

# Sur les attelages d'artillerie

Autor(en): **B.-B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **4 (1859)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-328839>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## SUR LES ATTELAGES D'ARTILLERIE.

Chaux-de-Fonds, le 12 janvier 1859.

Monsieur le rédacteur,

En lisant le paragraphe intitulé « Mobilité, soit construction des voitures sous le rapport de l'attelage » de l'article « Observations sur l'artillerie fédérale, » n° 1 de la *Revue* de cette année, il m'est venu à l'idée quelques observations que je prends la liberté de vous communiquer :

Les inconvénients du timon tombant, tel qu'il existe actuellement dans notre matériel, sont si généralement sentis, qu'il serait bien à désirer qu'on pût y trouver un remède efficace, et peut être la *Revue* pourrait-elle faire un pas en avant dans ce sens, en donnant des détails sur les modifications apportées à ce système dans d'autres pays, et principalement sur la méthode en usage en Piémont, puisque l'article en question dit que, dans ce dernier pays, on a trouvé un moyen aussi simple qu'ingénieux de donner au timon un appui solide, tout en conservant au système anglais toute l'indépendance de ses deux trains et toute la flexibilité désirable. Ces détails seraient, en tout cas, lus avec plaisir par tous ceux qui s'occupent des progrès, non seulement de notre artillerie, mais de notre militaire en général, et ne nuiraient en rien à l'invention Correvon, puisqu'ils feraient plutôt ressortir sa supériorité si elle existe, ou pourraient fournir des données pour la modifier s'il y a lieu.

Mais mon but aujourd'hui est principalement de répondre à ce que vous dites au sujet de la volée. Je ne crois pas, comme l'auteur de l'article cité, que la suppression de cette pièce de notre matériel soit urgente, et même il me semble qu'il y aurait plus de danger que de bénéfice à la supprimer. Voici pourquoi :

Les principaux inconvénients de la volée sont : le poids, la facilité qu'il y a de la perdre et de la briser, et la difficulté qu'elle peut offrir dans certains cas, ainsi que les palonniers du reste, de relever un cheval abattu, ou de débarrasser l'attelage d'un cheval tué.

Le premier de ces inconvénients est le plus grand ; toutefois il est bon d'ajouter qu'il a été bien diminué par l'adoption que l'on a faite dans plusieurs batteries d'une nouvelle volée sans palonniers qui ne pèse plus que 10 à 11 liv. environ, et qu'au surplus la volée ne pèse directement sur le cou des chevaux du timon, que lorsque les chevaux qui les précèdent ne tirent pas ; mais lorsque la voiture est régulièrement en mouvement, le trait d'attelage, la barre d'attelage, la volée et les traits des chevaux du milieu forment une ligne oblique, qui, partant du crochet du trait d'attelage, monte légèrement jusqu'à l'épaule du cheval du milieu et passe un peu au-dessus du fond de l'étrier de la barre d'attelage, de sorte que la volée se trouve soutenue par l'effet de la traction. Quant aux secousses qu'elle occasionne aux chevaux de timon, elles ne sont ni plus violentes ni plus dangereuses que celles de l'attelage trait sur trait, puisqu'avec la volée elles agissent principalement sur le cou, tandis qu'avec l'autre système c'est sur les épaules des chevaux, ce qui est encore plus mauvais.

Le second inconvénient de la volée peut également se trouver réduit à fort peu de chose, par l'adoption d'un nouveau genre de traits dont je vous parlerai tout à l'heure.

Pour ce qui est du troisième, il peut être réel, mais il ne suffit pas à lui seul pour faire rejeter la volée.

Ces différents défauts ont, il est vrai, fait supprimer la volée dans d'autres pays, en France par exemple, quoiqu'ils en reconnussent des avantages; mais si des hommes et des chevaux parfaitement exercés leur ont permis d'apporter cette simplification, il n'en est pas de même chez nous, où l'on peut être appelé à entrer en campagne du jour au lendemain avec des hommes qui ont plus ou moins perdu l'habitude de conduire et des chevaux entièrement neufs.

