

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** 53 (1908)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Encore le canon à tir rapide [fin]  
**Autor:** Manceau, Emile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-338792>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

## Encore le canon à tir rapide

(Suite et fin)

(Planches XX et XXI)

---

Lorsque, en juin dernier, j'ai annoncé mon dessein de parler du passé, du présent et de l'avenir du matériel Deport, je faisais allusion aux études que le créateur du canon de 75 avait entreprises pour améliorer son modèle primitif adopté par l'artillerie française, avec les modifications dont j'ai parlé. Le célèbre technicien, que l'Europe est en droit de nous envier, a construit, en 1907, une nouvelle bouche à feu très remarquable, qui est une édition revue et considérablement corrigée de la bouche à feu réglementaire. Mais, au cours de la présente année, il y a apporté encore des améliorations, qui la mettent véritablement au point et la rendent digne d'être connue du public.

Il avait bien voulu me promettre de m'en confier, dès que possible, la description, pour que j'en fasse un résumé à l'usage des lecteurs de la *Revue militaire suisse*. Mais c'est seulement maintenant qu'il me l'a communiquée ainsi que les photographies qu'on trouvera reproduites ci-après.

Je ne saurai trop le remercier de son obligeance, et je m'empresse de la mettre à profit.

Le calibre du modèle 1907-1908, comme celui du modèle 1897, est de 75 millimètres. Mais il correspond à des qualités balistiques de beaucoup supérieures. Le projectile est pourtant resté le même (7 kg. 240); mais le poids de la charge est passé de 580 grammes à 700. Aussi la puissance est-elle de 102 tonnes-mètres (tandis que, dans la plupart des autres artilleries, elle ne dépasse pas 76), ce qui assure à l'obus une efficacité beaucoup plus grande, soit dans les tirs percutants contre les batteries adverses, soit dans les tirs fusants contre les objectifs animés, hommes et chevaux, qui sont l'objectif essentiel de l'artillerie de campagne.

Loin d'être achetés au prix d'un alourdissement du matériel, ces avantages correspondent à plus de mobilité. La voiture-pièce pèse, en effet, 1560 kg. au lieu de 1870, et la voiture-caisson, 1500 au lieu de 2000 (Il est vrai qu'elle ne porte que

80 cartouches, soit 12 de moins que le caisson réglementaire). Ce résultat est obtenu sans qu'on ait rien eu à enlever (au contraire) de la protection donnée par les boucliers. Il provient de plusieurs causes : d'abord, la bouche à feu mesure 30 calibres seulement au lieu de 35 (soit 2 m. 25 au lieu de 2 m. 60); d'autre part, il n'y a plus de frein de tir, ce frein qui nécessitait l'opération, toujours un peu laborieuse, de l'abatage. Or, à lui seul, il représente une surcharge de près de 100 kg. (exactement 92).

Le colonel Deport, on se le rappelle, peut-être, avait proposé l'emploi de roues de 1 m. 43 de diamètre, et il n'a cessé de regretter que le diamètre de 1 m. 32 ait été adopté par l'artillerie française. Aussi est-il revenu à son chiffre primitif, « ce qui rend la voiture attelée plus roulante, surtout dans les mauvais terrains, et ce qui rend plus efficace l'effort des servants appliqués aux roues pour les mouvements à bras. »

Une autre cause contribue à rendre les voitures plus mobiles : c'est qu'elles ont à transporter moins d'hommes pour le service normal du matériel. On peut, en effet, économiser le tireur qui, dans le modèle réglementaire, est assis sur le siège de droite. Ce siège, devenu disponible par la disparition du servant dont il s'agit, est destiné au chef de pièce qui, jusqu'à présent, n'était pas protégé, non plus que ne le sont les officiers. Ce gradé est bien placé pour surveiller, sinon le débouchage de l'évent, du moins les opérations du pointage, opérations auxquelles, d'ailleurs, il peut prendre directement part lui-même en donnant la hausse.

