



BIBLIOTECA
FVNDATIVNEI
VNIVERSITARE
CAROL I.



n° Curent 39.273 Format

n° Inventar A.18.129 Anul

Sectia Depozitii Raftul

TRAITÉ
DE LA
CONDUITE EN GUIDES
ET DE
L'ENTRETIEN DES VOITURES

PRINCIPAUX OUVRAGES DE L'AUTEUR

Description des principales artilleries étrangères. — Metz, 1869 ;
Fontainebleau, 1872 et 1874.

Tir des bouches à feu et des armes à feu portatives. — Fontainebleau, 1872, 1874, 1876.

Étude sur l'effet utile du tir. — Paris, 1873.

Sur l'établissement et l'usage des Tables de tir. — Paris, 1874.

Théorie élémentaire des phénomènes que présentent le Gyroscopé, la Toupie et le Projectile oblong. — Paris, 1874.

Sur la Probabilité du tir des bouches à feu et la Méthode des moindres carrés. — Paris, 1875.

Les Bouches à feu. — Fontainebleau, 1878.

Les Projectiles. — Fontainebleau, 1881.

Introduction à la théorie de l'Énergie. — Paris, 1883.

Feuv. A. 18.129

545262

TRAITÉ

DE LA

CONDUITE EN GUIDES

ET DE

L'ENTRETIEN DES VOITURES

PAR

le Commandant **JOUFFRET**

Avec 62 figures



Donația
Gheorghe M. Vlasto

PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET C^e

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

30, Rue et Passage Dauphine, 30

1889

Tous droits réservés

89413

CONTROL 1953

1961

1956

L

Biblioteca Centrală Universitară
"Carol I" București
Cota 39 273

RC 3/09

BCU-Bucuresti

C41468

AVANT-PROPOS

La conduite de la voiture est un genre de sport aujourd'hui très en faveur, soit qu'on l'associe à l'équitation, soit qu'on le pratique séparément. Les chevaux pouvant à volonté se monter ou s'atteler sont de plus en plus demandés. Dans l'armée, on voit beaucoup d'officiers employer des deux façons des chevaux qui sont leur propriété, et cette pratique ne peut qu'être encouragée, au moins tant qu'il ne s'agit pas d'un cheval, ou très fin, ou trop faible. Elle est aussi avantageuse pour l'animal, dont elle confirme la docilité et les aplombs, que pour le cavalier, qu'elle initie à une connaissance plus complète de sa monture en variant et élargissant les conditions de leur travail en commun.

D'autre part, la conduite de la voiture n'est rien moins que facile, et l'on admet qu'il faut autant de temps pour faire un bon meneur qu'un bon cavalier. Or, si les traités d'équitation sont nombreux, ceux de menage font à peu près complètement défaut. M. le comte de Montigny a publié un *Manuel des piqueurs, cochers, grooms et pale-*

freniers, à l'usage des Écoles de dressage et d'équitation de France, important ouvrage qui se trouve entre les mains de toutes les personnes s'occupant du cheval; mais, plus écuyer que meneur, M. le comte de Montigny a traité avec ampleur l'équitation, le dressage et l'hippologie, et n'a peut-être pas donné à la question de la voiture attelée tout le développement nécessaire.

Deux documents militaires qui traitent du même sujet, savoir : l'*Instruction ministérielle du 6 février 1875 sur la conduite des voitures en guides pour les troupes du train des équipages militaires*, et le *Règlement du 20 mars 1880 sur les manœuvres des batteries attelées*, sont également insuffisants.

Aussi le présent travail paraît combler une lacune qui n'était pas sans importance. Il embrasse tous les cas usuels de la conduite avec deux ou avec quatre guides, savoir :

1° L'attelage à un cheval, qui peut s'employer, ou avec une voiture à deux roues, ou avec une voiture à quatre roues; la première est encore beaucoup plus répandue que la seconde, mais la proportion de celle-ci s'accroît rapidement depuis une vingtaine d'années;

2° L'attelage avec deux chevaux de front et une voiture à quatre roues;

3° L'attelage avec deux chevaux de front et une voiture à deux roues. Telle était la *bige* (*Biga*, *fig. 1*), un des dix-sept genres de véhicules, ayant chacun son nom et sa

destination propres, en usage chez les Romains. Les chevaux sont placés de part et d'autre d'un timon qui, n'étant

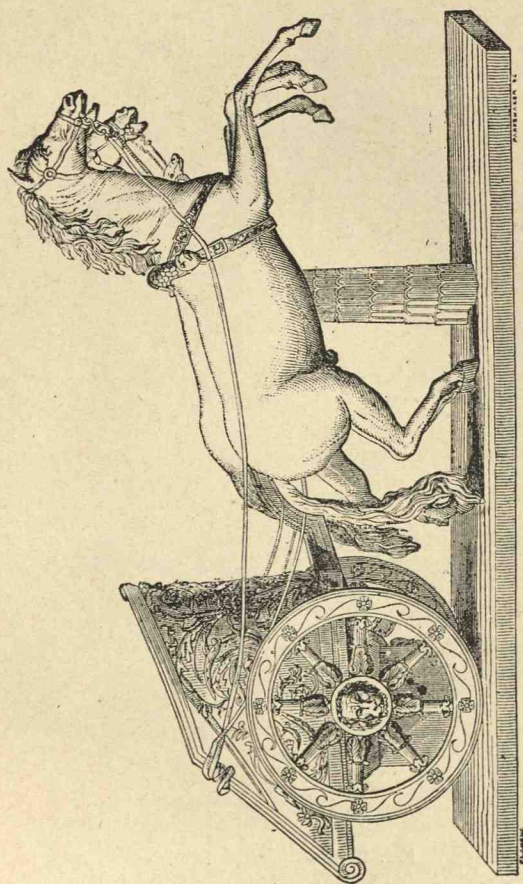


Fig. 1. — Bige romaine, d'après un marbre ancien.

pas équilibré par un arrière-train comme dans la voiture à quatre roues, est suspendu aux sellettes des deux che-

vaux, de même que les brancards le sont à la sellette du cheval quand il n'y en a qu'un; la suspension se fait au

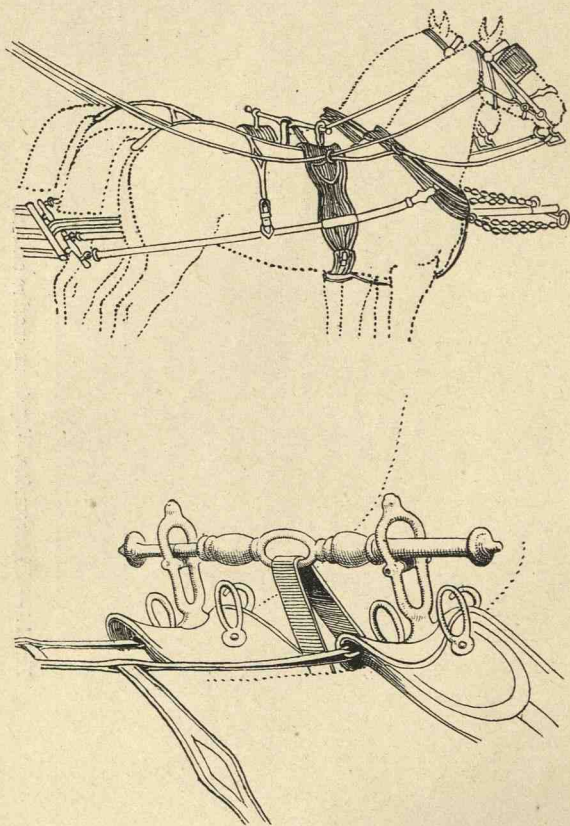
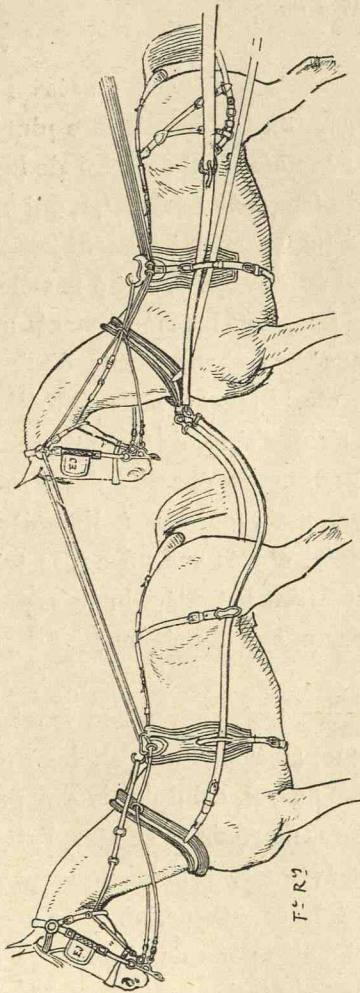


Fig. 2. -- Attelage à pompe.

moyen d'une tringle appelée *la pompe*, d'où le nom d'*attelage à pompe* donné au système, qui a été très usité à



F. R. 2

Fig. 3. — Attelage en tandem.

certaines époques et peut se voir encore aujourd'hui (*fig. 2*); la voiture spéciale avec laquelle il est associé s'appelle *Carrick à pompe*;

4° L'attelage avec deux chevaux placés en file, dit *attelage en tandem* (*fig. 3*). On devrait dire plutôt : *attelage à la Tandem*, car le nom vient de celui de lord Tandem, célèbre écuyer du temps de Louis XIII, qui attela ainsi le premier et qui, dit-on, menait tellement juste qu'il faisait faire à son cheval de devant, dressé à la selle mais attelé pour la première fois, tous les mouvements que l'on peut demander au manège : changements d'allure, changements de pieds, etc. Élégant, mais difficile à conduire, l'attelage dont il s'agit s'emploie surtout avec le *dog-cart*, voiture de rendez-vous de chasse à deux roues — quelquefois à quatre, mais toujours à limonnières —, avec deux sièges adossés, élevés sur un coffre très spacieux, où l'on peut mettre, soit le matériel nécessaire pour monter les deux chevaux, soit des chiens;

5° L'attelage avec trois chevaux de front, dit *attelage d'évêque* parce que, au temps où l'attelage de huit chevaux était réservé au roi, celui de six aux princes, celui de quatre aux ducs, marquis et comtes, l'attelage à trois était dévolu aux évêques. Il ne manque pas d'élégance et est très utile à la campagne, où les courses, souvent longues, sont fatigantes pour deux chevaux attelés à un breack ou un omnibus; trois chevaux attelés ainsi rendent autant de travail que quatre chevaux attelés deux par deux, parce qu'ils sont plus près de la charge;

6° Enfin, l'attelage à quatre, dit *four-in-hand*, qu'il faut considérer comme un attelage en tandem dont chaque élément, au lieu d'être constitué par *un* cheval, l'est par une paire de chevaux. L'attelage avec deux chevaux de timon et un cheval en flèche, la *Trige* des Romains (1), n'est, de même, pas autre chose qu'un tandem dont un des éléments est double et l'autre simple.

L'attelage à un cheval et celui avec deux chevaux de front sont les cas les plus fréquents. Nous pourrons les traiter simultanément, car beaucoup de considérations s'appliquent à l'un et à l'autre avec la seule différence de l'emploi du singulier ou du pluriel dans l'énoncé. Pour la commodité du langage, ces considérations seront présentées en supposant qu'il s'agit simplement du premier cas; mais le second sera mentionné spécialement chaque fois que ce sera nécessaire. La théorie de l'attelage avec deux chevaux de front s'applique à celui avec trois. Quant au tandem, à éléments simples ou doubles, il exige une théorie à part, mais qui pourra être assez brève, une fois les bases de l'instruction solidement établies.

Supposant que l'amateur pour lequel nous écrivons possède un cheval ou des chevaux suffisamment dressés, qu'il ne prétend pas entretenir des équipages de grand

(1) La *Quadrige* n'était pas le tandem à quatre, comme on pourrait le croire d'après cela : c'était un attelage à quatre chevaux *de front*, employé seulement pour les courses curules dans les jeux du cirque.

luxe, mais qu'il veut faire participer sa famille aux plaisirs de la promenade, nous lui conseillons une voiture

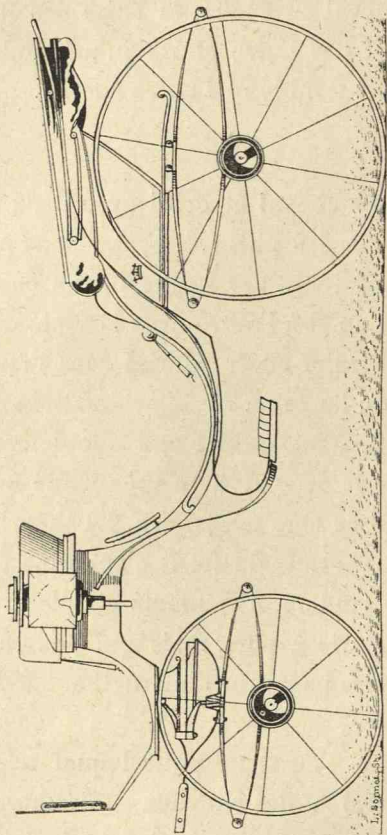


Fig. 4. — Mylord.

des genres *Phaéton*, ou *Mylord* (fig. 4), ou *Landau* (fig. 41 et 42). Pour dame conduisant elle-même, le *phaéton*-

duc, ou phaéton pour dames (*fig. 5*), attelé à un cheval, et le *duc* attelé de deux poneys, sont les voitures préférées aujourd'hui.

Quelle qu'elle soit, la voiture devra être munie d'un frein, surtout si l'on habite un pays accidenté. Si l'on veut pouvoir atteler à un et à deux, elle sera disposée

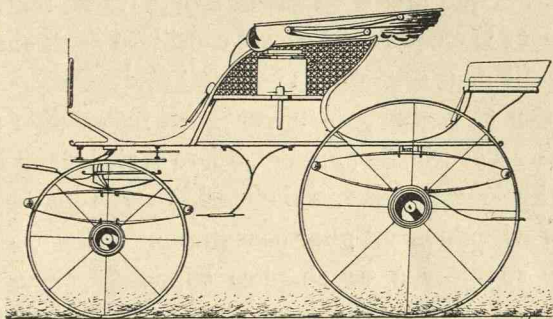


Fig. 5. — Phaéton-duc.

de manière à recevoir à volonté, soit des brancards pour le premier cas, soit une volée et un timon pour le second.

Quoique notre publication ait eu pour motif déterminant l'exposé de la théorie du maniement des guides, que nous avons été amené à étudier dans un intérêt d'instruction militaire, nous avons désiré que l'on y trouve tout ce qu'il est nécessaire de connaître pour la

bonne tenue de l'équipage. A cet effet, nous devrions fournir une étude séparée pour chacune des trois parties dont il se compose : *Cheval*, *Harnais* et *Voiture*, puis faire voir comment, venues respectivement de l'écurie, de la sellerie et de la remise, elles s'unissent pour former cet ensemble que visent nos préceptes de conduite.

Mais, ne voulant, ni grossir notre volume outre mesure, ni reprendre un thème que tous les cavaliers connaissent et que plus d'un auteur a déjà traité, nous supprimerons le chapitre du cheval considéré seul, chapitre qui aurait pour sommaire : — achat et dressage, — alimentation et régime, — ferrure, — installation (1) et ustensiles d'écurie, — pansage, litière et règlement d'écurie, — hygiène, — tares, maladies, blessures et accidents, — approvisionnement pharmaceutique.

Pour suppléer à ce chapitre supprimé, nous renvoyons aux ouvrages suivants : — le *Manuel* de M. le comte de Montigny, cité plus haut, — le chapitre IX de l'*Aide-mémoire d'Artillerie*, — enfin, un livre très intéressant que nous avons reçu alors que le nôtre était déjà sous presse : *Le cheval du bourgeois et du sportsman*, par de Loncey, in-8°, Firmin-Didot, 1888.

Notre progression est dès lors la suivante, et ne contient guère, croyons-nous, que des choses qu'on ne trouverait pas ailleurs :

(1) Pour un important détail de cette installation, nous recommandons de lire la brochure du lieutenant-colonel Hennebert : *L'Écurie horizontale*, Masson, 1887.

PREMIÈRE SECTION : CONDUIRE AVEC DEUX GUIDES. — Avant de monter en voiture. — Prendre les guides et monter en voiture. — Faire le carré. — Rentrer le carré, sortir le carré. — Tendre la guide gauche ou la guide droite. — Reprise des guides. — Passe gauche, passe droite. — Appels et demi-appels ; obliques à gauche et à droite. — Tourner à gauche ou à droite. — Demi-tour à gauche. — Demi-tour à droite. — Reculer. — Conduire avec les deux mains l'une devant l'autre. — Conduire d'une seule main. — Repos. — Partir et arrêter. — En marche. — Descendre de voiture.

DEUXIÈME SECTION : CONDUIRE AVEC QUATRE GUIDES. — Les quatre guides avec l'attelage à un ou à deux. — Prendre les guides et monter en voiture. — Reprise des guides. — Conduire avec les deux mains l'une devant l'autre ou avec une seule main. — Conduire avec les quatre guides séparées. — Reprise des guides en conduisant avec les quatre guides séparées. — Attelage en tandem. — Attelage à quatre chevaux.

TROISIÈME SECTION : CONNAISSANCE DU HARNAIS ET DE LA VOITURE. — Les mors. — La bride. — Le harnais à un. — Le harnais à deux. — La voiture.

QUATRIÈME SECTION : GARNIR ET ATTELER. — Pour la voiture à un cheval : harnacher, atteler, dételer et déharnacher. — Pour la voiture à deux chevaux : harnacher, atteler, dételer et déharnacher. — Attelage avec trois chevaux de front.

CINQUIÈME SECTION : ENTRETIEN. — Ustensiles et matières nécessaires pour l'entretien du harnais et de la voiture. — Montage et démontage du harnais. — Lavage et entretien du harnais. — Lavage et entretien de la voiture.

L'on voit que cette progression s'écarte quelque peu de l'ordre logique qui a été indiqué ci-dessus, et qui placerait en tête du volume la *Troisième section*, laquelle n'est autre chose qu'une nomenclature raisonnée du harnais et de la voiture : c'est que ce préliminaire n'est pas nécessaire pour apprendre à conduire, et, comme il est

un peu aride, nous l'avons réservé jusqu'au moment où il devenait indispensable à notre exposition. L'on trouvera peut-être encore, en parcourant notre ouvrage, que nous entrons quelquefois dans des détails qui s'adressent plus particulièrement au domestique ; mais ne faut-il pas que le maître soit en mesure de redresser, d'instruire et de suppléer au besoin son domestique, comme l'officier son ordonnance ?

Des figures explicatives ont été ajoutées au texte chaque fois que ce complément a paru utile. Quelques-unes sont empruntées aux catalogues des principales maisons de sellerie et de carrosserie ; pour d'autres, qui demandaient à être faites d'après nature, et qui sont les plus nombreuses, M. Frédéric Régamey a bien voulu nous prêter le concours de son talent. Dans celles relatives au maniement des guides, les mains ont été représentées nues, afin que les positions des doigts se distinguent mieux ; mais il va sans dire que le conducteur doit être ganté.

Les doigts de chaque main seront désignés, ou par les noms : le *pouce*, l'*index*, le *médian*, l'*annulaire*, le *petit doigt*, ou, respectivement, par les numéros : le *premier*, le *deuxième*, le *troisième*, le *quatrième* et le *cinquième* doigts.

PREMIÈRE SECTION

CONDUIRE AVEC DEUX GUIDES

PREMIÈRE SECTION

CONDUIRE AVEC DEUX GUIDES

§ 1. — AVANT DE MONTER EN VOITURE.

En recevant d'un domestique la voiture attelée, il faut vérifier rapidement, mais attentivement, la *solidité*, l'*ajustage*, le *placement* et la *propreté* de toutes ses parties. C'est une habitude qu'il est indispensable de prendre, car on assume personnellement la responsabilité de la vie des personnes montées dans la voiture, comme celle des accidents que la voiture peut occasionner, et un détail négligé pourrait suffire à engager cette responsabilité (1).

L'attention se portera principalement sur les points suivants :

(1) Si la voiture est conduite par un cocher, celui-ci, soit que le maître se trouve dans la voiture ou ne s'y trouve pas, est seul passible des peines qui pourraient être encourues; mais le maître est civilement responsable des condamnations pécuniaires.

1. Les montants de la bride doivent être ajustés de manière que le mors ait dans la bouche du cheval une position horizontale, les canons portant sur les barres à deux centimètres au-dessus des crochets de la mâchoire inférieure chez le cheval, ou à quatre centimètres au-dessus des coins chez la jument. La plupart des défenses et des accidents sont occasionnés par les souffrances qu'un mors mal placé fait endurer au cheval. Ces dangers sont atténués par l'emploi des *mors à pompe*, ou par celui des *mors parleurs* du capitaine Thouvenin (1).

Le mors du filet, qui agit sur la commissure des lèvres, doit être placé au-dessus de celui de la bride, de manière à ne pas en gêner les effets.

Lorsque, étant en marche, le cheval secoue la tête, c'est que l'embouchure du mors l'incommode ; il faut alors visiter la bouche et réajuster le mors.

2. La gourmette doit être sur son plat, et de telle sorte que l'on puisse passer le doigt entre elle et la barbe, le mors ayant sa position naturelle dans la bouche du cheval. Si le cheval a la barbe trop sensible, ou y a été blessé par la gourmette, on entourera celle-ci d'un morceau de feutre ou de cuir.

Lorsque la gourmette est plus serrée qu'il n'est indiqué, la barbe s'endolorit, la sensibilité des barres s'émousse, et le cheval ne perçoit plus les indications du

(1) Voir *Revue d'artillerie*, août 1887 et juin 1888. — Le mors parleur ne se construit encore (1888) que pour le cheval monté.

mors ; si elle l'est moins, le mors bascule, les branches se placent dans le prolongement des guides, il n'y a plus de bras de levier, et le cheval n'est pas contenu. — Quand les guides agissent sur le mors, les branches de celui-ci sont dirigées à peu près vers la pointe de l'épaule.

3. La sous-gorge doit être serrée de telle sorte que l'on puisse aisément passer la main à plat entre elle et la ganache, mais sans qu'on puisse ainsi débrider le cheval.

Le frontal de la bride, qui a pour objet d'empêcher le dessus de tête de glisser en arrière, doit s'appliquer exactement sur le front du cheval, et maintenir le dessus de tête derrière les oreilles, sans les comprimer.

Le toupet doit être rangé sous le frontal et non ramené au-dessus, comme chez le cheval monté.

4. Les guides sont habituellement bouclées au milieu du mors. Exceptionnellement, on bouclera au banquet si le cheval a la bouche très sensible, et à la passe du bas si l'action du mors se trouve insuffisante autrement. Si un cheval a une tendance à plier la tête d'un côté, on boucle au banquet la guide de ce côté, et au milieu celle du côté opposé.

Dans l'attelage à deux, les branches mobiles des guides, ou guides du dedans, doivent être ajustées de manière que la tête des chevaux ne soit pas attirée en dehors, et encore moins en dedans. Si l'un des chevaux, par exemple celui de droite, donne à la main plus que l'autre, on

montera de deux points la boucle de la branche mobile de droite, et on rendra de deux points celle de la branche mobile de gauche.

Les guides ne doivent pas être attachées d'avance à la voiture. Dans l'attelage à un, elles sont réunies en un paquet, et pendues à la clef de la sellette, du côté gauche. Dans l'attelage à deux, elles sont réunies et posées en travers sur la croupe du cheval de gauche. — C'est ainsi qu'il faut disposer les guides chaque fois qu'on descend provisoirement du siège, et non les attacher au garde-crotte ou au fouet.

5. Le collier ne doit pas être trop aisé à l'encolure. Il aura été choisi : pour la longueur, de telle sorte qu'on puisse au plus passer la main à plat entre sa partie inférieure et le poitrail ; pour la largeur, de telle sorte que le mouvement des épaules ne soit pas gêné.

Quand un même collier doit servir pour deux chevaux de grosseur inégale, il faut posséder une garniture appelée *faux collier*, dont on le recouvre à l'intérieur, quand on le met au cheval moins gros.

La sellette doit être placée d'aplomb sur le dos du cheval, à quinze centimètres environ en arrière du garrot, divisant le corps en deux parties à peu près égales.

6. On doit s'assurer : — que la croupière n'est pas trop tendue ; — qu'aucun poil de la queue n'est resté engagé sous le culeron, ce qui provoquerait infailliblement des ruades ; — que la crinière est bien dégagée de

dessous la têtère de la bride, comme de dessous le collier ;— que des courroies, ou d'autres corps étrangers, ne se sont pas glissés accidentellement entre le harnais et le corps du cheval.

7. Les traits doivent être sur leur plat, le passant du boucleteau en dehors. Le reculement doit passer à cinq centimètres environ au-dessous de la pointe des fesses, et aller un peu en descendant jusqu'à l'anneau d'avaloire. S'il est plus bas, le cheval a moins de force pour arrêter ou faire reculer la voiture ; s'il est plus haut, il peut remonter sous la queue, blesser le cheval et le faire ruer.

La courroie de retraite doit être bouclée de manière qu'on puisse placer la main de champ entre le reculement et la cuisse, le cheval étant sur traits ; au besoin, on l'enroulera une fois ou deux sur le brancard, en avant du crampon.

8. Les fers du cheval doivent être en bon état, et avoir tous leurs clous. Le dessous des pieds doit avoir été nettoyé. Les chapeaux des moyeux des roues, les écrous des compas de la capote, etc., doivent être vissés à fond.

Les roues ne doivent avoir aucun jeu longitudinal entre l'épaulement d'essieu et le chapeau.

9. Par un temps de gelée et de neige, faire ferrer le cheval à glace. Pour empêcher la neige de botter, on coule du suif fondu entre les branches du fer, jusqu'à ce

que la cavité de la sole soit remplie ; on attend qu'il soit figé pour laisser tomber le pied.

10. En prévision des besoins qui peuvent se présenter ou des accidents qui peuvent survenir, pendant la promenade, aux chevaux, au harnais, à la voiture ou aux personnes, il convient d'avoir en permanence, dans le coffre de la voiture, divers objets dont chacun compose la liste à son gré. Nous conseillons la suivante :

La clef de la voiture ;

Une petite clef anglaise pour resserrer les écrous des boulons, s'il y a lieu ;

Un bout de corde de deux à trois mètres, et une pelotte de ficelle ;

Un couteau avec tire-pierre et emporte-pièce ;

Une boîte d'allumettes amorphes ;

Deux bougies de rechange pour les lanternes ;

Une serviette ;

Une éponge et une brosse ;

Un flacon de vinaigre ;

Une petite trousse contenant de la teinture d'arnica, de l'ammoniaque, du perchlorure de fer, de la baudruche gommée, des épingles, des aiguilles et du fil ;

Une paire d'attache-brancard (*fig. 6*) pour réparer provisoirement les brancards cassés ;

Un manteau en caoutchouc, enveloppé dans une toilette ;

Un licol de voyage ;

Une couverture d'attente, remplacée par la couverture d'écurie, avec son surfaix, si l'on doit stationner dans une écurie étrangère.

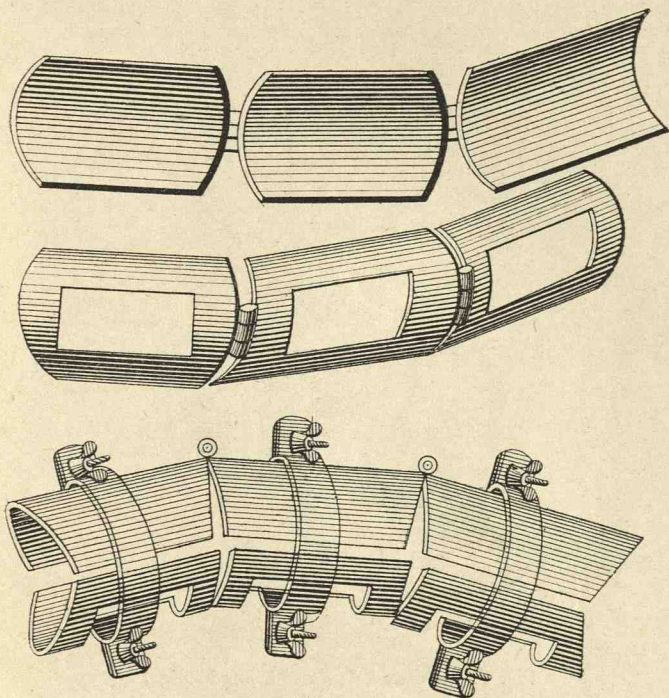


Fig. 6. — Attache-brancard.

§ 2. — PRENDRE LES GUIDES ET MONTER EN VOITURE.

Les guides étant disposées comme il est dit § 1, n° 4, la main gauche les prend et les passe dans la main droite.

Elle reprend la guide gauche entre l'index et le pouce, et reçoit de la main droite la guide droite, entre le troisième et le quatrième doigts, l'une et l'autre guide le côté lisse en dessus. La main droite coule à la longueur des guides et passe les bouts sur le petit doigt de la main gauche.

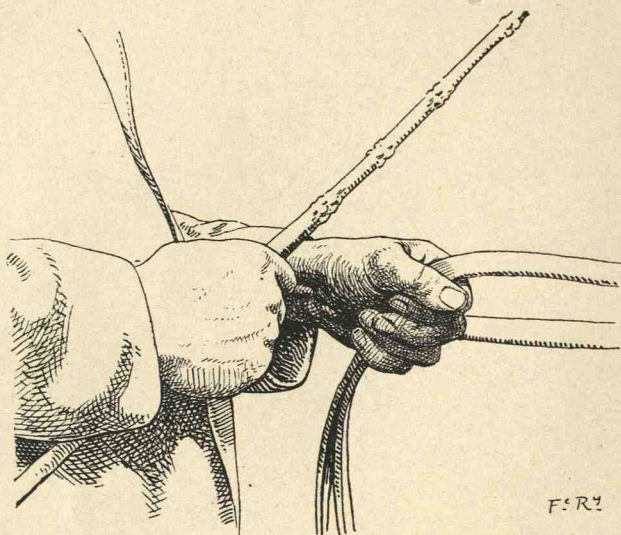


Fig. 7. — Venant de s'asseoir sur le siège.

On recule jusqu'à hauteur du siège, en laissant couler les guides dans la main gauche et évitant qu'elles ne traînent à terre. On monte en voiture et on s'assied, la main gauche vis-à-vis le milieu du corps, verticale et fermée sur les guides. Dès qu'on est assis, la main droite

prend les bouts des guides et les laisse tomber, puis prend le fouet (*fig. 7*), et *fait le carré*.

Le fouet se tient dans la main droite, à quinze centimètres du bout, entre le pouce et la première articulation de l'index d'une part, et le gras de la main d'autre part, incliné en avant et à gauche (à trente degrés environ de la droite vers la gauche et de l'arrière vers l'avant), la fontaine tombant naturellement.

Certaines personnes bouclent les bouts des guides, dans la crainte qu'une des deux ne leur échappe et ne tombe à terre pendant la marche ; d'autres ne les bouclent pas, dans la crainte de se prendre les pieds en descendant de voiture ; d'autres enfin, pour conjurer ce double danger, bouclent les guides, mais passent dans la boucle un bout de lacet formant une ganse dans laquelle elles passent le petit doigt de la main gauche. — La guide porte-boucle doit avoir été mise du côté gauche.

§ 3. — FAIRE LE CARRÉ.

On place la main droite ouverte verticalement devant et contre la main gauche, le petit doigt au-dessous de la guide droite, les deuxième, troisième et quatrième entre les deux guides, la guide droite enfoncée à fond entre les quatrième et cinquième doigts. On tire celle-ci parallèlement au corps d'environ cinq centimètres, en la laissant couler dans la main gauche, renversant la main

droite, les ongles en dessous, et rabattant le pouce de la main droite sur l'index, au-dessus de la guide. On tourne la main gauche les ongles en dessous (*fig. 8*). Le mouvement terminé, il doit y avoir la même distance de la

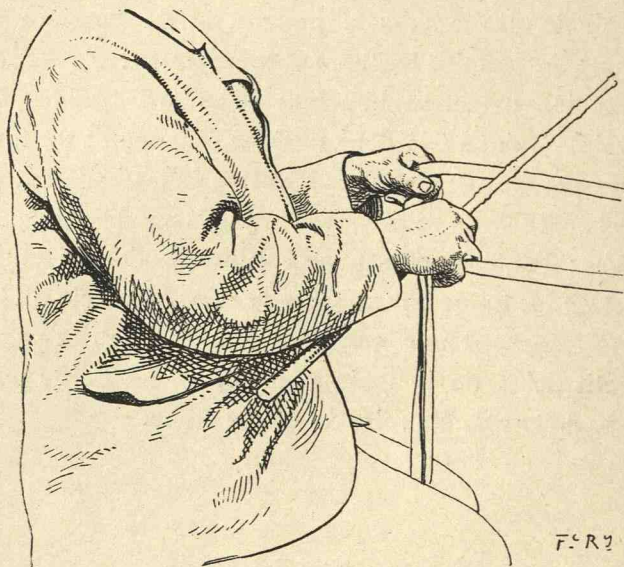


Fig. 8. — Position normale du conducteur.

bouche du cheval au petit doigt de la main droite et à l'index de la main gauche, les deux guides étant également tendues, et le cheval n'ayant le nez, ni à droite, ni à gauche. Si cette égalité n'existe pas, on fera une reprise de guides comme il est dit ci-après.

C'est le mouvement que nous venons de décrire que signifient les mots « Faire le carré », ce qu'on appelle improprement *le carré* n'étant autre chose que la portion de la guide droite comprise entre les deux mains : elle est normalement d'environ cinq centimètres, et peut être portée à dix, et même quinze, mais pas davantage.

On doit avoir :

Les deux pouces en face l'un de l'autre ;

Les mains à demi tournées, un peu plus haut que les coudes (à hauteur du creux de l'estomac), à la même hauteur l'une que l'autre, à la même distance du corps et bien au milieu, pour que le cheval soit droit ;

Les poignets moelleux, un peu ployés du dehors en dedans, et du haut en bas ;

Les épaules également effacées et les bras tombant naturellement près du corps ;

La poitrine ouverte, la tête haute, droite, aisée et dégagée des épaules ;

Le corps vertical, assis carrément et solidement, pour être en mesure de résister à un choc imprévu ;

Les talons joints, les pieds ouverts à quarante-cinq degrés (demi-équerre), bien archoutés sur la coquille.

Le cavalier militaire, accoutumé à une position différente de la main gauche, doit veiller à la position de cette main, qui est importante pour la conduite de l'attelage.

Le fouet doit remuer à peine dans la main droite pendant les manœuvres des guides, et surtout ne pas effleu-

rer la croupe du cheval. A cet effet, conserver toujours le pouce de la main droite au-dessus de la guide droite et au-dessous du manche du fouet, ce qui assure l'inclinaison de celui-ci.

La position du carré est le point de départ de tous les mouvements indiqués dans les paragraphes qui suivent. Disons, une fois pour toutes, que ces mouvements doivent toujours être faits avec calme et sans à-coup, de manière à ne jamais surprendre le cheval. L'intonation elle-même, quand on lui parle, doit être exempte de brusquerie et d'éclats de voix, à moins qu'elle n'accompagne un châtiment.

§ 4. — RENTRER LE CARRÉ; SORTIR LE CARRÉ.

On entend par « rentrer » ou « raccourcir le carré », « sortir » ou « rallonger le carré », des mouvements qui consistent à rapprocher ou à éloigner la main droite de la main gauche, en laissant couler la guide droite dans celle-ci. Si, après le mouvement, on ramène la main droite à sa distance en la coulant sur la guide droite, on aura raccourci ou allongé cette guide.

§ 5. — TENDRE LA GUIDE GAUCHE OU LA GUIDE DROITE.

Pour tendre la guide gauche, porter la main gauche dans le creux de la main droite; saisir la guide gauche

avec celle-ci, entre le pouce et l'index, à cinq centimètres en avant de la main gauche, et tirer sur la guide pendant tout le temps nécessaire ; c'est ce qu'on appelle : « pincer la guide gauche ».

Pour tendre la guide droite, couler la main droite sur cette guide, à cinq centimètres en avant, et tirer pendant tout le temps nécessaire.

Dans ces deux mouvements, le simple poids du bras déplacé suffira souvent pour produire l'effet voulu, sans qu'il soit nécessaire de tirer sensiblement sur la guide.

L'on peut encore, pour tendre modérément la guide gauche ou la guide droite, allonger le carré et porter la main gauche dans le creux de la main droite, ou, inversement, celle-ci dans le creux de la main gauche. C'est ce qu'on appelle « faire la boucle gauche ou la boucle droite », la portion de la guide droite qui se trouve entre les deux mains affectant alors la forme d'une boucle.

§ 6. — REPRISE DES GUIDES.

(1 temps, 3 mouvements.)

1. La main droite tend la guide droite pour maintenir le cheval (1) en direction. En même temps, les deux

(1) L'on est prié de ne pas oublier ce qui a été dit dans la préface, à savoir que le singulier est seul employé dans les considérations qui concernent également l'attelage à un cheval et celui à deux chevaux de front.

mains se redressent ; la gauche se porte en arrière de la droite, dans le prolongement de la guide droite, en laissant couler la guide gauche de la longueur du carré, et

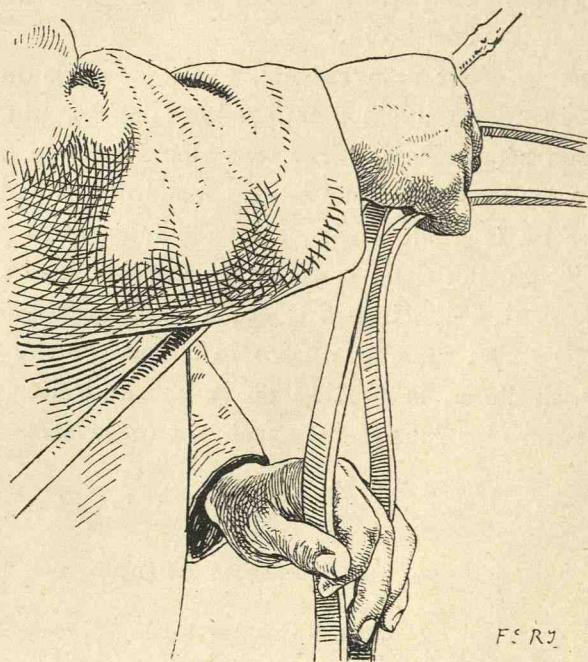


Fig. 9. — Premier mouvement de la reprise des guides.

en plaçant cette guide sur le troisième doigt de la main droite. S'il y a lieu, celle-ci s'éloigne ou se rapproche de la main gauche en coulant sur les guides, et se referme dès qu'elle est à la position voulue (*fig. 9*).

NOTA. — Le léger effort à exercer sur la guide droite pendant la durée du mouvement a pour objet d'équilibrer l'effet de traction exercé sur la guide gauche par le frottement de la main gauche se portant en arrière, et doit être réglé en conséquence.

2. Abandonner les guides avec la main gauche, et la porter à cinq centimètres en avant de la main droite ; passer les deux guides ensemble, de celle-ci dans celle-

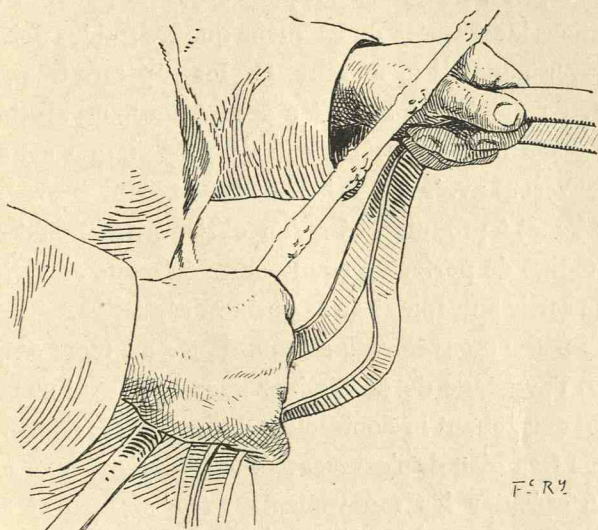


Fig. 10. — Deuxième mouvement de la reprise des guides.

là, la guide gauche au-dessus de l'index, la droite entre les troisième et quatrième doigts ouverts en forme de fourche. La main droite ajuste les guides, en sorte qu'elles

soient également tendues, les assure dans la main gauche, puis coule à vingt centimètres vers le bas, et reste dans la position. La main gauche se referme sur les guides (*fig. 10*).

3. La main droite abandonne les guides, vient se placer devant la main gauche, et sort le carré ainsi qu'il a été dit § 3.

Les reprises de guides ont pour objet de pourvoir aux variations incessantes de longueur que les guides doivent éprouver pendant la marche. On les répétera fréquemment, de manière à avoir les guides toujours ajustées : c'est grâce à des reprises faites à propos, que celles-ci se trouveront avoir à tout instant la longueur convenable pour l'effet à produire, et qu'on obtiendra cet effet sans être obligé de porter un coude ou une épaule en arrière, ou de sortir autrement de la position régulière.

Ces petits mouvements communiqués au mors ont, en outre, l'avantage de déterminer chez le cheval une salivation empêchant la contraction des mâchoires.

L'on fera bien de s'exercer méthodiquement pour arriver à exécuter les mouvements avec aisance et sans embrouiller les guides. Le commençant peut le faire en chambre, en accrochant les guides à des clous. Pour l'élégance et la bonne exécution, il faut :

Procéder avec lenteur et marquer les temps d'arrêt ;

Ne pas remuer le fouet et ne pas lui faire toucher la croupe du cheval ;

Ne pas donner d'à-coup à la bouche du cheval ;
Assujettir toujours solidement les guides au fond des
entre-doigts de l'une ou de l'autre main ;

Ne pas baisser les mains ;

Ne les porter ni à droite, ce qui ferait aller le cheval à
gauche, ni à gauche, ce qui le ferait aller à droite.

§ 7. — PASSE GAUCHE ; PASSE DROITE.

La passe gauche a pour but d'appeler le cheval à
gauche, à plusieurs reprises.

On fait les mouvements 1 et 2 de la reprise des guides ;
puis la main droite vient prendre la guide gauche sur le
petit doigt, la paume en l'air, à vingt centimètres en
avant de la main gauche (*fig. 11*), et coule lentement
jusqu'en arrière de celle-ci, en serrant plus ou moins la
guide suivant le besoin ; la main gauche s'ouvre pour la
laisser passer et se referme aussitôt. On répète jusqu'à ce
que le cheval ait obéi en obliquant à gauche ; alors on
reformé le carré.

La passe gauche peut aussi être employée pour
raccourcir la guide gauche.

Pour la passe droite, mêmes mouvements que pour la
passe gauche, en coulant lentement la guide droite sur le
petit doigt de la main droite.

L'on peut aussi, étant dans la position du carré, faire
la passe droite sans passer par les deux premiers mou-

vements, en portant simplement la main droite en avant, et la retournant la paume en l'air.

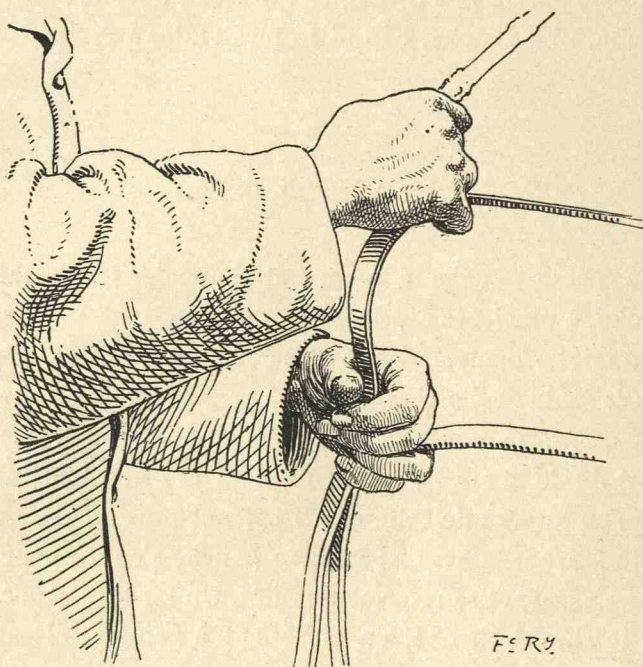


Fig. 11. — Passe gauche.

§ 8. — APPELS ET DEMI-APPELS; OBLIQUES A DROITE
ET A GAUCHE.

Les *appels* sont de petits mouvements de la main gauche ou de la main droite qui agissent sur la bouche

du cheval. On les emploie pour faire des obliques, des conversions et des demi-tours, et pour redresser la tête du cheval regardant à droite ou à gauche.

Pour l'appel gauche, tourner légèrement le poignet gauche de droite à gauche, en faisant tension sur la guide gauche, sans rendre avec la guide droite. — Pour l'appel droit, mouvement symétrique avec le poignet droit.

Le demi-appel ne diffère de l'appel qu'en ce qu'il est moins accentué.

Le mouvement : *Oblique à gauche* s'obtient par deux appels gauches, déterminant le changement de direction, suivis d'un appel droit pour redresser. Le mouvement : *Oblique à droite* s'obtient, de même, par deux appels droits suivis d'un appel gauche.

Il est commode, quand on donne la leçon, de désigner l'appel gauche et l'appel droit respectivement par (1) et (2); l'oblique à gauche s'exprime alors par (1. 1. 2.), et l'oblique à droite par (2. 2. 1.).

On doit faire les appels sans que les mains remuent sensiblement. Ne pas les baisser, mais les élever plutôt un peu; ne les porter ni à droite, ni à gauche; ne pas retourner la main gauche.

Il ne faut pas confondre l'appel avec la *saccade*, qui doit être exclue absolument.

Chez un bon conducteur, les appels se réduisent presque à un simple *serrage* des guides avec les doigts.

§ 9. — TOURNER A GAUCHE OU A DROITE.

Préparer le mouvement par une reprise des guides, afin d'avoir les guides ajustées et les chevaux en main.

Agir d'une manière intermittente ou continue avec la main du côté de la conversion, en la portant dans le creux de l'autre main, et soutenant ou rendant avec celle-ci suivant le besoin. Si c'est nécessaire, on se donnera plus de latitude pour tendre la guide, en allongeant le carré et faisant la boucle.

Ne pas tourner soi-même le corps, et ne pas porter le coude en arrière.

§ 10. — DEMI-TOUR A GAUCHE.

On fait un demi-appel avec la main gauche, en la portant dans le creux de la main droite. Celle-ci prend la guide gauche à quatre centimètres en avant de la main gauche, entre le deuxième et le troisième doigts, comme dans le premier mouvement de la reprise des guides, mais sans que la main gauche coule en arrière. La main gauche, abandonnant les guides et tournant un peu les ongles vers le bas, se porte en avant de la main droite, et reçoit de celle-ci les deux guides ensemble, la guide gauche au-dessus de l'index, la droite entre les troisième et quatrième doigts ouverts en forme de fourche, comme

dans le deuxième mouvement de la reprise des guides. Le demi-tour se fait ainsi par suite de la différence de tension des deux guides ; quand il est presque achevé, la main gauche laisse couler la guide de quatre centimètres, la main droite sort le carré, et donne la direction.

Le demi-tour à gauche peut aussi se faire par un appel continu ou par une série de demi-appels, mais la manière que l'on vient d'indiquer lui donne plus de régularité, et est préférable.

§ 11. — DEMI-TOUR A DROITE.

On fait les deux premiers mouvements de la reprise des guides. La main droite va prendre quatre centimètres sur la guide droite, entre le quatrième et le cinquième doigts, en appelant le cheval à tourner à droite. Le mouvement presque fini, la main droite revient à sa distance, et sort le carré.

§ 12. — RECULER.

Pour reculer, faire une reprise des guides, et les tendre en élevant les mains. Si le cheval refuse en prenant appui sur les guides, rester immobile dans la position, sans donner de saccade et sans augmenter la tension des guides, mais sans mollir. Au bout de très peu de temps, le cheval sera forcé de ramener la tête ; on en profitera

pour le porter en arrière ; on continuera le mouvement par une série de demi-appels de droite et de gauche, sans accélérer, mais sans rendre à chaque pas, comme fait le cavalier.

Si le cheval se jette d'un côté, augmenter l'effet de la guide opposée en se servant du fouet, au besoin, pour contenir les hanches et modérer le mouvement.

§ 13. — CONDUIRE AVEC LES DEUX MAINS
L'UNE DEVANT L'AUTRE.

Faire *le premier*, ou *les deux premiers* mouvements de la *reprise des guides* (§ 6). La position est celle de la figure 9, la main gauche étant à la même hauteur que la droite, à quatre centimètres en arrière, — ou celle de la figure 10, — la main droite étant à la même hauteur que la gauche, à quatre centimètres en arrière.

Les reprises des guides se font, quand on conduit ainsi, en portant alternativement les deux mains l'une devant l'autre, la gauche recevant toujours les guides sur les deuxième et quatrième doigts, la droite sur les troisième et cinquième.

Cette manière de tenir les guides est commode et assez en faveur. On peut aisément et promptement : — ajuster les guides, — les raccourcir, — agir séparément sur l'une ou sur l'autre, — passer de la position à celle du carré et réciproquement, — libérer momentanément l'une ou

l'autre des deux mains. Pour tendre l'une des deux guides, on avance encore davantage la main qui est en avant, puis on la ramène vers le corps en serrant les doigts entre lesquels passe cette guide et relâchant ceux entre lesquels passe l'autre.

On peut, de temps en temps, séparer les guides en écartant les mains, la gauche continuant à tenir la guide gauche entre le pouce et l'index, la droite la guide droite entre l'annulaire et le petit doigt. Afin d'avoir plus de solidité, on passe alors l'index de celle-ci sous la guide droite, pour la pincer entre l'index et le pouce.

§ 14. — CONDUIRE D'UNE SEULE MAIN.

Faire les deux premiers mouvements de la reprise des guides, puis tourner la main gauche à moitié, la main dans le prolongement du bras, le poignet un peu ployé vers le bas, les guides bien assurées entre les doigts; abandonner les guides avec la main droite, et la tenir à hauteur de la main gauche comme dans la figure 7.

On conduit ainsi, de temps en temps, lorsqu'on a bien l'attelage en main et qu'aucune cause de dérangement n'est à prévoir.

On doit prendre cette position pour donner un coup de fouet.

Pour obliquer à gauche étant dans cette position, faire la passe gauche. Pour obliquer à droite, faire la passe droite, ou commencer par sortir le carré. Les conduc-

teurs habiles font les obliques, les conversions et les demi-tours en laissant glisser dans la main l'une ou l'autre guide, graduellement et à propos : c'est ce qu'on appelle *doigter*.

Pour raccourcir les guides, redresser la main gauche, porter la main droite sur les guides, et achever le mouvement de la reprise des guides.

Pour revenir à la position régulière, redresser la main gauche et sortir le carré. Pour prendre celle du § 13, redresser la main gauche et prendre les guides avec la main droite à quatre centimètres en avant de celle-ci.

Il est bon d'alterner fréquemment les positions indiquées dans ce paragraphe et le précédent, avec la position normale qui est décrite dans le § 3. On prévient ainsi la fatigue et la raideur des bras, et les mains conservent le moelleux nécessaire pour que le cheval en reçoive le genre d'appui dont il a besoin : *souple et élastique, mais ne souffrant aucune faiblesse ni discontinuité*.

§ 15. — REPOS.

On fait les deux premiers mouvements de la reprise des guides ; on les abandonne de la main droite et on pose le bout du fouet sur la cuisse droite en élevant cette main le long du manche, ou, si l'on veut la libérer, en inclinant le manche pour le saisir avec le pouce de la main gauche.

§ 16. — PARTIR ET ARRÊTER.

Pour partir, ou pour passer au trot, soutenir avec les guides et déterminer le mouvement par un claquement de langue en effleurant au besoin le cheval avec le fouet entre la sellette et le collier, sans allonger le bras.

Ne mettre la voiture en mouvement que lorsqu'on a les guides bien assurées dans les mains, et partir alors sans hésitation.

Dans l'attelage à deux, si l'un des chevaux est susceptible et l'autre paresseux, donner en même temps un coup de langue pour le premier et un coup de fouet pour le second.

Pour passer au pas et arrêter, tendre les guides sans brusquerie en faisant « holà », élevant les mains et les rapprochant du corps comme pour soulever un poids ; le « holà » se dit en allongeant beaucoup la première syllabe et tombant doucement sur la seconde. Porter, au besoin, le haut du corps en arrière, mais non les coudes en arrière du corps ; encore moins refuser une épaule, ce qui vous donnerait l'air d'être de côté sur le siège. Ne développer que la force strictement nécessaire.

§ 17. — EN MARCHÉ.

1. Ménager son cheval et ne pas oublier que *Chi va piano va sano*. Alternier fréquemment des temps de pas

avec des temps de trot, surtout si l'on doit fournir une longue course. Avoir toujours une couverture dans la voiture, et, s'il fait froid, ne pas manquer de la mettre sur le cheval chaque fois qu'on fait une halte (1). Ne pas s'arrêter dans un courant d'air ; chercher toujours à ce que le vent ne frappe pas la poitrine du cheval, mais

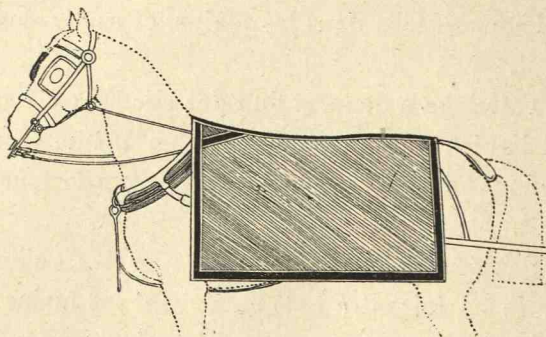


Fig. 12. -- Couverture d'attente.

vienne par derrière, afin que la voiture lui serve d'écran. Le vent exerce en effet sur le cheval en sueur une action très pernicieuse par la rapidité avec laquelle il le refroidit ; d'ailleurs les chevaux en redoutent naturellement l'action sur leur tête et leur poitrine, car tout officier a

(1) On fait des couvertures d'attente *simples* (fig 12), et des couvertures d'attente *doublees* pour couvrir deux chevaux attelés.

pu remarquer, au bivac, avec quel ensemble ceux attachés à la corde ou au piquet tournent la croupe du côté d'où il vient et baissent la tête pour l'abriter avec le corps.

