-agriculteur à Villars-en-Azois
(Haute-Marne);
utilisé jusque vers 1950

CORSE



HAUTE-CORSE
CORSE-SUD

ENQUÊTES EN 1946 ET 1947

1 Altiani

Le transport agricole se faisait la plupart du temps à dos de mulet avec pour le blé, un dispositif de perches et de toile appelé "carrozo" permettant de transporter douze gerbes ("manelle") et pour le vin, on suspendait trois outres en peau de bique (contenant en moyenne 30 à 45 litres chacune). Dans les grands champs de la vallée, le blé à transporter dans l'aire était placé sur des planches assemblées comme pour un râteau et que les bœufs tiraient : c'était un "carreto". Sur les routes, on se servait du "carro" (charrette à deux roues pouvant charger 1000 kg) ou du

"cabriole" (charrette à deux roues pouvant supporter 300 à 500 kg).

2 Bastelica

Les charrettes à bœufs avaient des roues constituées par des billes d'ormeau cerclées de fer en raison d'une plus grande solidité que celle des roues à rayons et d'une meilleure stabilité du char sur les pistes en plein champ.

3 Bocognano

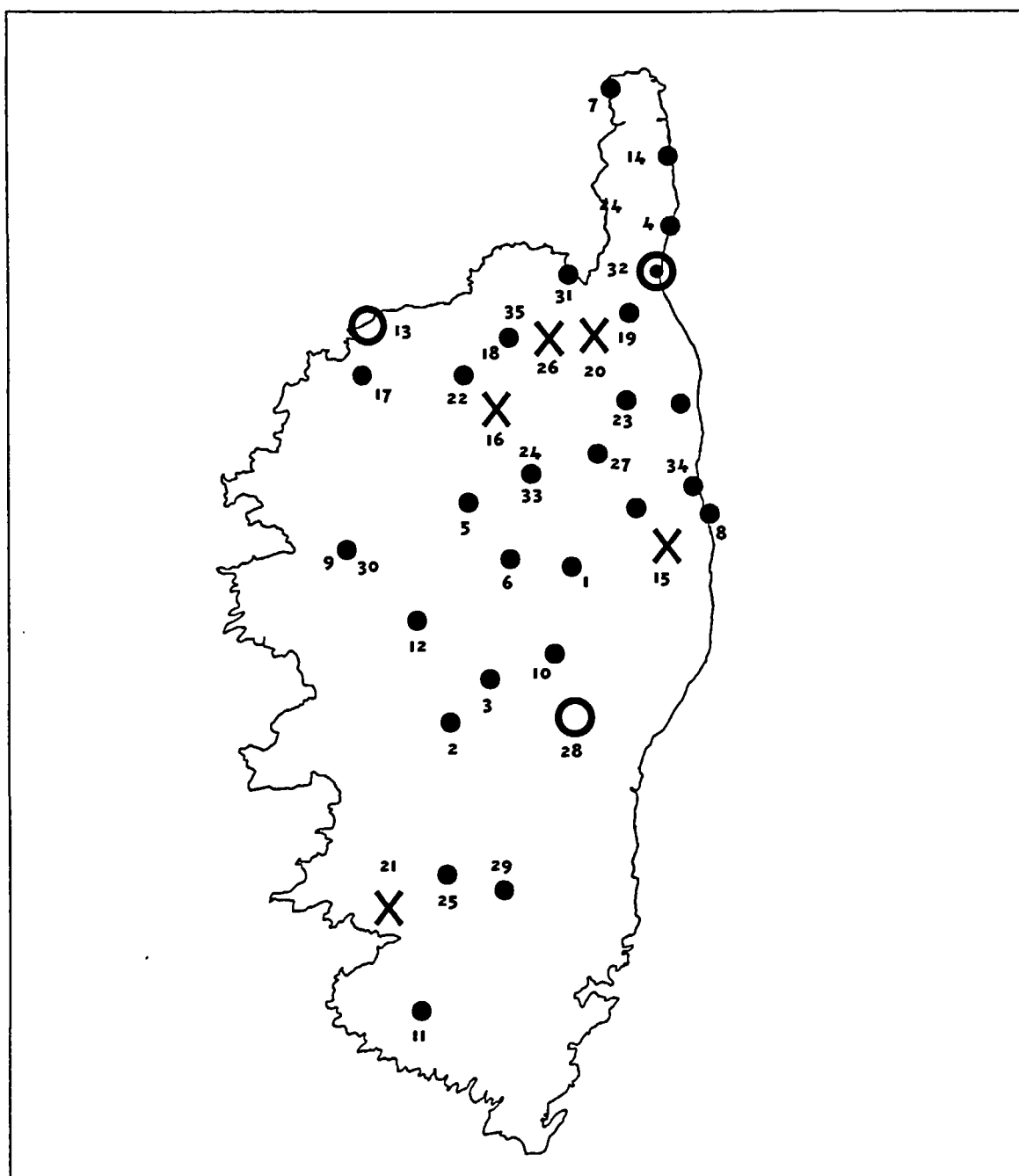
4 Brando

5 Calacuccia

6 Casanova

La charrette (à deux roues) semble être utilisée depuis un siècle au plus (enquête du 30 décembre 1946).

7 Centuri



L'ancienne charrette mise de côté après la venue dans nos villages de camionnettes a repris son service depuis la guerre (enquête 18 janv. 1947).

8 Cervione

9 Evisa

10 Ghisoni

11 Giuncheto

12 Guagnon

13 Lumio

Les transports agricoles se font à dos d'âne le plus souvent ; on compte un seul chariot à quatre roues.

14 Luri

15 Montemaggiore

Les transports agricoles se font à dos de mulet.

16 Novella

17 Oletta

18 Olmeta

On se servait des ânes et des mulets.

19 Olmeto

20 Olmi-Cappello

On rentre le foin en se servant de bêtes de somme (mulets et ânes).

21 Olmo

Routes accidentées pour lesquelles la charrette à deux roues est plus indiquée parce que plus souple d'utilisation.

22 Omessa

23 Petreto-Bicchisano

24 Pièvre

Transport à dos d'âne.

25 Porta (La)

26 Prunelli di Fiumorbo

Utilisation de chariots à quatre roues traînés par des bœufs ou par des mulets.

27 Quenza

"Dans les parties inaccessibles aux chars à bœufs (à deux roues), on utilise des bêtes de somme bâchées".

28 Renno

Utilisation de charrettes à deux roues mais surtout transport à dos d'âne, de mulet ou de cheval, en raison de la nature du relief et de l'absence de chemins.

29 Saint-Florent

30 Saint-Martino

Les chariots à quatre roues sont très rares.

31 San-Lorenzo

32 San-Nicolao

33 Sorio

Les céréales, le foin, les légumes, sont transportés à dos d'âne, de mulet, de cheval.

34 Valle-d'Alesani

35 Vescovato

FRANCHE-COMTÉ



DOUBS
HAUTE-SAÔNE
JURA
TERRITOIRE-DE-BELFORT

ENQUÊTES EN 1946**1 Boujailles**

Véhicules à quatre roues dits "à échelles" ou "à plateau".

2 Hôpitaux-Neufs**3 Isle-sur-le-Doubs (L')****4 Montagney****5 Montbenoit**

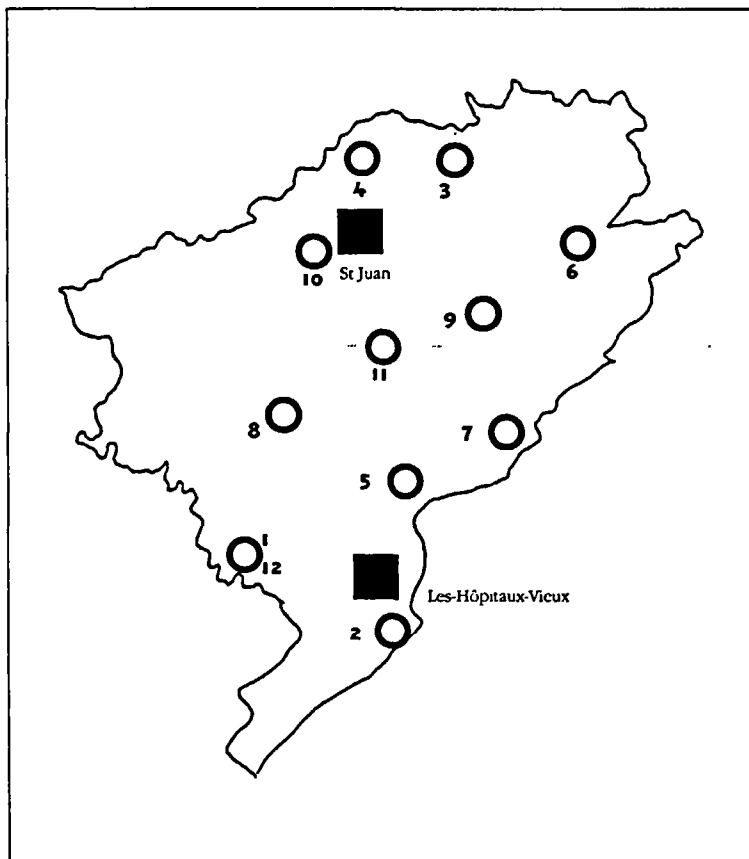
Un avant-train à deux roues est utilisé pour la sortie du bois en grumes, depuis la forêt.

6 Montechéroux

On utilise quelquefois le tombereau à deux roues pour le transport du fumier.

7 Morteau

Véhicules à quatre roues dits "à échelles".

8 Ornans**9 Pierrefontaine****10 Saint-Hilaire****11 Vercel****12 Villers-sous-Chalamon****EXTRAIT****DÉPARTEMENT DU DOUBS****COMMUNE DE LES-HÔPITAUX-VIEUX**

PAR G. COLETTE (10 AOÛT 1937)

C.R.C. 4-28.

Le chariot utilisé dans la région pour le transport du foin, de la paille est la voiture à échelles ou le "plateau" (échelles remplacées par une plate-forme). Pour le transport de bois, ce sont simplement deux trains de voiture, reliés par les "plots" attachés au moyen de chaînes. En hiver un simple train de voiture, pour traîner le tronc de sapin dans la neige. On n'utilise plus guère que les chevaux comme bêtes d'attelage.

Pour les gens depuis 1890 environ, on emploie le break, voiture à ressorts. Auparavant, c'était le char à banc, simple voiture à deux roues avec un siège d'abord fixe puis mobile soutenu par des courroies de cuir afin de le rendre plus élastique. Un de ses contemporains, particulier à la région du Haut-Doubs, était vers 1850-1880 la voiture à abeilles, destinée à transporter les ruches de Suisse et vice versa. On avait imaginé pour rendre le transport plus doux de fixer le plateau supérieur sur des sortes de ressorts de bois qui amortissaient les cabots. Chaque ressort comprenait 5 planches de frêne de 4 cm d'épaisseur posées les unes sur les

autres, (la plus grande ayant 1,20 m de long et la cinquième environ 1 mètre, toutes de même largeur, 10 à 12 cm) retenues entre elles par des sortes de bagues en fer et attachées par leur centre au train de voiture, à l'aide d'un fort écrou. Ce ressort de bois passe pour être l'ancêtre des ressorts en acier.

Quelques types de charrettes et de brouettes particuliers existent dans la région :

- le "charret" ou brouette ordinaire pour le transport des bûches de bois, de seilles, etc...
- le "charret" à claire-voie pour l'herbe
- la "brande" pour les liquides (eau, petit lait, purin oulister)
- le "barrou" à herbe (monté sur deux roues et conduit par un cheval) à claire-voie.
- le "brandiau" (ou "grande brande") sur 4 roues conduit par un cheval est l'ancêtre du tombereau à purin (suspension sous les trains de voiture avant - avec une chaîne - et arrière - fixe -). Une chose particulière au Jura montagnoux et qui se rattache au transport est l'ouverture des chemins en hiver.

Autrefois (vers 1850) les paysans ouvraient les chemins dans la neige au moyen d'un tronc d'arbre (souche assez grosse) attaché à un train de voiture par un "coin" en fer.

Maintenant on passe le chasse neige en forme de triangle tiré par 6 ou 10 chevaux attelés en flèche.

EXTRAIT
DÉPARTEMENT DU DOUBS
COMMUNE DE SAINT-JUAN PAR M. VUILLEMIN,
INSTITUTEUR, 18 AOÛT 1937)
C.R.C. 4-37.

Le chariot en usage dans la région est le chariot à 4 roues en bois cerclées de fer. Il se compose :

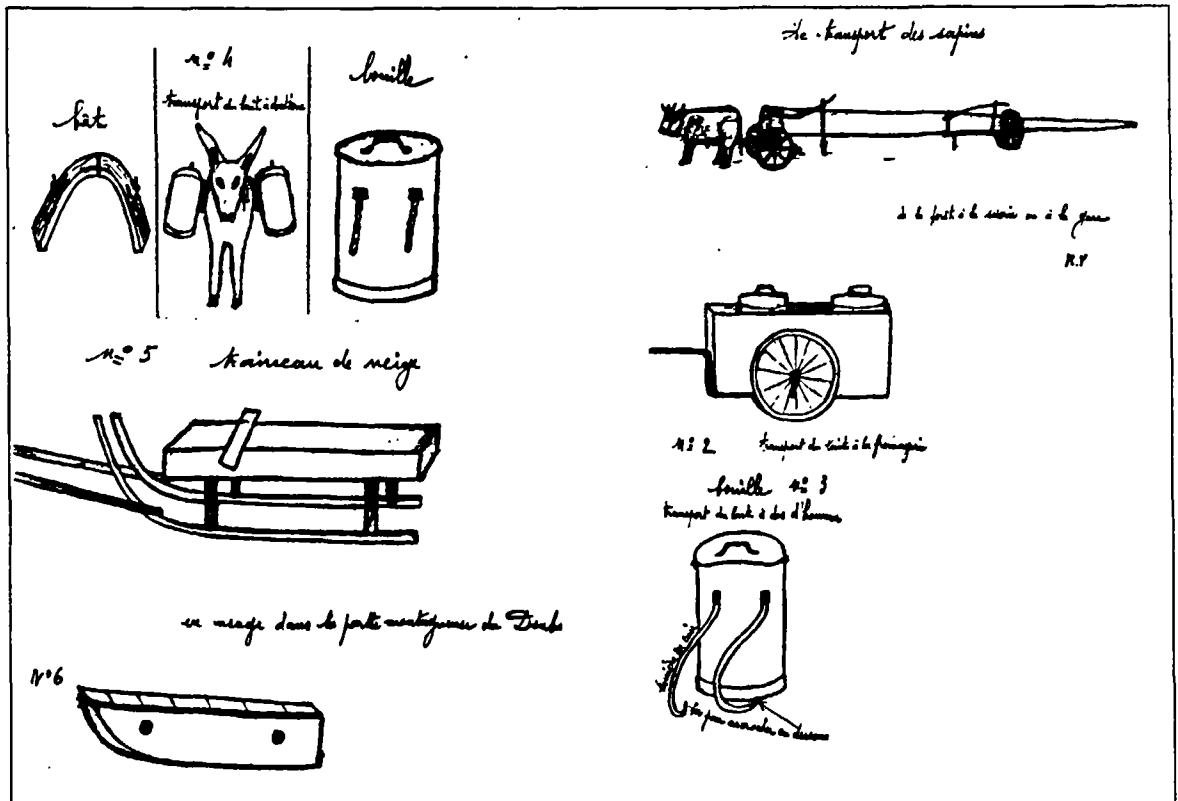
- 1) du train avant avec les 2 roues, l'essieu, une forte pièce de bois tenue solidement à l'essieu et sur laquelle est fixée une feuille d'acier, une autre pièce de bois sous laquelle est également une feuille d'acier qui glisse sous la première lorsque le chariot prend les contours, et la limonière
- 2) du train arrière avec les 2 roues plus grandes que les premiers (sic), la ligne qui est une longue pièce de bois ronde de 4 mètres environ de longueur et dont le bout est percé d'un trou, et de la mécanique
- 3) de 2 échelles de 5 m de longueur environ tenues au chariot par 4 pièces de bois appelées par les gens du village "éporons", une de chaque côté à l'avant, une de chaque côté à l'arrière et maintenues écartées entre elles par 4 traverses en bois et boucles de fer au bout pour introduire dedans le bout des montants des échelles; les traverses inférieures étant plus courtes (60 cm) que celles supérieures (1 m), les échelles sont plus écartées en haut qu'en bas. Pour le transport des céréales, etc. le chariot est muni d'une petite échelle qui se dresse à l'avant pour

maintenir la matière transportée, d'une perche en bois qu'on fixe à l'avant à la petite échelle et à l'arrière avec une corde pour bien presser et maintenir au chariot la chose transportée.

Pour réunir le train arrière à celui avant, on introduit la ligne, dont le bout est percé d'un trou, pratiqué dans le train avant et qu'on maintient avec une grosse cheville en acier. Ce chariot n'a pas de ressorts et pèse de 500 à 600 kg.

Pour le transport des sapins, même type de chariot mais sans échelles et tout, surtout les roues, étant plus fort et plus solide.

Un type est très récent; il a fait son apparition au printemps. Il y en a un seul au village et j'en ai vu un semblable dans 2 villages voisins: chariot très bas, 4 roues d'automobiles, plate-forme en bois. Il est employé pour transporter terre, pierres, foin, céréales, bois. Il est bien plus léger que le précédent et très silencieux.



ENQUÊTES EN 1946

1 Battrans

2 Bithaine

3 Breurey-les-Faverney

4 Cintrey

Le tombereau n'existe pas ici.

5 Clairegoutte

Les charrettes à quatre roues sont traînées par des vaches ou des bœufs.

6 Etobon

On emploie le char lorrain à quatre roues à échelles ou à plateau.

7 Fretigney

8 Germigney

9 Loulans-les-Forges

10 Montigny-les-Vesoul

Chariot à ridelles ou à planches transformables en fourragère.

11 Saint-Germain

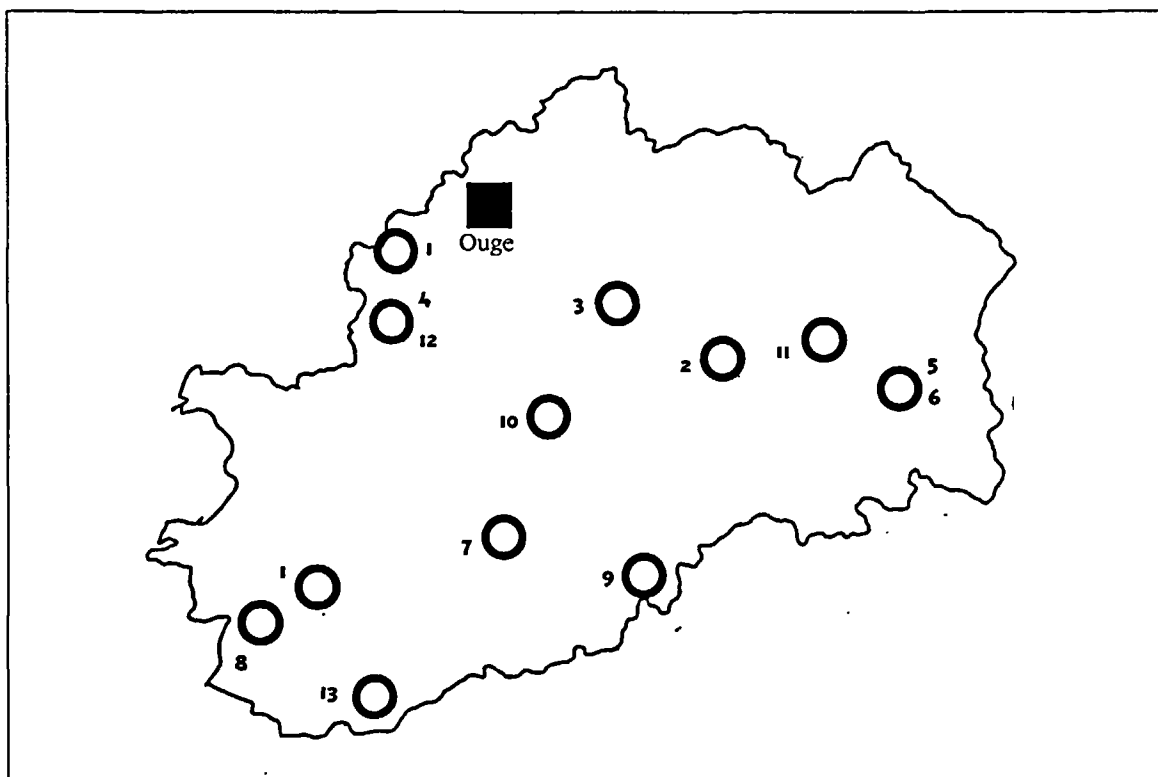
12 Saint-Julien

13 Sornay

14 Vitrey

(...) La longueur du chariot varie de 3 à 5 mètres; il se compose de 2 ridelles montées sur quatre roues (2 petites à l'avant deux grandes à l'arrière). On y adapte une limonière pour l'attelage des chevaux, et un limon pour l'attelage des bœufs. Le chariot peut transporter une charge de 1000 kg au minimum.

Après la rentrée des fourrages, le chariot change d'aspect, les ridelles sont enlevées et remplacées par des planches en vue du transport du bois et du fumier.



ENQUÊTES EN 1946

1 Arbois

2 Beaufort

Il ne reste presque plus de charrettes à deux roues (enquête 30 mai 1946).

3 Chaussin

4 Chemin

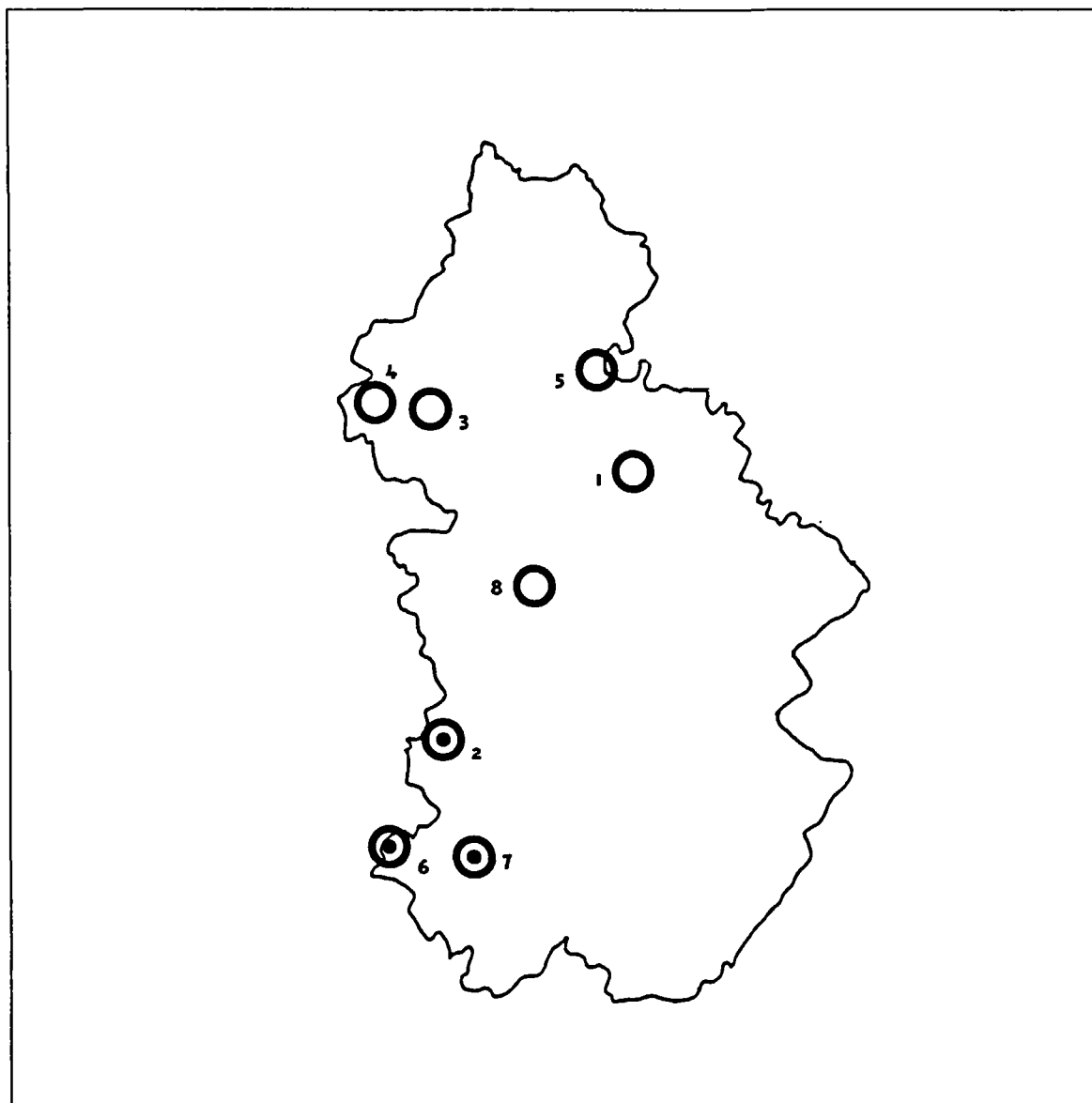
5 Chissey

6 Saint-Amour

7 Saint-Julien

Utilisation des véhicules à deux ou quatre roues selon la marchandise à transporter.

8 Voiteur



ENQUÊTES EN 1943 ET 1944

1 Busque

On utilisait la charrette à deux roues "la calso" et aussi la charrette ordinaire à deux roues, plus haute "la carreto" que l'on transformait suivant la variété des produits du sol à transporter. Pour le fourrage, on plaçait l'"escaletto" au niveau des ridelles, ce qui facilitait un plus gros chargement.

2 Chapelle-sous-Rougemont (La)

3 Delle

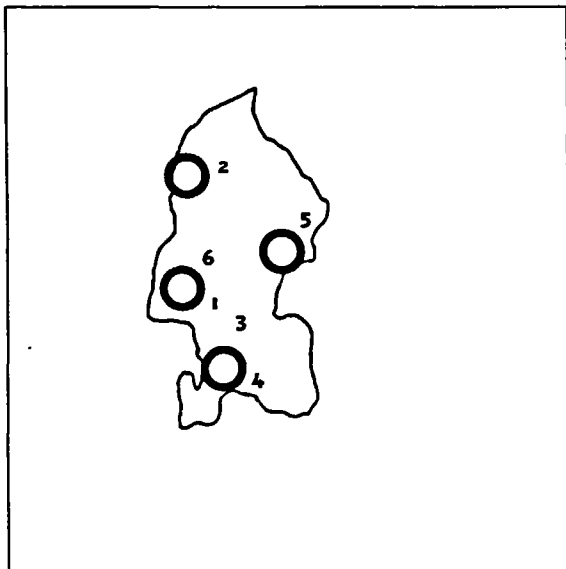
4 Faverois

Utilisation de véhicules à quatre roues à échelles ou à plateau.

5 Fontaine

6 Velezois

Utilisation de véhicules à quatre roues à échelles.



Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.01

Lieu de conservation Musée de Folklore Comtois, Besançon

références photos 92.25.14 et 15, 92.25.17 à 25

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description sur l'avant-train (h : 33)

armons (L : 150) reliés par une sassoire (L : 136)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train sur l'arrière-train (h : 32) :

fourche (L : 184)

liaison entre les trains

longe longe allongeable (L : 220) terminée

par une cheville

porte-fond

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D ; 76 ;

ar : d. 96), AV : 12 (L : 25) ; AR : 12 (L : 34),

de section quadrangulaire (AV : sect. 5X3 ;

AR : sect. 5X4)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D. 14 ; L : 30 ;

AR : D. 14 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A6 ; B3 ; C3 ; D4) ;

AR : 4 (Ep. A3 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 ; AR : 6

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage

ESSIEU(X)

matière fer (L toute entre moyeux AV : 100 ;

AR : 83)

mode de verrouillage chapeau avec écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 4 étriers ; AR : 4 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect 2 planches (Lt : 340 ; l : 50)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon articulé (manquant)

CAISSE

aspect espace intérieur modulable

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Asne

01 = premier musée visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

dit. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (19 barreaux : h : 40 ;
sect. 7X1,5) mobiles (h : 56 ; Lh : 364 ;
Lb : 340)

mode de fixation ridelles latérales 2 ranchers
métalliques fixes de chaque côté
(h : 48 ; D. 12)

fermeture avant du véhicule petite ridelle
mobile (h : 52 ; Lh : 110 ; Lb : 70) ajourée
(5 barreaux)

fermetures arrière du véhicule petite ridelle
mobile (h : 52 ; Lh : 110 ; Lb : 70) ajourée
(5 barreaux)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre vis et
manivelle

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 143) est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 28 ; sect. 9X8)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges sièges

couleur avant-train : roues vertes ;
arrière-train : roues bleues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

provient de Pfatterhouse, don de Gaston
Guidi.

train de voiture alsacien ; il servait
à la promenade.

cercles d'embattage : AV : fixation clous ;

AR : fixation boulons

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 25.01.02

Lieu de conservation Musée du Folklore Comtois, Besançon

références photos 92.215.08 à 13

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à rayons (AV : D. 84 ;
AR : D. 96), AV : 12 rais (L : 26) ; AR : 14 rais
(L : 32), rais de section quadrangulaire
(AV : 8X4 ; AR : 7X3)

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : L : 33 ; AR : L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A6 ; B3 ; C3 ; D4) ;
AR : 4 (Ep. A6 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes AV : 6 (Ep. 6 : 1 : 6) ; AR : 7 (Ep. 6 ; 1 : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; 1 : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (manque)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 50)

muni d'armons (L : 151) reliés par une
sassoire (L : 110)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train arrière-train (h : 30) muni d'une
fourche (L : 148)

liaison entre les trains

longe longe fixe augmentée d'une longe
supplémentaire
porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux AV : 80 ; AR : 79)

mode de verrouillage écrou et chapeau à
graissage graisse

fusée

modes d'attaches étriers : AV : 4 ; AR : 4

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission train AV : traverse

(Lt : 140) faisant sassoire, 2 sabots bois (h : 45 ;
sect. 6X1) action par manivelle à gauche ;
train AR : traverse (Lt : 134) en bois munie de
2 sabots métal. (h : 44 ; sect. 8X2), fixée sur
fourche, manœuvre par manivelle, transmission
par chaîne

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur avant-train : bleu ; arrière-train : vert

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

provient de Malbrou ; utilisé pour le transport
des grumes de sapin

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.03

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 67.10.03

références photos 92.25.01 à 03, 92.25.05 à 07,
92.26.33

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 83 ;
AR : D. 60), AV : 12 (L : 29) ; AR : 14 (L : 39),
rais de section quadrangulaire (AV : 6X4 ;
AR : 6X4)

profil de roues légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV et AR : D. 15 ; L : 32)

boîte unique

frettes 4 (Ep. AV : A7 ; B4 ; C3 ; D6 ;
AR : A8 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes AV : 6 (Ep. 4 ; L : 6) ; AR : 7 (Ep. 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (manque)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 28) :
armons (L : 160) reliés par une sassoire (L : 130)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 23) : fourche
(L : 142)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 372)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre voie AV : 85 ; AR : 80)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 4 étriers ; AR : 4 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect non

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect non

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extenseur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles (Lh : 518; Lb : 500;
D. ridelle dessous et dessus : 8) ajourées à
15 barreaux (h : 52; sect. 7X1)

mode de fixation ridelles latérales éporons
(H : 98)

fermeture avant du véhicule barre horizontale
en bois (L : 128)

fermetures arrière du véhicule barre horizontale
en bois et fer (L : 130)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre derrière
roues train arrière

mode de transmission vis, tige métallique et
2 traverses en bois articulées reliées entre
elles par une autre pièce perpendiculaire, et
dont une (L tot : 136) est munie de 2 patins

sabots ou patins métallique (H : 30; sect. 17X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur avant-train et arrière-train en bleu,
barres horizontales en vert

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

voiture provenant de la région de Montbéliard
(Evette), à échelles symétriques et barreaux
larges "bâtons festonnés" et parfois peints
(Don M. Marsot), transport de foin surtout.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.04

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 69.11.1

références photos 92.26.24 à 32

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 72 ;

AR : D. 90), rais AV : 12 (L : 23) ;

AR : 12 (L : 24), de section quadrangulaire

(AV : 5X4 ; AR : 5X3)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : D. 12 ; L : 23 ;

AR : D. 11 ; L : 24)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A5 ; B2 ; C2 ; D4) ;

AR : 4 (Ep. A5 ; B2 ; C2 ; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 4 ; l : 4) ; AR : 6 (Ep. 4 ; l : 4)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 4)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction avant-timon (manque)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 26) :

armons (L : 121) reliés par sassoire (L : 122)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 19) :

fourche (L : 136)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 323)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV : 78 ; AR : 86)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 4 étriers ; AR : 4 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect planches de bois (Lt : 405 ; lt : 28)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : intérieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles ajourées (Lh : 452 ;
Lb : 453) ; ridelles dessous/dessus : D6 ;
barreau : D. 2 ; h : 61)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté (H : 28 ; sect. 2X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule barre horizontale

échelette avant (h : 170 ; L sup : 17 ; L inf : 34),
fixée sur les ridelles de dessous

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre vis, placée
sur traverse

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 121) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 16 ; sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil longitudinal arrière (L : 151 ; D. 8)

béquilles

coffre

sièges

couleur train-arrière : bleu vif ;

train-avant + flèche : bleu foncé

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

type de voiture des Vosges Haut-Saônoises,
provient de "Mélisey" à Saint-Barthélémy, don
de Maurice Noir, transport du foin surtout

Type de véhicule chariot.

Réf. AFMA 25.01.05

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 64.04.1

références photos 92.26.13 à 22

références dessins

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
Inf. : inférieur
Int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description (h : 43),
pas de fourche, ni d'armons avec sassoire

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 26) :
fourche (L : 156)

liaison entre les trains
longe fixe (L : 345)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L volée AV : 77 ; AR : 80)

mode de verrouillage écrou
graissage graisse
fusée
modes d'attaches étriers AV : 4 ; AR : 4

suspension directe

PLANCHER

aspect planche (L : 408 ; l : 22)
constitution du plancher
épars
maîtres-brins
assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect
protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 90 ;
AR : D. 98), rais AV : 14 (L : 33) ; AR : 12
(L : 31), section quadrangulaire (AV : 5X3,5 ;
AR : 6X4)

profil de roues légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D. 13 ; L : 33) ;
AR : D. 14 ; L : 31)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A7 ; B3 : C3 ; D4) ;
AR : 4 (Ep. A6 ; B2 ; C11)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 5,5) ; AR : 7 (Ep. 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limonière (Lt : 300 ; l : 65)
fixée dans l'avant-train

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsace
01 = premier musée
visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ridelles planches (h : 55 ;
Lh : 450 ; Lb : 452 ; D. rid. dessous/dessus 7)

mode de fixation ridelles latérales éporons et
ranchers (cf. observ.)

fermeture avant du véhicule barre horizontale

fermetures arrière du véhicule barre horizontale

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant du
train-arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 130 ; L entre sabots : 118) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 32 ;
sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil longitudinal arrière (L : 95 ; D ; 7)
avec broche
béquilles

coffre (L : 65 ; l : 40 ; h : 51) sous le plancher

sièges

couleur bleue (sauf ridelles, plancher,
échelette)

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

provient de Gilley, voiture type
"grandvallière" : la limonière est solidaire du
train-avant ; échelles à planches, tour à anneau
en fer, transport du foin surtout ; don de
Maurice Faivre ;
caisse de voiture : don de Maurice Jay de
Morteau.
fixation des ridelles latérales : 2 ranchers
(h : 21 ; sect. 5X3) fixes en bois sur avant-
train ; 2 ranchers (h : 11 ; sect. 5X1,5)
métalliques fixes à arrière-train
éporons : 4 (H : 103 ; sect. 9X7) en bois fixés
par des boulons.

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.06

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 60.1.40

références photos 92.26.04 à 12

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à rayons (AV : D. 84 ; AR : D. 108), rais AV : 12 (L : 30) ; AR : 14 (L : 41), section quadrangulaire (AV : 4X4 ; AR : 5X4)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : L : 29 ; AR : L : 30)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A6 ; B2 ; C3 ; D3) ; AR : 4 (Ep. A6 ; B2 ; C3 ; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; 1 : 5) ; AR : 6 (Ep. 5 ; 1 : 5)

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limonière (l : 80 ; sect. 6X6)
a remplacé le timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 32) : armons (L : 121) reliés par une sassoire (L : 136)

avant-train : mobilité rond et jante de rond (D : 60)

arrière-train arrière-train (h : 23) : fourche (l : 154)

liaison entre les trains

longe allongeable (3 trois) (Lt : 351) avec cheville ouvrière
porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV et AR : 90)

mode de verrouillage AV : chapeau

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV : 5 étriers ; AR : 4 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect non

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect non

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03 signifie : 02 = département de l'Aisne 01 = premier musée visité dans l'Aisne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 56; Lh : 470;
Lb : 467) avec barreaux (h : 55; D; 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule barres

horizontales (Haute : L : 95; sect. 4X8;
Basse : l : 68; sect. 11X4), marque : EF

échelette avant (h : 178; L sup : 23; L inf : 40)

fixée sur avant-train

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 132; L entre sabots : 122) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 23;
sect. 8X3)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil longitudinal arrière

béquilles

coffre

sièges

couleur ridelles non peintes, échelette et
roues arrière bleues

plaque de propriétaire

autres accessoires perche (H : 508; D. 10)

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Lavernay; appartenait à Narcisse
Boudet.

La limonière remplace le timon. Le "trois tous"
et le tour de Maurice Bourgin (prov :
Lantenne) y ont été adaptés : c'est la forme du
tour primitif.

Usage : transport du foin surtout.

ranchers : 2 de chaque côté en bois fixes
(H : 68; sect. 8X4)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.07

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 68.9.7

références photos 92.26.01 à 03, 92.27.31 à 36

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à rayons (AV : L : 80 ;
AR : L : 94), rais AV : 12 (L28) ; AR : 14
(L : 35), section quadrangulaire (AV : 5X3 ;
AR : 5X3)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal (AV : D ; 12 ; L : 30 ;
AR/D ; 12 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A6. B2. C2. D6) ;
AR : 4 5Ep. A8 ; B2 ; C3 ; D6)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; 1 : 5) ; AR : 7 (Ep. 5 ; 1 : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; 1 : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé remplacé par
limonière (L : 100)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 30) :

armons (L : 142) réunis par une sassoire
(L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 22) : fourche
(L : 144)

liaison entre les trains

longe allongeable (2 trous) (L : 402)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (AV + AR : L voie : 80)

mode de verrouillage chapeau à écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches AV et AR : 3 étriers

boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect 1 planche de bois (Lt : 403 ; l : 23)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Alsace
01 = premier musée
visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 65 ; Lh : 471 ;
Lb : 475 ; D. ridelles : 8) à barreaux (h : 57 ;
D. 1,5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers,
éporons

fermeture avant du véhicule barre horizontale
(L : 113 ; sect. 6X7)

fermetures arrière du véhicule barre horizontale
(L : 114 ; sect. 5X8)

échelette avant (h : 176 ; L sup. 20 ; L inf : 38)

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
du train-arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 122 ; L entre sabots : 114) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 30 ;
sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière
(L : 115 ; D. 8)
béquilles

coffre panier à voiture en osier (h : 27 ; L : 42)

sièges

couleur les 2 trains + les 4 roues + flèche :
bleu

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Lizine ; appartenait à
M. Compagnon ; transport du foin surtout.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.08

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 67.11.12

références photos 92.27.21 à 30

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 89.

AR : D. 97), rais AV : 12 (L : 32) ; AR : 14

(L : 36), section quadrangulaire (AV : 6x3 ;

AR : 5X3)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : D. 13 ; l : 30 ;

AR : D. 13 ; L : 30)

boîte unique

frettes AR : 4 (Ep. A8 ; B2 ; C2 ; D3) ;

AV : 4 (Ep. A7 ; B2 ; C2 ; D5)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 5) ; AR : 7 (Ep. 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limonière remplace le timon articulé

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 33) :

armons (L : 124), reliés par une sassoire

(L : 140)

avant-train : mobilité 2 quarts de jante de rond

arrière-train arrière-train (h : 23) : fourche

(L : 167)

liaison entre les trains

longe longe fixe (L : 352)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV : 84 ; AR : 84)

mode de verrouillage chapeau à boulon

graissage graisse

fusée

modes d'attaches 4 étriers boulonnés pour

chaque train

suspension directe

PLANCHER

aspect 1 planche de bois (Lt : 415 ; l : 27) non fixe

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu non

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01.03

signifie :

02 = département de l'Asne

01 = premier musée

visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection du musée

Photo n° 92 15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cliché

de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
h / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 60 ; Lh : 460 ;
Lb : 460 ; rid. d. 7) supportant chacune une
planche

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes + éporons

fermeture avant du véhicule barre horizontale
(L : 112 ; sect. 7X3)

fermetures arrière du véhicule barre horizontale
(L : 121 ; sect. 7X4)

échelette avant (h : 166 ; L sup : 22 ; L inf : 40)
fixée sur ridelles inférieures

rehausses bras porte-échelages métalliques et
articulées (L : 43 ; h : 8 ; sect. 3X1)

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre avant du
train-arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 130 ; L entre sabots : 120) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H35 ; sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil : système à anneaux métalliques

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue : avant-train, arrière-train, flèche,
limonière, roues

plaque de propriétaire plaque en émail sur
avant-train : "Querry J/Cultivateur/à
Grandfontaine Fournets/(Doubs)"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Grandfontaine-Fournets ;
don Alexis Querry, ferme des Prés.

Voiture avec limonière articulée, à charnières ;
échelles en parties en "planches" selon
l'habitude des montagnons, "relarges" en fer ;
ranchers : 2 (h : 22 ; sect. 7X2) fixes en bois à
l'avant et 2 (h : 22, sect. 7X2) mobiles en bois
à l'arrière, 4 éporons (h : 100 ; sect. 5X5) fixes

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.01.09

Lieu de conservation Musée Comtois, Besançon

N° inventaire musée 67.11.7

références photos 92.27.13 à 20

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à rayons (AV : D. 81 ;
AR : D. 90), rais AV : 12 (L : 29) ; AR : 14 (L33),
section quadrangulaire (AV : 4X3 ; AR : 4X3)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal (AV : D.13 ; L : 23 ;

AR : D. 12 ; L : 27)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A7 ; B3 ; C3 ; D3) ;

AR : 4 (Ep. A7 ; B2 ; C2 ; D3)

jantes AV : (Ep. 4 ; l : 5) ; AR : 7 (Ep. 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction limonière (l : 70 ; D. 7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 32) :

2 armons (L : 109) reliés par une sassoire
(L : 106)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 22) : fourche

(L : 150)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 340)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière bois (L voie AV : 88 ; AR : 92)

mode de verrouillage cf. observations

graissage graisse

fusée

modes d'attaches étriers boulonnés AV : 2 ;

AR : 2

suspension directe

PLANCHER

aspect non

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect non

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ridelles ajourées (h : 58 ;
Lh : 438 ; Lb : 438 ; rid. inf. D. 8, rid. sup. D ; 6)

mode de fixation ridelles latérales cf. observations

fermeture avant du véhicule barre horizontale
L : 108 ; sect. 3X5)

fermetures arrière du véhicule barre horizontale
(L : 116 ; sect. 5X5)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre chaîne sur
les roues arrière

mode de transmission chaîne + 2 traverses en
bois articulées reliées entre elles par une
autre pièce perpendiculaire, et dont une
roue (L tot : 132) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 21 ;
sect. 7X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière (L : 102 ; sect. 6X6)

béquilles

coffre

sièges

couleur non

plaque de propriétaire

autres accessoires perche (L : 535)

O B S E R V A T I O N S

Provenance : Montbeliardot,
don Emile Gloriod.

mode de verrouillage : AV : clavette ;
AR : rondelle et clavette.

fixation ridelles latérales : 4 éporons en bois
(AV : h : 97 ; sect. 8X10 ; AR : h : 100 ; sect.
7X6),

2 ranchers mobiles (h : 17 ; sect. 3X5) en bois à
l'avant, 2 ranchers fixes (h : 10 ; sect. 4X2) en
fer à l'arrière.

Type de véhicule voiture de meunier

Réf. AFMA 25.02.01

Lieu de conservation Musée de Plein Air, Nancray

N° inventaire musée 65.11.1

références photos 92.27.01 à 04, 92.28.32 à 37

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (D. 98), rais AV : 12 (L : 33); AR : 12 (L : 37), section quadrangulaire (AV : 6X4; AR : 6X4)

profil de roues légèrement incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV : D. 16; L : 28;

AR : D. 12; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A4; 5 B3; C3; D4);

Ar : 4 (Ep. A8; B3; C2; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 6; 1 : 6); AR : 6 (Ep. 6; 1 : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; 1 : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 320;

sect. 10X6)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 26) : armons (L : 169) reliés par sassoire (L : 107)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 23) : fourche (L : 162)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 520)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV : 77; AR : 82)

mode de verrouillage (cf. observ.)

graissage graisse

fusée

modes d'attaches étriers boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect 1 planche de bois (L : 345; 1 : 50)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03 signifie : 02 = département de l'Alsne 01 = premier musée visité dans l'Alsne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographue
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales manquent

mode de fixation ridelles latérales cf. observations

fermeture avant du véhicule tendière

fermetures arrière du véhicule tendière

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant
gauche train-arrière

mode de transmission chaîne + 2 traverses
en bois articulées reliées entre elles par une
autre pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 120) est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 38 ; sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur vert (caisse), bleu (avant-train),
noir (timon + roues avant-train)

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

épars : L : 80 ; sect. 8X6)

fixation ridelles latérales : 2 ranchers avant
fixes (boulons) (h : 41 ; sect. 5x3), 2 ranchers
arrière mobiles (boucles) (h : 64 ; sect. 3X3)
mode de verrouillage : AV (rondelle + clavette)
et AR (chapeau avec écrou)

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 25.02.02

Lieu de conservation Musée de Plein Air, Nancray

N° inventaire musée 67.11.?

références photos 92.28.17 à 31

références dessins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : 76; AR : 100),
rais AV : 12 (L : 28); AR : 14 (L : 40), section
quadrangulaire (AV : 4X3; AR : 4X3)

profil de roues légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D.10; L : 24; AR : D. 10;
L : 25)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A7; B2; C2; D3);
AR : 4 (Ep. A7; B2; C2; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 4; L : 5); AR : 7 (Ep. 4; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction limonière (Lt : 280; sect. 4X4;
l : 86)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 38) :
armons (L : 114) reliés par sassoire (L : 100)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 17) : fourche
(L : 86)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 373), avec anneau métallique
à l'avant
porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie AV : 97; AR : 105)

mode de verrouillage cf. observations

graissage graisse

fusée

modes d'attaches étriers boulonnés :

AV : 2; AR : 2

suspension directe

PLANCHER

aspect non

constitution du plancher

épars 4 (L : 80)

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect non

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsace
01 = premier musée
visité dans l'Alsace
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographe
pnsé en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ridelles ajourées (h : 54 ;
Lh : 418 ; Lb : 418 ; D. rid. inf. 6 ; D. rid. inf. 4)
à barreaux (L : 53)

mode de fixation ridelles latérales cf. observations

fermeture avant du véhicule barre horizontale
(L : 122 ; sect. 10X2)

fermetures arrière du véhicule barres
horizontales doubles (Lh : 122 ; Lb : 118 ;
sect. 12X2)

échelette avant (h : 150 ; L sup : 16 ; L inf : 77)
et arrière (h : 153 ; L sup : 43 ; L inf : 83)

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique (L : 60)

situation du dispositif de manœuvre avant du
train-arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 127)
est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois ferrés (H : 16 ;
sect. 8X4)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-avant

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière mobile (L : 76 ; sect. 10X2)

béquilles

coffre suspendu à une chaîne (L : 80 ;
l : 38 ; h : 38)

sièges

couleur verte sur coffre, avant-train et
arrière-train

plaque de propriétaire en fer : "Paul/Perriot
Comte/Cultivateur/Maiche Doubs"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Voiture à échelles, provient de "La Poucelle" à
Frambouhand, achat à M. Perriot Comte, datée
de 1850 ;

ranchers : 2 en bois fixes à l'avant (h : 15 ;
sect. 2X2), 2 ranchers métalliques fixes à
l'arrière (h : 7 ; sect. 2X1), 4 éporons (h : 80 ;
sect. 5X7)

mode de verrouillage : AV : écrou avec
marchepied (h : 10 ; sect. 8X11) dans le
prolongement ; AR : chapeau avec écrou.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau :

Réf. AFMA 70.01.01

Lieu de conservation Musée départemental A. Demard, Champlitte

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 138)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 48 ; sect. 7X5), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 19 ; L : 35)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers Int. I : A6 ; B3 ;
C3 ; D4)

jantes AV : 7 (Ep. 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1,5 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 340 ;
L sous caisse : 110 ; sect. 8X11 ; l : 95)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 94)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoies (h. max : 9 ;
L. max : 52 ; L. min 24) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 6

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
L. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 44; L sup : 220;
L inf : 187; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H :

fermeture avant du véhicule plein (h : 67;

L sup : 110; L inf : 94; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 42;

L sup : 142; L inf 128; Ep. 2)

échelette sans

rehausses latérales (h : 17; L sup : 197;

L inf : 195; Ep. 2)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à gauche
à l'avant

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 168; L entre sabots : 158) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 50; sect. 9X7)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque émaillée à l'avant,
".../... Atoilleno.../ (Hte-Marne)"

autres accessoires

OBSERVATIONS

Caisse basculante munie d'une tige métallique
de rotation (L : 136) au niveau de l'arrière des
brancards permettant le basculement sans
dételer au moyen d'une traverse
d'actionnement située à l'arrière des brancards
et sur le devant de la caisse;
présence d'un dispositif constitué d'une tige
métallique fixe (à droite) et d'une targe
mobile (à gauche) permettant de coincer le
panneau arrière.
autres dimensions : butée de basculement
arrière (L : 19; sect. 10X10); mécanique
(L dispositif : 36; L tige : 165); protège-moyeu
(L : 34; l : 5)

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 70.01.02

Lieu de conservation Musée départemental A. Demard, Champlitte (Maquette)

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 25 ; l : 2 ; h : 8) ; armons (L : 29) reliés par une sassoire (L : 27)
avant-train : mobilité cheville ouvrière

Abréviations utilisés dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 18 ; AR : D. 30)

arrière-train arrière-train (L : 25 ; l : 2 ; h : 6) ; fourche (L : 36)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais (L : 4,5 ; sect. 1X1) ; AR : 12 rais (L : 9 ; sect. 1X1), section quadrangulaire

liaison entre les trains
longe fixe

profil de roues plat

porte-fond

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 4 ; L : 7) ; AR : D. inf : 8 ; L : 5)

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 25) ; AR (L voie : 25)

boîte unique

mode de verrouillage écrou

graissage

frettes sans

fusée droite

modes d'attaches étriers (AV : 5 ; AR : 6)

jantes AV : 5 (Ep. 1 ; l : 1) ; AR : 6 (Ep. 1 ; l : 1)

suspension directe

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,5 ; l : 1)

PLANCHER

aspect oui (L : 80 ; l : 22)

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars 4

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 57 ;

L sous caisse : 12 ; l : 13)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Photo n° 02.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 13 ; L sup : 84 ;
L inf : 84)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H :

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette barre de liaison des ridelles et

l'avant et à l'arrière (L : 28 ; sect. 1X1)

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière-
train

mode de transmission par vis

sabots ou patins en bois (H : 8 ; sect. 1,5X1)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 13 ;
D. 1,5)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Maquette effectuée par un compagnon-charron
de Leffonds (70).

Véhicule adaptable au transport des vendanges
et du foin.

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 70.01.03

Lieu de conservation Musée départemental A. Demard, Champlitte

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 95 ;

l : 11 ; h : 29) ; armons (L : 135) reliés par une
sassoire (L : 148)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 92 ; AR : D. 91)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 31 ; sect. 5X) ; AR : 12 rais (L ; sect. X),
section quadrangulaire

arrière-train arrière-train (L : 97 ; l : 7 ; h : 23)

profil de roues plat

liaison entre les trains

longe allongeable

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 13 ; L : 31) ;

AR (D. inf : 13 ; L : 31)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B3 ;
C2 ; D6) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B3 ;
C3 ; D5)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 95) ; AR (L voie : 87)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers (AV5 ; AR : 4)

suspension directe

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. 5 ; l : 6)

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

aspect

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars 3

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon articulé ou palonniers

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03

signifie :

02 = département de
l'Asne

01 = premier musée
visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 62 ; sect. : 6X5)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre manivelle
à l'avant du chariot

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 136 ; L entre sabots : 126) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 25 ; sect. 12X17)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 70.01.04

Lieu de conservation Musée départemental A. Demard, Champlitte

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 48 ; AR : D. 60)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 30 ; sect. 5X4) ; AR : 14 rais (L : 41 ; sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 13 ; L : 31 ; AR : D. inf : 13 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B2 ; C3 ; D2) ; AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A7 ; B3 ; C2 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. ; l :) ; AR : 7 (Ep. ; l :)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 106 ; l : 8 ; h : 29) ; armons (L : 118) reliés par une sassoire (L : 114)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train arrière-train (L : 107 ; l : 8 ; h : 21) ; fourche (L : 166)

liaison entre les trains

longe allongeable (div. : 3 perf.)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 92) ; AR (L voie : 91)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect sans

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect sans

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 87 ; L sup : 464 ;
L inf : 464)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(H : 85)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre roue
gauche à l'arrière-train

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 120 ; L entre sabots : 112) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 15 ;
sect. 8X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 70.01.05

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée départemental A. Demard, Champlitte

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2 (D. 133)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 47 ; sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoidal, AV (D. inf : 14 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ;
C3 ; D3)

jantes AV : 7 (Ep. 6 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 93)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles (h. max : 50 ;
L. max : 20 ; L. min : 12) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 216 ; l : 99)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 30 ; L sup : 216 ;
L inf : 216 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 70.01.06

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée département A. Demard, Champlitte

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 100 ;
l : 11 ; h : 29)

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches 4 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 60)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 40 ; sect. 5X3), section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoidal, AV (D. inf : 14 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers Int. l : A7 ; B2 ;
C2 ; D3)

jantes AV : 7 (Ep. 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 301 ;

L sous caisse : 11 ; sect. 8X9)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport de grumes

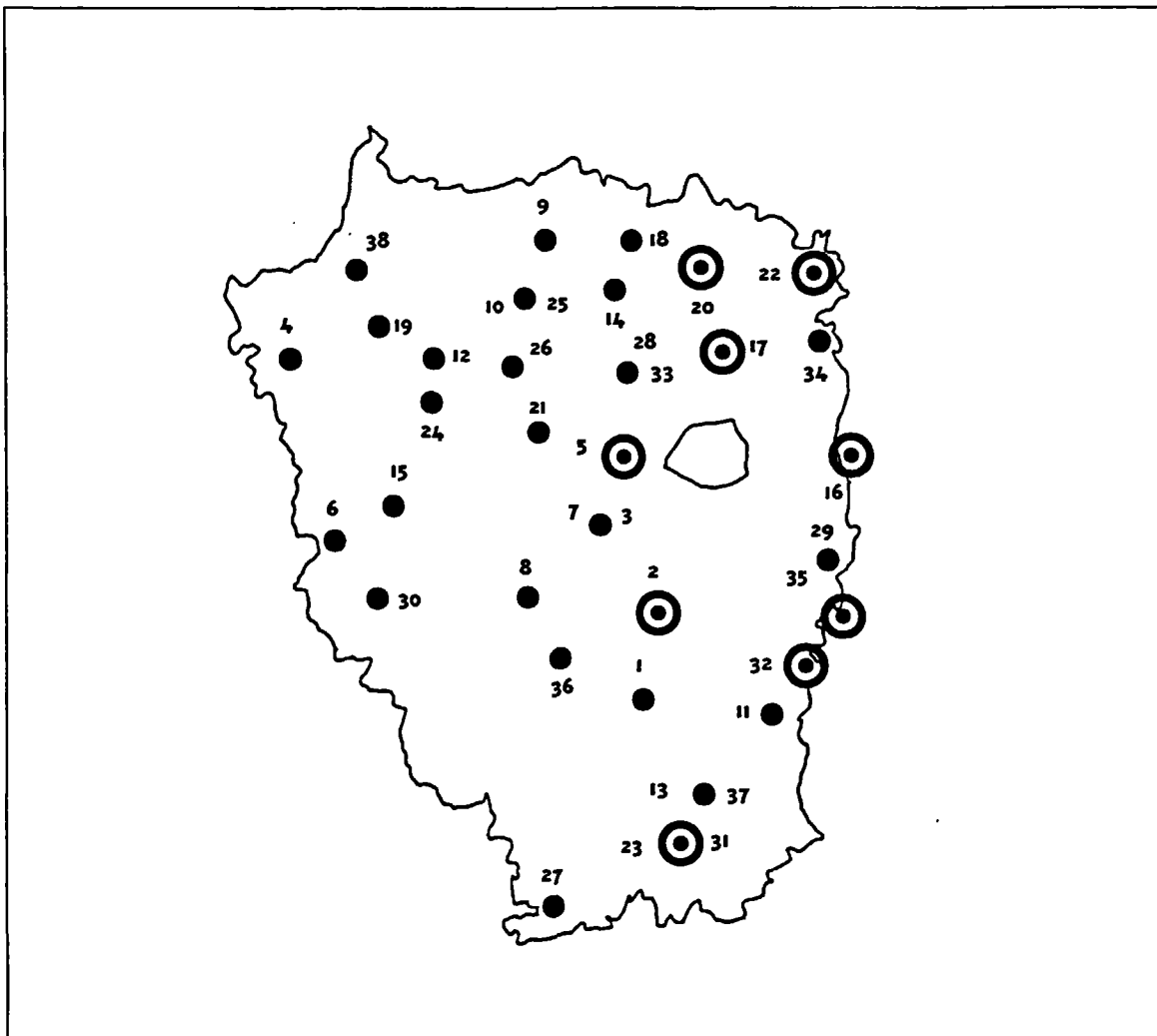
ILE-DE-FRANCE



SEINE-ET-MARNE
ILE-DE-FRANCE (OUEST) :
ESSONNE, HAUTS-DE-SEINE,
SEINE-SAINT-DENIS, VAL-DE-MARNE,
VAL-D'OISE, YVELINES

ILE-DE-FRANCE (OUEST)

- 1 Avrainville
- 2 Ballainvilliers
- 3 Bièvres
- 4 Boissy-Mauvoisin
- 5 Bougival
- 6 Bourdonne
- 7 Buc
- 8 Choisel
- 9 Cormeilles-en-Vexin
- 10 Courdimanche
- 11 Fontenay-le-Comte
- 12 Epône
- 13 Etampes
- 14 Frépillon
- 15 Galluis
- 16 Gournay
- 17 Groslay
- 18 Isle-Adam (L')
- 19 Limay
- 20 Maffliers
- 21 Mareil-Marly
- 22 Marly-la-Ville
- 23 Marolles-en-Brie
- 24 Maule
- 25 Maurecourt
- 26 Medan
- 27 Méréville
- 28 Montigny-lès-Cormeilles
- 29 Périgny
- 30 Poigny
- 31 Puiset-le-Marais
- 32 Saintry
- 33 Sartrouville
- 34 Tremblay-lès-Gonesse
- 35 Varennes-Jarcy
- 36 Vaugrigneuse
- 37 Vayres-sur-Essonnes
- 38 Vétheuil



ENQUÊTES EN 1943, 1944, 1946 ET 1948

1 Barey

2 Basseville

3 Beauchéry

4 Celle (La)

5 Féricy-en-Brie

Le bât était utilisé par les vigneronns.

