

l'essieu moteur. Dans les anciennes machines, chaque barre d'excentrique se terminait par un V ou pied de biche, embrassant, dans toutes les positions, le bouton placé à l'extrémité inférieure du levier de distribution; les deux barres d'excentriques, étant liées entre elles par une entretoise articulée, pouvaient être abaissées ou relevées par l'appareil de distribution de marche, de telle sorte que le mécanicien pouvait, à volonté, régler l'introduction de vapeur, de manière à obtenir la marche en avant et la marche en arrière. M. Stephenson a remplacé cette disposition par une coulisse en arc de cercle, qui réunit les extrémités des deux barres d'excentriques, et dans laquelle se trouve engagée à frottement la tête de la tige du tiroir. Cette coulisse porte le nom de son inventeur. On obtient, par le déplacement, en haut ou en bas, de cette coulisse, par rapport au bouton de la tige du tiroir, le changement d'introduction de vapeur, et, par conséquent, le changement de marche. Elle est, en outre, appliquée à produire la détente variable. Cette dernière disposition est maintenant la plus généralement adoptée. Le déplacement de la coulisse s'obtient par un appareil dit de changement de marche, qu'il est inutile de décrire ici, et dont un des bouts se trouve à la portée de la main du mécanicien.

Un organe intermédiaire entre la chaudière et le mécanisme est le tuyau d'échappement de la vapeur, dont les dispositions varient suivant les constructeurs. Ce tuyau d'échappement est placé dans la boîte à fumée et aboutit à la base de la cheminée. On a profité de l'échappement de la vapeur pour activer le tirage de la cheminée, et maintenant on rend cet échappement variable en faisant varier la section de l'orifice qui livre passage à la vapeur.

Le véhicule se compose du châssis ou bâti, cadre rectangulaire dont les deux brancards ou longerons en fer plat, posés de champ, ou en bois armé de tôle, portent la chaudière, et dont les traverses d'avant et d'arrière, généralement en bois, servent d'attache au crochet de traction, à la barre d'attelage, aux chaînes de sûreté et de guide, aux tampons de choc et d'écartement. Le châssis est relié aux roues, dont le nombre varie de quatre à huit, en s'appuyant au moyen des plaques de garde des ressorts de suspension et de la boîte à graisse sur la fusée des essieux.