S'il fait très chaud, profiter des haltes pour éponger les naseaux du cheval avec de l'eau fraîche ou avec de l'eau vinaigrée. Au retour, faire au pas le dernier kilomètre, si c'est possible.

En hiver et par un temps de pluie, avoir le caparaçon d'attelage.

2. Il convient de parler très rarement au cheval attelé. La conversation se bornera à ces trois formes de langage qu'il arrive vite à comprendre :

Le claquement de langue comme signal pour partir ou pour allonger l'allure ;

Le « holà » comme signal pour arrêter ;

Des ho ! ho ! ho ! — mais point d'appel de lèvres ni de bruit de sifflet, que le bon goût n'approuve en aucune circonstance et qui ne feraient d'ailleurs qu'exciter le cheval davantage, — pour le rassurer lorsque quelque chose l'inquiète outre mesure, ou le calmer lorsqu'il tend à s'emballer.

Tous autres effets peuvent et doivent être obtenus par l'action des guides et du fouet.

Beaucoup de cochers, par habitude contractée, donnent aux guides des saccades continuelles pendant la marche, comme s'ils avaient un tic nerveux dans les bras ; il faut éviter soigneusement ce défaut.

En revanche, on suivra moelleusement avec les bras

le mouvement du va-et-vient que le cheval donne à sa tête en marchant.

3. Pour donner un coup de fouet, prendre au préalable la position : *Conduire d'une seule main*, le donner franchement et sans hésitation, en touchant le cheval à l'épaule, jamais au flanc, ni sur la croupe, ni sur la tête. Dans le cas de l'attelage à deux, on touche le cheval de gauche par un mouvement du poignet de gauche à droite, celui de droite par un mouvement de droite à gauche.

Conservé toujours le fouet à la main, afin d'être en mesure de s'en servir au moment précis où c'est nécessaire.

Dans l'attelage à deux, il faut tenir à ce que les quatre traits soient également tendus, et exciter avec le fouet celui des deux chevaux qui reste en arrière.

Si le cheval, ou un des deux chevaux, est susceptible de s'emballer ou de prendre le mors aux dents, il faut le munir de guides de filet et les employer comme il est dit ci-après, dans la deuxième section.

4. Ne pas perdre de vue les oreilles du cheval et apprendre à connaître la signification de leurs mouvements.

Veiller sans cesse à ce que le cheval soit droit, et lui redresser la tête par des demi-appels de droite ou de gauche, qui doivent se faire sans que le mouvement des mains soit visible. Il faut que tête, croupe et voiture soient toujours en ligne droite.

Quand on approche d'un objet qui paraît susceptible d'attirer l'attention du cheval et de le faire hésiter, maintenir une allure franche, et ne pas éprouver soi-même une hésitation qui serait aisément contagieuse; se tenir prêt à lui redresser la tête à la moindre flexion pour l'empêcher de regarder de ce côté. S'il regarde l'objet fixement, on doit craindre qu'il ne fasse brusquement un écart ou un demi-tour; il faut lui déplacer la tête et l'obliger, par un appel et un pincement de guide prolongé, à regarder du côté opposé, surtout s'il y a, de ce côté, un fossé, ou une voiture, ou tout autre danger. On lui parlera avec douceur pour distraire son attention; on lui fera des demi-appels alternatifs de droite et de gauche; on lui touchera l'épaule avec la mèche du fouet du côté vers lequel il tend à appuyer; on se tiendra prêt à réprimer le premier mouvement, afin de ne lui permettre de gagner du terrain d'aucun côté. Se garder de tirer sur les guides et savoir rendre à propos.

Dans l'attelage à deux, si le cheval de gauche paraît inquiet par un objet situé du côté gauche, toucher extérieurement du fouet le cheval de droite, afin de le faire rejeter à gauche, ce qui empêchera l'autre d'appuyer à droite.

Lorsque quelque difficulté est à craindre et qu'on a un domestique avec soi, le faire descendre pour tenir le cheval. Mais le conducteur, s'il est seul sur son siège, doit y rester de même que le cavalier sur sa selle: l'un et l'autre aura ainsi plus de puissance sur le cheval et courra moins de danger qu'en descendant pour le prendre par le nez.

5. Surveiller de l'œil le terrain à parcourir afin de ralentir l'allure et de soutenir le cheval s'il se présente un accident du sol qui pourrait le faire buter ou donner un cahot à la voiture, par exemple une pierre, un ressaut, une rigole... Pour traverser une voie de tramway ou de chemin de fer, une rigole, une bordure de trottoir...., soutenir et faire une reprise de guides; prendre la ligne un peu en biais de manière que les roues ne retombent que l'une après l'autre; tendre la guide gauche et la pincer si la roue droite racle contre le rail.

6. Suivre le milieu de la chaussée s'il est libre, le côté droit dans le cas contraire. Se porter toujours à droite pour croiser d'autres voitures venant en sens inverse, ou pour se laisser dépasser par une voiture venant derrière. Se porter toujours à gauche pour doubler une voiture marchant devant. Si cette voiture suit le côté gauche de la route et que le côté droit soit libre, la prévenir de loin pour qu'elle appuie à droite, et *exiger qu'elle le fasse*, alors même qu'il y aurait à sa droite une place suffisante pour passer.

Dans tous ces cas, on s'écarte de la ligne et on y revient par des obliques comme il est dit § 8. Ne pas trop s'écarter de l'obstacle : un mètre environ.

Quand on est doublé par une autre voiture, se méfier pour ne pas être touché par elle au cas où elle obliquerait prématurément pour reprendre la droite de la route.

Dans les encombrements, de même qu'en marche, ne

jamais aller à la droite d'une voiture qui est devant. S'arrêter si l'on éprouve de l'embarras.

7. A l'approche des croisements de rues, élever les mains, ralentir et jeter un coup d'œil à droite et à gauche. Ralentir également, même sur une grande route, lorsqu'on approche d'un tournant et qu'un mur, ou tout autre obstacle, empêche de voir la continuation de la route, ou encore lorsqu'on approche du débouché d'une route latérale que l'on ne peut pas voir. En un mot, prendre ses mesures pour ne jamais être forcé à un arrêt brusque, cause de danger ou au moins de perte de temps.

8. Aux montées, prendre le pas et rendre en laissant couler les guides dans les mains, mais sans cesser de soutenir le cheval ; faire la reprise des guides à la fin de la montée. Si la montée est fort raide et suffisamment large, la gravir en suivant une ligne sinueuse. Quand on a gravi une montée au pas, ne reprendre le trot que lorsqu'elle est tout à fait terminée.

Soutenir aux descentes ; à cet effet, commencer par raccourcir les guides en faisant une reprise des guides. — Le soutien ne consiste pas à tirer sur les guides, mais à les tendre juste de la quantité nécessaire ; le premier degré du soutien est d'élever les mains d'un centimètre. Le soutien doit être continué jusqu'à ce que le cheval ait obéi franchement.

Serrer le frein si la voiture en possède un et si la descente est rapide ; à cet effet, faire les deux premiers

mouvements de la reprise des guides, et passer le fouet dans la main gauche entre le pouce et les deux doigts suivants. Observer le plus ou moins de tension ou de relâchement des traits pour régler le serrage ; ne desserrer que lorsque la descente est entièrement terminée, et desserrer lentement.

9. Quand on doit arrêter et qu'une autre voiture suit à faible distance, la prévenir en élevant en l'air le fouet ou le bras. Dans les villes, s'arrêter le long d'un trottoir, mais prendre garde que ce ne soit pas en face d'une porte cochère. Si l'on doit arrêter contre le trottoir gauche, et qu'il soit longé par une autre voiture venant en sens inverse, lui faire signe pour qu'elle le laisse libre.

Quand on trotte derrière une autre voiture, ne jamais s'en approcher à plus de quatre mètres.

10. Craindre beaucoup plus d'accrocher les autres que de l'être par eux. Se méfier des omnibus et des cochers de fiacre : des premiers, à cause de leur masse qui aggravera les conséquences d'un choc ; des seconds, parce que, forts de leur contrat avec une compagnie d'assurances contre les accidents de voitures, quelques-uns se laissent volontiers accrocher par les amateurs.

11. Si un passant, ne voyant pas la voiture, se trouve sur son trajet ou s'apprête à y venir, l'avertir par un cri grave et prolongé : à un cri bref et élevé, qui d'ailleurs peut surprendre aussi le cheval, le passant est surpris, se croit déjà sous la voiture et perd la tête.

S'il y a des enfants, ralentir beaucoup et être très circonspect.

12. En tournant à droite, on doit serrer le trottoir à quarante centimètres environ. En tournant à gauche, on doit, au contraire, « *tourner grand* », c'est-à-dire laisser un intervalle d'au moins une voiture entre la roue gauche et le trottoir. S'attacher à décrire un cercle bien régulier et ne pas permettre au cheval de prendre de biais.

Soutenir fortement la guide du dehors si l'on tourne à une allure rapide.

13. Faire le demi-tour vers le côté gauche si le terrain est horizontal. Le faire vers le côté le plus élevé du terrain si celui-ci a une pente transversale. Ainsi :

Si l'accotement droit est plus bas que le gauche, partir du premier pour faire un demi-tour à gauche, et marcher droit aussitôt le demi-tour achevé, puisqu'on se trouvera sur la droite de la route ;

Si l'accotement droit est plus haut que le gauche, se porter près de celui-ci en traversant la route par une diagonale, faire un demi-tour à droite, puis revenir le long de l'accotement droit par une deuxième diagonale.

14. Si la rue manque de largeur, on peut, avec la voiture à quatre roues, faire demi-tour par le mouvement : *Reculer à droite* ou *Reculer à gauche*, qu'on appelle encore *la retraite*. A cet effet, après s'être approché du trottoir de droite, par exemple, de manière à avoir entre lui et la voiture un intervalle à peu près égal à la largeur

de celle-ci, on recule en tendant la guide droite pour maintenir le timon sensiblement parallèle au trottoir pendant que l'arrière-train exécute une conversion qui amène les roues de derrière contre le trottoir. On fait alors demi-tour à gauche avec l'avant-train et l'on redresse la voiture dans la nouvelle direction.

On opère habituellement ainsi quand on arrête devant une porte en l'ayant à main droite et qu'on doit repartir en l'ayant à main gauche.

§ 18. — DESCENDRE DE VOITURE.

Faire les deux premiers mouvements de la reprise des guides. Poser le fouet dans sa douille et passer le bout des guides sur le petit doigt de la main gauche. Descendre face à la voiture en posant le pied gauche sur le marchepied et portant le pied droit à terre en dehors de la roue, du côté de l'essieu. On s'appuie au besoin à la voiture avec les deux mains, mais on se tient toujours prêt à tendre les guides et à remonter en voiture au cas où le cheval ferait un mouvement. Une fois à terre :

Dans l'attelage à un, on accroche les guides par le milieu à la clef de la sellette du côté gauche, les bouts tombant entre l'épaule du cheval et le brancard ;

Dans l'attelage à deux, on pose chaque guide sur le dos du cheval auquel elle appartient, puis on la double, on passe la boucle dans la clef extérieure de la sellette, et on l'accroche au crochet de l'enrènement ; si les chevaux

sont tenus à l'avant par un homme, on jette doucement les guides sur le dos avant de descendre.

On surveillera et, au besoin, on aidera le domestique pour le dételage, ainsi que pour les premiers soins à donner au cheval, au harnais et à la voiture ; nous entrerons dans quelques détails sur ce point à raison de son importance.

1^o *Le cheval.*

Aussitôt qu'on a dételé, et avant de dégarnir le cheval, il faut lui laver les jambes au milieu de la cour, si le temps le permet. On lave chaque jambe avec l'éponge et la brosse, depuis et y compris le sabot et le dessous du pied jusqu'au jarret, n'allant à la cuisse et au ventre que si ces parties ont de la boue ; en levant le pied, on examine si des corps étrangers ne se sont pas logés dans la sole et on les détache avec le cure-pied. On essuie et on sèche soigneusement avec le chiffon de toile toutes les parties qu'on a mouillées ; il importe surtout de bien sécher les paturons et les talons, sans quoi des crevasses s'y produiraient ; quand on en voit apparaître, les recouvrir jusqu'à guérison avec de la lie de vin.

Le cheval s'habitue aisément à se tenir tranquille pendant ce lavage, sans qu'il soit nécessaire de l'attacher, parce qu'il y reconnaît un premier soulagement à sa fatigue. Ensuite on le dégarnit, on le mène dans sa stalle, on l'attache et on lui entoure chaque jambe avec la bande de flanelle, du paturon au genou.

Si le froid ou la pluie ne permettent pas de rester dehors, *et si l'on ne fait pas usage de bandes de flanelle*, il ne faut pas laver les jambes à l'eau ; alors on rentre le cheval de suite après avoir dételé, on le dégarnit, et on frotte les jambes avec de la paille pour en faire tomber la boue et y produire de la chaleur.

Quand on a fini avec les jambes, on éponge les yeux, les naseaux, les lèvres, les parties génitales et l'anus ; ces lavages sont d'autant plus nécessaires qu'on a eu plus de poussière ; il faut les faire dans l'ordre que nous avons suivi en énumérant les organes, et rincer et exprimer l'éponge chaque fois.

Beaucoup de chevaux, et non des moins bons, aiment à se rouler sur leur litière aussitôt rentrés à l'écurie ; il faut leur en donner la facilité en ne les attachant pas tout de suite et en leur accordant, avant de procéder à tout nettoyage, un moment de repos dont ils profitent pour s'ébattre et uriner. — Le domestique profite lui-même de ce répit pour se déshabiller et prendre les vêtements d'écurie.

Lorsque le cheval est très en sueur, il est bon de le promener lentement dans la cour et de ne le rentrer qu'un peu sec ; si les conditions atmosphériques ne permettent pas cette promenade, on lui passera successivement sur tout le corps, après l'avoir attaché dans sa stalle, le couteau de chaleur, l'éponge, la brosse en chiendent, le bouchon de paille, le torchon de toile. Si la journée a été exceptionnel-

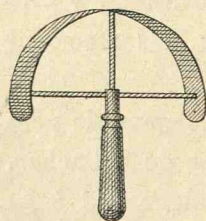


Fig. 13.
Couteau de chaleur.

lement fatigante, on lui donne ensuite un breuvage au son, additionné d'un peu de graine de lin cuite, qui aura été préparé à l'avance par les personnes restées à la maison; dans les circonstances ordinaires, il ne faut pas le laisser boire, ou ne lui laisser boire que quelques gorgées d'eau tiédie; on mettra seulement un peu de foin devant lui pour l'occuper pendant les opérations de nettoyage et de pansage.

Ne pas oublier, aussitôt le cheval rentré, de refermer les fenêtres de l'écurie, qui auront dû être ouvertes pendant qu'elle était inoccupée.

On lave à l'eau tiède avec l'éponge, et on sèche en frottant vivement avec un bouchon de paille fréquemment renouvelé, toutes les parties du corps sur lesquelles le harnais a porté, ainsi que celles où la sueur s'est séchée; toutefois, pendant les rigueurs de l'hiver, il est préférable de ne pas faire usage d'eau et de se contenter d'un bouchonnage énergique.

Toutes ces opérations doivent être faites vivement et promptement, et l'on forcera le domestique à prendre l'habitude de cette célérité: il faut qu'il soit lui-même en transpiration lorsque le cheval n'y sera plus, ce que le palefrenier exprime en disant qu'il a fait passer la sueur du corps du cheval dans le sien.

Pendant le bouchonnage, on examine soigneusement le dos du cheval et les parties touchées par le harnais, en passant la main partout. Si l'on découvre quelque tumeur, accompagnée de plaie ou non, il faut y appliquer et maintenir avec le surfaix une éponge qu'on aura imbibée d'eau vinaigrée ou salée, bien chaude, et qu'on

entretiendra constamment humide en l'arrosant souvent avec le même liquide. Avant d'atteler de nouveau le cheval, on devra rechercher quelle est la cause de la blessure, et quelles modifications il convient d'apporter au harnais pour qu'elle ne puisse pas s'aggraver ou se renouveler; par exemple :

Changer la sellette de place si la blessure est au garrot ;

En modifier la matelassure si elle est sur les côtes, où elle se présente souvent sous la forme de *cor* ;

Graisser les mamelles du collier, le réajuster, le garnir d'un faux collier etc..., si elle est à l'épaule ; si le cheval n'a pas encore l'habitude du collier, frotter celle-ci avec du vinaigre bien chaud jusqu'à ce qu'elle devienne suffisamment insensible ;

Desserrer la croupière si la blessure est sur le dos ou sous la queue ; garnir la croupière d'un linge dans le premier cas, graisser le culeron dans le second ;

Seller plus en arrière si la blessure est aux ars (1) ; graisser la sous-ventrière et l'attacher de chaque côté au crampon du brancard avec une petite courroie pour l'empêcher de se porter en avant ;

Abaisser ou élever le mors ou le filet si la blessure est à la bouche ;

(1) Les deux ars (le *Dictionnaire de l'Académie* dit à tort les quatre ars) sont les parties comprises en arrière de chaque avant-bras, entre celui-ci et la poitrine ; la peau y est fine, plissée et propre à faciliter, par sa souplesse, le mouvement du membre.

Allonger la gourmette ou l'entourer d'un linge si elle est à la barbe ;

Déplacer le dessus de tête si elle est à la nuque (mal de taupe) ;

... Etc.

Après le bouchonnage, on laissera un instant le cheval pour s'occuper du harnais et de la voiture ; s'il a eu très chaud, on lui mettra la couverture pendant cet intervalle, en interposant entre le dos et celle-ci une couche de paille sèche et froissée.

On revient ensuite au cheval et on fait le pansage comme d'habitude. Quand celui-ci est terminé, on remet la couverture, qui sera celle d'été (couverture de toile) ou celle d'hiver (couverture de laine avec une de toile par dessous, appelée la *chemise*), suivant que la température de l'écurie est supérieure ou inférieure à seize degrés centigrades.

On ôte alors les bandes de flanelle ; on masse les canons et les boulets en frottant les tendons avec la main, dans le sens des poils, les doigts glissant dans les creux intermédiaires ; on relisse les poils avec un chiffon de laine.

Si l'on observe dans le pied la moindre tendance au dessèchement, il faut remplir le sabot avec de la bouse de vache humide ; en tout état de cause, on fera bien d'employer, de temps en temps, ce moyen préservatif contre une cause fréquente de boiterie.

La suite d'opérations qu'on vient de décrire, faite avec la célérité voulue, aura duré de une heure à une heure

et demie, et le cheval sera alors suffisamment sec ; on le fera boire et on lui donnera l'avoine.

2^o *Le harnais et la voiture.*

Après le premier bouchonnage, on va démonter la bride, mettre les aciers à tremper dans un seau d'eau pure ou additionnée de sous-carbonate de soude, ranger la voiture et en relever la capote si elle a été abaissée.

Si l'on a eu de la pluie, on essuie de suite les cuirs du harnais et la capote de la voiture avec l'éponge et la peau de chamois, afin que l'eau ne les pénètre pas davantage ; on fait de même pour les garnitures intérieures de la voiture avec l'éponge et la peau qui leur sont spécialement affectées.

On fait tomber, ainsi qu'il sera dit § 35, les taches de boue qui auront éclaboussé les panneaux ; il est surtout indispensable de faire promptement ce lavage lorsque la voiture est neuve ou fraîchement repeinte, car la boue, en séchant sur le vernis, y laisse alors des taches très difficiles à enlever.

On revient ensuite au cheval et si, une fois le pansage terminé, l'heure est trop avancée pour que l'on puisse continuer à travailler, on remet au lendemain les opérations ultérieures du lavage, qui seront détaillées §§ 35 et 36. Si l'on a un peu de temps, mais pas assez pour faire tout, on fera de suite, soit les aciers, soit la voiture, soit les deux, les cuirs du harnais étant la partie qu'il y a le moins d'inconvénient à remettre.

DEUXIÈME SECTION

CONDUIRE AVEC QUATRE GUIDES

DEUXIÈME SECTION

CONDUIRE AVEC QUATRE GUIDES

§ 19. — LES QUATRE GUIDES AVEC L'ATTELAGE A UN CHEVAL.

Les six premiers paragraphes de cette section traitent de l'emploi des quatre guides avec l'attelage à un; les deux autres ont pour objet la conduite du tandem et de l'attelage à quatre.

On conduit avec quatre guides, dans le cas de l'attelage à un, lorsque le cheval a la bouche très fine, est susceptible de prendre le mors aux dents, ou est employé alternativement pour la selle et pour la voiture : l'on a ainsi une action à la fois plus puissante et plus douce. Cette pratique est également utile pour le conducteur, qu'elle prépare à la conduite à grandes guides, à quatre chevaux.

Dans le cas de l'attelage à deux, si l'un des chevaux est plus difficile que l'autre, on peut également lui adapter une deuxième paire de guides; mais nous admettrons qu'il ne s'agit que de l'attelage à un seul cheval.

Pour distinguer les guides auxiliaires, on les fait ordinairement avec des courroies moitié moins larges, et l'on dit : *les grosses guides, les petites guides.*

Il y a deux manières d'employer les quatre guides. Dans la première, qui est la plus usitée à Paris et qui est celle donnée par M. le comte de Montigny, les deux grosses guides sont bouclées au filet et les deux petites au bas du mors. Dans la seconde, les grosses guides sont bouclées au mors (banquet ou milieu), et les petites au filet. Chacune des deux manières a ses avantages et ses inconvénients, mais la seconde nous paraît bien préférable.

a). Conduire sur le filet est bon avec des chevaux fins et légers de bouche, parce qu'ils y prennent un appui. Mais beaucoup de cochers inexpérimentés, ayant la main dure et ne sachant pas conduire avec les quatre guides, emploient cette manière avec tous chevaux parce qu'ils peuvent eux-mêmes prendre appui sur les guides sans empêcher le cheval de se porter en avant, tout en conservant la possibilité de l'arrêter, et même au besoin de le mettre à terre, par une action vigoureuse sur le mors. Or, il peut arriver ainsi, surtout avec un jeune cheval, qu'il finisse par se rebuter et qu'il refuse de partir par crainte de la douleur que lui cause cet à-coup violent. Avec les grosses guides bouclées au banquet ou tout au plus au milieu, il sera rare qu'un cheval gagne à la main et, par une action prolongée sur le filet, on pourra l'arrêter aussi sûrement sans s'exposer à cette conséquence.

b). Pour exécuter une conversion à droite ou à gauche, il arrive souvent que le cheval dressé et conduit d'après la première manière, ouvre la bouche et hésite à tourner, ou qu'il décrit un trop grand cercle; conduit avec les quatre guides séparées, comme il est dit § 23 ci-après, le cheval obéit à la volonté du conducteur comme si on le menait par le nez.

c). Quand un cheval a été dressé dans la première manière, un supplément de dressage est nécessaire pour pouvoir le conduire avec le mors seulement, ce qui est, après tout, le mode de conduite normal. Quand il l'a été dans la seconde manière, rien n'est changé à ses habitudes par la suppression des guides du filet; la durée de son séjour chez le dresseur est donc réduite presque de moitié, et ensuite le propriétaire, chaque fois qu'il attelle, peut, ou prendre les petites guides, ou les laisser de côté, sans rien changer lui-même à ses habitudes.

d). Enfin le cocher, en conduisant de la seconde manière, peut s'exercer et se faire la main sans s'exposer à gâter la bouche du cheval; c'est d'ailleurs celle qui correspond à la disposition des rênes chez le cheval monté (1).

(1) Pour monter le cheval à deux fins, nous conseillons de tenir les rênes comme il suit :

1° *Les rênes séparées.* — Les rênes étant abandonnées sur l'encolure, les prendre par le milieu à pleines mains avec les deux mains, les pouces allongés sur les rênes et se touchant presque, les ongles des autres doigts en-dessous, la rêne de bride à plat sur celle de filet. Introduire le

C'est cette seconde manière qui est suivie dans le présent ouvrage. Les quatre guides sont numérotées ainsi :

- | | | |
|-----------------------------|---|---------------------|
| 1. La guide gauche du mors | } | les grosses guides, |
| 2. La guide droite du mors | | |
| 3. La guide gauche du filet | } | les petites guides, |
| 4. La guide droite du filet | | |

petit doigt de chaque main entre les deux rênes qui sortent de son côté ; éloigner les deux mains l'une de l'autre en étendant les bras et coulant sur les rênes, jusqu'à ce que la partie de celles-ci comprise entre chaque main et le mors soit réduite à la longueur convenable ; ramener les deux mains devant le corps et les redresser, le milieu des rênes retombant vers l'avant. Les rênes de bride et de filet entrent ainsi dans chaque main, la première sous le petit doigt, la seconde entre celui-ci et le quatrième, et en ressortent ensemble entre l'index et le pouce.

2° *Les rênes réunies dans la main gauche.* — Étant dans la position précédente, la main gauche s'approche des rênes droites en avant de la main droite et par-dessous la retombée des rênes ; ses deuxième et troisième doigts se relèvent et *cueillent* successivement, celui-ci la rêne droite du filet, celui-là la rêne droite de la bride ; la main droite réunit les quatre rênes bien à plat les unes sur les autres et les assujettit entre l'index et le pouce ; elle les abandonne ou les tient à pleine main, prête à se porter en avant de la main gauche pour agir sur telle rêne ou telle combinaison de rênes qui sera nécessaire. Les rênes, gauche de bride, gauche de filet, droite de filet, droite de bride, entrent ainsi dans la main gauche, respectivement, en dehors du petit doigt et par les trois intervalles suivants, et ressortent ensemble sur l'index.

3° *Les rênes réunies dans la main droite.* — Étant dans la position précédente (2°), on introduit les doigts de la main droite entre les rênes en avant de la main gauche, les deuxième, troisième, quatrième et cinquième doigts de la première s'appliquant respectivement sur les cinquième, quatrième, troisième et deuxième doigts de la seconde ; celle-ci coule en arrière, abandonne les rênes après les avoir assujetties bien à plat entre le petit doigt et le bas de la main droite, et se tient prête à se porter en avant pour agir sur telle rêne ou combinaison de rênes qui sera nécessaire. Les quatre rênes, énumérées dans le même ordre qu'à

et se placent respectivement sur les deuxième, troisième, quatrième et cinquième doigts de la main gauche, ainsi qu'on va le dire.

Les deux guides gauches, 1 et 3, s'appellent aussi : *les premières guides*, et les deux guides droites, 2 et 4, *les deuxièmes guides*.

§ 20. — PRENDRE LES GUIDES ET MONTER EN VOITURE.

La main gauche prend le paquet des guides pendu à la clef de la sellette. La main droite prend, par-dessus les petites guides, la deuxième guide du mors entre le petit doigt et l'annulaire et, en s'aidant au besoin de la main gauche, la première guide du mors entre l'index et le troisième doigt. La main gauche passe le paquet des guides dans la main droite, puis prend, par-dessous les guides du mors, la petite guide gauche entre le troisième et le quatrième doigts, la droite entre le quatrième et le cinquième. La main droite passe les deux guides du mors

la fin de l'alinéa précédent, entrent ainsi dans la main droite, respectivement, par les quatre entre-doigts à partir de celui du pouce, et ressortent ensemble sous le petit doigt.