6 Moret-sur-Loing

7 Nangis

8 Provins

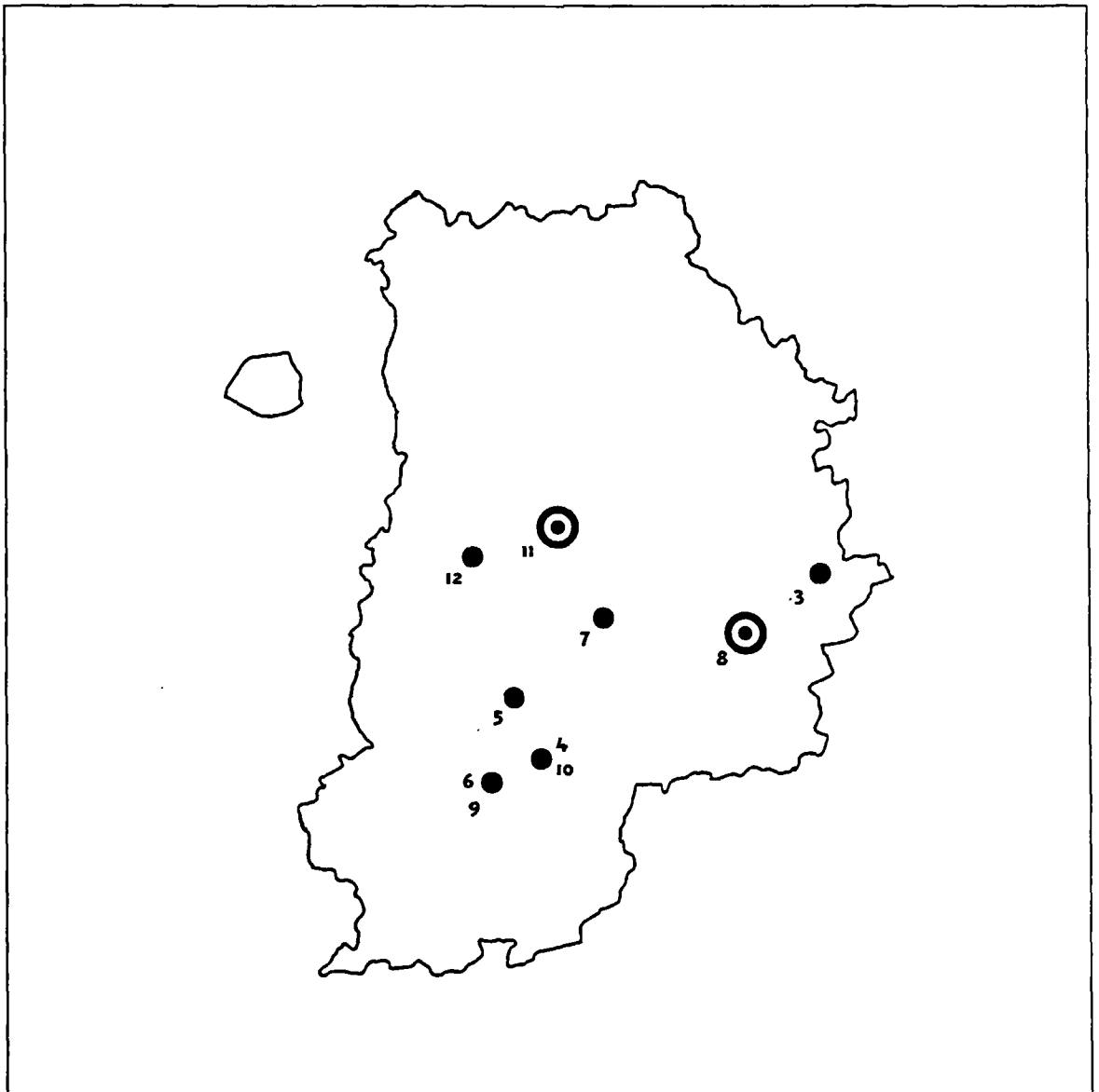
On se sert des véhicules à deux roues dans les champs et à deux ou quatre roues sur les routes pour les livraisons à la ville.

9 Veneux-les-Sablons

10 Vernou-sur-Seine

11 Vilbert

12 Yèbles



Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 95.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de France (projet), Villiers-le-Bel 95

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 85 ; AR : D. 150)

type de roues roue à rayons, AV : rais (L : 20) ;
AR : rais (L : 52), section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D. inf : 22 ; L : 46) ;

AR (D. inf : 25 ; L : 43)

boîte unique

frettes

jantes AV : (Ep. 8 ; l : 11) ; AR : (Ep. 8 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limons (L : 195)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 157 ;
l : 115)

avant-train : mobilité rond (D. 105) jante de
rond

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à huile

fusée à devers

modes d'attaches patins boulonnés

suspension à ressorts

PLANCHER

aspect oui (L : 550 ; l : 118)

constitution du plancher

épars 15

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clous

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisés dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01 03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92 15 26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette cornes fourragères avant (h : 185 ;

L inf : 118) et arrière (h : 172 ; inf : 111)

rehausse

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'avant,
proche de

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

véhicule de "pailleux"

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 95.01.02

Lieu de conservation Musée du Pays de France (projet) Ferme Lavigne à Luzarches (95)

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 170)

type de roues roue à rayons, AV : rais (L : 56),
section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoidal, AV (D inf : 28 ; L : 50)

boîte unique

frettes

jantes AV : (Ep. 8 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 485)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 74 ; L sup : 260 ;
l : 93)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes

fermeture avant du véhicule plein

fermetures arrière du véhicule plein

échelette sans

rehausses latérales (h : 19)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 38 ; l : 8)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles en bois, simple (s), articulée (s),
à l'avant (L : 94)

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

utilisation : vers 1930-1950 pour le transport
des betteraves

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 95.01.03

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de France (projet), Villiers-le-Bel 95.

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 178)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais,
section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes AV : 4

jantes 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignolles + patins

boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 3

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles en bois, simple(s), articulée(s),
à l'avant

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire oui

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 77.01.01

Lieu de conservation Musée Départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin

références photos 92.01.30 à 36/92.03.01 à 08

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais,
section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes AV : 4

jantes AV : 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
dit : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
h, / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes

fermeture avant du véhicule ajouré

fermetures arrière du véhicule ajouré

échelette sans

rehausses latérales

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre arrière
gauche

mode de transmission traverse en bois

sabots ou patins métalliques

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière

béquilles en bois, double(s) avec patin,
articulée(s), à l'avant et à l'arrière
coffre avant gauche

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 77.01.02

Lieu de conservation Musée Départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin

références photos 92.01.32/92.03.09 à 12

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais,
section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal

boîte unique

frettes AV : 4

jantes AV : 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Asne

01 = premier musée
visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cliché

de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses latérales

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques et chaussure

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles en bois, simple(s), articulée(s),
à l'avant et à l'arrière

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

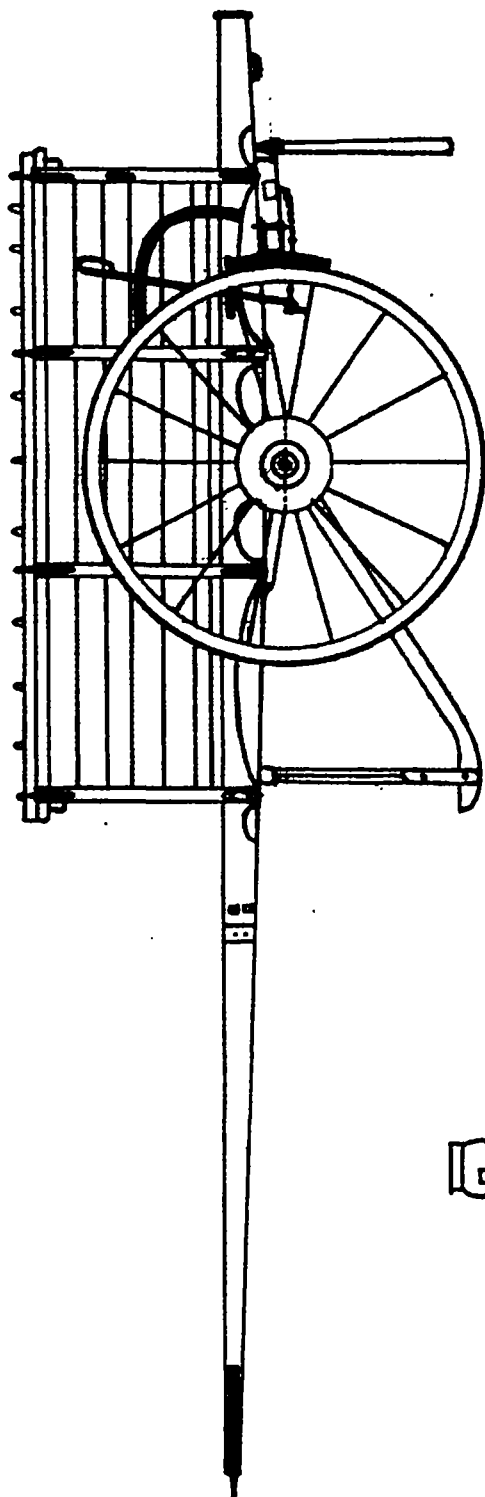
autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

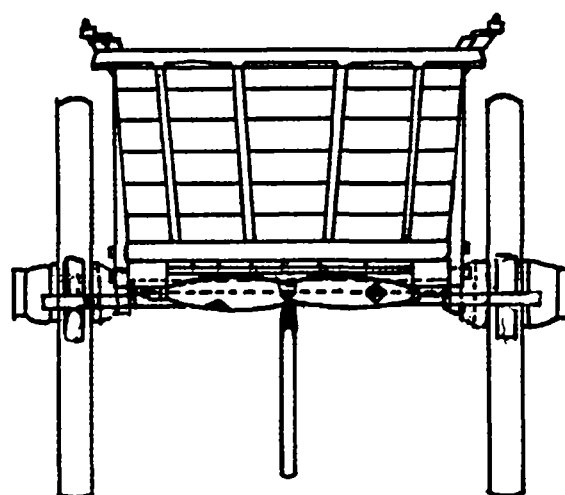
Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 77.01.02

Lieu de conservation Musée Départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin



Vue latérale



Vue de dos

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 77.02.01

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.01.26 à 28, 92.04.24 à 27,
92.05.22

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 165), 14 rais
(h : 50) de section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (L : 49 ; D. 29)

boîte unique

frettes 4

jantes 7 (l : 12 ; h : 11)

bandage cercle d'embattage (l : 12 ; h : 2)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards sciés (sect. 18X13)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 452 ; l : 120)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : Intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines fixées (L : 452 ; l : 120)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(H : 110)

fermeture avant du véhicule corne fourragère
mobile (h : 200 ; Lh : 175 ; Lb : 110)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère
mobile (h : 200 ; Lh : 175 ; Lb : 110)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière
des roues

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 190)
est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 65 ; l : 10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles articulées, en bois, 2 à l'avant,
1 grande béquille (L : 200 ; h : 83), 1 à l'arrière
coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 77.02.02

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.04.20 à 23, 94.05.27 à 33

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 170), 14 rais
(h : 56) de section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (L : 53 ; D. 24)

boîte unique

frettes 4

jantes 7 (l : 10 ; h : 9)

bandage cercle d'embattage (l : 12 ; h : 2)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 215) et
fourche métallique (L : 100) mobile

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 259 ; l : 96), longerons (L : 314 ;
sect. 13X10)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu métallique

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (L : 259 ; h : 80) et

fixes

mode de fixation ridelles latérales 4 ranchers

(h : 93) de part et d'autre (fixation vis + boulons)

fermeture avant du véhicule corne fourragère

mobile

fermetures arrière du véhicule corne fourragère

mobile

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre à l'avant

de la roue gauche

mode de transmission 2 traverses en bois

articulées reliées entre elles par une autre

pièce perpendiculaire, et dont une (L tot : 170)

est munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 59 ; l : 11)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière

des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuil avant et treuil arrière

béquilles en bois, articulées : 1 avant,

1 arrière, 1 grande béquille (L : 105 ; h : 82)

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 77.02.03

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.01.29, 92.03.13 à 15

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train en bois
mobile

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train liaison métallique

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage patent

graissage huile

fusée

modes d'attaches

suspension directe

PLANCHER

aspect bois

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à pneus

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction tracteur

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
da. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H. : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 77.02.04

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.04.01 à 04, 92.06.12 à 14

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues pneus (D. 100)

profil de roues

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction brancards (L : 260)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L : 130)

mode de verrouillage patent, chapeau

graissage

fusée

modes d'attaches échantignole (Lh : 50;

Lb : 25; h : 22) avec patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 205; l : 83)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, dispositif de manœuvre

à l'arrière des brancards

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes

mode de fixation ridelles latérales ranchers

métalliques (H: 88; 1: 2; Ep. 2)

fermeture avant du véhicule panneau plein fixe

(Lh : 142; Lb : 83; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein

mobile (Lh : 142; Lb : 83; Ep. 2)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles avant et arrière, articulées

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 77.02.05

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.04.04 à 11

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues pneus (D. 90)

profil de roues

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction brancards (L : 190 ; h : 15)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L : 206)

mode de verrouillage patent, chapeau

graissage système mécanique

fusée

modes d'attaches système métallique (L : 40 ;

h : 48)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 219 ; I : 135) ; longerons (L :

284)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, dispositif de manœuvre

à l'arrière des brancards

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (L : 215 ;
h : 105)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
4 de part et d'autre du véhicule (h : 107 ; 1 : 9)
fixés au plancher par des boulons

fermeture avant du véhicule panneau plein
fixe (L : 150 ; h : 105)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées : 1 avant ; 1 arrière

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 77.02.06

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

références photos 92.04.12 à 14, 92.05.15 à 16,
92.06.08

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues pneus (D. 105)

profil de roues

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction timon mobile fixé sur
essieu (L : 260)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L : 222)

mode de verrouillage patent, chapeau

graissage

fusée

modes d'attaches système métallique

complexe (L : 40 ; h : 48)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 223 ; l : 130)

constitution du plancher longerons (L : 296)

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante, pièce de manœuvre
à l'arrière, des brancards.

protège roue/essieu

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes (L : 223 ; h : 98)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

(h : 98 ; l : 8) fixés au plancher par des boulons
et des vis

fermeture avant du véhicule panneau plein fixe

(Lh : 155 ; Lb : 130 ; h : 98)

fermetures arrière du véhicule panneau plein

mobile (Lh : 155 ; Lb : 130 ; h : 98)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées à l'avant

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 77.02.07

Lieu de conservation Ecomusée de Savigny-le-Temple

N° inventaire musée

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.04.17 à 19, 92.06.01 à 07

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L : 180)

mode de verrouillage patent, chapeau

graissage échantignolles et patin

fusée

modes d'attaches échantignoles (L : 110;

h : 32) et patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 249; l : 120)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues pneus (D. 105)

profil de roues

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue folle

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction

CAISSE

aspect basculante, dispositif de manœuvre

à l'avant de la caisse

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines et fixes

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

4 de chaque côté, dont un en métal et les
autres en bois

fermeture avant du véhicule panneau plein

fixe (Lh : 160 ; Lb : 120 ; h : 112)

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées en bois : 2 à l'avant,
1 à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque du constructeur :

"P. Loreau/constructeur/Pouilly-le-Fort/S & M"

autres accessoires

OBSERVATIONS

LANGUEDOC - ROUSSILLON



AUDE

GARD

HERAULT*

LOZÈRE*

PYRÉNÉES - ORIENTALES

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTE EN 1945

I Le Vigan

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DU GARD

COMMUNE DE SAINT-GENIÈS-DE-MALGOIRE

C.R.C. 4-37.

(...) Les archives nous renseignent sur la rareté des charrettes au moment des réquisitions opérées pendant la Révolution. Parfois il était difficile d'équiper convenablement une seule charrette dans les petits villages.

Les ressorts n'ont été utilisés que pour les voitures à 4 roues et les chars à bancs. (...) Le chariot dans ma région n'a guère été employé que pour les attelages de bœufs – aujourd'hui disparus – ou par des personnes fraîchement arrivées des Cévennes dans la plaine languedocienne. (...)

Description et parties de la charrette :

La charrette ("carèta") et la petite charrette ("carètoùn") à 2 roues.

Les charrettes sont de différentes tailles, la longueur s'indique en "pans" (25 cm); elles sont ordinairement : de 24 – 28 – 32 pans, et se mesurent du haut du bras de devant (en avant du "manchoun") jusqu'au derrière "au taloun". Les ridelles s'appellent "roudelles".

Les deux bras formant le bât de la charrette et avec les "esparas" (traverses) forment "l'escala" (l'échelle).

La dernière traverse est dite "fouassa espara" (fausse traverse) elle supporte : "lou cacho – fouet dé darriès" (chambrière).

Le tour est percé de deux trous pour recevoir les "tavellas", (bille de bois longue qui sert à faire levier), qui servent à tendre les cordes quand la charrette est chargée de foin, de fourrages ou de gerbes.

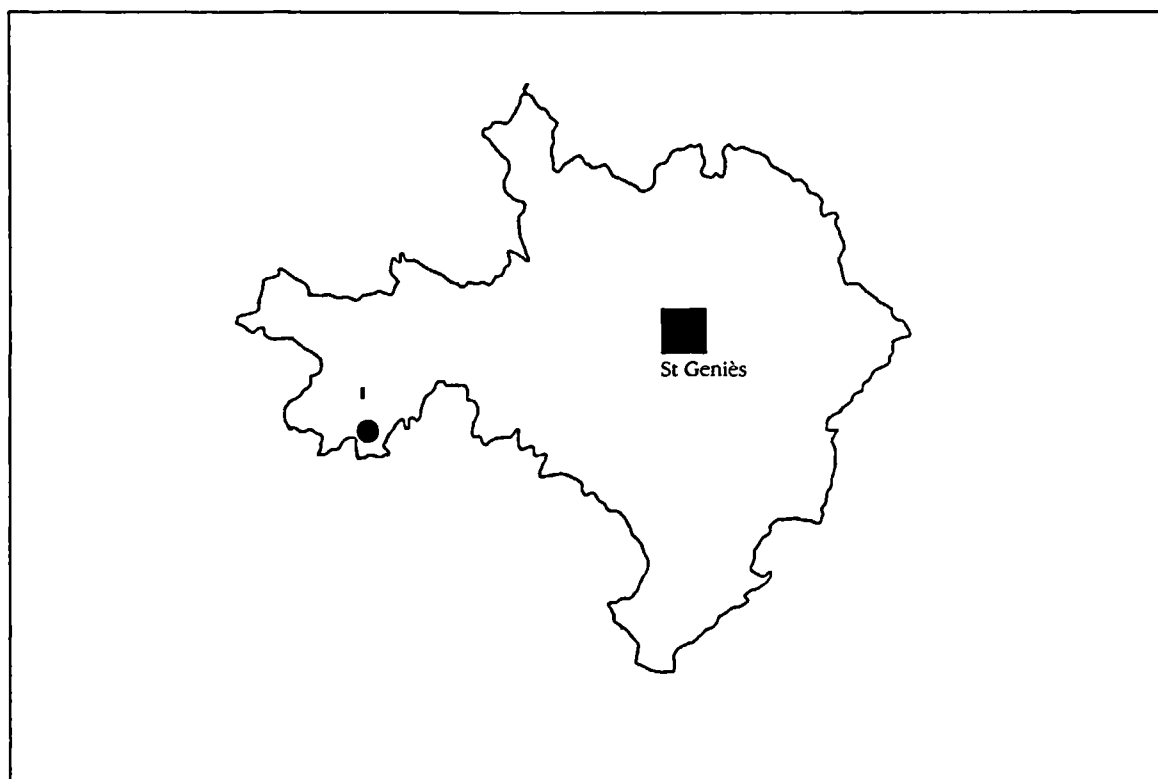
Les côtés de la charrette sont garnies de ridelles : "roudelles" fixées à l' "escala" par les ranchers : "rantiers".

La partie avant du "jas" est dite "fouada dé davan"; en arrière "fouada dé darriès."

Les ridelles sont tenues par les "rantiers" fixés dans les "porte-rantiers". Sur le devant et le derrière de la charrette des trous percés dans "lou jas" permettent de mettre "l'escaletta dé davan" et "l'escaletta dé darriès" (petites échelles de devant et de derrière), en réalité sorte de ridelle latérale.

Près de la tête du tour en avant une forte toile retenue par des sangles forme ou "porta-faignant" (le porte-fénéant); il est placé à gauche et le charretier s'y assoit pour s'y reposer. Le tour de derrière prend le nom de "tour volan" (tour volant) et remplace "l'escaletta dé darriès" dans certains cas.

Les chaînes de devant sont "li tiras"; les bras



supportent les crochets de reculement.

Le cercle de fer de la roue est "lou bandage"; le moyeu "lou boutoun" (le bouton); les pièces de bois formant le cercle : "li gentas"; "li rails" (les rayons).

Les pièces de bois qui à gauche et à droite supportent le tour de devant sont : "les mornes dé tour".

Le caïsson : "lou caïssoun"; contenant le tiroir : "tiradou"; il supporte le marche pied.

L'essieu : "lou lesstou"; la partie qui entre dans la boîte : la "bouëta" forme la fusée "la fusado" qui est terminée par "l'escrou" (l'écrou).

Les deux parties des bras sur le derrière forment "lou taloun" (le talon).

Le frein "la mécanica" formé de la "traversa dé la mécanica"; "lou tétard" qui relie; puis "lou loutouer" (butoir), ou "esclo" (sabot) porté par "lou support d'esclo" (support de sabot); il est généralement en fer et était de bois autrefois.

Le "tour de dasta" (tour de devant) est cerclé de trois "courdouns" (cordons) de fer.

Le moyeu est cerclé : de "fretta" et "fretta dé davan et li rails" (frette de devant et frette de devant les rails).

"Lou bastoun de mécanica" est ferré d'un "crouchet" le tout retenu par "la chaina dé mécanica" (crochet et chaîne de frein).

Le "jas" de la charrette est formé de "planchias" (planches); qui avec les côtés en bois forment "l'encaïssamen" (l'encaissement) avec "portieras à coulissas" (portières à coulisses) devant et derrière.

Il y a le "cacba fouet dé davan" et "dé darriès" (chambrières de devant et de derrière).

ENQUÊTE EN 1957

I Enveitg

EXTRAIT

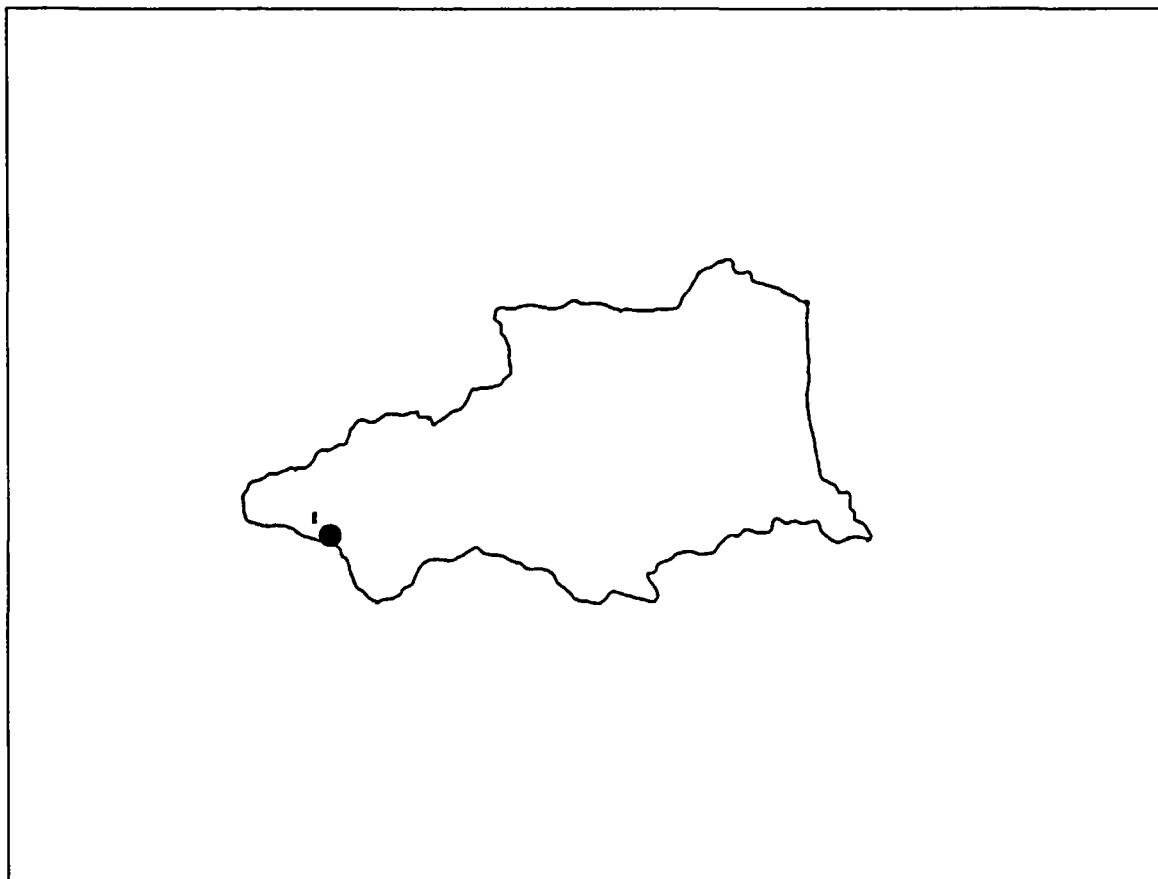
DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

AFF. ENQUÊTE N° 3156 — COMMUNE D'ENVEITG

largeur; certaines fois, maintenues par des consoles, existent des planches sises à côtés des "palmells", ces planches servant de garde-boue. A la partie postérieure de la poutre médiane, est foré un trou, dans lequel on entre une cheville en fer, attaché à un anneau auquel sont accrochées les mailles de la chaîne laquelle est fixée à une perche.

Deux longerons "brassous" en bois réunis par les épars servent de bâtis au tablier sous lequel passe une longue poutre se prolongeant vers l'avant, le "timo" permettant à l'attelage de bœufs de tirer la charrette. A cet effet, existe à l'avant une grosse cheville, mais pas toujours, alors il y a un renflement. (...) En fait, il n'y a pas de ridelles mais des "pals" qui sont des pieux effilés vers le haut en pointe et polygonaux sur les côtés, on peut les nommer aussi "ranche" : la "ranchère" recevant le "ranche".

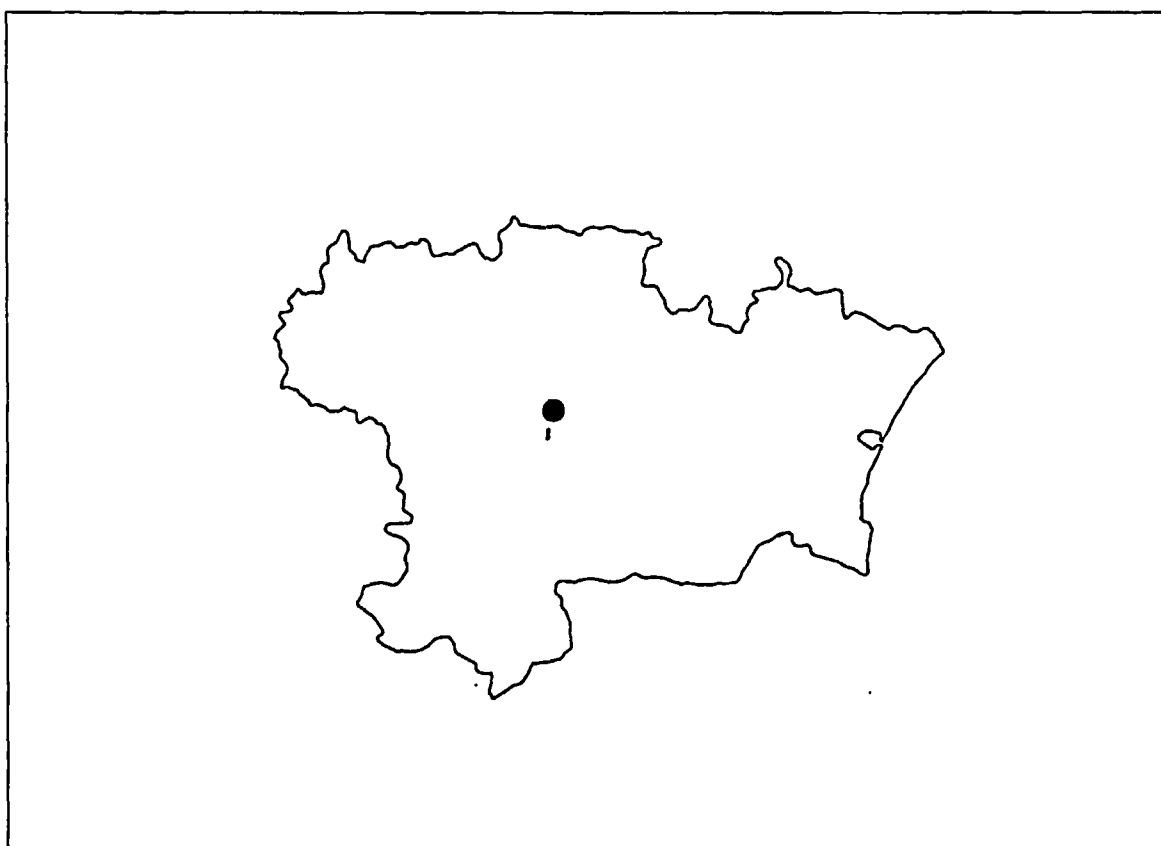
Pour que pendant le trajet les "pals" se maintiennent bien en place, tout au moins ceux du milieu, des barres horizontales en bois, "les palmells" sont encastrées dans les "pals" par des trous, il y a deux "palmells", l'une à droite et l'autre à gauche. Parfois, on met la "palmella", barre horizontale mais dans le sens de la



ENQUÊTE EN 1944

I Rouffiac

On a toujours utilisé les charrettes à deux roues
sauf dans les terrains d'accès difficile où l'on
employait le traîneau dit "rosseg".



LIMOUSIN



CORRÈZE
CREUSE
HAUTE-VIENNE

ENQUÊTE EN 1944

I Meilhards

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA CORRÈZE

COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-LES VERGNES PAR

ANDRÉ LACOMBE, FORGERON

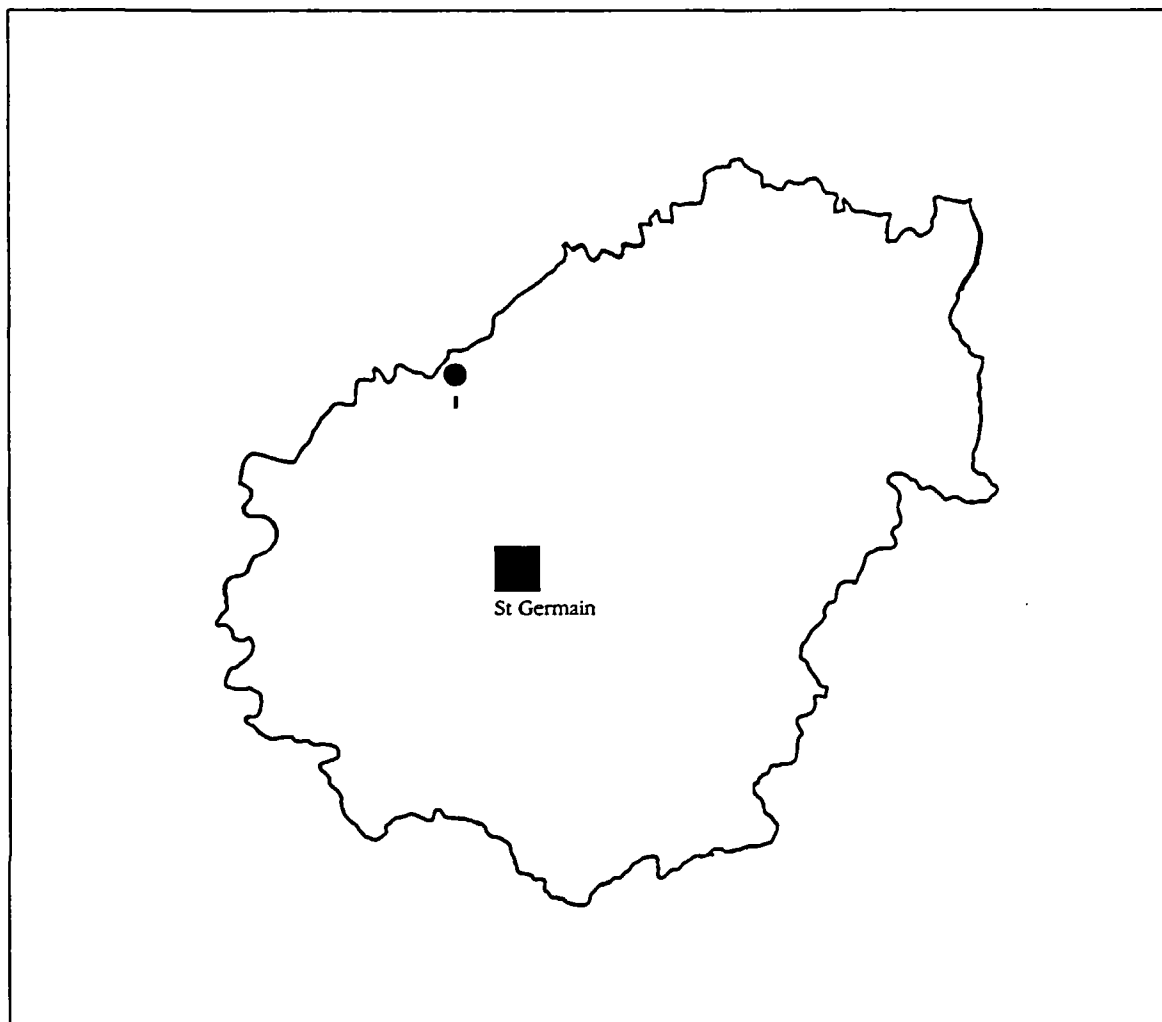
C.R.C. 4-34.

Avant 1875-1880, portage à dos d'homme en raison de la mauvaise qualité des chemins.

"De nos jours ce genre de transport (le bât) a presque totalement disparu, pour faire place au chariot attelé de deux bœufs ou de vaches, ou au chariot à quatre roues attelé d'un cheval, ou aux voitures automobiles. (...)

Dans notre région, le chariot ancien et le chariot moderne avaient beaucoup de ressemblance. (Le chariot) ancien mesurait de 2,50 m de long à 0,70 m de large sans compter le timon ou perche. Le bâti était constitué: d'un timon

arrondi jusqu'au commencement du bas du chariot, percé au bout d'un trou où venait se loger la cheville tout à côté et en arrière une mortaise où venait se loger un ergot en bois pour le reculement, le timon mesurant 2,50 m de long, le reste du timon soit 2,50 m faisait corps avec le bâti du chariot, il était percé de huit mortaises où venaient se loger huit solles ou traverses, de chaque côté du chariot 2 longerons ou limons, munis de huit mortaises où venaient se loger les 8 traverses, sur la face supérieure des longerons 7 mortaises où venaient se fixer 7 pieds droits, sur la face supérieure de ces pieds droits se fixait également une pièce de bois de forme carrée appelée "charlige". Ces charlignes avaient sur le côté 4 porte-ranchers qui servaient à maintenir les pieux qu'on ajoute au chariot pour mener le foin ou la paille, en plus de la longueur du chariot venaient s'ajouter deux échelles ou rallonges, une sur le devant et une sur le derrière, qui servaient aussi à mener le foin ou la paille. L'essieu, les roues au nombre de deux,



étaient toutes en bois ce n'est qu'à partir de 1875 qu'on a commencé à ferrer les roues et à mettre des essieux en fer.

On faisait usage aussi de la "basto" sorte de tombereau étroit et basculant, à peu près analogue au chariot précédent, il servait à transporter le fumier, les pommes de terre, châtaignes et autres fruits.

De nos jours, les modèles sont à peu près les mêmes.

La charrette : Le type les plus anciens des charrettes est ce qu'on appelait le charreton.

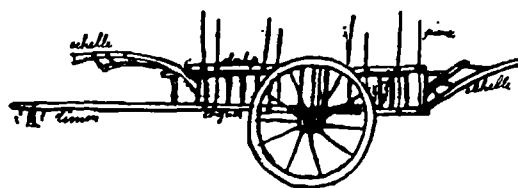
Le charreton était une voiture à âne à deux roues, munies de deux brancards, le bâti composé de deux longerons en bois un de chaque côté, où étaient fixé de petits pied-droits sur lesquels étaient clouées des planches qui formaient une petite carrosserie de forme rectangulaire; au dessus une planche en travers servait de banquettes, l'essieu en fer avec deux roues également ferrées, mais sans ressorts; ceux-ci n'ont fait leur apparition vers 1880.

Plus tard, vers 1890 on fit des voitures à quatre roues munies d'avant-train, parmi ces voitures il se trouvait un modèle spécial muni d'"abalètes" sorte de grille en bois qui s'ajoutait en dessus de la carrosserie pour transporter les bêtes. La traction pour ces genres de voiture était presque toujours un cheval.

Aujourd'hui tous ces genres de voiture ont tendance à disparaître pour faire place aux voitures automobiles, dans notre commune il y avait au moins une monture dans chaque maison, il reste peut-être en tout 4 ou 5 chevaux et un vingtaine d'ânes, et qui vont aussi bien vite disparaître.

Le traîneau n'était pas utilisé pour notre région.

Voici un croquis d'un chariot just'à'mone le



On faisait usage aussi de la (basto) sorte de tombereau étroit et basculant, à peu près analogue au précédent, il servait à transporter le fumier, les pommes de terre, châtaignes et autres fruits.

De nos jours les modèles sont à peu près les mêmes.

La chanette

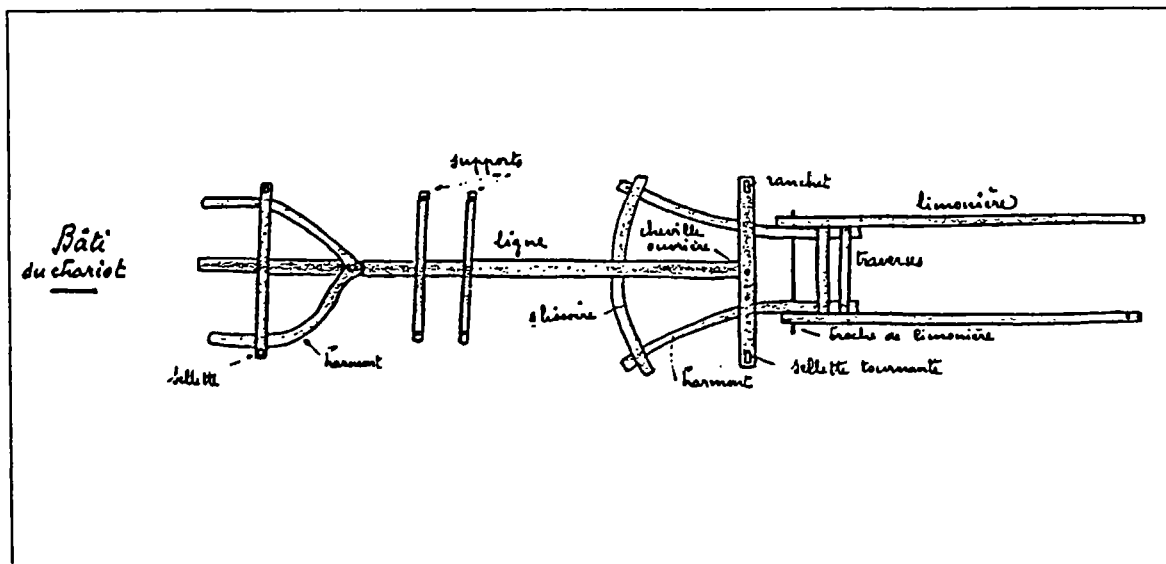
Le type les plus anciens des chanettes est ce qu'on appelait, le chaneton, le chaneton était une voiture à âne à deux roues, munies de deux brancards, le bâti composé de deux longerons en bois un de chaque côté, où était fixé de petits pied-droits ou étaient clouées des planches qui formaient

ENQUÊTE

E.A.A. CORRÈZE 1937

On portait, à proprement parler, très peu dans nos régions, car il n'est que matériaux lourds et grandes distances. Cependant, l'eau donnait lieu à portage et on utilisait parfois un harnais en bois emboitant les épaules; on voyait alors des femmes porter l'eau sur la tête dans une urne en cuivre; les foins également étaient sortis des prairies, dépourvues de chemins et souvent coupées de rigoles de drainages, à dos d'homme ou sur la tête des femmes à l'aide de draps appelé "baudins". Dans les vignes et les jardins en pente, où l'absence de chemin ne permettait aucun charroi, l'homme portait également à dos.

La bête de somme la plus répandue en Corrèze est bien l'âne: le plus fréquemment, il portait un bât pour aller au moulin, et des outres spéciales pour le vin et l'huile de noix. Rien ne subsiste de ces coutumes, attendu que les chemins sont plus praticables: dans les régions les plus désertées, on attelle les ânes réunis par un joug ou l'âne seul à des petites tombereaux sans ressort utilisés pour les charrois dans les terres ou pour porter au marché.



Le chariot

Les chariots les plus étroits sont les plus anciens. Leurs dimensions varient avec le profil des régions agricoles, les plus légers sont utilisés dans les chemins en pente et malaisés : il y en a également de plus robustes et de plus vastes pour le transport sur route et les gros chargements.

ajoutait une échelle devant et une autre derrière. Le modèle en usage est par ailleurs assez bien adapté et permet, avec deux vaches, de transporter 1000 kg de foin quand le chemin est bon.

Quand il s'agit d'attelages à une paire de bœufs, ces véhicules sont munis d'un timon, et de brancards quand il s'agit d'attelages de mulets ou de chevaux.

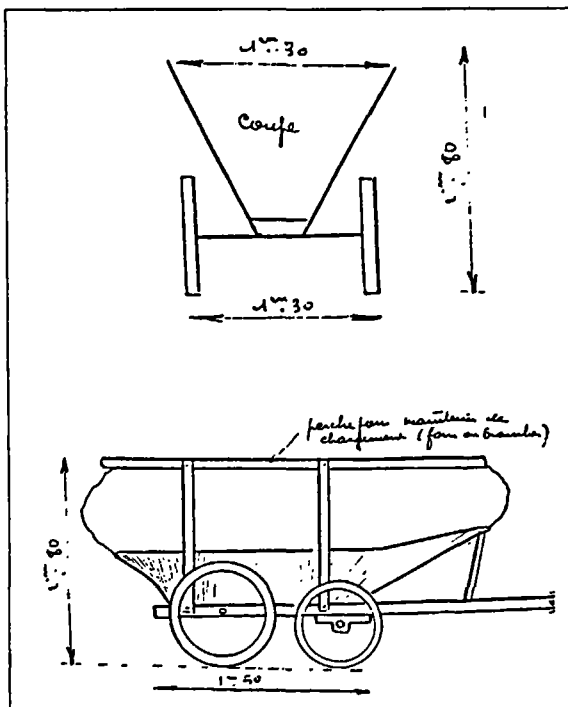
C'est maintenant la traction à l'aide de bovins qui est la plus usitée car la plupart des chemins sont impraticables dans certaines régions et la propriété est trop dispersée pour permettre de donner satisfaction à tous les exploitants.

On rencontre encore quelques modèles d'un ancien type de charrette qui ne comporte aucune armature en fer : très répandue autrefois, elle n'est plus utilisée aujourd'hui que dans les fermes où il faut faire des transports dans des terrains mous et un peu marécageux, les prés humides par exemple.

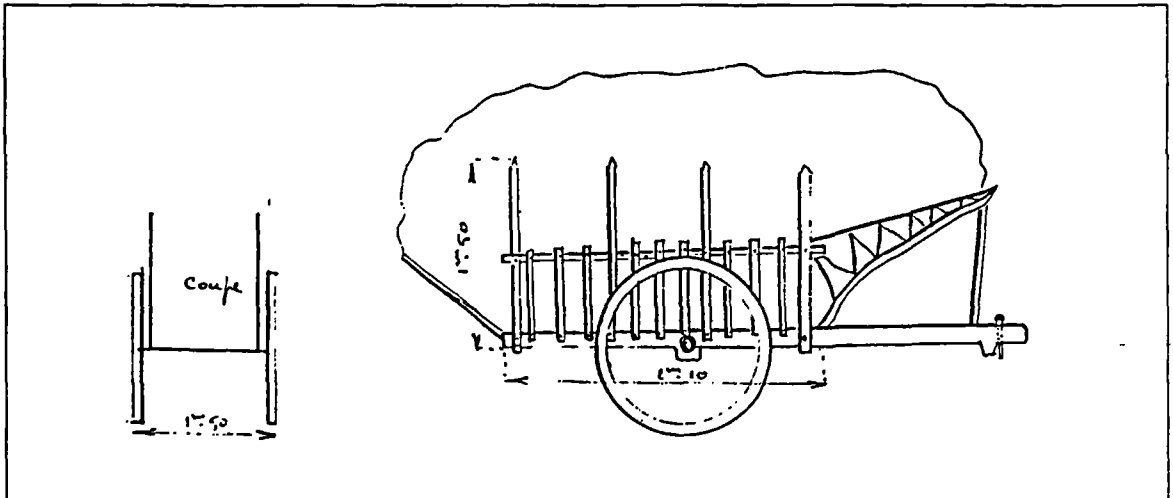
Le bois utilisé pour les roues et les rais a toujours été l'acacia : pour le corps, on préfère le bois de chêne.

Le vrai chariot à bœufs était utilisé pour le transport des foins, le débardage et autres marchandises : il était composé d'un timon de 5,30 m de long environ auquel on adapte une sorte de caisse à claire-voie de 2,60 m de long environ sur 0,90 de large avec pans de 0,70 m de haut, le tout porté par deux roues et un essieu sans ressort.

Pour le charroi des foins et des céréales, on



Dans certaines parties des plateaux et de l'Auvergne, on emploie le char à quatre roues avec ridelles et perche : il convient particulièrement aux transports de bois et de fourrages. Le tombereau à deux roues plus court que le précédent sert aux transports des terres, fumiers, objets lourds et encombrants.



La charrette pour le transport des gens et des bêtes :

On utilisait le chariot précédent, la charrette à bestiaux ou le char à bancs garnis de ridelles. Le chariot et la charrette n'ont jamais eu de ressort, mais la plupart des véhicules trainés par des ânes, des mulets et surtout des chevaux en étaient munis même avant 1880.

Le transport des bestiaux ne se fait plus, sauf pour les porcs, les moutons et les veaux qu'une charrette peut parfaitement porter. Les bovins sont transportés sur le marché parisien par des entrepreneurs spécialisés.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

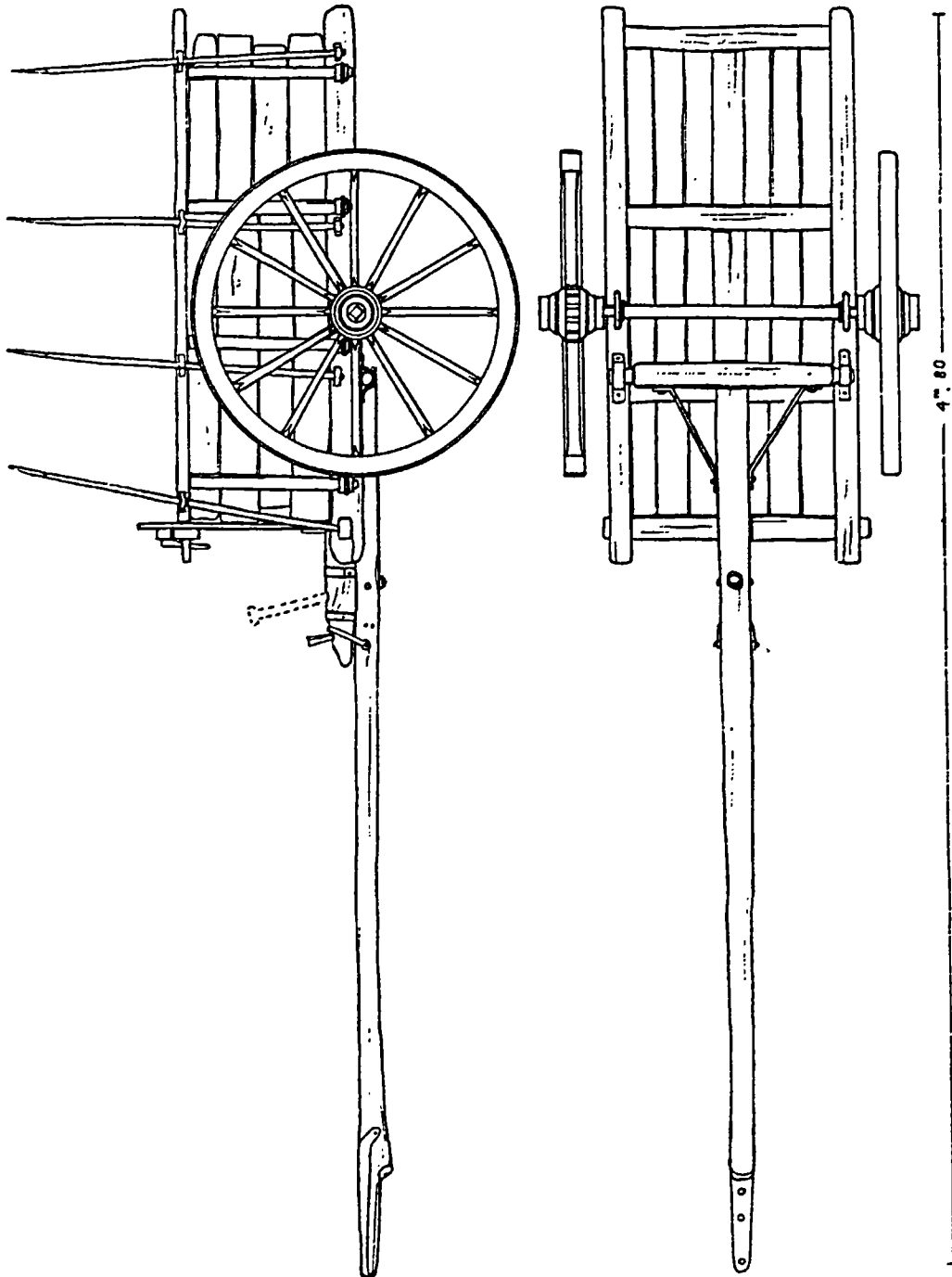
Type de véhicule charrette basculante

Réf. AFMA 46.3.27.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.112.20 et 21.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



DESCRIPTION

CHARRETTE BASCULANTE

FICHIER X MNATP N°8 : 46.3.27

RÉF. CALQUE N°8 : 45.112.20 ET 21

AUTEUR : RENÉ ALLIOT

Provenance d'utilisation : Bugeat (Corrèze),
hameau de Champseix, M. Coignoux

Date : XX^e siècle

Description : le timon reste sur le sol et le
châssis pivote sur les deux roues ; côtés en
planches maintenues par des montants. Un étrier
en fer maintient le châssis horizontal contre le
timon (L totale : 480 cm ; l totale : 142 cm).

Mode d'utilisation : sert à transporter les
récoltes, le bois...

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

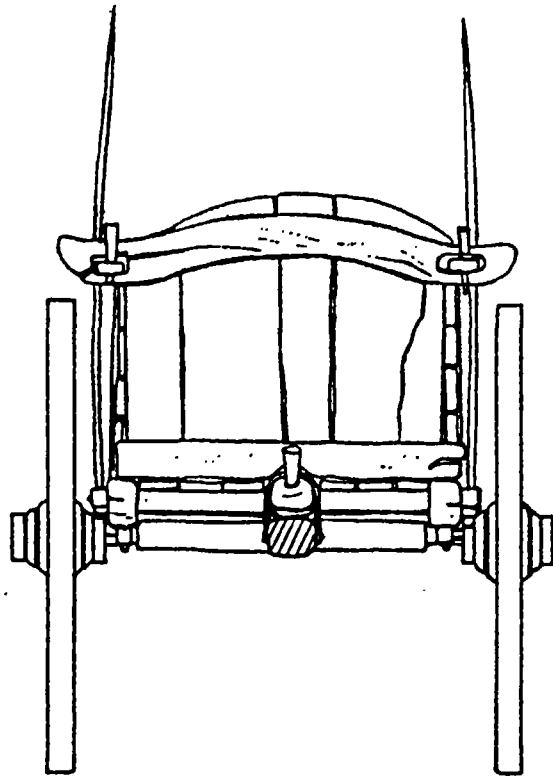
Type de véhicule charrette basculante

Réf. AFMA 46.3.27.

Lieu de conservation

N° inventaire musée 45.112.20 et 21.

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



1.45

EXTRAIT

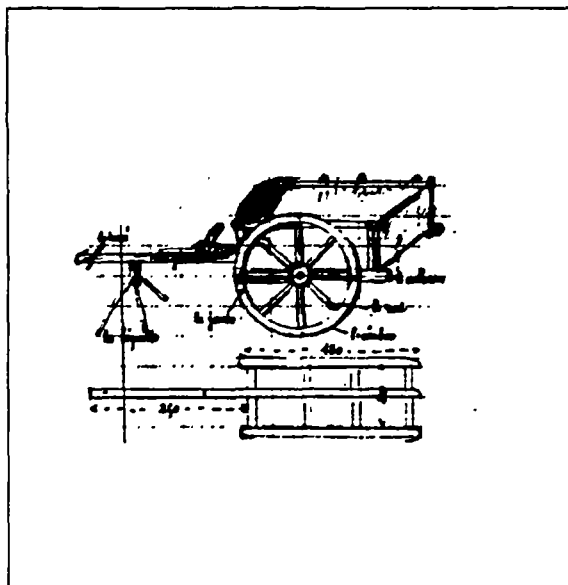
DÉPARTEMENT DE LA CREUSE
COMMUNES DE AJAIN ET GUÉRET
PAR J. ROTHONNET 1937
C.R.C. 4-30.

Existence à Malleret (octobre 1926) d'un char à quatre roues et un tombereau entièrement en bois, de larges roues sans bandages de fer, qui font tirer, pour conduire presque rien, de pauvres vaches maigres et sales.

A cette même époque, et longtemps avant, les cultivateurs de la commune d'AJAIN possédaient pour le transport des choses, un tombereau et un "grand-lit", dont les roues étaient ce qu'elles sont aujourd'hui. Les fermiers et les métayers, venus du Bourbonnais, avaient à la place un chariot qu'ils appelaient "char" et qui remplaçait le "toubaré" (tombereau) et le grand-lit.

A. Le tombereau

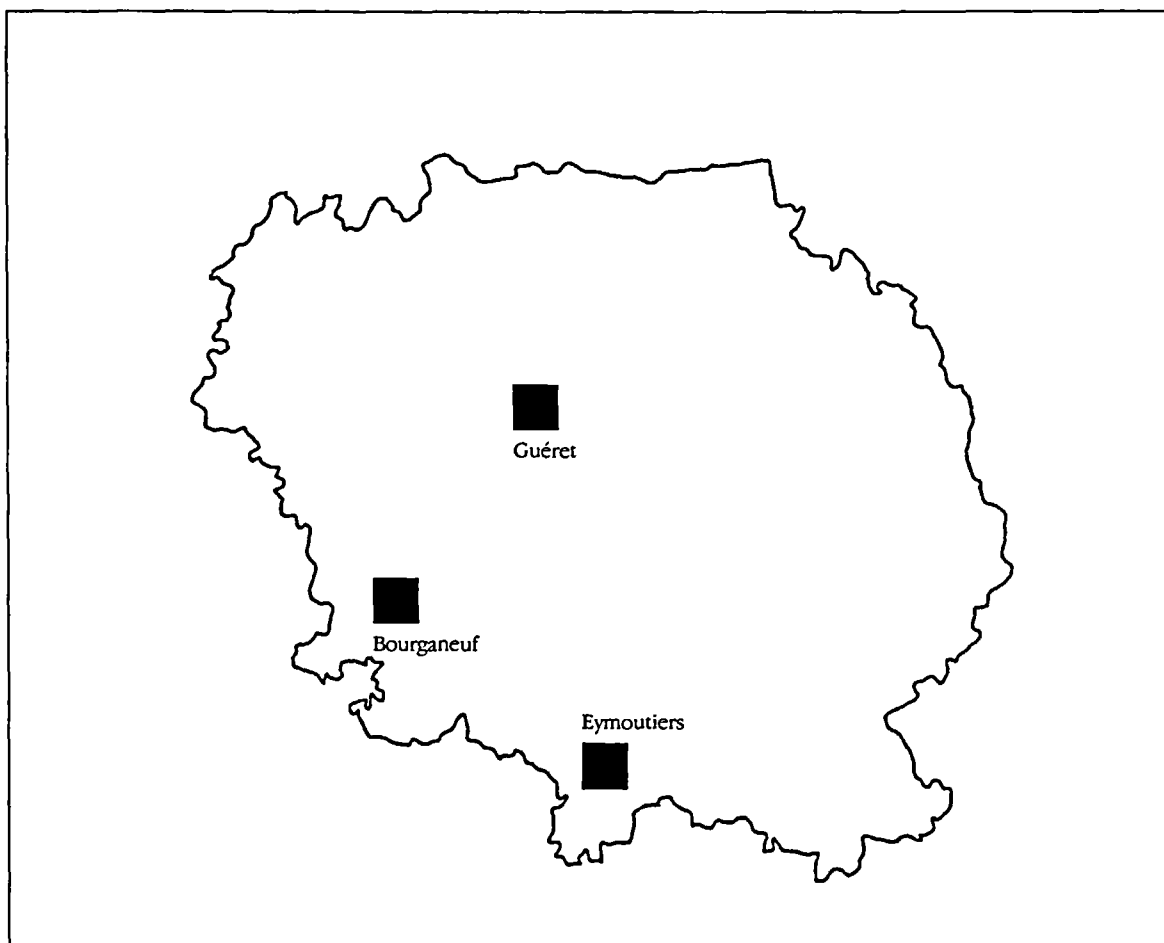
Le tombereau à bœufs ou à vaches est un espèce de grande caisse prismatique évasée légèrement vers le haut et dont le fond est constitué par de



solides madriers en chêne. (...)

Les faces avant et les faces latérales sont fixes et constituées par des planches d'"ayard" (sorte de peuplier) de 2 cm d'épaisseur. La face arrière, mobile, s'appelle en patois le "culassou"; celui-ci se fixe aux parois latérales à l'aide de tringles en bois ou, le plus souvent, en fer, cylindrique.

Cette caisse, dont la "fonçure" est souvent en planches de tremble, est montée sur un gros



essieu en acier supporté par deux puissantes roues aux moyeux, rais et jantes en cœur de chêne. Les jantes sont maintenues serrées par des bandages en fer de même largeur qu'elles et d'épaisseur variable, de 1,5 à 2 cm; ces bandages sont désignés sous le nom d'"embas" dans notre patois. Les roues ont 1,70 m de diamètre.

Cette sorte de machine est munie d'un timon appelé "güillo", qui permet de la faire basculer pour une prompte décharge. Le timon est réuni aux deux anneaux du joug à l'aide d'une cheville en bois, – parfois en fer – connue en patois sous le nom de "tassé" ou de "mazérato".

B. Le tombereau (sic)

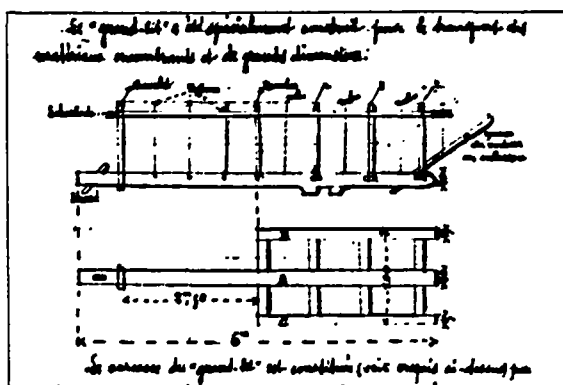
Les tombereaux, bas, étroits et courts, ont évolué à AJAIN depuis le milieu du XIXe siècle; leur volume s'est accru au fur et à mesure du développement musculaire des bœufs et des vaches chargés de les traîner.

Le "toubaré" convenait bien et convient encore au transport du fumier, des engrais, de la chaux, des pommes de terre, des betteraves, des matériaux de construction, etc... Mais il a fallu imaginer une transformation qui, tout en ne rendant pas le véhicule plus lourd, permettrait le transport du foin, des gerbes, des fagots de bois et des "billes" (troncs des arbres) destinées à être débitées en bois de service (poutres, solives, madriers, etc...).

C. Le "Grand-Lit"

Le "grand-lit" a été spécialement construit pour le transport des matériaux encombrants et de grandes dimensions.

La carcasse du "grand-lit" est constituée (voir croquis) par un timon (A) en cœur de chêne (6 m X 20 cm X 20 cm); l'une des extrémités de ce timon est réunie à deux limons en chêne (B et C) plus courts et moins larges (3 m X 15 X 20 cm) par des traverses à l'aide d'assemblage et d'écrous, sur ces traverses, on met des planches épaisses de bois blanc. Le "lit" ainsi obtenu, est garni latéralement d'un assemblage mobile de barres et de palettes pointues; les "échalardes", les "pofours", les



"ranchers", les "ralous" (voir croquis). Les "échalardes" dépassent en arrière et surtout en avant la longueur des limons; la fermeture de la cage ainsi formée est complétée, parfois en avant et toujours en arrière, par les "culassous" mobiles et évasés formés par un bâti trapézoïdal muni de barres transversales, que l'on place obliquement par rapport au lit et qui se raccordent aux "échalardes".

L'entassement des fagots, des branches ou des gerbes est assez délicat; aussi les artisans remarquables pour ce travail sont très estimés. En général les "grands-lits" sont construits de telle sorte que l'on peut les transformer très rapidement en tombereaux : on supprime les "échalardes" de l'avant du timon et on fixe des planches aux "échalardes" latérales; ainsi font les cultivateurs peu aisés. (...)

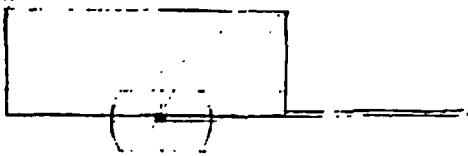
EXTRAIT
DÉPARTEMENT DE LA CREUSE
COMMUNES DE EYMOUTIERS, PEYRAT,
BOURGANEUF
C.R.C. 4-19.

(...) L'âne était utilisé dans la région. Il est d'ailleurs très commun dans la région où il traîne des charrettes pour aller au marché (principalement à Royère et Beaumont, canton de Eymoutiers). Le chien a été employé rarement. C'était l'aide du chiffonnier à Bourgneuf. Il traînait une petite voiture. En 1920, il y avait un chiffonnier cul-de-jatte à Laraveix-les-Mines, canton de Chenerailles (Creuse) qui passait avec sa petite voiture attelée de 2 chiens et qui ramassait les chiffons, les ferrailles, les peaux de lapin (...).

Voiture du chiffonnier cul-de-jatte de Laraveix-les-Mines.
 Les deux roues étaient à essieu droit, 2 brancards pour atteler le chien; devant, un autre chien était attelé à l'aide de barnais.

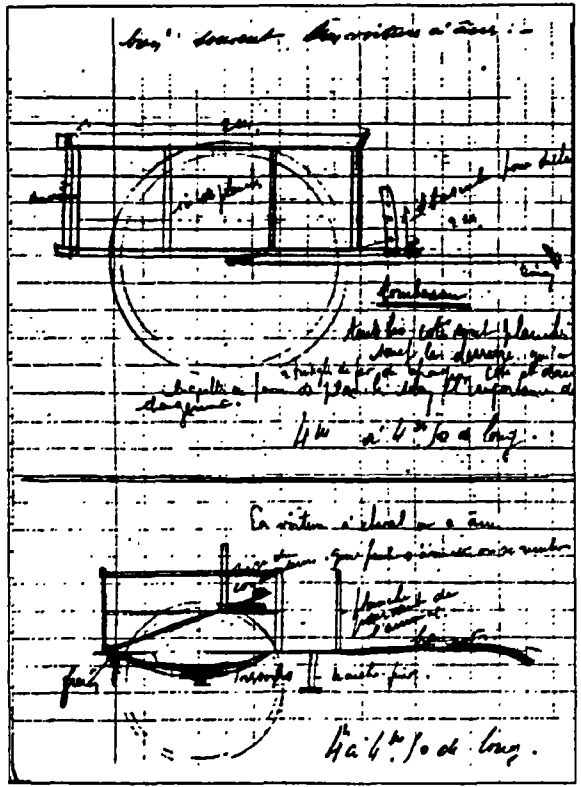
In 1920, I saw a chiffonnier, cul-de-jatte at Laraveix les Mines canton de Chenerailles (Creuse) who passed with his little cart pulled by 2 dogs, and who collected the rags, the scrap iron, the skins of rabbits in the region of Royère.

Comme la région de Royère est très déboisée, les habitants ne travaillent qu'à l'aide des bœufs. Ils ne travaillent que dans les champs. On mettait devant le char pour aller au marché... cela se voit plus facilement. Pour s'occuper sur le dos de la tête on mettait seulement une vieille couverture... On faisait de petites et se battait. Lorsque on attelle une voiture, les roues sont simples, faits de bois... les jantes et les points d'attache s'étaient perdus, la région.



Voiture du chiffonnier cul-de-jatte de Laraveix les Mines. Les deux roues étaient à essieu droit. 2 brancards pour atteler le chien, devant un autre chien était attelé à l'aide de barnais.

Le chariot
 Le chariot est fait en bois de chêne et s'attelle à deux vaches. Il y a 70 ans, les roues étaient toutes en bois de hêtre, avec l'essieu en bois. Les diverses pièces de bois qui composent la partie circulaire de la roue étaient reliées par des



petites bandes de fer ou d'acier. C'était le bois qui roulait à terre préservé d'espaces en espaces par ces bandes. Certains avaient encore des roues de ce genre il y a 45 ans mais c'était fort rare. L'essieu est en acier. Il est droit. Les roues en chêne sont ferrées sur tout le pourtour avec des bandes circulaires d'acier.

Il y a deux sortes de chariot : l'un appelé tombereau qui consiste en une grande caisse servant à mener fumier, chaux, pommes de terre voire cochons et veaux à la foire. L'autre : charrette qui sert à transporter le bois, les gerbes. Le tombereau s'appelle : "suviero" dans la région de Royère et Eymoutiers.

Le volume d'un tombereau varie entre 1,20 m³ à 1,60 m³. Il y a plusieurs sortes de charrettes. Tombereau et chariot sont de la même époque semble-t-il car ils (sont connus) de gens de 85 ans et de leurs parents (sic).

La charrette
 La charrette s'appelle "voiture à cheval" ou "char" ou "chariot". La matière première est le chêne, le hêtre ou le cerisier (pour les parties qui ne supportent pas de charges). Elle est à deux roues pour transporter les personnes et à 4 roues pour transporter bêtes et gens. Cependant, dans les voitures à 2 roues, on transporte quelquefois veaux et cochons. D'ailleurs, les voitures à 4 roues ont tendance à disparaître.

HAUTE-VIENNE

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE
COMMUNES DE FOLLES, PAR J. GAUDIX,
DIRECTEUR D'ÉCOLE
C.R.C. 4

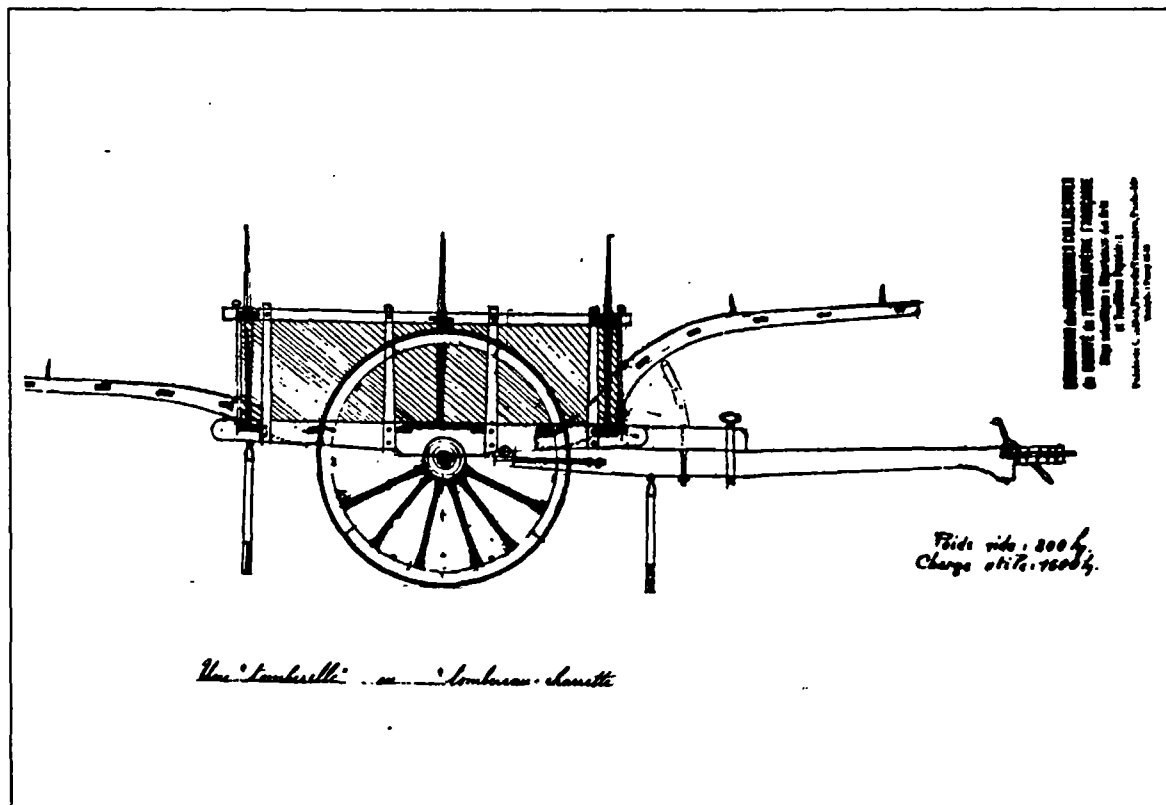
(...) Pour les matières lourdes : fumier, chaux, pommes de terre, topinambours... on emploie le tombereau appelé souvent en patois "piti lié" (petit lit).

Pour les matières moins lourdes, mais encombrantes : foin, gerbes, litière, on emploie la charrette souvent appelée "gran lié" (grand lit).

Enfin, depuis 10 ou 15 ans, l'usage se répand de plus en plus d'un troisième genre de véhicule (voir croquis ci-joint) très pratique qui tient à la fois du tombereau par son plancher et ses côtés pleins et de la charrette par ses pieux et ses rallonges "échelles" qui permettent de charger foin et gerbes. Ce véhicule appelé

"tomberelle" ou charrette-tombereau est fabriqué par les charrons-forgerons de la localité. Il est traîné par une paire de vaches. Son poids vide est de 800 kg environ et il peut transporter jusqu'à 1500 kg. (...) S'il s'agit de gros animaux à transporter (cochons gras), on les embarque dans un tombereau ou une charrette, ou mieux on les fait transporter par un gros camion automobile. (...)

"Tomberelle" de côté : échelle 5/100e;
poids vide: 800 kg; charge utile: 1500kg



L O R R A I N E

MEURTHE-ET-MOSELLE *

MEUSE
MOSELLE
VOSGES

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1946 ET 1947

1 Bettwiller

2 Boulange

3 Bousseviller

4 Bouzonville

5 Cattenom

Dans la localité, il n'y a que deux charrettes à deux roues (enquête du 09 mars 1946).

6 Chatel-Saint-Germain

7 Dabo

On utilise les charrettes à deux roues pour le transport des bûches de bois.

8 Eguelshardt

9 Faulquemont

10 Gelucourt

11 Hauconcourt

12 Lening

13 Lorry-les-Metz

14 Manom

Les charrettes sont à quatre roues et les tombereaux à deux roues.

15 Neufchef

16 Neufgrange

17 Remilly

18 Richemont

19 Sainte-Barbe

20 Salennes

La charrue exigeant un minimum de quatre chevaux, on avait avantage à se servir de voitures à quatre roues.

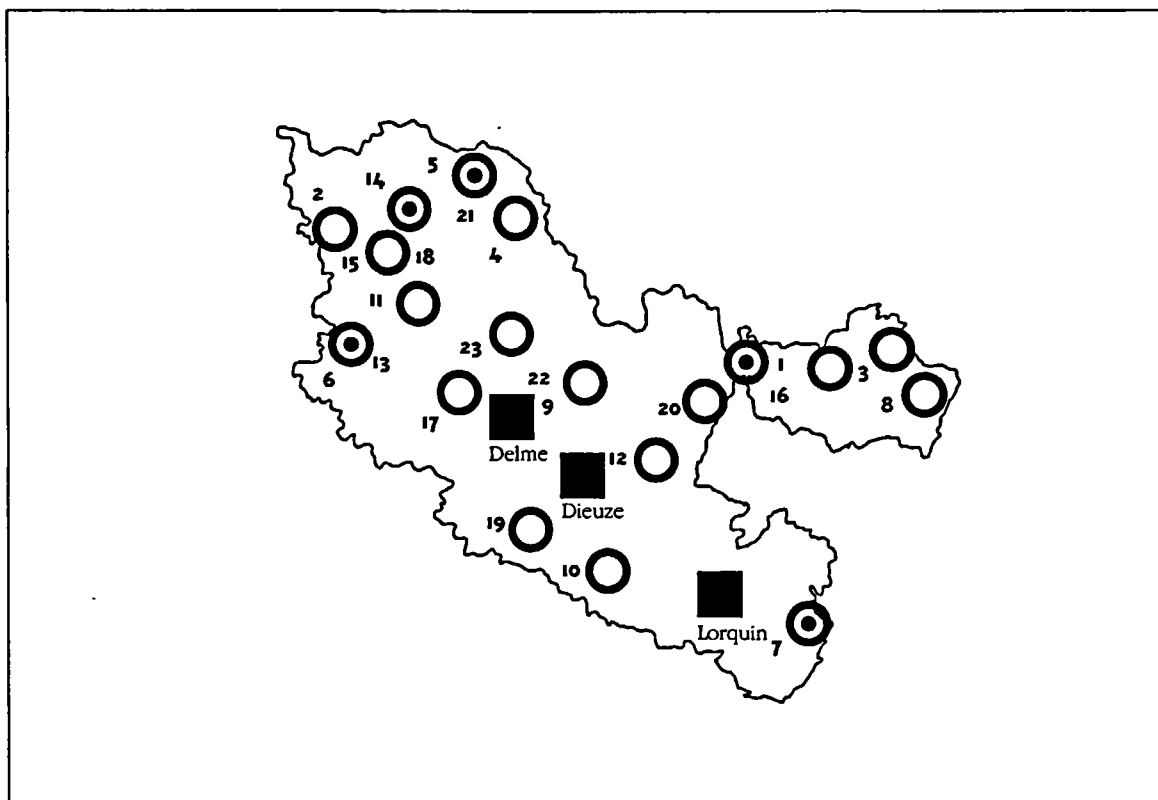
21 Sarralbe

22 Sierck

Pour les grosses charges, on utilise les véhicules à quatre roues alors qu'on se sert des véhicules à deux roues pour des charges plus faibles.

23 Valmont

24 Varize



EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE
COMMUNE DE FOULEREY, CANTONS DE
RECHICOURT-LE-CHÂTEAU, LORSQUIN,
CHÂTEAU-SALINS, DIEUZE, VIE-ET-DELME,
LUNÉVILLE, PAR G. LHOÏE, INSTITUTEUR,
LE 30 JUIN 1937
C.R.C. 4-2.

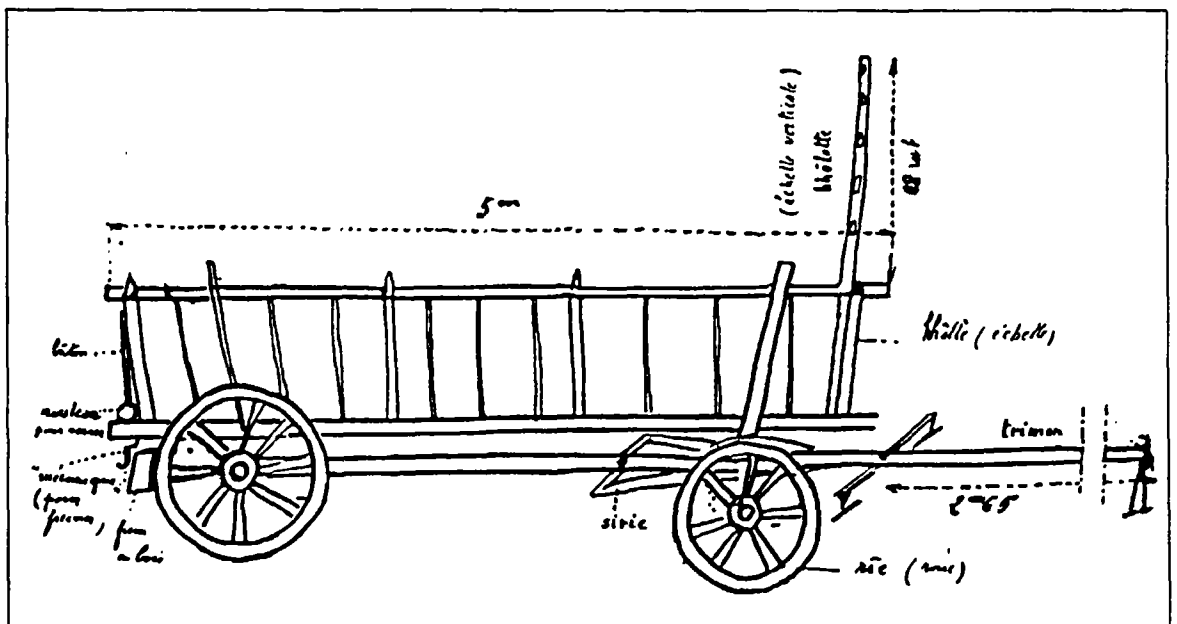
(...) Il existe deux types de chariot : la voiture à échelles, utilisée depuis toujours et la voiture à plate-forme qui a fait son apparition, déjà quelques années avant-guerre.

1° La voiture à échelles ou "chiet" et "khâle"
Elle sert à rentrer les foin et les moissons.
A l'avant, se trouve une petite échelle ou "bbôlote"; à l'arrière, un cylindre en bois autour duquel s'enroule la corde qui part de la chaîne de la "bbôlote" et qui presse et qui maintient la récolte sur le chariot.

La voiture à échelles est transformable. Sitôt les moissons et fenaisons terminées, le cultivateur remplace les échelles par des planches ou des madriers ("ponsottes"). En ajoutant une portière à l'avant et une à l'arrière, la voiture forme tombereau. Transformée ainsi, elle est surtout employée pour le transport du fumier, des betteraves, des pierres, du sable, etc...

2° La voiture à plate-forme ou "guimbarde"
Son emploi s'est considérablement développé depuis la guerre. Elle est surtout plus large et parfois plus longue que l'autre. La "guimbarde" est très pratique pour charger les moissons et fenaisons. Elle complète heureusement l'ancien type et le remplacera, le jour où toutes les guimbardes pourront se transformer en voiture à tombereau.

Ces deux types de chariot sont munis d'un timon, ("trimon"), de chaque côté duquel on attelle un cheval (rarement un bœuf ou une vache). L'attelage peut être renforcé par deux autres animaux placés en avant du timon. Ce sont les artisans du village (charron et forgeron) qui fabriquent ces deux types de chariots. (...)



EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DE LA MEUSE
MEUSE EAA 1937**

Le portage à dos d'homme et sur la tête des femmes n'existe pas. Les bêtes de sommes (mulets et ânes) sont presque inconnus.

Le chariot

En Meuse, on utilise un chariot en bois à quatre roues; les roues avant sont plus petites que les roues arrières. La longueur du chariot est de quatre, cinq ou six mètres. Il sert à tous les transports; une simple transformation le rend propre aux transports des céréales, du fumier et du sable. Le chariot meustien est un chariot à limonière; il est attelé très souvent à deux chevaux, l'un devant l'autre.

Dans la région de Vaucouleurs et de Gondrecourt, on utilise quelques chariots à "flèche", mais ces chariots pour la plupart proviennent de Meurthe-et-Moselle.

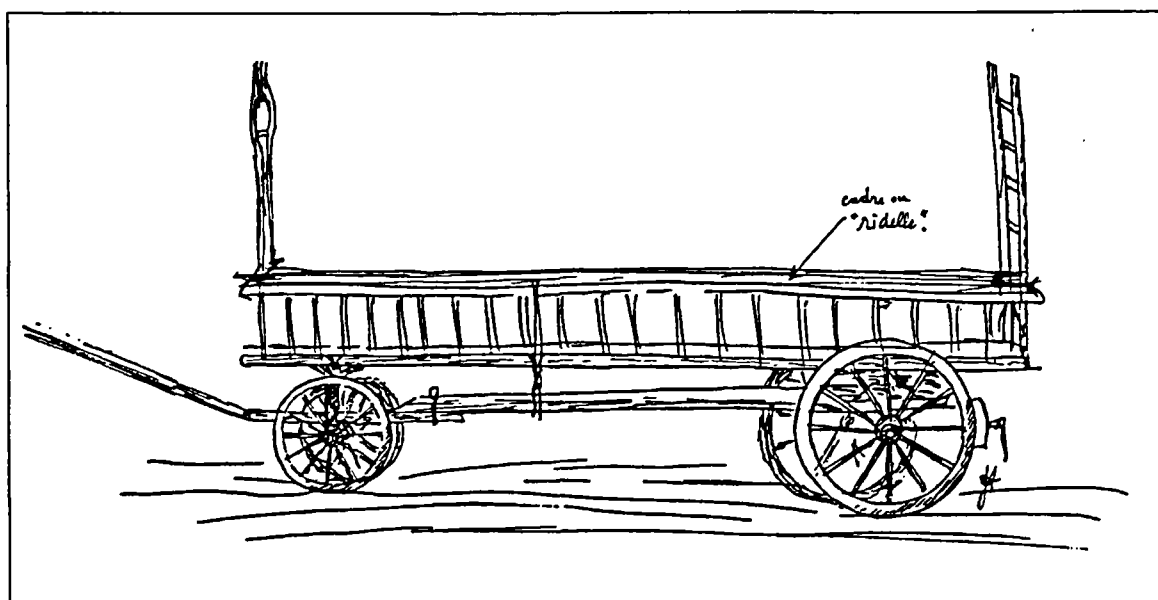
Le tombereau

Son usage est très répandu en Meuse. Certains cultivateurs effectuent tous leurs transports de fumier avec les tombereaux. Les transports de betteraves se font très souvent avec ces véhicules.

La charrette

La charrette utilisée pour le transport des gens a presque totalement disparu. Elle n'avait que deux roues et était munie de ressorts longitudinaux et transversaux pour amortir les chocs provoqués par le trot du cheval. Quelques charrettes à quatre roues appelées "char à bancs" étaient utilisées également en Meuse.

Chariot lorrain aménagé pour le transport du foin et des céréales



EXTRAIT

DÉPARTEMENT DES VOSGES

**VALLÉE DE CLEURIE, PAR C. MELINE, INSTITUTEUR
AU THOLY, LE 05/10/1937.**

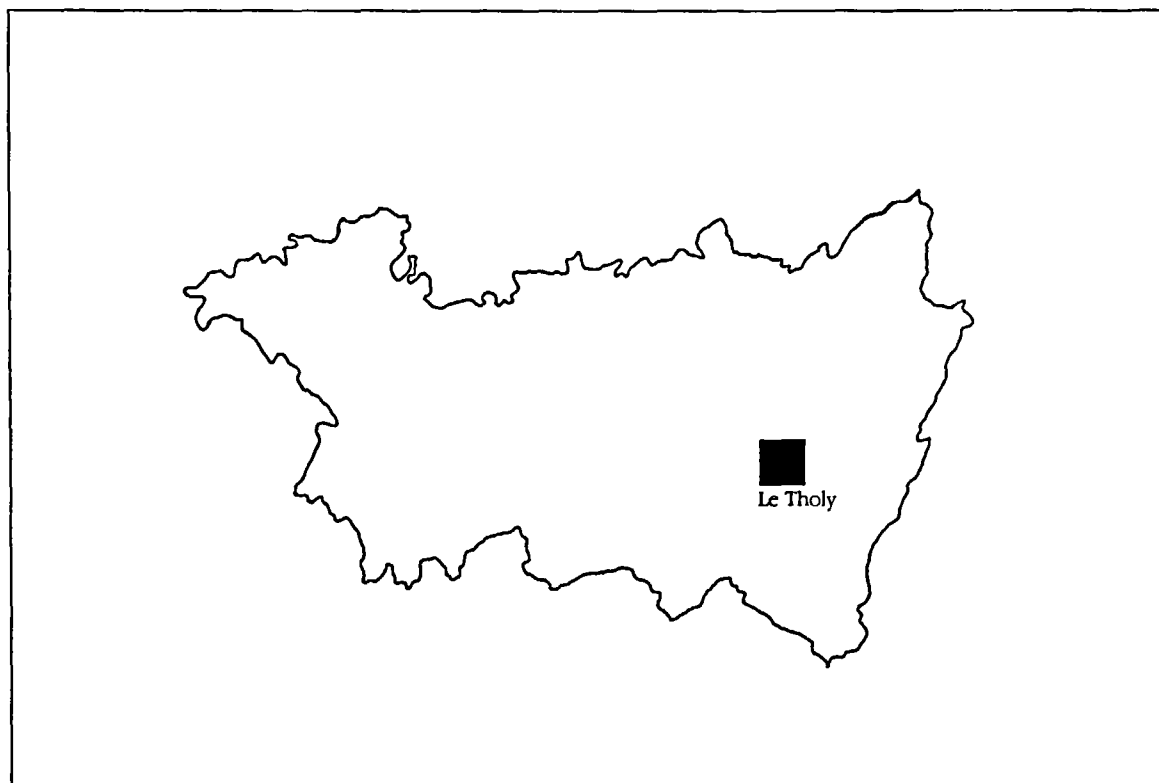
C.R.C. 4

(...) Sur un essieu muni de deux roues égales, on fixe deux longerons formant brancards, entre lesquels on ajuste un fond plat, ou un appareillage démontable en forme de caisse ouverte et évasée à côté pleins ou à claire-voie, et on a la charrette. Légère, elle peut servir "à bras" (sans attelage). Plus forte et assez solide pour recevoir une lourde charge, l'avant est modifié : les longerons sont assemblés en forme de limonière pour un bœuf attelé au petit joug; ou bien, un timon fixé sur l'essieu entre les longerons, s'allonge d'environ 4 m en avant et vient passer dans le gros trou percé au milieu du joug à deux bœufs. Le timon est arrêté dans le joug à la longueur voulue par une forte clavette fixe, et aussitôt, une deuxième clavette mobile est mise en place en avant : ce système d'attelage est extrêmement simple, pratique et rapide. Les clavettes sont à tête plate, en patois : les "étôleures" (on aurait le correspondant attelotres).

Lier deux animaux, bœufs ordinairement, sous le joug se dit "gède", correspondant de joindre.

Beaucoup de petits fermiers des Hautes-Vosges n'ont à labourer que très peu, ou même pas de véritables champs; ils n'ont à faire par voiture, sur chemin et à petite distance, que quelques transports d'engrais et de récolte. Quelques-uns de ceux-là attellent encore deux vaches, choisies parmi les plus dociles et les moins bonnes laitières. Dans ce cas, de plus en plus rare, le chariot et le joug employés sont sensiblement plus légers mais de même forme que ceux auxquels on attelle les bœufs. Le bois dur en fournit toutes les pièces de résistance, assemblées par quelques frettes, liens ou broches en fer. J'ai vu (après 1870!) un ancien "cbè (char) hors d'usage : les jantes et les roues étaient reliées deux à deux par de doubles jantes de bois, assemblées sur les joints des premières par de grosses chevilles qui dépassaient vers le centre jusque près du moyeu. A cette date, la plupart des roues des voitures en usage n'étaient cerclées que de bandes courbes en fer, solidement clouées de manière à relier les jantes. Les deux essieux étaient en bois. Leurs extrémités contiques sur lesquelles tournaient les roues étaient garnies de plaques de fer ajustées et retenues par des frettes. Une clavette et non un écrou retenait la roue.

Mais déjà à cette époque, les jeunes artisans forgerons appliquaient aux roues neuves fabriquées par les charrons, des cercles soudés



et posés à chaud, de manière à serrer fortement l'ensemble de la roue. Depuis peu de temps, ces artisans employaient aussi les essieux en fer forgé dont la partie intermédiaire était encastrée dans la partie équarrie de l'ancien essieu. La longueur totale des essieux est actuellement de 1,40 m et la largeur occupées par les roues, ce que l'on appelle la "vote" du char est de 1 m. Les roues du "devant" ont de 0,80 m à 0,85 m de diamètre; celles de l'arrière de 1,10 m à 1,15 m.

Encastrées dans le bois qui garnit le premier essieu, sont fixées les deux branches d'une sorte de triangle isocèle en bois de frêne. Elles sont réunies en avant et y forment une sorte de coin élargi d'environ 0,70 m de longueur. C'est l'"écoin" sur lequel s'ajuste et se fixe au moyen d'une broche horizontale soit une limonière allongée (3,30 m environ) pour un bœuf seul, soit un timon d'environ 4 m pour deux bœufs. Les deux branches de l'écoin se prolongent d'environ 0,60 m en arrière de l'essieu; sur leur extrémité est boulonnée une traverse un peu courbe d'environ 1,10 m à 1,20 m de longueur qui forme la base du triangle: c'est la "sârie"; quand la voiture est montée, elle maintient à l'horizontale tout le système de l'essieu avant.

De fortes frettes à écrous relient solidement sur l'essieu et l'écoin une pièce de bois équarrie garnie de fer, chantournée aux deux bouts de manière à couvrir par leur prolongement jusque près des rayons des roues le joint d'un moyeu à l'essieu; cette pièce de bois est la "sellette"; elle porte sur chaque bout un montant un peu oblique de 30 à 33 cm de hauteur; ce sont les "tapons" destinés à limiter l'écartement entre les échelles ou les côtés de la caisse ou "bro" de la voiture.

Une grosse broche verticale traverse par le milieu la "corbe", mobile, puis la "sellette", puis l'extrémité de la longue pièce de bois (4,80 m) qui forme l'axe de la voiture, et enfin l'essieu lui-même. Cet assemblage permet à l'essieu d'avant et à ses accessoires de virer à droite, quand le charretier à bœufs commande "bôt", ou à gauche "diâ!", sans entraîner la "corbe" qui doit rester parallèle à l'essieu d'arrière, quand le conducteur commande "bhail!". Pour faire reculer, on commande "sé" en repoussant l'attelage avec vigueur.

La pièce de bois qui forme l'axe de la voiture

s'appelle "élonzé"; son extrémité avant, un peu amincie, ferrée et percée, s'introduit dans une ouverture ellipsoïde pratiquée entre la sellette et l'essieu; elle y est retenue par la broche d'assemblage. Elle est reliée à l'arrière train par la tête de la fourche ("lo fochi"): une broche mobile maintenue verticale au moyen d'une frette oblique appuyée derrière et devant cette broche, traverse la tête de fourche et l'"élonzé", dans lequel sont percés plusieurs trous à intervalles réguliers, de sorte qu'il est possible d'augmenter ou de diminuer la longueur de la voiture.

Au delà de la tête de la fourche, l'"élonzé" se prolonge; il peut glisser librement dans le trou rond ménagé entre l'essieu et la sellette arrière; celle-ci porte des "tapons" comme la "corbe" d'avant. Les voitures modernes sont pourvues d'une mécanique; la barre de bois à laquelle sont attachés les patins, est suspendue en arrière des roues, aux prolongements des branches de la fourche; cette barre se tend ou se détend au moyen d'une vis en fer actionnée au moyen d'une petite manivelle.

Avant l'emploi des cercles soudés posés à chaud sur les roues, un gros sabot en bois servait de frein. D'une longueur d'environ 60 cm, sur 15 cm de largeur, il était creusé à la face supérieure, d'une rainure assez large et profonde dans laquelle on engageait la roue à freiner dès que la pente du chemin commençait. Le sabot, attaché à la voiture par une courte chaîne, supportait la roue immobilisée et frottait sur le sol rugueux. Ce système de freinage ne pouvait être toléré sur les chemins régulièrement entretenus.

Toutes les voitures en usage sur les chemins ruraux de la région montagneuse vosgienne sont construites comme il vient d'être décrit; elles ne diffèrent que par les dimensions des différentes pièces, proportionnées à la force de l'attelage et à la nature du chargement. Sans aucun accessoire sur cet assemblage, on peut transporter des pièces de bois et des troncs d'arbre de toutes longueurs, en dépassant au besoin, les deux parties de la voiture. On peut aussi placer entre les "tapons" un brancard sur lequel on chargera des sacs, du bois, des matériaux divers. On peut y monter les diverses parties d'une sorte de caisse évasée qui s'appelle le "bro".

Pour le transport du fourrage et des gerbes, on

donne à la voiture toute sa longueur : le "bro" est remplacé par deux échelles spéciales qui ont jusqu'à 6 m de longueur sur 0,70 m de largeur; elles sont maintenues divergentes par des traverses aux deux bouts et soutenues sur les côtés, à la hauteur des roues, par des bouts de perche courbées convenablement, appelées "ronbhes". Cela forme une sorte de caisse à claire-voie très évasée et sans fond; c'est le "chèbbolè".

Entre les échelles, on introduit par le côté et face à face deux rangées de "draps" de foïn bien serrés. Pour une voiture complète, deux autres rangées de "draps" sont superposées aux premières (en tout ordinairement 2 draps). Le tout est fortement serré par une perche placée en long sur la dernière rangée de draps; elle est accrochée à l'avant à l'un des barreaux d'une petite échelle mobile, la "hbôlote", et tendue à l'arrière par une corde enroulée autour de la "queue" de la voiture au moyen du "todelot". La voiture, ainsi chargée sur le pré peut être amenée au chemin, et en supporter les cabots sans trop de risque de "renverser" pendant le trajet jusqu'à la maison. (...)

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 88.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée Municipal, Saint-Dié-des-Vosges

N° inv. 81.147 IIIJ125

références photos 92.24.01 ; 92.24.20 à 30

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 38) ;

armons (L : 172) reliés par une sassoire

(L : 130)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 25) ;

fourche (L : 180)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 378)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 142)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 92 ; AR : D. 105)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 27 ; sect. 6X4) ; AR : 14 rais (L : 35 ;

sect. 6X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 30) ;

AR (D inf : 11 ; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A8 ; B3 ; C3 ;

D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A8 ; B3 ; C3 ;

D3)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 6) ; AR : 7 (Ep. 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 286)

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Asne

01 = premier musée visité dans l'Asne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 65 ; L sup : 453 ;
L inf : 453)

mode de fixation ridelles latérales éporons
(H : 110 ; D. : 6)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette avant (h : 145 ; L sup : 25 ; L inf : 65)
+ barres d'écartement des ridelles AV et AR
(L : 108)

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique (L : 102)

situation du dispositif de manœuvre arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 140 ; L entre sabots : 112) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 40 ; sect. 14X3)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière (Lt : 142)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Voiture à échelle munie d'un timon permet-
tant d'atteler deux bœufs au grand joug et
possibilité de limonière en cas d'attelage avec
un cheval.

Provient de Clefcy (88)

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

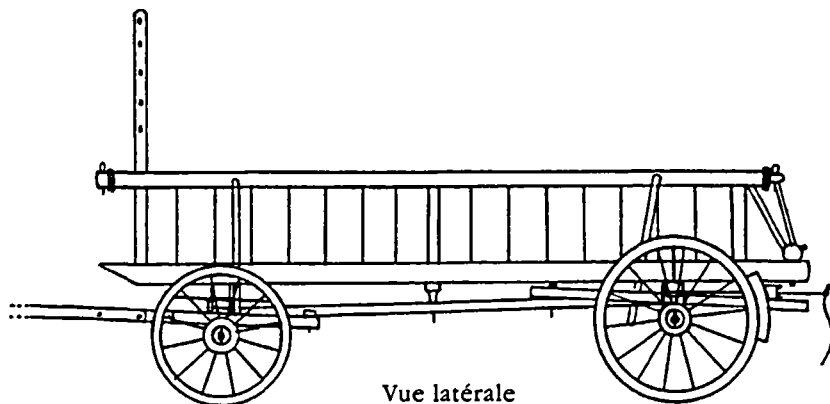
Type de véhicule chariot à quatre roues

Réf. AFMA 88.01.01.

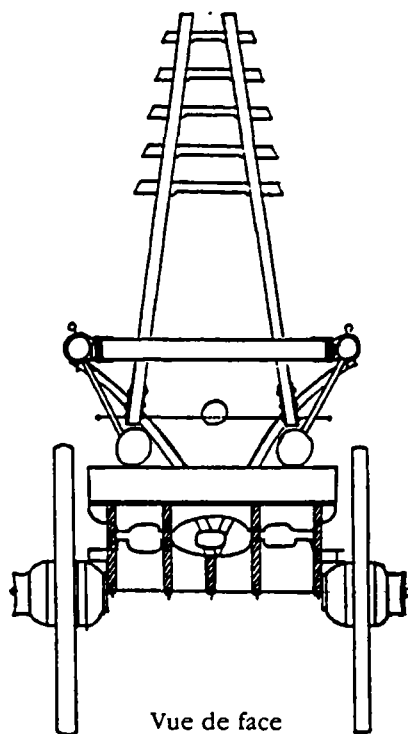
Lieu de conservation Musée Municipal de Saint-Dié-des-Vosges

N° inventaire musée 81.147.111J125

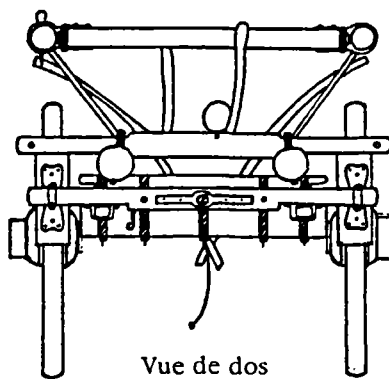
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



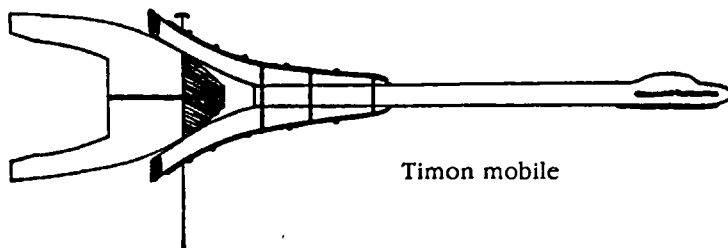
Vue latérale



Vue de face



Vue de dos



Timon mobile

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 88.01.02

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée Municipal, Saint-Dié-des-Vosges

N° inv. D437 IIIA12

références photos 92.24.07 à 17 et 19

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 50);

pas de sassoire

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 45);

fourche (L : 195)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 338)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 90; AR : D. 104)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 23; sect. 7X5); AR : 14 rais (L : 35;

sect. 8X6), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 12; L : 32);

AR (D inf : 20; L : 35)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A9; B3;

C3; D3); AR : 4 (de ext. vers int. l : A7; B3;

C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 7; l : 6); AR : 7 (Ep. 6; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 6 et 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 306)

+ limonière

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Alsne

01 = premier musée visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 151; L entre sabots : 108) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 43; l : 23)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur traces de vert sur roues arrière

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Chariot pour transformer les grumes ;
dépôt du groupe folklorique "Les Myrtilles" ;
le chariot était tiré par 2 bœufs attelés au
timon par le grand joug

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 54.01.01

Lieu de conservation Musée historique lorrain, 54000 Nancy

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.19.04 à 12/92.21.14 à 21

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 88 ; AR : D. 128)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 20 ; sect. 7X4) ; AR : 14 rais (L : 45 ;
sect. 8X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 17 ; L : 38) ;

ar (D inf : 20 ; L : 38)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A6 ; B4 ; C4 ;
D3) ; AR : (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes AV : (Ep. 7 ; l : 7) ; AR : (Ep. 8 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 393)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 54) ;

armons (L : 196) reliés par une sassoire
(L : 187)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (h : 27) ;

fourche (L : 190)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 513)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 110) ;

AR (L voie : 105)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 532 ; l 92)

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 56 ; L sup : 532 ;
L inf : 532 ; Ep. 7X6)

mode de fixation ridelles latérales 4, fixes à
l'avant

fermeture avant du véhicule ajouré (h : 51 ;
L sup : 118 ; L inf : 92 ; Ep. 7X5)

fermetures arrière du véhicule ajouré (h : 51 ;
L sup : 118 ; L inf : 92 ; Ep. 7X5)

échelette avant (h : 198 ; L sup : 35 ;
L inf : 45 ; Ep. 2X6)

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière,
au centre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
L tot : 162 ; L entre sabots : 152) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 47 ;
sect. 10X15)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de couleur bleue sur les roues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

provient de Montmédy

Bibl : catalogue du Musée

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 54.01.02

Lieu de conservation Musée historique lorrain, 54000 Nancy

N° inventaire musée 76.7.8

références photos 92.19.05/92.21.22 à 25

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 91 ; AR : D. 113)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 27 ; sect. 6X4) ; AR : 14 rais L : 44 ;

sect. 5X3, section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 27) ;

AR (D inf 15 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A5 ; B3 ; C3 ;

D3) ; AR : (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ;

D3)

jantes AV : (Ep. 5 ; l : 5) ; AR : (Ep. 4 ; l : 4)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 235 ;

sect. 6X8 ; l : 65)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 37) ;

armons (L : 154) reliés par une sassoire

(L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 166 ; h : 24) ;

fourche (L : 166)

liaison entre les trains

longe allongeable (L : 292 ; div : 4 trous)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 102) ;

AR (L voie : 100)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 92.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

l. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

mobiles (H : 81 ; sect. : 7X3)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique (L : 61 ; 1 : 87)

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière
de la roue gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 148 ; L entre sabots : 138) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 31 ; sect. 10X8)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de vert et de bleu sur les roues

plaque de propriétaire

autres accessoires renfort au centre (L : 111 ;
sect. 10X5)

O B S E R V A T I O N S

Don ; utilisation à Forcelles-sous-Gugney,
région de Sion, début XX^e siècle.

limonière (L hors caisse : 235 ; L totale : 295) ;

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 54.01.03

Lieu de conservation Musée historique lorrain, 54000 Nancy

N° inventaire musée 76.7.3.

références photos 92.21.27 à 36

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 77; AR : D. 108)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 25; sect. 6X5); AR : 14 rais (L : 41; sect. 5X3), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal, AV (D inf : 15; L : 29);

AR (D inf : 14; L : 28)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A5; B2; C2; D3); AR : (de ext. vers int. l : A5; B2; C3; D3)

jantes AV : (Ep. 5; l : 6); AR : (Ep. 5; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction limonnières (Lt : 267; l : 110)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 100; l : 8; h : 38); armons (L : 153) reliés par une sassoire (L : 137)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 98; l : 8; h : 24) fourche (L : 169)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 232)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100); AR (L voie : 98)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 350; l 60)

constitution du plancher

épars 1

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie : 02 = département de l'Aisne 01 = premier musée visité dans l'Aisne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière AV : train avant D : diamètre div. : nombre de divisions Ep. : épaisseur ext. : extérieur b. / H : hauteur inf. : inférieur int. : intérieur L : longueur l. : largeur max. : maximum min. : minimum sect. : section sup. : supérieur t. : total term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 48 ; L sup : 388 ;
L inf : 385 ; Ep. 7)

mode de fixation ridelles latérales éporons
(H : 62 ; sect. : 6X4)

fermeture avant du véhicule ajouré (h : 44 ;
L sup : 103 ; L inf : 77)

fermetures arrière du véhicule ajouré (h : 42 ;
L sup : 102 ; L inf : 78)

échelette avant (h : 190 ; Ep. 60)

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 155 ; L entre sabots : 122) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 26 ; sect. 12X5)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil longitudinal arrière (L : 80 ; D. 8)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires grand mât pour le foin

OBSERVATIONS

Achat en 1976, utilisation à Héremenil au
début du XX^e siècle

MIDI-PYRÉNÉES



ARIÈGE
AVEYRON*
HAUTE-GARONNE
GERS
LOT*
HAUTES-PYRÉNÉES
TARN
TARN-ET-GARONNE*

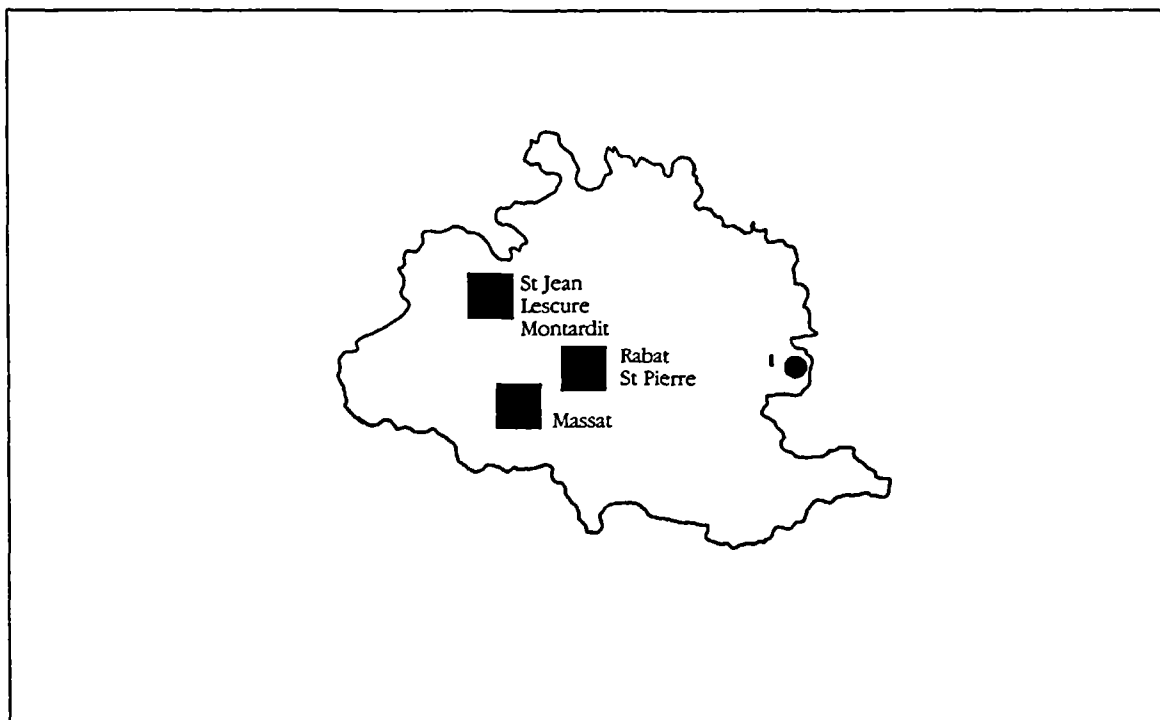
*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTE EN 1944

1 Beslesta

Utilisation exclusive de charrettes à deux roues.

Dans les hameaux accidentés au-dessus du village, utilisation du "carras", sorte de traîneau en bois.

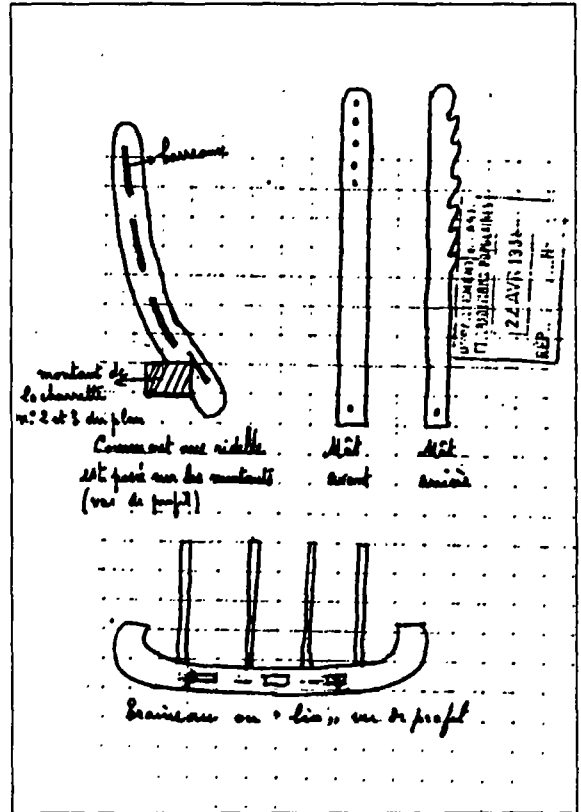


EXTRAIT
DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
COMMUNE DE SAINT-JEAN-DU-CASTILLONNAIS
PAR M. CASTET, 2 AVRIL 1938.
C.R.C. 4-41.

(...) Le portage a joué un grand rôle à St-Jean, jusqu'en 1892-1894, date de l'apparition des premières charrettes à bœufs. La bête de somme (et l'âne étai(en)t surtout mises à contribution. Mais l'homme a porté pendant longtemps – quelquefois encore maintenant – le foin sur sa tête: l'herbe était mise en bottes et encerclée par des lianes de noisetier ou encore entassée dans des "bourrassos", linceul de chanvre fait avec de vieux sacs et rapiécés à volonté. Parfois, les "bourrassos" étaient placés sur le bât de l'âne, une de chaque côté, mais l'homme les mettait sur sa tête auparavant. On emploie encore ce procédé quelquefois dans les prés à forte pente; l'âne attend sa charge sur le chemin. Souvent, l'âne est remplacé par une charrette placée aussi sur un chemin. Le système de portage direct du pré à la grange est employé encore dans les domaines éloignés du village "bourdaous" lorsque l'étable et le grenier sont au milieu du pré. Enfin, si l'on utilise de moins en moins les "bourrassos" pour l'herbe, on a recours à elles pour le regain, plus difficile à charger sans perte sur une charrette. Mais les jeunes générations d'après-guerre mettent leur point d'honneur à se servir de la charrette dans les prés les plus difficilement abordables. (...)

Le transport des choses s'effectuait par traînage (bois) ou par chariots appelés "carétos". C'est naturellement le chariot appelé "caréto" qui rend maintenant le plus de services pour le transport des choses. Les premiers chariots furent utilisés à St-Jean vers 1892 ou 1895. Le brancard unique constitue la partie médiane de la voiture. Le plancher est constitué par un bâti rectangulaire et 4 entretoises. Sur le bâti sont fixées en s'appuyant sur les traverses, les ridelles à claire-voite, placées obliquement par rapport au sol (on les appelle "ranchos"). Sur l'âge sont percées deux mortaises où l'on fixe les mâts, le mât avant où s'alignent des trous, le mât arrière en forme de crémaillère. Les roues ont environ 1,15 m de diamètre. Un frein ("enraiadé") agit sur les deux roues: on appuie sur un levier muni d'un crochet et le sabot relié par une chaîne se rapproche de la roue. On règle l'intensité du freinage par le nombre de mailles prises dans le crochet. Quand la charrette est pleine de foin, on fixe au sommet des mâts une longue perche; on consolide par une cheville la

mortaise de cette perche placée dans le mât avant et on attache par une corde l'autre extrémité de la perche à un des crochets de la crémaillère du mât arrière. Les charrettes, quelquefois, ont un treuil à l'arrière: les mâts sont préférables en pays montagneux. On transformait autrefois la charrette en tombereau pour le transport du fumier en remplaçant les ridelles à claire-voite par des



ridelles pleines placées verticalement et en ajoutant sur le bâti quelques planches pour former un plancher. Beaucoup de cultivateurs ont les moyens de s'acheter deux paires de roues et ont à leur disposition une charrette et un tombereau. L'usage de ces voitures se répand de plus en plus: les jeunes générations ont eu l'énergie de braver la routine des anciens et de faire circuler les charrettes dans des endroits d'accès très difficile. Ces méthodes appellent une politique nouvelle des chemins, et le conseil municipal formé de jeunes a lancé un projet de construction de routes carrossables pour desservir les champs, les prés et la forêt. S'ils aboutissent, les jeunes auront adapté aux conditions du travail à St-Jean les avantages que l'on peut tirer du progrès mécanique et ils arriveront peut-être ainsi à enrayer la dépopulation du village par émigration. (...)

Utilisation d'un traîneau "lio" pour le transport des pommes de terre, de brouettes, de la bicyclette, l'automobile.

EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
COMMUNE DE LESCURE, CANTON DE
SAINT-GIRONS
C.R.C. 4-26.**

Le portage à dos d'homme existe encore dans les endroits les plus accidentés. Les femmes portent sur la tête le repas, l'eau, le linge de la lessive.

L'âne qui était autrefois très utilisé ne l'est presque plus. Le cheval qui était très utilisé l'est moins; il l'est surtout pour les travaux des champs (fauchage, fenaison).

Le tombereau : fermé avec planches sur les 4 côtés; transport de pommes de terre, fumier.

La charrette : plus grande, barreaux latéraux à claire-voie; transport des foin.

La carriole trainée par un cheval subsiste encore, mais tend à disparaître et est remplacée par la camionnette.

La brouette est utilisée pour le transport à petite distance, pour les légumes et les matériaux.

EXTRAIT

**DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
VALLÉE DE MASSAT
C.R.C. 4-24.**

On se sert communément du chariot à bœufs (transport du bois, du foin) et du tombereau.

1) Le chariot à bœufs

Il a une longueur de 6 m à 6,20 m (3 m pour la longueur du timon)

Le timon est percé de deux trous qui servent à la traction grâce à deux chevilles de fer entre lesquelles vient se placer l'anneau du joug.

Le chariot est composé de deux traverses parallèles de 4 à 5 cm d'épaisseur, distantes d'environ 0,80 m et longues de 3 m à 3,50 m.

L'armature est complétée par des ridelles légèrement cintrée vers l'extérieur.

2) Le tombereau

Le tombereau est assez léger. Il ne contient pas 1 m3. La caisse qui le compose a une longueur de 1,60 m à 1,80 m. La hauteur est de 0,40 m à 0,60 m et sa largeur de 0,80 m à 1 m. Les roues sont légères et assez petites de 1 m à 1,10 m.

Il peut basculer autour de l'essieu comme axe. Les traverses qui composent l'armature du tombereau et de la charrette, ainsi que le timon, sont en bois de frêne.

Il est à remarquer qu'il y a eu une évolution dans la fabrication des tombereaux. Autrefois il y avait un tombereau avec des roues pleines taillées dans des troncs de chêne. La caisse du tombereau était fixe et ne pouvait basculer.

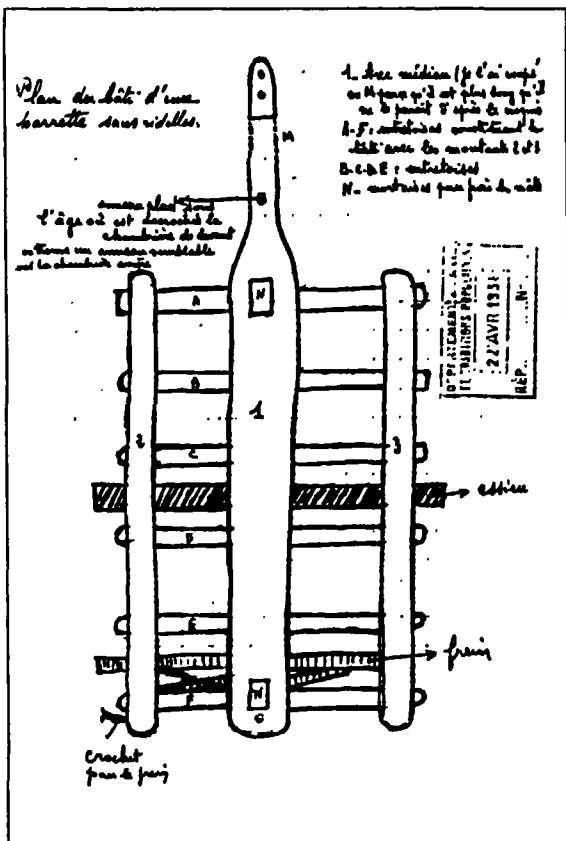
Le timon, par suite de la taille des roues, était courbe pour que la partie postérieure du véhicule ne touchât pas terre. Le tombereau est hors d'usage depuis une quarantaine d'années.

3) La charrette

Les charrettes en usage sont de petites voitures à ressort auxquelles on attelle des ânes pour aller au marché.

Le traîneau sert au transport du fumier dans les prés en pente, à charrier des pierres et des sacs de pomme de terre dans les chemins difficiles.

NB: On trouve des traîneaux avec de petites roues pleines de 30 cm de haut. De sorte que l'avant train du traîneau touche à terre.



EXTRAIT
DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
COMMUNE DE MONTARDIT, CANTON DE
SAINTE-CROIX
C.R.C. 4-23.

Pour le transport des choses le chariot n'est pas utilisé dans la région. On emploie depuis longtemps sans doute le tombereau dont la capacité est de 0,7 mètre cube environ et attelé à une paire de bœufs ou de vaches. On n'emploie pas le cheval pour tirer le tombereau. Pour le transport des animaux à une foire par exemple on emploie une sorte de charreton assez luxueusement construit avec ridelles formant une caisse et rappelant un peu l'arrière de certaines camionnettes. Le moyen de transport est vulgairement appelé "gaget". C'est un outil assez confortable muni de ressorts et pouvant être transformé en jardinière. Sa capacité peut atteindre 1 m cube environ. Il est tracté par un cheval. Il sert à la fois au transport des gens et des bêtes. La charrette comprend un long timon (jamais des brancards dans la région) qui a environ 2,50 m de long mais qui se prolonge jusqu'à l'extrémité arrière de la charrette. La longueur totale est donc 5 à 6 mètres. Le corps de la charrette ayant 3 mètres environ de long. Sa largeur 90 cm environ l'esieu ayant 1,30 m environ avec deux roues de 1,40 m de diamètre environ. Cette charrette sert pour le transport des bois surtout (les bois étant un ressource de la région), pour le transport des fourrages et des foins (les foins aussi étant très abondants). Enfin elle sert aussi pour les usages courants des fermes. Le traîneau est inconnu dans la région et n'a probablement jamais été utilisé.

EXTRAIT
DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE
COMMUNE DE RABAT-LES-TROIS-SEIGNEURS
C.R.C. 4-9.

Pour le transport des récoltes et du fumier la charrette s'emploie de plus en plus et tend à remplacer le portage à dos d'âne. Le chariot n'est pas utilisé. Il y a un siècle, il n'y avait guère que trois ou quatre petits propriétaires (familles de forgers) ayant des métayers qui utilisaient des charrettes, ils possédaient des terres à proximité du village et bien situées, l'emploi de la charrette avait sa raison d'être. Les municipalités d'après-guerre

ont fait des efforts pour élargir les chemins ruraux existants et en créer de nouveaux afin de faciliter l'exploitation des champs, les chemins ruraux existants n'étant pas carrossables et ne répondant pas aux nécessités économiques modernes. Elles ont eu du mérite car dans un pays de montagne, les chemins ne sont pas facile à établir et leur entretien est coûteux. La population comprend que si des chemins carrossables desservent les propriétés, celles-ci prennent de la valeur parce qu'elles sont plus facilement exploitables, aussi presque toujours les propriétaires donnent le terrain pour établir un chemin rural quand la commune veut en ouvrir un. Conséquemment, l'emploi de la charrette tend à se généraliser. Bien que la commune ait perdu les 3/4 de sa population depuis un siècle par suite de l'exode vers les villes, il y a une vingtaine de charrettes dans la commune. C'est le type ordinaire de charrette avec ridelles verticales et timon fixe faisant partie du corps de la charrette où l'on accouple une paire de vaches. Les dernières de ces charrettes, plus petites que les précédentes sont montées sur de petites roues de mitrailleurs (hauteur d'environ 1 mètre provenant de stocks américains), elles suffisent aux besoins des petits propriétaires et circulent mieux dans les chemins étroits et peu accessibles aux charrettes. (...)

Pendant une vingtaine d'années, avant la création du service d'autobus, il y a eu un service de diligence (vieille guimbarde à quatre roues toute simple). Aussi il n'y a guère que trois ou quatre charretons dans le village, la plupart sans ressorts, ils servent pour transporter des veaux ou des petits cochons. (...) (Le traîneau) remplace la charrette dans des chemins d'accès peu commode.

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE

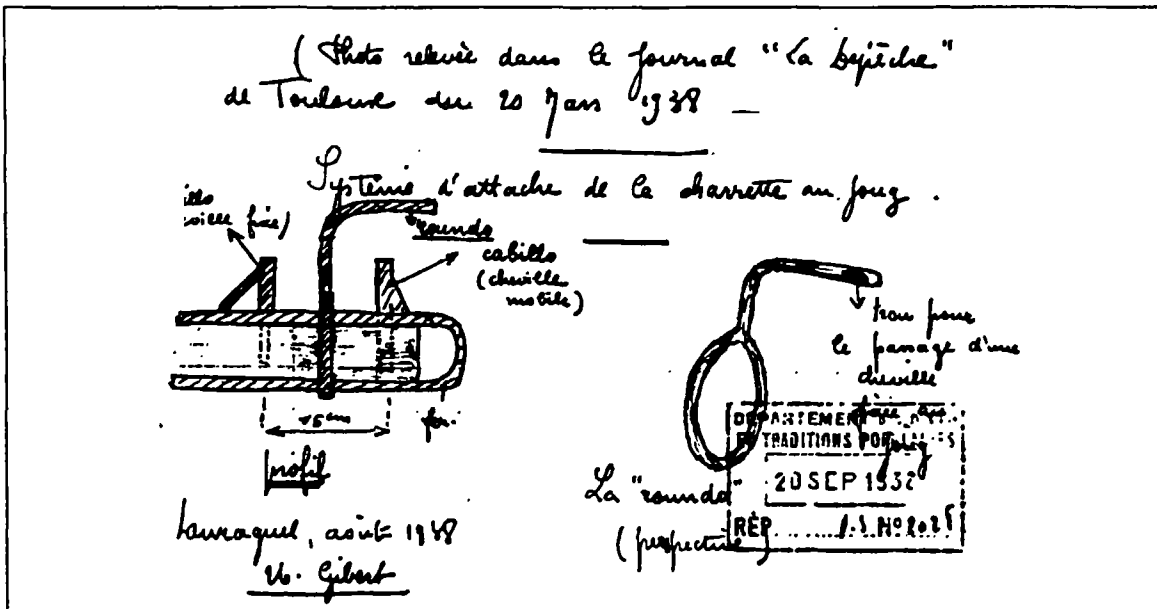
COMMUNE DE SAINT-PIERRE-DE-RIVIÈRE

C.R.C. 4-25.

Le tombereau: ferme avec planches sur les deux côtés; transport des pommes de terre, des betteraves... du fumier.

La charrette: barreaux latéraux à claire-voie plus grande que le tombereau, transport du fourrage.

Les ressorts depuis une vingtaine d'années sont utilisés dans les carrioles seulement pour le transport des gens.



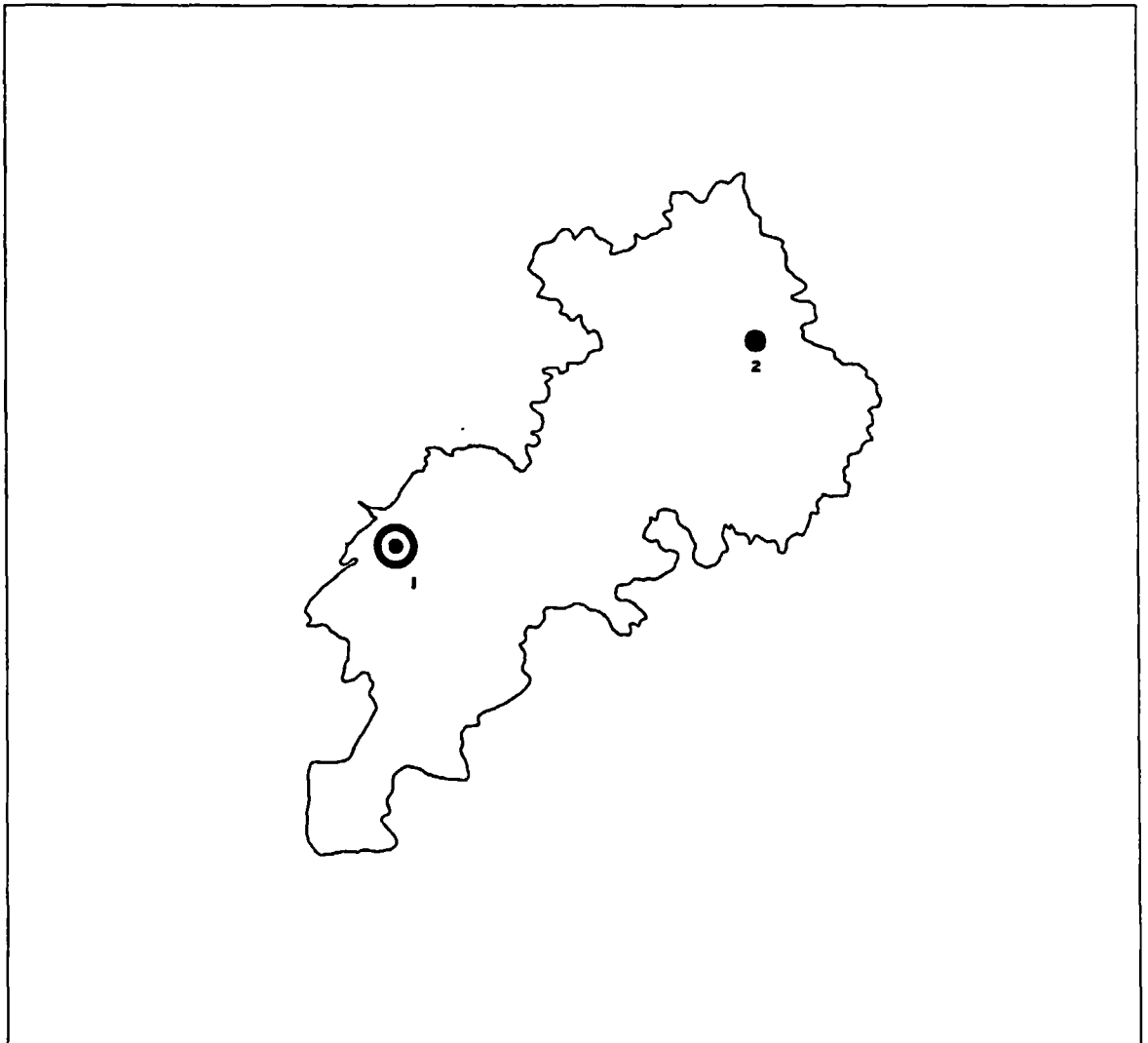
Système d'attache de la charrette au joug

HAUTE-GARONNE

ENQUÊTES EN 1943 ET 1944

1 Blajan

2 Pin-Balma



ENQUÊTES EN 1946 ET 1947**1 Biran****2 Caussens****3 Goux****4 Houga (Le)**

Le véhicule à deux roues est appelé "carrête" et celui à quatre roues "trahin".

5 Lagraulet**6 Lupiac**

Véhicule à quatre roues dit "lou car"

7 Magnan**8 Miélan**

La charrette à deux roues (tombereau) est la plus répandue.

9 Pavie

Le véhicule à deux roues sert au transport du fumier et celui à quatre roues, au transport du foin.

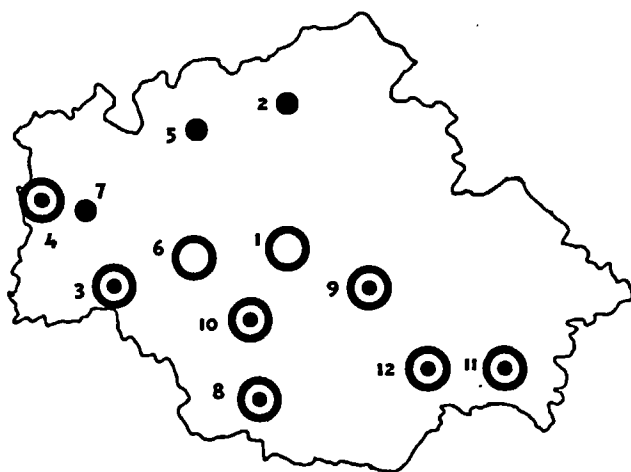
10 Pouylebon**11 Seysses-Saves**

On a d'abord utilisé le véhicule à deux roues puis

celui à quatre roues. De préférence, on utilise des chars à quatre roues parce que moins facilement renversables en pays accidenté et parce que la charge est mieux répartie.

12 Simorre

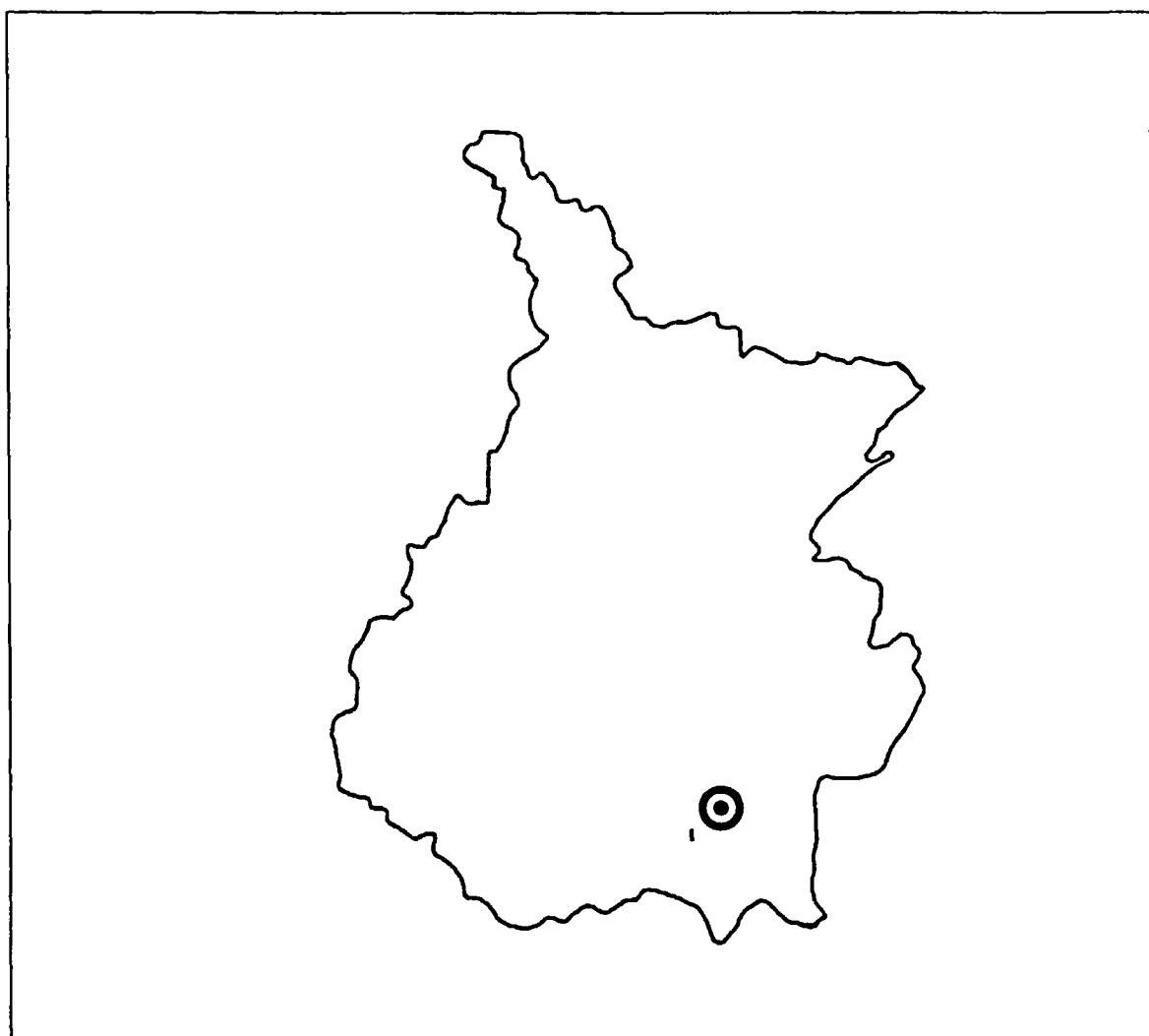
Véhicule à deux roues dit "lou tanbourèou" et à quatre roues dit "lou car".



ENQUÊTE EN 1943

I Vignec

Les véhicules à deux et quatre roues existent ainsi que le traîneau à ridelles et le traîneau appelé "lebiot".



TARN

ENQUÊTES EN 1944

1 Almayrac

2 Anglès

Il y a cent ans, les roues des véhicules n'étaient pas cerclées et l'essieu était en bois (enquête du 20 juin 1944).

3 Assac

4 Brassac

5 Castelnaud-de-Montmirail

6 Cuq-Toulza

7 Grazac

8 Labastide-de-Levis

9 Lacaune

10 Lautrec

On utilise depuis toujours les charrettes à deux roues.

11 Lavaur

12 Lescure

13 Montirat

14 Montredon-Labessonnie

15 Murat

16 Noailhac

Les roues ne sont pas cerclées mais ferrées avec des plaques (enquête du 12 juin 1944).

17 Parisot

18 Penne

19 Rabastens

20 Réalmont

21 Roquecourbe

22 Saint-Amans-Soult

23 Saint-Grégoire

24 Saint-Juery

25 Saint-Martin-Laguepie

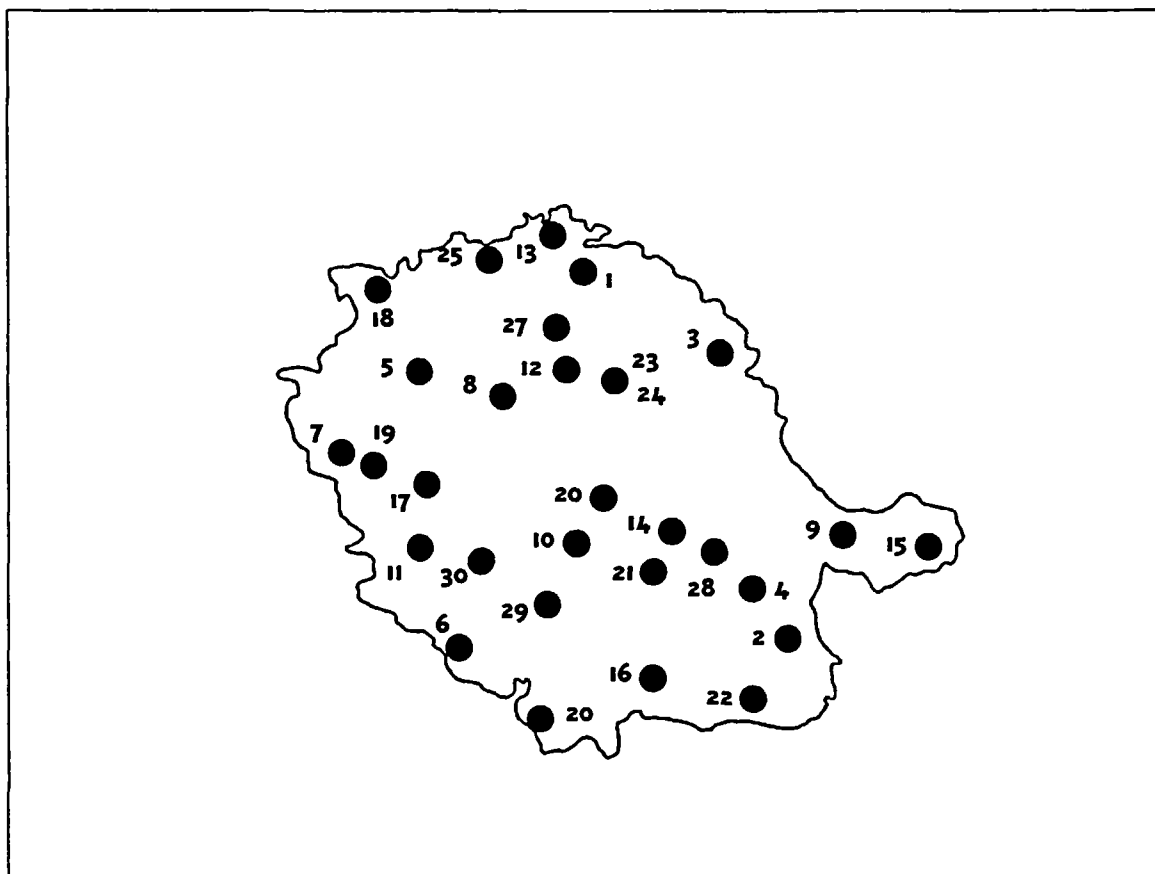
26 Soreze

27 Taïx

28 Vabre

29 Vielmur-sur-Agout

30 Viterbe



Type de véhicule tombereau "ros"

Réf. AFMA 12.01.01

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant: du Musée du Rouergue, Salmiech

N° inv. 705

références photos 92.51.01 à 09

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 à l'arrière (D. 51);

2 patins (L : 40; l : 29)

type de roues roues à rayons, 6 rais de

section quadrangulaire

profil de roues incurvée

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D inf : 18; L : 21)

boîte unique

frettes 3 (Ep. A5; B4; C2)

jantes 6 (Ep. 6; l : 1)

bandage cercle d'embattage (Ep. 6; l : 1)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière (L entre moyeux : 75)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 165; l : 63), longerons

(L : 197; Ep. 6)

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
dlu : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
h / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b./H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales fixes et pleines

(h : 59 ; L : 133 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales

3 ranchers de part et d'autres (H: 74 ; sect. 5X4)

fermeture avant du véhicule panneau mobile,

plein (h : 66 ; L : 71 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau mobile,

plein (h : 66 ; L : 72 ; Ep. 1,5)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Origine : hameau de Cribas, commune de
Brusque.

Mi-traineau, mi-chariot utilisé pour le
transport du fumier ou des pierres sur les
chemins de pente de la région de Brusque.

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

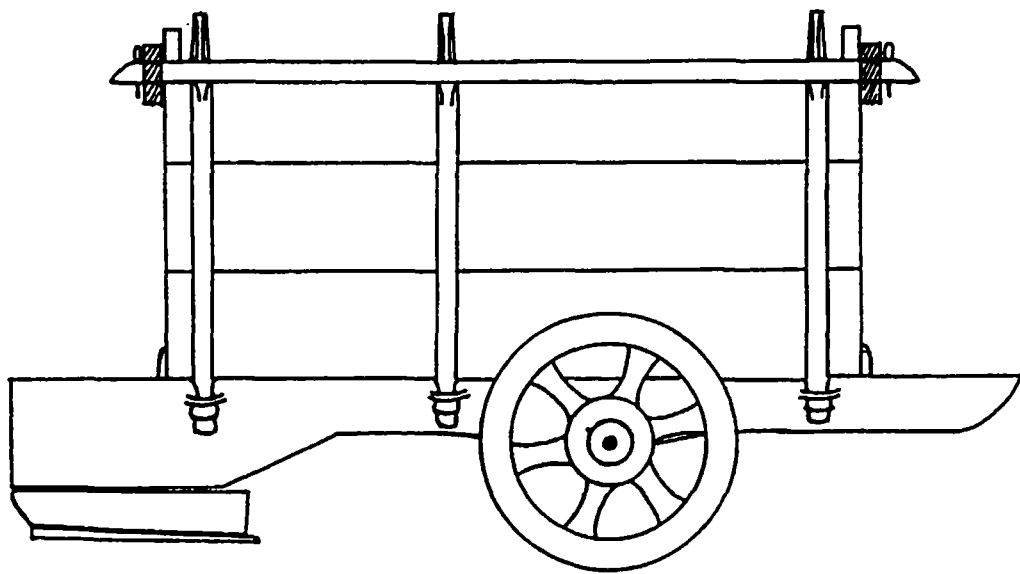
Type de véhicule tombereau "ROS"

Réf. AFMA 12.01.01.

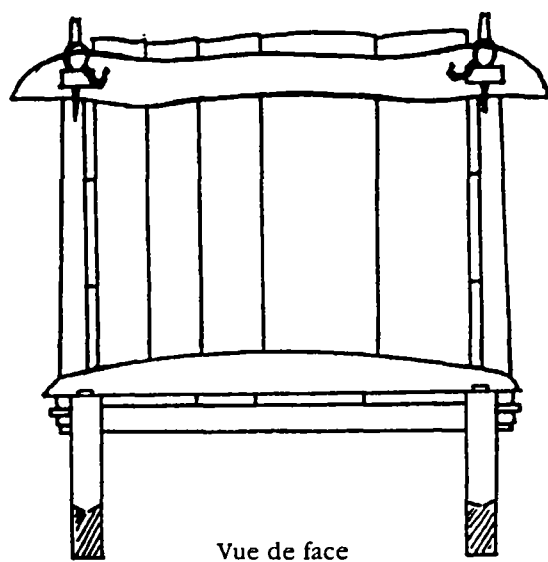
Lieu de conservation Musée du Charroi Rural (Salmiech)

N° inventaire musée 705

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de face

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule charrette basse

Réf. AFMA 12.01.02

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant. du Musée du Rouergue, Salmiech

N° inv.714

références photos 92.51.10 à 25, 92.55.03,
92.56.07

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 102), 14 rais
(L : 38; Ep. 6X4), section ovale

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 14; L : 32)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4; B3; C3; D3)

jantes 7 (Ep. 5; L : 6)

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 210; l : 72;
sect. 12X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 78)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignole (ht : 10;
L maxi : 33; L mini : 2), fixation patin boulonné
suspension oui

PLANCHER

aspect oui (L : 253; l : 77)

constitution du plancher

épars 7

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises + clavette

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu en bois

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 57; L : 150; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales 4 ranchers
(h 73; sect. : 5X6)

fermeture avant du véhicule échelle mobile
(h : 100; Lh : 71; Lb : 63)

fermetures arrière du véhicule échelle
mobile (h : 132; Lh : 84; Lb : 71)

échelle

rehausses

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 132; L entre sabots : 110) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 31;
sect. 5X5)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil à l'avant (L : 121; D. 8)

béquilles articulées, deux à l'avant sous les
brancards, une à l'arrière
coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque en zinc sur le
brancard gauche : "Roularet (...) Jean-Basile/
propriétaire à Savignac/commune de St (?)..."
autres accessoires

OBSERVATIONS

provient de la commune de Saint-Affrique
(Aveyron)

Type de véhicule triqueballe, diable

Réf. AFMA 12.01.03

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, antenne du Musée du Rouergue, Salmiech

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.51.26 à 35

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

références dessins

avant-train : description

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

ROUES

nombre de roues 2

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons (D. 183), 16 rais

arrière-train

(L : 64) de section quadrangulaire

liaison entre les trains

profil de roues incurvé

longe

porte-fond

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 22 ; L : 48)

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 95)

boîte unique

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

frettes 4 (Ep. A9 ; B4 ; C4 ; D4)

fusée

modes d'attaches patin boulonné

jantes 8 (Ep. 7 ; l : 8)

suspension directe

bandage cercle d'embattage (Ep. 1,5 ; l : 8)

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars

maîtres-brins

fixation du bandage

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon rigide (L : 485)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ex. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur roues bleues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

dit "lou trinquo ballo" et fabriqué en 1936 par
Emile Fabre-Ferremets, exécuté par Alfred
Terral, tous deux artisans à Carcenac-Salmiech.
bandage de roue provient d'un fardier de
Villefranche-de-Pinat.
utilisation : communes de Crayssac, Carcenac,
Bonnecombe, Saint-Hilaire...

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 12.01.04

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant. du Musée du Rouergue, Salmiech

N° inv. 708

références photos 92.52.19 à 26, 92.52.28,
92.55.05

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 100)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches pièce métallique dans
laquelle s'encastre l'essieu

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 165 ; l : 90), longerons (L : 204)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu en fer (L : 25 ; l : 8)

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 110), 14 rais
(L : 39) de section quadrangulaire (sect. 6X4)

profil de roues légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 14 ; L : 28)

boîte 7

frettes 4 (Ep. A6 ; B1 ; C1 ; D3)

jantes 7 (Ep. 5 ; L : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 5 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide faisant toute

longueur du plancher (L : 643)

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales fixes et pleines (h : 55 ;
Lh : 185 ; Lb : 182 ; Ep. 1,5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers :
4 de chaque côté (H : 29 ; sect. 9X7)

fermeture avant du véhicule panneau plein
mobile (h : 80 ; Lh : 85 ; Lb : 85 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile (h : 56 ; Lh : 100 ; Lb : 100 ; Ep. 2)

échelette possibilité de placer une échelette
à l'avant et à l'arrière du véhicule (h : 104 ;
Lh : 90 ; Lb : 90)

rehausses

F R E I N

mode de freinage oui, par barre de bois

situation du dispositif de manœuvre arrière
gauche du plancher

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 136 ; L entre sabots : 130) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 29 ; sect. 9X7)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de noir

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

fabriquée en 1943 par M. Malgouyres, charron
à Aubin ;
utilisée dans une petite propriété de la
commune de Aubin pour transporter fumier,
feuilles, foin...,
don de la famille Segonds

Type de véhicule charrette à foin

Réf. AFMA 12.01.05

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant. du Musée du Rouergue, Salmiech

N° inv. 717

références photos 92.52.01 à 17, 92.55.06

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons, 14 rais de

arrière-train

section quadrangulaire

liaison entre les trains

profil de roues plat

longe

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 20 ; L : 41)

porte-fond

ESSIEU(X)

boîte unique

matière fer (L entre moyeux : 82)

frettes 4 (Ep. A6 ; B4 ; C4 ; D3)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches encastrure avec empattement

jantes 7 (Ep. 7 ; l : 7)

suspension directe

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 7)

aspect oui (L : 351 ; l : 80)

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars 7

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

TRACTION

mode de traction timon rigide formant toute

la longueur du plancher

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : tran arrière
AV : tran avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales manquantes

mode de fixation ridelles latérales ranchers :

présence de 2 ranchers pour chaque côté

(H: 71; sect. 6X8)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Don de M. Soulier;

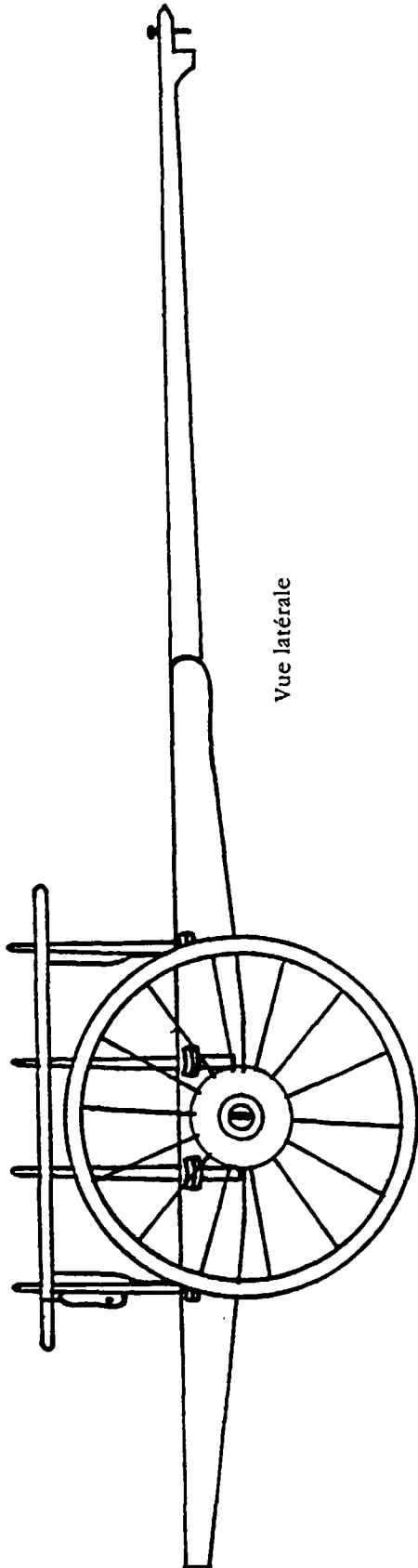
utilisation : Salmiech (région de Segala) pour
le transport de lourds fardeaux (bois), mais
surtout le foin et la paille;

Type de véhicule char du Ségala

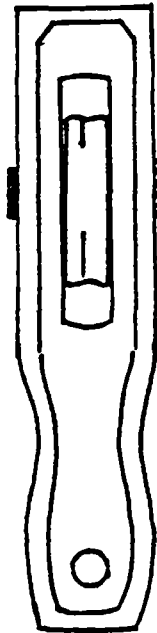
Réf. AFMA 12.01.05.

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural (Salmiech)

N° inventaire musée 717



Vue latérale



Appareil servant à bloquer la corde
qui maintient le foin

Type de véhicule charrette

Réf. AFMA 12.01.06

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, antenne du Musée du Rouergue, Salmiech

Association Française des Musées d'Agriculture

références photos 92.52.29 à 35, 92.55.02

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons (D. 134), 12 rais (L : 45) de section quadrangulaire (Ep. 7X4)

arrière-train

profil de roues incurvé

liaison entre les trains

longe

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (D. 16; L : 35)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 73)

boîte unique

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

frettes 3 (Ep. A6; B4; D3)

fusée droite

modes d'attaches manquante

jantes 6 (Ep. 8; l : 7)

suspension directe

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 7)

aspect oui (L : 256; l : 72), 2 planches

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars 6

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins par tenons et mortaises

TRACTION

mode de traction timon rigide (L : 510;

sect. 12X12) sur toute la longueur du plancher

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01 03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales 16 bâtons verticaux servant
à retenir et à fixer les charges de foin
"lou palsous" (h : 75 ; D. 3)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de noir sur les roues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

utilisation en Aubrac, provient de
M. Entraygues à Battut-de-Graissac

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 12.01.07

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, antenne du Musée du Rouergue, Salmiech

**Association
Française des
Musées
d'Agriculture**

références photos 92.52.36, 92.53.01 à 04,
92.55.02

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons

arrière-train

profil de roues

liaison entre les trains

longe

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

porte-fond

moyeu olivoïdal

matière

mode de verrouillage

boîte unique

graissage graisse

frettes

fusée

modes d'attaches

jantes

suspension directe

bandage cercle d'embattage

PLANCHER

aspect

mobilité roue folle

constitution du plancher

épars

fixation du bandage boulons

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H. : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Alsne

01 = premier musée
visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines et fixes

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule panneau plein

fixe

fermetures arrière du véhicule panneau arrière

mobile

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 12.01.08

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant. du Musée du Rouergue, Salmiech

N° inv. 718

références photos 92.53.05 à 06, 92.53.08,
 92.53.10 à 19

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 138),

14 rais (L : 48 ; sect. 7X5)

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
 DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 22 ; L : 40)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5 ; B4 ; C4 ; D3)

jantes 7 (Ep. 8 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 82)

mode de verrouillage clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches encastrure

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 358 ;

L fourche : 65 ; sect. 17X15)

CAISSE

aspect basculante (L : 197 ; l : 82 ; h : 63)

(cf. observations)

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photograph prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

int. : intérieur

Int. : Intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales fixes et pleines (h : 63 ;
Lh : 220 ; Lb : 202 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(h 68 ; sect. 6X6)

fermeture avant du véhicule panneau plein
et fixe (h : 90 ; Lh : 100 ; Lb : 76 ; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule manquante

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur traces de gris/noir sur les roues

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

dit "la carrou";

caisse : maintenue horizontale par une tige de
fer amovible fixée (anneau + clavette) sur le
timon, longeron (L : 230 ; sect. 8X6) ;

origine : "Bel Rosier", commune de Calmont,
dépôt : famille Descombes ;

utilisé pour tous les transports entre la ferme
et les champs (fumier, engrais, pommes de
terre, betteraves, cailloux, sable...);

Type de véhicule camion

Réf. AFMA 12.01.09

Lieu de conservation Musée du Charroi Rural, ant. du Musée du Rouergue, Salmiech

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.53.21 à 33, 92.54.01 à 09,
92.54.11

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description armons et sassoire

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train fourche

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée à devers

modes d'attaches boulons

suspension lames à ressorts

PLANCHER

aspect bois, longerons (L : 294 ; sect. 6X8
et 7X7)

constitution du plancher

épars 6

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins boulons

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons (AV : D. 90 ;

AR : 128), avant : 12 rais (L : 27) ;

arrière : 14 rais (L : 45) ; rais de section

quadrangulaire (AV : Sect. 5X4 et AR : Sect. 6X4)

profil de roues légèrement incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoidal (AV : D. 13 ; L : 30 ;

AR : D. 16 ; L : 32)

boîte unique

frettes 4 (AV : A6 ; B2 ; C2 ; D3 ;

AR : A6 ; B2 ; C2 ; D3)

jantes avant : 6 (Ep. 6 ; l : 5) ;

arrière : 7 (Ep. 6 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction mobile, possibilités de
timon, limons et palonniers

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines et fixes (h : 91 ;
L : 269 ; Ep. 1,5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule panneau plein
et fixe (h : 63 ; Lh : 120 ; Lb : 108 ; Ep. 1,5)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
et mobile (h : 81 ; Lh : 119 ; Lb : 117 ; Ep. 1,5)

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur le
côté avant droit

mode de transmission tringles métalliques
en dessous du véhicule reliées à une
traverse en bois (L tot : 177 ; L entre
sabots : 175) munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 40 ; sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil arrière (L : 93 ; D ; 8)

béquilles

coffre

sièges banc à l'avant (L : 115 ; l : 40 ; h : 37)

couleur marron avec filets jaunes

plaque de propriétaire

autres accessoires marchepied et repose-pieds
(Lt : 64 ; l : 45)

O B S E R V A T I O N S

dit "lou camioun" ;

origine : Randan, don de M. Bonnet ;

véhicule utilisé dans les grandes fermes avant
l'apparition des tracteurs pour transporter
toutes les charges lourdes ou encombrantes

N O R D - P A S - D E - C A L A I S



N O R D *
P A S - D E - C A L A I S

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

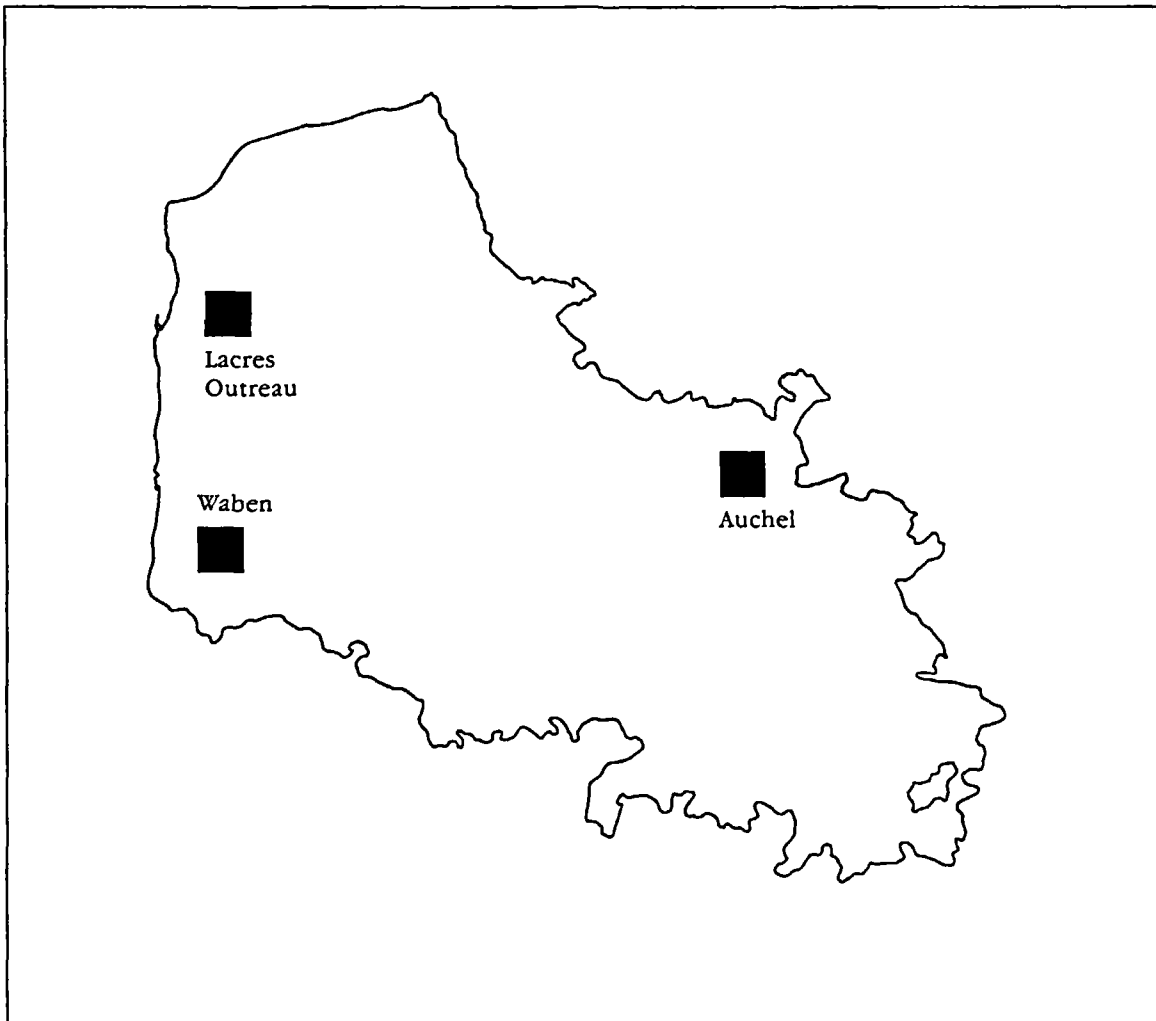
COMMUNE DE AUCHEL, PAR MARIUS LATEUR,
LE 2 MAI 1937

(...) A Auchel et dans les villages environnants, on se sert du petit chariot, appelé "trinoir" ou "icho carto"; du tombereau simple non culbutant, appelé "car", du chariot à purin, ("cario a purio"); du chariot à eau ("car à l'io"), du chariot de brasseur ("car ed brasseur" – "ca-ré-d'bra-seu"), de la fourragère ("car à fourrache" – "ca-ra-fou-rach").

Le "trinoir" est un petit char en bois dur, à quatre ou trois roues de fer. Les roues de devant (ou la roue) sont toujours mobiles. En voici deux de quatre roues : le premier date de 1934, il a les deux roues de derrière plus grandes (69 cm de diam.), celles de devant (41 cm), un frein à la main en bois est placé sur la roue gauche de derrière que le conducteur fait fonctionner de la main droite suivant les

besoins, sa caisse a 82 cm de largeur, 1,65 m de longueur et 0,39 m de profondeur, sa contenance d'un bon demi-mètre cube, le derrière de ce char (ou de cette caisse) appelé "bê", s'enlève et se replace à volonté (comme pour les tombereaux et la plupart des véhicules, sa hauteur est de 91 cm, du sol au plancher 52 cm); sur le train mobile des deux premières roues, se trouve un bout de bois dur équarri, boulonné et muni d'une tige de fer avec crochet pour y attacher la chaîne d'attelage du cheval.

Disons tout de suite que le frein à main dont on a parlé plus haut ne date que de l'année dernière et que quelques cultivateurs l'ont adopté; les petits chars ne sont pas graissés, et cela pour qu'ils ne viennent pas buter sur les pattes du cheval, car il s'arrête de lui-même quand celui-ci ne tire plus – inutile de vous dire que ces chars, non graissés, font entendre leur grincement de loin (ou-in-ré-ka-min-kar) : bogner, crier comme un char dont les roues ne sont pas graissées – mais les chars munis du frein en question sont graissés dès qu'ils en ont besoin. Et on dit souvent d'une personne qui



aième à crier sur d'autres :

T'as intindu ch'gueulard (ou Oscar)

I houinn' comme in car.

Le second char ("trinoir") est de même forme mais plus petit et sans frein, d'immédiatement après la guerre, ses roues sont un peu plus petites que le précédent, sa caisse

0,90 m X 0,50 m X 0,35 m.

En voici trois autres d'avant-guerre, le premier a quatre roues un peu plus petit que le premier cité, sa caisse est du double du dernier, les deux autres ont trois roues, à peu de chose près de la même dimension que le premier des trois d'avant-guerre, l'un a la caisse que l'on peut rehausser de chaque côté avec une planche à deux fourches. Ces planches sont appelées "rbranches" (roch'-de rehausser), elles se placent aussi sur les tombereaux pour en augmenter le contenu. L'autre véhicule est plat, sans caisse, avec simplement une simple planche à deux fourches que l'on place sur le derrière pour empêcher son contenu de glisser.

Ces "trinoirs" sont fabriqués selon le goût du fermier. Ils servent à transporter : "ch'l'herch" (berse), "l'caru à in coutio" (la charrue à un soc et sans roue appelée aussi "leu"), le "binot" qui sert à planter les plants de pommes de terre, à les buter et les arracher, un ou plusieurs sacs d'engrais, de semences de céréales, de pommes de terre en résumé, les choses qui ne nécessitent pas le tombereau.

Il y a aussi des fermiers qui placent dans leur "trinoir" un tonneau de la valeur d'une barrique pour le transport du purin dans leurs champs, d'autres ont un char plus grand (ou se servent de leur tombereau) sur lequel est placé un tonneau ("tonne") d'un mètre cube environ.

En arrière et dans le bas du tonneau, il y a un trou dans lequel se met un gros robinet ou une "kroque" (cheville). Arrivé au champ à "purto-ler" (de purin) le robinet est ouvert, ou la cheville enlevée et pendant que le cheval marche au pas, le purin jaillit sur une courte planchette et se répand comme une pluie sur la terre.

On appelle le chariot à purin "ca-rio-a-pu-ri-o" ou "car o brin".

Le tombereau non basculant n'existe presque plus mais il y en a encore qui s'en servent pour transporter du charbon de la mine à la maison de l'habitant. Son contenu se vide soit à la pelle, soit en renversant ce véhicule (on appelle cela mettre le tombereau "cu") après avoir dételé l'animal.

Le tombereau basculant est à présent le plus

utilisé, étant beaucoup plus pratique; le ou les chevaux restent attelés quand on le fait basculer. Il sert au transport de charbon, de terre, de cendres, de briques, de sable, de gravier, de matériaux divers, de fumier, des récoltes de pommes de terre, de betteraves, etc...

Ces tombereaux ont deux roues de 1,72 m de diamètre, la caisse (2,19 m X 1,13 m X 0,45 m 1 m3). Une planche de 20 à 25 cm de large, à deux fourches ("rbranches" dont il est parlé plus haut) rehausse chaque côté du tombereau quand on veut en augmenter le contenu.

Les brancards sont de la largeur du cheval, ayant à chaque bout un anneau pour pouvoir atteler un autre cheval en cas de besoin.

D'autres tombereaux plus grands, à quatre roues servent aux entrepreneurs pour les transports de briques, sable, gravier, macadam.

Deux chevaux sont toujours attelés côte à côte au timon, un troisième dans les montées, est parfois attelé à ce dernier qui porte un anneau.

Certains habitants d'Auchel demeurant assez loin d'une bonne fontaine (maisons isolées sur la route, un chemin rural) viennent chercher de l'eau avec un petit chariot à deux roues sur lequel est placé un tonneau d'une centaine de litres; l'entrepreneur qui a besoin d'eau pour bâtir ces maisons éloignées, se sert pour son transport d'un chariot en fer à deux grandes roues sur lequel est placé un solide tonneau en bois ou en fer de deux cent litres environ.

Pour abreuver leurs bêtes en pâture sur le Mont de Lozenghem (touchant Auchel) quelques cultivateurs viennent chercher de l'eau dans la rue de Lozenghem à Auchel, à l'avant-dernière bonne fontaine (la pression étant plus forte qu'à la dernière) avec un petit chariot "trinoir" plat, à quatre petites roues, sur lequel est placé un tonneau de 200 litres environ, et parfois il y en a deux de la même contenance placés en flèche débordant un peu le chariot. Ces tonneaux sont calés sérieusement pour les maintenir dans leur position horizontale. Ils ont 3 à 400 mètres à parcourir. (...)

La fourragère est un char plat, un peu plus long que le fond du tombereau ordinaire. Il sert à transporter les fourrages, les gerbes de blé etc...

La charge est toujours soutenue par quatre "équellottes" (é-ké-lett – petite échelle – du mot "équelle" en patois et échelle en français), sortes de ridelles ou de balustrades à claire-voie. La fourragère ne servant généralement qu'au moment des récoltes, tous les fermiers n'en possèdent pas et en empruntent une; d'autres plus

nombreux ont bien la fourragère... mais sans roue. Au moment de s'en servir, ils enlèvent les deux roues de leur tombereau, décrochent la fourragère... et les "équelettes" pendues sous une remise (ou la grande porte remise, où elles passent la plus grande partie de l'année) et montent de cette façon une vraie fourragère. A quoi bon, disent les paysans, avoir des roues inutiles et encombrantes? (...)

Une grande voiture basse à claire-voie sert au transport des cochons et des vaches (très peu pour celles-ci qui viennent le plus souvent à pied) pour l'abattoir venant des villages voisins. Les fermiers d'Auchel y conduisent leur bête à pied, mais quand ils ont à faire avec un cochon méchant, ils le font entrer dans une cage spéciale, qu'ils chargent sur une charrette et conduisent ensuite à l'abattoir. (...)

Utilisation de charrettes à chiens dans les villes, tractées par un ou deux chiens, d'une contenance de deux hectolitres environ pour le transport du lait, des journaux, poissonniers, légumes, fromage... remplacées ensuite par un baudet ou un cheval. (...)

charge de bottes de foin, de foin, etc. (...)

EXTRAIT
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS
COMMUNE DE LACRES, LE 28 AVRIL 1937
CRC 4.10

(...) Pour le transport des choses, on emploie la charrette fourragère mais sans ressorts, dans les petites et moyennes exploitations.

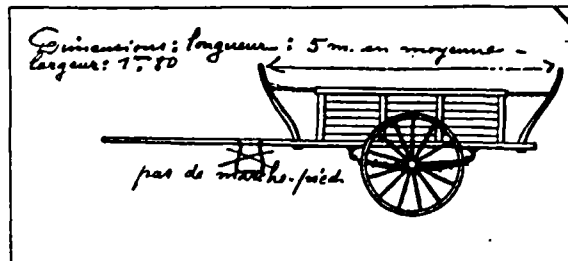
Dans les grandes exploitations, on utilise le tombereau à deux roues avec brancards, et le chariot à quatre roues, avec timon.

Le chariot a environ 6 m de long (timon non compris), il a 1,10 m de large. Les parois sont démontables. Pour le transport des foin, de la paille et des récoltes en général (céréales) on emploie des ridelles à claire-voie. Pour le transport des betteraves, rutabagas, racines diverses et du fumier on emploie des ridelles pleines constituées par de grosses planches. Le chariot comme le tombereau sont dépourvus de ressorts. La voiture fourragère est attelée d'un ou deux chevaux. Le tombereau, d'un, deux, ou trois chevaux. Le chariot de quatre chevaux.

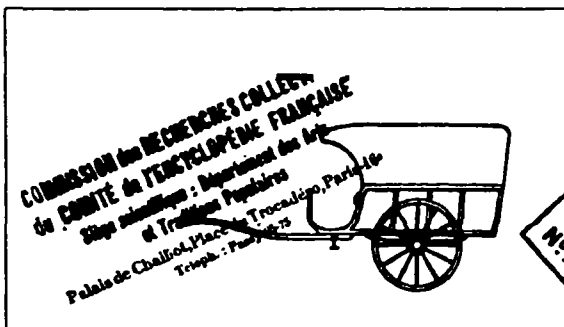
EXTRAIT
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS
COMMUNE DE OUTREAU, RÉGION DU BOULONNAIS,
PAR J. COQUEREL, DIRECTRICE D'ÉCOLE
CRC 4.3

(...) Après 1870, les chemins principaux s'empierrement, les produits de la ferme se transportèrent d'abord dans de lourds tombereaux et des charrettes à ridelles tels qu'on en voit encore de nos jours. Puis apparurent les "voitures à ressort" vers 1875, d'abord chez les fermiers riches.

Ces voitures étaient couvertes d'une toile à bâche tendue sur des cercles en bois, elles se sont vulgarisées depuis et existent encore



Charrette fourragère de côté



de nos jours, on les utilise pour aller au marché. Le tombereau sert aujourd'hui à transporter le fumier, les légumes, le charbon. La charrette se

EXTRAIT
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS
COMMUNE DE WABEN, PAR MME GATOUX
CRC 4.2

(...)Le chariot a 6 mètres de longueur: plein c'est la charge de 4 ou 5 chevaux selon les terrains. Avant 1870, les côtés étaient comme des échelles couchées larges. Mais avec les transports de betteraves et surtout des pulpes de diffusion on les fait maintenant planchétées. C'est un grand coffre en 4 parties, les côtés sont évasés. C'est un timon qui sert à le diriger, les deux roues de devant passent en dessous quand on doit tourner. Les roues arrières sont hautes: elles ont généralement trois pouces d'épaisseur, les chevaux de devant dirigent en avant; les deux chevaux limoniers dirigent pour tourner ou retenir dans une côte. On leur met pour retenir et pour tourner, à chacun un "goron" qu'on leur passe au cou en avant du collier: ce "goron" est en cuir très épais, il est muni en bas d'un solide crochet dans lequel on passe un anneau d'une des deux chaînes fixées au bout du timon. On se sert d'orme ou de peuplier. La charrette fourragère aurait 6 mètres de longueur y compris les brancards pour la récolte des graines, le charrois du fumier, des engrais etc...

Le tombereau peut contenir un mètre cube, il bascule à volonté. (...)

