

Avant que n'apparaissent les locomotives routières (road engine, traction engine) dès les années 1830-1840 apparurent des locomobiles (portable engine). Il n'y a aucun doute sur le fait que les locomobiles sont nées en Angleterre. Les locomobiles tirées par des chevaux allaient alors de place en place pour louer leurs services essentiellement du battage de grain, de la mise en ballots de la paille, ou du sciage à façon. Mais on les retrouvait aussi en semi stationnaire dans des minoteries, pour entraîner des pompes, pour broyer des cailloux et plus tard pour générer ponctuellement et localement de l'électricité.



Ce n'est vraiment qu'à partir des années 1860 que se concrétise l'idée d'une locomobile autotractée, se passant de l'attelage et de leur conducteur. La technologie ne devint vraiment mature que vers les années 1890-1900. Les applications agricoles sont de loin l'application la plus importante des débuts des traction-engines. Les traction engine ne résisteront cependant pas longtemps à la poussée du moteur à explosion. Ils se maintiendront en Angleterre jusque dans les années 1930 où leur déclin sera rapide. En France les locomobiles résisteront assez longtemps pour des opérations de battage d'autant que leur foyer pouvait brûler de la paille ou du bois. Aucun constructeur ne domina réellement le marché.

Bien qu'ayant la même base technologique, les traction engines vont se décliner en plusieurs tribus.

Source : <http://www.steamscenes.org.uk/engines/types/>

### Tracteur à tout faire



*Ce document est la propriété de VAPEUR 45. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de VAPEUR 45*



- VAPEUR 45 -

FOLI0 1/6 - 10/2018

 Villeneuve d'Ascq  
Une ville en mouvement

Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>

### Rouleau compresseur



### Showmans road locomotive

Ces machines typées fournissaient vapeur et électricité aux forains



### Road locomotives



On est face à de véritables locomotives routières, des tractions engine gonflés aux stéroïdes, capables de tirer de lourdes charges en terrains difficiles. Certaines machines américaines atteignaient 120 à 150CV.

*Ce document est la propriété de VAPEUR 45. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de VAPEUR 45*



- VAPEUR 45 -

FOLIO 2/6 - 10/2018



Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>



### Engin de labour

Ces engins de 15 à 20t furent développés par John Fowler vers les années 1850. Cette firme eut un quasi monopole de cette catégorie sur le marché anglais.

Le plus souvent ces engins fonctionnaient par paire, chacun d'un côté de la parcelle, à l'aide d'un câble enroulé sous un tambour fixé sous la chaudière.



Ce document est la propriété de **VAPEUR 45**. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de **VAPEUR 45**



- **VAPEUR 45** -

FOLIO 3/6 - 10/2018

 **Villeneuve d'Ascq**  
Une ville en mouvement

Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>

### Steam tractors

Une réglementation destinée à protéger le nouveau réseau routier limita la charge à 5 tonnes. Cela permit l'apparition de versions allégées des traction engines.



Les tractions engines devinrent des steam tractors, engins « véloce » à 3 vitesses routières, animés par un vaillant moteur compound. Ils furent beaucoup utilisés sur les sites industriels pour le transfert rapide de charges.



Ce document est la propriété de **VAPEUR 45**. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de **VAPEUR 45**



- **VAPEUR 45** -

FOLIO 4/6 - 10/2018

 **Villeneuve d'Ascq**  
Une ville en mouvement

Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>



Ce document est la propriété de **VAPEUR 45**. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de **VAPEUR 45**



### - VAPEUR 45 -

FOLIO 5/6 - 10/2018

 **Villeneuve d'Ascq**  
Une ville en mouvement

Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>

### Camions de frets routiers (Wagon)

Les premiers camions de fret routier étaient des engins véloce capables de transporter des charges de quelques tonnes sur plusieurs dizaines de kilomètres. Ils ne survécurent pas longtemps à une réglementation routière destinée à favoriser les moteurs à explosion.

Ce qui distingue essentiellement traction engines et camions de fret c'est que pour les traction engines la chaudière sert de châssis.



Ce document est la propriété de **VAPEUR 45**. Il ne doit pas être copié ni donné à des tiers sans l'autorisation de **VAPEUR 45**



- **VAPEUR 45** -

FOLIO 6/6 - 10/2018

 **Villeneuve d'Ascq**  
Une ville en mouvement

Un site régulièrement mis à jour <http://vapeur45.fr>