Un ou deux hommes sont placés au timon pour diriger la voiture, deux au bout libre de la prolonge pour retenir la voiture sur la rampe, et deux munis de cales à manches de chaque côté de la rampe et en dehors. Les autres hommes s'appliquent partout où leur présence est utile.

L'avant-train et l'arrière-train sont successivement portés sur la rampe, le frein serré autant que possible, et la voiture est descendue doucement sur le sol, toujours maintenue par la prolonge, à laquelle s'appliquent le nombre d'hommes nécessaire. Elle est ensuite conduite à bras à une distance suffisante pour ne pas gêner le débarquement des autres voitures.

Il est *absolument interdit* de descendre les voitures sans employer les cales et les poulies (ou, à défaut de ces dernières, les prolonges).

Dès qu'une voiture est débarquée, l'attelage de derrière, s'il est déjà à terre, l'emmène au lieu désigné pour le rassemblement de la batterie.

27. — Débarquement des chevaux (1).

L'adjudant chargé de diriger cette opération, après s'être assuré que tous les hommes ont reconnu les wagons où sont leurs chevaux, donne le signal du débarquement.

Aussitôt les canonniers se portent aux wagons à chevaux.

Ils enlèvent leurs selles et vont les poser à terre sur un rang, en face des wagons, et en avant de l'emplacement où les chevaux doivent se former.

On fait sortir ensuite les chevaux de chaque rang, après avoir retiré successivement les cordes-poitrail. Les chevaux sont aussitôt sellés. Le paquetage des chevaux de selle, des porteurs et des sous-verges est refait comme il est prescrit pour se rendre à la gare d'embarquement.

Les bissacs sont remis en place sur les sous-verges en débouclant le contre-sanglon de la sangle libre, et sans déplacer les ustensiles de campement.

On envoie dans chaque wagon à chevaux un conducteur non monté pour aider les conducteurs.

Il ne doit jamais y avoir à la fois plus de trois canonniers dans un wagon.

28. — Départ des chevaux.

Le commandant, les officiers et les sous-officiers recommandent aux hommes de seller leurs chevaux sans se presser et avec le plus grand soin. Ils surveillent particulièrement l'exécution de cet ordre.

Quand tous les chevaux sont sellés et les harnais remis en place, le commandant fait monter à cheval.

Les attelages de derrière seuls restent sur les quais pour reprendre les voitures. Pour dégager le quai le plus tôt possible, tous les autres chevaux sont emmenés sur la place d'attente qui a été désignée.

Les accessoires d'embarquement des chevaux et des voitures sont livrés au commissaire militaire, qui les prend en charge. Il remet à l'autorité militaire locale et, à son défaut, au commissaire militaire ou chef de gare le matériel qui, accidentellement, ne pourrait être emmené par la troupe.

---

(1) Le débarquement des chevaux est toujours fait après celui des voitures :

1° Dans les batteries à cheval ;

2° Dans les batteries montées, quand la gare ne possède pas l'espace ou le nombre d'accessoires suffisants pour que les deux opérations puissent se faire simultanément ;

3° Lorsqu'il est nécessaire de faire concourir les conducteurs au débarquement des voitures, le nombre des voitures étant insuffisant pour effectuer l'opération assez rapidement.

La troupe ne quitte la place d'attente pour gagner sa destination que quand elle a été rejointe par toutes ses voitures.

29. — Changement de train.

Dans le cas où il y a lieu de changer de train pendant le trajet, le commandant de la troupe, sur l'avis qu'il reçoit, fait faire le débarquement et le rembarquement par les procédés décrits dans le présent règlement.

30. — Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire a la voie. (*Pl. IX et X.*)

Lorsque les wagons ne portent pas l'indication du nombre des chevaux qu'ils peuvent renfermer, l'embarquement se fait dans le sens perpendiculaire à la voie et on calcule la contenance d'après les données moyennes qui suivent :

Un cheval de selle ou un cheval de trait avec son harnais occupe en largeur :

Dessellé.....	$0^m,60$ à $0^m,65$
Sellé.....	$0^m,75$ à $0^m,80$

Les selles sont chargées dans des wagons spéciaux, à raison d'une soixantaine par wagon, comme il est dit plus loin. L'avoine et le fourrage sont placés dans les wagons à selles.

Les gardes d'écurie ont, pour s'asseoir, des strapontins fournis par les compagnies de chemins de fer (Voir, à l'appendice VI, la description de cet accessoire).

Les règles données ci-dessus sont modifiées ou complétées ainsi qu'il suit :

Règle 16. — *Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux.*

Le fractionnement étant terminé, les conducteurs pied à terre, l'adjudant envoie dans chaque wagon à selles un sous-officier et quatre canonniers pris parmi les conducteurs non montés ; ces hommes ont dû recevoir au quartier une instruction spéciale sur le chargement des selles.

Les chevaux de selle et les porteurs sont dessellés et les selles déposées à terre devant le rang. Le commandant donne l'ordre de les porter aux wagons qu'il désigne.

Les canonniers portent successivement leurs selles à ces wagons et reviennent aussitôt après à leurs chevaux.

Dans ce mouvement, chaque canonnier tient à son tour quatre chevaux.

Le sous-officier chef de chaque wagon à selles fait disposer onze bottillons dans le wagon, perpendiculairement aux grands côtés, six le long de la paroi opposée à la porte, trois d'un côté de la porte et deux de l'autre (1) ; un douzième bottillon est réservé pour compléter le chargement qui s'exécute de la manière suivante : deux hommes montent dans le wagon ; les deux autres restent sur le quai et leur passent les selles, qui

---

(1) Ce calcul suppose l'emploi de wagons de $4^m,20$ à $4^m,50$ de long. Les wagons de plus grande dimension peuvent contenir un plus grand nombre de piles de selles ; pour en calculer le nombre, on doit tenir compte d'un écartement de 70 centimètres environ d'axe en axe entre les bottillons.

sont rangées par piles de cinq ou six au plus, en commençant par le côté opposé à la porte.

Les piles se montent toutes ensemble par rangs horizontaux, la première selle de chaque pile étant placée d'aplomb sur un bottillon, les sacoches vers le milieu du wagon.

On place sur les rangs supérieurs les selles des officiers.

Les sacs d'avoine sont placés au milieu du wagon entre les deux rangs de selles.

La dernière pile se forme sur le bottillon tenu en réserve et occupe la place qu'on avait laissée libre devant l'ouverture de la porte. Pour y placer les dernières selles, les hommes sortent du wagon, que l'on ferme dès que le chargement est terminé.

Règle 17. — *Embarquement des chevaux.*

Pendant que les hommes portent leurs selles dans les wagons à selles, l'adjudant se conforme aux instructions données pour l'embarquement parallèle à la voie. Il s'assure, en outre, que chaque voiture contient deux strapontins (1), lesquels doivent être relevés de manière à ne pas gêner l'embarquement des chevaux.

Dès que tous les canonniers d'une fraction sont revenus à leurs chevaux, son chef donne le signal de l'embarquement.

A ce signal, le premier canonnier, assisté d'un des conducteurs non montés, pénètre dans le wagon comme il est dit ci-dessus, et fait ranger ses chevaux successivement contre la paroi latérale de droite, la tête opposée à la porte d'entrée.

Le second canonnier, aidé du même conducteur à pied, introduit ses deux chevaux de la même manière et les fait ranger à gauche. Le troisième attelage est rangé à droite et ainsi de suite, en évitant de séparer les chevaux d'un même attelage. Le wagon est complété, au besoin, par un ou plusieurs chevaux de selle qui prennent les places du milieu.

Au fur et à mesure que les chevaux sont en place, les canonniers les attachent par la longe, le plus court possible, les débrident, sortent du wagon en apportant leurs brides et vont reprendre leurs places dans le rang.

On ne fait entrer les deux derniers chevaux que lorsque tous les autres sont attachés et que les hommes sont sortis du wagon.

Aussitôt que le dernier cheval est entré, on place la barre de fermeture, si le wagon en est pourvu, puis on retire le pont et on ferme la porte (2).

Les deux hommes entrés les derniers dans le wagon restent comme gardes d'écurie; ils se placent entre les chevaux du côté de la tête et rabattent les strapontins pour s'asseoir.

Leurs armes, leurs brides, leurs shakos, s'il y a lieu, sont confiés à leurs camarades de pièce.

Les officiers s'assurent que les gardes d'écurie sont en mesure d'ouvrir, de l'intérieur, l'organe de fermeture et la porte du wagon.

On place une botte de foin sous chaque strapontin.

---

(1) Voir, à l'appendice VI, la description du strapontin.

(2) Dans l'embarquement ou le débarquement, lorsqu'on est obligé de laisser la porte ouverte quelques instants du côté de la croupe, il est prudent, si le wagon est pourvu d'une barre de fermeture, de la placer momentanément pour empêcher les chevaux de reculer.

Règle 19. — *Embarquement des hommes.*

Les brides sont emportées par les conducteurs dans les wagons et placées sous les banquettes.

Règle 23. — *Devoirs des gardes d'écurie.*

Les précautions les plus minutieuses sont prises au moment où l'on relève les gardes d'écurie ponr éviter les accidents qui pouraient se produire, si les chevaux reculaient quand on ouvre les portes (1). A cet effet, les deux gardes d'écurie se tiennent près des chevaux placés en face de la porte, les flattent, leur donnent à manger et les ramènent vers le fond du wagon.

Dès que la porte est ouverte, les nouveaux gardes d'écurie entrent et vont prendre la place de ceux qu'ils relèvent. Ceux-ci sortent rapidement.

Il ne faut qu'entrouvrir la porte juste pour le passage d'un homme.

Pendant la route, les gardes d'écurie font manger les chevaux en leur donnant le foin à la main. Les bottes de foin sont remplacées pendant les haltes, au fur et à mesure de la consommation, par les soins des officiers de section.

Règle 27. — *Débarquement des chevaux.*

Les conducteurs descendent des wagons en portant leurs brides; ils passent celles des deux chevaux du milieu aux gardes d'écurie.

Ces chevaux bridés, on ouvre la porte.

Les deux chevaux, s'ils ont la tête tournée du côté opposé au quai, sortent successivement en reculant et sont immédiatement emmenés par leurs conducteurs sur la ligne de bataille.

Les autres conducteurs entrent alors successivement dans les wagons, brident leurs chevaux et les font sortir par un demi-tour à droite ou à gauche.

Règle 28. — *Départ des chevaux.*

La troupe étant reformée dans le même ordre que pour l'embarquement, c'est-à-dire sur un seul rang, on procède au débarquement des selles.

Les sous-officiers et les canonniers qui ont été employés au chargement des selles se portent aux wagons où elles se trouvent.

Au signal de l'adjudant, les canonniers vont chercher leurs selles.

Pendant ce mouvement, un homme tient quatre chevaux.

PONTONNIERS ET ÉQUIPAGES DE PONTS.

(*Pl. XXXIII et XXXIV.*)

31. — Dispositions générales.

Les dispositions du règlement relatif à l'artillerie sont, en général, applicables au transport des équipages de pont, de corps d'armée et d'armée.

Toutefois, la nature et les dimensions exceptionnelles de ce matériel exigent un mode de chargement particulier qui entraîne les modifications suivantes :

---

(1) Ces précautions sont nécessaires, surtout lorsque les wagons ne sont pas pourvus de barres de fermeture.

32. — Accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement.

Pour l'embarquement et le débarquement des voitures sur un quai, il faut :

1° Des ponts volants destinés à joindre les trucs au quai;

2° Des bottillons de paille de 0m,80 de long sur 1m,25 de tour, à raison de deux par truc, pour amortir le choc des roues sur le plancher des wagons;

3° Des torons de paille pour prévenir le frottement des diverses parties des voitures les unes contre les autres. On peut aussi utiliser, pour faciliter le chargement, les madriers et les poutrelles de l'équipage;

4° Des jarretières, des bouts de madriers, des grandes cales de roue.

Les ponts volants sont fournis par les compagnies de chemins de fer; les bottillons, les torons de paille et autres accessoires, par le détachement.

Pour embarquer ou débarquer sur un point quelconque de la voie, le matériel des équipages fournit tous les moyens nécessaires pour établir rapidement les rampes fixes ou mobiles dont la description est donnée à la *règle* n° 40 du présent appendice.

33. — Arrivée de la troupe a la gare.

A défaut de consignes, l'officier proposé au chargement, en allant reconnaître la gare, fixe, d'après l'inspection des lieux, le temps nécessaire à l'embarquement du matériel, des chevaux et de la troupe. Ce temps, qui varie avec la disposition des quais et le mode de chargement employé, peut être évalué à *trois* heures au maximum pour un train de l'équipage d'armée; à *deux* heures au maximum pour un train de l'équipage de corps d'armée, si l'on dispose d'un quai pour l'embarquement, et à *quatre* heures au maximum pour un train de l'équipage d'armée et *trois* heures au maximum pour un train de l'équipage de corps d'armée, si l'embarquement doit s'effectuer à l'aide de rampes. Il peut être très notablement réduit lorsque les opérations se font dans des conditions favorables.

34. — Ordre et composition du train.

Les véhicules entrant dans la composition du train sont répartis, autant que possible, comme il est dit ci-après :

Un fourgon de service;

Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;

Les wagons à chevaux;

Les trucs portant les voitures;

Un fourgon de service.

Dans le cas exceptionnel du transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie, les wagons réservés pour les selles et le fourrage sont répartis en avant et en arrière des wagons à chevaux.

35. — Embarquement du matériel.

Dispositions générales.

Chaque voiture spéciale des équipages de pont chargée de son matériel exige un truc.

Les autres voitures sont chargées comme il a été dit précédemment.

Dans les chargements de deux trucs qui se suivent, les parties saillantes

exposées à des dégradations par suite de chocs doivent être éloignées les unes des autres de 50 centimètres au minimum.

L'entrecroisement des voitures résultant du placement alternatif d'un haquet à bateau ou à nacelle et d'une autre voiture, dont le chargement plus court et plus bas s'engage sous la levée du bec des bateaux, permet de composer le train sans intercaler des trucs vides entre ceux qui reçoivent les haquets.

Ce mode de chargement permet aussi d'utiliser des trucs de longueurs différentes.

Les timons des haquets et des chariots de parc sont toujours enlevés et placés dans les bateaux ou sur le chargement des voitures auxquelles ils appartiennent.

La volée de l'avant-train des haquets, s'il en est besoin, est retournée sous la voiture, après l'enlèvement du timon.

36. — Équipages de corps d'armée et d'armée.

L'embarquement de ces épuipages exige des trucs d'une longueur intérieure de 5m,30 au minimum.

Cette longueur est indispensable, en raison de l'écartement des deux trains (4 mètres) des haquets et de la longueur du chargement.

Dans l'hypothèse du fractionnement de l'équipage en deux trains, la répartition du chargement sur les trucs serait, pour chaque train, la suivante :

Train n° 1. — 1re division d'équipage, section de réserve et 4 fourgons, total : 24 voitures.

Trucs nos 1. — Chariot de culée.
— 3. — Arrière-train de forge et fourgon.
— 5. — Avant-train de forge et fourgon.
— 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 et 23. — Chariots et fourgons.
— 2. — Haquet à nacelle.
— 4. — Haquet de chevalets.
— 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 et 22. — Haquets à bateau, haquet de réserve.

Train n° 2. — 2e division d'équipage, voitures de la section de parc et 3 fourgons, total : 24 voitures.

Trucs nos 1. — Chariot de culée.
— 3. — Arrière-train de forge et fourgon.
— 5. — Avant-train de forge et fourgon.
— 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 22 et 23. — Chariots, forges et fourgon.
— 2. — Haquet à nacelle.
— 4. — Haquets de chevalets.
— 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 et 20. — Haquets à bateau.

Dans l'hypothèse du fractionnement en quatre trains de l'équipage d'armée, la répartition du chargement sur les trucs sera, pour chacun des trains, la même que précédemment.

37. — Observations.

Toutes les voitures sont placées l'avant-train en avant.

Tous les chariots et toutes les forges ont les roues de devant et de derrière à égale distance des extrémités des trucs.

Tous les haquets ont les roues de devant appuyées contre les rebords des trucs.

Chargement par le grand côté.

Ce chargement peut se faire de deux manières :

1° En plaçant les voitures chargées sur les trucs ;

2° En plaçant les voitures sur les trucs, après déchargement préalable du matériel.

Premier procédé. — Avec des trucs dont la longueur intérieure est au minimum de 5m,30, et dont les grands côtés sont mobiles ou fixes, mais sans dépasser 35 centimètres de hauteur, on opère de la manière suivante :

Relier le quai au truc sur toute la longueur de ce dernier, par des ponts volants ; faire reculer la voiture obliquement de manière que l'arrière-train s'engage vers le premier tiers du truc ; dès que les roues de derrière reposent sur le plancher, porter le timon perpendiculairement au truc, y engager l'avant-train et le redresser. Achever de mettre la voiture en place par un ou deux mouvements en avant ou en arrière, ou par un petit mouvement latéral à bras.

Deuxième procédé. — Avec des trucs qui n'ont que la longueur nécessaire au placement des voitures ou dont les rebords sont fixes et très élevés, on procède ainsi :

Relier le quai au truc par trois ponts volants.

1° *Chariot de parc.* — Amener le chariot déchargé parallèlement au truc, les roues touchant les ponts volants, le porter sur ces ponts et l'y faire glisser sur le truc à l'emplacement qu'il doit occuper, le recharger ensuite de ses madriers et de ses agrès.

2° *Haquet avec bateau.* — Placer le haquet déchargé sur le truc, comme il vient d'être indiqué pour le chariot ; le charger de ses sept poutrelles ; fixer deux fausses poutrelles superposées contre les ranchets de devant et deux autres contre les ranchets de derrière ; placer cinq poutrelles formant rampe du quai au brancard, les extrêmes près des ranchets ; apporter le bateau et le faire glisser jusque contre les fausses poutrelles.

Cinq hommes se portent alors aux extrémités des poutrelles, les mettent à bras, puis à l'épaule ; les autres soulèvent alternativement l'avant et l'arrière du bateau et le portent sur les fausses poutrelles, à la place qu'il doit occuper.

Débrêler les fausses poutrelles et les dégager, puis brêler le bateau.

3° *Haquet avec nacelle.* — Opérer comme il a été indiqué pour le chargement exceptionnel de cette voiture par le petit côté.

Pour placer le haquet, il est plus commode d'ôter l'avant-train et les roues et de les remettre ensuite.

Chargement par le petit côté.

Quand la gare possède des voies de chargement aboutissant à un quai perpendiculaire à ces voies, ou quand le quai parallèle à la voie principale est interrompu par une demi-lune à laquelle aboutit un tronçon de voie reliée à la précédente par une plaque tournante, on peut charger tous les trucs par les petits côtés.

Ce mode de chargement ne présente aucune difficulté.

Les trucs sont amenés successivement par les hommes d'équipe et reliés au quai par deux ponts volants ; les haquets, chariots et forges sont dirigés à bras par les pontonniers, le timon en avant, et chargés l'un après l'autre en suivant l'ordre qui vient d'être indiqué.

Aussitôt qu'un truc est chargé, il est ramené par les hommes d'équipe sur la voie où se forme le train.

Fractionnement en trois trains.

Il pourrait se faire qu'on fût obligé de fractionner l'équipage de corps d'armée en trois trains.

Dans ce cas, la répartition serait la suivante pour chaque train :

Trucs nos 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 et 16, un chariot, une forge, une voiture auxiliaire ou un fourgon ;

Trucs nos 2, 4. 6, 8, 10, 12, un haquet à bateau ou à nacelle ;

Truc no 14, un haquet de chevalets ou de la réserve.

Dans l'hypothèse du fractionnement en six trains de l'équipage d'armée, la répartition du chargement sur les trucs sera, pour chacun des trains, la même que ci-dessus.

