

rieur, elle s'en rapproche. Il arrive donc que la roue, bien qu'inclinée, ne quitte pas la voie.

Ce raisonnement serait juste si, dans les machines à châssis intérieur, l'essieu se cassait en *a* au delà de la fusée; mais il arrive

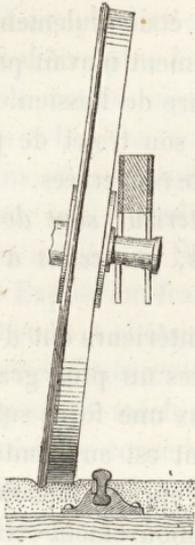


Fig. 460. — Rupture d'essieu avec châssis extérieur.

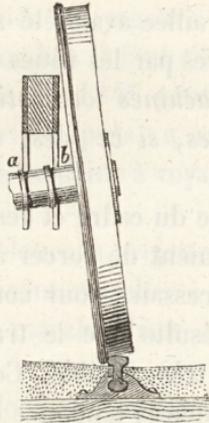


Fig. 461. — Rupture d'essieu avec châssis intérieur.

au contraire plus fréquemment que la rupture a lieu en *b*, tout contre le moyeu.

La roue alors se détache complètement en se jetant hors de la voie, et la machine déraille nécessairement en tournant sur elle-même si elle est à quatre roues, et si, étant à six roues, c'est l'essieu d'avant qui s'est brisé. Un accident de ce genre, arrivé sur le chemin de Londres à Birmingham avec une machine à quatre roues, est venu prouver le danger réel que présentent les machines à cadre intérieur quand il y a rupture de l'un des essieux.

Avec les machines à châssis extérieur, il est vrai que la roue quitte le rail en s'inclinant; mais, comme cette roue continue à être soutenue par le cadre pendant quelques instants, elle roule sur le sable et maintient la machine mieux que ne le ferait une roue de machine à châssis intérieur, qui se détacherait entièrement du châssis.