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 59.01.01

Lieu de conservation Musée du Terroir, 59650 Villeneuve-d'Ascq

références photos 92.10.13 à 16, 92.11.01 à 07

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 77; AR : D. 127)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais

(L : 17; sect. 7X5); AR : 14 rais (L : 43;

sect. 8X6), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal AV (D inf : 21; L : 32);

AR (D inf : 23; L : 40)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A4; B3; C3;

D3); AR : (de ext. vers int. l : A6; B4; C4; D4)

jantes AV : (Ep. 6; l : 8); AR : (Ep. 8; l : 12)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1;

l : AV 8; AR 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train; armons

(L : 155) reliés par une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train sans

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 130);

AR (L voie : 130)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée à devers

modes d'attaches patins boulonnés

suspension à ressorts (cf. observations)

PLANCHER

aspect oui (L : 350; l : 130)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 68 ; L sup : 350 ;
L inf : 350 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes

fermeture avant du véhicule plein (h : 68 ;
L sup : 130 ; L inf : 130 ; Ep. 1)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 68 ;
L sup : 130 ; L inf : 130 ; Ep. 1)

échelette sans

rehausses latérales (h : 23 ; L sup : 350 ;
L inf : 350)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'avant
gauche du véhicule

mode de transmission

sabots ou patins métalliques (H : 38 ;
sect. 12X3)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil longitudinal arrière
(L : 23 ; D. 5X5)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires boîte sous la caisse
(L : 54 ; h : 24)

O B S E R V A T I O N S

ressorts : AV (L tot : 105 ; h : 11 ;
h sous plancher : 45) ; AR (L tot : 105 ; h : 12 ;
h sous plancher : 20)

FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

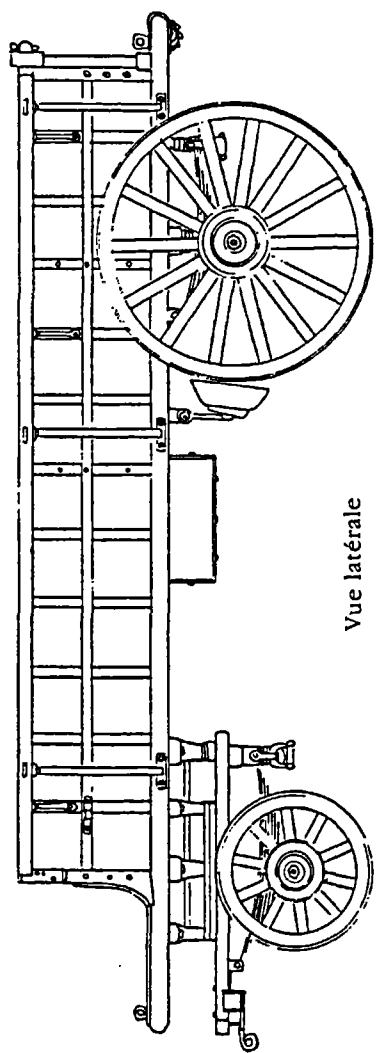
Type de véhicule chariot à quatre roues

Réf. AFMA 59.01.01.

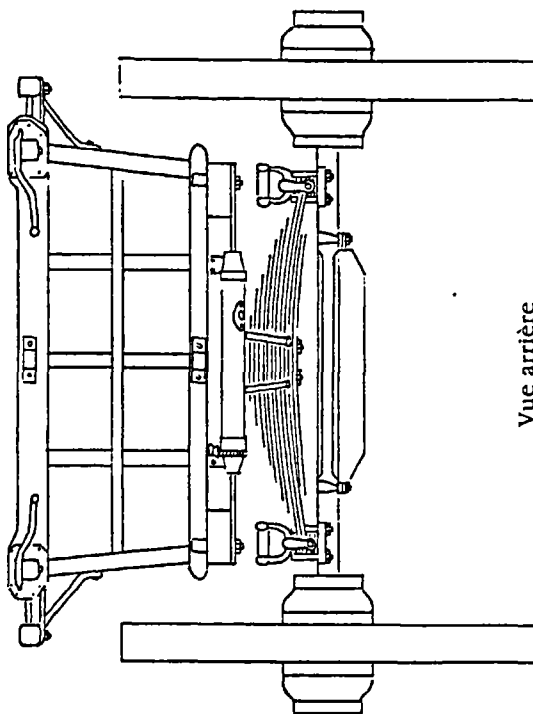
Lieu de conservation Musée du Terroir (Villeneuve-d'ascq)

N° inventaire musée

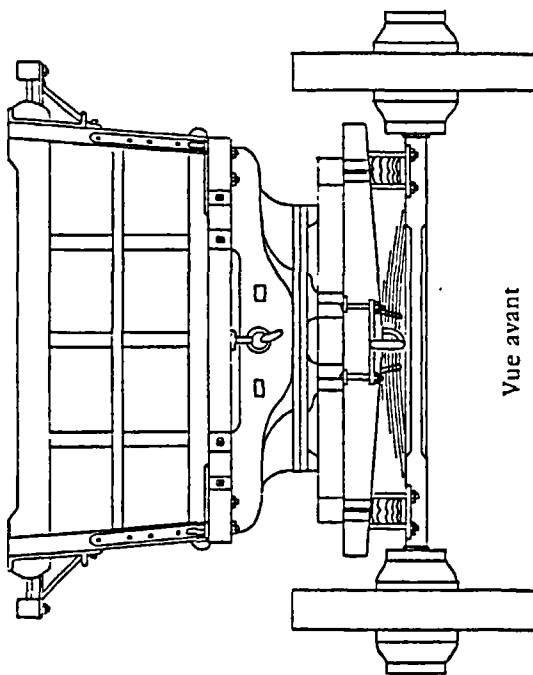
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue arrière



Vue avant

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 59.01.02

Lieu de conservation Musée du Terroir, 59650 Villeneuve-d'Ascq

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.10.17 à 31

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train ; armons

(L : 204) reliés par une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 76 ; sect. 5X8) ; AR : 12 rais (L : 125 ;

sect. 10X6), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 29 ; L : 43) ;

AR (D inf : 24 ; L : 29)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A4 ; B4 ;

C4 ; D4) ; AR : (de ext. vers int. l : A4 ; B3 ;

C3 ; D4)

jantes AV : (Ep. 12 ; l : 7) ; AR : (Ep. 8 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 465 ; l : 120) ; longerons

(sect. : 13X10)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers
(H : 63 ; sect. : 5X8)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil longitudinal arrière (L : 110)

béquilles

coffre

sièges

couleur rouge

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule chariot à 4 roues

Ref. AFMA 59.01.03

Lieu de conservation Musée du Terroir, 59860 Villeneuve-d'Ascq

références photos 92.11.08 à 10

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 80 ; AR : D. 70)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais

(L : 8) ; AR : 12 rais (L : 15), section

quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 22 ; L : 34) ;

AR (D inf : 22 ; L : 34)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. 1 : A3 ; B3 ; C3 ;

D3) ; AR : (de ext. vers int. 1 : A5 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes AV (Ep. 10) ; AR : (Ep. 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train ; armons

(L : 130) reliés par une sassoire (L : 115)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches

suspension à ressorts

PLANCHER

aspect oui (L : 463 ; l : 205) longerons

(sect. : 8X7)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 30 ; L sup : 463 ;
L inf : 463 ; Ep. 1)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

F I C H E I L L U S T R É E D E V É H I C U L E

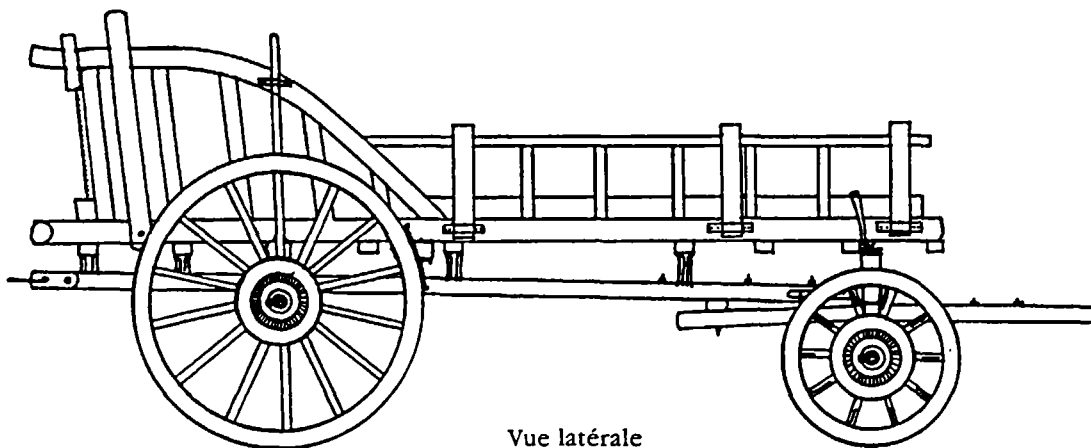
Type de véhicule chariot à quatre roues

Réf. AFMA 59.01.03

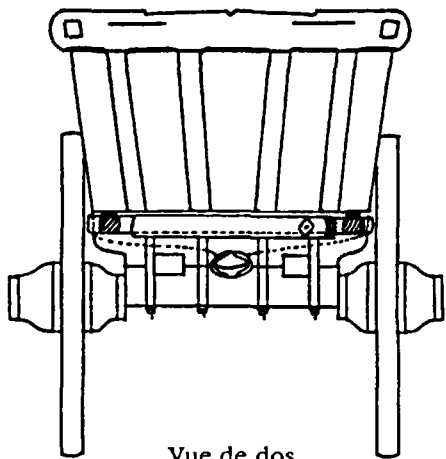
Lieu de conservation Musée du Terroir (Villeneuve-d'Ascq)

N° inventaire musée

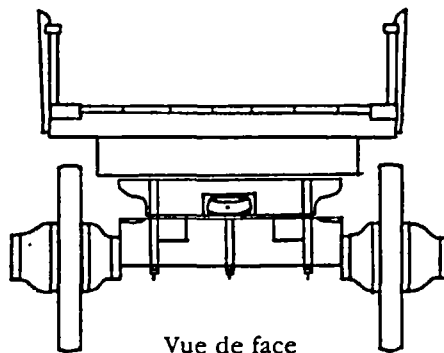
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture



Vue latérale



Vue de dos



Vue de face

BASSE - NORMANDIE



CALVADOS*
MANCHE
ORNE*

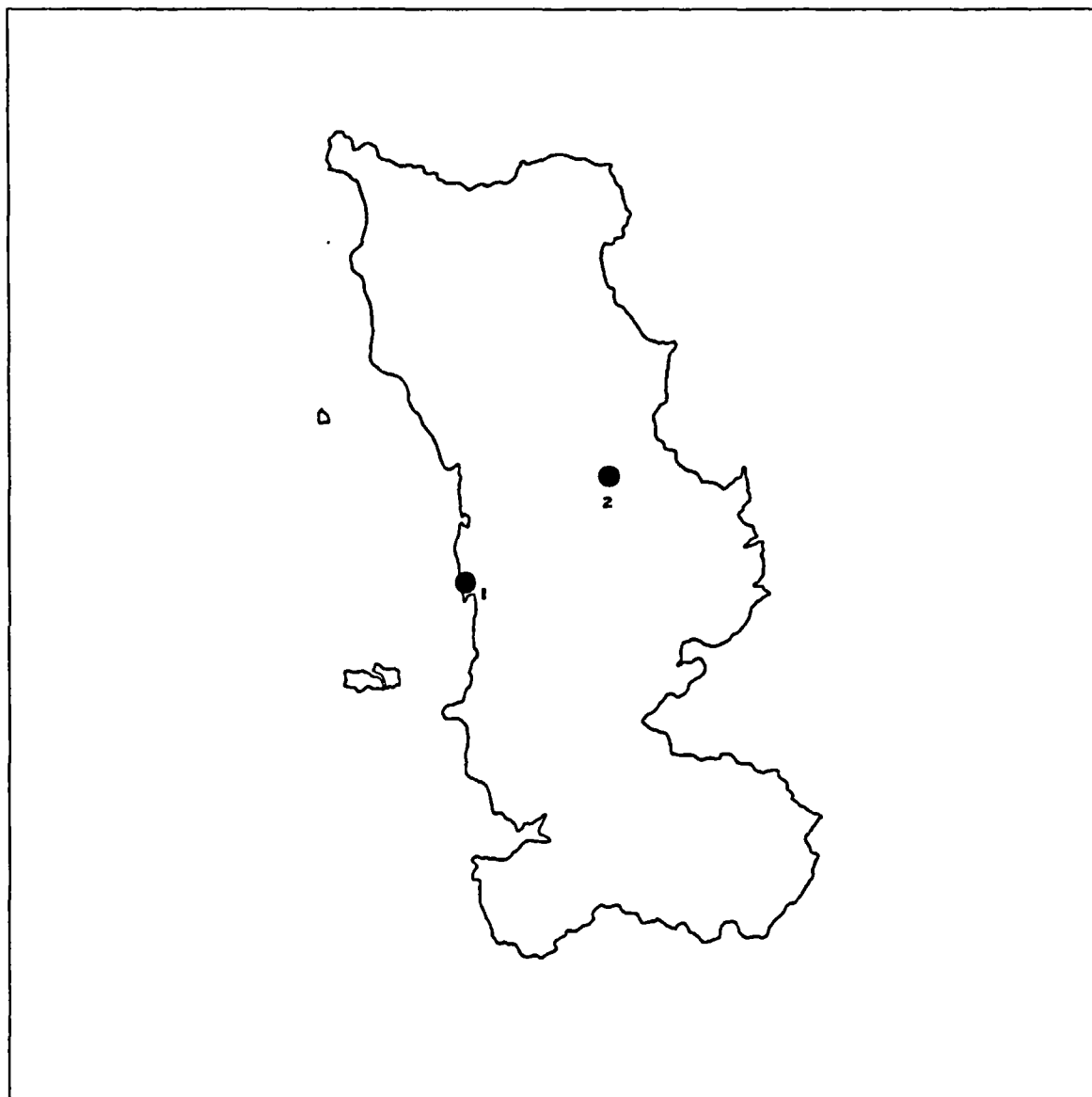
*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

MANCHE

ENQUÊTES EN 1947 ET 1955

1 Agon

2 Tribehou



Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 50.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, Sainte-Mère-Église

références photos 92.19.16 à 17, 92.21.10 à 13

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

ROUES

nombre de roues 2 (D. 150)

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 57 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

arrière-train

profil de roues plat

liaison entre les trains

longe

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 20 ; L : 49)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100)

boîte unique

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

l : A7 ; B3 ; C3 ; D3)

fusée droite

modes d'attaches non visibles, apparemment

rien, juste encastrure pour l'essieu

suspension directe

jantes AV : 7 (Ep. 7 ; l : 7)

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 7)

aspect

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars 6

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins clavette

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 308 ;

L sous caisse : 45 ; sect. 15X8 ; l : 88)

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu essieu en bois

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 28 ; L sup : 178 ;
L inf : 170)

mode de fixation ridelles latérales 4 ranchers
fixes

fermeture avant du véhicule plein (h : 38 ;
L sup : 130 ; L inf : 98 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule manque,
seulement présence d'une chaîne

échelette sans

rehausses latérales (h : 40 ; L inf : 178 ;
L sup : 210) et avant

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire à l'arrière du brancard
gauche : "Adrien Dupra (?) à Chef du Pont/
Canton de Ste Mère Église/(Manche)";
plaque en zinc ; typographie 1900?

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule tonne à eau

Réf. AFMA 50.01.02

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.19.18 à 29

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
du : nombre de divisions
Ep : épaisseur
ex : extérieur
b / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

ROUES

nombre de roues 2 (D. 109)

type de roues roue métallique à rayons,
12 rais (L : 48 ; sect. 2X3), section
quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu métallique, AV (D inf : 11 ; L : 28)

boîte unique

frettes

jantes

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 105)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoies

(h max : 70 ; L max : 46 ; L min : 17)

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clavette

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 266 ;

L sous caisse : 46 ; sect. 7X10 ; l : 108)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales tonne à eau (L : 128 ;
diam 74 ; L robinet : 30)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport : eau

inscriptions : sur moyeu métallique "Ronot à
Saint-Dizier";

sur le couvercle de la tonne "E. Rono.
St Dizier. Stop"

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 50.01.03

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Saint-Mère-Église

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.19.24 à 25, 92.20.01 à 06,
92.21.01 à 09

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 120)

mode de verrouillage essieu patenté

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches encastrure avec

empattement

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 7 + 2

maîtres-brins 2 + 2

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu essieu roue droite

ROUES

nombre de roues 2 (D. 161)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 58 ; sect. 9X8) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu cylindrique, AV (D inf : 21 ; L : 51)

boîte unique

frettes

jantes AV : 7 (Ep. 10 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 228 ;

sect. 18X11 ; l : 72)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 84 ; L sup : 505 ;
L inf : 321)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
mobiles (h : 100 ; sect. : 6X9)

fermeture avant du véhicule plein (h : 86 ;
L sup : 129 ; L inf : 116)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 86 ;
L sup : 129 ; L inf : 116)

échelette sans

rehausses latérales (h : 24 ; L sup : 420)

FREIN

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre arrière
de la roue gauche

mode de transmission

sabots ou patins bois + patins métal
(H : 41 ; sect. 13X8)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 95)

béquilles en bois

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire en cuivre, située à
l'avant du brancard gauche : "Louis Tourraine
propriétaire/à Picauville/Canton de/Ste Mère
Église Manche"

autres accessoires ferrures avec fer à chevaux

OBSERVATIONS

récupération des moyeux de la guerre
1914-1918 avec inscription "D. Labbe à
Bourges (Cher)

breveté S.G.D.G."

transport : fumier, betteraves, sable...

autres dimensions : trappe arrière

(L : 42 ; H : 36), tige de basculement de la
caisse (H : 36 ; sect. 6X4), brancards de caisse
(sect. 20X12)

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 50.01.04

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.20.07 à 15;

92.22.29 et 31 à 35

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L vois : 102)

mode de verrouillage essieu patenté

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches encastrure avec

empattement

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu essieu en bois

ROUES

nombre de roues 2 (D. 147)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 51 ; sect. 8X6) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu cylindrique, AV (D inf : 21 ; L : 50)

boîte unique

frettes

jantes AV : 7 (Ep. 10 ; l : 10)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 321 ;

L sous caisse : 46 ; sect. 14X10 ; l : 119)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 48 ; L sup : 184)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 57 ; sect. : 8X5)

fermeture avant du véhicule plein (h : 52 ;

L sup : 99 ; L inf : 99 ; Ep.2)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 58 ;

L sup : 135 ; L inf : 115 ; Ep. 3)

échelette

rehausses latérales (h : 39 ; L inf : 184)

et avant (h : 23 ; L inf : 99)

F R E I N

mode de freinage levier et chaîne

situation du dispositif de manœuvre avant
gauche du véhicule

mode de transmission traverse (L tot : 170 ;

L entre sabots : 166) à l'arrière du véhicule,

reliée à un treuil, puis à une chaîne jusqu'à
l'avant

sabots ou patins métalliques

(H : 20 ; sect. 7X3)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil pas réellement, il s'agit seulement

d'un accessoire de freinage

béquilles en bois, à l'avant

coffre à l'avant (L : 58 ; l : 38 ; prof : 16)

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire en cuivre, avant de la

ridelle gauche, inscription : "Vve Louis

Touraine propriétaire/à Picauville/Canton de/

Ste Mère Église Manche"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

moyeu : en fer, récupération de la guerre

1914-1918 avec inscription : "D. Labbe Bourges

(Cher)"

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 50.01.05

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.20.16 à 27,

92.22.21 à 28 et 30

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 97)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches encastrure avec

empattement

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 444 ; l : 185)

constitution du plancher

épars 6 + 2

maîtres-brins 2 + 2

assemblage épars et maîtres brins clavettes

ROUES

nombre de roues 2 (D. 161)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 53 ; sect. 9X7) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 27 ; L : 49)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A5 ; B4 ; C4 ; D4)

jantes AV : 7 (Ep. 11 ; l : 10)

bandage cercle d'embattage (Ep. 3 ; l : 10)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 231 ;

sect. 9X18 ; l : 80)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu roues, arcs cintrés

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 76 ; L sup : 203 ;
L inf : 203

mode de fixation ridelles latérales ranchers
mobiles

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (L : 170) et corne

fourragère arrière (L : 170)

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 175 ; L ente sabots : 158) est munie
de 2 patins

sabots ou patins bois + patins fer

(H : 35 ; sect. 8X15)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 96)

béquilles en bois, une à l'avant
et une à l'arrière

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire métallique, située à
l'avant gauche du brancard de caisse,
inscription : "A. Leecuyer/propriétaire/
Carquebut/(Manche)"

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport : foin, végétaux divers ;
pour le transport des tonneaux de cidre, on
remplace les ridelles et les cornes fourragères
par des ranchers (possibilité d'installer 5X2
ranchers) et des planches de bois (protège-
roues constitué d'un arc en bois cintré).
autres dimensions : 8 barreaux pour chaque
ridelle (L : 8) ; longeron de plancher
(sect. 9X9) ; rehausse de plancher (l : 30)

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 50.01.06

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.20.28 à 32,

92.22.10 à 19

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 156)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 54; sect. 10X7); section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV (D inf : 26; L : 48)

boîte unique

frettes AV : de ext. vers int. I : A6; B4; C4; D5)

jantes AV : (Ep. 9; l : 9)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 9)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 230; sect. 10X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L vois : 104)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés?

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L: 422; l: 175)

constitution du plancher

épars 9 + 2

maîtres-brins 2 + 2

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
Inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 72 ; L sup : 203 ;
L inf : 203)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 100 ; sect. : 8X8)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette cornes fourragères avant (h : 255 ;

L sup : 175 ; L inf : 175) et arrière (h : 310 ;

L sup : 175 ; L inf : 175)

rehausses latérales (H : 13 ; L : 203)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche avec tige métallique

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 170 ; L entre sabots : 170) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 41 ; sect. 15X18)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant (L : 100)
et arrière (L : 96)

béquilles en bois, à l'avant et à l'arrière

coffre

sièges

couleur bleu

plaque de propriétaire 1 en émail : "Alfred
Lecuyel/Carquebut/Manche" ; 1 en cuivre :
"Communauté du Bon Sauveur/de Pont
L'Abbé/Canton de Ste Mère Église - Manche"
autres accessoires

OBSERVATIONS

autres dimensions : mécanique (L : 40) ;
barreau (sect. 8X2)

Type de véhicule bétailière

Réf. AFMA 50.01.07

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.20.33, 92.22.06 à 09

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 141)

type de roues roue à rayons, AV : rais (L : 56; sect. 7X5), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 16; L : 32)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A6; B2; C2; d2)

jantes AV : (Ep. 6; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,5; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 132; sect. 10X8)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 86)

mode de verrouillage essieu patenté

graissage à huile

fusée à devers

modes d'attaches patins boulonnés

suspension à ressorts (cf. observations)

PLANCHER

aspect oui (L : 242; l : 80)

constitution du plancher

épars 5 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 80 ; L sup : 242 ;
L inf : 242)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes (H : 80 ; sect. : 6X5)

fermeture avant du véhicule plein (h : 75 ;
L sup : 120 ; L inf 120)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 75 ;
L sup : 120 ; L inf : 120)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur la
ridelle droite, à l'avant

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 99 ; L entre sabots : 99) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques

(H : 23 ; sect. 2X6)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles en bois, deux à l'avant
sous les brancards

coffre sans

sièges sans

couleur marron

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

chapeaux avec inscriptions aux extrémités de
l'essieu : "A. Levasseur/Valognes"
autres dimensions : extrémités longerons de
plancher arrière (L : 10 ; l : 10 ; H : 7), ressorts
(L tot : 142 ; H ressorts : 7 ; H sous
plancher : 25)

Type de véhicule bétailière

Réf. AFMA 50.01.08

Lieu de conservation Musée de la Ferme du Cotentin, 50 Sainte-Mère-Église

références photos 92.22.01 à 05; 92.23.32

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 142)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 54; sect. 6X5); section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 18; L : 32)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1: A5; B2; C2; D2)

jantes 7 (Ep. 6; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 : l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 260;
sect. 6X6; l : 98)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 148)

mode de verrouillage essieu patenté

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches autre dispositif

(cf. observations)

suspension à ressorts

PLANCHER

aspect oui (L : 245; l : 122)

constitution du plancher

épars 4 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe (cf. observations)

protège roue/essieu

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 115 ; L sup : 243 ;
L inf : 241 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales 6 ranchers
fixes (H : 120 ; sect. : 4X6)

fermeture avant du véhicule plein (h : 114 ;
L sup : 135 ; L inf : 122), courbe et fixe

fermetures arrière du véhicule plein (h : 114 ;
L sup : 135 ; L inf : 122), droit et mobile

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique (L : 37 ;
sect. 15X17) ; tige freinage (L : 224)

situation du dispositif de manœuvre en haut
et à l'avant de la ridelle gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 182 ; L entre sabots : 101) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H20 ;
sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire avant (L : 144)

béquilles en bois, simple (s), articulée (s),
2 à l'avant sous les brancards disparus
coffre sans

sièges sans

couleur marron et filets jaunes

plaque de propriétaire une en émail "Marie/
Fabricant/Ste Mère Église" ; l'autre en cuivre :
"Propriétaire à/Jacques Aumont/Ravenoville
Manche"

autres accessoires

marchepied (H : 50)

OBSERVATIONS

Mode d'attache au plancher : le long essieu
métallique passe en dessous de la caisse,
remonte sur les côtés jusqu'au niveau des
moyeux rejoignant les ressorts, eux-mêmes
fixés sur la ridelle centrale en saillie.

Caisse : deux anneaux sont placés dans la
caisse à l'avant permettant la division de la
caisse en deux compartiments.

Autres dimensions : ressorts
(L tot : 125 ; H ressorts : 6 ; H sous
plancher : 40) ; ridelle centrale
(H : 116 ; L : 305 ; sect. 6X6) ;

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 50.02.01

Lieu de conservation Musée de Valognes, 50 Valognes

N° inventaire musée

références photos 92.24.01 à 18

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 99)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 350; l : 94); longerons (sect. 20X8)

constitution du plancher

épars 7 + 2

maîtres-brins 2

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 2 (D. 149)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 52; sect. 10X6); section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 25; L : 44)

boîte unique

frettes AV: (de ext. vers int. l: A6; B3; C3; D4)

jantes AV : 7 (Ep. 8; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 220;

sect. 18X6; l : 75)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique (L : 42)

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 174 ; L entres sabots : 164) est munie
de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 44 ; sect. 10X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant mobile
(L : 70 ; D. 10) et fixe arrière (manque)
béquilles grande béquille (h : 80 ; L : 90)

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires grand treuil avant mobile
L : 138)

OBSERVATIONS

Utilisation : chariot à 4 roues dit "charrettil"
servant au transport des tonneaux de cidre sur
Cherbourg pour l'armée (cidre fort 8° ou 6° en
moyenne).

Provenance : Morville (Pays du Val de Saire),
le treuil avant provient de Quettehou
(Manche).

Autres dimensions : butée arrière (L : 17).

HAUTE - NORMANDIE



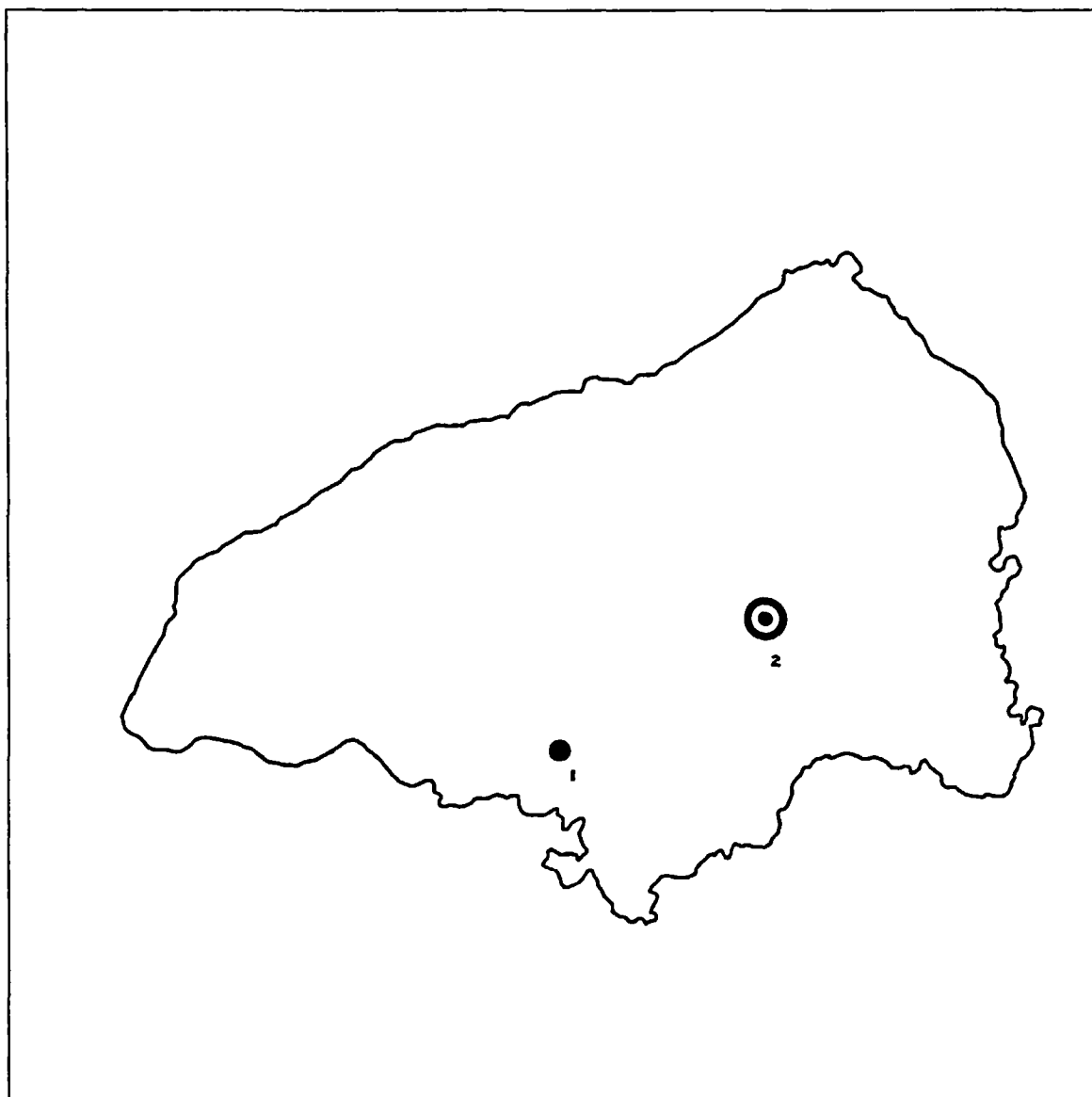
EURE*
SEINE - MARITIME

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1947

1 Anneville-sur-Seine

2 Cottevrard



PAYS DE LA LOIRE



LOIRE-ATLANTIQUE

MAINE-ET-LOIRE

MAYENNE*

SARTHE

VENDÉE

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1943, 1944, 1947 ET 1949

- 1 Beaufort-en-Vallée
- 2 Bécon-les-Granits
- 3 Bocé
- 4 Breil
- 5 Broc
- 6 Bourgneuf-en-Mauges
- 7 Champtoceaux
- 8 Chaudron-en-Mauges
- 9 Cheffes

Les charrettes ou "chartes" à quatre roues étaient davantage attelées à des bœufs.

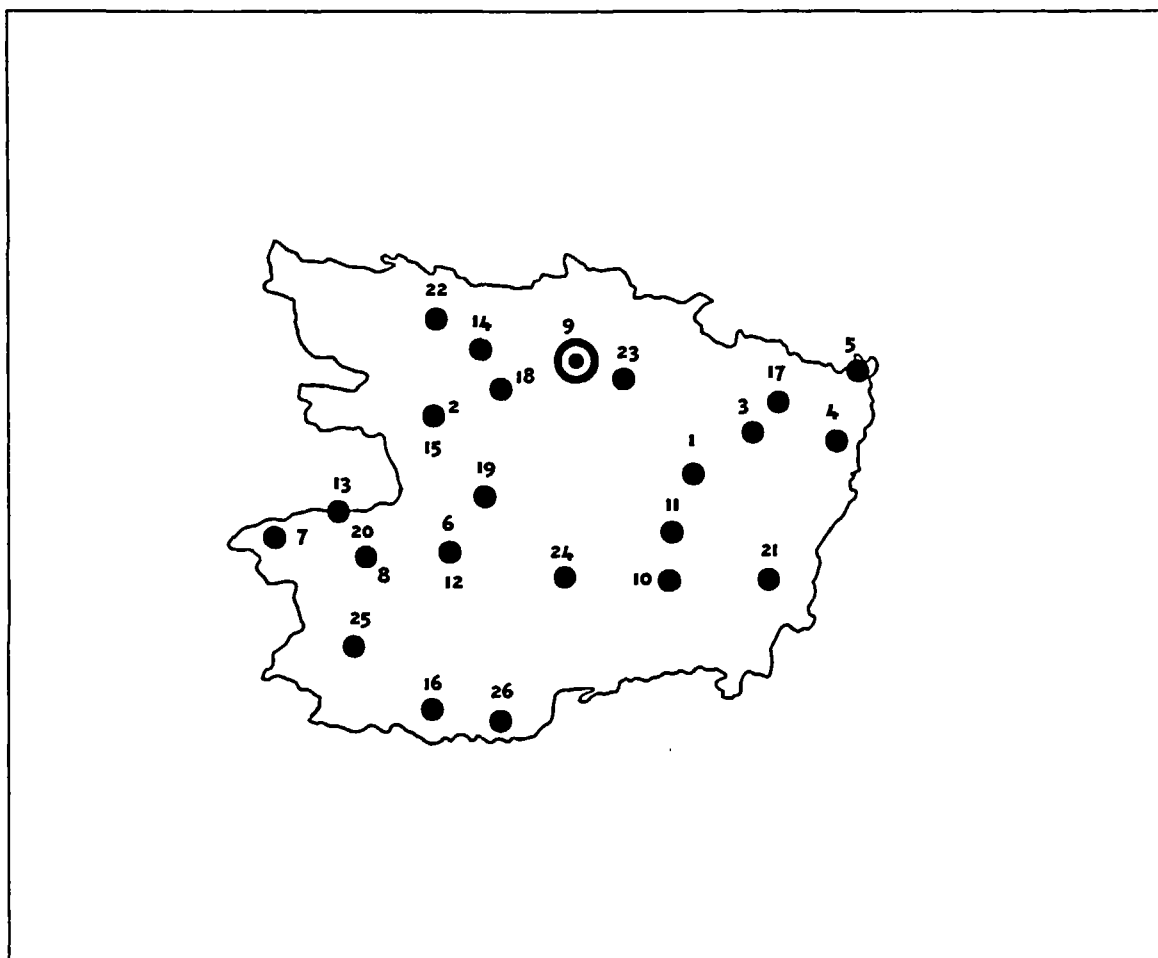
- 10 Dénezé-sous-Doué
- 11 Gennes

- 12 Grez-Neuville

Véhicules à deux roues appelés "marenngottes".

- 13 Le Marillais
- 14 Lion-d'Angers (Le)
- 15 Louroux
- 16 Mazières
- 17 Pontigné
- 18 Pruillé
- 19 Saint-Georges-sur-Loire
- 20 Saint-Rémy-en-Mauges

- 21 Saumur
- 22 Segré
- 23 Seiches
- 24 Thouarcé
- On utilise le tombereau et la charrette appelée "châtre".
- 25 Villedieu-la-Blouère
- 26 Yzernay



ENQUÊTES EN 1944 ET 1945

1 Auzay

La charrette est tirée par des chevaux ou des bœufs. Les roues sont cerclées. Pour le foin, on l'équipe avec des "ranchers" et pour le fumier, on les remplace par des "fertas".

2 Beauvoir-sur-Mer

On utilise la charrette et le tombereau simultanément, traînés par des chevaux ou des bœufs.

3 Chaillé-les-Marais

La traction est surtout effectuée par des chevaux. Les roues mesurent 1,60 m à 1,80 m de diamètre et cerclées de bandages continus. La charrette du marais ne se transforme pas ; terre et fumier se transportent par tombereau.

4 Challans

On utilise simultanément la charrette à deux roues et le tombereau pour les transports agricoles, traînés le plus souvent par des bœufs ou des vaches. Il n'y a pas d'aménagements spéciaux pour le transport des terres et des fumiers.

5 Chantonnay

Les charrettes sont traînées par des bœufs.

Quelques fermes ont également un tombereau à cheval. Les roues font 1,60 m de diamètre et sont ferrées par des bandes de fer. Pour transporter le fumier, on adapte à la charrette les ridelles pleines dites "fumerolles".

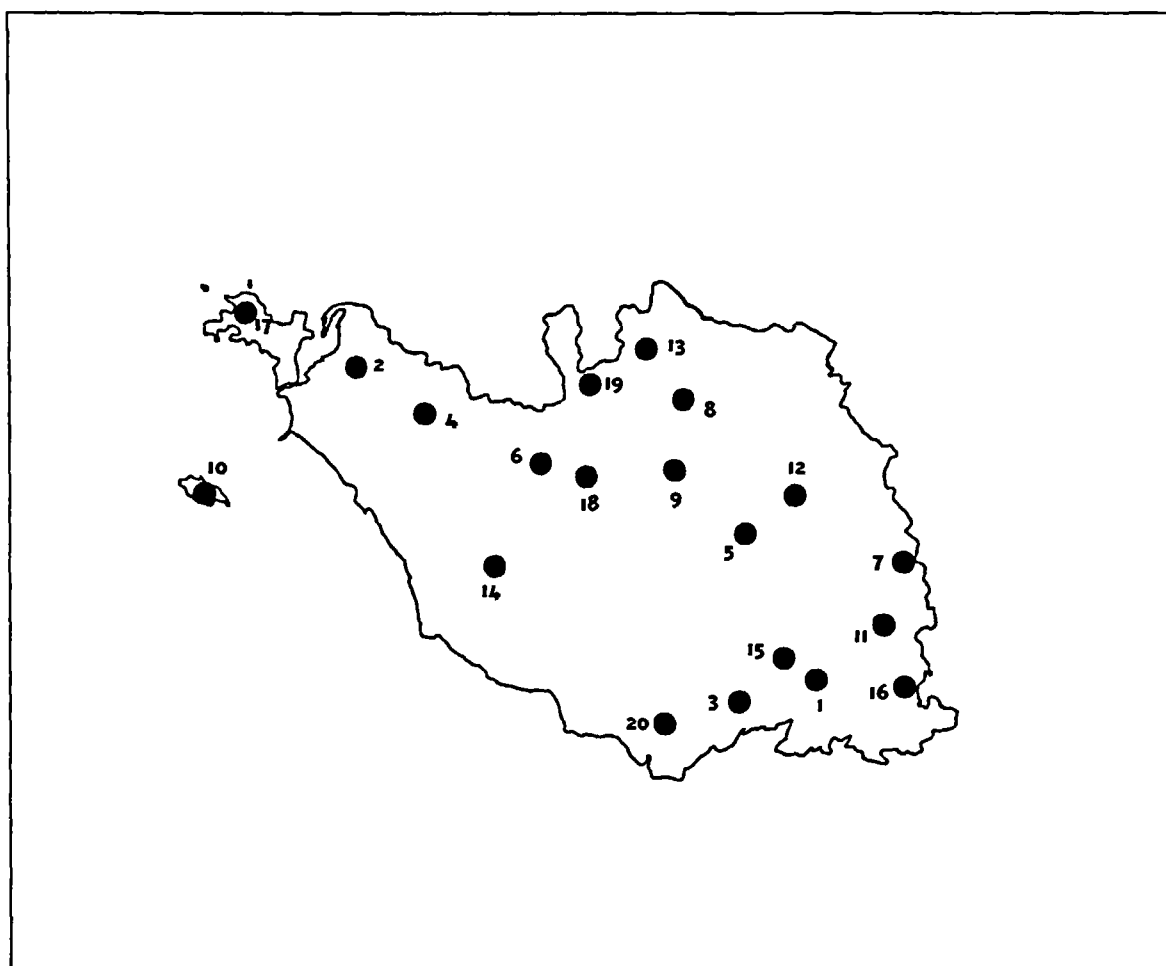
6 Chapelle-Palluau (La)

Les charrettes sont toujours traînées par des bœufs de même que les tombereaux. La dimension des roues est assez grande, environ 1,40 m. Les ferrures sont constituées par des cercles placés à chaud ; on n'emploie plus les bandages à clous ; et pour le transport des terres et du fumier, on ferme les deux extrémités avec deux petites "barattes" supplémentaires.

7 Chataignerale (La)

8 Chavagnes-en-Paillers

Traditionnellement, on utilise la charrette et le tombereau tractés par des bœufs et non pas par des chevaux. Les roues mesurent 1,80 m à 2 m de diamètre et étaient jadis ferrées avec des bandes de fer clouées, et aujourd'hui par des cercles de fer. Pour transporter la terre ou le fumier, on met à la charrette et non au tombereau des "ranches" ou "côtés", de forme cintrée, qui donnent à la coupe transversale de la charrette une forme ovale.



9 Essarts (Les)

10 Ile d'Yeu

Les charrettes sont à deux roues. On trouve fréquemment des charrettes à ânes, longues, étroites et sans ressort.

11 Mervent

12 Monsireigne

On utilise les charrettes et les tombereaux trainés par des bœufs. Les roues sont cerclées. Pour transporter la terre, on met des planches et pour le foin et le blé, on installe des ranches.

13 Montaigu

On utilise simultanément la charrette et le tombereau trainés par des bœufs. Les roues font 1,60 m de diamètre et sont ferrées par des bandes de fer clouées. On ajoute parfois les "reilles" ou jeu de planches.

14 Mothe-Achard (La)

On utilise les charrettes à claies "clias" et les tombereaux trainés surtout par des bœufs. Les roues mesurent 1,50 m de diamètre, les ferrures étaient autrefois des bandes à clous (72 clous) et maintenant des cercles. Pour le fumier, on enlevait un côté pour le porter dans les champs.

15 Mouxeuil

On utilise simultanément les charrettes et les tombereaux tractés par des bœufs ou des chevaux. Les roues sont cerclées. On met des ranches pleines pour le transport des fumiers et des terres.

16 Neuil-sur-Aubre

On utilise la charrette et le tombereau simultanément, trainés par des chevaux ou des bœufs. Les roues sont cerclées. On met des "feurtes" c'est-à-dire des planches pour les transports des terres et des fumiers.

17 Noirmoutier

On utilise de préférence la charrette et quelques tombereaux tractés par des chevaux ou des ânes. Les roues mesurent 4,5 pieds de diamètre et sont cerclées de fer. Il y a une boîte fermée pour les outils ou pour la nourriture lors du transport du goémon ; on ôte les côtés "collois" pour le transport du sel.

18 Poiré-sur-Vie

On utilise simultanément la charrette et le tombereau trainés par des bœufs. Les roues sont ferrées par des bandes de fer.

19 Rocheservière

Les charrettes à deux roues et les tombereaux sont tractés par des bœufs.

20 Saint-Michel-en-l'Herm

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE

AFF. ENQUÊTE N° 1292

COMMUNE DE CHEFFOIS

Charrettes et tombereaux sont utilisés simultanément, trainés par des bœufs, ou des vaches attelés, très rarement avec des chevaux. Roues de diamètre 1,30 à 1,50 m environ, ferrées avec cercles d'un seul morceau. Pour le transport du fumier, des betteraves, pommes de terre... le bâti de la charrette est équipé avec des planches d'une seule pièce de chaque côté appelées "fumerolles" et complété à chaque extrémité par une porte. Pour le transport du foin, paille, fagots, bois, on remplace les "fumerolles", par une garniture à claire-voie des deux côtés, appelé "ranche" et par un dispositif articulé à l'avant en forme d'échelle arc-bouté sur l'aiguille de la charrette, et appelé "échalé". L'équipement se complète de quatre pieux pointus fixés aux extrémités du bâti de la charrette destinés à maintenir le chargement appelé "paux".

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE

AFF. ENQUÊTE N° 1288

COMMUNE DE ROCHESEVIERÈRE

On n'a jamais utilisé dans la région que la charrette à deux roues, trainée par les bœufs. Simultanément on avait le tombereau, à deux roues et trainé par les bœufs. Les roues ont environ 1,49 m de diamètre et celles des tombereaux plus ou moins. Les roues étaient autrefois ferrées avec des bandes de fer : trois ou quatre et les clous. Aujourd'hui elles sont ferrées avec des cercles et des boulons. Pour le transport du fumier, des carottes, des navets... les charrettes ont des "ranches" ou montant tout en bois, en planches : trois de chaque côté, quelquefois quatre. Pour le transport des foin et de gerbes, ces "ranches" sont remplacées par des "rayes" ou espèces de râtaux ou barrières avec barreaux. Il y a également trois ou quatre "rayes" de chaque côté. Pour le foin et les gerbes, il y a encore pour maintenir en avant et en arrière, l'aiguille et l'échelle, pour les "fourragères".

On utilise la charrette pour le transport du foin, de la paille, du goémon, et rarement le tombereau (pour le fumier, la terre, le sable). Avant 1815, on n'employait exclusivement que des bœufs (par paires), pour les charrois aussi bien que pour les labours. Les chevaux qui existaient sur l'île (race particulière de chevaux barbus de très petite taille, comme à l'île d'Houat) ne servaient que pour le transport à dos (notamment aux meuniers). Ce n'est qu'après 1815 environ, que ces animaux, malgré leur faiblesse apparente et des harnais défectueux, ont été habitués au trait et à la culture et employés à raison de quatre chevaux pour remplacer deux bœufs.

En 1832, il y avait encore 41 paires de bœufs et 100 chevaux de cette petite race, actuellement éteinte.

Actuellement, on ne se sert pour les charrois, que de chevaux et d'ânes.

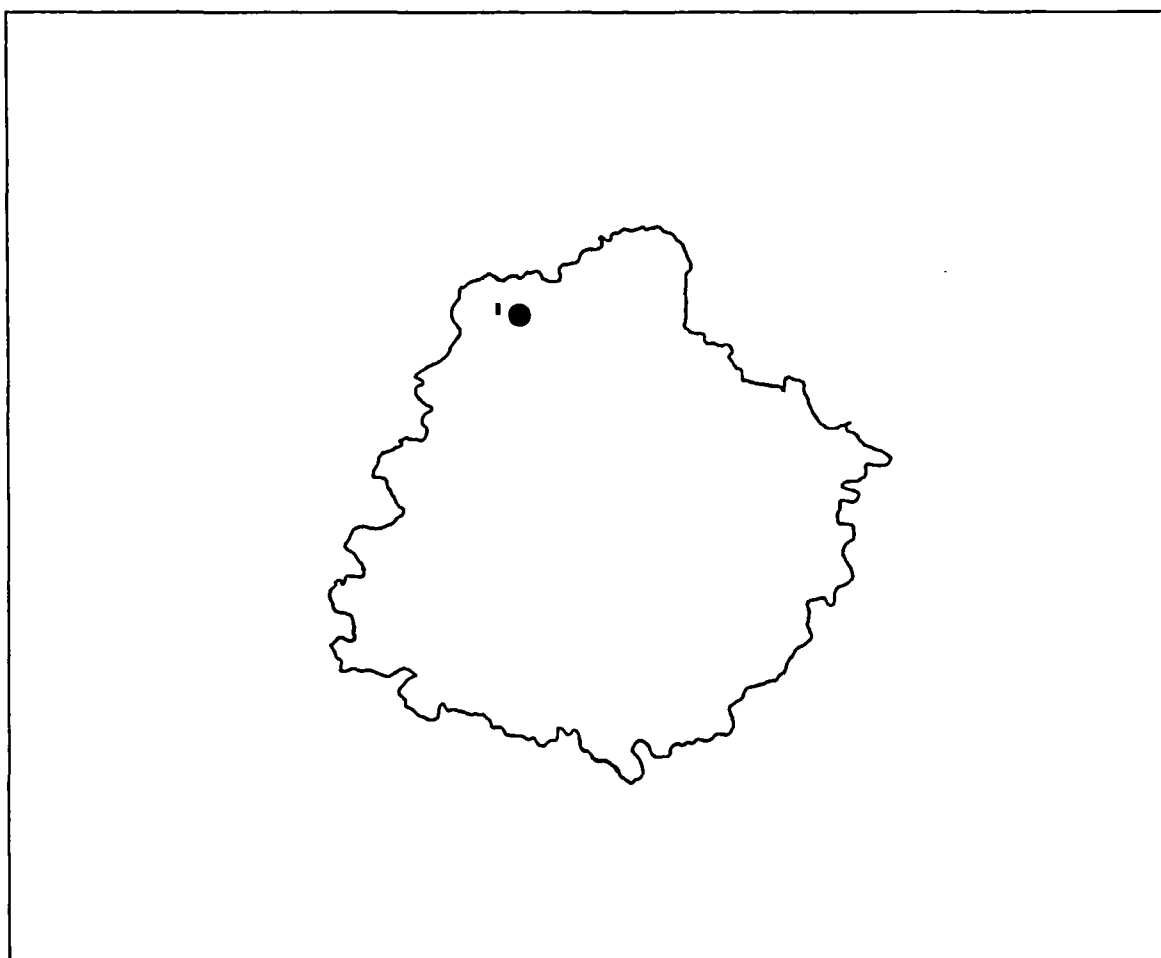
Les charrettes sont munies de roues cerclées de fer, de 1,30 m de diamètre en moyenne.

On place des ridelles (en patois "ranches") pour le transport des ajoncs (la "bûche"), et du goémon. Pour véhiculer les terres ou le fumier, on garnit la charrette de planches de chaque côté.

Pour la récolte des herbes marines (varech ou goémon, utilisés comme combustible ou comme engrais, ou destinés à la fabrication de la "soude" (carbonate de sodium), on utilise des bâts (pour ânes ou chevaux).

ENQUÊTE EN 1944

I Sougé-le-Ganelon



ENQUÊTES EN 1944

1 Asserac

2 Bourgneuf-en-Retz

3 Moutiers (Les)

Uniquement des charrettes à deux roues avec panneaux et ridelles, attelées à des bœufs et pouvant se transformer lorsqu'il s'agit de transporter des bêtes ou du foin.

4 Orvault

Maintenant, utilisation de char à quatre roues (enquête 24 avril 1944).

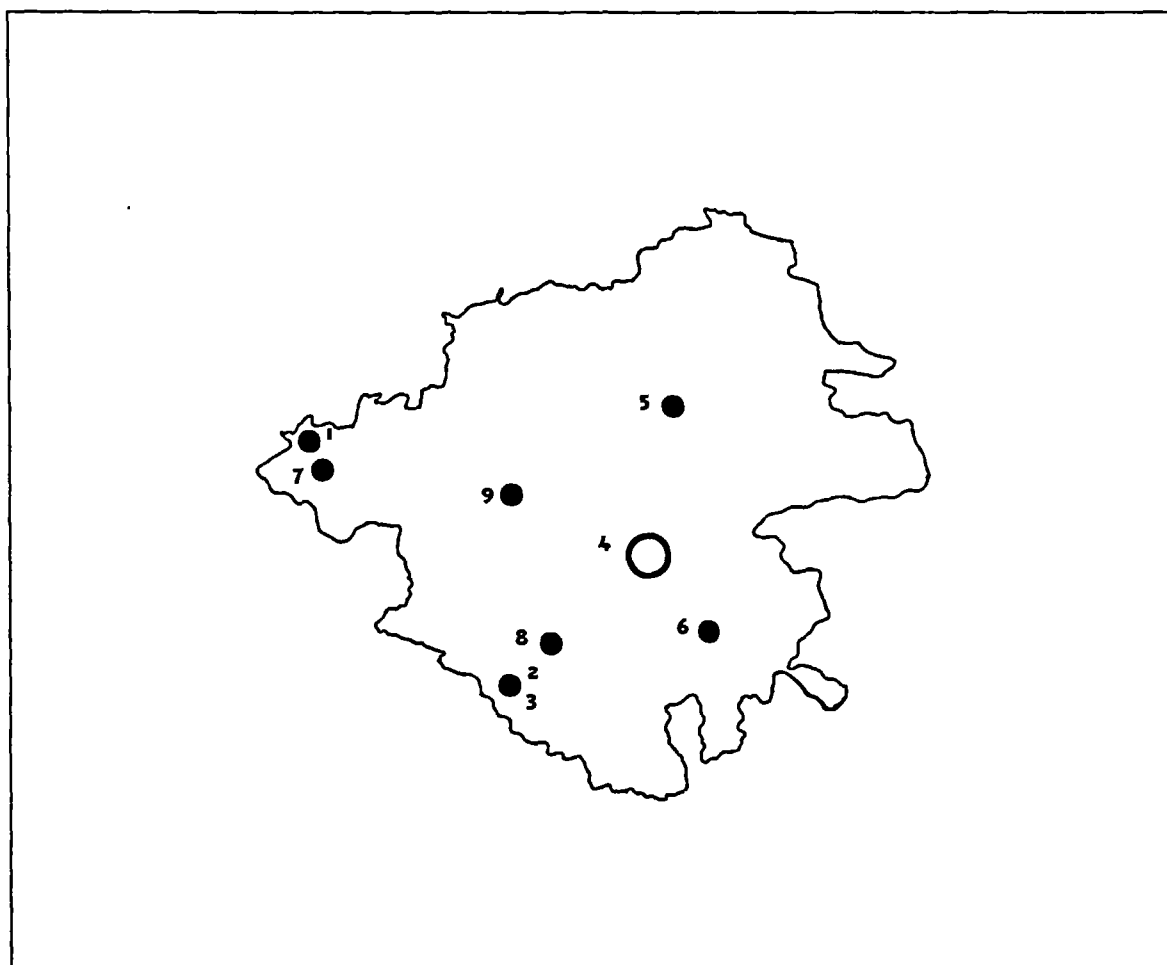
5 Saffré

6 Saint-Fiacre

7 Saint-Molf

8 Saint-Pazanne

9 Savenay



Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 44.01.01

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

Association Française des Musées d'Agriculture

références photos

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

ROUES

nombre de roues 2 (D. 124)

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 47 ; sect. 7X6) ; section quadrangulaire

arrière-train

profil de roues plat

liaison entre les trains

longe

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 22 ; L : 46)

porte-fond

ESSIEU(X)

boîte unique

matière fer, AV (L voie : 96)

frettes AV : 4 (de ext. vers int.
l : A5 ; B3 ; C3 ; D4)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoies

(h max : 8 ; L max : 52 ; L min : 32)

suspension directe

jantes AV : 6 (Ep. 2 ; l : 8)

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 7)

aspect

constitution du plancher

épars 2 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 310 ;

L sous caisse : 70 ; l : 108), disparu

CAISSE

aspect basculante (cf. observations)

protège roue/essieu métallique (L : 32 ; l : 11)

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 47; L sup : 185;
L inf : 168; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes

fermeture avant du véhicule plein (h : 57;

L sup : 130; L inf : 85; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 58;

L sup : 120; L inf : 104; Ep. 2)

échelette

rehausses latérales : bras porte-échelages

(h : 19; L sup : 185)

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire plaque de cuivre sur

le panneau avant

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

matériaux : chêne (moyeu), acacia (rais), orme
ou frêne (jante); les roues sont parfois
goudronnées dans les marais.

traction : traction par deux bœufs à l'origine
au timon, remplacé vers 1965 par des
brancards métalliques.

mode de basculement caisse : autour d'un axe
métallique à l'avant du véhicule.

transport : fumier, chaux, betteraves, choux,
terre, pierre...

Type de véhicule char à 2 roues

Réf. AFMA 44.01.02

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 71)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles

(h max : 9 ; L max : 44 ; L min : 28)

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 9 (L : 56 ; sect. : 9X2)

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu en fer (52X12)

ROUES

nombre de roues 2 (D. 129)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 49 ; sect. 7X5) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 23 ; L : 64)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. 1 : A5 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 2 ; l : 9)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 658 ;

L sous caisse : 350 ; sect. 18X15)

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h, / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales ranchers

mobiles, seules les bagues (sect. 6X6) restent

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant

(L : 67) et arrière (L : 64; D; 5)

béquilles en bois, à l'arrière (L : 78)

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

les moyeux sont très longs

transport : bois de chauffage (fagots), perches,
bûches, foin, sacs de blé...

peut rendre les mêmes services que le
tombereau dans certaines exploitations
autres dimensions brancards de caisse
(sect. 7X14)

Type de véhicule charrette à 2 roues

Ref. AFMA 44.01.03

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 101)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles (h max : 60 ;

L max : 31 ; L min : 8) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 360)

constitution du plancher

épars 8 + 10 (cf. observations)

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu essieu (L : 40 ; l : 10)

ROUES

nombre de roues 2 (D. 136)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 53 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D inf : 22 ; L : 49)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int.

l : A4 ; B3 ; C4 ; D5)

jantes 6 (Ep. 2 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : scié ;

L sous caisse : 338)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées

(h : 63 ; L sup : 213 ; L inf : 213)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 82 ; sect. : 6X6)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses porte-échelette métallique

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire métallique

avant (L : 130 ; D. 6)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleu

plaque de propriétaire en cuivre, à l'arrière

du brancard de caisse gauche

autres accessoires

OBSERVATIONS

Le timon d'origine a été remplacé par des
brancards métalliques.

transport : foin, céréales...

autres dimensions : épars (L interne : 82 ;

L tot : 106 ; sect. 4X10), brancard de caisse

(sect. 14X8), butoir (L : 17 ; sec t. 10X13)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 44.01.04

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 107)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 43 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal, AV (D inf : 21 ; L : 46)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1 : A4 ; B2 ; C2 ; D4)

jantes 6 (Ep. 2 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards articulés

(Lt : 235 ; L sous caisse : 70 ; sect. 15X7 ; l : 91)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, (L voie : 106)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles

(h max : 10 ; L max : 35 ; L min : 25)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 200 ; l : 90)

constitution du plancher

épars 2 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect basculante (cf. observations)

protège roue/essieu essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Alsace

01 = premier musée
visité dans l'Alsace

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div : nombre de divisions

Ep : épaisseur

ext : extérieur

b / H : hauteur

inf : inférieur

int : intérieur

L : longueur

l : largeur

max : maximum

min : minimum

sect : section

sup : supérieur

t : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 48 ; L sup : 200 ;
L inf : 200 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 40 ; sect. : 5X6)

fermeture avant du véhicule plein et mobile

(h : 48 ; L sup : 130 ; L inf : 90 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule manque

échelette

rehausses latérales (h : 38 ; L sup : 206 ;

L inf : 200 ; Ep. 2) et avant

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire en cuivre, au centre
du panneau avant ; inscription : "Fernand
Boiveau/La Davière des Landes/St Pierre de
Chaleons/Loire Inf."

autres accessoires butoir arrière (L : 14 ;
sect. 7X14)

O B S E R V A T I O N S

mode de basculement de la caisse : tige
métallique (L : 111) à l'avant du véhicule
munie d'un ressort terminal.

Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 44.01.05

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 130)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 153 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, très long,

(D inf : 20 ; L : 66)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1 : A5 ; B2 ; C2 ; D4)

jantes 6 (Ep. 2 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 310 ;

L sous caisse : 80 ; sect. 11X8)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 76)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles (h max : 63 ;

L max : 37 ; L min : 7) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 322 ; l : 70)

constitution du plancher

épars 8 + 2 (L int : 54 ; L tot : 74)

maîtres-brins oui

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographe
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales "kion" (h : 153 ; L sup : 87 ;
L bas : 85 ; sect. 8X5)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
manquent

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 160 ; L sup : 154 ;
L inf : 115) et arrière (h : 40 ; L inf : 107)

rehausse sans

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuils perpendiculaires avant en fer
(L : 100 ; D. 8), arrière en bois (L : 66 ; D. 6)
béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires butoir arrière (L : 15 ;
sect. 11X8)

O B S E R V A T I O N S

transport : céréales, foin, pommes de terre...
matériau : moyeu (chêne, bois de fil)
dispositifs complémentaires : quatre "kion"
mobiles, 3X2 boucles de ranchers (sect. 6X6),
"traverse" mobile posée sur le plancher
(L : 145 ; l : 40)
autres dimensions : barreau (L : 90 ; sect. 8X5)

Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 44.01.06

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 104)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoies (h max : 11 ;

L max : 59 ; L min : 30) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 370 ; l : 96)

constitution du plancher

épars 7 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu essieu (L : 39 ; l : 14)

ROUES

nombre de roues 2 (D. 136)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 53 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu cylindrique, AV (D inf : 22 ; L : 52)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1 : A6 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes 6 (Ep. 2 ; l : 10)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 678 ;

L sous caisse : 370 ; sect. 15X8)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 67 ; L sup : 370 ;

L inf : 370

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 85 sect. : 6X6)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses latérales (h : 50 ; L sup : 210)

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière

(L : 100 ; D. 6), treuil avant manque

béquilles en bois, simple, à l'arrière (L : 90)

coffre sans

sièges sans

couleur marron, rouge-grenat

plaque de propriétaire ovale, à l'arrière,

brancard droit, inscription : "J. Renondeau

La Foucherie/Cne de Ste Pazanne/Canton de

Pellerin Loire Inf Re"

autres accessoires

OBSERVATIONS

timon dit "aiguille" fait toute la longueur du
véhicule ; présence de 6X2 bagues pour
ranchers.

Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 44.01.07

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 110)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 51 ; sect. 7X4) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, (D inf : 21 ; L : 45)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1: A4 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes AV : 2 (Ep. 2 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 565 ;
sect. 15X7 ; l : 98)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, (L voie : 90)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoies

(h max : 9 ; L max : 65 ; L min : 44)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 385 ; l : 90)

constitution du plancher

épars 8 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 65 ;
L sup : 198 ; L inf : 190)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 80 sect. : 6X6)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausse sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre sur le
brancard gauche

mode de transmission

sabots ou patins métalliques

(H : 25 ; sect. 7X2)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuils perpendiculaires avant
(L : 138 ; D : 10) et arrière (L : 90 ; D : 6)
béquilles en bois, à l'arrière (L : 82)

coffre sans

sièges sans

couleur rouge

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule charrette à 2 roues

Réf. AFMA 44.01.08

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée du Pays de Retz, Bourgneuf-en-Retz

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 80)

type de roues pneus

profil de roues

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu

boîte

frettes

jantes

bandage

mobilité roue

fixation du bandage

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 306;

L sous caisse : 255)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 115)

mode de verrouillage

graissage

fusée

modes d'attaches échantignoies

(h max : 30; L max : 105)

suspension

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 6 + 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clous

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

intf. : intérieur

int. : intérieur

L : longueur

l : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = ving-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 59 ; L sup : 184 ;
L inf : 182)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 68 ; sect. : 5X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 135 ; L sup : 135 ;

L inf : 147) et arrière (h : 160 ; L sup : 145 ;

L inf : 136)

rehausses latérales (L sup : 184 ; l : 35),

rehausses pour bétailière (L : 275 ; h : 40),

petite fourragère (L : 98 ; l : 98 ; h : 80),

pont (L : 133 ; l : 118 ; h : 66)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre brancard
gauche

mode de transmission freinage à disque

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant
et arrière

béquilles en bois, à l'avant et à l'arrière

coffre à l'arrière de la ridelle gauche

(h : 45 ; L : 39 ; l : 22)

sièges

couleur gris-verte

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

transport : foin, bétail...

véhicule construit vers 1950, dernier type à
cheval.

P I C A R D I E

A I S N E *

O I S E

S O M M E

**Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude*

ENQUÊTES EN 1943 ET 1944**1 Acy-en-Multien**

Les chariots à quatre roues sont très récents ici (dix ou vingt ans) et il y en a très peu (enquête du 15 novembre 1943).

2 Apremont**3 Auchy-la-Montagne****4 Auteuil****5 Autrèches****6 Bailleval****7 Barbery****8 Baron**

Les charrettes à quatre roues sont très rares et ne sont employées que dans les trois grandes fermes principales du pays et depuis pas plus de trente ans (enquête du 28 septembre 1943).

9 Béthisy-Saint-Martin

On utilise les charrettes à deux et quatre roues sans supprimer les charrettes à deux roues.

10 Béthisy-Saint-Pierre**11 Bonneuil-en-Valois****12 Bonnières****13 Boran****14 Bouillant**

Les chariots sont venus du Soissonnais entre 1900 et 1920.

15 Boulogne-la-Grasse**16 Bouvresse**

Dans les fermes importantes, on utilisait des chariots à quatre roues.

17 Bracheux**18 Briot****19 Bucamp****20 Carlepont****21 Choisy-au-Bac****22 Choqueuse-les-Bénards****23 Coudun**

Les chariots à quatre roues sont tractés par des bœufs.

24 Croix-Saint-Ouen**25 Cuise-la-Motte****26 Estrées-Saint-Denis**

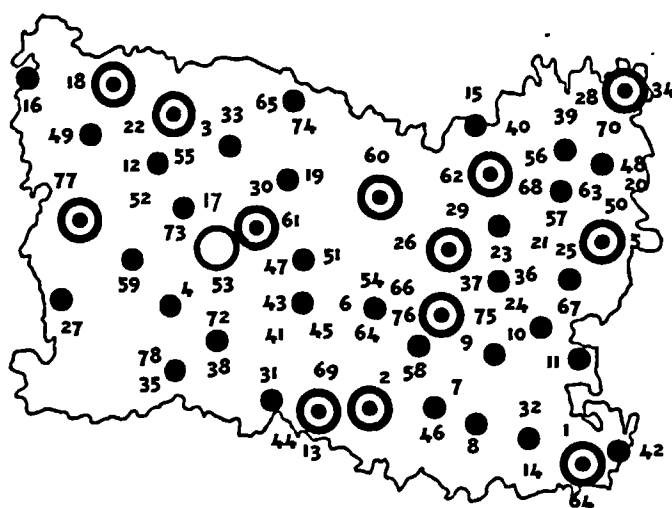
Vers 1850-1860, les roues étaient à bandes.

27 Flavacourt**28 Flavy-le-Meldeux**

Dans toutes les fermes, il existait un genre de charrettes à deux roues mais toutes les cultures importantes avaient des charrettes à quatre roues.

29 Francières**30 Fraye (La)**

Les charrettes à deux roues étaient utilisées avant les chariots à quatre roues, celles-ci employées surtout dans les grandes exploitations (enquête



du 13 août 1943).

31 Fresnoy-en-Thelle (Le)

32 Fresnoy-le-Luat

33 Froissy

34 Guiscard

35 Ivry-le-Temple

36 Jaux

37 Jonquières

38 Laboissière

39 Larbroye

40 Lassigny

41 Maignely

42 Mareuil-sur-Ourcq

On utilise les véhicules à deux roues car plus maniables dans les terrains en pente, et plus légers pour la traction.

43 Méraud

44 Mesnil-en-Thelle (Le)

45 Mogneville

Les deux roues sont appelés "guimbardes".

46 Montlévêque

47 Morlaye (La)

48 Morlincourt

49 Morvillers

50 Moulin-sous-Touvent

51 Neuville-en-Hez (La)

52 Neuville-Vault (La)

53 Nivillers

Les véhicules à quatre roues sont apparus après les véhicules à deux roues et sont préférés dans les grosses exploitations.

54 Nointel

55 Oudeuil

56 Pimprez

57 Plessis-Brion (Le)

58 Pont-Sainte-Maxence

59 Rainvillers

60 Ravenel

61 Remerangles

Les véhicules à quatre roues sont les plus nombreux depuis 1914 et sont munis de pneumatiques (enquête du 30 novembre 1943).

62 Ressons-sous-Matz

Les deux types de véhicules étaient utilisés et notamment les charrettes à quatre roues, qui étaient plus nombreuses qu'aujourd'hui (enquête du 10 juillet 1944).

63 Ribecourt

64 Rosoy

65 Rouvroy-lès-Merles

Voitures à deux roues dénommées "voitures d'août" pour la moisson et "baroux" pour le transport du fumier et des betteraves.

66 Sacy-le-Grand

67 Saint-Jean-aux-Bois

La charrette à deux roues a toujours été, semble-t-il, utilisée à cause de sa plus grande mobilité dans les chemins de forêt.

68 Saint-Léger-Aux-Bois

69 Saint-Vaast-lès-Mello

70 Salency

71 Sempigny

72 Silly-Tillard

73 Troissereux

74 Vendeuil-Caply

Les charrettes à quatre roues sont aussi traditionnelles que celles à deux roues ; certains cultivateurs avaient même plus de charrettes à quatre roues qu'à deux roues.

75 Verberie

Pour les transports, on utilisait autrefois les charrettes à deux roues, les côtés étaient à claire-voie. On a commencé à se servir des chariots à quatre roues vers 1890.

76 Verderonne

77 Villebray

78 Villeneuve-les-Sablons

ENQUÊTES DE 1944 À 1946

1 Agencourt-le-Moncel

Les chariots sont d'usage assez récent dans les seules grandes exploitations.

2 Bove

3 Brouchy

Actuellement les chariots à quatre roues l'emportent sur les charrettes à deux roues (enquête du 19 février 1946).

4 Buigny-Saint-Maclou

5 Bussu

6 Caix

Utilisation des deux roues dans ce pays très accidenté.

7 Cambron

Aujourd'hui, on utilise davantage les quatre roues (enquête du 17 mai 1946).

8 Combles

9 Contay

On utilise les "fourragères" à deux roues et les "cars" à quatre roues.

10 Conty

11 Courcellette

12 Domqueur

13 Estrées-Deniécourt

Il n'y a que deux chariots à quatre roues dans le

village; autrement les charrettes sont toujours à deux roues.

14 Favières

15 Forest-Montiers

16 Fresnoy-Andainville

Le véhicule à quatre roues est appelé "queue de paon", transformable en tombereau.

17 Fricamps

Utilisation des quatre roues dans les grandes fermes.

18 Gruny

19 Hallencourt

20 Hornoy

21 Longpré-les-Amiens

Il n'y a que depuis quelques années que l'on voit des chars à quatre roues (enquête du 23 avril 1944).

22 Mailly-Maillet

On utilise dans la majeure partie des exploitations des véhicules à quatre roues et les deux roues dans les petites cultures.

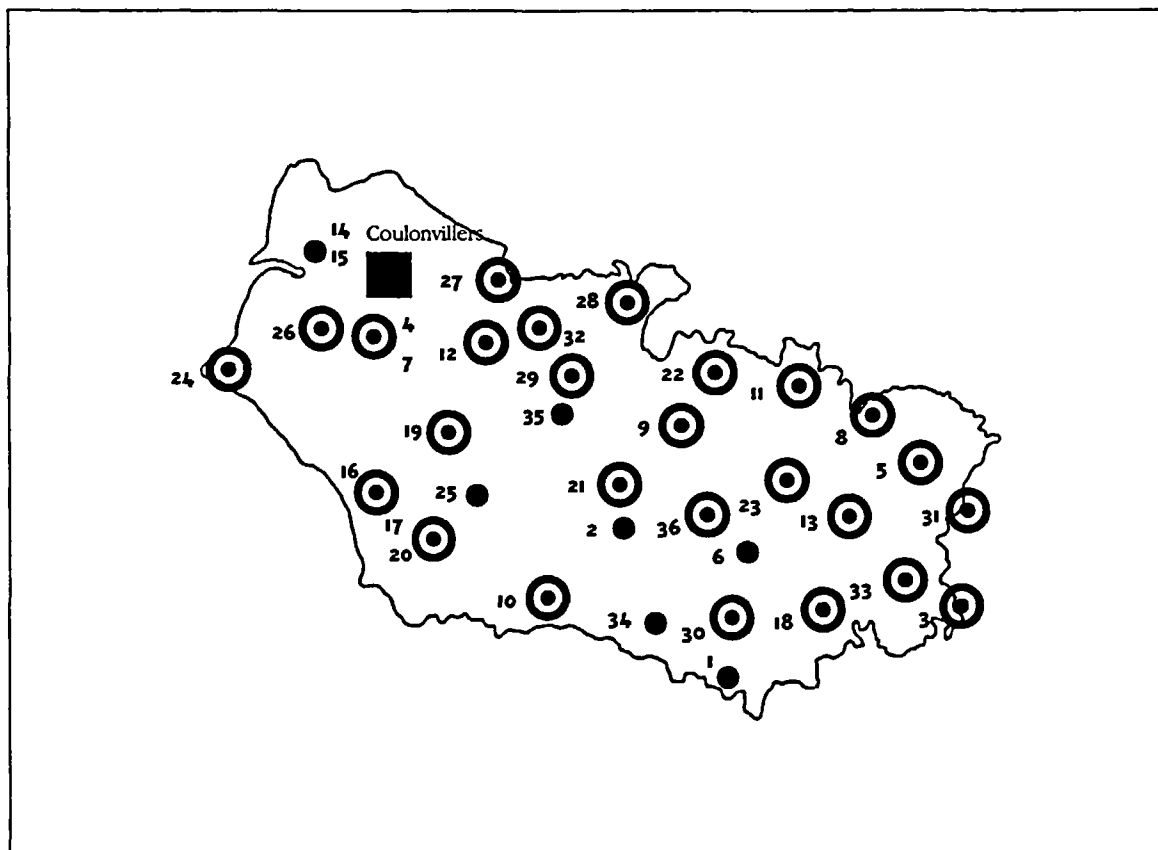
23 Méricourt-l'Abbé

Les fermes les plus importantes utilisaient les charrettes à quatre roues et les petites fermes, les "fourragères" à deux roues.

24 Mers-les-Bains

25 Molliens-Vidame

26 Mons-Boubert



27 Neuilly-le-Dien

28 Neuville

29 Pernois

30 Pierrepont

Les chariots à quatre roues existent depuis 1914.

31 Poeuilly

32 Prouville

On utilise simultanément la "carriole" et le "chariot". La "carriole" sert à deux usages : promenade et petits transports mais aussi rentrée des récoltes en adaptant des rehausses en avant et

33 Rouy-le-Grand

34 Sourdon

35 Vignacourt

36 Villers-Bretonneux

En général, on utilise les charrettes à deux roues dans les communes dont le terrain est accidenté. On utilise plutôt les fourragères à quatre roues quand le terrain est plat.

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA SOMME

COMMUNE DE COULONVILLERS,

LE 29/05/1937

C.R.C. 4.22

(...) Pour le transport des poids lourds il y avait depuis fort longtemps le tombereau, voiture de charge formée d'une caisse montée sur deux roues qu'on fait faire basculer pour la décharger. Il y avait aussi la charrette à fourragère pour le charroi des récoltes. Vers 1860 le chariot a fait son apparition : c'est une voiture munie d'une flèche pour y atteler les chevaux. Elle est montée sur quatre roues, les 2 en avant plus petites sont montées sur une "tournante" en fer qui leur permet de passer sous le chariot pour aborder les tournants ; ils servent au transport lourds et au charrois des récoltes. (...)

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 02.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée régional du machinisme agricole, La Ferté Milon

références photos 92.06.15 à 21/

92.07.28, 30 à 35

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L voie : 97)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect (L : 280 ; l : 100)

constitution du plancher

épars 5, fixation par boulons

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu en métal

ROUES

nombre de roues 2

type de roues à rayons (D. 172), 14 rais

(L : 51 ; sect. 10X7)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 30 ; L : 53)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5 ; B4 ; C3 ; D7)

jantes 7 (Ep. 10 ; l : 12)

bandage cercle d'embattage (Ep. 3 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards mobiles (L : 330 ;

sect. 9X11 ; l : 140)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H. : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines, fixes

(H : 103 ; Lh : 300, Lb : 263 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 103 ; sect. : 8X8)

fermeture avant du véhicule portière pleine

fixe (h : 142 ; Lh : 185 ; Lb : 100 ; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule portière pleine

mobile (H : 95 ; Lh : 190 ; Lb : 137 ; Ep. 3)

échelette

rehausses oui (H : 50)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre AR,
derrière les roues

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une (L : 85)
est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 35 ; l : 15)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil

béquilles articulées AV + AR = 2

coffre à l'avant droit

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule char.

Réf. AFMA 02.01.02

Lieu de conservation Musée régional du machinisme agricole, La Ferté Milon

références photos 92.06.22 à 26,

92.07.23 à 27, 92.07.29

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons, 14 rais

(L : 55 ; sect. 9X5)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu (D. 27 ; L : 50)

boîte

frettes (Ep. A3 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes

bandage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (L : 249 ;

sect. 16X17 ; l : 84)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (Lt : 163)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (Lt : 715 ; lt : 115)

constitution du plancher

épars 6 fix. boulons

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisés dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : tran arrière

AV : tran avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ridelles pleines fixes

(H : 85 ; L : 360 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers fixes

(H : 105 ; sect. : 6X10)

fermeture avant du véhicule corne fourragère

(h : 109)

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant

du brancard gauche

mode de transmission

sabots ou patins en bois (H : 105 ; sect. 6X10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil

béquilles articulées, 2 à l'avant,

1 grande à l'arrière

coffre

sièges

couleur brune

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 02.01.03

Lieu de conservation Musée régional du machinisme agricole, La Ferté Milon

références photos 92.06.29 à 32,

92.07.09 à 17

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 148),

14 rais (L : 58; sect. 6X5)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 18; L : 42)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A5; B2; C2; D4)

jantes 7 (Ep. 6; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 7)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer (sous caisse : 156)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 283; l : 114)

constitution du plancher

épars 4, fixation par boulons

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards (L : 240;

sect. 11X7)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu métallique

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 73 ; L : 197 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(h : 85 ; sect. : 4X5)

fermeture avant du véhicule corne fourragère

(h : 115 ; Lh : 131 ; Lb : 115 ; Ep. 4)

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausse oui

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une est
munie de 2 patins

sabots ou patins en bois (H : 40 ; l : 15)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil (L : 90)

béquilles articulées, 1 avant, 1 arrière

coffre

sièges

couleur brune

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 02.01.04

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée régional du machinisme agricole, La Ferté Milon

références photos 92.06.29 à 32,

92.07.09 à 17

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description armons (L : 205)

et sassoire (H av. train : 53)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train fourche

liaison entre les trains

longe fixe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 175; Lt : 215)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée

modes d'attaches patin boulonné

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 560; l : 117)

constitution du plancher

épars 8, fixation par boulons

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roue à rayons avant : 12 rais

(L : 17; Ep. 8X6); arrière : 14 rais (L : 54;

Ep. 8X7)

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal (AV + AR)

boîte unique (AV + AR)

frettes AV : 4 (Ep. A5; B4; C4; D4);

AR : 4 (Ep. A5; B4; C4; D5)

jantes AV : 6 (Ep. 11; l : 7);

AR : 7 (Ep. 8; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction avant timon (Lt : 250)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales (h : 67 ; L : 499 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

(H : 82 ; sect. 8X7)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses oui (L : 27 ; h : 32)

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil treuil (L : 85)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 60.01.01

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

références photos 92.07.01/82.08.04 à 07/

92.09.34 et 35

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2 (D. 216)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 60 ; sect. 9X7), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 26 ; L : 44)

boîte unique

frettes (de ext. vers int. 1 : A5 ; B2 ; C2 ; D5)

jantes (Ep. 8 ; l : 12)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 203)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins à clous

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L: 189 ; l: 113)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 298 ;

L sous caisse : 225 ; sect. 15X8 ; l : 137)

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92 15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 65; L sup : 268;
L inf : 189; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes (H : 60; sect. : 6X7)

fermeture avant du véhicule plein (h : 75;
L sup : 145; L inf : 110; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 75;
L sup : 140; L inf : 105; Ep. 2)

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles oui

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

traction : cheval

don : M. Chevalier

lieu d'utilisation : Milly-sur-Therain (60)
vers 1925

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 60.01.02

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

références photos 92.07.02 à 08

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 153)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 55 ; sect. 8X7) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 25 ; L : 48)

boîte unique

frettes (de ext. vers int. l : A5 ; B4 ; C3 ; D5)

jantes 7 (Ep. 7 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 245 ;
sect. 18X8 ; l : 82)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 82)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 368 ; l. 82)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
dlu : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 68 ; L sup : 368 ;
L inf : 368 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 85 ; sect. : 7X9)

fermeture avant du véhicule sans

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses latérales (h : 20 ; L sup : 368 ;
L inf : 368 ; Ep. 2)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant le
long du longeron gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une est
munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 50 ;
sect. 16X2)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 82)

béquilles en bois, 2 à l'avant, 1 à l'arrière,
1 grande au centre

coffre sous le plancher à gauche et à
l'arrière (L : 82 ; l : 50 ; h : 35)

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire sur le brancard gauche :
"Staelens Victor/cultivateur/Balagny s/Therain/
Cton de Neuilly-en-Thelle (Oise)

autres accessoires

OBSERVATIONS

plaque de charronnage-forge : "E. Vaquette/
à Ully-St-Georges (Oise)"

Type de véhicule barrique à eau

Réf. AFMA 60.01.03

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.08.02 et 03, 92.09.16

TRAINS

références dessins

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Asne
01 = premier musée visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

ROUES

nombre de roues 2 (D. 124)

avant-train : mobilité

type de roues roue métallique à rayons,

AV : 14 rais (L : 50; sect. 4X2), section

quadrangulaire

arrière-train

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

profil de roues plat

liaison entre les trains

longe

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 22; L : 33)

porte-fond

ESSIEU(X)

boîte unique

matière fer

mode de verrouillage

graissage

frettes

fusée

modes d'attaches échantignoies

(h max : 94; L max : 32; L min : 23)

suspension

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

jantes

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 13)

aspect oui (L : 247; l. 93)

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars

maîtres-brins

fixation du bandage

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards (brisés)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges (h tot : 78 ; L : 30)

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

inscription sur les essieux métalliques :

"Vve Albaret/et Lefebvre/à Liancourt"

dimension : cuve (L : 150 ; diam. : 83),

brancards de caisse (sect. 8X8)

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 60.01.04

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

références photos 92.08.09 à 13 et 92.09.14

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2 (D. 89)

type de roues roue à rayons, AV : rais (L : 55 ;
sect. 8X7) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 24 ; L : 48)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int. 1 : A8 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes 7 (Ep. 8 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 11)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 205 ; l : 85)

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 235 ; l. 106), longerons (sect. : 10X7)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaise

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 75 ; L sup : 275 ;
L inf : 235)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 73 ; sect. : 6X7)

fermeture avant du véhicule plein

(h : 73 ; L inf : 105)

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausses sans

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles en bois, à l'avant et à l'arrière

coffre sans

sièges sans

couleur traces de bleu sur les roues puis
rouge

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 60.01.05

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.09.17 à 28

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train ; armons
(L : 187) reliés par une sassoire (L : 90)

avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train sans

liaison entre les trains

longe non

porte-fond

Abréviations utilisés dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 56 ; AR : D. 90)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 21 ; sect. 9X6) ; AR : 14 rais (L : 55 ;
sect. 9X6), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 25 ; L : 44) ;

AR (D inf : 25 ; L : 45)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

l : A6 ; B3,5 ; C3 ; D4) ; AR : 4 (de ext. vers int.

l : A6 ; B4 ; C4 ; D5)

jantes AV : 6 (Ep. 8 ; l : 12) ;

AR : 7 (Ep. 8 ; l : 11)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 12)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 105) ;

AR (L voie : 135)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 12

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 118)

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 65 ; L sup : 500 ;
L inf : 500 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 72 ; sect. : 5X7)

fermeture avant du véhicule corne fourragère

(h : 170 ; L sup : 177)

fermetures arrière du véhicule corne fourragère

(h : 177 ; L sup : 200)

échelette

rehausses latérales (h : 24 ; L sup : 500 ;

L inf : 500 ; Ep. 2)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre au milieu
du véhicule, côté gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 190 ; L entre sabots : 180) est munie
de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 28 ; l : 12)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil longitudinal arrière

(L : 91 ; D. 20)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur marron

plaque de propriétaire sur plaque de cuivre :

" M. Vandeaule Cyrille/Cultivateur/

à Lavacquerie (Oise)"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

prêt M. Vandeaule à Gremevilliers (Oise) ;

présence de la cheville ouvrière au niveau de
l'avant-train ;

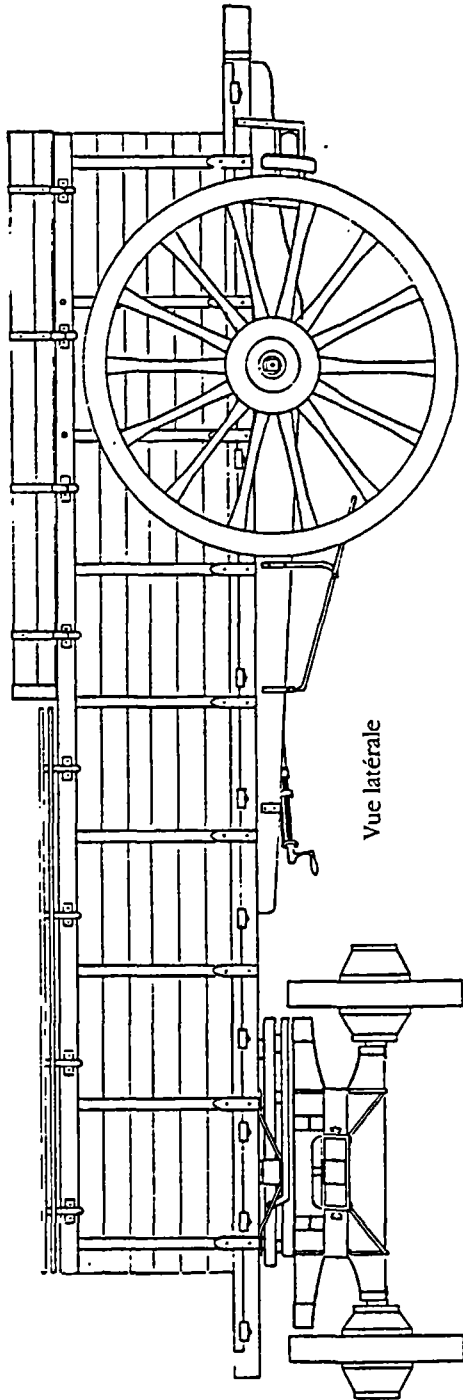
il y a au total 14 ranchers (12 en bois

+ 2 métalliques de part et d'autre de l'essieu
arrière).

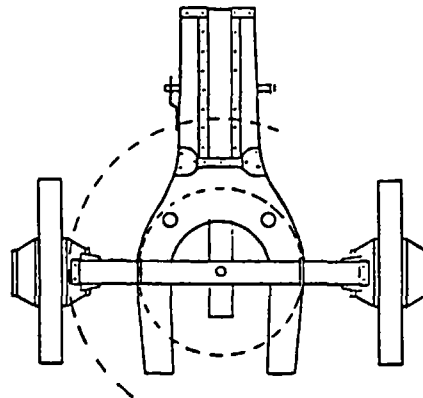
Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 60.01.05

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil



Vue latérale



Détail du train avant vu de dessus

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 60.01.06

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Ecomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

références photos 92.09.07 à 11

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

références dessins

avant-train : description

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

ROUES

nombre de roues 2 (D. 90)

avant-train : mobilité

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 55 ; sect. 9X5) ; section quadrangulaire

arrière-train

liaison entre les trains

profil de roues plat

longe

porte-fond

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 25 ; L : 45)

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 204)

boîte unique

mode de verrouillage écrou et clavette

frettes AV : 4 (de ext. vers int.)

l : A8 ; B3 ; C2 ; D4)

graissage à graisse

fusée

modes d'attaches patins boulonnés

jantes AV : 7 (Ep. 8 ; l : 12)

suspension directe

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 12)

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 292)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

provient de Langhendries (Aisne)

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière

droit, sur la traverse du frein

mode de transmission traverse de frein

(Lt : 180; L entre sabots : 160)

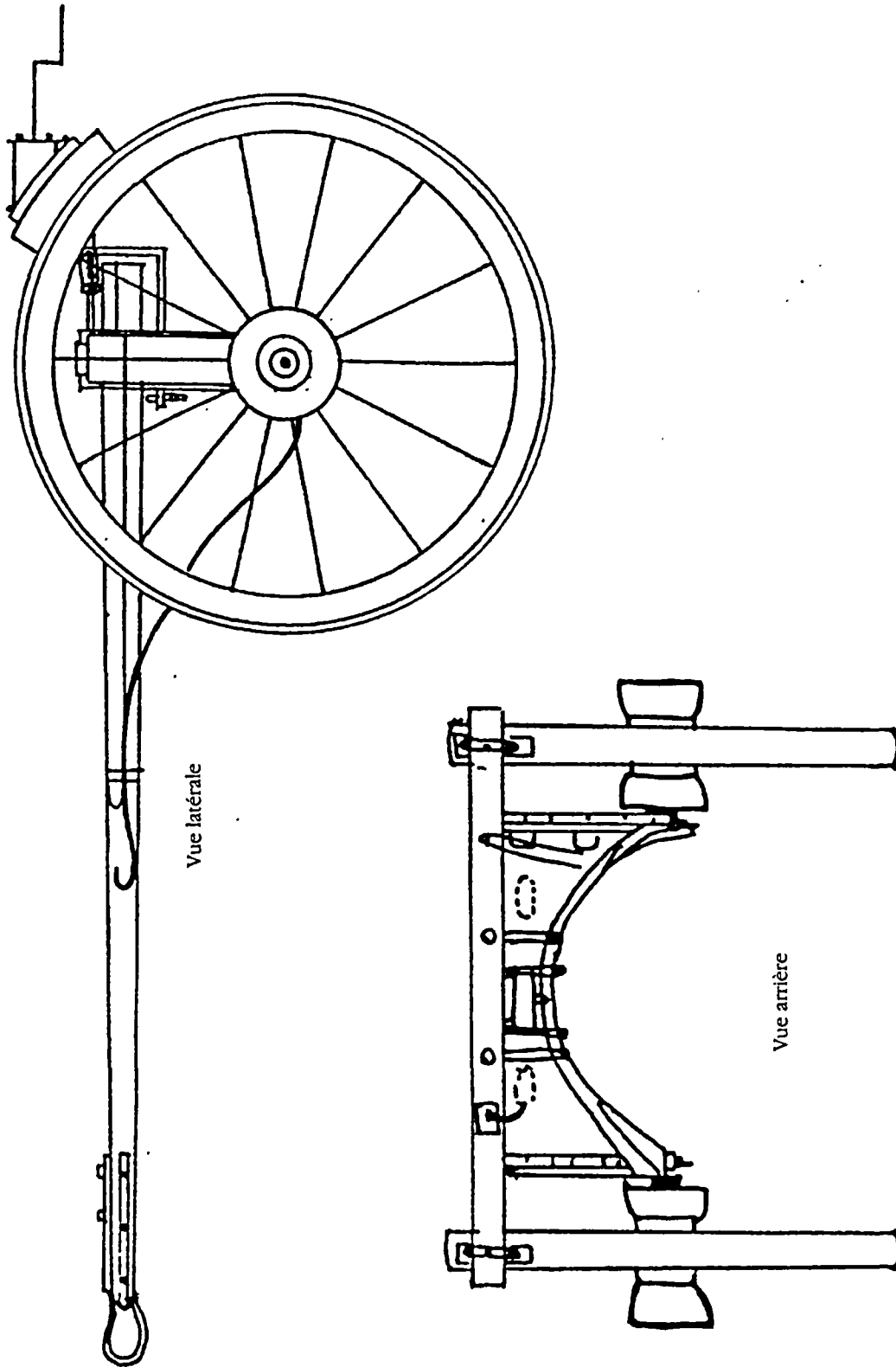
sabots ou patins en bois (H : 50; l : 10)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 60.01.06

Lieu de conservation Ecomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil



Vue latérale

Vue arrière

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 60.01.07

Lieu de conservation Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

références photos 92.09.07 à 11

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 93)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : ; sect. X) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 23 ; L : 44)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.
l : A4 ; B3 ; C3 ; D5)

jantes AV : 7 (Ep. 7 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2,5 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 220 ;
sect. 10X9 ; l : 97)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu oui (sect. 13X40)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
Inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 80 ; L sup : 337 ;
L inf : 337 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes (H : 95 ; sect. : 6X8)

fermeture avant du véhicule manque

fermetures arrière du véhicule manque

échelette

rehausses latérales (h : 15,5)

FREIN

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles en bois 1 à l'avant et 1 à l'arrière

coffre sans

sièges sans

couleur rouge (traces)

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 75.01.02

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 982.9.1

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 76)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 147)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 53), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 20; L : 33)

boîte unique

frettes AV

jantes AV : 7

bandage cercle d'embattage

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 270)

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

utilisé par M. Louis Christophe, ancien
charron, hameau de "Hénu" à Oroer (Oise)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 75.01.07

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Musée national des ATP

N° inventaire musée 982.9.2

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 100)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 150)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

(L : 57), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, AV (D inf : 18; L : 29)

boîte unique

frettes AV : 4

jantes AV : 7

bandage cercle d'embattage (Ep. ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausse

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

utilisé par M. Louis Christophe, ancien char-
ron, hameau de "Hénu" à Oroer (Oise)

POITOU - CHARENTES



CHARENTE
CHARENTE - MARITIME
DEUX - SÈVRES
VIENNE

CHARENTE

ENQUÊTES EN 1944

1 Agris

2 Benest

Utilisation de charrettes à deux roues. La "cochonnière" ou "goronnière", voiture à quatre roues, sert exclusivement au transport des animaux (cochons, veaux, moutons).

3 Bréville

La charrette non attelée est immobilisée par les "chambarières" à la position horizontale.

charrette à bœufs à 2 chambarières :

1 à l'avant + 1 à l'arrière

charrette à cheval à 3 chambarières :

2 à l'avant + 1 à l'arrière

charrette de roulier à 4 chambarières :

2 à l'avant + 2 à l'arrière

Pour la charrette de roulier, les deux chambarières à l'arrière sont fixées au même boulon, l'une d'elle très courte, n'est jamais relevée et se balance toujours une trentaine de centimètres au dessus du sol, c'est la "paresseuse".

4 Brie-de-La-Rochefoucauld

5 Chassenon

6 Châteauneuf-sur-Charente

7 Combiers

8 Eymoutiers

9 Exideuil

10 Roullet

11 Roumaxières

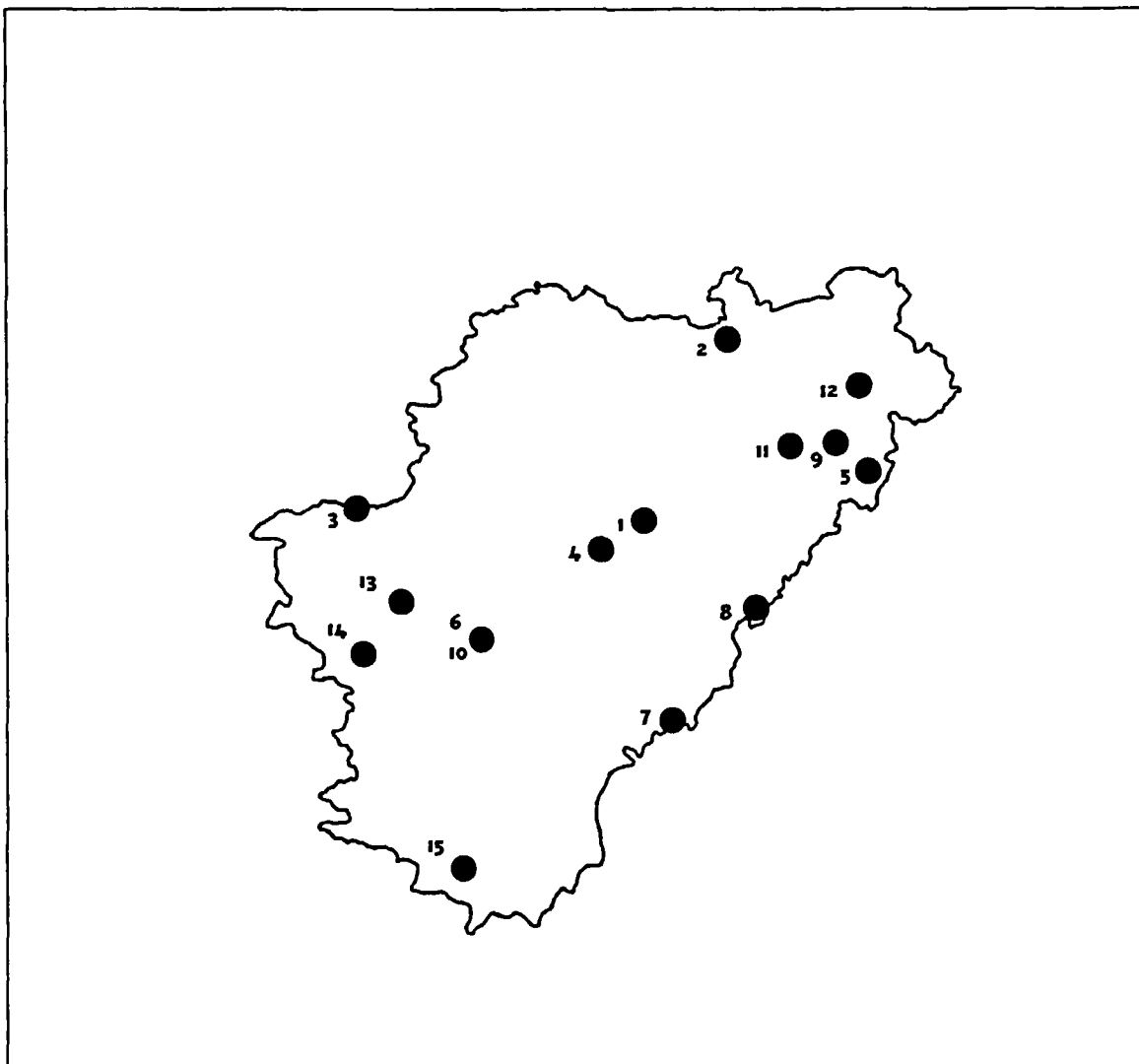
Charrettes à deux roues avec timon central pour atteler deux vaches.

12 Saint-Maurice-des-Lions

13 Saint-Même

14 Verrières

15 Yviers



CHARENTE-MARITIME

ENQUÊTES EN 1944

1 Angoulins-sur-Mer

2 Archiac

3 Arvert

Attelage principalement à bœufs et roues à bandages larges de 6 et 10 pouces.

4 Aujac

5 Barzan

Les chariots à quatre roues sont très fréquentes et les quatre roues très rares.

6 Blanzac

7 Breuillet

8 Bussac

Les charrettes à deux roues sont très fréquentes et les quatre roues très rares.

9 Chapelle-des-Pots (La)

10 Chay (Le)

11 Chervettes

12 Corme-Royal

13 Douhet (Le)

14 Echebrune

15 Fénioux

16 Fontaine-Chalendray

17 Geay

18 Gué-d'Allère (Le)

19 Landes

20 Laudrais

21 Lussant

22 Marans

23 Mosnac-Seuque

24 Neuvicq

25 Nieul-Le-Virouil

26 Retaud

27 Rouffiac

28 Saint-Agnant

29 Saint-André-de-Lidon

30 Saint-Ciers-Champagne

Toutes les charrettes étaient à deux roues avec l'essieu en bois.

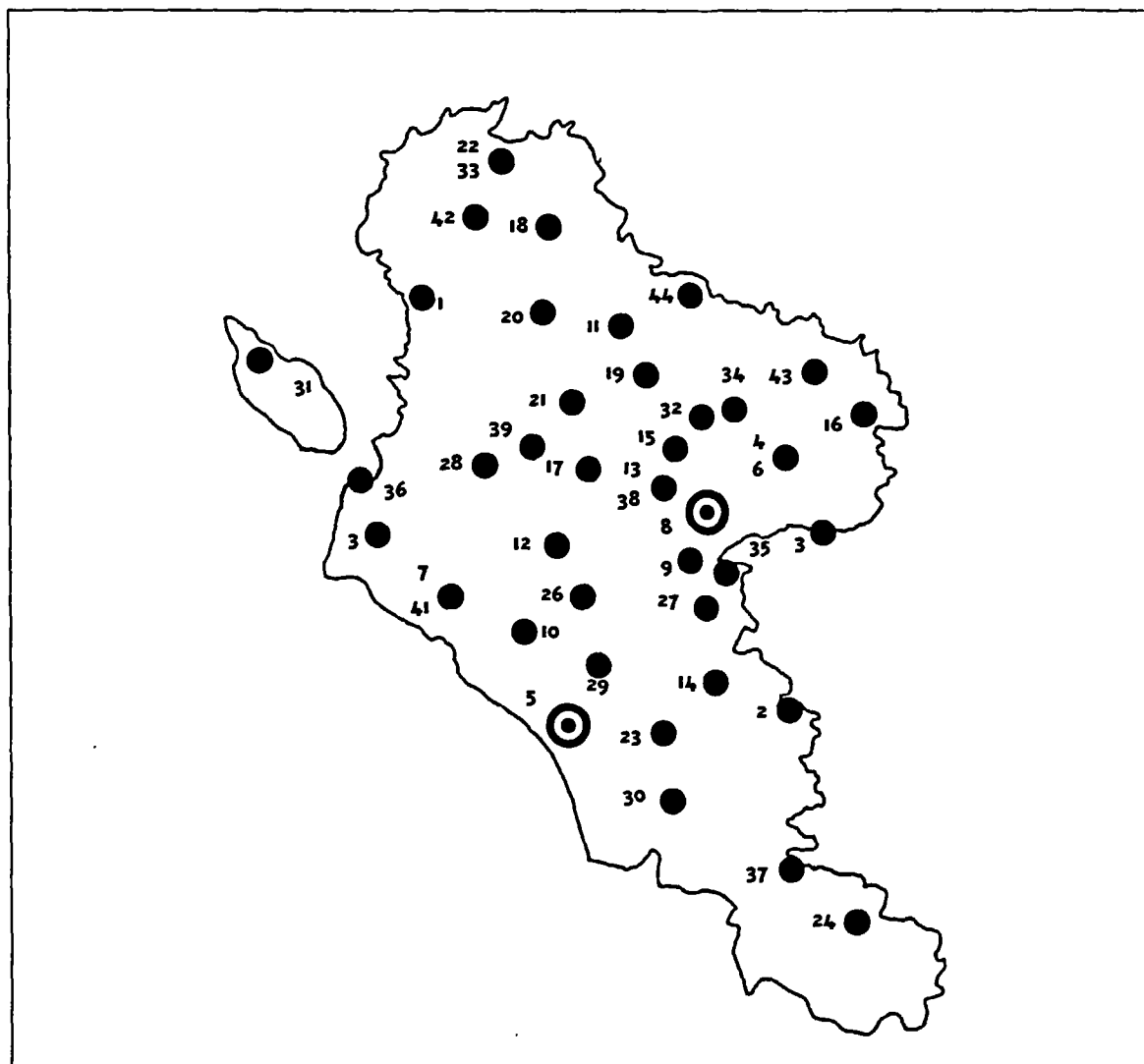
31 Saint-Georges-d'Oléron

Avant 1870, il n'y avait pas de charrette; transport à dos d'âne ou à cheval.

32 Saint-Jean d'Angely

33 Saint-Jean-de-Liversay

34 Saint-Pierre-de-Juillers



- 35 Saint-Sauvant**
- 36 Saint-Trojan-Les-Bains**
- 37 Sousmoulins**
- 38 Taillebourg**
- 39 Vallée (La)**
- 40 Vandre**
- 41 Vaux-sur-Mer**
- 42 Vérines**

Il y a plus d'un siècle, on utilisait des bâts, les sentiers suivis étaient appelés "raises bâtisses".

- 43 Villemorin**
- 44 Villeneuve-La-Comtesse**

DEUX-SÈVRES

ENQUÊTES EN 1944 ET 1946

1 Augé

2 Bougon

3 Brion-Près-Thouet

4 Brulain

5 Busseau (Le)

6 Champbertrand-Saint-Pompain

7 Exireuil

Les roues sont maintenant ferrées (enquête du 31 mars 1944).

8 Forêt-sur-Sèvre (La)

Les premières charrettes étaient à essieu en bois.

9 Fressines

On utilise les charrettes à deux roues et le tombereau à bascule.

10 Juscorps

11 Lhoumois

12 Magné

13 Mothe-Saint-Héray (La)

14 Oiron

On utilise uniquement les deux roues, que l'attelage soit à bœufs ou à chevaux. Autrefois,

l'essieu était en bois.

15 Saint-Christophe

16 Saint-Porchaire

17 Sainte-Verge

18 Sciecq

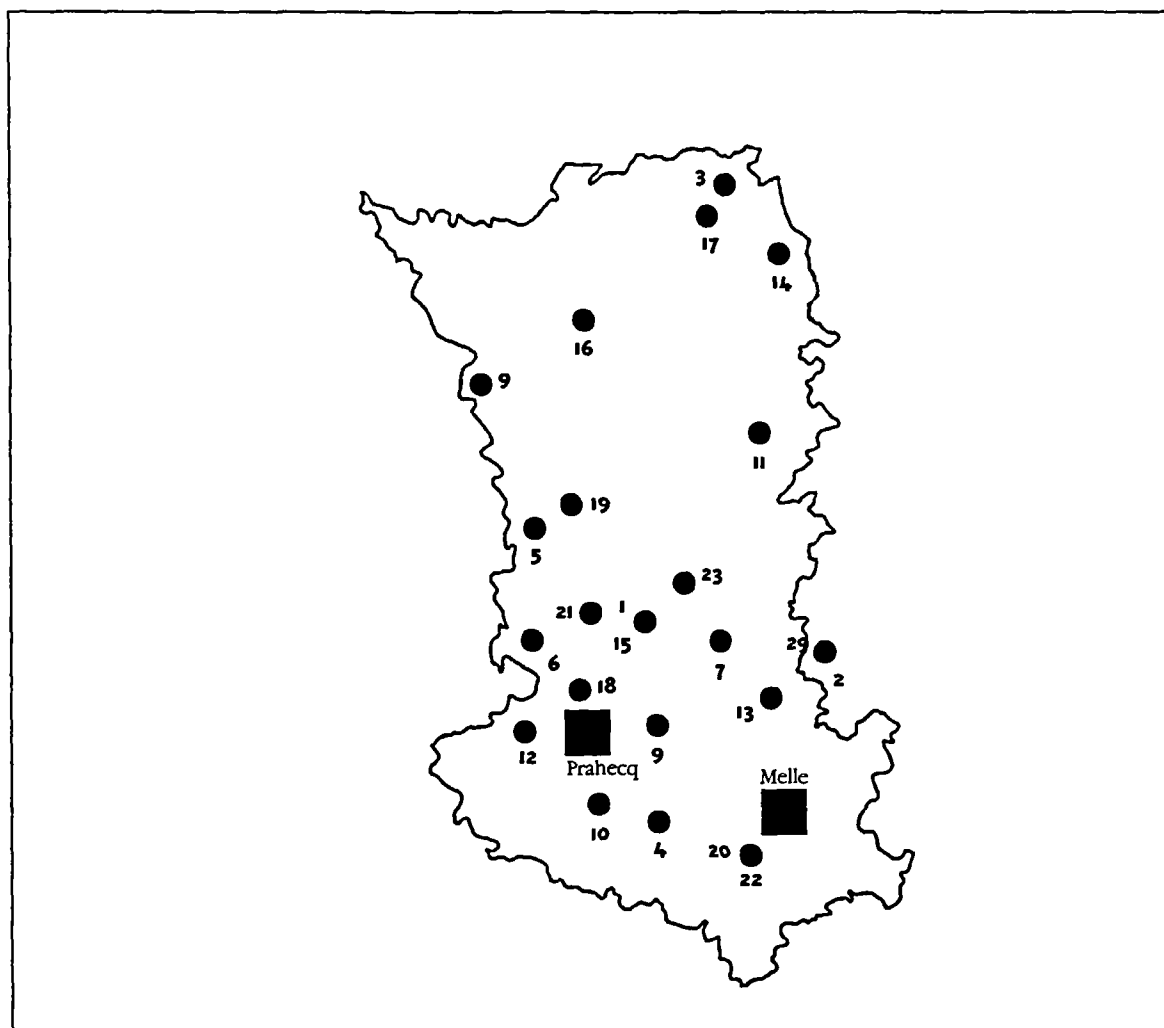
19 Secondigny

20 Sompt

21 Surin

22 Tillou

23 Verruyes



EXTRAIT

DÉPARTEMENT DES DEUX-SÈVRES

CANTON DE MELLE

C.R.C. 4.20

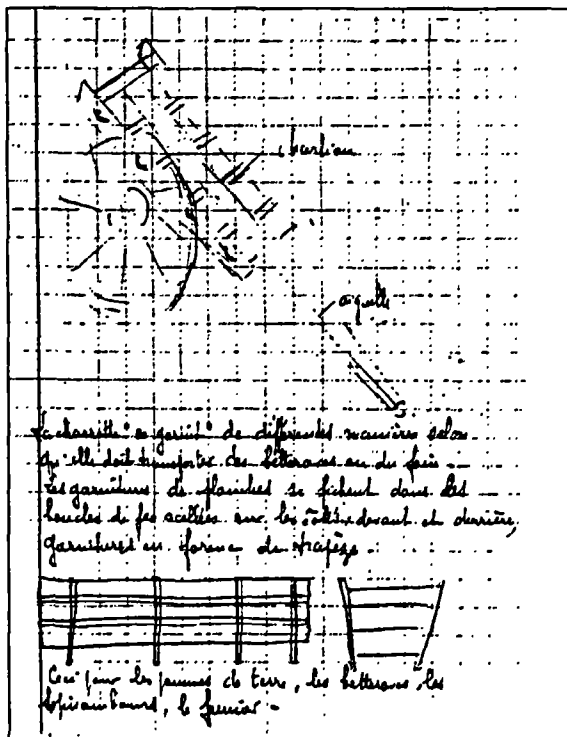
(...) Peu de changements dans le transport des choses depuis 60 ans alors que le transport des gens s'est tout à fait modernisé.

Pour les choses: la charrette, la carriole, le tombereau, la mue.

Pour le transport des bêtes la mue, la camion à bestiaux, l'auto.

La charrette

Se compose du "chartiou", monté sur roues, prolongé en avant par l'aiguille, de chaque côté de laquelle on place les bœufs jougués. Longueur totale: 24 pieds (15 pour le chartiou, 9 pour l'aiguille). (Mesures données par mon voisin, charron de 48 ans, qui compte et commande ses ferrures en pieds, pouces et lignes). Les roues: 1,60 m de diamètre, ferrées en 5 pouces ou 4 pouces, ou 3 pouces 1/2 (épaisseur du fer: 10 ou 12 lignes).



Il y a un siècle, on employait la ferrure à clous (7 ou 8 cm de long – tête carrée ou plate). Puis, on a employé des bandes de fer (1 pied et demi), puis le cercle (depuis 1880 environ). La charrette "se garnit" de différentes manières selon qu'elle doit transporter des betteraves ou du foin. Les garnitures de planches se fichent dans les boucles de fer scellées sur les côtés; devant et derrière, garnitures

en forme de trapèze. Pour le foin et le blé on pose les "ranches" qui ont un rebord dépassant de 30 cm et permettent d'élargir le chargement. Devant l'"échalette" (petite échelle) à laquelle on fixe le câble qui passera par dessus le chargement et sera fixé, en arrière et au dessous de la charrette sur le moulinet.

La charrette à bœufs, en terrain ondulé (coteaux de 80 à 100 mètres) arrive à transporter aisément "3 mille de foin" (1500kg) (2 bœufs ou 4 si la côte est forte.)(...)

Le tombereau

Pour cheval. Basculant en arrière. Contenance un mètre cube, ou un mètre cube et demi. On ne transporte pas les gerbes ni le foin dans un tombereau.

La mue

Cage à claire-voie. Longueur: 2 m environ et presque 1 mètre de large; à l'arrière, un portillon mobile. Montée sur un essteu seulement depuis 1890 environ, au moment où on s'est avisé de transporter dans la mue les personnes avec les denrées. Très employée pour les foires et les marchés au transport des petits porcs, des chèvres et des veaux.

Avant 1890, la mue, uniquement au service des "gorets", munte en avant d'une "aiguille" s'attachait derrière le tilbury ou le char à bancs directement à l'essteu. Maintenant, le cheval s'attelle à la mue et le conducteur a son portillon (très étroit) sur la droite du véhicule.

Le "portillon de derrière" est pour les animaux. Mue dernier cri, employée depuis 5 ou 6 ans, montée sur roues à pneus.

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DES DEUX-SÈVRES

RÉGION DE CHIZE, LES FOSSES, PRAHECQ, PAR

H. SABOURIN, INSTITUTEUR À PRAHECQ

C.R.C. 4.15

(...) Ils ont toujours connu la charrette pour le transport des foins et des vins. (...) Pour conduire aux foires les petits animaux (veaux, porcelets...) la charrette se voyait suppléer par la "mue à gorets", petite charrette permettant le trot du cheval et conduisant occasionnellement les personnes. La "mue" avait trouvé son extension précédemment au char à bancs qui la supplanta. Son rôle se borna exclusivement au transport des porcs ou des petites charges variées. De nos jours encore il en existe

quelques spécimens mais il n'en sort plus de neuves. (...)

Les bœufs ont toujours servi à travailler au labour et à traîner des charrettes.

La charrette traditionnelle

La proximité de la forêt de Chizé où le chêne domine parmi les essences fait que le bois de chêne fournit la matière première pour la fabrication des charrettes et tombereaux.

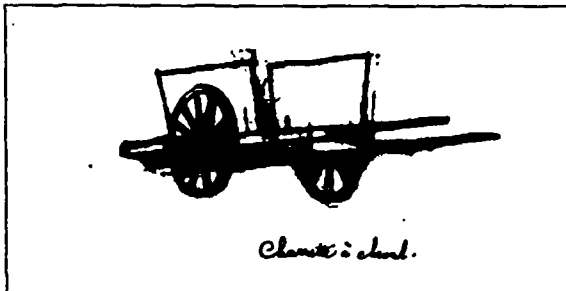
L'ormeau y trouve aussi quelquefois son utilisation.

a) charrette à bœufs

Le corps de la charrette ("châretis") d'une largeur d'1 m et d'une longueur de 4,5 m, est porté par un essieu de fer qui sert d'axe à deux roues de bois encerclées de fer au diamètre de 1,70 m environ. Deux ridelles ou "ranches" préservent la charge du contact des roues sur une longueur sensiblement égale au diamètre des roues.

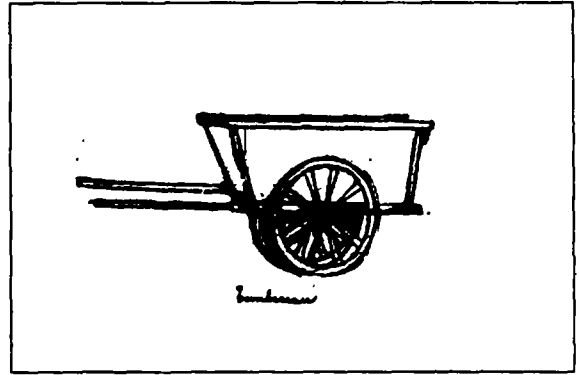
La hauteur des ridelles atteint à peu près 80 cm. Un timon ou aiguille de 3 m permet d'atteler les bœufs de part et d'autre. Un trou à l'extrémité de l'aiguille reçoit une petite tige de fer la "tatoire" qui retient le joug des bœufs. Des "servantes" (tiges de bois articulées), à chaque bout du "châretis" maintiennent le cas échéant la charrette en position horizontale. Un moulinet placé à l'arrière sert à enrouler un câble sur certaines "charretées".

b) charrette à cheval



Charrette à cheval.

Même construction que la précédente. Seules varient quelques dimensions: longueur du corps de charrette 4,50 m. Le limon (ou les "fras") dans lequel rentre le cheval remplace le timon et mesure 2 m. Les "bras" portent crochets et chaînes pour l'attelage.



Le tombereau

Pour transporter des matières divisées comme des betteraves, du fumier etc... on emploie le tombereau, généralement traîné par un cheval avec un mode d'attelage semblable à celui de la charrette. Le plan ressemble au plan d'une charrette mais des "ranches" pleines sont réunies à l'avant par une partie pleine en bois formant ainsi un parallélogramme rectangle à 3 faces latérales. La quatrième qui se place à l'arrière est facultative; on peut la mettre ou l'enlever à loisir... De plus, une barre placée derrière le brancard permet, si elle est retirée, le renversement du tombereau, évitant ainsi la peine du déchargement. La longueur du tombereau mesure de 2 m à 2,50 m plus 2 m de "bras".

