

Les automobiles appliqués aux transports militaires

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **42 (1897)**

Heft 9

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-337423>

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

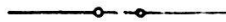
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

quand le commandement supérieur n'aura pas indiqué tous les détails. Même là où les circonstances nécessitent une autre répartition, le tableau offre l'avantage de rappeler ce qui doit être précisé.

Les voitures médicales régimentaires, récemment adoptées, ne sont pas encore sur le tableau ; on ne les y inscrira que plus tard.

On remarquera dans ce tableau que les voitures de la réserve des batteries, affût de rechange, chariot et forge, ne sont plus attribué au train de combat. Conformément au nouveau règlement d'exercice de l'artillerie, elles marchent avec le train de bagages.

A noter également la disposition du chiffre 5 du service des trains, portant que dans les colonnes des trains l'ordre des voitures est le même que celui des troupes dans la colonne des troupes. Il est bon de rappeler cette prescription, elle évite tout flottement dans la formation et la dislocation des colonnes.



Les automobiles appliqués aux transports militaires.

L'*Automobile-Club de France* a organisé au commencement d'août à Versailles un concours dit des « poids lourds » entre véhicules mécaniques servant au transport de voyageurs seuls, de voyageurs et de bagages, ou de marchandises seules, avec un minimum de poids de une tonne.

Le ministre de la guerre avait délégué une commission militaire technique pour en suivre les opérations ; la question des automobiles intéresse aussi à un haut degré l'armée. On s'attend en effet à voir disparaître peu à peu une grande partie des chevaux de tramways, de fiacre, de roulage et de luxe, etc., etc., que la réquisition utilise en temps de guerre ; on est ainsi *forcé* à envisager l'emploi des automobiles en campagne, ne serait-ce que dans certains services de l'arrière. Si ces voitures arrivent à traîner un certain poids, à passer dans la plupart des routes, à se manier et à se réapprovisionner facilement, elles rendront, c'est certain, d'incomparables services.

Les véhicules présentés comprenaient des voitures et des *trains* à vapeur très puissants (machines allant jusqu'à 40 che-

vaux) et des voitures ou camions à pétrole ne dépassant pas 12 chevaux.

Le concours a montré nettement, une fois de plus, la supériorité énorme de la vapeur sur le pétrole, lorsqu'il s'agit de moteurs un peu puissants, mais en même temps il a fait ressortir les difficultés d'approvisionnement des moteurs à vapeur en charbon, et surtout en *eau* de bonne qualité, difficultés qui paraissent bien difficiles à surmonter en campagne.

Avec le pétrole, les difficultés seraient moindres, mais il faut malheureusement reconnaître qu'il n'existe pas actuellement de moteur à pétrole fonctionnant d'une façon vraiment satisfaisante et qu'il ne se construit pas jusqu'à présent de moteur automobile à pétrole dépassant une force de 12 chevaux, ce qui est insuffisant pour les applications militaires.

La question n'est pas résolue, et l'armée aura elle-même à rechercher un *tracteur* pour atteler ses voitures. Suivant les officiers les plus autorisés, ce tracteur devrait être capable de remorquer en temps ordinaire et dans des conditions favorables deux voitures de ses parcs d'artillerie ou de ses trains lourds (chariots pesant chacun environ 2400 kg.) ou, dans des conditions défavorables, une voiture au moins. La force du moteur serait de 25 à 30 chevaux au minimum, et le *tracteur* remplacerait un attelage de 10 à 12 chevaux. Afin d'utiliser le nombre énorme de voitures de guerre existantes et en raison de la difficulté des automobiles de passer par les chemins très mauvais, le tracteur devra être indépendant, les voitures pouvant alternativement être attelées ou par des automobiles ou par des attelages.

Le concours de Versailles a donné de très beaux résultats et servira à guider l'armée dans ses recherches. On a réalisé, en effet, avec le *train Scotté à marchandises*, avec moteur à vapeur, tracteur portant 2 $\frac{1}{2}$ tonnes et remorquant un camion de 9 tonnes, une vitesse en palier de 8 à 10 kilomètres à l'heure¹. Vitesse moyenne, tous arrêts compris, de 5.2 km. à 6 kilom.

Avec l'*omnibus Scotté* — 12 voyageurs et leurs bagages — une vitesse en palier de 15 kilom. (vitesse moyenne dans divers itinéraires, arrêts compris, environ 8 km.)

Train de Dion-Bouton, tracteur à vapeur, remorquant un

¹ Un train analogue fonctionne depuis quelques mois pour le service public de Courbevoie à Colombes.

grand bræk de course de 32 places, vitesse moyenne (arrêts compris) environ 8 km., en palier 14 km.

Avec l'omnibus *Panhard*, à *pétrole*, une vitesse en palier de 12 km., et, suivant l'engrenage utilisé, — il marche à 4 vitesses — jusqu'à 17 kilomètres; en moyenne, dans les divers itinéraires, environ 8 km.

Tous les parcours, choisis dans les environs de Versailles, étaient exécutés dans des conditions assez difficiles, avec des arrêts fréquents, souvent en fortes rampes (jusqu'à 14 %) et en un terrain très accidenté, si accidenté même qu'on n'aurait pas eu plus de difficulté en pays de montagne. Les parcours avaient été en effet choisis exprès.

Ces résultats sont donc très satisfaisants, et au point de vue civil, la question des gros transports sur route, avec tracteurs à vapeur, paraît complètement résolue.

Dans le domaine militaire, on emploie du reste depuis un certain nombre d'années la traction mécanique dans les transports.

Les locomotives routières, qui ne sont en définitive que de puissants automobiles, sont déjà, mais en nombre très restreint, en service dans diverses armées. Elles font partie du matériel de l'armée italienne, où elles servent au transport des voitures de l'arrière et du matériel de siège lourd. En Suisse, aux manœuvres de 1895, on a fait l'essai de la locomobile de la division de l'artillerie de position, attachée aux troupes du 1^{er} corps, pour conduire le matériel dès Payerne à Poliez-le-Grand. Bien que la locomobile ne soit pas organisée, ni destinée spécialement aux transports routiers, elle remorquait facilement en palier un train de trois ou quatre canons de 8.4 cm.

NOUVELLES ET CHRONIQUE

SUISSE

Le nouveau paquetage de l'infanterie. — Toutes les recrues d'infanterie ont reçu, dans le courant de l'année dernière, le récent modèle de sac, et on a pu juger des résultats du nouveau paquetage. Une commission présidée par le chef de l'arme vient de siéger à Berne, à l'effet de discuter cette question, et voici, d'après les journaux politiques, à quelles conclusions elle est arrivée: