

Le train Renard

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **[8] (1905)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-254993>

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.

effets du recul. Cette bêche, à laquelle est adapté un levier, appuyé sa tranche inférieure sur le sol, où elle s'enfonce par suite du recul et son autre extrémité presse alors sur un ressort en spirale disposé à l'intérieur de l'affût.

La détente du ressort ramène la pièce à la position qu'elle occupait avant le recul.

Mais la partie la plus récemment inventée de leurs canons est le mécanisme de culasse. Non seulement il rejette automatiquement les douilles vides, mais, de plus, lorsque la culasse est fermée, il maintient le percuteur dans une position telle que le canon chargé peut changer d'emplacement sans que l'on ait à craindre un coup de feu accidentel provoqué par les secousses que subit l'affût.

Un grand avantage de ce système c'est que, en cas de raté, la détente peut jouer encore, sans que l'artilleur ait à s'approcher du canon. Beaucoup d'accidents se produisent, en effet, dans les tirs de l'artillerie, lorsqu'on ouvre prématurément la culasse après des ratés ; souvent le coup part à cet instant même, et le canonnier est brûlé par la décharge ou atteint par le recul de l'arme.

A chaque canon correspond un caisson contenant trente-six obus. Le calibre est d'environ 3 pouces et le canon est officiellement appelé « canon Arisaca », du nom de celui qui en a tracé le plan.

Les Japonais ont aussi quelques canons de montagne de même modèle qui ont été fabriqués au Creusot.

Les Russes sont armés d'un fusil de 8 m/m assez semblable au Lebel français. Ces armes proviennent de la manufacture impériale de Toul. Le magasin contient cinq cartouches. Les réserves et les cosaques font usage du fusil Berdan, arme moins récente, dont le magasin, comme celui du murata japonais, contient huit cartouches à balles de plomb. Les officiers sont armés du revolver.

Les Japonais manquent de mitrailleuses. Cent soixante-quinze de ces engins ont été fournis aux Russes par un établissement anglais, et soixante autres par des maisons allemandes sur commande du même établissement. Ces mitrailleuses sont portées sur des affûts à deux roues ; le canonnier est protégé par un pare-éclats.

En réalité ces engins ne diffèrent pas du canon Maxim ordinaire ; et ils tirent la cartouche du fusil russe à raison de 600 coups par minute. Sur la partie tubulaire de l'affût est fixée une selle de bicyclette pour le canonnier.

On peut aussi les démonter aisément et les faire transporter par des hommes ou à dos de mulet. La mitrailleuse elle-même ne pèse que 54 livres.

En outre, les Russes ont trente mitrailleuses automatiques, modèle Maxim, de 37 millimètres, qui tirent un obus d'environ une livre et quart, à raison de 200 par minute.

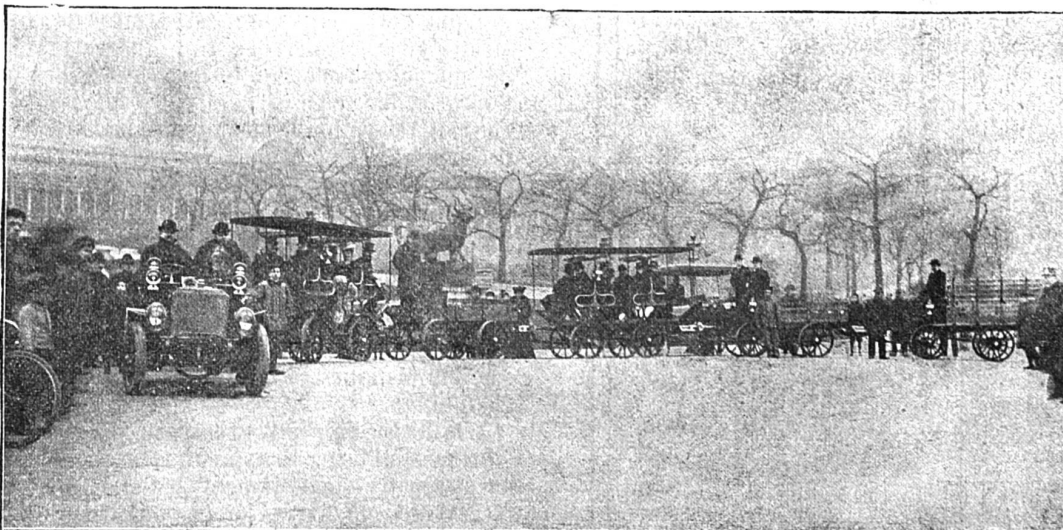
Le train Renard

Un nouvel emploi de l'automobile fut inventé par le colonel Renard, le directeur technique de l'école d'Aérotation de Chalais-Meudon, près Paris. Il a composé un train d'automobile précédé et mis en mouvement par une automobile munie d'un moteur électrique ou à benzine et suivie par trois, quatre ou plus de wagons à voyageurs ou à marchandises. L'attelage est fait de la sorte que le moteur de l'automobile en tête transmet ses mouvements directement aux roues motrices des voitures attelées. Ainsi le train Renard marche comme s'il roulait sur des rails. L'attelage n'a nullement pour effet d'exercer un effort longitudinal ; les voitures roulant chacune pour son propre compte, ne déterminent aucun ripage latéral. Le train est muni encore d'un certain nombre de dispositifs secondaires destinés à améliorer le fonctionnement et à assurer la marche parfaite du convoi. Chaque roue motrice est pourvue d'un « compensateur » constitué par un ressort spiral enroulé dans un barillet monté sur l'essieu et adhérent

à la roue. Une des extrémités de ce ressort est fixée à l'essieu, et l'autre au barillet ; l'entraînement se produit donc par son intermédiaire, et les démarrages s'opèrent, par le fait, avec beaucoup de douceur. Mais la principale fonction de ce compensateur consiste à régulariser le passage du train d'une ligne droite à une ligne courbe ou vice-versa, en établissant un équilibre constant. La vitesse moyenne du train Renard est 25 km à l'heure ; s'il amène des wagons à marchandises chargés, 15 km. La vitesse est encore moins considérable en cas ou plus que trois ou quatre wagons sont attelés.

L'emploi des trains Renard peut être très varié. Soit qu'ils servent au transport exclusif des voyageurs, soit à celui des marchandises, soit encore comme train mixte, ils rendront des services considérables entre les localités dépourvues de voies ferrées en les reliant aux gares de chemins de fer avoisinantes. On peut même concevoir les entreprises de camionnage desservant de vastes régions, conduisant des trains suivant des itinéraires variés et laissant au besoin des wagons en différents points du parcours pour

les reprendre à un autre voyage. Les industriels, les agriculteurs, pourront à volonté employer le train complet pour le transport de leurs produits ou utiliser le locomoteur seul pour les promenades. Il est même possible de se servir du train entier comme tracteur ; rien ne s'oppose en effet à ce qu'il soit augmenté de plusieurs voitures ordinaires ne jouissant pas, bien entendu, des avantages du train normal, mais qui, remorquées, permettront l'allongement du convoi. W.



Le train Renard