Cas particulier.

Si pour une raison quelconque on était obligé de placer le haquet à nacelle entre deux autres haquets, il ne pourrait pas être embarqué sur le truc avec son chargement.

On est obligé dans ce cas de procéder ainsi :

Après avoir entièrement déchargé le haquet, placer la nacelle renversée, les plats-bords sur le plancher et les anneaux de brêlage à égale distance des extrémités du truc ; charger ensuite les poutrelles de chaque côté de la nacelle, sur deux de hauteur, puis le haquet, ses roues reposant sur les poutrelles, les roues de derrière contre les rebords du truc ; enfin les corps-morts et les agrès sur les brancards et amarres.

Il est essentiel de clameauder les poutrelles entre elles et de les amarrer aux anneaux des trucs, ainsi que la nacelle et les roues du haquet.

38. — Brêlage.

Dès qu'un truc a reçu son chargement, placer sous les roues des cales qui sont clouées sur le plancher.

Prolonger les voitures, à cet effet : dégager le bout libre de la prolonge des anneaux du truc ; passer ce bout sous le faux tampon et dans l'anneau intérieur le plus voisin ; ramener successivement ce cordage au-dessus des gros bouts des moyeux qui correspondent à l'anneau dans lequel la prolonge est passée ; envelopper les moyeux d'un tour de cordage de dessus en dessous : le passer ensuite, en le faisant tendre, d'abord dans l'anneau intérieur de l'autre bout du truc, puis sous le faux tampon, et enfin l'engager dans les anneaux du grand côté et l'amarrer par des demi-clefs.

Le brêlage est fait des deux côtés, de la même manière, les prolonges sont billottées dans l'intervalle et à égale distance des deux roues.

Avant le brêlage, prévenir les frottements des dvierses parties des voitures les unes contre les autres, au moyen de torons de paille interposés entre ces diverses parties.

39. — Débarquement du matériel.

Les voitures des équipages sont débarquées par les moyens inverses de ceux qui ont été employés à les embarquer, avec les précautions indiquées pour l'artillerie.

Dès qu'une voiture est débarquée, l'attelage de derrière l'emmène au lieu désigné par le commandant du détachement, pour reformer la colonne.

40. — Emploi du matériel des équipages de pont pour l'établissement des rampes fixes ou mobiles pouvant servir a embarquer ou a débarquer le matériel et les chevaux sur un point quelconque de la voie (*Pl. XXXIII*).

Dans le cas où il serait nécessaire d'embarquer ou de débarquer des voitures et des chevaux en dehors des quais, sur un point quelconque de la voie, le matériel des équipages permet d'établir rapidement des rampes solides dont on peut tirer un excellent parti.

Ces rampes peuvent être fixes ou mobiles.

Rampes fixes.

Monter un chapeau de chevalets avec des pieds de 2 mètres et le fixer à une hauteur telle que l'extrémité supérieure de la rampe affleure le dessus du plancher des wagons, ou le rebord des trucs ; engager les semelles et dresser le chevalet ;

Placer un corps-mort en arrière et parallèlement au chevalet ;

Poser cinq poutrelles à griffes au-dessus des crochets de pontage, les griffes embrassant le chapeau du chevalet et le corps-mort ; enterrer ce dernier, si la nature du sol le permet, et le fixer par des piquets en avant et en arrière ; couvrir et faire un guindage de chaque côté de la rampe.

A défaut de poutrelles à griffes, on se servirait de poutrelles de culée ou ordinaires, solidement brêlées et clameaudées sur le chapeau du chevalet et sur le corps-mort.

Cette rampe convient particulièrement à l'embarquement des chevaux.

Elle est établie perpendiculairement à la voie, à une distance qui permet aux wagons de circuler librement et de venir successivement se placer à l'extrémité du tablier pour recevoir leur chargement. La mobilité du chapeau de chevalet permet d'élever ou d'abaisser la rampe suivant la hauteur des wagons.

Rampes mobiles.

