

là où les ornières ne l'arrêteront pas, le train de derrière glissera d'un côté de la route à l'autre, et les chevaux auront double peine.

On ne doit jamais oublier que la main doit être *élastique*, et que rien n'est détestable comme les à-coup, les saccades, et surtout ces coups de bride qu'on voit trop souvent employer pour déterminer les chevaux à marcher. Ces coups de bride produisent de l'effet par la douleur qu'ils causent au cheval, mais ils lui gâtent la bouche, et souvent ils occasionnent des blessures graves. De même la main ne doit pas être dure ; une main légère est, au contraire, une qualité importante dans un cocher. La pression continue du mors sur les barres finit par les engourdir et leur faire perdre leur sensibilité.

10. Il est de règle que sur une route, comme dans un mauvais chemin, on doit suivre l'ornière. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'on doit carteyer. La voiture qui suit l'ornière exige généralement moins de tirage, les chevaux marchent plus facilement et se fatiguent moins.

11. Comme c'est le poids à tirer, bien plus que la distance à parcourir, qui décide de la vitesse qu'on peut demander aux chevaux, le cocher doit de suite savoir qu'elle allure il peut prendre. Car il n'y a pas pour un cocher de plus grande honte que d'arriver plus lentement qu'il n'est parti.

12. Mais comme la nature du chemin, bien plus que le poids réel à tirer, détermine l'effort qu'ont à faire les chevaux, il ne faut pas vouloir soutenir toujours la même allure, il faut au contraire savoir la modifier à propos. Aussi longtemps que le cheval est sous le harnais, on doit, autant que possible, lui demander un déploiement régulier de ses forces. Or, l'effort à faire peut être pour lui aussi grand au pas qu'à une allure rapide : ce sont les difficultés que présente le chemin qui déterminent la force du tirage ; donc c'est l'allure que le cocher est libre de régler, qui doit être déterminé par la nature du chemin.

13. Le rapport qui existe entre la force de tirage et l'allure que comporte une bonne route unie, ou celle moins allongée sur un terrain inégal ; ce rapport ne peut être fixé par des chiffres et celui qui ne le sent pas naturellement n'arrivera pas par des chiffres à le connaître. Le cocher qui rend de suite toutes les rênes à ses chevaux n'acquerra jamais ce sentiment. Celui, au contraire, qui a ses chevaux dans la main, saura bientôt, avec un peu d'attention et d'expérience si ses chevaux soutiennent leur allure, s'ils peuvent l'allonger ou s'il convient de la ralentir.

14. Ce sentiment des rênes dans la main communique au cocher celui de la résistance de la voiture, et lui indique comment il doit attaquer les montées, à quel moment il doit prendre le pas et à quel moment, en descendant, on peut reprendre son allure.

15. Il est de règle qu'on doit ralentir graduellement en montant, et allonger progressivement en descendant.

Quand on arrive à une montée, la voiture va encore de l'impulsion qu'elle a précédemment reçue ; cette impulsion diminue graduellement : là où elle cesse, il faut prendre le pas. En descendant au contraire, la vitesse augmente mécaniquement, et plus on avance, plus les chevaux ont à retenir. C'est pourquoi on doit commencer lentement à descendre.

*Fin au prochain Numéro.*

Félix VILLEROY.

*Cultivateur à Rittershof.*