Quoique la pièce sur l'affût en batterie pèse cent kilos de moins que dans le matériel réglementaire (1040, au lieu de 1130), sa stabilité au tir est mieux assurée, « à cause de l'emploi d'un frein spécial avec guidage par galets de roulement appropriés, qui permettent de donner au canon sur son affût un recul normal et parfaitement constant de 1304 mm., ce qui réduit considérablement l'effort qui tend à soulever et à déplacer le matériel, surtout dans les terrains déversés. » Ce frein est logé sous le canon dans un court berceau.

Le bouclier inférieur articulé est muni d'une béchette élastique d'ancrage, sorte de jambe ou de béquille qui prend appui sur le sol près de la roue pour éviter tout dépointage, si le terrain est déversé. Cet organe n'est pas placé dans le plan de symétrie, pour n'être pas exposé à donner dans le vide, au cas

où il y aurait un trou au-dessous de l'affût. Comme les roues posent sur le sol, on était sûr, en rapprochant la béchette de la jante, de trouver ce sol pour servir de point d'appui.

La diminution du nombre des servants résulte du fonctionnement automatique du mécanisme de culasse.

Le canon modèle 1897 est muni d'un appareil de fermeture composé d'une vis excentrique munie d'un levier-poignée. Le tireur saisit ce levier et le relève, au moment où, après le recul, le canon est revenu à sa position initiale. Ce mouvement a pour effet d'éjecter la douille vide et de dégager l'entrée de la chambre, ce qui permet au chargeur d'introduire la nouvelle cartouche. Le tireur a encore à rabattre le levier pour achever l'introduction de la charge et pour fermer le culasse, puis à mettre le feu.

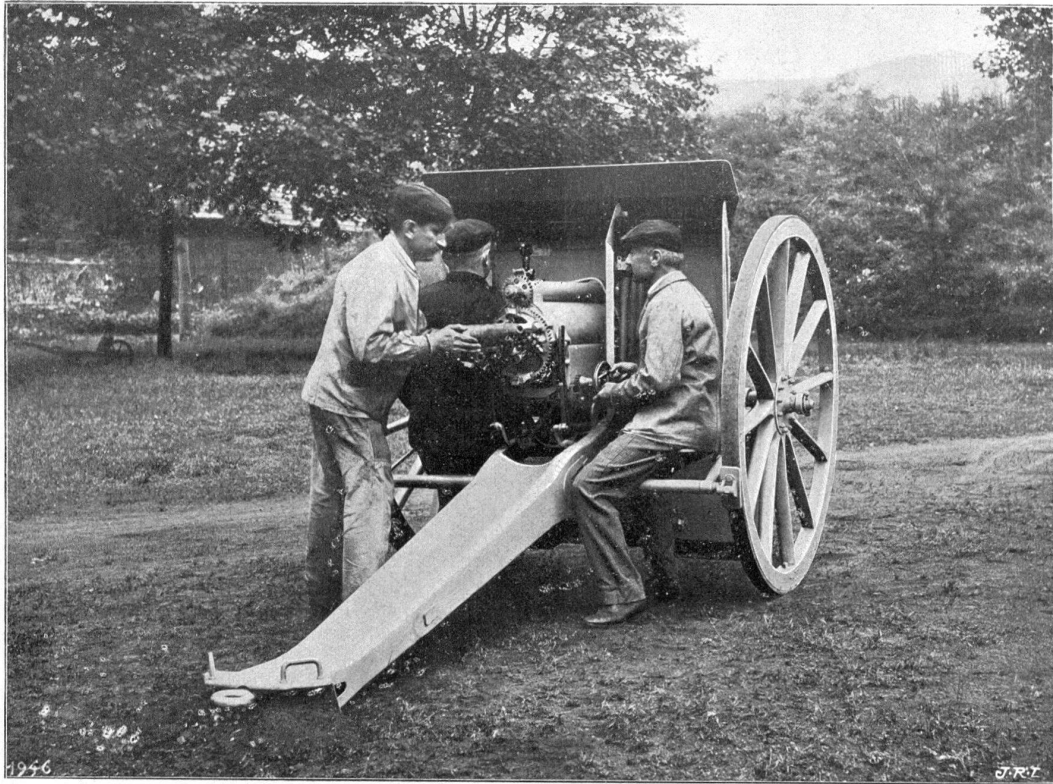
Dans le modèle 1907-1908, le recul lui-même fait tourner la vis, ce qui produit l'éjection et démasque l'entrée de la chambre. Inversement, l'introduction de la cartouche détermine, sans aucune autre intervention, la fermeture de la culasse.