La "mue" ou "cochonnière"

Il s'agit là d'une cage dont les parois sont à claire-voie métallique et la base en planches. Les dimensions sont les suivantes: longueur 2 m - largeur: 1 m - hauteur: 1,20 m. Le diamètre des roues ne dépassant pas 0,80 m. (...). Un cheval peut facilement traîner au trot l'ensemble léger qui, en certains cas sert de voiture. La destination des "mues" et par suite leur usage (transport des cochons aux foires) tend à disparaître depuis que les commerçants se rendent au domicile des cultivateurs. Une portière encastrée dans la grille arrière fait pénétrer dans l'intérieur de la mue où le conducteur peut établir une séparation de circonstance entre lui et ses animaux ou installer un siège. Le mode d'attelage est identique à ceux de la charrette ou du cabriolet. (...)

Le diable

Deux sortes d'instruments de transport sous cette dénomination.

a) le "diable" qu'utilisent les marchands de bois pour transporter des troncs d'arbres.

Il est constitué par deux roues de charrettes réunies par un essieu recourbé qui laisse

passage à l'arbre. Une aiguille de 3 m part de l'essieu et s'attache à une charrette. L'arbre est retenu au dessous par des chaînes.

b) souvent le "diable" était un petit chariot à quatre roues d'un diamètre de 30 cm.

Sa longueur et sa largeur mesurent respectivement 1,50 m et 1 m. Deux crochets placés à chaque extrémité servent à accrocher les "traits" d'un cheval. Les diables de cette espèce ne se rencontrent plus que dans de rares maisons où ils ont été transmis par héritage. Ils servaient au transport du vin. Les barriques de récoltant se hissaient facilement avec une planche à une aussi faible hauteur. Depuis la destruction des vignobles par le phylloxera, on prend le diable pour aller chercher quotidiennement le fourrage vert (On a soin à cet effet de le munir latéralement de petites "ranches" pour maintenir le contenu).

ENQUÊTES EN 1944**1 Angles-sur-Anglin**

La plupart des transports se faisaient à dos de mulets "à somme" selon une expression locale.

2 Antran**3 Archigny**

Autrefois, pas de "ranches" sur les côtés et en avant, mais seulement des pieux.

4 Availles-Limouzines**5 Berrie****6 Beuxes****7 Brigueil-le-Chantre****8 Brux****9 Champagné-Saint-Hilaire****10 Champigny-le-Sec**

Utilisation de charrettes et de chariots à deux roues appelés "charabines"

11 Charroux**12 Civaux**

Les véhicules à deux roues étaient tirées par des bœufs et depuis trente ans par des chevaux (enquête du 29 mars 1944)

13 Fontaine-le-Comte**14 Frozes**

Il y a la charrette à deux roues et une sorte de chariot à deux roues "la charabine".

15 Jouhet

Les plus anciennes charrettes ont un essieu en bois, il en existe une qui ne sert plus (enquête du 31 mars 1944). On utilisait la charrette à

deux roues et tractée par des bœufs ou par des ânes. Depuis la guerre de 1914-1918, qui a amené un plus grand emploi du cheval à la ferme, la charrette à cheval à deux roues a pris place à côté de la charrette à bœufs. L'usage de l'âne s'est raréfié.

16 Leigne-Les-Bois**17 Lencloître**

Charrettes à deux roues à essieux en bois ; roues à jantes de bois tenues par des bandes de fer de 90 cm et tenues par des clous de 1 X 10 cm.

18 Magné**19 Marcay****20 Millac****21 Moncontour****22 Mouterre-sur-Blourde****23 Neuville****24 Nieul-l'Espoir**

Véhicules à deux roues avec essieu en bois (enquête du 25 mars 1944).

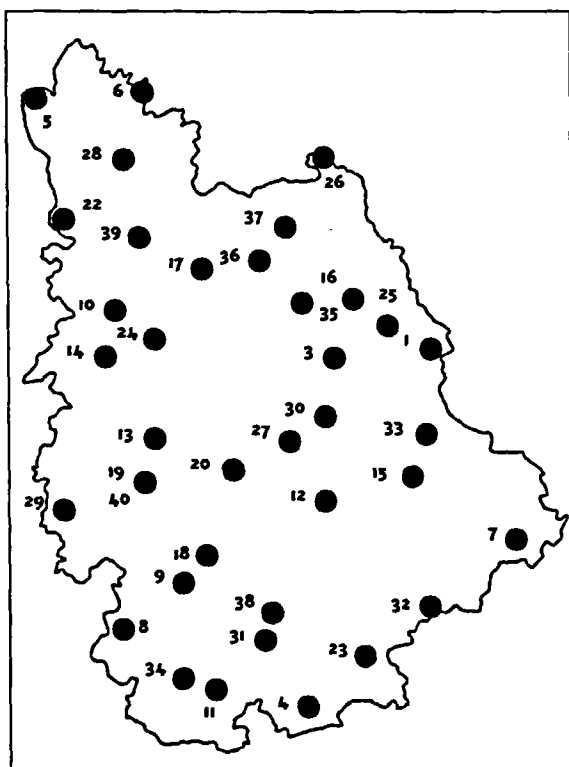
25 Pleumartin**26 Port-de-Piles****27 Pouillé****28 Rossay**

On ne se sert ici que de charrettes à deux roues, pour les bœufs comme pour les chevaux.


L'introduction des bœufs dans la culture ne date que d'une quinzaine d'années. Précédemment, on n'utilisait que le cheval, le mulet et l'âne.

29 Rouillé**30 Saint-Martial****31 Saint-Martin-d'Ars**

Charrettes à deux roues tirée par des bœufs.

32 Saint-Rémy**33 Saint-Savin****34 Savigné****35 Senillé****36 Thuré****37 Usseau****38 Usson****39 Verrue****40 Vivonne**

PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR



ALPES - DE - HAUTE - PROVENCE *
HAUTES - ALPES *
ALPES - MARITIMES *
BOUCHES - DU - RHONE *
VAR
VAUCLUSE *

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

ENQUÊTES EN 1946, 1947, 1954, 1955**1 Ampus**

On utilise les charrettes à deux roues et les tombereaux pour les transports de la pierre, du sable et du fumier.

2 Arcs-sous-Argens**3 Aupt**

Dans la région de Mons-Seillans, on utilise les mulets bâtés car le pays est très accidenté.

4 Bargemon

Les véhicules à quatre roues appelés "prolonges" sont rares.

5 Barjols**6 Bormes****7 Châteauvieux****8 Claviers****9 Cogolin****10 Entrecasteaux**

On a toujours utilisé les charrettes à deux roues mais aussi beaucoup le bât.

11 Fayens-Mons**12 Garde-Freinet (La)**

Les charrettes sont peu larges afin de passer facilement dans les chemins des collines.

13 Lorgue-Taradeau

Pour les transports agricoles, on utilise les charrettes à deux roues ; l'habileté du conducteur consiste à disposer le chargement de manière à bien équilibrer le véhicule, le cheval placé entre

les bras de la charrette ("limanié") porte une large sangle ("ventriero") et une lourde selle ("bastè") ; un chargement trop en arrière tendrait à le soulever trop en avant et appuierait trop sur son dos. Les harnais atténuent ces chocs.

14 Martre (La)**15 Montrauroux****16 Muy (Le)****17 Néoules****18 Ollioules****19 Ramatuelle****20 Saint-Maximin****21 Saint-Zacharie****22 Seillans****23 Seyne (La)**

On utilise les charrettes à deux roues dont les essieux sont bas pour les chemins des collines.

24 Signes**25 Sillans-La-Cascade****26 Sollies-Ville****27 Tourtour****28 Trigance**

Les deux roues offrent davantage de facilité pour tourner et pour gravir les fortes pentes.

29 Vérignon**30 Vidauban**

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 04.01.01

Lieu de conservation Conservatoire ethnologique de la Haute-Provence, Mane

références photos 92.59.01 à 13,

92.59.15 à 16

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 142),

14 rais en section quadrangulaire

(L : 50 ; Ep. 5X5)

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (D. 17 ; L : 36)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4 ; B 3 ; C3 ; D4)

jantes 7 (Ep. 6 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 91)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles (ht : 10 ;

L : 57/18), patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui

constitution du plancher

épars 2 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 265 ; l : 79 ;

sect. 10X6)

CAISSE

aspect basculante autour d'un axe

métallique (L : 93)

protège roue/essieu oui

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ridelles pleines fixes
(h : 41 ; Lh : 185 ; Lb : 160 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fermeture avant du véhicule panneau plein
fixe (h : 67 ; Lh : 79 ; Lb : 78 ; Ep. 2)

fermetures arrière du véhicule panneau plein
mobile (h : 45 ; Lh : 90 ; Lb : 92 ; Ep. 2)

échelette

rehausses oui (h : 18 ; Lh : 185 ; Lb : 178 ; Ep. 2)

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

manœuvre à l'avant gauche

mode de transmission tige métallique (L : 100)

+ 2 traverses en bois articulées reliées entre
elles par une autre pièce perpendiculaire,
et dont une (L totale : 122) est munie de
2 patins

sabots ou patins en bois (H : 44 ; sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles articulées à l'avant

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires pieu de bois vertical fixe
muni d'un crochet, situé à l'arrière du
brancard gauche (h : 53 ; sect. 5X6)

O B S E R V A T I O N S

prov. Merindol Les Oliviers

Type de véhicule fourragère

Réf. AFMA 04.01.02

Lieu de conservation Conservatoire ethnologique de la Haute-Provence, Mane

références photos 92.59.14, 92.59.17 à 29

références dessins

ROUES

nombre de roues 2

type de roues roue à rayons (D. 138),
14 rais de section ovale (L : 51; sect. 5X4)

profil de roues incurvé, légère

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoidal (D. 15; L : 38)

boîte unique

frettes 4 (Ep. A4; B3; C3; D3)

jantes 7 (Ep. 6; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 198; lt : 76;
sect. 6X9)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer (L entre moyeux : 92)

mode de verrouillage écrou et lanière de cuir

graissage graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles

(ht : 10; L : 22/104)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L : 358; l : 88)

constitution du plancher

épars 6 + 2 term.

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifié :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifié :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées, mobiles
(h : 70 ; Lh : 162 ; Lb : 162 ; Ep. 2)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule panneau mobile

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses oui (l : 17 ; Lh : 100 ; Lb : 100 ; Ep. 1)

F R E I N

mode de freinage mécanique (L : 48)

situation du dispositif de manœuvre

manœuvre brancard gauche

mode de transmission transmission par axe

métallique (L : 334) et 2 traverses en bois

articulées reliées entre elles par une autre

pièce perpendiculaire, et dont une est

munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 61 ;

sect. 5X2)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière

des roues

A C C E S S O I R E S

treuil treuil avant (L : 143 ; D. 10)

béquilles articulée, à l'avant, en Y

coffre (L : 89 ; l : 24 ; h : 21) à l'avant du
plancher

sièges banc mobile avant (L : 90 ; l : 35 ; h : 45)

couleur bleue

plaque de propriétaire en fer émaillé :

"Forge et Charronnage/J. Cottier/La Tour
d'Aigle/(Vaucluse)"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Type de véhicule chariot

Réf. AFMA 06.01.01

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Lieu de conservation Ecomusée du Pays de la Roudoule, Puget-Rostang

références photos 92.57.07 à 09,
92.58.02 à 12, 92.58.24

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (h : 17 ;
L : 97 ; l : 9) : armons (L : 94) munis d'une demie-
jante de rond (L : 42 ; l : 4) et sassoire (L : 92)
avant-train : mobilité cheville ouvrière

ROUES

nombre de roues 4

type de roues roues à rayons (D. AV : 90 ;
D. AR : 95), avant : 12 rais (L : 31 ; Ep. 5X3) ;
arrière : 12 rais (L : 33 ; Ep. 3X3), de section
quadrangulaire

profil de roues incurvée (cf. observations)

arrière-train arrière-train (h : 15 ; l : 92 ; l : 5)
muni d'une fourche (L : 108)

liaison entre les trains
longe allongeable (Lt : 238)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Asne
01 = premier musée
visité dans l'Asne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal (AV : D inf : 10 ; L : 22 ;
AR : D inf : 11 ; L : 24)

boîte unique

frettes AV : 4 (Ep. A5 ; B2 ; C2 ; D2) ;
AR : 4 (Ep. A6 ; B2 ; C2 ; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 5) ; AR : 6 (Ep. 5 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 5 ; l : 0,5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

porte-fond

ESSIEU(X)

matière en fer (AV : L entre moyeux : 82 ;

AR : L entre moyeux : 81)

mode de verrouillage écrou

graissage graisse

fusée à léger devers (davantage marqué à
l'avant-train)

modes d'attaches AV : 2 étriers ;

AR : 2 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect manque

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction palonnier (l : 92 ;
sect. 5X5)

CAISSE

aspect manque

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre par
manivelle, au centre du véhicule

mode de transmission chaîne métallique

+ 2 traverses en bois articulées reliées entre
elles par une autre pièce perpendiculaire,
et dont une (L tot 118; L entre sabots : 111)
est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 23; sect. 7X1)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue sur l'avant-train

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Profil de roues : AV : très léger; AR : léger,
faible écuanteur.

RHÔNE - ALPES

AIN*
ARDECHE*
DROME*
ISERE
LOIRE
RHONE*
SAVOIE*
HAUTE-SAVOIE*

*Ce département, n'ayant fait
l'objet d'aucune enquête, n'est pas traité
dans cette étude

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE

COMMUNE DE VAULNAVEYS-LE-HAUT,

LE 04 MAI 1937, RÉGION DE LA TOUR DU PIN

C.R.C. 4-13.

Les véhicules en usage dans la région de Vaulnaveys sont tels qu'ils existaient autrefois, à savoir : le petit tombereau pour le charroi du fumier et des récoltes, le lourd char à 4 roues; le traîneau, sorte de charrette dont les roues de devant, plus hautes que celles de derrière permettent de rétablir l'équilibre du chargement descendant une "rîpe" (pente); le traîneau à 2 roues placées à l'avant, tandis que l'arrière traîne sur le sol et sert de frein; la louène ou luge pour descendre la récolte de la montagne. Ces véhicules sont en usage pendant la belle saison.

En hiver s'emploie rarement le traîneau ordinaire, attelé d'un cheval ou d'un mulet pour le

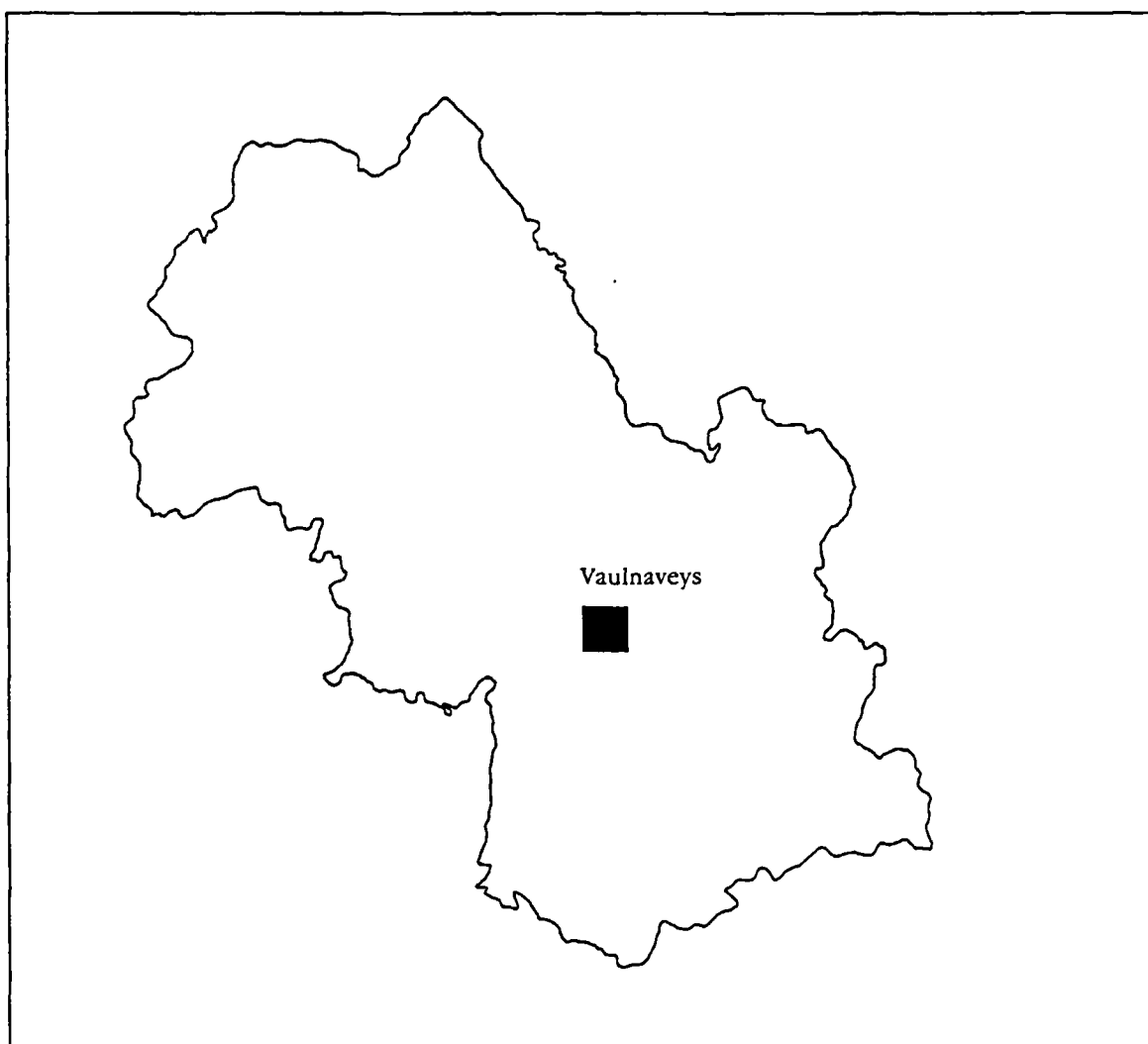
transport des personnes ou des denrées.

Quelquefois, pour descendre le foin, on se sert de branchages grossièrement assemblés traînés par des bestiaux ou par l'homme lui-même.

Pour traîner dans les "drayes" (couloirs) le bois des forêts domaniales, ou communales, on emploie un appareil appelé clon, languelle, ou cognette.

Voici les caractéristiques de ces divers instruments:

a) tombereau : est formé d'une caisse en frêne avec fond en sapin. Cette caisse est longue de 1,50 m, large de 0,80 m et profonde de 0,30 m. Elle contient environ 0,34 m³. Elle est portée par 2 roues de 0,80 m de diamètre avec jante en frêne, rayons en chêne, acacia ou mûrier et moyeu autrefois en noyer, mais actuellement en orme. L'essieu volumineux (0,15 m de section), est en bois garni d'un manchon en fer à ses deux extrémités. Les jantes ont une largeur de 6 cm. Il y a 50 ans les jantes n'avaient aucun bandage métallique. Plus tard, elles furent



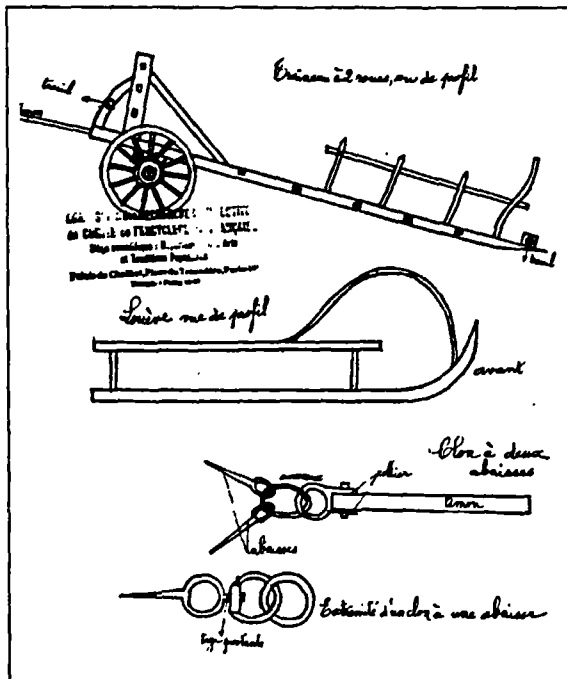
garnies de grosses plaques de fer fixées à la jonction des parties de la fante. Les bœufs et les vaches liés au joug de bouleau sont attelés à un timon de frêne long d'environ 1,50 m.

b) char à 4 roues : mêmes essences employées pour leur construction. Longueur : 3,20 m ; largeur : 1,20 m, hauteur du plancher au dessus du sol : 0,90 m ; diamètre des roues de devant : 0,80 m ; des roues de derrière : 0,90 m.

c) traîneau : longueur : 3,20 m ; largeur : 1m20 ; hauteur (devant : 0,80 m ; derrière : 0,70 m) ; diamètre des roues de devant : 0,80 m ; des roues de derrière : 0,70 m.

endroits difficiles, le clon n'a qu'une abaisse mobile sur l'anneau qui la porte. De cette façon si, à un tournant brusque, la pièce de bois quitte la "draye" et culbute, l'abaisse pivotant dans l'anneau, le tronc suit le mouvement et l'attelage ne risque pas d'être entraîné par le poids. (voir croquis).

Nota : Depuis environ 50 ans, l'âne a cessé d'être employé pour les transports. (...)



d) traîneau à deux roues : (voir croquis)
longueur totale : 4 m à 4,50 m ; diam. des roues : 0,70 m.

e) louève : (voir croquis) en bois de sapin, analogue à la schlitte vosgienne : longueur : 1,50 m ; largeur : 0,80 m. Elle est manœuvrée à la main.

f) traîneau ordinaire : longueur 2 m ; largeur : 1,10 m ; hauteur au dessus du sol : 0,50 m. Les patins sont en bois non ferrés. Ils portent 4 montants appelés jambes auxquels sont fixés 2 traverses supportant le plancher.

g) "clon" : est tout entier en fer, sauf le timon auquel, par un collier boulonné, est fixé un anneau solide qui en tient un autre. Ce dernier porte un ou deux autres anneaux plus petits terminés par des dispositifs en fer, pointus à leur extrémité libre et appelés "abessets" (abaisses). Les pointes de ces abaisses sont enfoncées dans la section de l'arbre. L'attelage peut traîner alors deux troncs à la fois. Pour les

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

CANTONS DE SAINT-HAON-LE-CHATEL, LA PACAUDIÈRE, PAR LOUIS TAVERNE, AMBIERLE C.R.C. 4-39.

(...) Jusqu'en 1890, les ânes étaient nombreux dans la région, les mulets, au contraire, très rares : aujourd'hui les chevaux ont remplacé les premiers et quelques mulets sont utilisés, on ne voit presque plus d'ânes. Ceux-ci ont servi comme bête de somme jusque vers 1870; ensuite ce furent seulement des bêtes de trait. (...)

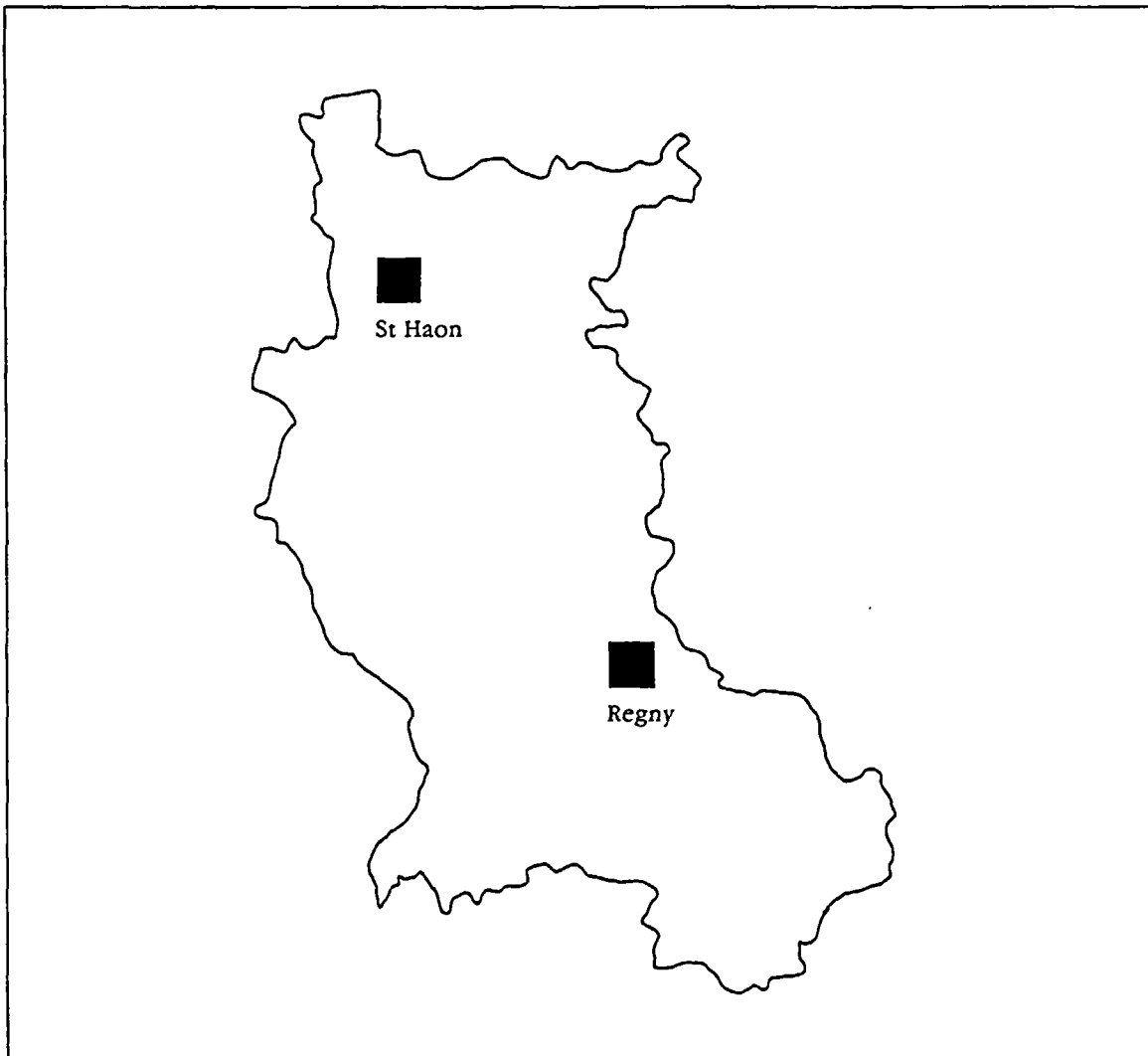
Le chariot : transport des choses

Un chariot très répandu jusqu'en 1910, et utilisé encore aujourd'hui par les pauvres gens est la "charte", charrette à bras formé d'un bâti rectangulaire plat assez sommaire à quatre-voies (largeur 0,75 longueur 2,50 m) y compris les deux brancards qui y sont réunis à l'extrémité par une traverse solidaire (roues cerclées en fer,

à rayons, de 0,60 m de haut). On se rend avec elle au bois faire la provision de longues branches en vrac et de grands genêts en fagots. Jusque vers 1890, elles n'avaient pas de frein, le chargement débordant d'un mètre par derrière frottait sur la route et freinait d'autant plus qu'on élevait plus haut les brancards. Depuis le frein a évolué comme nous le verrons plus loin, et elles sont maintenant munies de frein à vis et manivelle. .

On voyait avant 1870, des charrettes analogues, quoique de plus grandes dimensions, et qu'on attelait d'une seule vache entre les brancards. Ceux-ci passaient dans deux anneaux en rameau de chêne tordu, en osier fort ou en osier torsadé et fixé aux extrémités d'un joug spécial, très court.

Plus le pays est "revers", c'est-à-dire aux pentes accentuées, plus rares sont les chars à 4 roues, plus nombreuses les charrettes à deux roues basses (0,60 m) munies d'un timon axial et attelées de 2 vaches. La légèreté de la charrette ménage ces bêtes qui doivent rester laitières tout



en faisant des charrois. Seuls les camionneurs de lourds chargements, bois, buttes, foin, paille etc... ont une ou deux paires de bœufs et des chars à 4 roues.

La charrette précitée comporte un plancher long et étroit formé de deux longerons rapprochés nommés "banc" avec une planche entre les deux; quatre piquets nommés "palières" engagés par leur extrémité inférieure dans l'extrémité de la planche et les bancs, s'élèvent obliquement pour former les quatre angles du caisson qui reçoit la charge. En fait, les 2 palières de droite sont solidaires étant rassemblées par des planches jointes; elles forment la ridelle de droite; de même pour la ridelle de gauche : la forme de ces deux ridelles est légèrement concave en longueur pour compenser la capacité.

A mi-côte et en plaine, le véhicule à 2 roues le plus usité est le tombereau analogue à celui des villes, de grande capacité à deux brancards pour les chevaux, à caisse réduite d'un tiers environ, avec un timon pour les attelages à deux vaches. Dans la plaine, à St-Germain-L'Espinaisse, St-Romain-la-Motte, le tombereau s'appelle "massou".

Char à quatre roues

Ce char est utilisé dans la grande majorité des fermes de la région le plus généralement avec un timon pour être tiré au joug, quelquefois avec deux brancards pour le cheval. Il est construit en bois de frêne et de hêtre. Les roues de devant ont 0,96 m de diamètre, celles de derrière 1,20 m.

Notons en passant une curieuse manœuvre pour rouler les chars à foin dans les prés très en pente : au moment de les charger, on les oriente dans le sens d'une courbe, et l'on intervertit provisoirement la grande roue avant de l'arrière avec la petite roue de l'avant-train, de sorte que jusqu'à ce qu'un chemin plan soit atteint le centre de gravité du chargement demeure, reporté vers l'amont.

Chaque essieu à 0,96 m entre les moyeux et les essieux sont distants de 3 mètres.

Les essieux sont reliés par une pièce axiale, le "forcet", solidaire de l'essieu arrière et qu'une cheville ouvrière dite "poupan" articule avec l'essieu avant. Reposant sur les porte-bancs, sur les essieux plus hauts que le forcet et parallèles à lui, deux longerons nommés bancs sont solidaires par les traverses, sur lesquelles repose une longue planche assez étroite obstruant leur intervalle. Cette planche porte à ses extrémités

des entailles pour l'introduction des 4 "palières". Une palière est une pièce de bois équaree d'environ un mètre. On y insère à 0,15 m de son extrémité inférieure une grosse cheville perpendiculaire (de 0,15 m environ). Pour mettre en place la palière à une des extrémités des bancs, on introduit sa partie inférieure entre le banc et les forcets, la cheville en dessus qui bute sur ce forcet et empêche la palière de descendre de plus de 0,15 m. Les deux palières du côté droit sont reliées solidairement, à leurs extrémités supérieures, par une barre horizontale nommée perche, percée de trous dans sa longueur. Dans ces trous sont fixés des petits barreaux parallèles aux palières, allant de la perche au banc et formant la paroi de droite, à claire-voie du char.

Cette paroi ou ridelle s'enlève et se place d'une pièce. Le système d'appui des palières les maintient obliquement par rapport à la verticale, de sorte que les 2 ridelles en place forment une sorte de caisson prismatique de section trapézoïdale, la grande base du trapèze étant en haut.

Le terme d'"ecrimes" est utilisé tantôt pour désigner les petits barreaux, tantôt par substitution au terme ridelles.

Le char comprend en outre un jeu de ridelles à parois pleines, pour le transport des pommes de terre, sable, etc... Installer ces dernières s'appellent "monter le barreau". Le système comporte en outre deux trapons trapézoïdaux, pour clore le devant et le derrière du caisson. Ces trapons ont aux angles supérieurs deux trous ronds où s'engagent les extrémités dépassantes des perches, qui sont ensuite clavetées à l'extérieur.

Pour le transport du foin et de la paille, on utilise avec les ridelles à claire-voie, une échelle et un "vrepî" (épi). L'échelle a deux montants qui se rejoignent par le haut et qui par le bas s'engagent dans des douilles fixées au bout antérieur des bancs. Cette échelle maintenue verticale porte 3 barreaux. Le verpi, enchâssé verticalement aussi sur l'essieu arrière, est une perche découpée en encoche sur sa face arrière. Ces encoches sont taillées de façon à s'opposer à un glissement de bas en haut. Ces deux pièces sont en outre enclavées dans les bancs qui les supportent.

Quand un haut chargement de foin a été entassé sur le char, on le raffermir et le solidariser avec celui-ci au moyen d'une longue perche encochée à son extrémité antérieure laquelle

s'engage sur l'un des barreaux de l'échelle. La perche est alors couchée en longueur au dessus du chargement, sur lequel on le comprime avec force au moyen d'une corde attachée à son extrémité postérieure. La corde est ensuite saisie dans une encoche de l'épi et nouée autour de celui-ci.

Les ridelles sont trop rapprochées vers le bas pour permettre le transport des tonneaux plantés verticalement qui reçoivent la vendange à cette époque. On les remplace donc soit par quatre palières mobiles, aux extrémités supérieures desquelles on attache deux perches au moyen de cordes, soit par un sillot, échelle courte très large à montants verticaux, fixée sur l'avant, et qui reçoit sur son barreau intermédiaire les extrémités des deux perches latérales.

Deux palières et une chaîne de fer qui embrasse le dernier tonneau, fixent l'extrémité postérieure des perches.

L'emploi de tonneaux défoncés d'un bout, dits tonneaux de vendanges, est limité aux cantons de St-Havre-Le-Châtel et la Pacaudière. Ailleurs, on charge sur les chars deux rangs de comportes qu'on appelle ici les bennes.

Le timon pour l'attelage au joug présente au-dessous à 35 cm avant l'extrémité antérieure un talon formant une encoche opposée à un glissement vers l'arrière. Il est équarri sauf à cette extrémité. Il porte pour l'attelage plusieurs trous verticaux au-delà de ce talon, vers l'avant et, au milieu de sa longueur, un autre trou vertical pour la virole.

Cette virole est une planchette de forme circulaire, débordant légèrement la largeur du timon, et pourvue de pointes assez aiguës sur son pourtour.

Elle s'oppose à l'habitude que prennent fréquemment les bêtes sous le joug de tirer en se couchant l'une vers l'autre, les flancs en contact et les jambes obliques de haut en bas et en dehors à mi-côte et en plaine. Les éléments de ces véhicules sont soignés, rabotés, équarris et les véhicules peints en gros bleu, sauf l'intérieur du caisson ou du barrou et l'extrémité arrondie du timon. Avant 1900, les scieurs de long des bois de La Madeleine, de Cremeaux, amenant vendre leurs planches à "la foire aux planches" de Saint-Forgeux Lespinnasse (22 avril) se constituaient des charrettes à deux roues bien plus frustes encore; ces roues n'étaient pas entourées d'un cercle, mais les 6 jantes étaient liées les unes aux autres par 6 segments de cercle de fer. Ils vendaient le chargement et le

chariot au besoin celui-ci par pièces, et remontaient avec leur seul attelage de 2 vaches nourries à l'avoine pour mieux supporter le trajet.

Les jantes "larges comme deux mains" n'étaient pas découpées à la scie, mais arrondies à l'herminette, les essieux tout en bois, ou avec une simple lame de fer dite gueule de loup "eau point" flottant en dessus, les moyeux parfois frettés de courdilles (anneau en branches de châêne tordu). Le grincement des roues sur le moyeu signalait de loin le charroi, bien que l'on graissait de temps à autre avec du genêt vert ou bien de la bouse de vache.

Ajoutons qu'il y eut également des chars très rustiques à mi-côte et en plaine autrefois: le père Dupont, âgé de 80 ans en 1937, m'a conté que son grand-père (vers 1850) avait un char à quatre roues, construit de ses mains, dans lequel on "n'aurait pas trouvé de fer de quoi éborgner un homme!".

Le joug, en bois de hêtre, aune ou noyer, a une longueur variant avec la grosseur des animaux à lier. Ses parties sont les bouts, les têtères et au centre l'attelle. Celle-ci présente deux trous dans lesquels sont fixées les extrémités des deux "joëils" ou liures; ce sont des courroies longues d'environ 7 m, larges de trois cms qui fixent le joug, par cinq ou six tours autour des cornes, et sur le front dont elles sont isolées par un coussin de paille tressée ou de cuir rembourré (à pompon de laine rouge) nommé fronté. A la fin de l'enroulement, chaque liure, qui se termine par une partie plus effilée, est arrêtée d'un nœud sur une petite cheville fixée dans le joug.

Deux courdilles faites aujourd'hui dans de longues lanternes de cuir entrelacées, pendent au-dessous et de part et d'autre de l'attelle. L'extrémité arrondie du timon y est engagée et on l'enclave en avant en introduisant dans son trou vertical une grosse cheville à tête autrefois en bois et maintenant en fer, nommée empiure ou attelure. On voit généralement, pendant sous les charriots, plusieurs courdilles de rechanges, car il faut deux courdilles au joug pour former une sorte de cylindre qui rend celui-ci plus solide du timon. L'amplieure permet la traction, le talon du timon commande la retenue et le recul.

Pour les lourds chargements, on attelle plusieurs couples de bêtes (on le fait aussi pour dompter les jeunes, les "chatrons" qui ne sont pas encore "donzés" et qu'on place entre deux couples

d'anciens). Le joug avant est relié au timon par un limon qui est un timon de 0,50 se continuant en arrière par une chaîne. Celle-ci se termine par un très grand anneau qui embrasse obliquement le bout du timon principal où il est enclavé dans une ampliure.

L'aiguillon, qui se nomme "guèse", est en bois de noisetier ou d'alister : long d'environ 2 m, il se termine par une pointe de fer faisant saillie d'un centimètre hors du bois. (...)

Les freins

Nous avons vu que les charrette à bras, retour du bois, avaient de longues branches traînant en arrière sur le sol, pour faire frein. Les bûcherons dans le bois ou les charrières très en pente employaient le même procédé pour les chargements attelés : même ils ajoutaient sur les branches traînantes des pierres ou des fagots posés en travers.

Souvent, on barre une ou deux roues du char en introduisant entre deux rats une perche tenue à la main, ou mieux en enchaînant une jante au banc voisin.

Dans les véhicules les plus frustes, la barre transversale chargée de freiner les roues à l'arrière était commandée par une tringle et un levier qu'il fallait tenir ferme à la main durant toute la descente. Plus tard, une chaîne à maillons jointe à une crémaillère en fer, fixée au banc recevait et immobilisait le levier.

Depuis 1880, le frein à manivelle et à vis est partout utilisé. La manivelle est fixée près du siège pour les voitures à âne ou à cheval. Pour les voitures à bœufs, la traverse portait les sabots de frein; elle présente en son milieu l'écrou manœuvré par la vis, et il faut se rendre à l'arrière pour trouver celle-ci au moyen d'une barre qui traverse la tête en coulissant. (...)

nature des matériaux ou marchandises à transporter. Le tombereau de jadis était sensiblement le même qu'aujourd'hui; quant au chariot que l'on appelait charrette et qui est encore en usage dans les régions très accidentées, il se différenciait du char en ce qu'il n'avait que deux roues. Anciennement les esleux étaient en bois très dur, chêne, noyer. Toujours à cause de la rareté du fer, comme cependant il fallait aux roues un bandage en fer, les deux mêmes roues servaient alternativement, dans les petites fermes, au chariot et au tombereau.

Dans le tombereau, dont la capacité ne dépassait jamais le mètre cube on menait par tous chemins, même les plus mauvais, fumiers, racines, pommes de terre, sacs ou provisions de toute nature, ou s'en servait comme aujourd'hui pour la conduite des matériaux, etc. Dans le chariot, on menait surtout foin, paille, grains en sac, etc.

Le char à quatre roues n'est venu qu'à partir de 1870-1890. Son emploi exige des chemins et des routes convenables et suffisamment entretenues. La voiture sur ressorts n'est arrivée qu'avec les chevaux également vers 1870-80. Elle était très anciennement connue, mais seuls les négociants, ou gens fortunés, châtelains ou gros propriétaires possédaient des chevaux. (...)

EXTRAIT

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

RÉGIONS DU ROUANNAIS ET DU FOREZ

COMMUNE DE REGNY, PAR MARIUS MILLET

C.R.C. 4-31.

(...) Mais le moyen de portage le plus employé avec le portage à dos d'homme était l'attelage à bœufs ou vaches. Chaque ferme jadis avait une ou plusieurs paires de bœufs. Les petites fermes se contentaient de vaches. Ceci nous conduit au roulage au charroi, transport par tombereau ou chariot. Jusqu'en 1870, le chariot à bœufs et le tombereau étaient tels employés suivant la

Type de véhicule triqueballe:

Réf. AFMA 38.01.01

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée 73.40.1.7.

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos pas de photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2 (D. 51)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais
(L : 13 ; sect. 3X4) ; section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 13 ; L : 20)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.
1 : A2 ; B2 ; C2 ; D3)

jantes AV : 5 (Ep. 5 ; l : 4)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 4)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière bois, AV (L voie : 91)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches deux clous

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

TRACTION

mode de traction timon rigide

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

mobiles

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant : corne (h : 138 ; L sup : 96 ;

L inf : 101) et arrière : corne (h : 97 ;

L sup : 97 ; L inf : 84)

rehausse

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière

(L : 88 ; D. 5)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

don : Martin Giraud à La Bati-Gresse (Isère)

utilisation : muni de patins et de roues de

petits diamètres à l'avant, le char sert au

transport du foin dans les terrains en pente. Il

a été fabriqué en 1925 par M. Léon Giraud

autres dimensions : patin (L sup : 122 ;

L inf : 66 ; h : 34) ; boucle de rancher

(sect. 6X5) ; manivelle de treuil (L : 58)

Type de véhicule chariot à 3 roues

Réf. AFMA 38.01.02

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble.

N° inventaire musée 77.8.1.

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 3 (AV : D. 50; AR : D. 37)

type de roues roue à rayons, AV : 5 rais

(L : 29; sect. 3X2); AR : 7 rais (L : 11;

sect. 4X1,5), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, AV (D inf : 7; L : 12);

AR (D inf : 5; L : 17)

boîte unique

frettes AV : 2 (de ext. vers int. 1 : A1,5; B1,5);

AR : 4 (de ext. vers int. 1 : A1,5; B1,5; C1,5;

D1,5)

jantes AV : (Ep. 2; l : 3); AR : (Ep. 4; l : 1,5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 0,3; l : 3)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description armons reliés par

une sassoire

avant-train : mobilité sans

arrière-train sans

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 54); AR (L voie : 17)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles

(h max : 29; L max : 11; L min : 7)

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92 15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

int. : intérieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

l. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales sans

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage fourche à 4 dents

situation du dispositif de manœuvre milieu
de l'essieu

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

provenance : "Molliessoulaz", commune de
Queige (Savoie), achat.

caisse : pas de plancher, possibilité de poser
une caisse sur des traverses parallèles (L : 140 ;
l sup : 75 ; l inf : 43) aux longerons permettant
son maintien.

utilisation : pour remonter de la terre ; il était
utilisé dans les champs à forte pente. On
chargeait la terre dans deux paniers.

roue de l'avant-train : système de roue de
brouette.

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 38.01.03

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée

références photos pas de photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 72 ; AR : D. 72)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 20 ; sect. 5X5) ; AR : 12 rais (L : 17 ; sect. 4X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 19) ;

AR (D inf : 15 ; L : 25)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

l : A4 ; B3 ; C3 ; D4) ; AR : 4 (de ext. vers int.

l : A5 ; B2 ; C2 ; D2)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 6) ; AR : (Ep. 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 320 ;

L sous caisse : 20 ; sect. 6X8 ; l : 80)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 104 ;

l : 15 ; h : 41) ne tourne pas ; système

particulier

avant-train : mobilité

arrière-train arrière-train (L : 88 ; l : 5 ; h : 52)

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière bois, AV (L voie 84) ; AR (L voie : 90)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie : 02 = département de l'Aisne 01 = premier musée visité dans l'Aisne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographique prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière AV : train avant D : diamètre div. : nombre de divisions Ep. : épaisseur ext. : extérieur b. / H : hauteur inf. : inférieur int. : intérieur L : longueur l. : largeur max. : maximum min. : minimum sect. : section sup. : supérieur t. : total term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 118 ; L sup : 100 ;

L inf : 100 ; sect. 6X2) et arrière (h : 118 ;

L sup : 100 ; L inf : 100 ; sect. 6X2)

rehausses

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre brancard

droit à l'avant

mode de transmission traverse au centre

(L : 136) à l'arrière

sabots ou patins AR : métalliques (H : 29 ;

sect. 6X2)

emplacement des sabots ou patins derrière

les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuils perpendiculaires avant

(L : 96 ; D. 6) et arrière (L : 96 ; D. 7)

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire brancard droit :

"Ramel Cus St Ave/propriétaire à/Domene Isère"

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

complément attache plancher : grands patins
en fer, à l'arrière, reliés directement au
plancher

complément verrouillage : AR (rondelle +
clavette)

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 38.01.04

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée 73.35.1

références photos pas de photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 86 ; AR : D. 96)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 24 ; sect. 5X5) ; AR : 12 rais (L : 28 ;

sect. 5X5), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 31) ;

AR (D inf : 15 ; L : 31)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

AR : (de ext. vers int. l : A5 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV : (Ep. 6 ; l : 6) ; AR : (Ep. 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 114)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 106 ;

l : 13 ; h : 30) ; armons (L : 150) reliés par

une sassoire (L : 104)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 114 ; L : 7 ; h : 50)

fourche (L : 178)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 155)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 88) ; AR (L voie : 90)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins clous

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 144 ; L sup : 127 ;
L inf : 127) et arrière (h : 144 ; L sup : 127 ;
L inf : 127)

rehausse

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre traverse
de frein à l'arrière

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées reliées entre elles par une autre
pièce perpendiculaire, et dont une
(L tot : 146 ; L entre sabots : 120) est munie
de 2 patins

sabots ou patins manquent

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil treuils perpendiculaires avant (L : 116 ;
D ; 8) et arrière (L : 100 ; D. 7)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

achat, prov. : ferme du château de la
Chammetière, Meylan (Isère)

remarque : la longe s'arrête au départ de la
fourche arrière

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 38.01.05

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée 76.9.1.

références photos 92.34.14 à 20

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 84 ; AR : D. 89)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais
(L : 25 ; sect. 5X4) ; AR : 12 rais (L : 27 ;
sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, AV (D inf : 15 ; L : 25) ;
AR (D inf : 15 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.
1 : A4 ; B2 ; C2 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int.
1 : A6 ; B3 ; C2 ; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 6 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. 6 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 75 ; D. 1)
(cf. observations)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 90 ;
l : 7 ; h : 24) ; armons (L : 109) reliés par
une sassoire (L : 127)
avant-train : mobilité rond et jante de rond

arrière-train arrière-train (L : 88 ; l : 7 ; h : 28)
fourche (L : 159)

liaison entre les trains
longe fixe (L : 263)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 90) ; AR (L voie : 88)

mode de verrouillage clavette + rondelle

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 308 ; l. 51)

constitution du plancher

épars 6

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisés
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Alsne

01 = premier musée
visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L. : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (h : 54; L sup : 335)

à barreaux (h : 38; D. : 2)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

manquent

fermeture avant du véhicule

corne avant (h : 135) et

fermetures arrière du véhicule

corne arrière (h : 129)

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission traverse à l'arrière,

à gauche

sabots ou patins en bois (H : 20; sect. 9X8)

emplacement des sabots ou patins derrière

les roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil sans

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

achat, prov. : Gresy (38)

utilisation : transport du foin

palonnier : en bout d'armons, simple traverse

en fer avec deux anneaux aux extrémités

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 38.01.06

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée 83.22.1

références photos 92.34.21 à 25

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 81 ; AR : D. 92)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais

L : 24 ; sect. 6X4) ; AR : 14 rais (L : 30 ;

sect. 5X5), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 19 ; L : 37) ;

AR (D inf : 18 ; L : 38)

boîte unique

frettes AV : (de ext. vers int. l : A8 ; B4 ; C3 ; D4)

AR : (de ext. vers int. l : A8 ; B3 ; C3 ; D3)

jantes AV (Ep. 6 ; l : 8) ; AR : (Ep. 6 ; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (manquant)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 102 ;

l : 15 ; h : 33) ; armons (L : 102) reliés par

une sassoire (L : 108)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 114 ; l : 6 ; h : 48)

fourche (L : 152)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 135)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 82) ; AR (L voie : 84)

mode de verrouillage clavette + rondelle

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 320 ; l. 178)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins boulons

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie : 02 = département de l'Aisne 01 = premier musée visité dans l'Aisne 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie : 92 = photographie prise en 1992 15 = quinzième pellicule photographique 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière AV : train avant D. : diamètre div. : nombre de divisions Ep. : épaisseur ext. : extérieur b. / H : hauteur inf. : inférieur int. : intérieur L : longueur l. : largeur max. : maximum min. : minimum sect. : section sup. : supérieur t. : total term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 130; L sup : 121; L inf : 121;
sect. 7X2) et arrière (h : 130; L sup : 121;
L inf : 121)

rehausses débordement sur les roues

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre milieu
de la traverse arrière

mode de transmission

sabots ou patins métalliques (H : 45; sect. 8X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil treuils perpendiculaires avant (L : 90;
D. 5) et arrière (L : 95; D. 5)

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur sans

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

Don : M. Jean Serra, commune de La Tronche
(38)

char ayant appartenu à M. Ramel qui avait une
exploitation au 16 rue Hector Berlioz à
Domène, et qui fut longtemps Président de la
Chambre d'Agriculture

Remarques : la longe s'arrête au niveau où
commence la fourche; le plancher en bois est
légèrement surélevé par rapport aux roues

Type de véhicule tombereau à godet

Réf. AFMA 38.01.07

Lieu de conservation Musée Dauphinois, Grenoble

N° inventaire musée 81.26.1

références photos 92.34.26 à 30

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 45)

type de roues roue monoxyle

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu bois en saillie (D inf : 9)

boîte unique

frettes

jantes

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous, vis

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 178 ;
sect. 9X6 ; l : 66)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 76)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches encastrure avec

empattement

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b. / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 27 ; sect. : 5X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

provenance : Cervières (Hautes-Alpes)

transport : terre

la caisse (L : 77 ; l : 58 ; h : 47) est basculante
grâce à ses ergots métalliques (h : 21 ; l : 13)
et à une poignée (L : 22 ; h : 12 ; Ep. 4) ; le
fond de la caisse est composé de 6 planches

DESCRIPTION

**CHAR À FOIN (MUSÉE DAUPHINOIS
À GRENOBLE)**

FICHIER X MNATP N° : 43.42.264

RÉF. CALQUE N° : 43.184.325-326-327

AUTEURS : MARCEL BOULIN

Provenance d'utilisaton : Méaudre (Isère)

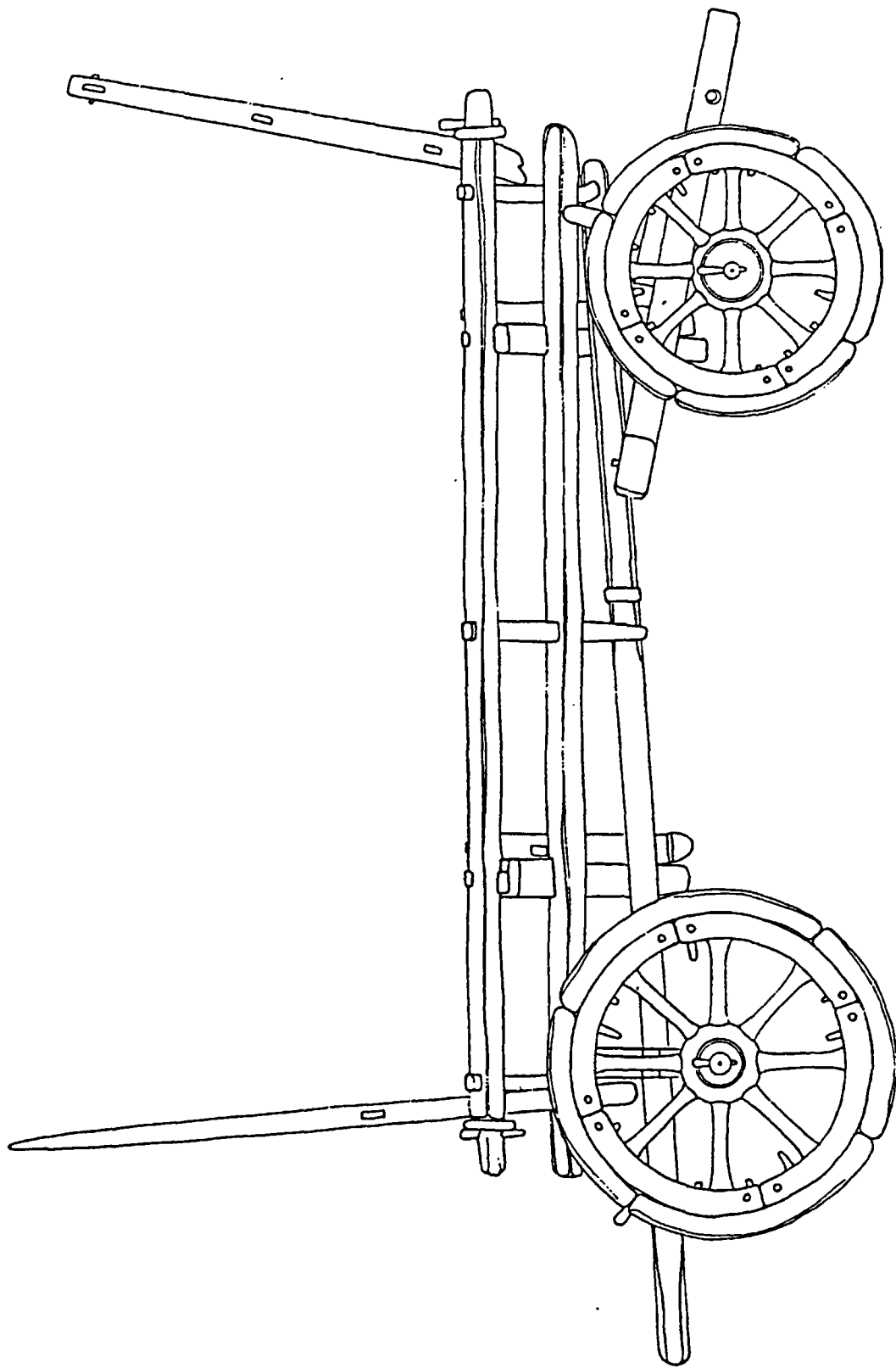
Date : fin XVIII^e siècle

Description : en châtaignier, tout chevillé bois ; le limon manque ; les cerclages des roues sont en châtaignier.

Type de véhicule char à foin

Réf. AFMA

Lieu de conservation Musée Dauphinois à Grenoble N° inventaire musée 43.42.264.



