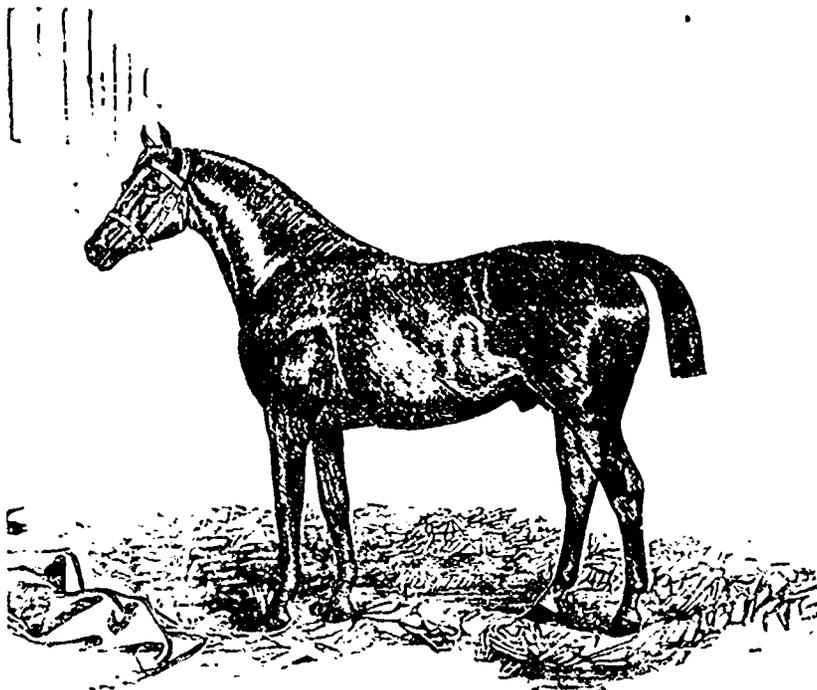


cheuse. Rien de cassé, rien de faussé. Seulement, jamais nous n'avions vu fauchouse aussi sale. Pas un des godets à huiler qui ne fut plein de saletés. Pas un des trous à distribuer l'huile qui ne fut bouché. Des amas de cambouis s'entassaient autour des essieux, dans les coudes des manivelles, dans les coins des engrenages. Le huilier était vide dans sa case. Enfin la fauchouse était bien malade faute d'huile. Tel père tel fils, dit le proverbe, et c'était bien le cas de le dire. Nous venions de rencontrer le père avec une charrette aux abois et nous étions en face du fils désolé près d'une fauchouse arrêtée faute d'huile dans son mécanisme. Nous dûmes au garçon d'aller chercher de l'huile pour sa machine et d'en donner à son père, en passant, pour la charrette, et partimes décidé à démontrer quelqu'un de ces jours aux imitateurs de la négligence des deux cultivateurs dont nous venons de parler, qu'il est d'une importance majeure de tenir bien graissés les véhicules, machines et instruments de la ferme. Nous venons aujourd'hui nous acquitter de cette besogne.

diverses espèces de chemins. Nous empruntons ces chiffres à M. Chs Delaunay.

NATURE DU CHEMIN.	Rapport du tirage à la charge totale de 1000 lbs.
Terrain naturel, non battu, argileux, sec..	0.250
Terrain naturel, non battu, argileux et crayeux.	0.165
Terrain ferme, battu et très uni.....	0.040
Chaussée en sable ou cailloutée nouvellement placée.....	0.125
Chaussée en empierrement à l'état d'entretien ordinaire.....	0.080
Chaussée en empierrement parfaitement entretenue et roulante.....	0.033
Chaussée pavée, voiture à ressort..	0.030
Pavés de pont en madriers de chêne non rabotés.	0.022
Chemins à roulidres plates de fonte ou de pierres très dures.....	0.010



ETALON PUR SANG ANGLAIS PRIMÉ "AERIDES".

Le frottement existe dans toute voiture, toute machine en mouvement, tantôt c'est le frottement glissant, tantôt c'est le frottement roulant. Pour les voitures, le frottement a trois causes qui le rendent plus ou moins fort : l'état du chemin, la forme des roues, et le mode de roulement de la roue sur son essieu. Ceci posé, il importe donc au cultivateur de voir à ce que les chemins soient toujours dans la meilleure condition possible pour le roulage, à ce que les roues de ses véhicules soient bien faites et de la grandeur voulue pour procurer le tirage le moins fort, et à ce que ces mêmes roues roulent bien sur leur essieu.

Nous n'avons pas l'intention de traiter ici la question des chemins. Pour la traiter convenablement, il faudrait un joli volume, tant il y a à redire à la manière dont la masse de nos cultivateurs entretiennent ou plutôt n'entretiennent pas nos chemins. Malheureusement, la province de Québec est renommée pour ses mauvais chemins. Nous allons simplement nous contenter de donner un petit tableau comparé des différences de tirage que rencontrent les animaux avec leurs charges sur

Chemins de fer à lisses saillantes, en bon état....	0.007
Chemins de fer, idem, les essieux étant continuellement graissés.....	0.005

Inutile, nous le supposons de commenter de tels chiffres.

Pour ce qui est de la forme des roues, tout ce que nous en disons, sous ce rapport, c'est que plus elles sont grandes, plus elles facilitent le tirage et on doit s'appliquer à les faire aussi grande qu'on le pourra sans augmenter notablement leur pesanteur ni rendre la voiture trop haute et conséquemment renversante.

Le point sur lequel nous avons l'intention d'appuyer dans le présent article c'est celui du fonctionnement de la roue dans son essieu. En effet, quelque soit la qualité du chemin et la forme des roues, si ces dernières fonctionnent mal sur leur essieu, et, ceci s'applique non seulement aux roues de voiture mais encore aux roues de tout genre qui se rencontrent dans les machines aratoires, le tirage se fera toujours mal et sera souvent absolument arrêté, comme cela arrive pour les roues