Ces trois positions correspondent, en ce qui concerne les effets de mors, à celles décrites ci-après dans les paragraphes 22 et 23 pour la conduite de la voiture. Conformément au précepte général donné paragraphe 14, il faudra les alterner fréquemment pour prévenir la fatigue des bras et rester en possession de tous ses moyens.

dans la main gauche, la première entre le pouce et l'index, la seconde entre celui-ci et le troisième doigt, puis coule le long des guides et en place les bouts sur le petit doigt de la main gauche.

Le reste comme au § 2; une fois assis, on se trouve dans la position représentée par la figure 14 et on fait le

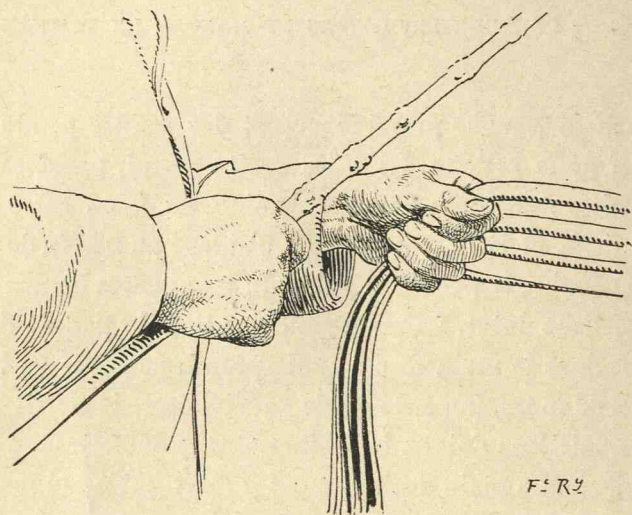


Fig. 14. — Venant de s'asseoir sur le siège.

carré sur la guide droite du mors comme si les guides du filet n'existaient pas

Si, pendant la marche, on vient à embrouiller les guides, suivre le détail ci-dessus pour les remettre en position.

Les mouvements : *Rentrer ou sortir le carré, Tendre la guide gauche ou la guide droite*, les passes, les obliques, les conversions et les demi-tours se font avec les guides du mors comme il a été dit pour le cas où celles du filet n'existent pas.

La position du carré est le point de départ de chacun des mouvements indiqués ci-après; il ne sera donné que des détails qui ne soient pas une répétition de ce qui a été dit pour la conduite avec deux guides.

§ 21. — REPRISE DES GUIDES.

(1 temps, 4 mouvements.)

1. La main droite tend la guide droite du mors pour maintenir le cheval en direction. En même temps, les deux mains se redressent; la gauche se porte en arrière de la droite, dans le prolongement de la guide droite du mors, en laissant couler les trois autres guides de la longueur du carré, et en plaçant la guide gauche du mors entre le deuxième et le troisième doigts de la main droite; celle-ci se referme sur les guides (*fig. 15*).

2. La main gauche, abandonnant les guides du mors, se porte au-dessus de la main droite; celle-ci prend les guides du filet avec le pouce et l'index en arrière de la main gauche; la main gauche se porte en avant en cou-

lant sur ces guides (*fig. 16*), — les serre à distance convenable, se referme et revient à hauteur de la main droite, qui les abandonne. — Marquer le temps d'arrêt.

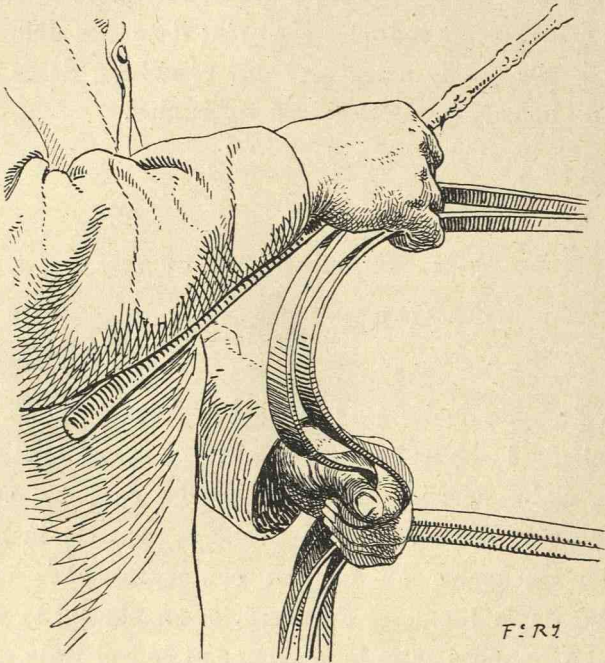
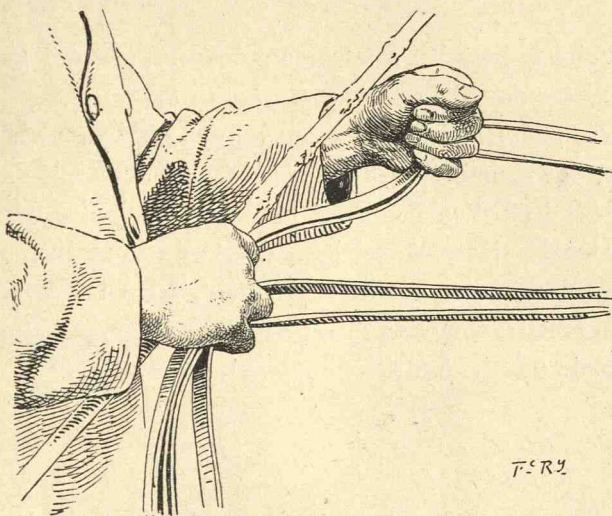


Fig. 15. — Premier mouvement de la reprise des guides.

3. La main droite passe les deux guides du mors sur les deuxième et troisième doigts de la main gauche, les ajuste à la longueur de celles du filet, les assure dans la main gauche, et coule à vingt centimètres vers le bas.

4. La main droite se porte sur la guide droite du mors et sort le carré.



T. R. 2

Fig. 16. — Pendant le deuxième mouvement de la reprise des guides.

NOTA. — Les mouvements 1 et 2 ont pour résultat de séparer les guides du mors de celles du filet, les premières étant passées dans la main droite et les deuxièmes étant restées dans la main gauche. Lorsque le cheval accélère trop et n'obéit pas aux guides, on le ralentit sûrement en faisant cette séparation et tirant sur les guides du *filet*.

§ 22. — CONDUIRE AVEC LES DEUX MAINS
L'UNE DEVANT L'AUTRE, OU AVEC UNE SEULE MAIN.

Faire le premier mouvement de la reprise des guides, et rester dans la position. Ou bien : faire les deux premiers mouvements de la reprise des guides, mais sans ramener la main gauche contre la main droite, lâcher les guides du filet avec celle-ci et placer les guides du mors sur les deuxième et troisième doigts de la main gauche.

Pour conduire d'une seule main, faire les trois premiers mouvements de la reprise des guides, puis tourner la main gauche à moitié, comme il est dit § 14.

§ 23. — CONDUIRE AVEC LES QUATRE GUIDES SÉPARÉES.

La main droite se tourne la paume en l'air et assure la guide droite du mors sur le petit doigt, la main gauche abandonnant cette même guide. La main droite, en allongeant les trois premiers doigts, prend la guide droite du filet entre le troisième et le quatrième, et sort le carré (*fig. 17*). — Maintenir les quatre guides bien égales.

Dans cette position, les deux guides de gauche sont dans la main gauche, et les deux guides de droite sont dans la main droite. Les obliques, les conversions et les demi-tours se font en appelant d'une manière continue

sur les guides droites ou sur les guides gauches, et soutenant avec les guides opposées.

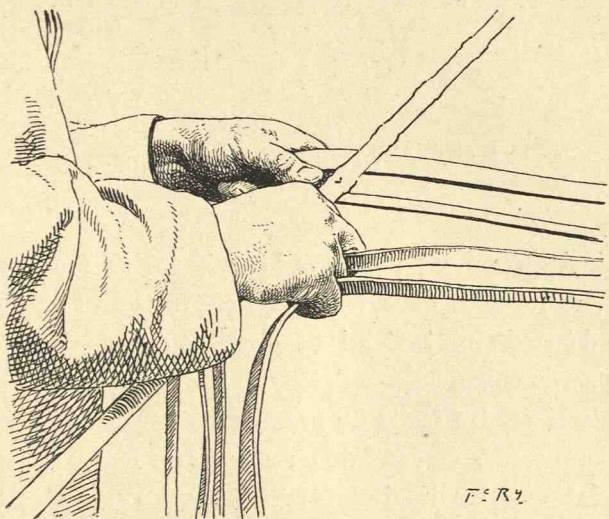


Fig. 17. — Conduire avec les quatre guides séparées.

§ 24. — REPRISE DES GUIDES
EN CONDUISANT AVEC LES QUATRE GUIDES SÉPARÉES.

(1 temps, 5 mouvements.)

1. Rentrer le carré et abandonner la petite guide droite avec la main droite.

2, 3, 4, 5. Comme 1, 2, 3, 4 du § 21. Au 5, la main

droite peut, ou sortir le carré sur la guide droite du mors pour conduire avec les guides du mors, ou prendre cette même guide droite du mors sur le petit doigt et sortir le carré sur la guide droite du filet pour conduire avec les guides séparées.

§ 25. — ATTELAGE EN TANDEM.

Ainsi qu'il a été dit dans la préface, le *tandem* est l'attelage à deux dans lequel les chevaux sont en file au lieu d'être de front. Celui de derrière est placé dans les brancards comme dans l'attelage à un ; celui de devant est attelé sur les traits du premier ou sur les extrémités des brancards, et conduit au moyen de longues guides passant dans des demi-clefs serties sur les cocardes de la bride du cheval de derrière (voir *fig. 3*). Le fouet doit être très long ; il est nécessaire, mais le commençant le trouvera plus gênant qu'utile.

Afin qu'on soit moins exposé à faire de confusion, les guides de devant se font plus petites, et souvent d'une autre couleur que celles de derrière : elles seront, par exemple, en cuir fauve si celles-ci et le reste du harnais sont en cuir noir. La différence de grosseur est plus essentielle que celle de couleur parce que, seule, elle peut servir dans l'obscurité.

Les quatre guides se numérotent ainsi :

1. La guide gauche du cheval de devant ;
2. La guide gauche du cheval de derrière ;
3. La guide droite du cheval de devant ;
4. La guide droite du cheval de derrière ;

et se placent respectivement sur les deuxième, troisième, quatrième et cinquième doigts de la main gauche.

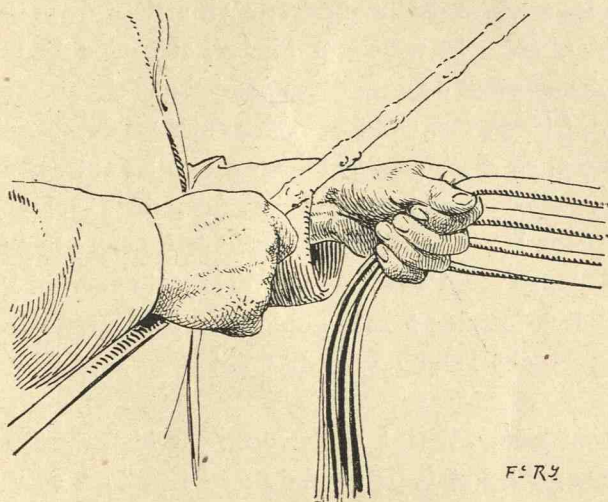


Fig. 18. — Position normale du conducteur.

L'on remarquera, et l'on s'expliquera aisément la différence entre ce numérotage et celui du § 19 : là, les guides gauches et droites alternent ; ici, les guides d'un même côté se suivent.

La main droite, tenant le fouet comme il est dit § 2, se tient habituellement à hauteur de la main gauche (*fig. 18*). Lorsqu'on a besoin de relâcher ou de reposer momentanément celle-ci, ou d'agir sur les guides ainsi qu'il sera dit plus loin, elle se porte en avant de la main gauche, le petit doigt sous les guides et chacun des autres doigts dans un intervalle, comme les doigts de la main gauche.

Pour allonger ou raccourcir les quatre guides ensemble, les saisir avec la main droite en arrière de la main gauche, entre le pouce et l'index, et couler la main gauche en avant ou en arrière; aussitôt que chaque guide arrive à bonne longueur, la serrer entre les doigts qui la tiennent, en continuant de laisser couler les autres.

Pour allonger ou raccourcir une des guides seulement, la tirer en la saisissant avec la main droite entre le pouce et l'index en avant ou en arrière de la main gauche. Pour raccourcir la guide 1 ou la guide 4, on peut aussi faire la passe gauche comme il est dit § 7.

Pour partir, il faut commencer par bien ajuster les quatre guides et tenir la main droite prête à agir sur celles de derrière afin que le cheval de derrière ne parte pas le premier. Donner le signal de départ avec le fouet pour le cheval de devant et un appel de langue pour celui de derrière. Modérer le premier qui, se sentant poursuivi, a une tendance à s'emballer; maintenir le second à une allure vive, mais veiller à ce qu'il ne puisse pas devancer ou déranger l'autre. Faire rester les deux chevaux sur la même ligne et les y ramener, quand il y

a lieu, en agissant de préférence sur celui de derrière, sans à-coup.

Pour l'arrêt, agir sur les deux chevaux à la fois, mais en prévenant celui de devant et en agissant avec plus d'intensité sur celui de derrière.

Pour obliquer à gauche, mettre la main droite devant la main gauche comme il est dit ci-dessus ; raccourcir la guide gauche de devant de quatre à cinq centimètres, et faire un appel sur la guide gauche de derrière, ainsi qu'il est dit § 8. — Ou encore : porter la main gauche dans le creux de la main droite, et pincer avec celle-ci les deux guides gauches entre le pouce et l'index, à quatre ou cinq centimètres en avant de la main gauche.

Pour obliquer à droite, couler la main droite à quatre ou cinq centimètres en avant, et la ramener dans le creux de la main gauche en faisant tension sur les deux guides droites, un peu plus sur celle de devant.

Pour tourner à gauche, faire la passe gauche sur la guide 1 en la raccourcissant de deux, trois ou quatre centimètres, suivant l'obéissance du cheval ; porter la main droite en avant de la main gauche, les guides 3 et 4 entre les trois derniers doigts, et être prêt à pincer, si besoin est, la guide 2 seule, ou les guides 1 et 2 ensemble, entre le pouce et l'index ; tourner le poignet gauche pour agir sur la guide 2 comme il est dit § 8. Le mouvement terminé, redresser la main gauche et laisser couler la guide 1 pour qu'elle reprenne sa longueur.

Pour tourner à droite, placer encore la main droite en

avant de la gauche, mais changer la position du pouce qui vient (*fig. 19*) se placer entre les guides 3 et 4 de manière que les guides 3 et 2 ressortent par dessus ; couler cette main en avant et tirer sur la guide 3 en la raccourcissant de deux, trois, quatre centimètres ou

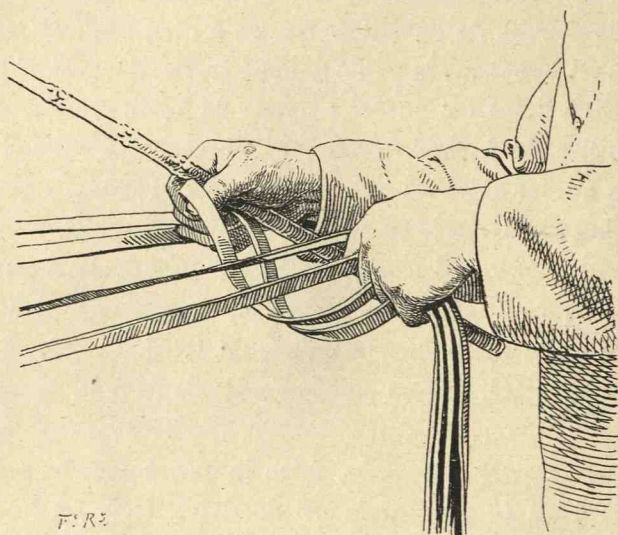


Fig. 19. — Tourner à droite.

davantage suivant le besoin ; aussitôt que le cheval de devant a tourné, serrer la guide 4 entre l'annulaire et le petit doigt pour que celui de derrière tourne à son tour et suive la même piste. Le mouvement terminé, la main droite reprend sa position.

Pour faire demi-tour à gauche, la main droite allonge la guide droite de devant de quinze à vingt centimètres et, en revenant, raccourcit d'autant la guide gauche de devant; puis la main gauche se porte dans le creux de la main droite comme si l'on n'avait qu'un cheval (§ 10,

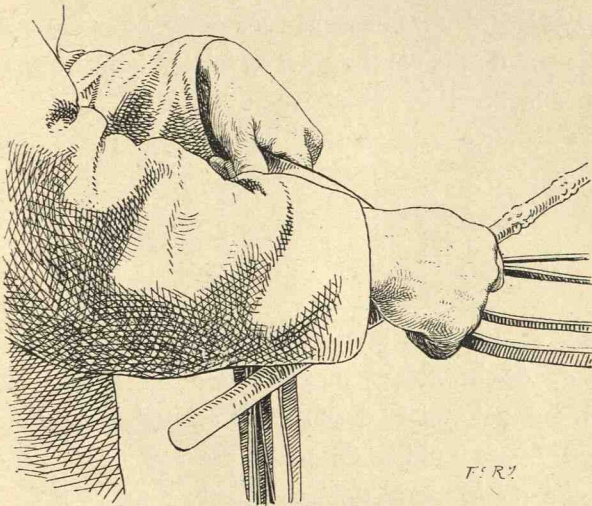


Fig 20. — Demi-tour à gauche.

2^e alinéa, et figure 20). Le mouvement terminé, on rend à chaque guide sa longueur.

Pour faire demi-tour à droite, la main gauche relève le pouce et laisse couler la guide gauche de devant de dix centimètres; la main droite change de position et va

passer le pouce entre la guide droite de devant et la guide droite de derrière, coule en avant de vingt centimètres, appelle le cheval de devant à tourner à droite en serrant la première guide et se rapprochant du corps ; quand elle s'est rapprochée ainsi de dix centimètres, elle serre en outre la guide droite de derrière et continue à se rapprocher du corps jusqu'à ce que l'attelage ait complété le demi-tour ; alors la main droite abandonne les deux guides droites et vient raccourcir la guide gauche de devant de dix centimètres en faisant la passe, afin de donner la direction aux chevaux.

§ 26. — ATTELAGE A QUATRE.

Dans l'attelage à quatre, les chevaux de devant sont attelés, de la même manière que dans l'attelage à deux, aux palonniers d'une volée accrochée au bout du timon. Leurs guides de main passent chacune dans une clef posée sur la têtère de bride du cheval de derrière du même côté, et viennent se réunir dans la main du conducteur aux guides de main des chevaux de derrière.

Nous avons déjà dit qu'un pareil attelage n'est autre chose qu'un tandem dont chacun des éléments est double. Aussi les quatre guides se numérotent, se tiennent et se manient comme il est dit dans le paragraphe précédent. Le menage est plus facile que celui du tandem, quoique exigeant plus de poigne.

M. Drake, de Poitiers, indique et recommande la manière suivante ; seule, d'après lui, elle permet de sortir victorieusement d'une épreuve comme celle mentionnée au commencement du § 36.

Les quatre guides sont en permanence dans la main gauche.

La guide gauche de devant, placée sur l'index, ressort à l'extérieur de la main, entre l'index et le médium. La guide gauche de derrière, placée sur le médium, ressort de même entre le médium et l'annulaire. L'étendue du contact fait que ces guides sont maintenues très solidement et ne peuvent glisser, même quand la main est ouverte.

La guide droite de devant est placée entre le médium et l'annulaire, et tombe dans la main. La guide droite de derrière est placée entre l'annulaire et tombe aussi dans la main.

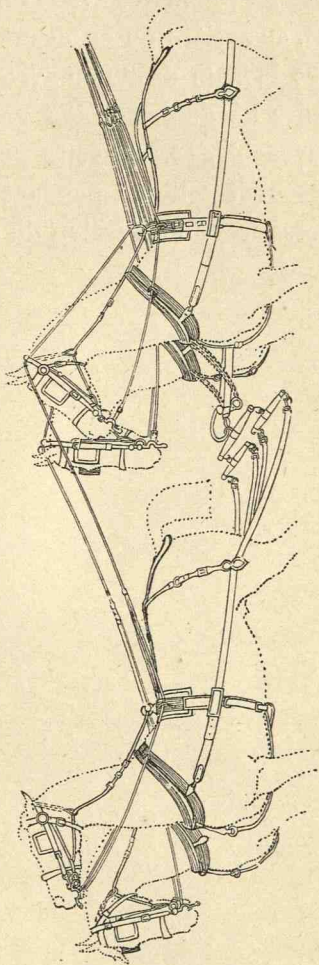


Fig. 21. — Attelage à quatre chevaux.

Quand on veut faire prédominer l'effet des guides droites sur celui des guides gauches, ou inversement, on saisit les premières avec la main droite, toutes deux à la fois, en arrière ou en avant de la main gauche, on tire avec la main droite ou avec la main gauche en laissant couler les guides droites entre les doigts dans le sens convenable, et, de cette manière, on allonge ou l'on raccourcit celles-ci pendant le temps et de la quantité nécessaires à l'exécution du mouvement qu'on a en vue.

TROISIÈME SECTION

CONNAISSANCE DU HARNAIS ET DE LA VOITURE

TROISIÈME SECTION

CONNAISSANCE DU HARNAIS ET DE LA VOITURE

§ 27. — LE MORS.

Le cheval est maîtrisé et dirigé au moyen du *mors*, que les Romains appelaient *Frænum* et les Grecs *χαλινός*, et dont l'invention était attribuée à Minerve (*Minerva Frænatrrix*, *χαλινῶτις Ἀθήνη*) (1). Actionné par les guides, le

(1) Les auteurs anciens donnent encore, comme ayant inventé le mors : Bellérophon, qui montait Pégase ; Castor, qui inventa aussi la bige ; les Lapithes, antique peuplade de Thessalie, célèbre par ses longues luttes avec celle des Centaures, sa voisine, qu'elle finit par exterminer. Au dire de Pline, la première inventait la bride et le harnais, pendant que la seconde inventait de son côté l'usage du cheval dans les combats. C'était vers le quatorzième siècle avant J.-C. Mais la nombreuse cavalerie des Pharaons en Égypte, et la belle description du cheval de bataille que nous lisons dans le livre de Job, nous apprennent qu'en Orient l'usage du cheval remonte à une antiquité bien plus reculée.

Erichthon, le quatrième roi d'Athènes et le fondateur des fêtes des Panathénées, passe pour avoir le premier attelé un char à quatre chevaux :

mors exerce à son tour sur les barres du cheval des actions que le dressage a transformées en indications

*Primus Erichthonius currus et quatuor ausus
Jungere equos, rapidisque rotis insistere victor.
Fræna Pelethronii Lapithæ gyrosque dedere
Impositi dorso, atque equitem docuere sub armis
Insultare solo, et gressus glomerare superbos.*

(Géorgiques, liv. III.)

*Erichthon, le premier, par un effort sublime,
Ose plier au joug quatre coursiers fougueux,
Et porté sur un char s'élançer avec eux.
Le Lapithe, monté sur ces monstres farouches,
A recevoir le frein accoutuma leurs bouches,
Leur apprit à bondir, à cadencer leurs pas,
Et gouverna leur fougue au milieu des combats.*

(Traduction Delille.)

Après sa mort, Erichthon apparut dans le ciel à l'imagination des Grecs, avec son char; ils y brillent encore, formant les belles constellations du *Cocher* et du *Chariot*, non loin desquelles planent aussi *Pégase* et *Castor*.

Lucrèce, considérant l'art d'atteler et de conduire un char comme plus compliqué que celui de monter et de conduire un cheval, en conclut que l'emploi du cheval monté a dû précéder celui du cheval attelé :

*Et prius est repertum in equi conscendere costas,
Et moderarier hunc frænis, dextraque vigere,
Quam bijugo curru belli tentare pericla;
Et bijugos prius est quam bis conjungere binos,
Et quam falciferos inventum ascendere currus.*

(De Natura rerum, liv. V.)

*Quand le fer fut trouvé, le hardi combattant
Dompte un cheval farouche, ose en presser le flanc,
Et sur les ennemis par les airs il s'enlève,
Le frein dans une main et dans l'autre le glaive;
Bientôt au même joug unissant deux coursiers,
Il dirige debout le vol des chars guerriers...*

(Traduction Martha.)

précises, et l'on doit attacher une grande importance à ne pas vicier cette instruction première par un mauvais emploi des guides.

Mais le point de départ du raisonnement de Lucrèce est évidemment inexact. La manière la plus aisée de faire usage du cheval, encore incomplètement soumis, est de lui faire tirer un fardeau dont le poids arrête sa fougue ; on a donc dû commencer par le traîneau ; on aura ensuite posé celui-ci sur des rouleaux ; on aura, plus tard, remplacé les rouleaux par des roues et c'est ainsi qu'on aura été conduit aux chars.

Les figures suivantes montrent que les mors romains ne différaient pas beaucoup des nôtres :

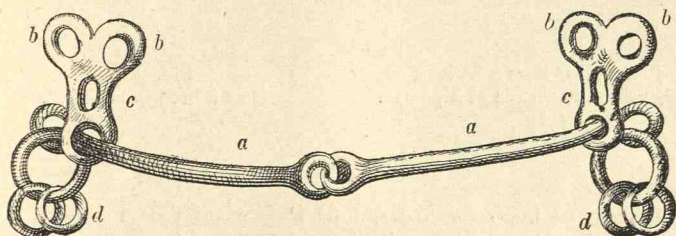


Fig. 22.



Fig. 23.

Les deux côtés de l'embouchure, *a, a*, s'appelaient *oreæ* ou *lupi* (en grec *στόμα*), d'où le nom de *frænum lupatum* pour distinguer ce mors

Le mors (*fig. 24 et 25*) se compose des parties suivantes :

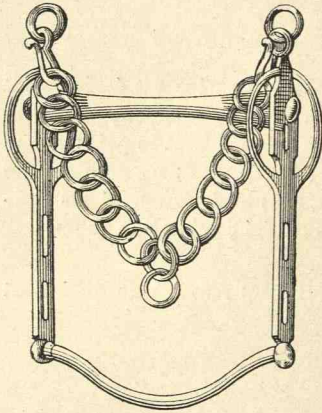


Fig. 24. — Mors à ballons, embouchure tournante et à pompe.

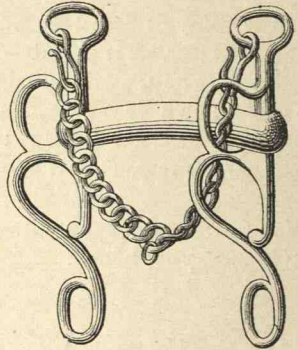


Fig. 25. Mors à branches courbes.

d'autres fræna (*fimi, cami...*) qui ne traversaient pas la bouche du cheval, sortes de muselières métalliques dont l'emploi ne s'est pas conservé :

Cur neque militaris

Inter æquales equitat, gallica nec lupatis

Temperat ora frænis ?

(Horace, Odes, I, 8. — *Ora gallica* : les chevaux gaulois étaient les plus recherchés et passaient pour les plus difficiles.)