On voit que le tireur est devenu inutile, la mise de feu, ainsi que le mouvement de la hausse indépendante, pouvant être confiés sans le moindre inconvénient, peut-être même avec avantage, à un autre servant.

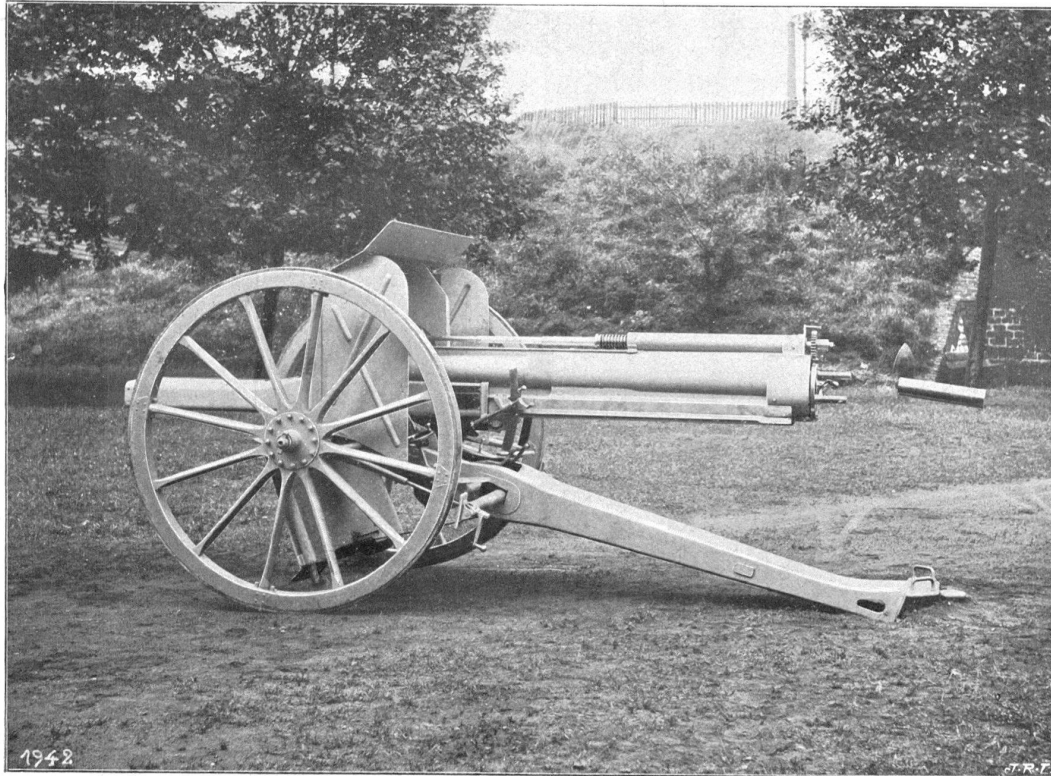
Restent donc seulement le pointeur qui, assis sur le siège de gauche, n'a qu'à assurer le pointage — pointage en direction, en faisant coulisser l'affût sur l'essieu, rectification du pointage en hauteur, en maintenant la bulle entre ses repères, — et le chargeur, placé derrière, qui introduit la cartouche et actionne, lorsqu'il y a lieu, la manivelle pour donner au canon l'inclinaison prescrite.

On voit combien sont simples les fonctions de ces servants, dit le colonel Deport. Et il ajoute qu'on peut d'ailleurs passer instantanément de la manœuvre automatique de la culasse à la manœuvre à la main, en agissant sur un embrayage. Dans ce but, la culasse est munie d'une mise de feu à répétition.

