

**Assemblage des rails à patin et des traverses.** — Les rails à patin sont aujourd'hui généralement fixés aux traverses par des crossettes ou chevilles à crochet (fig. 138). Dans les alignements et pour les courbes d'au moins 585 mètres de rayon, il suffit, dit l'instruction sur les chemins bava-rois, de fixer le rail sur chaque traverse intermédiaire au moyen de deux chevilles à crochets; mais, dans les courbes d'un rayon moindre, il est nécessaire d'employer sous le rail extérieur une platine en tôle liant la cheville intérieure à celle extérieure.

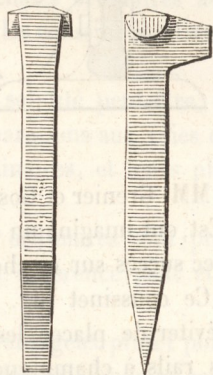


Fig. 158.

**Éclisses.** — Malgré tous les soins apportés dans la fabrication des rails et des coussinets, et dans le sabotage des traverses, les joints des rails sont sujets à se déranger et surtout à se désaffleurer dans le sens horizontal. Il en résulte des chocs au passage des joints, chocs aussi préjudiciables à la conservation du matériel que désagréables aux voyageurs. Pour éviter ces chocs, on a été conduit, sur quelques chemins anglais et allemands, à placer quatre traverses sous chaque rail, les deux extrêmes n'étant écartées des deux bouts du rail que de 0<sup>m</sup>,30 à 0<sup>m</sup>,40. Les joints sont alors formés par deux platines ou *éclisses* en fer (fig. 159) pla-

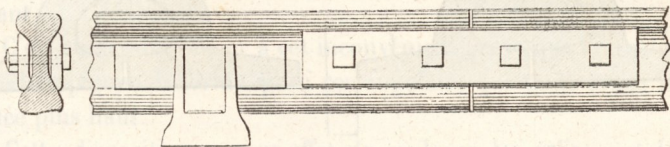


Fig. 159.

cées des deux côtés de la tige des rails et réunies par quatre boulons. D'autres fois, on a donné aux coussinets de *joints* la forme représentée dans la figure 140, et on a remplacé la joue supprimée par une éclisse. Les Allemands l'appliquent avec un succès incontestable aux rails américains.

Pour fixer les rails à base large, on recommande en Bavière de