Les lupi pouvaient être : dentelés (*frænum asperum*), ou d'une seule pièce (*frænum durum*) :

..... *prensique negabunt*

Verbera lenta pati, et duris parere lupatis.

(Géorgiques, liv. III.)

ou être remplacés par une chaînette (*frænum molle*). Sur chaque *lupus*

1. *L'embouchure*, ordinairement en acier. Elle peut être : — droite, ou arquée, ou avec liberté de langue, ou brisée, ou à chaînette ; — fixe, ou tournante, ou à pompe ; — unie, ou à rouleaux, ou à cannelures obliques. Les parties qui portent sur les barres du cheval s'appellent *les canons*. L'embouchure se fait aussi en bois, en cuir, en caoutchouc, ou en caoutchouc fondu sur chaîne de métal ; ces matières conviennent pour toutes saisons, mais surtout pour l'hiver, le métal poli occasionnant au cheval de cruelles souffrances par les temps de gelée.

2. *Les deux branches*, droites ou courbes, ayant chacune : l'*œil*, dans lequel se boucle le montant de la bride et auquel est fixé le crochet de gourmette, le *banquet* ou *passé du haut*, la *passé du milieu* et la *passé du bas*, où se bouclent les guides, suivant le cas.

était engagée une plaque percée de trois trous : les deux supérieurs, *b, b*, pour recevoir les *lora capitalia* (λορυκαπάλια) qui allaient s'attacher par-dessus la tête du cheval ; celui du milieu, *c*, pour recevoir le *lorum maxillare* (λορυμασσηλάριον), qui correspondait à notre muserolle. Le *lupus* se terminait par des anneaux pendants, *d, d*, auxquels s'attachaient les guides (*habenæ*, ῥοτῆρες).

Ce mors se faisait en fer, en bronze, en argent, en or et on le décorait avec une grande richesse :

*Dumque auro phaleræ, gemmis dum fræna reudent,
Hac uterum zona cinge frementis equi.*

(Claudian, Épitres, XX. — *Zona* : la sous-ventrière.)

L'empereur Constantin s'en était fait forger un avec les clous de la croix de N.-S.-J.-G.

3. *L'entretoise* ou *barrette*, partie qui n'est pas essentielle.

4. *La gourmette*.

Pour attelage de fantaisie, nous recommandons le mors sans branches (*fig. 26*) : rien n'est plus élégant et ne

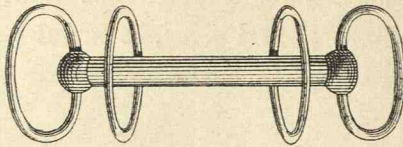


Fig. 26. — Mors à quatre anneaux, embouchure en caoutchouc.

dégage mieux la figure du cheval que l'espèce de trèfle formé de chaque côté de sa bouche par l'ensemble des deux anneaux de ce mors et l'anneau du filet.

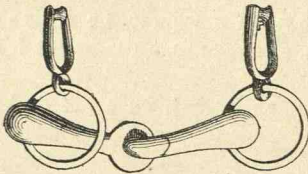


Fig. 27. — Filet à panurges.

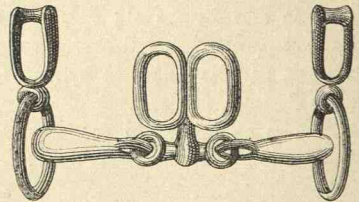


Fig. 28. — Filet à panurges et à palettes, pour chevaux qui tirent la langue.

Le mors du filet (*fig. 27 et 28*) reçoit l'enrènement et

peut aussi concourir à la conduite, ainsi qu'on l'a vu dans la deuxième section ; il est constitué par :

Deux côtés d'embouchure,
Deux anneaux,
Deux panurges.

Dans les brides allemandes, on voit assez fréquemment le mors du filet engagé sur les branches de l'autre. Tel est celui représenté figure 29 où, en outre, les deux

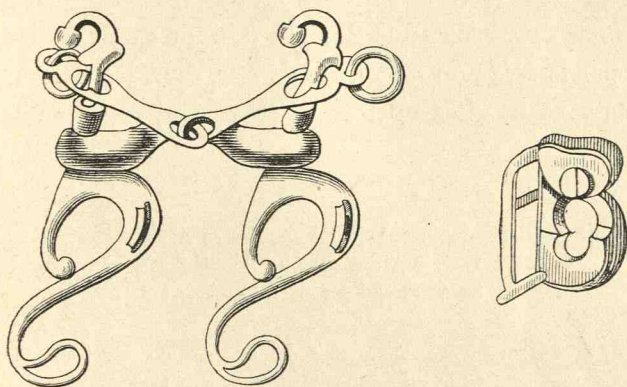


Fig. 29. — Mors Spohr.

demi-embouchures de chaque côté se réunissent de manière à ne former qu'une seule brisure. L'on remarquera l'attache de ce mors avec le montant de la bride : chaque branche se termine par un crochet qui se passe dans un

œil soudé perpendiculairement sur la boucle du portemors, et y est maintenu ensuite par le rabattement d'un clapet à pivot.

Quel qu'il soit, le mors doit toujours se trouver parfaitement propre, car rien ne dégoûte le cheval comme de lui mettre dans la bouche un mors couvert de salive, d'écume ou de rouille.

§ 28. — LA BRIDE.

Les mors sont soutenus dans la position qu'ils doivent avoir par la *bride* ou *garniture de tête*, dont les diverses parties sont décrites ci-dessous (1) et sont représentées

(1) Pour faciliter la lecture de cette description et de celles qui suivent, il paraît utile de définir d'avance les termes spéciaux qui y sont employés, savoir :

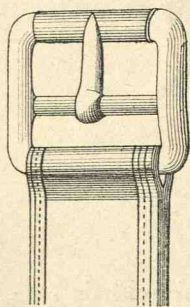


Fig. 30.

Blanchet, pièce de cuir cousue sur une autre pour lui donner plus de solidité ;

Boucle : on y distingue le *corps*, l'*ardillon* et le *sommier* ; il y a les boucles *simples* et celles à *traverse* ;

Boucleteau, courroie fixée par un bout et munie à l'autre d'une boucle ;

Chape, anneau rectangulaire en métal réunissant deux pièces à l'une desquelles il est fixé par une enchapure ;

Contresanglon, courroie fixée par un bout et portant à l'autre des trous d'ardillon ;

figure 31 ; des numéros de correspondance relie le texte et la figure.

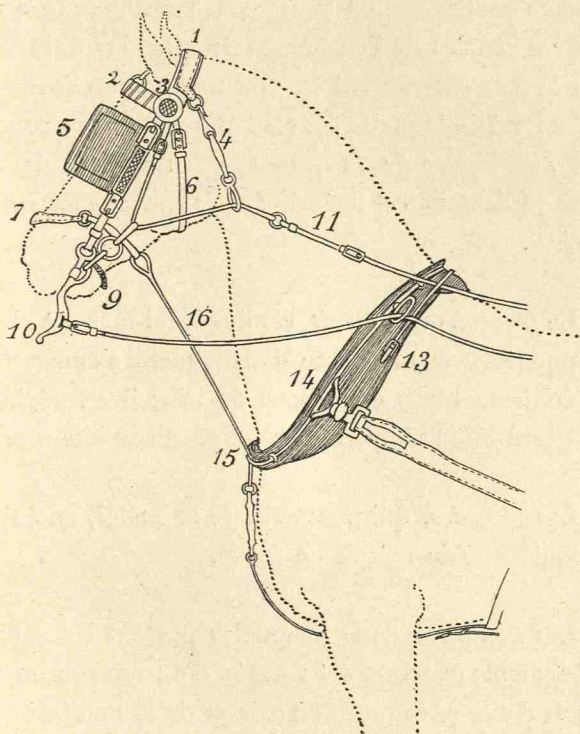


Fig. 31. — Bride et collier.

Dé, anneau en métal dont la forme rappelle plus ou moins celle de la lettre D ;

Enchapure, pièce de cuir ou de métal repliée sur elle-même et tenant entre ses plis l'un des côtés d'une boucle, d'un dé ou d'une chape ;

Feutre, pièce de cuir destinée à atténuer le contact de certaines par-

1. Le *dessus de tête* ; il est fendu à ses deux extrémités sur une certaine longueur pour former de chaque côté *deux contresanglons*, dont l'un, antérieur, reçoit le montant de bride et l'autre, postérieur, la sous-gorge ; un troisième contresanglon y est cousu de chaque côté et reçoit les boucles de l'enrènement ; entre les deux fentes et sur la face externe est cousue une *plaque de têtère* à chaque bout de laquelle est enchapé un anneau rond qui reçoit *l'enchapure de la panurge* ; au milieu de cette plaque en dessous est fixée la *boucle-enchape du support d'œilères*.

2. Le *frontal*, ou *frontail*, replié sur lui-même à chaque bout pour former une passe dans laquelle s'engagent les deux contresanglons du dessus de tête ; il est ordinairement garni d'une plaque en métal ou d'une chaînette.

3. Les *cocardes*, qui peuvent être en métal, en cuir, en cuir contourné de métal, en étoffe.

4. Les *panurges*, dans lesquelles passent les côtés de l'enrènement ; chacune est formée d'un anneau ou d'un crochet, d'une enchapure en cuir et de la maille à piton

ties dont la face, tournée vers le corps du cheval, présente des saillies ; en même temps, le feutre renforce la partie du harnais à laquelle il est attaché ; il est toujours d'une force supérieure à celle du blanchet ;

Panurge, sorte de maille à piton destinée à recevoir les guides ;

Passant, anneau en cuir qui entoure une courroie et sert à maintenir deux pièces de cuir l'une sur l'autre ; il peut être *fixe* ou *coulant* ;

Passe, gaine entre deux cuirs dans laquelle glisse une courroie.

proprement appelée panurge. Elles peuvent aussi être entièrement en métal et, dans ce cas, se dénomment *panurges à chaînette*.

5. Les *montants à œillère*, avec *porte-œillère* et *contresanglon porte-œillère*. L'œillère est destinée à empêcher le cheval de regarder de côté et à préserver l'œil des coups de fouet; chaque montant porte, en haut, une boucle pour l'ajuster au contresanglon antérieur du dessus de tête, en bas, une petite courroie appelée le *portemors*, avec une boucle et un passant fixe, entre lesquels se trouve la *passe de muserolle*; un fourreau qui sert de passant va d'une boucle à l'autre.

6. La *sous-gorge*, repliée à chacune de ses extrémités pour former les enchapures de deux boucles qui servent à l'ajuster aux contresanglons de derrière du dessus de tête.

L'ensemble des pièces 1 à 6 s'appelle la *têtière de la bride*.

7 et 8. La *muserolle* et le *boucleteau de sous-barbe*, la première plus large en son milieu, terminée à ses extrémités en forme de contresanglon pour recevoir le second. La muserolle peut aussi n'être qu'une simple courroie plus large sur la partie du nez et se bouclant au-dessus de la gourmette; alors il n'y a pas de boucleteau de sous-barbe.

9 et 10. Le mors du filet et celui de la bride, dont le détail a été donné ci-dessus.

11. L'*enrènement*, appelé aussi *les fausses rênes*. Il a pour objet de maintenir la tête du cheval dans une attitude correcte et se compose des *ronds de rênes* et des *plats de rênes*. Les ronds de rênes soutiennent de chaque côté le mors du filet dans la bouche du cheval, soutenus eux-mêmes par les contresanglons du dessus de tête et par les panurges de la têtère; ils se terminent, en dehors de celles-ci, par des anneaux ronds dans lesquels les plats de rênes sont engagés et maintenus par des boucles libres et des passants-coulants qui permettent d'ajuster l'enrènement à la longueur voulue.

L'enrènement, qui est une gêne considérable pour le cheval, est généralement peu utile dans l'attelage à un, le cheval pouvant être soutenu par des effets de guides avec au moins autant de facilité qu'en équitation, où l'on n'en fait aucun usage. L'enrènement est au contraire indiqué dans les attelages à deux, à trois et à quatre.

§ 29. — LE HARNAIS A UN.

Le cheval, bridé, est :

D'une part, rendu solidaire avec la voiture par le *harnais*, ensemble de pièces, presque toutes en cuir, reliées les unes aux autres par des courroies et des boucles, et ayant des rôles divers : — mouvoir la voiture en avant, — l'arrêter, la faire reculer et la retenir dans les descentes, — fixer sur le corps du cheval les pièces des deux catégories précédentes, — supporter des par-

ties qui ne sont pas suffisamment équilibrées par elles-mêmes;

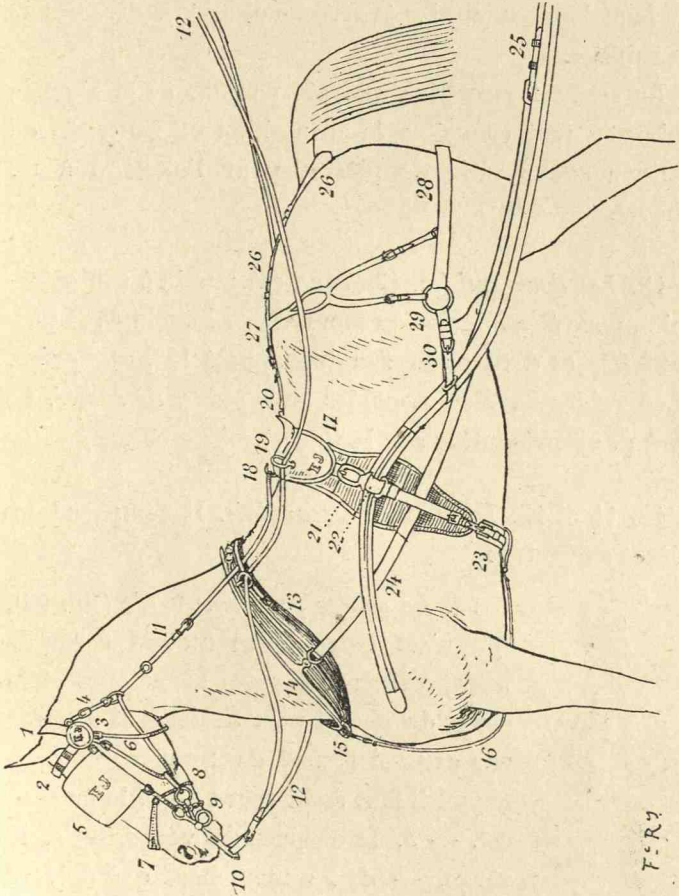


Fig. 32. — Harnais à un, à collier.

D'autre part, mis en correspondance avec le conducteur par le moyen des *guides*, qui établissent entre leurs

deux volontés — entre toutes les volontés si l'attelage est de plusieurs chevaux — cette communion que nous avons cherché à assurer dans les deux sections précédentes, et de laquelle résultent les évolutions et allures diverses de l'équipage.

La même figure 31, continuée par 32, et la légende suivante, font connaître la disposition et les noms de cette nouvelle série de pièces, pour l'attelage à un cheval.

12. *Les deux guides.* Chacune est munie à son extrémité, pour être bouclée au mors, d'une boucle avec passant fixe et d'un contresanglon appelé le *porte-guide*. (Les guides de filet, appelées aussi *guides de sûreté*, ne sont pas représentées sur la figure).

13, 14 et 15. *Le collier, dit anglais.* Il comprend les pièces suivantes :

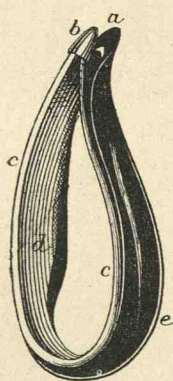


Fig. 33.
Collier anglais,
non garni.

13. *Le collier proprement dit (fig. 33)*, qui n'est autre chose qu'une sorte de matelas interposé entre les attelles et le corps du cheval pour amortir et répartir sur celui-ci l'effort de traction, et dans lequel il faut distinguer : — *a*, le hausse-col, — *b*, le chapeau de verge, — *c*, la verge, — *d*, les mamelles, qui doivent être entretenues dans un état onctueux; — *e*, les blanchets.

14. *Les deux attelles, avec leur coulant et leur courroie.* Chaque attelle est une

pièce métallique munie d'un *tirage à olive* (il y a aussi le tirage à chape et le tirage à violon, système Thirel), d'une *clef* ou *passerelle*, et est percée à chaque bout d'un œil pour recevoir, en bas le coulant, en haut la courroie d'attelles.

15. *La courroie de hausse-col*, sous laquelle passe l'enrènement, et qui est supprimée quand celui-ci n'est pas employé.

En dépit du nom, ce modèle de collier est dû à un sellier de Caen, nommé Godefroid Huette, qui vivait au commencement du siècle. Il ne prit pas en France. Envoyé en Angleterre, il n'y prenait pas davantage, les

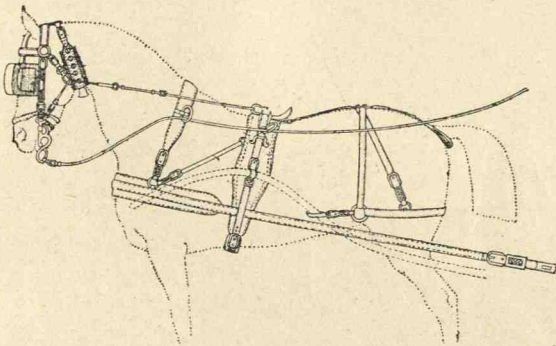


Fig. 34. — Harnais à un, à bricole.

Anglais lui reprochant d'interrompre la belle ligne formée par l'encolure de leurs chevaux entre la sellette et les oreilles, quand le comte d'Artois, qui menait grand train

et qui donnait le ton à la société élégante, l'adopta pour ses équipages. Dès lors, il fit fureur à Londres, d'où il revint en France. Le comte d'Artois, devenu Charles X, fit usage du collier pour les chevaux anglais affectés à ses chasses, à ses promenades..., en un mot à son usage particulier, et de la bricole pour les chevaux français (normands) employés dans les équipages de la cour.

Le harnais à collier a remplacé le *harnais à bricole*, ou *harnais de poste*, qui, néanmoins, se rencontre encore assez fréquemment; celui-ci, dans lequel l'effort de traction porte principalement sur le poitrail au lieu des épaules, est représenté figure 34.

16. La *martingale*, courroie repliée sur elle-même à chaque bout pour former une passe où l'on engage d'une

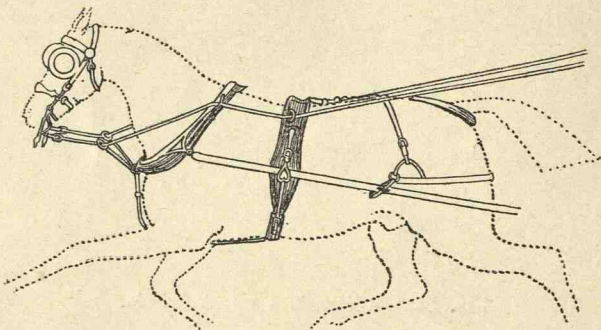


Fig. 35. — Emploi de la martingale.

part la sous-ventrière et d'autre part le boucleteau de sous-barbe (*fig. 31 et 37*). Quand le cheval a une grande

tendance à lever la tête, ce deuxième bout se bifurque en deux branches dont chacune est terminée par un anneau que traverse la guide du même côté (*fig. 35*) ou qui va se boucler à l'anneau du filet. Quand, au contraire, cette tendance n'existe pas, on se contente d'une fausse martingale (*fig. 32 et 37*), qui va de la sous-ventrière au coulant du collier et ne sert plus alors qu'à empêcher la première de glisser en arrière. Dans tous les cas, la passe de sous-ventrière est munie d'une boucle et de passants-coulants permettant d'allonger ou de raccourcir la martingale.

17. La *sellette*, qui sert à supporter les brancards. Ses parties principales sont l'*arçon* ; les *grands et petits quartiers* ; le *siège* ; le *crochet de sellette* (18), fixé sur le devant et au milieu de l'arçon ; les deux *clefs de sellette* (19), fixées de chaque côté de l'arçon ; la *chape de contre-sanglon de croupière* (20), fixée derrière l'arçon par une enchapure en tôle.

21. La *dossière*, mobile dans une gaine qui traverse la sellette de droite à gauche ; de chaque côté, elle présente le porte-brancard, puis deux chapes en fer et se termine par un *contre-sanglon de sous-ventrière*. Les deux chapes sont cousues dans les contre-sanglons de sous-ventrière de sellette, et reçoivent les contre-sanglons de sous-ventrière de porte-brancard.

22. Le *porte-brancard*, sorte de crochet en fer recouvert de cuir ; il est attaché à la dossière par une boucle et

en est séparé par un feutre ; sur son bord extérieur est enchapé le *contre-sanglon de sous-ventrière de porte-brancard* ; son côté en contact avec le

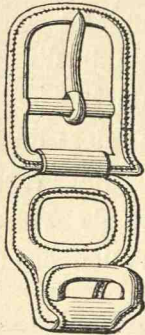


Fig. 36.
Le porte-brancard.

feutre est percé d'une fente dans laquelle doit passer ce contre-sanglon après avoir entouré le brancard. — Dans les voitures à deux roues, on remplace le porte-brancard par un *bracelet* ; la sellette diffère alors de celle décrite ci-dessus : son milieu forme un encastrement pour recevoir la dossière, et les clefs sont en pont pour en permettre le passage (*fig. 34*).

23. La *sous-ventrière*. Elle est formée d'un feutre et d'un blanchet ; à chaque extrémité du blanchet est formée une enchapure qui reçoit une boucle à barre dans laquelle vient se boucler le contre-sanglon de dossière ; un deuxième blanchet est cousu sur le premier et est également pourvu à chaque extrémité d'une boucle qui reçoit le contre-sanglon de porte-brancard. — Pour les voitures à deux roues, le deuxième blanchet est ordinairement remplacé par un *double boucleteau* mobile dans un passant fixé à la sous-ventrière.

24 et 25. Les *traits* et les *boucleteaux de trait* ; ceux-ci sont placés à l'arrière et chacun est percé d'une mortaise par laquelle il s'engage sur le dard du brancard, où il est maintenu par une lanière. Dans le tirage à chape (voir 14 et 15), c'est le boucleteau de trait qui est à

l'avant, fixé à l'attelle au moyen d'une chape, et c'est le trait qui est percé à son extrémité d'une mortaise s'engageant sur le dard du brancard.

26. La *croupière*, qui sert à empêcher la sellette d'aller trop en avant, et à maintenir la barre de fesse. Ses parties principales sont : le *contre-sanglon de croupière*, le *passant-coulant*, la *passse de barre de fesse*, la *fourche de culeron*, et le *culeron*.

27. La *barre de fesse*, qui coulisse dans une passe ménagée dans la croupière en avant de la fourche ; elle se divise de chaque côté en deux branches formant quatre contre-sanglons qui se bouclent dans les quatre boucle-teaux de reculement.

28. Le *reculement*, appelé *avaloire* dans l'artillerie. Il est pourvu à chaque extrémité d'un anneau rond (29), dans lequel se fixe un boucleteau de barre, l'autre étant à douze centimètres environ de l'enchapure de l'anneau.

30. Les *courroies de retraite* (terme de cocher), ou *courroies de reculement* (terme de sellier). Chacune d'elles, engagée dans un des anneaux de reculement, est repliée à l'une de ses extrémités pour enchaper une boucle et deux passants fixes placés jointivement, l'un en dessus, l'autre en dessous ; l'extrémité libre est percée de plusieurs trous d'ardillon et s'engage dans le crampon à écrou (31) que porte le brancard.

L'ensemble des pièces 27 à 30 constitue *le reculement*. On l'appelle *reculement à fourche* quand il s'agit de l'opposer à un autre système appelé *reculement à la russe*, qui se rencontre assez fréquemment et s'emploie avec les chevaux frappant dans le garde-crotte. Dans ce deuxième

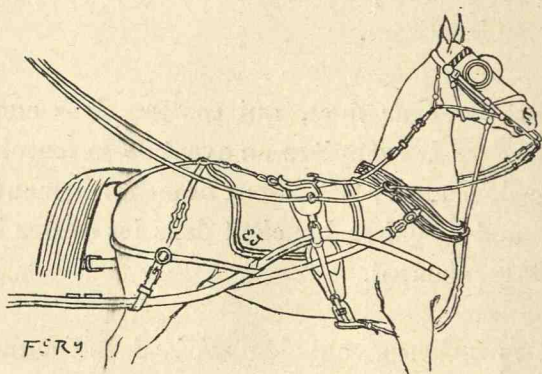


Fig. 37. — Reculement à la russe.

système (*fig. 37*), la barre de fesse est remplacée par une *plate-longue* qui est engagée dans la passe de croupière et est elle-même pourvue de chaque côté d'une passe dans laquelle vient s'engager le reculement; on boucle les extrémités de la *plate-longue* dans deux boucleteaux que portent les brancards, et le cheval, ainsi maintenu, est dans l'impossibilité de ruer.

En hiver, et par les temps de pluie, le harnais est additionné d'un caparaçon (*fig. 37*).

§ 29 bis. — MONTAGE ET AJUSTAGE DU HARNAIS.

Ces deux questions sont mentionnées ici pour mémoire, parce que ce serait leur place logique. Le *montage* ne deviendra nécessaire à notre exposition que pour le § 35, et sera traité immédiatement avant celui-ci. L'*ajustage* a été placé dans le § 4 à raison de son importance ; ce qui en a été dit dans ce premier paragraphe a pour complément l'*énumération des causes de blessures par le harnais*, donnée au § 17.

Nous ne saurions trop insister sur l'importance qu'il y a, non seulement à ce que le harnais soit bien ajusté, mais encore à ce que les diverses pièces dont il se compose soient bien mises à leur place sur le corps du cheval. L'absence de ces conditions serait une source de perte de force pour le tirage, de fatigue et de blessures pour le cheval, d'accidents pour la voiture et les personnes.

§ 30. — LE HARNAIS A DEUX.

L'attelage à deux chevaux (*fig. 38*) comporte une paire de harnais dont chaque partie présente, avec le harnais à un, des différences que fera suffisamment ressortir la légende suivante ; l'on ne reviendra pas sur les parties qui sont les mêmes, ou à peu près.

a). Les *chainettes de timon*, qui attachent l'extrémité

du timon à un anneau passé dans le coulant de chaque collier, et servent, comme le reculement dans le harnais

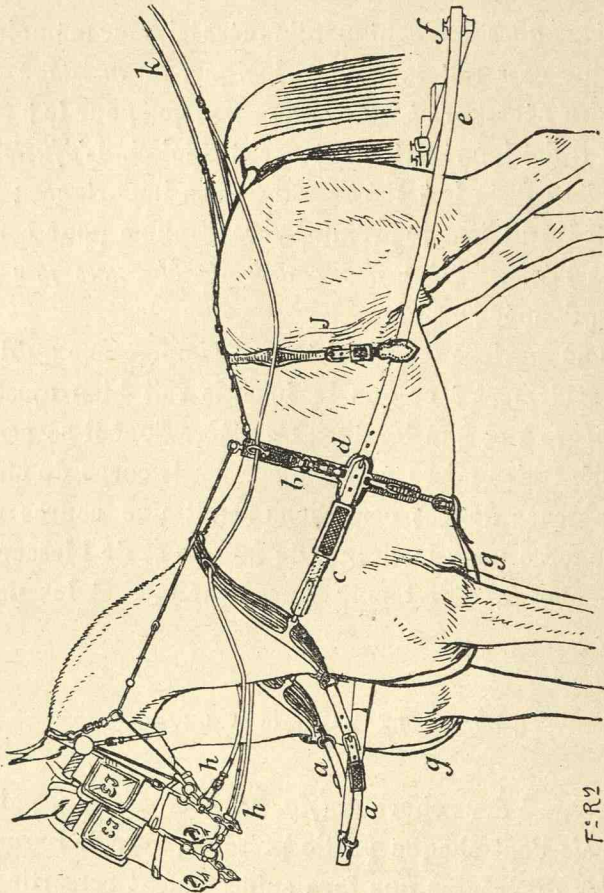


Fig. 38. — Attelage à deux chevaux.