L'attelage trait sur trait, pour être bon, nécessite une grande précision dans les manœuvres, car dans chaque file les chevaux sont tellement dépendants les uns des autres, que tous leurs mouvements doivent être très bien coordonnés pour qu'il n'y ait ni à coup, ni accident.

Pour employer cet attelage il faudrait également supprimer les palonniers et atteler directement à la volée de l'avant-train, comme en France, car il est évident que dans un moment d'effort une file de trois ou quatre chevaux les romprait trop facilement. Mais outre les changements que cela occasionnerait aux voitures d'artillerie, nous perdriions le bénéfice des palonniers qui est considérable, puisque dans l'attelage fixe, la moindre différence dans la longueur des traits peut blesser un cheval en quelques instants, tandis que les palonniers, par leur mobilité, corrigent ce défaut (le croisement des traits intérieurs aux volées sans palonniers se fait dans le même but) qui ne serait que trop fréquent, soit par l'inattention des hommes, soit par les défauts du matériel de harnachement.

Une chose qu'il ne faut pas non plus oublier, c'est que dans l'attelage trait sur trait les traits des chevaux de timon s'usent très vite à cause de l'effort qu'ils ont à supporter et nécessitent donc une grande surveillance pour les changer à temps, inconvénient d'autant plus grand qu'en campagne, dans notre pays, les chevaux d'artillerie peuvent être appelés très fréquemment à faire des efforts considérables, qui useraient bien vite les traits de derrière.

Il faudrait donc enseigner à nos soldats du train la manière de remplacer un trait de derrière, lorsqu'il commence à s'user, par un trait de devant, la manière de changer un trait long en un trait court et vice-versa, plus des détails sur les différentes longueurs de traits, etc.; paragraphe inutile à ajouter aux connaissances déjà assez étendues que devrait posséder notre train d'artillerie.

La volée, par contre, obvie à tous ces inconvénients. Par son emploi on arrive à donner aux différentes paires de chevaux toute l'indépendance de mouvements possible, surtout pour les chevaux de timon, ce qui est très important pour la bonne conduite de la voiture; dans les changements de direction et demi-tours, sa mobilité facilite beaucoup le mouvement, puisque les chevaux de devant peuvent décrire un certain arc de cercle avant que ceux du timon en sentent l'effet, ce qui

n'a pas lieu dans l'attelage trait sur trait où tout mouvement des chevaux de devant correspond immédiatement à ceux de derrière.

Cette souplesse est une chose précieuse à conserver, en Suisse surtout, puisqu'avec les éléments peu favorables que nous possédons, on arrive cependant, dans un temps assez court, à obtenir une conduite de voitures bien passable, ce qui n'aurait certainement pas lieu en changeant de système. Il serait même à désirer que si l'on trouvait moyen de soutenir le timon, on en revînt à la volée avec palonniers qui est plus complète et remplit mieux son but que celle sans palonniers.

• Ce qui me reste à vous dire a rapport aux traits dont je vous parle plus haut. En appelant ce genre de traits *nouveau*, je me suis mal exprimé, car il n'est pas nouveau puisqu'on en a fait des essais avec les modèles de harnais à la dernière ordonnance, il existe donc déjà, mais il a été employé pour les chevaux du milieu seulement. Voici en quoi il consiste :

C'est le trait pour chevaux de derrière, muni d'une rallonge fixée à demeure, non point en arrière du trait, mais à la jonction de la chaîne de tête de trait avec le trait en corde, de manière que pour atteler on joint cette rallonge par le moyen d'un T au trait du cheval qui précède, ce qui remplit le même but qu'un trait long au cheval de devant, puisque son trait se trouve augmenté de toute la longueur de la rallonge. Ce trait est, je crois, parfaitement bon, mais pour en tirer le meilleur parti possible, il faudrait l'adopter pour tous les harnais de l'artillerie indistinctement.

De l'adoption de ce changement résulteraient les avantages suivants :

1° On n'aurait plus qu'un seul genre de traits pour toute l'artillerie fédérale, ce qui serait une grande simplification, et dans ces choses-là plus c'est simple, plus c'est parfait.

2° Si, comme je le disais, une volée se perd ou se brise, il reste alors, jusqu'à ce qu'on puisse la remplacer, l'attelage trait sur trait qui peut s'employer instantanément et qui serait aussi bon et aussi complet que s'il était fait exprès dans ce but.