Poser à terre deux poutrelles de culées parallèles et distantes entre elles de cinq mètres environ ; placer dessus et perpendiculairement cinq poutrelles à griffes ou de culée, les deux extrêmes écartées d'une quantité égale à la largeur intérieure des trucs, les trois autres également espacées ; les griffes d'une extrémité embrassant l'une des poutrelles inférieures, l'autre extrémité dépassant d'un mètre environ la seconde poutrelle. Brêler les poutrelles supérieures avec celles qui sont en croix, couvrir et faire un guindage de chaque côté.

La rampe mobile est particulièrement propre au chargement des voitures par le petit côté des trucs.

Vingt à trente hommes, selon qu'il s'agit du matériel de l'équipage de corps d'armée on de celui de l'équipage de réserve, suffisent pour manœuvrer cette rampe, dont une extrémité est posée sur la voie, et l'autre appuyée sur le petit côté des trucs, les griffes des poutrelles en embrassant le rebord.

Si, à défaut de poutrelles à griffes, la rampe était construite avec des poutrelles de culée, on la fixerait au truc, pendant le chargement, par un brêlage ou au moyen de clameaux.

Pour l'une ou l'autre rampe, il faut proportionner le nombre des poutrelles au poids des voitures à embarquer ou à débarquer.

Dans l'équipage de corps d'armée, les poutrelles à griffes peuvent seules être utilisées pour la construction des rampes.

TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES.

41. — Dispositions générales.

Les dispositions relatives au transport des troupes d'artillerie par les chemins de fer sont applicables aux troupes du train des équipages militaires, en ce qni concerne les hommes et les chevaux. Toutefois, les prescriptions des règles nos 5 et 6 doivent être modifiées comme il suit :

Règle n° 5. — Ajouter aux accessoires d'embarquement dont les corps doivent être pourvus :

7° *Pitons à œil* pour l'attache des carabines dans les wagons (à raison de un par 4 carabines environ) et *vrilles* (dix par unité) pour faciliter la pose des pitons. Ces pitons et vrilles sont portés par les sous-officiers.

Règle n° 6. — 1° Tous les hommes montés placent dans la poche gauche du bissac l'étui-musette renfermant la gamelle et la cuiller ; 2° supprimer ce qui est relatif au paquetage des chevaux de selle et des sous-verges.

Les chevaux sont embarqués en premier lieu par les conducteurs du train. Tous les hommes du détachement (conducteurs, à l'exception des gardes d'écurie, ordonnances, infirmiers, ouvriers d'administration, télégraphistes, etc.), concourent à l'embarquement et au débarquement des voitures. Ces opérations s'exécutent sous la direction des officiers du train, aidés de tous les sous-officiers du détachement (1).

Les conducteurs emportent toujours leurs armes dans les wagons.

Lorsque les circonstances le permettent, des corvées sont fournies pour aider à l'embarquement, soit par les autres fractions du corps qui ne sont pas appelées à faire mouvement, soit par d'autres corps de la garnison qui se trouveraient en mesure de prêter ce concours.

Le débarquement s'effectue dans les mêmes conditions, s'il est possible. Les chevaux ne sont débarqués qu'après les voitures.

Lorsque le temps accordé pour le débarquement n'est pas indiqué par les consignes locales, on emploiera au maximum :

Une heure et demie pour les trains d'ambulance, hôpitaux, boulangerie et états-majors ;

Deux heures et demie pour les convois.

42. — Embarquement des hommes.

Les cavaliers du train s'embarquent dans les wagons comme il est prescrit pour les canonniers (règle 19) avec cette différence que les carabines sont placées comme il suit :

(1) Si dans un train transportant une fraction de convoi administratif, boulangerie, etc., formée de troupes du train des équipages et de troupes d'administration, il ne se trouve pas d'officier du train des équipages, les troupes embarquées sont considérées comme constituant deux détachements distincts : l'un de troupes de campagne (train des équipages), l'autre de troupes des services particuliers (ouvriers d'administration) ; chacun de ces détachements est sous les ordres de son chef direct, mais les ordres de mouvement, bons de chemins de fer, etc., seront remis au chef de la troupe de campagne, quel que soit son grade, et ce dernier doit en donner communication au chef de la troupe du service particulier.