à un, à arrêter la voiture, la faire reculer, la soutenir aux descentes.

b). Le *mantelet*, servant à supporter les traits et leurs boucleteaux. Il est fixé sur le corps du cheval par une sous-ventrière qui, dans le *harnais à l'anglaise*, est d'une seule pièce et se boucle à gauche pour le cheval de gauche, à droite pour celui de droite, tandis que dans le *harnais à la française*, elle se boucle des deux côtés. De chaque côté du mantelet, un anneau à écrou reçoit un *contre-sanglon de mancelle*, qui supporte la boucle à mancelles.

c). Le *boucleteau de trait*, fixé à l'attelle du collier au moyen d'une chape; c'est le système décrit dans le paragraphe précédent (n° 25).

d). *Boucle de boucleteau de trait*, dite à *mancelles*; dans la mancelle du haut se place le boucleteau qui reçoit le contre-sanglon du mantelet; dans celle du bas, se fixe le contre-sanglon de sous-ventrière.

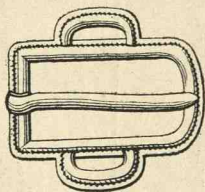


Fig. 39.
Boucle à mancelles.

e). *Les extrémités d'arrière-trait*. — Chacune est pourvue d'un dé qui est ramené autour de la courroie pour permettre une enchapure embrassant la paumelle de volée; à l'arrière du dé est cousue une patte en cuir doublé, servant à dégager l'enchapure formée autour de la paumelle; cette patte se voit dans la figure 49.

f). Le *surdos*. — Il traverse la croupière au même endroit et de la même manière que la barre de fesse dans

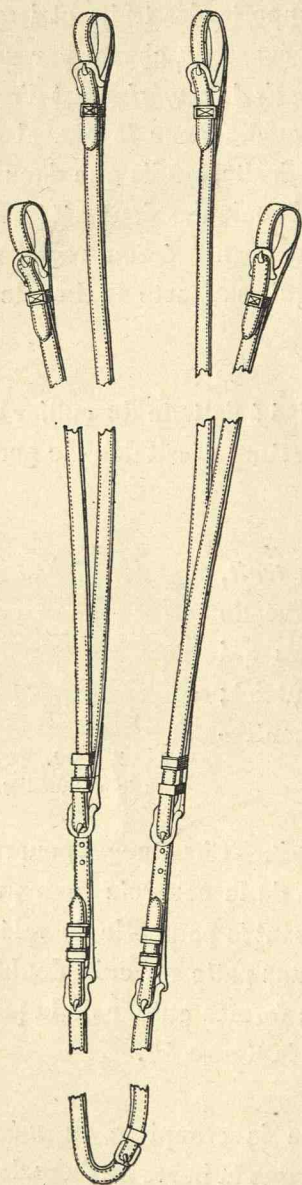


Fig. 40. — Les guides dans l'attelage à deux.

le harnais à un, et se boucle de chaque côté à un boucle-teau terminé par une passe que traverse le trait. — Il a pour objet de soutenir celui-ci, qui aurait une portée trop grande de la boucle à mancelles à la paumelle ; ce même résultat est obtenu, dans le harnais à un, par la manière dont le trait est pris entre les deux brins de la courroie de retraite et le brancard.

h). Les guides, dites italiennes. — Chaque guide se compose (*fig. 40*) : 1° d'une *branche extérieure*, qui se boucle à la branche extérieure du mors du cheval du même côté ; 2° d'une *branche intérieure*, ou *branche mobile*, qui se boucle, par un bout sur la précédente, et par l'autre à la branche intérieure du mors du cheval de l'autre côté ; 3° d'une *guide de main*, qui se boucle sur la branche extérieure, en

arrière du boucllement précédent. Les deux guides de main viennent se réunir dans la main du conducteur, où elles peuvent être bouclées l'une à l'autre (*voir* § 2).

§ 31. — LA VOITURE.

Les produits de la carrosserie affectent, suivant leur destination ou les fantaisies du luxe, des formes extrêmement variées qu'on a classées sous les genres principaux : *berline, breack, buggy* ou *tilbury* à capote, *cart* ou *tilbury* sans capote, *cab, charrette, coupé, calèche, carrick, corbillard* (qui n'est guère autre chose que l'ancien *coche*), *derby-cart, dog-cart, dorsay, duc, landau, landaulet, mail-coach, mylord, omnibus* (inventé par Pascal), *phaéton, spider, sulky, victoria, vis-à-vis*, et qui forment, en France, un total de plus d'un million de voitures, comme on peut s'en assurer en parcourant les relevés statistiques des produits de l'impôt (1).

(1) Les prix approximatifs de ces voitures sont les suivants :

Derby-cart à deux roues.....	600 francs.
— à quatre roues.....	1,100 —
Dog-cart charrette.....	1,300 —
Duc.....	1,800 —
Phaéton (à quatre roues).....	2,300 —
Victoria-mylord.....	3,000 —
Carrick à pompe..	3,000 —
Coupé léger.....	3,800 —
Coupé à quatre places.....	4,200 —
Landau à deux chevaux.....	5,000 —
Calèche à huit ressorts.....	6,500 —
Landau à huit ressorts.....	7,500 —

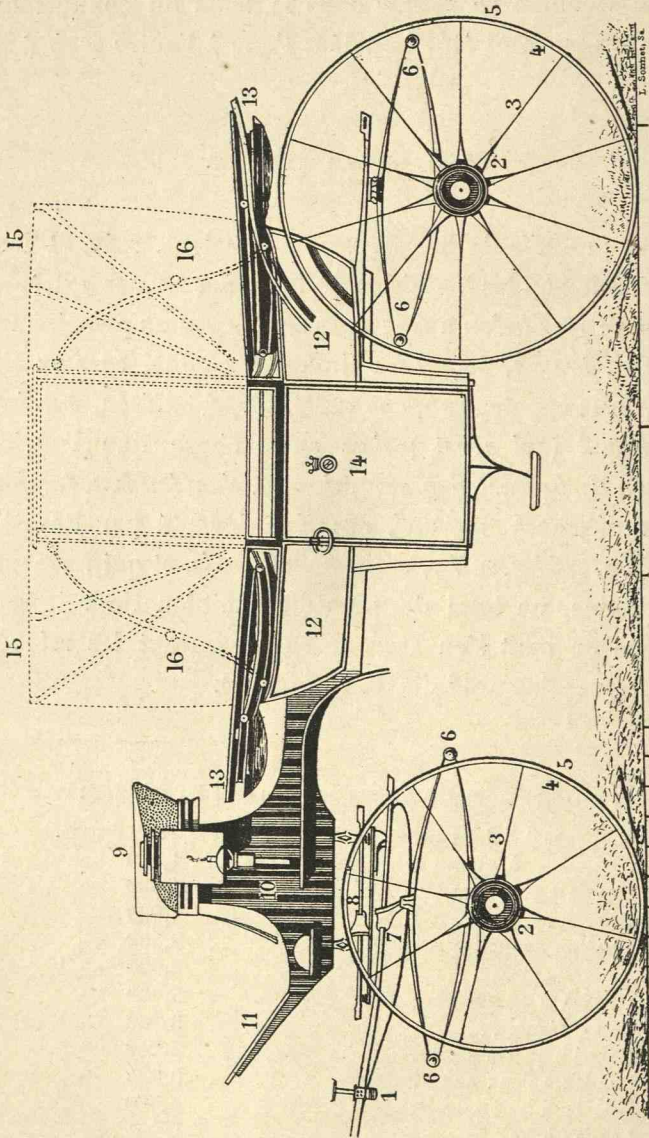


Fig. 41. — Landau carré, à capotes (Trace de M. Brice Thomas).

Une étude détaillée de ces divers types n'entre guère dans le plan du présent ouvrage et, aurions-nous le désir de l'y faire entrer à raison de l'intérêt qu'elle présente, c'est un gros et difficile travail qu'il nous faudrait laisser à d'autres. Mais nous devons, en vue de l'usage et de l'entretien de la voiture, faire connaître les organes essentiels qui sont communs à tous les modèles usuels. Nous emploierons à cet effet les figures 4 et 5 de l'Avant-propos, en y adjoignant deux figures numérotées représentant

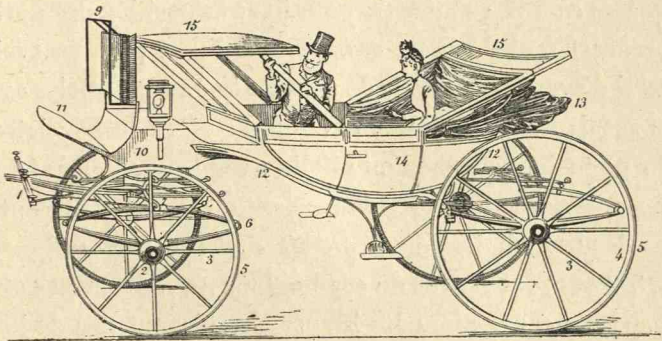


Fig. 42. — Landau à bateau, à cinq glaces.

deux landaus : c'est le genre qui a été le plus étudié par les carrossiers et qui est aujourd'hui le plus goûté du public, parce que, pouvant se couvrir et se découvrir rapidement, il est de toute saison ; il a à peu près détrôné la calèche, qui cependant est encore préférée par le grand luxe comme voiture à huit ressorts. La figure 41 représente le *landau à deux capotes*, encore le plus

répandu, mais auquel on reproche de ne pas donner suffisamment de lumière à l'intérieur; la figure 42 représente un *landau à cinq glaces*, dit aussi *landau Clarence*.

1. La *volée* (pour voiture à deux chevaux); elle supporte quatre *paumelles*, qu'entourent les extrémités d'arrière-trait, et elle reçoit un *timon*, muni à son extrémité antérieure d'un *crapaud*, dans lequel s'engagent les deux *chaînettes* (voir § 30 et figure 38).

La voiture à un cheval comporte deux *brancards*, en bois cintré et ferré, ou en fer creux, munis chacun de quatre *chevilles de dessous* pour fixer la position des porte-brancards, et de deux *crampons à écrou* pour recevoir, celui d'avant la courroie de retraite quand on attelle avec le reculement à fourche, et celui d'arrière le boucleteau de plate-longe quand on attelle avec le reculement à la russe. Chaque brancard tourne autour d'un boulon entre les deux mâchoires d'une *gueule-de-loup* (voir les figures 4, 5 et 44); les écrous de ces boulons ne doivent pas être trop serrés, car alors les brancards, n'ayant pas de jeu, impriment à la voiture un mouvement dur et désagréable, qu'on attribue à tort aux ressorts; en outre, il ne faut pas oublier, quand on manie un brancard, qu'il forme cisaille avec les mâchoires de gueule-de-loup, et peut couper un doigt placé trop près.

Si l'on veut pouvoir atteler la même voiture à un ou à deux, il faut posséder une volée mobile portant deux appendices qui soient pareils aux bouts carrés des brancards, et qui se logeront à leur place dans les gueules-de-loup.

2. Le *moyeu* et l'*essieu*. — L'*essieu*, du système dit *essieu patent à l'huile*, est à fusée cylindrique, ayant une légère inclinaison vers le bas, qu'on appelle le *carrossage*, et une légère inclinaison vers l'avant, qu'on appelle le *serrage*; la première a pour objet de compenser la flexion verticale que prend l'*essieu* par suite du poids de la caisse, de ménager l'*écrou* du bout de fusée en poussant la roue contre la voiture, et de ramener l'*huile*, par l'effet de la pesanteur, dans le chapeau du moyeu où la fermeture est hermétique; la seconde a pour objet de compenser la flexion horizontale que prend le corps d'*essieu* dans le sens de la traction. Le moyeu est garni à l'intérieur d'une *boîte patent*, généralement en fonte, qui frotte, du côté de la voiture, sur une rondelle de cuir, dite *rondelle de culasse*, appliquée contre un *épaulement* du corps d'*essieu*; cette boîte est maintenue par une *bague* en bronze, maintenue elle-même par un *premier écrou* vissé sur le bout de fusée, un *deuxième écrou* plus petit et vissé en sens inverse, une *goupille fendue*. Le tout est fermé par le *chapeau*, dont le fond est recouvert d'une mince rondelle de cuir, et dans lequel il faut entretenir de l'*huile*. Enfin le moyeu est consolidé par une *frette* à son petit bout (bout extérieur), et par un *cordon* à son gros bout.

Ce remarquable dispositif de fusée a été inventé en 1787 par John Collinge, mécanicien anglais; il coûtait d'abord très cher et se répandit lentement, mais les progrès de la fabrication en ont réduit le prix au point qu'il est appliqué maintenant à toutes les voitures de carrosserie et de commerce. Ses avantages sont : une

très grande propreté, un meilleur roulage, le graissage à l'huile seule et à de longs intervalles. Seules, les voitures communes de l'agriculture et du camionnage ont conservé l'ancien *essieu à graisse*, à fusée conique, ou ont un système intermédiaire : l'*essieu demi-patent* à l'huile.

3, 4 et 5. Les *rais*, les *jantes* et le *bandage*. — Les rais et les jantes sont ordinairement en bois d'acacia (*robinier faux acacia*), ou en bois d'*hickory* ; ce dernier, fourni par l'Amérique du Nord, est supérieur en ténacité à toutes les autres essences connues. Le nombre des rais est de douze pour les roues de devant et de quatorze pour celles de derrière (ces nombres ont été diminués sur les figures afin de ne pas nuire à leur clarté) ; le nombre des jantes est moitié de celui des rais.

Le bandage, en fer ou en acier, est posé à chaud pour qu'en se refroidissant il exerce un serrage énergique sur tous les assemblages de la roue.

6. Les *ressorts-pincettes*, au nombre de quatre. Chacun est composé de deux arcs tournant leur concavité l'un vers l'autre et articulés ensemble par leurs extrémités. Les arcs de dessous sont fixés par des brides sur les essieux, qui présentent en ces endroits des élargissements appelés les *patins*. Ceux de dessus sont reliés ensemble, à l'avant par la *sellette* (voir le numéro suivant), à l'arrière par une traverse sur laquelle la caisse porte au moyen de prolongements appelés les *moutonnets*. Assez souvent les ressorts d'arrière sont des *demi-*

pincettes (fig. 42), c'est-à-dire que leur arc de dessus est coupé en avant de ladite traverse ; les extrémités libres des arcs de dessous sont alors reliées ensemble et à la voiture par un ressort transversal : c'est ce qu'on appelle la suspension à *cinq ressorts*.

Dans les voitures de grand luxe, dites à *huit ressorts*, ou à *double suspension*, les ressorts-pincettes sont surmontés de *ressorts en C*, auxquels la caisse est suspendue

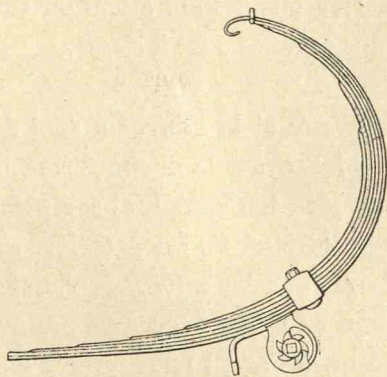


Fig. 43. — Ressort en C.

par des *souppentes* en cuir, qui se tendent au moyen de roues à rochet attachées à chacune d'elles. Dans ces voitures, les deux essieux, plus espacés, sont reliés par une flèche, en bois ou en fer.

L'appareil de suspension est d'une extrême importance, à la fois pour le voyageur, auquel les cahots sont épargnés, pour le cheval, dont le travail est régularisé

et diminué, et pour la voiture, dont la durée est augmentée. Celui à huit ressorts est le seul qui amortisse à la fois les chocs verticaux, longitudinaux et transversaux. Les voitures à simple suspension ont l'avantage d'être moins encombrantes, moins coûteuses, plus légères, et de circuler plus facilement dans des voies étroites ; mais elles n'absorbent que les chocs verticaux. Quelques constructeurs ont cherché à les améliorer par l'emploi du caoutchouc, d'autres en donnant du jeu à certaines pièces ; quoi qu'il en soit, on fera bien, dans l'achat d'une voiture, de porter une grande attention sur la constitution et l'état des organes dont il s'agit.

7 et 8. La *sellette* et le *lisoir*. Ce sont deux pièces de bois garnies de fer, ayant la même forme ordinairement cintrée dans un plan horizontal, et sculptées de la même manière à leurs extrémités. La première est fixée sur les ressorts de devant par des *embrassures*, qui se prolongent à l'arrière pour se relier avec quelque autre pièce du dessous de train, à l'avant pour former de chaque côté le *tirant* et se terminer par la mâchoire extérieure de la gueule-de-loup (voiture à un cheval), ou venir s'assembler avec la volée (voiture à deux chevaux). En dedans des tirants, se trouvent deux *armons*, dont les extrémités s'approchent de celles des tirants pour former les mâchoires intérieures des gueules-de-loup (voiture à un cheval), ou, au contraire, s'approchent l'une de l'autre pour former, sous le milieu de la volée, deux *côtés de fourchette* entre lesquels s'engage le *têtard* du timon (voiture à deux chevaux).

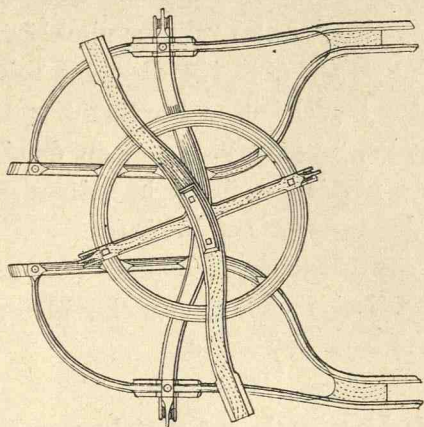


Fig. 44.
Avant-train d'une voiture à un cheval.

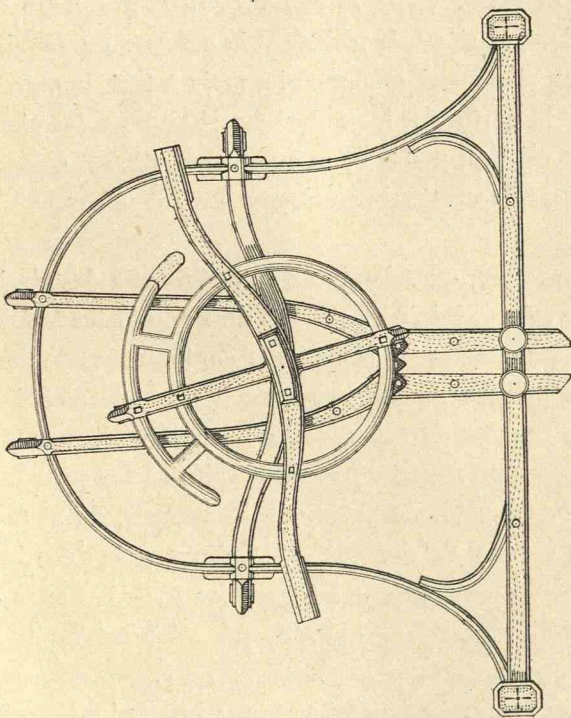


Fig. 45.
Avant-train d'une voiture à deux chevaux.

La sellette et les armons supportent un *rond*, — ou un *demi-rond* (fig. 44) dans les voitures plus légères, ou un *rond à double portée* (fig. 45) dans les voitures plus lourdes, — sur lequel tourne librement, autour d'une *cheville ouvrière*, un autre rond, — ou demi-rond, ou rond à double portée, — fixé à la voiture par l'intermédiaire de deux supports et du *lisoir*.

Quelques constructeurs emploient des avant-trains avec sellette et lisoir en fer, et une cheville ouvrière du système patent, comme l'essieu.

9, 10 et 11. Le *siège*, le *coffre* et la *coquille*. On distingue dans le siège, le *châssis* et la *galerie*. La coquille, qu'on appelle aussi quelquefois, mais à tort, le *marchepied*, est la partie sur laquelle le cocher pose les pieds; dans les voitures peu élevées sur roues, elle est surmontée d'un garde-crotte (le *garde-crotte de coquille*).

12. La *caisse*, menuiserie de la voiture. Sa description détaillée mènerait loin et offrirait un intérêt plus technologique que pratique. Nous nous contenterons de mentionner quelques parties ou accessoires : — le plancher, avec son *passage de roues*, qui a permis de donner plus de hauteur aux roues de l'avant-train, — les panneaux de coffre, de côté, de porte, de brisement, de custode (dans le coupé), de dossier, — les brancards de caisse, — les pieds corniers, — les parceloses, — les ailes ou garde-crotte de côté, — le frein, qui est à manivelle ou à volant, — la cave, — la glacière, ... etc.

Nous ne ferons également que mentionner les éléments

propres au *fini* des voitures : les glaces, les lanternes, le plaqué, les ivoires, les cantines, les armoiries, les étoffes, les coussins, la passementerie,... etc.

13, 14 et 15. La *capote* (les capotes dans le landau), les *portes* et le *pavillon*.

Il convient de signaler dans la capote les *compas* et les *cerceaux*, ceux-ci servant à donner la forme à la capote, ceux-là à la rabâtrer ou la relever. Pour faire cette manœuvre, il faut saisir les branches des compas à bonne distance des articulations, afin de ne pas risquer d'y être pincé ; il faut aussi, quand on rabat, ranger les plis entre les cerceaux de manière qu'ils affectent une disposition régulière et gracieuse, toujours la même.

Le pavillon du landau est composé de deux parties attenantes respectivement aux capotes d'avant et d'arrière, réunies par deux loqueteaux quand le landau est couvert.

La porte comprend : la glace, le coulant de glace, le repos de glace, la serrure, la poignée, etc. La porte des landaus (*fig. 41 et 42*) est brisée à fleur du bas de la glace ; la partie inférieure, dans laquelle est le coulant de glace, et la partie supérieure, qui forme le cadre de glace, sont réunies à charnière et, quand la glace est descendue dans son coulant, la seconde peut se rabâtrer sur la première, en dedans de la voiture ; des boutons à ressort ou des verrous assurent la liaison des deux parties dans l'une ou l'autre position.

Quand il s'agit de découvrir le landau, on ouvre les portes, on descend les glaces dans leur coulant, on rabat

les cadres de glace, on ouvre le pavillon et on abaisse les deux capotes. Dans certains modèles, la capote d'avant trouve place dans la gorge du coffre; dans d'autres, elle va jusque sous le siège qui, monté à charnières, se relève pour faire l'opération. Dans le landau à cinq glaces, les deux glaces de côté, montées à charnières sur les colonnes d'angle, sont amenées sur la glace de devant, dont chacune recouvre la moitié, et sur laquelle elles sont tenues appliquées par une aile-de-mouche; puis les quatre colonnes, formant avec la caisse et le pavillon deux parallélogrammes articulés et parallèles, se rabattent avec ce dernier sous ou contre le siège. Dans tous les cas, des ressorts à torsion, à boudin, ou autres, dissimulés sous la garniture, sont agencés avec les articulations inférieures des compas ou des parallélogrammes, pour équilibrer le poids des capotes, en amortir la chute et en faciliter le relevage, qui devient presque automatique.

Au point de vue de la forme, on distingue le *landau à bateau* (fig. 42), qui commence à se démoder, et le *landeau carré* (fig. 41).

QUATRIÈME SECTION

GARNIR ET ATTELER

QUATRIÈME SECTION

GARNIR ET ATTELER

§ 32. — POUR L'ATTELAGE A UN, HARNACHER, ATTELER, DÉTELER ET DÉHARNACHER.

Les chevaux, le harnais et la voiture doivent être toujours prêts, de telle sorte que l'on puisse atteler sans délai à un moment quelconque, *prévu ou non*.

Pour garnir et atteler un cheval, qu'il soit jeune ou vieux, irritable ou froid, ombrageux ou facile, il faut opérer de manière à ne pas risquer d'être surpris par ses défenses éventuelles, et aucune précaution ne doit être négligée.

Après avoir suspendu tout le harnachement au porte-harnais placé contre le mur derrière la stalle et ôté au cheval sa couverture d'écurie (1), on entre dans la stalle

(1) L'on ne permettra pas au domestique de tirer la couverture n'importe comment et de la jeter n'importe où, mais on lui apprendra à procéder méthodiquement ainsi qu'il suit :

Déboucler le surfaix *sans le déranger*; déboucler les courroies de poitrail; passer du côté hors montoir; replier la sangle à partir du panneau matelassé et la disposer sur celui-ci en trois plis contraires et d'égale longueur; former un pli avec le tiers environ de la largeur totale de la

avec un licol de sangle à la main, on le substitue au licol d'écurie, puis on fait faire tête à queue au cheval par un demi-tour à gauche. On passe la brosse en chiendent sur la tête et la crinière, et l'éponge pleine d'eau dans la bouche, dans les naseaux, sur les yeux. Cela fait, on prend le collier des deux mains, la pointe en bas, on y passe doucement la corde du licol, on oblige le cheval à y passer la tête, on le retourne dans le sens de la crinière et on le met d'aplomb sur les épaules.

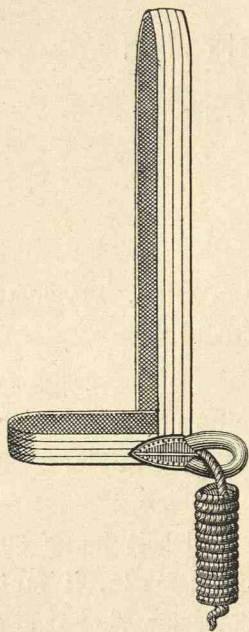


Fig. 46. — Licol de sangle.

On prend la bride, le dessus de tête sur l'avant-bras gauche, le frontal du côté du coude, l'enrènement relevé sur le dessus de tête, et on se porte à la gauche du cheval. La main droite passe l'enrènement par-dessus les

couverture et le relever sur le dos du cheval et sur le surfaix ; rabattre en arrière le quartier de poitrail en s'alignant sur l'échancrure de garrot ; revenir du côté montoir et faire de même ; passer derrière le cheval ; former un pli avec le premier tiers de la longueur de la couverture, le rabattre sur le deuxième tiers, puis faire tourner les deux ensemble pour les rabattre sur le troisième ; enlever comme une selle le paquet ainsi formé et le déposer à un endroit désigné.