La photographie que nous reproduisons montre les deux servants et le chef de pièce dans l'exercice de leurs fonctions. Le chef de pièce a sous la main une manivelle qui lui permet de donner au besoin la hausse, bien que le maniement de celle-ci, nous venons de le voir, soit, en principe, réservé au chargeur.



Canon de campagne Deport. Mod. 1907-1908.



Canon de campagne Deport. Mod. 1907-1908.

Tout ce personnel est mieux abrité, comme il est aisé de s'en rendre compte, qu'avec le matériel en service. Les boucliers forment une sorte de guérite double avec toit et côtés, qui garantissent contre les coups fusants non seulement des canons, mais même des obusiers, et contre les coups d'écharpe. Il n'y a guère à craindre que d'être pris à revers ou d'être atteint de plein fouet par un projectile avant son éclatement.

Peut-être les commandements ne parviennent-ils pas très bien à ce personnel si complètement enfermé, et la surveillance n'en est-elle pas facile. Les déboucheurs sont bien sous les yeux du chef de pièce ; mais il ne peut guère suivre leur travail et contrôler l'exactitude de leurs corrections.

Il appartiendra à l'expérience de se prononcer à cet égard. On ne peut, sur une pièce unique, juger de ce que sera une batterie entière, et il ne s'agit ici que d'un élément isolé.

Tel quel, ses caractéristiques sont remarquables. Ce que j'en ai dit prouve que le modèle 1907-1908 constitue un progrès considérable sur le modèle 1897.

Le reste de ses dispositions, encore que digne d'intérêt, me paraît avoir une importance moindre.

Voici, pour terminer, les détails qui, à ce sujet, sont fournis par le constructeur :

L'affût est muni d'un frein de route à traverse oscillante, qui permet de freiner les roues sans empêcher en rien le coulissement du corps d'affût sur l'essieu. Ce freinage n'est d'ailleurs utile pour le tir que dans le cas, tout à fait exceptionnel, où l'affût serait mis en batterie sur un terrain fortement déversé à l'avant.

Les avant-trains de pièce et de caisson sont identiques. Ils sont constitués par un coffre qui emboîte l'essieu avec élasticité, disposition qui assure à l'avant-train une très grande solidité et une très grande légèreté.

Le coffre renferme 20 cartouches placées debout et de vastes coffrets pour les accessoires. On a réduit à 20 (au lieu de 24) le nombre des cartouches pour les raisons suivantes :

En tenant compte des deux ou trois servants qui sont assis sur le coffre, il y a avantage, pour la mobilité des voitures, à avoir un avant-train relativement léger, ne s'enfonçant que modérément dans les sols mous, pour ne pas gêner les changements d'orientation du timon. D'ailleurs, l'avant-train, étant

dépourvu de tout dispositif protecteur pour le personnel, ne fait qu'apparaître sur le lieu du combat : ses munitions forment simplement un appoint pour l'arrière-train de caisson qui, par son importance et ses dispositifs protecteurs, est le magasin aux munitions de combat.

Cet arrière-train de caisson, qui est à renversement, renferme 60 cartouches (et non plus 72). Son fond et ses portes constituent des blindages efficaces contre les balles d'infanterie et les balles ou éclats des shrapnels, soit dans le tir direct, soit dans le tir d'écharpe.

Les arrière-trains sont munis de fourragères permettant de recevoir quelques sacs d'avoine pour les routes. Eu égard au faible poids du caisson, cette adjonction ne compromet pas la mobilité des voitures. Les conditions d'équilibre des trains ne sont pas non plus troublées, parce que le crochet cheville ouvrière de l'avant-train est très près de l'essieu.

Même sans avoir vu ce matériel à l'œuvre et sans l'avoir soumis à la sanction de la pratique, on peut affirmer qu'il est digne d'attirer l'attention des artilleurs. Son créateur a fait ses preuves, d'une manière éclatante, comme balisticien et comme constructeur. Et, comme, depuis dix ans, il a concentré ses efforts sur l'amélioration du canon qui a fait connaître son nom à toutes les armées du monde, il n'est pas douteux qu'il soit arrivé à un résultat tout à fait remarquable.

Commandant Emile MANCEAU.