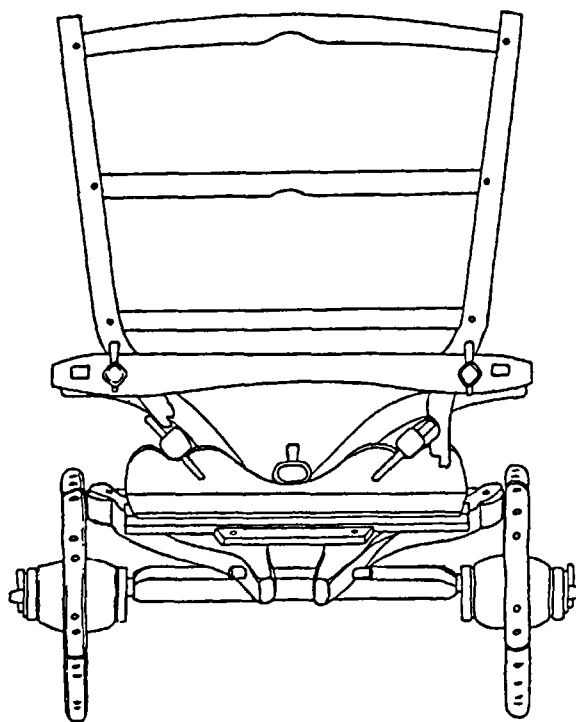
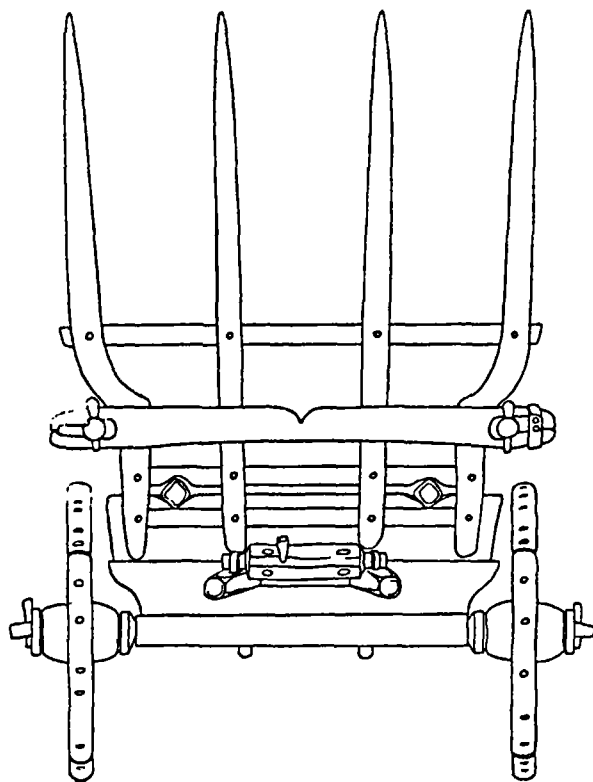
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule char à foin

Réf. AFMA

Lieu de conservation Musée Dauphinois à Grenoble N° inventaire musée 43.42.264



DESCRIPTION

■ CHARIOT POUR LE TRANSPORT DU FOIN
FICHIER X MNATP N° : 46.20.29
CHANTIER 909
RÉF. CALQUE N° : 46.6.23
AUTEURS : JACQUES PERREAU-LEGRAND

Provenance d'utilisation : Villard-de-Lans (Isère)

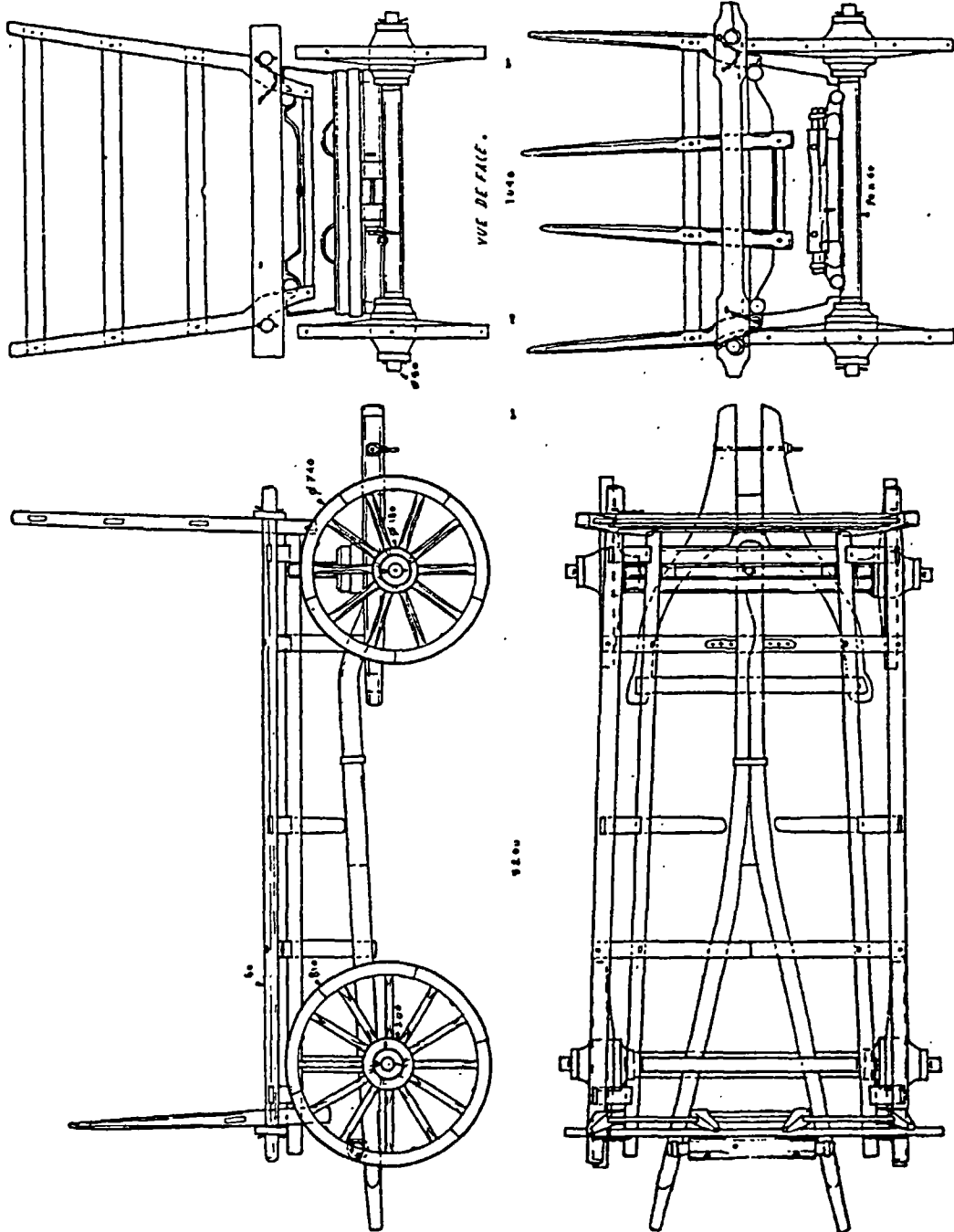
FICHE ILLUSTRÉE DE VÉHICULE

AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule chariot pour le transport du foin Réf. AFMA

Lieu de conservation

N° inventaire musée 46.20.29.



FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 42.01.01

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 71.18

références photos 92.29.17 à 22,

92.33.08 à 13

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ROUES

nombre de roues 2 (D. 90)

type de roues roue à rayons, 12 rais

(L : 27 ; sect. 6X3), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu cylindrique, (D inf : 16 ; L : 36)

boîte unique

frettes sans

jantes (Ep. 10 ; l : 9)

bandage sans

mobilité roue folle

fixation du bandage

ESSIEU(X)

matière bois, (L voie : 100)

mode de verrouillage clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches traverse avec boulons

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 410 ;

L sous caisse : 108 ; L fourche : 161 ; h : 10)

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu essieu (sect. 10X10)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pellicule
photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

L : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
T. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales pleines (h : 38 ; L sup : 186 ;
L inf : 186 ; Ep. 3)

mode de fixation ridelles latérales ranchers

fixes (H : 55 ; sect. : 3X4)

fermeture avant du véhicule plein (h : 42 ;

L sup : 1105 ; L inf : 113 ; Ep. 3)

fermetures arrière du véhicule sans

échelette sans

rehausse sans

F R E I N

mode de freinage sans

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

dit "charouta brouta"

don : Pierre Debatisse

prov. : Calinon à St-Prigot-la-Prugne

transport : terre, fumier...

ut. : montagne

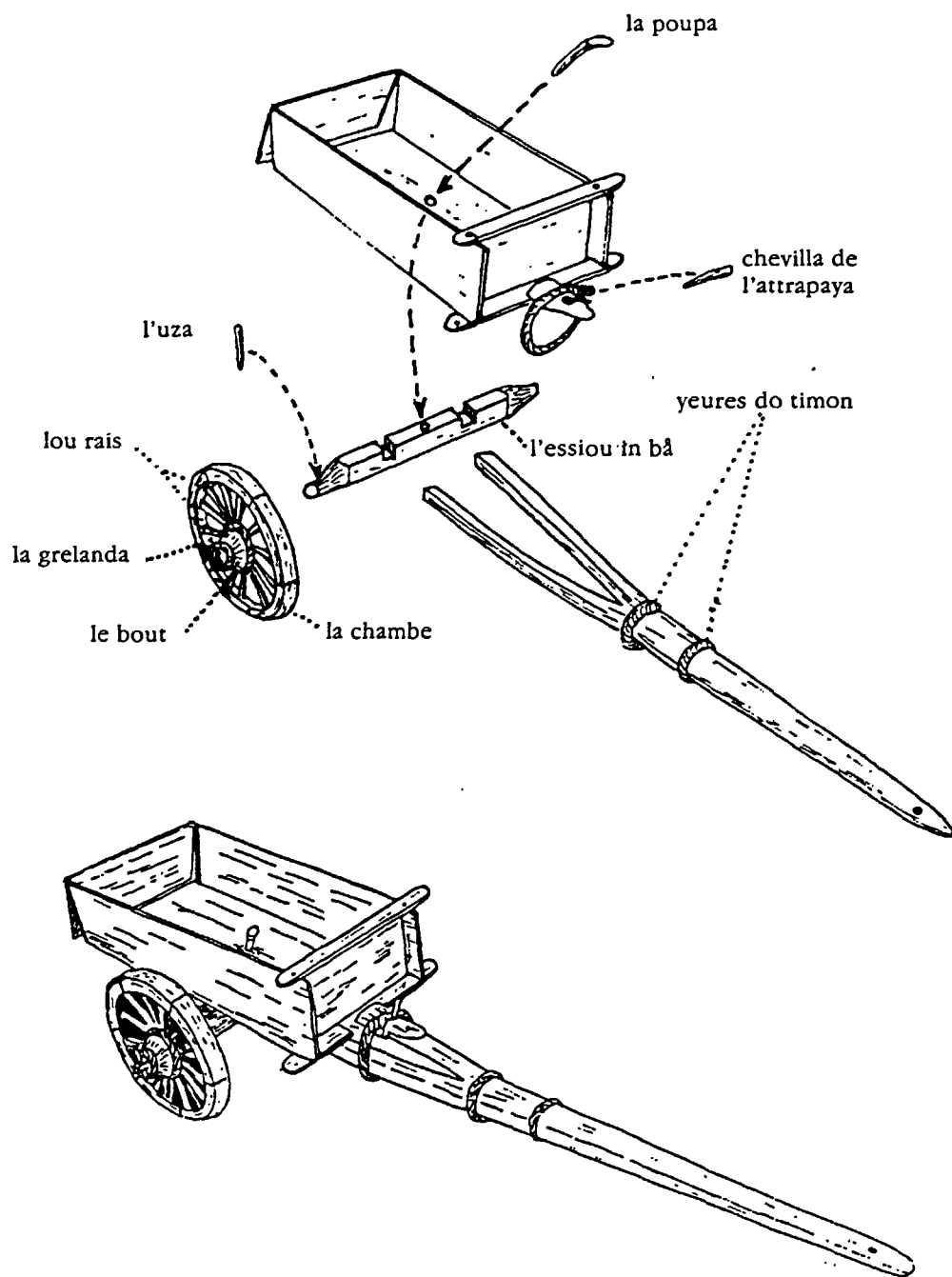
Ce petit tombereau léger a été entièrement
réalisé dans les années 20 ; la caisse est reliée
à l'essieu au moyen d'une cheville qu'il suffit
d'enlever pour "détraper" le chargement ; ce
véhicule est équipé de "roues broutes", c'est-
à-dire réalisées en bois par le paysan-charron ;
non cerclées ; elles s'usaient rapidement, mais
rien n'était plus aisé que d'en fabriquer
pendant l'hiver.

Type de véhicule tombereau

Réf. AFMA 42.01.01.

Lieu de conservation Musée Alice Taverner (Ambierle)

N° inventaire musée 71.18



Dessin : R. Boiron et R. Bouiller

Type de véhicule guimbarde

Réf. AFMA 42.01.02

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 86.14

références photos 92.29.23 à 26;

92.33.04 à 07

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 30)

type de roues roue à rayons, 12 rais

(L : 45; sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, (D inf : 15; L : 31)

boîte unique

frettes 4 (de ext. vers int.)

1 : A4; B2; C2; D3)

jantes 6 (Ep. 6; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 540;

L sous caisse : 260; sect. 11X12; l :)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière L voie : 90

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée

modes d'attaches échantignoles

(h max : 12; L max : 53; L min : 18)

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 260; l. 83)

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu essieu en bois

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Alsne

01 = premier musée visité dans l'Alsne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02 01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 68 ; L sup : 182 ;
Ep. 4) mobiles

mode de fixation ridelles latérales

4X2 ranchers (H : 79 ; sect. : 5X5)

fermeture avant du véhicule

avant (h : 230 ; L sup : 15 ; L inf : 68)

fermetures arrière du véhicule

corne fourragère arrière (h : 175 ; L sup : 87 ;
L inf : 75)

échelette

rehausse sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière,
gauche

mode de transmission traverse (L : 120)

sur chaîne

sabots ou patins métalliques (H : 30 ;
sect. 5X1)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles à l'avant, articulée, de forme
triangulaire (H : 77)

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

charrette dite "barrot", a remplacé le char à
4 roues

provient : Maison Roy de Biesse (St-Just-la-
Pendue)

le timon se prolonge sur toute la longueur du
plancher

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 42.01.03

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 83.11

références photos 92.29.27 à 30;

92.33.02 à 03

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 86; AR : D. 110)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 31; sect. 5X4); AR : 12 rais (L : 43;

sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 12; L : 33);

AR (D inf : 12; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

1 : A4; B3; C3; D3); AR : 4 (de ext. vers int.

1 : A4; B3; C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 5; l : 5); AR : 6 (Ep. 5; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 5)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 321;

l traverse : 94; sect. 7X7)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train L : 106;

l : 10; h : 28); armons (L : 131) reliés par

une sassoire (L : 140)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 105; l : 8; h : 18)

fourche (L : 166)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 278)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 118); AR (L voie : 105)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches 4X2 étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 70 ; L sup : 400 ;
L inf : 380)

mode de fixation ridelles latérales éporons
(H : 105 ; sect. : 7X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 197 ; L sup : 10 ; L inf : 61)

et corne fourragère arrière (h : 152 ; L sup : 98 ;

L inf : 55), présence d'un pieu vertical à

l'avant (L : 212 ; sect. 10X10)

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique (L : 67)

situation du dispositif de manœuvre arrière

mode de transmission à l'arrière

sabots ou patins en bois (H : 39 ; sect. 12X11)

emplacement des sabots ou patins à l'arrière
des roues

A C C E S S O I R E S

treuil manque

béquilles sans

coffre sans

sièges sans

couleur 2 nuances de bleu (train et roues)

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Don : Claude Brunelin ; prov. : St-André-
d'Apchon

Les barreaux des ridelles ne sont pas engagés
dans les longerons

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 42.01.04

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 88.31

références photos 92.30.01 à 13

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 83 ; AR : 105)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 28 ; sect. 6X4) ; AR : 12 rais (L : 36 ; sect. 6X5), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 15 ; L : 34) ; AR (D inf : 19 ; L : 34)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A4 ; B3 ; C3 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A4 ; B3 ; C3 ; D4)

jantes AV : 6 (Ep. 5 ; l : 6) ; AR : 6 (Ep. 6 ; l : 7)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 152)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 89 ; l : 16 ; h : 35) ; armons (L : 132) reliés par une sassoire (L : 110)
avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train échantignole (H max : 22 ; L max : 60 ; L mini : 30)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 204) fixée à épar par boulon

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 89) ; AR (L voie : 80)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 10

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect

protège roue/essieu

Association Française des Musées d'Agriculture

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
02 = département de l'Aisne
01 = premier musée visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : tran arrière
AV : tran avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cliché
de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 47; L sup : 353;
L inf : 422)

mode de fixation ridelles latérales

4X2 ranchers fixes (H : 53; sect. : 5X5)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 186; L sup : 65; L inf : 43)

et corne arrière (h : 148; L sup : 80; L inf : 65)

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre au centre,
à gauche

mode de transmission 2 traverses en bois

(traverse : L : 93) articulées reliées entre
elles par une autre pièce perpendiculaire,
et dont une (L tot : 128; L entre sabots : 128)
est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 34; sect. 6X1)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière (L80)

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue (avant-train + fourche)

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Prov. : La Chènerette (Marols)

Il est étonnant que l'arrière-train soit relié au
plancher par des échantignoles alors que
l'avant-train est muni d'étriers; parmi les
épars, 7 sont en bois et 3 sont métalliques
assemblés par des boulons aux longerons du
plancher.

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Type de véhicule char à vendanges

Réf. AFMA 42.01.05

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 75.14

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.29.31 et 32;

92.30.17 à 22

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Aisne

01 = premier musée
visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 1992

15 = quinzième pel-
licule photographique

26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

h. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

ROUES

nombre de roues 2 (D. 86)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 30 ; sect. 5X3) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 28)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.)

l : A7 ; B2 ; C2 ; D2)

jantes AV : 6X2 (Ep. 5 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 210)

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 99)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés et

échantignoles (h max : 20 ; L max : 37 ; L mini : 18)

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 7

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Ficbe n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Pboto n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre avant
gauche

mode de transmission 2 traverses en bois
articulées (traverse : 91) reliées entre elles
par une autre pièce perpendiculaire, et
dont une (L tot : 153 ; L entre sabots : 135)
est munie de 2 patins

sabots ou patins métalliques (H : 37 ;
sect. 1,5X5)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

Prov. : St-Jean-de-Puy

"barrot" à brancards (dans le prolongement
des limons, mêmes pièces)

plancher à jour constitué de 2 longes
parallèles

transport des bennes à vendanges, voire des
tonneaux (type haquet)

F I C H E I L L U S T R É E D E V É H I C U L E

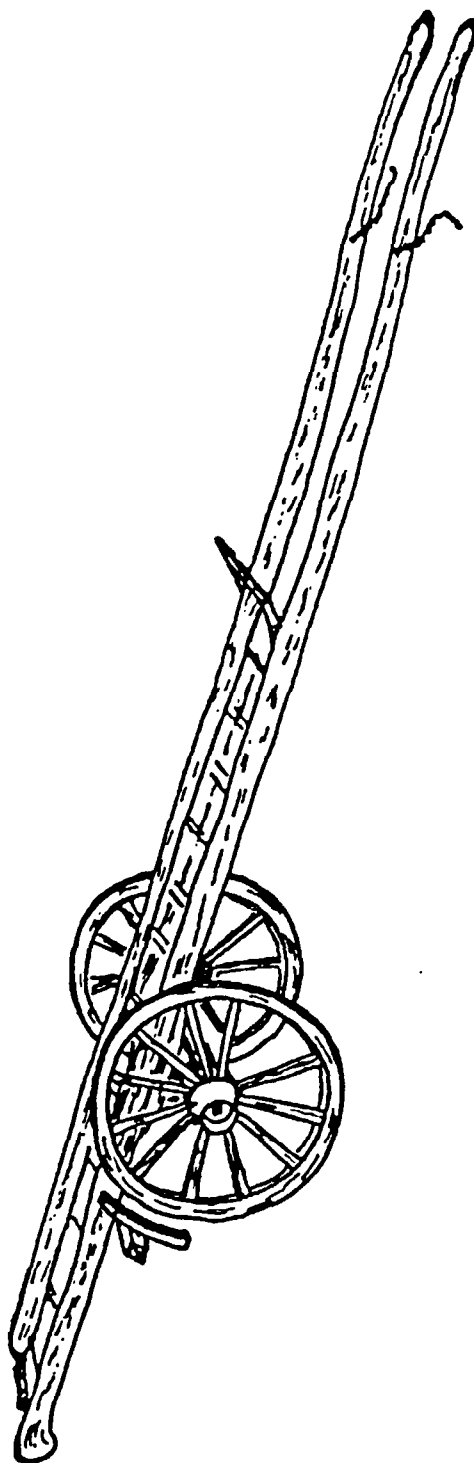
AFMA
Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule barrot

Réf. AFMA 42.01.05.

Lieu de conservation Musée Alice Taverner (Ambierle).

N° inventaire musée 75.14



Dessin : R. Boiron et R. Bouiller.

Type de véhicule sulfateuse.

Ref. AFMA 42.01.06

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 83.12

références photos 92.30.14 à 16; 92.33.01

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 84)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect

constitution du plancher

épars 2

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

ROUES

nombre de roues 2 (D. 84)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais

(L : 29 ; sect. 6X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

1 : A5 ; B2 ; C2 ; D3)

jantes AV : 5 (Ep. 6 ; l : 5)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon rigide (Lt : 305 ;

L sous caisse 60 ; sect. 7X8)

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03 signifie :
 02 = département de l'Aisne
 01 = premier musée visité dans l'Aisne
 03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
 92 = photographie prise en 1992
 15 = quinzième pellicule photographique
 26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
 AV : train avant
 D. : diamètre
 div. : nombre de divisions
 Ep. : épaisseur
 ext. : extérieur
 b. / H : hauteur
 inf. : inférieur
 int. : intérieur
 L. : longueur
 l. : largeur
 max. : maximum
 min. : minimum
 sect. : section
 sup. : supérieur
 t. : total
 term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
h. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales cuve (L : 109 ; D. 84)
et caisse (L : 90 ; l : 55 ; h : 16)

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue-verte due au sulfatage

plaque de propriétaire

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

Tonneau à sulfater dit "touné"

don : Famille Brunelin

prov. : St-André-d'Apchon

plate-forme (L : 168 ; l : 80 ; sect. 7X7)

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 42.01.07

Lieu de conservation Musée Alice Taverne, Ambierle

N° inventaire musée 90.11.01

références photos 92.30.23 à 29;

92.31.01 à 02

références dessins

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 88; AR : 105)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais

(L : 31; sect. 5X4); AR : 12 rais (L : 37;

sect. 5X4), section quadrangulaire

profil de roues incurvé

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14; L : 33);

AR (D inf : 15; L : 33)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.

l : A5; B3; C3; D3); AR : 4 (de ext. vers int.

l : A5; B3; C3; D3)

jantes AV : 6 (Ep. 5; l : 6); AR : 6 (Ep. 6; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction timon articulé (Lt : 345;

sect. 8X10; l : 48)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 103;

l : 11; h : 26); armons (L : 112) reliés par une

sassoire (L : 112)

avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 97; l : 10; h : 30)

fourche (L : 184)

liaison entre les trains

longe fixe (L : 316)

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 87); AR (L voie : 81)

mode de verrouillage écrou

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches étriers

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 385; l. 53)

constitution du plancher

épars 8

maîtres-brins

assemblage épars et maîtres brins tenons et

mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01 03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée

visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule

étudié de la collection

du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie

prise en 1992

15 = quinzième pellicule

photographique

26 = vingt-sixième cliché

de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D. : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales ajourées (L sup : 385 ;
sect. 9X5) à barreaux (h : 88)

mode de fixation ridelles latérales épérons
(H : 104 ; sect. : 8X7)

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 170 ; L sup : 55 ; L inf : 55)

corne fourragère arrière (h : 100 ; L sup : 55 ;
L inf : 40), perche verticale (h : 152 ; sect. 8X8)

rehausses sans

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre à l'arrière
à gauche

mode de transmission

sabots ou patins métalliques (H : 40 ; sect. 6X2)

emplacement des sabots ou patins derrière les
roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil treuil perpendiculaire arrière
(L : 52 ; D. 7)

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

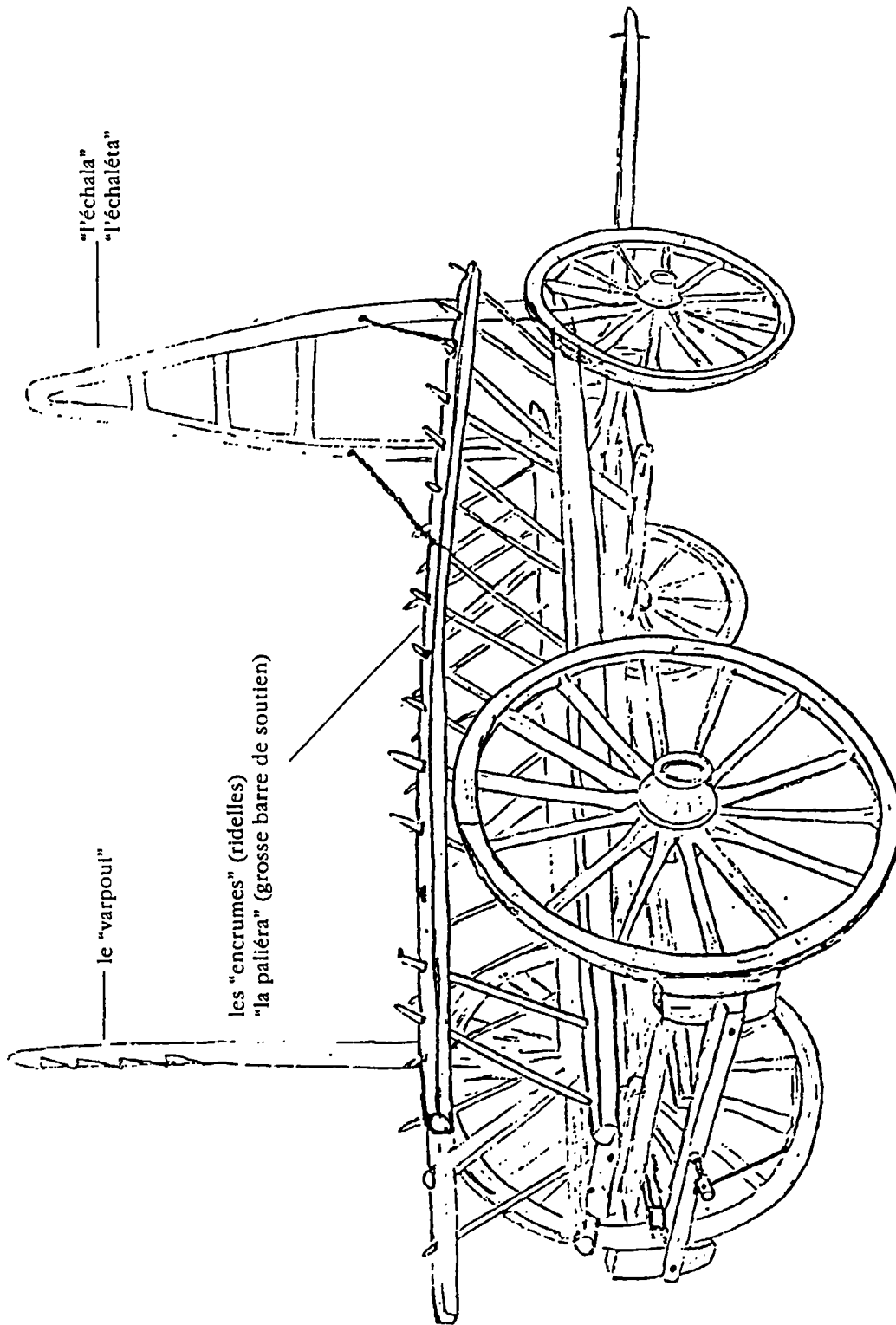
Don : Famille Henri Fradel – Gilberte Goutte
prov. : Sauvain
transformable pour emploi forestier

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 42.01.07.

Lieu de conservation Musée Alice Taverner (Ambierle)

N° inventaire musée 90.11.01.



Dessin : R. Boiron et R. Bouillet

Type de véhicule chariot à 4 roues

Réf. AFMA 42.01.08

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 90.23

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos

références dessins

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description avant-train (L : 110 ; l : 15 ; h : 22) ; armons (L : 130) reliés par une sassoire (L : 110)
avant-train : mobilité cheville ouvrière

arrière-train arrière-train (L : 120 ; l : 11 ; h : 20) fourche (L : 174)

liaison entre les trains
longe fixe (L : 277)

porte-fond

ROUES

nombre de roues 4 (AV : D. 88 ; AR : D. 113)

type de roues roue à rayons, AV : 12 rais (L : 30 ; sect. 6X4) ; AR : 14 rais (L : 42 ; sect. 6X4), section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14 ; L : 34)

AR (D inf : 15 ; L : 36)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int. l : A7 ; B3 ; C3 ; D3) ; AR : 4 (de ext. vers int. l : A8 ; B2 ; C2 ; D2)

jantes AV : 6 (Ep. 6 ; l : 6) ; AR : 7 (Ep. 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 90) ; AR (L voie : 104)

mode de verrouillage écrou
graissage à graisse
fusée droite
modes d'attaches patins boulonnés et 4X2 étriers
suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 332 ; l. 35)
constitution du plancher
épars
maîtres-brins
assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

mode de traction palonniers (Lt : 268 ; sect. 7X5 ; l : 100)

CAISSE

aspect fixe
protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02 01.03 signifie :
02 = département de l'Alsne
01 = premier musée visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26 signifie :
92 = photographie prise en 1992
15 = quinzième pellicule photographique
26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divisions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Alsne
01 = premier musée
visité dans l'Alsne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales ajourées (h : 52; L sup : 412;
L inf : 415; Ep. 9X7)

mode de fixation ridelles latérales 4 épérons

(H : 110; sect. : 9X7) + 2 ranchers fixes à

l'arrière

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette avant (h : 208; L sup : 10; L inf : 60)

et corne fourragère arrière (h : 155;

L sup : 130; L inf : 178)

rehausses sans

F R E I N

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre arrière

gauche derrière

mode de transmission

sabots ou patins métalliques (H : 30;

sect. 6X2)

emplacement des sabots ou patins derrière

les roues du train-arrière

A C C E S S O I R E S

treuil treuil perpendiculaire arrière (L : 58)

béquilles

coffre sans

sièges sans

couleur verte

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

don : Famille Chatard

prov. : St-André-d'Apchon

transport : essentiellement foin

échelette restaurée avec plaque métallique

autres dimensions : brancards de caisse

(sect. 10X7); ridelle haute (sect. 6X8); ridelles

basse (L : 68); ranchers métalliques (h : 60;

sect. 5X2)

Type de véhicule hacquet

Réf. AFMA 42.01.09

Lieu de conservation Musée Alice Taverne, Ambierle

N° inventaire musée 87.05.

références photos 92.31.03 à 07

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 46)

type de roues roue à rayons, AV : 10 rais
(L : 10; sect. 5X4); section quadrangulaire

profil de roues plat

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 14; L : 29)

boîte unique

frettes

jantes AV : 5 (Ep. 1; l : 8)

bandage cercle d'embattage (Ep. 1; l : 8)

mobilité roue folle

fixation du bandage clous

TRACTION

mode de traction timon rigide sur toute longueur (Lt : 302; L sous caisse : 142; sect. 8X8)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 62)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches échantignoles (h max : 20; L max : 64; L min : 121) + patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L: 150; l. 50)

constitution du plancher

épars 4

maîtres-brins oui

assemblage épars et maîtres brins tenons et mortaises

CAISSE

aspect fixe

protège roue/essieu

Abréviations utilisées dans la rédaction des fiches typologiques de véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de l'Aisne

01 = premier musée visité dans l'Aisne

03 = troisième véhicule étudié de la collection du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie prise en 1992

15 = quinzième pellicule photographique

26 = vingt-sixième cliché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divisions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01 03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pellicule
photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

FREIN

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

ACCESSOIRES

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire

autres accessoires

OBSERVATIONS

don : Maison Lièvre

prov. : Le Coteau

utilisation : transport des pierres

autres dimensions : brancards de caisse
(sect. 8X8)

FICHE TYPOLOGIQUE DE VÉHICULE

AFMA

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

Type de véhicule tombereau

Réf: AFMA 42.01.10

Lieu de conservation Musée Alice Taverner, Ambierle

N° inventaire musée 83.28

références photos

références dessins

ROUES

nombre de roues 2 (D. 144)

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 55 ; sect. 6X5) ; section quadrangulaire

profil de roues incurvé

PARTIES CONSTITUTIVES DE LA ROUE

moyeu olivoïdal, AV (D inf : 18 ; L : 37)

boîte unique

frettes AV : 4 (de ext. vers int.)
l : A5 ; B4 ; C3 ; D3)

jantes AV : 7 (Ep. 6 ; l : 6)

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 6)

mobilité roue folle

fixation du bandage boulons

TRACTION

mode de traction brancards (Lt : 295 ;
sect. 11X7 ; l : 110)

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

avant-train : description

avant-train : mobilité

arrière-train

liaison entre les trains

longe

porte-fond

ESSIEU(X)

matière fer, AV (L voie : 73)

mode de verrouillage écrou et clavette

graissage à graisse

fusée droite

modes d'attaches patins boulonnés

suspension directe

PLANCHER

aspect oui (L 187 ; l 84)

constitution du plancher

épars 5

maîtres-brins oui

assemblage épars et maîtres brins tenons et
mortaises

CAISSE

aspect basculante

protège roue/essieu essieu (Dim. 5X23)

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03

signifie :

02 = département de
l'Alsne01 = premier musée
visité dans l'Alsne03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26

signifie :

92 = photographie
prise en 199215 = quinzième pel-
licule photographique26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière

AV : train avant

D : diamètre

div. : nombre de divi-
sions

Ep. : épaisseur

ext. : extérieur

b. / H : hauteur

inf. : inférieur

int. : intérieur

L : longueur

l. : largeur

max. : maximum

min. : minimum

sect. : section

sup. : supérieur

t. : total

term. : terminaux

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D. : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L. : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

FERMETURES

ridelles latérales pleines (h : 63 ; L sup : 205 ;
L inf : 84)

mode de fixation ridelles latérales ranchers
fixes (H : 65 ; sect. : 8X5))

fermeture avant du véhicule plein (h : 65 ;
L sup : 105 ; L inf : 92)

fermetures arrière du véhicule plein (h : 68 ;
L sup : 110 ; L inf : 95)

échelette

rehausse

FREIN

mode de freinage mécanique

situation du dispositif de manœuvre

manivelle à l'avant gauche

mode de transmission

sabots ou patins métalliques (H : 33 ;
sect. 5X2)

emplacement des sabots ou patins derrière
les roues du train-arrière

ACCESSOIRES

treuil

béquilles triangulaire, articulée, à l'avant
(h : 92 ; L : 48)

coffre

sièges

couleur bleue

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

OBSERVATIONS

prov. : Ambierle

transport : fumier...

plancher constitué de quatre planches
mobiles, panneau arrière est muni de deux
poignées verticales en bois

autres dimensions : brancards de caisse
(L : 132 ; sect. 11X7)

Type de véhicule triqueballe

Réf. AFMA 42.01.11

Lieu de conservation Musée Alice Taverne, Ambierle

N° inventaire musée 88.08

Association
Française des
Musées
d'Agriculture

références photos 92.31.08 à 10

TRAINS

Rubrique ne concernant que les véhicules à 3 ou 4 roues

références dessins

avant-train : description

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

ROUES

nombre de roues 2 (D. 155)

avant-train : mobilité

type de roues roue à rayons, AV : 14 rais
(L : 56 ; sect. 8X5) ; section quadrangulaire

arrière-train

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

profil de roues plat

liaison entre les trains
longe

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
dlw : nombre de divi-
sions
Ep : épaisseur
ext : extérieur
b / H : hauteur
inf : inférieur
int : intérieur
L : longueur
l : largeur
max : maximum
min : minimum
sect : section
sup : supérieur
t : total
term : terminaux

**PARTIES CONSTITUTIVES
DE LA ROUE**

moyeu olivoïdal, (D inf : 22 ; L : 37)

porte-fond

ESSIEU(X)

boîte unique

matière fer (L voie : 102)

mode de verrouillage écrou

frettes 4 (de ext. vers int.
1 : A6 ; B3 ; C3 ; D3)

graissage à graisse

fusée

modes d'attaches étriers

jantes 7 (Ep. 8 ; l : 9)

suspension directe

PLANCHER

bandage cercle d'embattage (Ep. 2 ; l : 9)

aspect

constitution du plancher

mobilité roue folle

épars

maîtres-brins

fixation du bandage boulons

assemblage épars et maîtres brins

TRACTION

CAISSE

mode de traction timon rigide
(Lt : 258 ; sect. 10X10)

aspect

protège roue/essieu

Abréviations utilisées
dans la rédaction des
fiches typologiques de
véhicules :

Fiche n° 02.01.03
signifie :
02 = département de
l'Aisne
01 = premier musée
visité dans l'Aisne
03 = troisième véhicule
étudié de la collection
du musée

Photo n° 92.15.26
signifie :
92 = photographie
prise en 1992
15 = quinzième pel-
licule photographique
26 = vingt-sixième cli-
ché de cette pellicule

AR : train arrière
AV : train avant
D : diamètre
div. : nombre de divi-
sions
Ep. : épaisseur
ext. : extérieur
b. / H : hauteur
inf. : inférieur
int. : intérieur
L : longueur
l. : largeur
max. : maximum
min. : minimum
sect. : section
sup. : supérieur
t. : total
term. : terminaux

F E R M E T U R E S

ridelles latérales

mode de fixation ridelles latérales

fermeture avant du véhicule

fermetures arrière du véhicule

échelette

rehausses

F R E I N

mode de freinage

situation du dispositif de manœuvre

mode de transmission

sabots ou patins

emplacement des sabots ou patins

A C C E S S O I R E S

treuil

béquilles

coffre

sièges

couleur marron

plaque de propriétaire sans

autres accessoires

O B S E R V A T I O N S

don : M. Clair

prov. : Renaison

utilisation : transport des grumes

INDEX DES CARTES DE L'INTRODUCTION

Carte n° 1 : La répartition des voitures rurales suivant le nombre de leurs roues au cours de la 1^{re} moitié du XX^e siècle 18

Carte n° 2 : Véhicules, maison à travées et forêts communales dans la France de l'Est 19

Carte n° 3 : La dénomination du moyeu en France 21

INDEX DES DESSINS DES FICHES ET DES NOTICES

Écomusée d'Alsace, Ungersheim
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 68.01.13 83
 chariot à 4 roues, fiche AFMA n° 68.01.17 93
 tonne à lisier/eau, fiche AFMA n° 68.01.23 107
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 68.01.28 ... 119

Pyrénées-Atlantiques (Fichier X - MNATP)
 tombereau "thanborü", fiche n° 45.72.231 129
 chariot "cariota", fiche n° 45.107.10 131
 tombereau "thunbero", fiche n° 45.72.101 133
 chariot "orga", fiche n° 45.72.185 135
 chariot "orga", fiche n° 45.72.186 137
 chariot "orga", fiche n° 45.72.52 139
 chariot "gurdi", fiche n° 45.72.54 141
 chariot "orga", fiche n° 45.72.380 143
 chariot "orga", fiche n° 45.72.386 145
 chariot "orga", fiche n° 45.72.351 147
 chariot "orga", fiche n° 45.72.358 149
 chariot "cariota", fiche n° 45.72.204 151
 échelle de fixation "labatz", fiche n° 45.72.165 152

Musée d'Aquitaine, Bordeaux
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 33.01.03 ... 173
 tombereau, fiche AFMA n° 33.01.04 177
 tombereau, fiche AFMA n° 33.01.05 181

Écomusée de la Grande Lande, Sabres
 chariot à quatre roues "CA", fiche AFMA n° 40.01.02 197

Écomusée de la Grande Lande, antenne de Luxey
 "bros" landais, fiche AFMA n° 40.02.01 207

Musée de la Vie Bourguignonne
 Perrin de Puycousin, Dijon
 chariot, fiche AFMA n° 21.01.02 245

Écomusée de la Bresse Bourguignonne, antenne de Saint-Germain-du-Bois
 tombereau, fiche AFMA n° 71.01.01 255
 tonne à eau, fiche n° 71.02.02 261

COMPA, Chartres
 Tombereau, fiche AFMA n° 28.01.01 299

Musée Départemental des Pays de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin
 charrette à 2 roues, fiche AFMA n° 77.01.02 .. 383

Corrèze (Fichier X - MNATP)
 charrette basculante, fiche n° 46.3.27 411

Musée municipal, Saint-Dié-des-Vosges
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 88.01.01 .. 429

Musée du Charroi Rural, Salmiech
 tombereau "ROS", fiche AFMA n° 12.01.01 453
 char du Ségala, fiche AFMA n° 12.01.05 463

Musée du Terroir, Villeneuve-d'Ascq
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 59.01.01 .. 481
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 59.01.03 .. 487

Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 60.01.05 ... 563
 triqueballe, fiche AFMA n° 60.01.06 567

Isère (Fichier X - MNATP)
 char à foin (Musée Dauphinois à Grenoble), n° 43.42.264 619
 chariot pour le transport du foin, n° 46.20.29 623

Musée Alice Taverne, Ambierle
 tombereau, fiche AFMA n° 42.01.01 627
 barrot, fiche AFMA n° 42.01.05 637
 chariot à quatre roues, fiche AFMA n° 42.01.07 ... 643

INDEX DES CARTES DÉPARTEMENTALES

Allier	220
Ardennes	315
Ariège	441
Aube	319
Aude	404
Cantal	217
Charente	577
Charente-Maritime	578
Corrèze	407
Corse-du-Sud	325
Haute-Corse	325
Côte-d'Or	235
Creuse	414
Doubs	329
Eure-et-Loir	291
Gard	401
Garonne (Haute-)	446
Gers	447
Ille-et-Vilaine	268
Indre	292
Indre-et-Loire	293
Isère	597
Jura	332
Landes	124
Loir-et-Cher	294
Loire	599
Loire (Haute-)	219
Loire-Atlantique	522
Loiret	295
Lot-et-Garonne	123
Maine-et-Loire	517
Manche	491
Marne	317
Marne (Haute-)	318
Morbihan	267
Moselle	421
Nièvre	239
Oise	541
Pas-de-Calais	475
Puy-de-Dôme	221
Pyrénées-Atlantiques	126
Pyrénées (Hautes-)	448
Pyrénées Orientales	403
Rhin (Bas-)	53
Rhin (Haut-)	55
Saône (Haute-)	331
Saône-et-Loire	237
Sarthe	521
Seine-Maritime	513
Seine-et-Marne	372

Deux-Sèvres	580
Yvelines	371
Somme	543
Tarn	449
Var	587
Vendée	518
Vienne	584
Vosges	424
Belfort (Territoire de)	333
Essonne	371
Hauts-de-Seine	371
Seine-Saint-Denis	371
Val-de-Marne	371
Val-d'Oise	371

INDEX DES FICHES TYPOLOGIQUES

Véhicules à quatre rouesChariots

- Aisne : Musée Régional du Machinisme Agricole, La Ferté-Milon
Alpes-de-Haute-Provence : Conservatoire Ethnologique de Haute-Provence, Mane
Aveyron : Musée du Charroi Rural, Salmiech
Côte-d'Or : Musée de la Vie Bourguignonne Perrin de Puycousin, Dijon
Doubs : Musée du Folklore Comtois, Besançon
Musée de Plein Air, Nancray
Gironde : Musée d'Aquitaine, Bordeaux
Isère : Musée Dauphinois, Grenoble
Landes : Écomusée de la Grande Lande, Sabres
Loire : Musée Alice Taverner, Ambierle
Meurthe-et-Moselle : Musée Historique Lorrain, Nancy
Nord : Musée du Terroir "la Carrière Delporte", Villeneuve-d'Ascq
Oise : Conservatoire de la Vie Agricole et Rurale, Hétomesnil
Pyrénées-Atlantiques : Musée Basque, Bayonne
Seine-et-Marne : Écomusée de Savigny-le-Temple
Haut-Rhin : Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim
Haute-Saône : Musée départemental d'Histoire et de Folklore Albert Demard, Champlitte
Saône-et-Loire : Musée ATP, Saint-Germain-du-Bois
Somme : Musée national des Arts et Traditions populaires, Saint-Riquier
Vosges : Musée Municipal de Saint-Dié-des-Vosges
Val d'Oise : Musée du Pays de France (projet), Villiers-le-Bel

Tonnes à eau/lisier – Barriques à eau

- Haut-Rhin : Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim
Saône-et-Loire : Musée ATP, Saint-Germain-du-Bois

Véhicule à trois roues

Isère : Musée Dauphinois, Grenoble

Véhicules à deux roues

Bétaillères

Manche : Musée de la Ferme du Cotentin,
Sainte-Mère-l'Eglise

Chars

Aisne : Musée régional du Machinisme Agricole,
La Ferté-Milon

Aveyron : Musée du Charroi Rural, Salmiech

Gironde : Musée d'Aquitaine, Bordeaux

Landes : Écomusée de la Grande Lande, antenne
de Luxey

Écomusée de la Grande Lande, Sabres

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Loire-Atlantique : Musée du Pays de Retz,
Bourgneuf-en-Retz

Manche : Musée de la Ferme du Cotentin,
Sainte-Mère-l'Eglise

Musée Régional du Cidre, Valogne

Pyrénées-Atlantiques : Musée Basque, Bayonne

Haut-Rhin : Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim

Somme : Musée national des Arts et Traditions
populaires, Saint-Riquier

Charrettes – Guimbarde – Fourragères

Aisne : Musée Régional du Machinisme Agricole,
La Ferté-Milon

Alpes-de-Haute-Provence : Conservatoire
Ethnologique de Haute-Provence

Aveyron : Musée du Charroi Rural

Côte-d'Or : Musée de la Vie Bourguignonne

Perrin de Puycousin, Dijon

Eure-et-Loir : Conservatoire du Machinisme
et des Pratiques Agricoles, Chartres

Gironde : Musée d'Aquitaine, Bordeaux

Ille-et-Vilaine : Écomusée de la Bentinais, Rennes
Musée de Bretagne, Rennes

Landes : Écomusée de la Grande Lande, Sabres

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Loire-Atlantique : Musée du Pays de Retz,
Bourgneuf-en-Retz

Manche : Musée de la Ferme du Cotentin,
Sainte-Mère-l'Eglise

Oise : Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Pyrénées-Atlantiques : Musée Basque, Bayonne

Seine-et-Marne : Musée départemental des Pays
de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin

Écomusée de Savigny-le-Temple

Somme : Musée National des Arts et Traditions
Populaires, Saint-Riquier

Hacquet

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Sulfateuse

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Tombereaux

Aisne : Musée Régional du Machinisme Agricole,
La Ferté-Milon

Alpes-de-Haute-Provence : Conservatoire
Ethnologique de Haute-Provence, Mane

Aveyron : Musée du Charroi Rural, Salmiech

Côte-d'Or : Musée de la Vie Bourguignonne
Perrin de Puycousin, Dijon

Eure-et-Loir : Conservatoire du Machinisme
et des Pratiques Agricoles, Chartres

Gironde : Musée d'Aquitaine, Bordeaux

Ille-et-Vilaine : Musée de Bretagne, Rennes

Isère : Musée Dauphinois, Grenoble

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Loire-Atlantique : Musée du Pays de Retz,
Bourgneuf-en-Retz

Manche : Musée de la Ferme du Cotentin,
Sainte-Mère-l'Eglise

Oise : Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Pyrénées-Atlantiques : Musée Basque, Bayonne

Haute-Saône : Musée départemental d'Histoire
et de Folklore Albert Demard, Champlitte

Saône-et-Loire : Écomusée de la Bresse
Bourguignonne, Pierre-de-Bresse

Musée ATP, Saint-Germain-du-Bois

Seine-et-Marne : Écomusée de Savigny-le-Temple

Val-d'Oise : Musée du Pays de France (projet),
Villiers-le-Bel

Tonnes à eau/lisier – Barriques à eau

Eure-et-Loir : Conservatoire du Machinisme
et des Pratiques Agricoles, Chartres

Manche : Musée de la Ferme du Cotentin,
Sainte-Mère-l'Eglise

Oise : Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Triqueballes

Aveyron : Musée du Charroi Rural, Salmiech

Doubs : Musée du Folklore Comtois, Besançon

Ille-et-Vilaine : Musée de Bretagne, Rennes

Isère : Musée Dauphinois, Grenoble

Loire : Musée Alice Taverne, Ambierle

Oise : Écomusée du Beauvaisis, antenne d'Hétomesnil

Haut-Rhin : Écomusée de Haute-Alsace, Ungersheim

Haute-Saône : Musée départemental d'Histoire
et de Folklore Albert Demard, Champlitte

Somme : Musée national des Arts et Traditions
populaires, Saint-Riquier

ABRY C., DEVOS R., RAULIN H., 1969, *Les sources régionales de la Savoie*, Fayard, p. 152-158.

Nos chars de campagne, *Almanach du vieux savoyard*, 1961, p. 86-88.

AMOURETTI BERNARD, 1984, *Les hommes et la route au XIXe siècle : de Briançon au Bourg d'Oisans*, Edisud, p. 117-118.

Annales de la Chambre royale d'Agriculture et de commerce de Savoie, tome I, 1838, p. 127-131 et 191-203.

ARBOS PHILIPPE, 1922, *La vie pastorale dans les Alpes françaises*, Grenoble, Joseph Allier.

Atlas Folklorique de la France, question n° 33, dossiers par communes, manuscrits conservés au Service des Archives du MNATP, Paris, 1937-1944.

L'Aubrac, Étude ethnologique, linguistique, agronomique et économique d'un établissement humain, Tome VI.2., éditions du CNRS, Paris, 1982, p. 107-114.

BARRAL ET SAGNIER, 1892, *Dictionnaire d'Agriculture*, Tome IV, Paris, Hachette, 1892.

BOIRON ROBERT, BOUILLER ROBERT, 1989, *Portage et Véhicules Ruraux*, Études et Documents n° 21, Centre de Recherches du Musée Alice Taverne, 35 p.

BOISSIÈRE P., 1989, *Données linguistiques et attelage au joug dans le Lot-et-Garonne, Le Lot-et-Garonne dans la Révolution Française 1789-1799*, Service Éducatif des Archives Départementales du Lot-et-Garonne, p. 253-280.

BOURCELOT HENRI, 1966, *Atlas linguistique et ethnographique de la Champagne et de la Brie*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

BRASSEUR PATRICE, 1980, *Atlas linguistique et ethnographique de Normandie*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

BRUNHES JEAN, *Géographie humaine de la France*, Paris, Plon, 1926, tome II, p. 207-213.

BRUNHES JEAN, 1956, *La géographie humaine* (éd. abrégée de l'éd. de 1920-1926), Paris, PUF.

CARTON FERNAND, LEBEGUE MAURICE, 1989, *Atlas linguistique et ethnographique de Picardie*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

Charrettes du Pays Basque, collection du Musée Basque, exposition du 19 juillet au 11 septembre, s.l.n.d.

Les chars du Marenzin : le bro et le ca, Extrait de l'Aquitaine historique et monumentale, Bulletin de la Société de Borda, Dax, 1890, p. 123-127.

CLARKE A., MAILLARD J.-L., VEILLARD J.-Y., *L'Écomusée du Pays de Rennes*, Ouest-France, Rennes, 1991, p. 2-9.

CLAUDEL M.-C., *Les métiers du bois au Musée municipal de Saint-Dié-des-Vosges*, Saint-Dié, s.l.n.d.

COMMISSION DES RECHERCHES COLLECTIVES (C.R.C.), *Questions sur les transports traditionnels dans certaines communes françaises*,

manuscrit microfilmé conservé au Service des Archives du MNATP, Paris, 1937.

DEFFONTAINES PIERRE, 1932, *Notes sur la répartition des types de voitures*, Mélanges de Géographie et d'Orientalisme offerts à E.F. Gautier, Tours, Arrault et Cie, p. 169-185.

DEFFONTAINES PIERRE, 1938, *Sur la répartition géographique des voitures à deux et quatre roues*, Travaux du 1^{er} congrès international de Folklore, Tours, p.117-120.

DELMAS J., DESIRAT G., VERNHES G., 1987, *Musée du Charroi Rural*, Salmiech, dactylographié, 33 p.

DEMARD JEAN-CHRISTOPHE, S.D., *La vie rurale dans les Vosges-Saônoises de 1860 à 1920*, 68 p.

Documents sur les métiers du bois dans l'ouest roannais, cahiers du musée forézien, n° 1, 1975, p. 38-53.

DIDEROT ET D'ALEMBERT, 1763, *Encyclopédie*, Recueil des planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques avec leur explication, seconde livraison, article Charron.

DONDAINE COLETTE, 1972, *Atlas linguistique et ethnographique de Franche-Comté*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

DORLEANS LOUIS, 1982, *La ferme-musée du Cotentin*, Coutances, p. 9-25.

DORNHEIM, 1934, *Die bäuerliche Sachkultur im Gebiet der oberen Ardèche*, Hamburg, Paul Evert verlag.

ENQUÊTES SUR L'ANCIENNE AGRICULTURE (E.A.A.), section V, *Les modes de locomotion et de transports traditionnels*, dossiers par départements, manuscrits conservés au service des Archives du MNATP, Paris, 1937-1938.

FAHRHOLZ, 1930, *Wohnen und Wirtschaft im Bergland der oberen Ariège*, Hamburg, Seminar für romanische Sprachen und Kultur.

GARDETTE PIERRE, 1950-1968, *Atlas linguistique et ethnographique du Lyonnais*, éditions du Centre National de la Recherche

Scientifique, Paris.

GARNERET JEAN, Lantenne: un village comtois, Les Belles Lettres, Paris, 1959, p. 62-67.

GAUTIER MARCEL, 1971, *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 379 p.

GILLIERON J. ET EDMONT E., 1902-1920, *Atlas linguistique de la France*, Paris, H. Champion, 3 vol. et 1 atlas de 18 vol.

GIRAUD MARCEL, 1992, *Attelages et charrois au Moyen-Âge*, Nîmes, C. Lacour, 203 p.

GODICHAUD GILBERT, Souvenirs d'un ancien charron de Saint-Bonnet-sur-Gironde, Bulletin de liaison de la Société des Amis du Musée national des Arts et Traditions populaires, n° 17, mai 1993.

Le Guide du Patrimoine rural, 400 musées et collections d'agriculture présentés par l'Association française des musées d'agriculture, Besançon, La Manufacture, 1991 (2^e éd.).

Guide sommaire du Musée du Terroir, Société historique de Villeneuve d'Ascq et du Mélantois, dactylographié, p. 7-11.

GUILLAUME GABRIEL, 1975, *Atlas linguistique et ethnographique de l'Ouest*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

GUILLEMAUT LUCIEN, 1879, *Notes et remarques sur la Bresse loubannaise: esquisse d'une topographie physiologique et médicale de l'arrondissement de Loubans*, Louhans, p. 322.

HAUDRICOURT A.-G., 1936, *De l'origine de l'attelage moderne*, Annales d'histoire économique et sociale, tome 8, p. 515-522.

HAUDRICOURT ANDRÉ-GEORGES, 1948, Contribution à la géographie et à l'ethnologie de la voiture, *Revue de géographie humaine et d'ethnologie*, 1, p. 54-64, républié dans *La technologie, science humaine*, Paris, éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1987.

HAUDRICOURT (A.-G.) ET JEAN-BRUNHES DELAMARRE (M.), *L'homme et la charrue à travers le monde*, réédition La Manufacture, 1986, p. 145-168.

- JEAN-BRUNHES DELAMARRE MARIEL, 1969**, *Géographie et Ethnologie de l'Attelage au joug en France du XVIIe à nos jours*, Uherské Hradiste, Prague, 116 p.
- JEAN-BRUNHES DELAMARRE MARIEL, HENNINGER ROGER, 1972**, *Transports ruraux*, Guide Ethnologique n°3, RMN, Paris.
- JOURDIER AUGUSTE, 1856**, *Le matériel agricole*, Hachette, Paris, p. 525-535.
- KRUGER FRITZ, 1935-1939**, *Die Hochpyrenäen. Ländliche Arbeit*, Barcelona-Hamburg, Imp. de la casa de caritat, Hansischer.
- KRUGER FRITZ, 1950**, *Géographie des traditions populaires en France*, Mendoza, universidad Nacional de Cuyo, 257 p. (p. 149-171).
- LACHIVER MARCEL, 1988**, *Vins, vigne et vigneron*, Paris, Fayard.
- LANHER JEAN, LITAIZE ALAIN, RICHARD JEAN, 1979**, *Atlas linguistique et ethnographique de Lorraine romaine*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.
- Larousse Agricole*, tome II, 1921.
- LEROI-GOURHAN ANDRÉ, 1942**, *L'homme et la matière*, Paris, Albin-Michel.
- Manuel du Charron-forgeron*, Encyclopédie Roret, Paris, 1923, 444 p.
- MARTEL PIERRE, 1983**, *Le transport des gerbes, Les blés de l'été*. II, Les moissons en Haute-Provence, Les Alpes de Lumière n° 82-83, 2^e et 3^e trimestres, p. 96-102.
- MORICEAU JEAN-MARC, POSTEL-VINAY GILLES, 1992**, *Ferme, entreprise, famille. Grande exploitation et changements agricoles, XVIIe-XIXe siècles*, Paris, éditions de L'EHESS.
- NAUTON PIERRE, 1957-1963**, *Atlas linguistique et ethnographique du Massif Central*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.
- NOËL MICHEL, BOCQUET AIMÉ, 1987**, *Les hommes et le bois*, Paris, Hachette.
- Paysans et bergers des Pays de Savoie*, exposition du Musée d'art et d'histoire de Chambéry, 16 avril -30 juin 1973, Chambéry : MAHC, 1973, s.p.
- POLGE HENRI, 1965**, *Les techniques préindustrielles en Gascogne gersoise*, Bulletin de la Société Archéologique, Historique, Littéraire et Scientifique du Gers, Auch, LXVI^e année, 2^e trimestre, p. 167-222.
- POLGE HENRI, 1968**, *La suspension des véhicules roulants du Sud-Ouest*, Bulletin de la Société Archéologique, Historique, Littéraire et Scientifique du Gers, Auch, LXIX^e année, 2^e trimestre, p. 180-189.
- PROVOST GÉRARD, 1992**, *Rennes au rythme du cheval*, Ecomusée du Pays de Rennes-La Bentinais, p. 16-18.
- RAVIER XAVIER, 1978**, *Atlas linguistique et ethnographique du Languedoc Occidental*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.
- ROZIER ABBÉ, 1840**, *Cours complet d'Agriculture, ou Nouveau dictionnaire d'Agriculture théorique et pratique d'économie rurale et de médecine vétérinaire*, volume 18, p. 646-654
- SCHMOLKE W., 1938**, *Transport und Transportgeräte in den französischen Zentralpyrenäen*, Hamburg, Hassischer Gilderverlag.
- SEGUY JEAN, 1954**, *Atlas linguistique et ethnographique de la Gascogne*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.
- TANNEUR ALAIN, 1983**, *Un métier disparu: les pailleux*, Bulletin annuel de l'association Jeunesse préhistorique et géologique de France, n° 7, p. 115-118.
- TAUZIA PIERRE, 1971**, *Les instruments aratoires du Musée Basque*, Bulletin du Musée Basque, n° 53 (3^e période, n° 31), 3^e trimestre, Bayonne, p. 165-176.
- TAVERDET GÉRARD, 1975**, *Atlas linguistique et ethnographique de Bourgogne*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

TUAILLON GASTON, 1971, *Atlas linguistique et ethnographique du Jura et des Alpes du Nord*, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris.

ULRICH DENIS, 1982, *Le charron*, Annuaire de la Société du Val de Villé n° 7, p. 49-74.

VERNHES GABRIEL, 1989, *Un char à bancs du Ségala*, Musée du Rouergue, Guide des Arts et Métiers n° 13, Rodez.

VIDAL DE LA BLACHE PAUL, 1922, *Principes de géographie humaine*, Paris, A. Collin.

WARTBURG (VON) WALTHER, *Französichen Etymologische Wörterburg*, Tübingen, J. CB Mohr, 3 vol, 1948-1949 ; Basel, Zbinden Druck und Co, fascicules 35 à 145, 1944-1985.