3° La facilité d'ajouter aux chevaux de devant les traits qui viendraient à s'user un peu.

4° Dans le cas où il faudrait doubler un attelage, les chevaux de renfort pourraient être pris où que ce soit dans la batterie, et on ne perdrait point de temps en arrangement de trait, en ajustement de rallonges mobiles, etc.

5° Un des points difficiles de l'organisation d'une batterie, c'est la composition des attelages ; il exige presque des connaissances spéciales et en tout cas une grande pratique, de sorte que bien peu d'officiers sont à même de le faire entièrement bon du premier coup. Eh bien, en n'ayant qu'un seul genre de traits, on peut faire sans perte de temps, puisque le moindre moment de halte en route suffit, tous les changements nécessaires que nous montre l'expérience, et arriver au bout de quelques jours à composer ses attelages selon les règles, ce qui prend beaucoup plus de temps lorsqu'il faut continuellement changer les traits ou bien avoir un assortiment de rallonges mobiles qui se perdent sans cesse.

6° L'opération d'atteler n'irait même que plus vite, et ne serait que mieux faite,

puisqu'il n'y aurait plus de crochets d'attelage aux traits, plus de lanières de sûreté qui se gâtent et s'oublient quelquefois, et qu'au premier coup-d'œil on remarquerait les fautes.

Cette rallonge fixe donc, pourvue à son extrémité d'un T, s'engage lorsqu'elle n'est pas mise en usage, comme par exemple aux chevaux de timon et de devant, dans l'anneau de rêne et là elle ne dépare nullement le collier, ne gêne en rien l'harnachement et pas davantage le cheval ou le conducteur.

Quant aux frais qui résulteraient de l'arrangement des traits selon le modèle en question de la nouvelle ordonnance, ils seraient très minimes, car tous les traits actuels, longs ou courts, peuvent servir, et il n'y aurait jamais que la rallonge qui coûterait, mais dont le prix ne peut pas être très élevé.

J'aurais bien voulu pouvoir vous dire aussi quelques mots ayant rapport à l'article « Chevaux, » mais ma lettre n'est déjà que trop longue et je m'arrête, vous priant d'agréer, Monsieur, mes plus cordiales salutations.

B.-B.

---

## NOUVELLES ET CHRONIQUE.

Le Conseil fédéral s'est occupé, dans sa séance du samedi 4 mars de la situation politique, et s'est trouvé unanime pour prendre la résolution de défendre, par tous les moyens en son pouvoir, l'intégrité du territoire suisse et sa neutralité.

Il a, en outre, résolu d'étendre, cas échéant, les mesures de défense du pays, comme les traités lui en donnent la faculté, sur telle partie de la Savoie qui serait nécessaire pour maintenir la neutralité et l'intégrité du territoire suisse.

Des communications en ce sens seront faites aux gouvernements européens.

Le Département militaire fédéral et celui des finances sont chargés de prendre toutes les dispositions préliminaires convenables.

Dans le cas où les indices de guerre augmenteraient, l'Assemblée fédérale serait convoquée.

---

Le Conseil fédéral a adressé une circulaire aux gouvernements cantonaux au sujet de la transformation des fusils d'infanterie. Les cantons doivent choisir dans leurs arsenaux les armes susceptibles d'être transformées, les estampiller et les envoyer dans le plus bref délai à Zofingue, où sont déjà les ateliers provisoires.

---

Le Conseil d'Etat de Fribourg proteste contre l'arrêté du Conseil fédéral ratifiant la loi militaire cantonale, sauf un article qui lui enlève la faculté de mettre à la suite les officiers des armes spéciales.

---

Le gouvernement du Wurtemberg a transmis la déclaration ministérielle concernant l'abolition de la taxe militaire en faveur des ressortissants des deux Etats.

---

M. le colonel Gerwer, qui avait demandé sa démission des fonctions d'inspecteur d'infanterie pour le XII<sup>e</sup> arrondissement, comprenant le canton de Vaud, a été remplacé en cette qualité par M. le colonel Kern, de Bâle.

---