

contre la fusée, et pressé de bas en haut par des ressorts à boudin; mais elle a été obligée de suspendre ses essais, à la suite d'un procès que M. Decoster lui a intenté et qui n'est pas encore jugé. Les ingénieurs du Nord paraissent se préoccuper surtout des pertes d'huile provenant de la capillarité, qui la fait remonter entre les surfaces des pièces juxtaposées. On cherche à éviter autant que possible cette juxtaposition dans les nouvelles boîtes qu'on étudie.

Le premier essai fait au chemin de fer de l'Est, pour le graissage à l'huile, a consisté dans l'emploi du système dans lequel le graissage se fait par un flotteur garni de mèches et tenu toujours en contact avec la fusée par un ressort à boudin (fig. 380). Pour appliquer ce système, il suffit de changer le dessous des boîtes à graisse. Cette disposition a un grand inconvénient : les mèches ne résistent

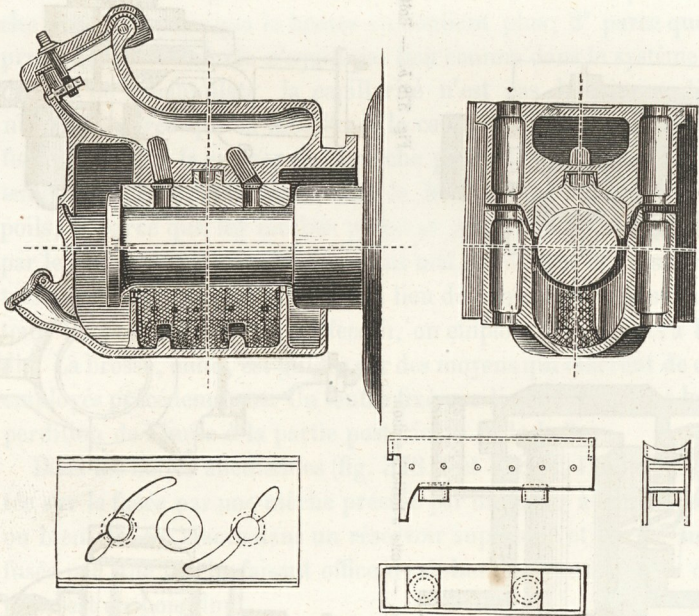


Fig. 380. — Boîte à huile du chemin de fer de l'Est.

pas, elles doivent être trop fréquemment changées, et, pour un matériel considérable, l'entretien est difficile et onéreux. En outre, dans