Pour remettre la couverture, apporter le paquet comme une selle sur le dos du cheval, le déplier dans l'ordre inverse et boucler les courroies ; avoir pris ses mesures pour qu'il ne soit pas nécessaire de tirer la couverture d'arrière en avant, mais, au contraire, d'avant en arrière.

oreilles et l'appuie sur l'encolure, puis, en caressant le cheval, lui prend le toupet et lui fait baisser la tête. La main gauche élève le dessus de tête et le passe à la main droite, celle-ci maintenant toujours le toupet; elle se place ensuite verticalement et transversalement sous l'embouchure du mors, le pouce à gauche et les quatre autres doigts à droite. Elle fait ouvrir la bouche en passant le doigt médian entre les barres sous la commissure des lèvres, et allant au besoin chatouiller le palais avec ce doigt; puis, en s'élevant un peu, elle introduit dans la bouche les mors de la bride et du filet ensemble, celui-ci au-dessus du premier. Elle se reporte au-dessus de tête, passe les oreilles entre lui et le frontal en commençant par l'oreille gauche, sort le toupet, l'étale et le repasse sous le frontal.

On monte ou l'on descend le mors, on ajuste la sous-gorge et le boucleteau de sous-barbe de manière que l'enrènement ne soit pas pris sous ces courroies et on les boucle. Enfin, on tourne la gourmette (préalablement accrochée à la branche droite du mors) jusqu'à ce qu'elle soit bien sur son plat, et on l'accroche à la branche gauche.

On enlève le licol de sangle, à moins qu'on ne veuille, ainsi que fait le dresseur, le conserver pendant la promenade, et on accroche au banquet de chaque côté du mors les porte-mousquetons des longes de jour qui doivent se trouver aux poteaux de l'écurie; il ne faut pas les accrocher aux anneaux du filet, comme font souvent les palefreniers, parce que rien n'empêche le filet d'aller et de venir dans la bouche du cheval quand

celui-ci remue la tête, et il pourrait lui couper la langue.

C'est dans cette situation qu'on achève de harnacher le cheval s'il n'est pas difficile et si la porte de l'écurie est assez grande pour qu'il puisse sortir garni; dans le cas contraire, on l'amène dans la cour, on l'attache au mur, et on lui fait mettre le côté droit le long du mur, afin d'avoir toute latitude pour se reculer prestement, si c'est nécessaire.

On passe le bras gauche sous la croix formée par la croupière et la barre de fesse, la branche droite de celle-ci tombant entre le bras et le corps, sa branche gauche et le culeron tombant en dehors; puis on place la sellette sur l'avant-bras, et la main droite, relevant la sous-ventrière, en met le bout dans la main gauche. On s'approche du cheval en le caressant sur le dos avec la main droite. On élève le bras gauche; la main droite amène la sellette et la met en place avec l'aide de la main gauche, qui a laissé tomber doucement la sous-ventrière sous le flanc droit; puis elle boucle la sous-ventrière d'un point ou deux, afin que les mouvements que le cheval pourra faire ne fassent pas tomber la sellette. On dispose la croupière et la barre de fesse, on défait le culeron du côté gauche, et on prend la queue de la main droite, la main gauche appuyée à la hanche pour pressentir la ruade qui pourrait survenir. La main droite glisse de vingt centimètres vers le bas; la main gauche vient la remplacer; la main droite, se portant sous la queue, la soulève sans forcer pendant que la main gauche, pour l'empêcher de se raidir, frappe de petites tapes sur la

croupe. Quand la queue est suffisamment relevée, la main gauche, passant sous la droite, prend le culeron et le met en place; la main droite abandonne la queue et le boucle sans se presser. On a grand soin de ne pas y laisser de crins, qui blesseraient le cheval et le feraient ruer.

On prend les deux petites guides, celle de droite dans la main droite, celle de gauche dans la main gauche; se tenant toujours à la gauche du cheval, on les passe simultanément dans les clefs de la sellette, puis dans celles du collier, et on les boucle aux anneaux du filet, le porte-guide en dehors; on revient vers la croupe et on pose en travers sur le dos du cheval les portions qui restent libres en arrière des clefs de sellette. On fait la même chose avec les grosses guides en les passant dans les clefs extérieurement aux premières et les bouclant aux passes du mors du haut, du milieu ou du bas suivant le cas. On reprend les quatre guides entre les quatre doigts de la main gauche en arrière des clefs de sellette, on les réunit en coulant cette main jusqu'au bout, on les replie par le milieu et on accroche la ganse ainsi formée à la clef du côté gauche de la sellette.

On reprend alors la sous-ventrière, on y engage la ganse de martingale, on la boucle au point voulu, et on attache l'autre bout de la martingale à la pièce qui doit le recevoir. On lisse le toupet et la crinière avec la brosse à eau, on essuie le corps du cheval et on lui graisse les sabots. Enfin, on vérifie l'ajustage et le placement de toutes les pièces; les contre-sanglons de porte-brancard doivent tomber naturellement; ceux des courroies de

rétraite doivent être relevés et engagés dans leur passant par-dessus la boucle; l'enrènement doit demeurer libre et ne sera accroché qu'une fois le cheval attelé.

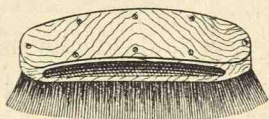


Fig. 47. — Brosse à eau.

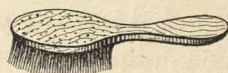


Fig. 48. — Brosse à graisser.

Pour atteler, placer préalablement les traits dans la coquille du siège, et non sur le garde-crotte, comme le font à tort beaucoup de palefreniers, car un mouvement peut les faire tomber et effrayer le cheval. Amener le cheval devant le milieu de la voiture en le tenant de la main droite par les guides du mors; abaisser le brancard gauche sur le porte-brancard, l'entourer avec le contre-sanglon, passer celui-ci dans la fente du porte-brancard et le boucler d'un point ou deux. Se porter du côté droit, et y passer le contre-sanglon dans la fente du porte-brancard, puis dans les deux chapes de la dossière, et le boucler à la sous-ventrière au point voulu. Accrocher le trait droit à l'olive de l'attelle, puis, en le passant entre le brancard et le cheval, au dard de la voiture, la boucle du côté du brancard; l'assujettir avec la lanière. Prendre le contre-sanglon de la courroie de retraite par-dessous le trait et le brancard, le passer dans le crampon en lui faisant faire un tour ou deux sur le brancard

si c'est nécessaire, le boucler par-dessus le brancard et le trait. Ayant fini du côté droit, on revient à gauche et, en passant devant le cheval, on pèse sur les bouts des brancards pour les équilibrer, de manière qu'ils soient à la même hauteur et parallèles; on reprend le contre-sanglon de porte-brancard pour le passer dans les deux chapes de dossière et le boucler au point voulu, et on continue comme il a été dit pour le côté droit. On accroche l'enrènement au crochet de sellette en le passant sous la courroie de hausse-col, et on l'ajuste. Enfin, on époussette la voiture et on passe la peau à charbon sur les cuivres du harnais et de la voiture.

Pour dételer et déharnacher, on suit l'ordre inverse de celui qui vient d'être indiqué. Se trouvant du côté gauche, on commence par décrocher l'enrènement afin de donner de l'aisance au cheval; on défait la courroie de retraite et on en engage le bout dans son passant par-dessus la boucle; on enlève le trait gauche en commençant par l'arrière et le passant sous le brancard, et on le porte dans la coquille du siège; on défait le contre-sanglon de porte-brancard et on relève le brancard. On va faire la même chose du côté droit et on fait avancer le cheval de quelques pas.

On peut dégarnir le cheval, ou dans la cour, ce qui est plus commode pour le lavage qui doit suivre, ou après l'avoir ramené dans sa stalle. Déboucler les porteguide, les réunir tous quatre dans la main gauche, les tirer ensemble, en se tenant face au cheval et reculant, au besoin, jusqu'à ce que les extrémités des guides sortent

des clefs du collier; soutenir tout le temps les guides avec la main droite de manière qu'elles ne traînent pas à terre; aller les accrocher au porte-harnais d'écurie. Déboucler la sous-ventrière et en dégager la martingale; ôter le culeron en le débouclant du côté gauche; enlever le harnais en saisissant la sellette avec la main gauche et passant le bras droit sous la croix de barre de fesse; le porter sur le porte-harnais d'écurie. Décrocher la gourmette du côté gauche; déboucler la sous-gorge et le boucleteau de sous-barbe; retirer la martingale; prendre avec la main droite l'enrènement par le milieu, le passer par-dessus les oreilles et le laisser tomber dans le pli du bras gauche. Oter la têtère d'un seul coup, puis sortir les mors et, après avoir mis au cheval le licol de sangle, porter la bride à sa place. Prendre le collier par le bas avec la main gauche, près du hausse-col avec la main droite, le faire glisser jusque près des oreilles, le retourner dans le sens de la crinière et le sortir.

Attacher le cheval et le soigner comme il est dit § 18.

§ 33. — POUR LA VOITURE A DEUX CHEVAUX, HARNACHER, ATTELER, DÉTELER ET DÉHARNACHER.

Apporter les harnais sur le porte-harnais d'écurie. Oter au premier cheval le licol d'écurie, lui mettre celui de sangle, lui faire faire tête-à-queue et l'attacher au poteau de la stalle.

Prendre le harnais de ce cheval ainsi qu'il suit. On

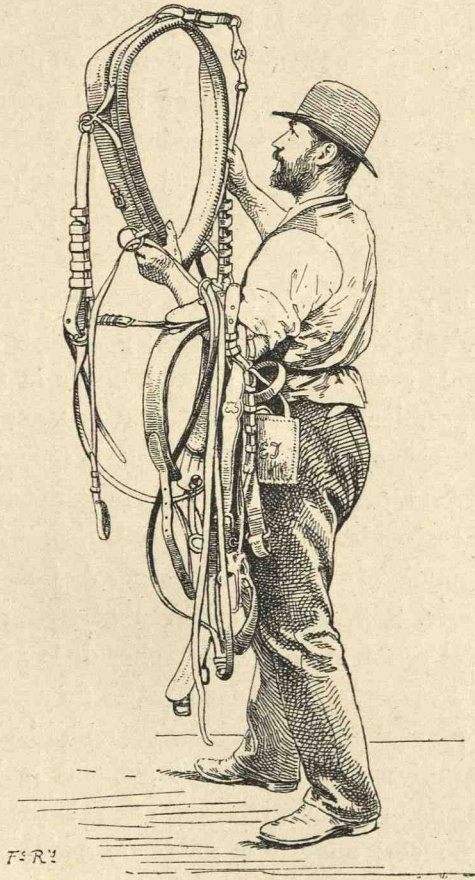


Fig. 49. — Présentant le collier au cheval.

passe la bride sur le bras gauche jusqu'au pli du coude, le frontal du côté du coude; on croise les deux traits l'un sur l'autre; on dispose la croupière au-dessus de la croix ainsi formée et, passant le bras gauche par-dessous, on pose le mantelet sur l'avant-bras; enfin, on prend le collier des deux mains, la pointe en bas, la main gauche près du hausse-col, la fausse martingale passée d'avance dans le coulant et relevée le long du blanchet sous la main droite (*fig. 49*).

Enfiler le collier sur la tête du cheval, le retourner, l'assurer d'aplomb sur les épaules; poser sur le dos le mantelet et le reste du harnais, et boucler la sous-ventrière au premier point après l'avoir engagée dans la passe de fausse martingale; développer la croupière, placer le culeron ainsi qu'il est dit dans le paragraphe précédent, et croiser les deux traits sur le dos. Brider, ôter le licol de sangle et accrocher les longes de jour aux deux côtés du mors. Revenir à la sous-ventrière pour la boucler au point voulu. Passer les branches de la guide dans les clefs du mantelet, puis dans celles du collier, puis dans les passes du mors; boucler définitivement la branche extérieure et engager seulement le bout du porte-guide de la branche intérieure dans le passant par-dessus la boucle; doubler la guide de main, passer la ganse ainsi formée dans la clef extérieure du mantelet d'arrière en avant, et l'accrocher au crochet d'enrèment.

Garnir de même le deuxième cheval. — Le harnais de droite et celui de gauche se distinguent en ce que les

chiffres et armoiries manquent ou sont moins complets du côté intérieur; l'anneau de chaînette doit se trouver, dans le coulant du collier, à droite de la fausse martingale pour le cheval de gauche, et à gauche pour celui de droite.

Les deux chevaux étant garnis, les amener à droite et à gauche du timon, puis, successivement pour chacun d'eux, mettre la chaînette au premier point, entourer les paumelles de volée avec le trait du dehors, puis avec celui du dedans; revenir à la chaînette pour la mettre au point voulu. Prendre la branche intérieure de la guide gauche et la boucler au mors du cheval de droite; prendre la branche intérieure de la guide droite et la boucler au mors du cheval de gauche; réunir les deux guides de main en coulant la main jusqu'au bout et les mettre en travers sur le cheval de gauche; accrocher chaque enrènement au crochet du mantelet.

On dételle et on dégarnit en suivant l'ordre inverse du précédent. Pour chaque cheval successivement :

Dérèner; retirer du mors de l'autre cheval la branche intérieure de guide et la replacer comme il a été dit pour *garnir*; doubler la guide de main et l'accrocher au crochet d'enrènement après l'avoir passée dans la clef extérieure du mantelet; défaire la chaînette et la mettre au premier point; défaire l'arrière-trait du dedans, puis celui du dehors, et les croiser par-dessus la croupière; achever de dégager la chaînette.

Attacher les deux chevaux, puis, de nouveau pour cha-

cun d'eux : ôter la bride et la passer sur le bras gauche ; déboucler le contre-sanglon de sous-ventrière ; défaire le culeron ; avancer de la croupe vers la tête du cheval en passant le bras droit sous la croupière et les traits croisés, puis sous la sellette ; pousser le collier en avant, le retourner et le sortir ; suspendre le tout au porte-harnais. Faire le pansage.

Avec le harnais à la française (voir § 29), on déboucle la sous-ventrière du côté gauche pour chaque harnais, et l'on garnit et dégarnit ainsi qu'il vient d'être dit. Avec le harnais à l'anglaise, on garnit le cheval de gauche en plaçant le harnais sur le bras gauche, celui de droite en le plaçant sur le bras droit ; on dégarnit en prenant le harnais avec le bras droit sur le cheval de gauche et avec le bras gauche sur celui de droite.

§ 34. — ATTELAGE AVEC TROIS CHEVAUX DE FRONT.

L'attelage avec trois chevaux de front, qui a été mentionné dans la préface et ne l'a plus été depuis parce qu'il ne comporte pas de théorie spéciale en ce qui concerne le menage, se dispose ainsi.

On remplace le timon par une limonière volante. On met le plus grand des trois chevaux en limonière, les deux autres aux palonniers volants. On réunit les deux extrémités de la limonière par deux bouts de courroie bouclés au milieu. On emploie les guides de l'attelage à

deux, et elles peuvent l'être de deux manières, que représentent les diagrammes 50 et 51, où les points *a, a, b, b, c, c* représentent les six clefs de collier, et les points 1, 1, 2, 2, 3, 3 les six branches de mors :

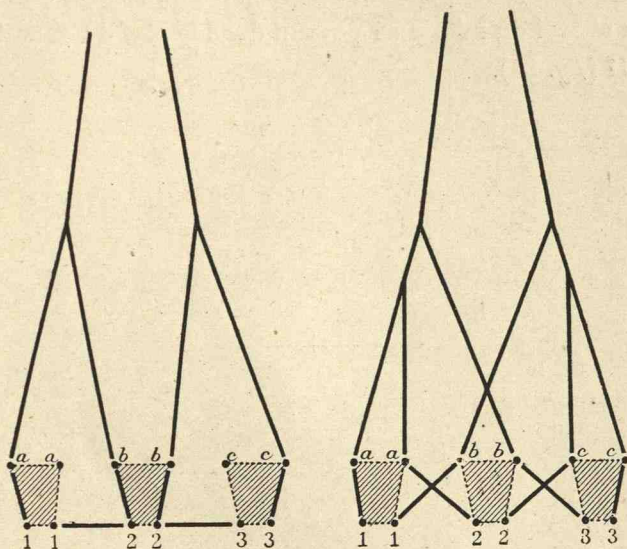


Fig. 50 et 51.

Disposition des guides pour l'attelage à trois chevaux de front.

1° On met au mors du cheval du milieu les deux branches intérieures, et aux mors des chevaux de côté, en dehors, les deux branches extérieures; on réunit chaque cheval de côté au cheval du milieu par une courroie allant d'un mors à l'autre (*fig. 50*);

2° On met les branches intérieures aux mors des chevaux de côté, en dedans, en les passant dans les clefs du collier du cheval du milieu; on met les branches extérieures aux mors des chevaux de côté, en dehors; on a percé à l'avance sur chacune d'elles, en avant du branchement, des trous d'ardillon pour y boucler une troisième branche qui vient se boucler d'autre part au mors du cheval du milieu en passant dans la clef du cheval de côté (*fig. 51*).

CINQUIÈME SECTION



ENTRETIEN

CINQUIÈME SECTION

ENTRETIEN

§ 35. — USTENSILES ET MATIÈRES NÉCESSAIRES
POUR L'ENTRETIEN DU HARNAIS ET DE LA VOITURE.

En vue de l'entretien du matériel, la sellerie et la remise doivent être munies des articles suivants :

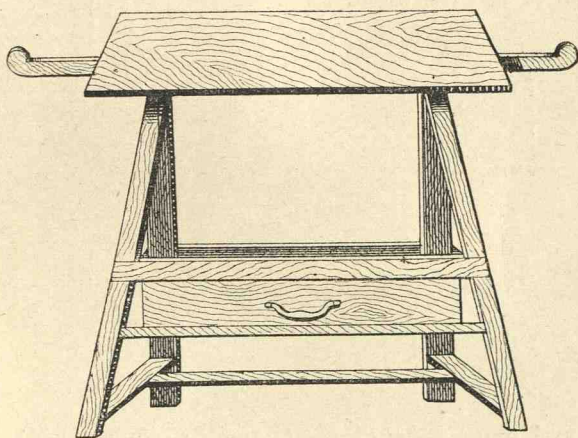


Fig. 52. — Tréteau de sellerie.

Un tréteau de sellerie (*fig. 52 et 53*); une chèvre de voiture; deux seaux;

Si possible, une lance à jet continu ou une pompe à main (*fig. 54*), pour projeter de l'eau sur la voiture; elle

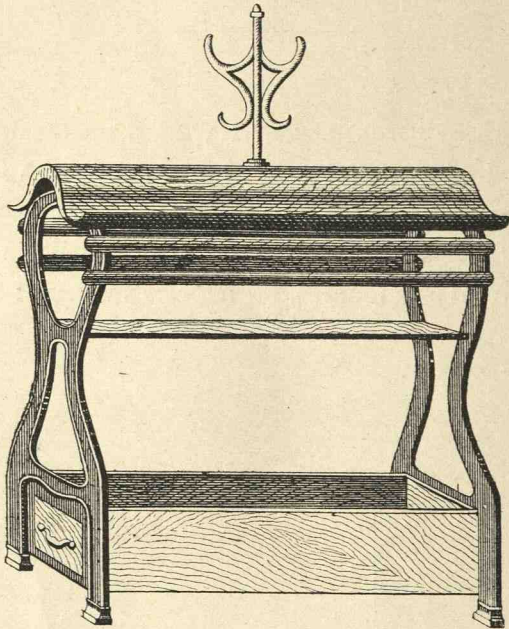


Fig. 53. — Tréteau de sellerie, modèle anglais.

sert aussi pour doucher les chevaux; elle est ordinairement à deux jets, un en lance, et un en arrosoir;

Un polissoir à aciers, dit *cotte de maille*, dont l'usage sera facilité par une planche, dite *planche à mors* (*fig. 55*), portant deux crochets mobiles dans une cou-

lisse et pouvant être arrêtés à une distance variable l'un de l'autre ;



Fig. 54. — Pompe à main.

Une brosse à eau (*fig. 47*) ; une brosse passe-partout (*fig. 56 et 57*) ; une brosse pour voiture, appelée aussi

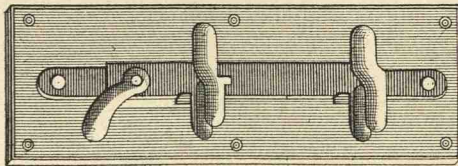


Fig. 55. — Planche à mors.

brosse à billard (*fig. 58*) ; deux martinets, dont un en

lisières; trois brosses à cirer, savoir : une à décrotter, une à étendre et une à reluire (*fig. 59, 60 et 61*); une

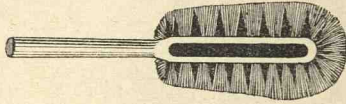


Fig. 56. — Brosse passe-partout.

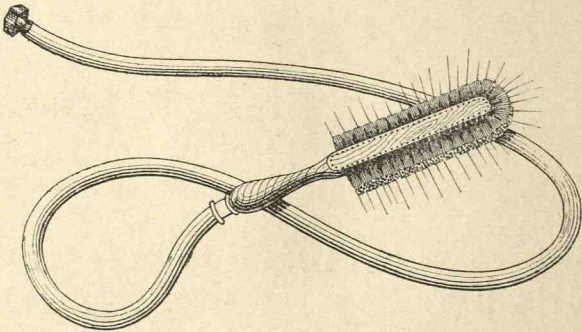


Fig. 57. — Brosse passe-partout à effet d'eau.

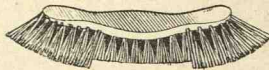


Fig. 58. — Brosse à voiture.

deuxième brosse à reluire, spéciale pour les cuirs fauves; une brosse à ornements (*fig. 62*);

Une éponge pour les cuirs; une autre, grosse et fine, bien purgée de coquilles et de sable pour les panneaux de la voiture;

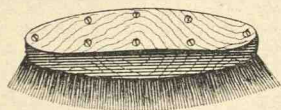


Fig. 59. — Brosse à décroter.

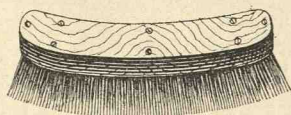


Fig. 60. — Brosse à étendre.

Une peau de chamois, pour les cuirs, une autre pour les cuivres, une troisième, très souple, pour les panneaux de la voiture; une petite peau pour frotter à sec, dite

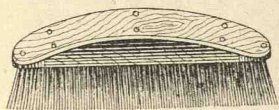


Fig. 61. — Brosse à reluire.

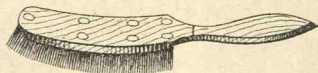


Fig. 62. — Brosse à ornements.

peau à charbon; nombre de morceaux ou lanières découpés dans les vieilles peaux;

De petits morceaux de flanelle pour astiquer les cuivres et les aciers; des chiffons de toile; des torchons, de la filasse, de la ouate; un vieux foulard de soie;

Un plumeau en plumes de vautour, à pointes blanches

et souples, les ayant encore toutes, spécial pour les panneaux de la voiture; un autre, moins neuf, pour les cuirs, les trains, les garnitures, etc.;

Une patience en cuir, découpée sur chacun des ornements du harnais; les selliers la doivent fournir avec celui-ci;

Une tige de gros fil de fer, pointue à un bout (pour retirer les goupilles des patents) et courbée en crochet à l'autre bout (pour entrer dans les rainures de la fusée);

Du cirage à harnais. Ce cirage est liquide; il y en a beaucoup de bonnes marques; celles dites *Montfort* et *A l'ancien cocher* sont les plus répandues. L'*Aide-mémoire d'artillerie* donne la formule suivante comme remplissant les conditions d'un bon service :

Mélasse de canne.....	215	grammes.	} 1000
Noir d'ivoire surfin.....	179	—	
Saindoux.....	36	—	
Acide sulfurique.....	58	—	
Esprit de lavande.....	7	—	
Eau.....	500	—	

Du savon ordinaire; du savon noir; de l'esprit-de-vin; de l'essence de térébenthine ou de l'essence minérale;

De l'huile de pieds de bœuf renfermée dans un bidon dont le bouchon sera garni d'une plume; on peut suppléer à l'huile de pieds de bœuf par l'huile de pieds de mouton ou, à la rigueur, par l'huile d'olives, mais jamais par l'huile de colza, ni l'huile de lin, ni autres huiles siccatives;

De la cire jaune en pain; des bouts de bougie;

Du sable très fin; du blanc de Paris; du sous-carbonate de soude (cristaux);

De l'eau de cuivre, composition dont le principal ingrédient est l'acide oxalique; on la conserve dans une bouteille bien bouchée, étiquetée et enfermée sous clef de manière à éviter toute méprise. Pour s'en servir, on agite la bouteille, on en verse un peu dans une assiette ne servant pas à autre chose, on y trempe légèrement un chiffon de laine, on en enduit l'objet en cuivre (non doré) que l'on veut nettoyer, on laisse sécher un instant et l'on frotte vivement avec un morceau de peau;

De la terre pourrie, espèce d'argile desséchée et pulvérisée qui a les propriétés du tripoli, mais est plus fine et plus douce; la meilleure s'appelle *terre pourrie anglaise* et vient du comté de Derby. Cette substance est d'un excellent usage pour nettoyer et polir tous métaux et remplace avantageusement l'eau de cuivre, dont nous signalerons plus loin l'inconvénient; on l'emploie sèche ou imbibée de pétrole, avec un morceau de peau;

Du noir d'ivoire, broyé très fin à la colle d'or (siccatif anglais), détrempe à l'essence de térébenthine et au vernis gras, pour faire les raccords de peinture noire sur la caisse et les trains; des couleurs préparées de même pour chacune des autres teintes de la voiture. — Ces préparations, spéciales à la peinture en équipages, seront demandées toutes faites aux fournisseurs de cette industrie (1);

(1) Bien entendu, nous ne visons ici que les menues retouches néces-

Des pinceaux en blaireau ou petit-gris, montés sur plume, pour chacune des couleurs désignées ci-dessus; chaque fois qu'on se sera servi d'un de ces pinceaux, il faudra le rincer de suite à l'essence et le graisser à la vaseline.

Les divers articles qu'on vient d'énumérer seront disposés dans le plus grand ordre sur les planches d'une armoire fermant à clef, de manière qu'un emploi indu ou erroné ne soit pas à craindre.

§ 36. — MONTAGE ET DÉMONTAGE DU HARNAIS.

L'on raconte que lord Seymour, dont les équipages avaient une certaine notoriété sous la monarchie de Juillet et qui habitait rue Taitbout, 1 et 1 *bis*, faisait subir deux épreuves principales aux cochers qui se présentaient pour entrer à son service. La première consistait à sortir de la cour du n° 1 *bis*, où étaient les écuries et remises, une voiture attelée à quatre et à la faire rentrer aussitôt par un tête-à-queue sans s'écarter dans la rue, ni à droite, ni à gauche. La seconde consistait en ceci : un des cochers déjà en titre démontait tous les har-

sitées par les frottements, éraflures... auxquels la voiture est exposée dans son service courant. Quand elle est défraîchie, il faut l'envoyer au carrossier ; ce revernissage devra avoir lieu tous les ans.

nais qui se trouvaient dans la sellerie; le récipiendaire était enfermé avec les pièces éparses et devait les remettre en ordre parfait.

Même pour le plus modeste équipage, il est indispensable que le propriétaire soit en mesure de démonter le harnais, et de le remonter sans hésitation ni faux emploi; on s'y exercera méthodiquement, ainsi qu'il va être dit.

Nous ne considérerons que le harnais à un, l'extension aux autres étant facile; les diverses pièces sont supposées séparées les unes des autres et étalées sur un banc près du tréteau de sellerie.

