

pénétrer l'essieu dans le moyeu. Les clavettes sont, dans ce cas, à peu près inutiles.

Les roues jumelles, c'est-à-dire celles qui sont portées par un même essieu, doivent être exactement du même diamètre.

On pourrait admettre une différence de diamètre dans les roues portées par des essieux différents ; toutefois il convient d'exiger que toutes les roues sans exception soient rigoureusement du même diamètre, afin que des roues fixées sur un essieu puissent servir, au besoin, comme roues de rechange pour d'autres essieux.

Il importe que la conicité des roues soit bien telle que l'ingénieur l'a prescrite, et qu'elle soit exactement la même pour toutes les roues.

Un seul et même gabarit en tôle (fig. 425) peut servir à mesurer l'inclinaison des jantes et à constater que l'écartement des roues jumelles est invariable.

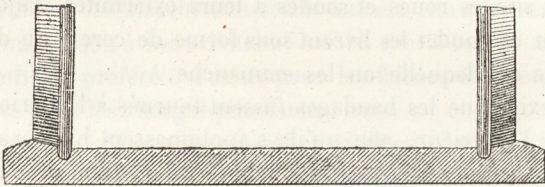


Fig. 425. — Gabarit pour le calage des roues.

Les roues en fer montées sur leurs essieux, avec bandages ordinaires de bonne qualité, valent aujourd'hui 0<sup>f</sup>,75 le kilogramme.

Une boîte à graisse, avec les fusées très-grandes, vaut actuellement de 25 à 50 francs.

**Ressorts.** — La bonté des ressorts dépend essentiellement de la qualité de l'acier employé, du choix judicieux des formes et de leur bonne exécution. La construction des ressorts étant maintenant concentrée dans quelques maisons importantes et offrant des garanties sérieuses, l'ingénieur devra se borner à fixer les conditions de flexibilité, de charge et de longueur à remplir par chaque ressort, et à imposer aux fabricants des pénalités assez sévères pour le cas de mauvaises fournitures. Les ressorts en acier fondu