

**C'est quoi, ce truc?**

Renouons avec la série de jeux proposés sur le site de l'AnticoPédie. Cékoistruc?



Ce n'est ni un jouet, ni un instrument de musique. Mais qu'est-ce donc ? Cliquez [ICI](#) pour tout savoir !

**Et toujours...**

Abonnez-vous sur notre site au calendrier permanent des expositions, conférences et événements.

Pour en savoir plus, [Cliquez ici](#).

**À bientôt sur nos pages!**

Toutes vos remarques et suggestions sont bienvenues!



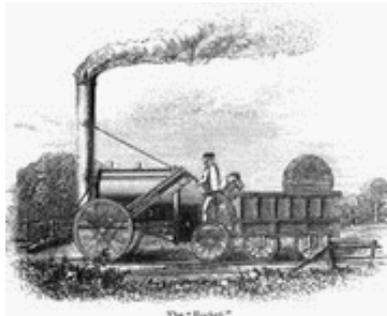
[Contactez-nous!](#)

**Bonnes vacances à tous**

...et si votre route fait une large boucle, c'est peut-être qu'un jour, Cro-Magnon fit un détour pour ne pas piétiner une petite fleur...

**Le cheval romain et la conquête spatiale**

Au cas où vous l'ignorerez, la distance normalisée entre les rails des trains américains est exactement de 4 pieds et 8,5 pouces. Un nombre tout sauf rond.



C'est que cette mesure a été reprise du standard anglais, choisi par les premiers concepteurs des chemins de fer, dont Robert Stephenson, le pionnier de la locomotion à vapeur avec sa locomotive "la Fusée" (déjà) en 1829.

Sur quelle base? Tout simplement parce que les constructeurs des premiers matériels ferroviaires produisaient des chariots et

des véhicules routiers hippomobiles, et que pour se simplifier le travail, ils utilisèrent les outils dont ils disposaient déjà.

Mais pourquoi cet écartement des roues fut-il ainsi scrupuleusement respecté et conservé au cours des âges? C'est que les routes d'Europe étaient, jusqu'à l'invention de John Loudon Mac Adam (LE macadam), plutôt boueuses et instables, et les véhicules y traçaient de profondes ornières, qui guidaient les véhicules assez précisément, et dont il valait mieux ne pas s'écarter sous peine de rompre les essieux.

Et ceci depuis le superbe réseau des voies créées sous l'Empire Romain, qui sillonnaient toute l'Europe jusqu'en Angleterre.

Or, l'écartement des roues de véhicules tractés par des chevaux ne doit rien au hasard: il ne doit pas être trop grand, pour que le véhicule puisse circuler partout, mais la largeur minimale est celle de l'attelage des deux chevaux qui tirent le véhicule.



Celle que choisirent les Romains. Ainsi donc, c'est la largeur de la croupe du cheval romain qui est à l'origine de l'écartement des voies des chemins de fer américains.

Quel rapport avec la conquête spatiale, me direz-vous? C'est que la fusée qui lançait la navette spatiale, comme la célèbre Saturne V qui amena l'homme sur la Lune, était munie de "boosters", ces fusées d'appoint qui fournissent l'accélération nécessaire au décollage, et se détachent ensuite du corps de la fusée proprement dit.

Les SRB qui lancent la navette spatiale (*solid rocket boosters*, ou boosters à carburant solide), étaient produits chez Thiokol, dans son usine de l'Utah.

Ses ingénieurs auraient aimé les faire un peu plus gros, mais on choisit de les envoyer par voie ferrée jusqu'au pas de tir de Cap Kennedy. Il fallait donc qu'ils passent dans les tunnels et respectent le gabarit standard des voies.



Et ainsi donc, la conquête spatiale, cette initiative glorieuse du XXème siècle, hérite de la largeur de la croupe du cheval. Un petit pas pour l'Homme, un grand pas pour le cheval romain.



L'histoire ci-contre vous semble tirée par les... chevaux?

Elle circule depuis longtemps (nous espérons que vous la découvrirez - ou redécouvrirez - avec plaisir) et si elle a ses détracteurs, ils n'ont pu la récuser complètement et elle reste absolument crédible.

Elle montre en tous cas parfaitement à quel point la permanence des choses au fil des siècles nous séduit, et nous devons en prendre conscience même dans la vie courante. Par exemple, vous êtes-vous déjà demandé pourquoi vous montez toujours dans un avion par le côté gauche de l'appareil? Parce que c'est une convention décidée par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale)? Oui, mais pourquoi? Parce que les bagages et autres chargements se font par la droite? Alors, pourquoi la droite? Autant dire que le zèbre s'appelle zèbre parce qu'il... court comme un zèbre.

Le fait est que les premiers avions produits en série étaient pilotés par des officiers, donc forcément adeptes de l'équitation - et très souvent même issus de la cavalerie. Ils montaient dans leur appareil comme on monte à cheval: par la gauche. Et même si quelques avions ont eu leur porte à droite dans l'Histoire, ils restent l'exception.

Or, si l'on monte à cheval par la gauche - et depuis le temps des Romains, voire bien avant - ce n'est pas l'effet d'une convention de l'OACI: c'est parce que les "gens d'armes" portaient leur épée à gauche pour pouvoir la dégainer plus vite de la main droite. Epée qui aurait entravé le mouvement d'une manière fort gênante, si l'on montait à cheval par la droite. Pensez-y la prochaine fois que vous prendrez l'avion - d'autant qu'à défaut d'épée, vous n'avez même plus le droit d'embarquer un canif.

C'est pour la même raison que l'on circulait à gauche dans les étroits couloirs des châteaux forts: pour que les poignées des épées ne s'emmêlent pas lorsque les gens se croisaient. Alors, pourquoi roule-t-on à droite sur les routes françaises? A cause de l'esprit de contradiction de Napoléon. Mais ceci est une autre histoire.

René Kauffmann