Pour monter la bride :

Mettre le dessus de tête sur le tirant du tréteau. Prendre le frontal, y placer la chaînette et la cocarde, engager dans la passe qu'il présente à chaque bout les deux contre-sanglons du dessus de tête; boucler le support d'œilères. Boucler (1) les montants aux contre-sanglons antérieurs du dessus de tête, puis le mors de bride au porte-mors de chaque montant. Boucler la sous-gorge, du côté droit, au contre-sanglon de derrière du dessus de tête et, du côté gauche, engager seulement le contre-

(1) *Boucler* signifie, non seulement qu'il faut passer le contre-sanglon dans la boucle et y mettre l'ardillon au point voulu, mais encore qu'il faut ensuite engager le bout du contre-sanglon sous le passant, fixe ou coulant, qui accompagne la boucle.

sanglon dans son passant sans boucler; passer la muse-rolle dans les montants, boucler le boucleteau de sous-barbe du côté droit et engager de même son passant du côté gauche sans boucler. Accrocher les panurges aux anneaux de la plaque de têtère. Passer chaque rond de rênes dans la panurge de têtère, puis dans celle du filet, et le boucler au contre-sanglon intermédiaire du dessus de tête. Accrocher la gourmette du côté droit; l'accrocher aussi du côté gauche si la bride doit être mise en place dans la sellerie.

Pour monter le collier :

Le suspendre à l'extrémité du tréteau, la pointe en bas; engager les attelles dans leur coulant, une de chaque côté et en entourer le collier; passer la courroie d'attelles dans l'œil de chaque attelle, la boucler d'un point ou deux, et retourner le collier pour la serrer; — on entre la courroie du côté de la main gauche afin que, lorsque le collier aura été retourné la pointe en haut, on soit dans le sens convenable pour serrer.

Pour monter la sellette :

La poser sur le tréteau; mettre en place le passant-coulant du contre-sanglon de croupière, passer celui-ci dans la chape de sellette, le ramener sur lui-même et le boucler; boucler le culeron et le faire traverser par le tirant du tréteau. Engager la barre de fesse dans sa

passé, boucler les quatre boucleteaux de reculement à leurs contre-sanglons, passer dans l'anneau de reculement la courroie de retraite, de dehors en dedans, et, après l'avoir assujettie en l'engageant dans le passant fixe placé à l'intérieur, en ramener le bout dans le passant de la boucle. Boucler la sous-ventrière du côté droit et la laisser pendre.

Le démontage se fait dans l'ordre inverse du montage. Par exemple, pour la bride, il faut détacher successivement : le mors de la bride, celui du filet, l'enrènement, les panurges de têtère, le boucleteau de sous-barbe et la muserolle, la sous-gorge, les montants, le frontal.

§ 37. — LAVAGE ET ENTRETIEN DU HARNAIS.

Le harnais doit être maintenu dans un état constant de solidité, de souplesse et de propreté. Celle-ci est loin de n'être qu'une affaire de luxe. Si l'on n'y mettait ordre, les courroies ne joueraient bientôt plus dans les boucles rongées par la rouille ou le vert-de-gris ; les cuirs, souillés par la sueur, la boue et la poussière, deviendraient raides et cassants, blesseraient le cheval, se rompraient au moment critique ; les mors, sur lesquels la salive et l'écume des courses précédentes se seraient séchées, imposeraient au cheval une odieuse sensation de dégoût quand on les lui remettrait dans la bouche, et il arriverait à ne plus vouloir se laisser brider ; etc.

Pour prévenir ces inconvénients et assurer au harnais

une longue durée, on doit lui faire subir un lavage méthodique et minutieux à la suite de chaque sortie, et d'autres soins spéciaux à des époques plus ou moins éloignées.

I. Lorsque le harnais a reçu de la boue, il faut, successivement et séparément, démonter, laver et remonter chacune des parties principales, en procédant ainsi qu'il suit :

On démonte la bride, on étale les parties en cuir sur le tréteau, on jette les mors et la gourmette dans le seau plein d'eau propre et, se tenant au-dessus de celui-ci, on passe sur chaque pièce de cuir l'éponge imbibée d'eau, retrempée fréquemment dans le seau; puis on essuie chaque pièce avec la peau humide, qu'on tord aussi souvent qu'il est nécessaire. Tant avec la peau qu'avec l'éponge, on fait grande attention pour ne pas rayer les parties en cuir verni, par exemple les œillères.

On frotte les cuivres avec un chiffon de laine imbibé d'eau de cuivre, puis avec une éponge humide; on les essuie avec la peau humide et on les repasse avec la peau à charbon.

On prend dans le seau les pièces en acier, on les essuie avec des torchons bien secs, et on les fait briller avec la cotte de mailles. Si elles présentent des traces de rouille, on les astique avec le sable fin et un morceau de peau de chamois, en s'aidant de la baguette de bois pour les angles rentrants et les parties courbes; on passe et re-

passe la peau, puis la cotte de mailles. Si les pièces ont de la vieille rouille, il faut, préalablement à cet astiquage, les laisser séjourner pendant quelque temps dans un bain au sous-carbonate de soude; si l'on ne peut procéder à l'astiquage aussitôt après avoir dégarni, il faut jeter les aciers dans ce même bain et les y laisser jusqu'à ce qu'on puisse les reprendre.

Pour les chainettes et les gourmettes, on frotte leurs mailles les unes contre les autres dans un torchon sur lequel on répand, en cas de rouille, un peu de poudre de grès.

Les aciers ne doivent pas être graissés pour être remis dans la sellerie, à moins qu'ils ne doivent resservir de longtemps. Quelques cochers malins, mais trop peu soucieux du goût du cheval, les frottent au chiffon gras lorsqu'ils doivent sortir par le mauvais temps, afin de n'avoir pas la peine de les dérouiller à la rentrée.

On remonte la bride et on démonte le collier pour lequel on opère de même. Pour passer la cotte de mailles sur les parties en acier des attelles, on protège les cuivres voisins en les tenant dans la main avec un chiffon. On frotte ceux-ci avec l'eau de cuivre. Le collier bien essuyé et remonté, on frotte les mamelles avec un chiffon gras imbibé d'huile de pieds de bœuf, et l'on fera de même pour les panneaux de la sellette, le culeron, la sous-ventrière..., en un mot toutes les parties en contact direct avec le corps du cheval.

On prend successivement toutes les autres parties du harnais, en traitant comme il vient d'être dit les cuirs gras, les cuirs vernis, les cuivres et les aciers. — Pour

passer les guides à l'éponge et ensuite pour les essuyer, on double et on accroche chacune d'elles au tirant du tréteau, sur lequel on fait glisser la guide de manière que toute sa longueur vienne passer successivement dans les mains sans qu'on ait à se déplacer.

Avoir grand soin de ne laisser tomber à terre aucune pièce, surtout *la sellette*, qui se romprait, et *les attelles*, qui se fausseraient.

N'employer l'eau de cuivre qu'avec une extrême attention pour les pièces adhérentes aux cuirs telles que boucles, armoiries..., etc. Cette eau et toutes ses analogues brûlent le cuir et, comme elles finissent par y arriver à la longue, on doit leur préférer la terre pourrie; peut-être vaut-il encore mieux, pour lesdites pièces, se contenter d'un frottement énergique souvent répété (1).

Quand tout le harnais est essuyé et remonté, on l'étale sur le tréteau. On frotte avec de l'huile de pieds de bœuf additionnée d'un peu de cirage ou de noir de fumée les

(1) Nous supposons que la quincaillerie du harnais et de la voiture est en cuivre massif, ce qui est le cas le plus fréquent. On la fait aussi : en nickel, — en maillechort plaqué argent, — en fer verni, — en fer enveloppé de cuir. Dans les deux premiers cas, on frottera les pièces avec la peau à charbon et un peu de blanc de Paris détrempe dans l'esprit-de-vin ou du vin blanc, ou même avec la peau à charbon seule; dans le troisième, on lavera à l'eau et on remplacera le vernis tombé; dans le quatrième, on traitera comme les cuirs.

Nous supposons aussi que le harnais est en cuir noir. S'il est en cuir fauve, on lave et on essuie comme il est dit; on entretient la souplesse avec des pâtes qui se vendent toutes faites (graisse Dubbing, pâtes anglaises, etc.), ou mieux encore en frottant souvent avec un linge et du bon lait; on fait reluire avec de la cire et une brosse-polissoir, qui ne doit jamais être celle employée pour les cuirs noirs.

parties des *cuirs gras* qui auraient été décolorées par le lavage. On frotte les *cuirs vernis* avec un morceau de flanelle imbibé d'huile de lin, puis avec le foulard de soie; si des taches y persistent encore, on essayera de les enlever par un savonnage au savon doux, avec de l'eau froide.

S'il n'y a eu pendant la promenade, ni de la boue, ni trop de poussière, le harnais n'a pas besoin d'un nettoyage aussi complet : il suffira de broser les cuirs gras, d'essuyer les cuirs vernis, d'astiquer la bouclerie avec la peau à charbon, de laver et graisser les parties atteintes par la sueur du cheval.

Les opérations que nous venons de décrire ont eu pour résultat de faire passer sous les yeux, en détail, toutes les parties du harnais; on aura dû en profiter pour se rendre compte de leur état de solidité, et l'on portera remède sans délai à tout commencement de détérioration.

II. Lorsque, au bout d'un certain temps, ou après avoir été très fortement mouillé, le harnais devient rouge ou prend de la raideur, on le démonte entièrement (et non plus par parties successives comme dans le cas précédent); on étale toutes les pièces en cuir sur le tréteau; on lave les cuirs gras à fond de manière à les amollir en les pénétrant par l'humidité; on les graisse avec de l'huile de pieds de bœuf avant qu'elles ne soient complètement sèches; on les recouvre de cirage avec la brosse en telle quantité que chaque pièce prenne une couleur bleue en séchant; on fait reluire et on passe à la cire. Chacune de ces opérations se fait en allant d'un bout à

l'autre de la série et toujours dans le même ordre; l'intervalle de temps qui s'écoule avant qu'on revienne à une pièce est ainsi suffisant pour qu'elle se trouve prête à recevoir l'opération consécutive.

Quand tout le harnais est essuyé et remonté, on frotte les cuirs gras avec une brosse *ad hoc* qu'on a préalablement passée sur le morceau de cire échauffé au-dessus d'une bougie : le cirage est ainsi fixé et ne déteint plus. Quant aux cuirs vernis, on les traite comme il est dit plus haut.

Le graissage à l'huile de pieds de bœuf doit être fait au moins quatre fois par an, même sur un harnais faisant peu de service. A la suite de ce graissage, le cuir est plus difficile à faire reluire, mais c'est l'affaire de quelques jours seulement.

III. La sellerie doit être établie dans un local à l'abri du soleil, de la poussière, de l'humidité, et surtout des vapeurs ammoniacales pouvant venir, ou de l'écurie, ou de la fosse à purin. Sa température ne doit guère descendre au-dessous de huit degrés centigrades. Elle doit être tenue très proprement et avec le plus grand soin; tous les travaux de lavage ou autres seront faits dans un autre local. Les harnais servant rarement seront recouverts d'une housse, leurs aciers passés au chiffon gras ou enduits d'une légère couche de vaseline, leurs panneaux de sellette ou de mantelet garnis de camphre ou de gros poivre.

Le maître devra visiter fréquemment la sellerie. Il s'assurera de l'état de propreté et de souplesse des cuirs ; il verra s'ils ne sont pas ployés sur des angles trop aigus ou suivant de mauvaises courbes, s'ils ne touchent pas le mur, s'ils ne sont pas dégradés par le contact des ferrures, si celles-ci ne s'oxydent pas ; il portera son attention sur les boucleteaux, les contre-sanglons, les encha-pures, les chapes, les boucles..., etc. ; il fera faire immédiatement toute réparation reconnue nécessaire.

§ 38. — LAVAGE ET ENTRETIEN DE LA VOITURE.

Comme le harnais, la voiture doit être l'objet d'un entretien minutieux dans lequel nous distinguerons encore le nettoyage consécutif à chaque sortie et les soins spéciaux ayant lieu à des intervalles plus ou moins grands.

I. Pour le lavage de la voiture, on ne doit employer que de l'eau très propre, et la renouveler dans les seaux dès qu'elle devient trouble, car les sables ou graviers qui l'accompagneraient occasionneraient des dégradations à la peinture. Pour la même raison, l'éponge sera rincée et exprimée très fréquemment. Le lavage ne devra être exécuté, ni au soleil, ni à la pluie, ni par la gelée, ni sur un sol terreux ou sableux. A chaque rentrée, il doit avoir lieu le plus tôt possible, surtout avec une voiture neuve et

par un temps pluvieux, car la boue, en séchant sur les panneaux, y laisse des traces difficiles à enlever. Il comporte les divisions suivantes :

1. Mettre les peaux de chamois et les éponges à tremper dans le seau. Retirer les coussins et les tapis. Déplier et tendre les tabliers. Relever les capotes. Battre et broser les coussins, les tapis et l'intérieur de la voiture, celui-ci avec le martinet en lisières pour ne pas marquer les draps et les passementeries. Si la garniture est en marocain, elle se nettoie avec une peau de chamois moite et un chiffon doux.

2. Laver les capotes et le pavillon avec l'éponge et les essuyer aussitôt.

3. Laver la caisse. Avec la lance ou la pompe à main, on projette de l'eau sur les panneaux jusqu'à ce que la boue se détache d'elle-même, en ayant bien soin que l'eau ne pénètre pas dans l'intérieur de la voiture, ni dans les coulants de glace. A défaut d'appareil de projection, on appuie l'éponge pleine d'eau contre la paroi *en dessus* de chaque tache de boue, de manière que l'eau la délaye et l'entraîne en coulant. Il ne faut pas froter et il ne faut à aucun prix se servir du passe-partout.

4. Laver les brancards, les garde-crottes, les marchepieds et les dessous de la voiture. On passe sur toutes ces parties le passe-partout, puis l'éponge, l'un et l'autre toujours remplis d'eau.

5. Laver les roues de devant, puis celles de derrière. Cette opération demande une certaine habileté. Supposons qu'il s'agisse de la roue droite de devant. On com-

mence par la soulever avec la chèvre appliquée sous l'essieu à quelques centimètres du moyeu. On se place en arrière, le seau à portée de la main droite, celle-ci tenant le passe-partout, qu'elle vient d'y plonger et qu'elle y replongera aussi souvent qu'il sera nécessaire. Avec la main gauche, on imprime à la roue un mouvement rapide de rotation et on appuie le passe-partout successivement sur le bandage, sur la face extérieure des jantes, sur le champ de devant de chaque rai, sur le moyeu entre les rais et la tranche de la frette. On passe le passe-partout dans la main gauche et, lançant la roue avec la main droite, on fait de même sur la face intérieure des jantes, sur le champ de derrière des rais, sur le moyeu entre les rais et la tranche du cordon. On se transporte face à la roue en changeant le seau de place de manière à l'avoir toujours à portée de la main droite et, faisant tourner la roue par petits mouvements avec la main gauche, on fait de même sur la face concave des jantes d'un rai à l'autre, sur les plats des rais de la jante au moyeu, puis de nouveau sur les plats des rais en changeant le sens de la rotation. On remplace le passe-partout par l'éponge, on revient en arrière de la roue et, en la faisant tourner lentement avec la main gauche, on lave chaque rai à grande eau de la jante au moyeu. Enfin, on lance la roue une dernière fois le plus rapidement possible et on jette tout le seau d'eau sur le moyeu. — Dans les mouvements qui sont fractionnés, il faut compter les rais, au fur et à mesure de leur arrivée, afin qu'ils passent tous sous la main une fois et pas davantage : nous avons déjà dit (§ 31) que les roues de devant en ont douze et

celles de derrière quatorze. — Quand les roues n'ont guère de boue, on supprime le lavage au passe-partout et on commence par l'éponge.

6. Laver les peaux de chamois et les tordre.

7. Éponger la caisse et l'essuyer avec la peau qui lui est spécialement affectée; il ne faut pas laisser l'eau sécher d'elle-même sur le vernis, car elle y laisserait des traces. Si quelque tache de boue a laissé encore une trace, on pourra essayer de la faire disparaître en frottant légèrement avec un tampon d'ouate imbibé d'huile de lin. Finalement on frotera légèrement avec le foulard de soie.

8. Essuyer avec la peau les brancards, les garde-crottes, les marchepieds et les dessous.

9. Essuyer les roues avec la peau. — Pour les rais, on les prend deux par deux en tenant un côté de la peau dans la main droite et l'autre dans la main gauche, la main droite avançant d'un rai et la main gauche venant prendre sa place après chaque essuyage de manière que chaque rai ait été essuyé deux fois; compter comme il est dit ci-dessus.

10. Astiquer avec la terre pourrie les bouts des brancards, les chapeaux des moyeux, la bordure de la caisse, les poignées des portières. — Frotter souvent et énergiquement ces parties avec la peau à charbon.

11. Replier les tabliers; remettre en place les coussins et les tapis. — Si la voiture doit rester longtemps au remisage, il faut détacher et tendre les tabliers, laisser la capote relevée, mais détendre légèrement les compas; mettre la chemise.

12. Faire les glaces et les lanternes. Les glaces s'essuient avec le foulard de soie simplement humecté par l'haleine; si elles ont des taches, essuyer préalablement celles-ci avec de la térébenthine. Il est bon de démonter les lanternes; leurs plaqués intérieurs et ceux des réflecteurs sont rendus brillants au moyen de blanc de Paris détrempé dans un peu d'esprit de vin, qu'on étend, qu'on laisse sécher et qu'on frotte ensuite avec un chiffon doux.

13. Rincer les seaux, exprimer les éponges, tordre les peaux et les faire sécher, mais en les conservant un peu moites pour qu'elles ne durcissent pas.

14. Passer de la couleur, en couche très mince, sur les parties où elle a été enlevée par les frottements ou l'usure, telles que : devant des jantes et des bandages, gueules-de-loup, paumelles de volée, marchepieds..., etc. Traiter comme il a été dit dans le paragraphe précédent les cuirs gras qui commencent à durcir ou à rougir, et les cuirs vernis qui tendent à s'engraisser.

II. Quand l'huile du chapeau s'est épuisée, ou qu'elle a coulé du côté de l'essieu par suite d'usure de la rondelle de culasse, ou qu'elle est devenue trop épaisse, ou qu'elle est de mauvaise qualité, la boîte tourne à sec, s'échauffe, grippe, se lime et laisse détacher des grains : c'est ce qu'on appelle l'*enrayage*, inconvénient grave qui met provisoirement la roue hors de service. Pour le prévenir, il faut remettre de l'huile dans le chapeau tous les deux mois : on le dévisse, on remplace au besoin la rondelle de cuir mince qui en forme le fond, on le remplit

au quart environ de sa capacité, on le revise en ayant soin de bien le présenter dans l'axe de l'essieu, et l'on fait tourner la roue à la main dans chaque sens pour mettre l'huile en circulation. S'il est nécessaire de visiter le système entier, on enlève successivement le chapeau, la goupille, le petit écrou, le grand écrou, la roue, la bague en bronze placée dans le devant de la boîte, la rondelle de cuir appliquée contre l'épaulement de l'essieu. On essuie soigneusement chacune de ces pièces, ainsi que la fusée, l'épaulement de l'essieu et la boîte, avec un chiffon qu'on imprègne d'essence minérale ou de térébenthine si l'huile est durcie. On remplace la rondelle de cuir si besoin est, on la suiffe, et on remet les pièces en place en les graissant légèrement au fur et à mesure avec l'huile de pieds de bœuf au bout d'une plume. Arrivé au premier écrou, on le serre jusqu'à ce que la roue ne puisse tourner qu'avec difficulté, on fait faire dans cet état quelques tours à la roue, puis on desserre de manière qu'elle tourne librement, mais sans aucun jeu longitudinal. On continue la mise en place des pièces et, avant de visser le chapeau, on le garnit d'huile de pieds de bœuf ainsi qu'il a été dit. Les deux rondelles de cuir s'usent assez vite; on peut les faire faire par le bourrelier au moment du besoin, mais il est bon d'en avoir de rechange.

Dans le transport des voitures par chemin de fer, les trépidations chassent l'huile dans les réservoirs et les fusées se dessèchent dans les boîtes, qui s'enrayeraient si la voiture était remise en service dans cet état. Avant de la sortir de la gare, on doit chercher à remettre l'huile

en circulation en soulevant chaque fusée et faisant tourner la roue à la main. Si cela ne suffit pas, on démontera le système. Faire de même pour toute voiture qui n'aura pas été attelée depuis plusieurs mois.

Lorsque l'avant-train tourne avec difficulté, il faut dévisser l'écrou de la cheville ouvrière, soulever avec un cric la caisse de la voiture, savonner à sec le rond et ses jantes, et répandre quelques gouttes d'huile sur ce savon, ainsi qu'autour de la cheville.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
AVANT-PROPOS.....	V

PREMIÈRE SECTION.

	CONDUIRE AVEC DEUX GUIDES.....	1
§	1. Avant de monter en voiture.....	3
§	2. Prendre les guides et monter en voiture.....	9
§	3. Faire le carré.....	11
§	4. Rentrer le carré; sortir le carré.....	14
§	5. Tendre la guide gauche ou la guide droite.....	14
§	6. Reprise des guides.....	15
§	7. Passe gauche; passe droite.....	19
§	8. Appels et demi-appels; obliques à droite et à gauche.....	20
§	9. Tourner à gauche ou à droite.....	22
§	10. Demi-tour à gauche.....	22
§	11. Demi-tour à droite.....	23
§	12. Reculer.....	23
§	13. Conduire avec les deux mains l'une devant l'autre.....	24
§	14. Conduire d'une seule main.....	25
§	15. Repos.....	26
§	16. Partir et arrêter.....	27
§	17. En marche.....	27
§	18. Descendre de voiture.....	36

DEUXIÈME SECTION.

	CONDUIRE AVEC QUATRE GUIDES.....	43
§	19. Les quatre guides avec l'attelage à un cheval.....	45
§	20. Prendre les guides et monter en voiture.....	49

	Pages.
§ 21. Reprise des guides.....	51
§ 22. Conduire avec les deux mains l'une devant l'autre, ou avec une seule main.....	54
§ 23. Conduire avec les quatre guides séparées.....	54
§ 24. Reprise des guides en conduisant avec les quatre guides séparées.....	55
§ 25. Attelage en tandem.....	56
§ 26. Attelage à quatre.....	62

TROISIÈME SECTION.

CONNAISSANCE DU HARNAIS ET DE LA VOITURE...	65
§ 27. Le mors.....	67
§ 28. La bride.....	74
§ 29. Le harnais à un.....	78
§ 30. Le harnais à deux.....	87
§ 31. La voiture.....	91

QUATRIÈME SECTION.

GARNIR ET ATTELER.....	103
§ 32. Pour la voiture à un cheval, harnacher, atteler, dételer et déharnacher.....	105
§ 33. Pour la voiture à deux chevaux, harnacher, atteler, dételer et déharnacher.....	112
§ 34. Attelage avec trois chevaux de front.....	116

CINQUIÈME SECTION.

ENTRETIEN.....	119
§ 35. Ustensiles et matières nécessaires pour l'entretien du har- nais et de la voiture.....	121
§ 36. Montage et démontage du harnais.....	128
§ 37. Lavage et entretien du harnais.....	131
§ 38. Lavage et entretien de la voiture.....	137

TABLE DES FIGURES

AVANT-PROPOS.

	Pages.
Fig. 1. Bige romaine.....	VII
Fig. 2. Attelage à pompe.....	VIII
Fig. 3. Attelage en tandem.....	IX
Fig. 4. Mylord.....	XII
Fig. 5. Phaéton-duc.....	XIII

PREMIÈRE SECTION.

CONDUIRE AVEC DEUX GUIDES.

Fig. 6. Attache-brancard.....	9
Fig. 7. Le conducteur venant de s'asseoir sur le siège.....	10
Fig. 8. Position normale du conducteur.....	12
Fig. 9. Premier mouvement de la reprise des guides.....	16
Fig. 10. Deuxième mouvement de la reprise des guides.....	17
Fig. 11. Passe gauche.....	20
Fig. 12. Couverture d'attente.....	28
Fig. 13. Couteau de chaleur.....	38

DEUXIÈME SECTION.

CONDUIRE AVEC QUATRE GUIDES.

Fig. 14. Le conducteur venant de s'asseoir sur le siège.....	50
Fig. 15. Premier mouvement de la reprise des guides.....	52
Fig. 16. Deuxième mouvement de la reprise des guides.....	53
Fig. 17. Conduire avec les quatre guides séparées.....	55

	Pages.
Fig. 18. Position normale du conducteur pour l'attelage en tandem.....	57
Fig. 19. Tourner à droite avec l'attelage en tandem.....	60
Fig. 20. Demi-tour à gauche avec l'attelage en tandem.....	61
Fig. 21. Attelage à quatre chevaux.....	63

TROISIÈME SECTION.

CONNAISSANCE DU HARNAIS ET DE LA VOITURE.

Fig. 22 et 23. Mors romains.....	69
Fig. 24. Mors à ballons, à embouchure tournante et à pompe....	70
Fig. 25. Mors à branches courbes.....	70
Fig. 26. Mors à quatre anneaux, embouchure en caoutchouc....	72
Fig. 27. Filet à panurges.....	72
Fig. 28. Filet à panurges et à palettes, pour chevaux qui tirent la langue.....	72
Fig. 29. Mors Spohr.....	73
Fig. 30. Une boucle.....	74
Fig. 31. Bride et collier.....	75
Fig. 32. Harnais à un, à collier.....	79
Fig. 33. Collier anglais, non garni.....	80
Fig. 34. Harnais à un, à bricole.....	81
Fig. 35. Emploi de la martingale.....	82
Fig. 36. Le porte-brancard.....	84
Fig. 37. Reculement à la russe.....	86
Fig. 38. Harnais à deux.....	88
Fig. 39. Boucle à mancelles.....	89
Fig. 40. Les guides, dans l'attelage à deux.....	90
Fig. 41. Landau carré, à capotes.....	92
Fig. 42. Landau à bateau, à cinq glaces.....	93
Fig. 43. Ressort en C.....	97
Fig. 44. Avant-train d'une voiture à un cheval.....	99
Fig. 45. Avant-train d'une voiture à deux chevaux.....	99

QUATRIÈME SECTION.

GARNIR ET ATTELER.

Fig. 46. Le licol de sangle.....	106
----------------------------------	-----

	Pages.
Fig. 47. Brosse à eau	110
Fig. 48. Brosse à graisser.....	110
Fig. 49. Présentant le collier au cheval (harnais à deux).....	113
Fig. 50 et 51. Disposition des guides pour l'attelage à trois chevaux de front.....	117

CINQUIÈME SECTION.

ENTRETIEN.

Fig. 52. Tréteau de sellerie.....	121
Fig. 53. Tréteau de sellerie, modèle anglais.....	122
Fig. 54. Pompe à main	123
Fig. 55. Planche à mors.....	123
Fig. 56. Brosse passe-partout.....	124
Fig. 57. Brosse passe-partout à effet d'eau.....	124
Fig. 58. Brosse à voiture.....	124
Fig. 59. Brosse à décrotter.....	125
Fig. 60. Brosse à étendre.....	125
Fig. 61. Brosse à reluire.....	125
Fig. 62. Brosse à ornements.....	125