

avec les roues de tous les véhicules, de façon à profiter de l'adhérence de toutes les roues, ce qui permet, avec une machine très légère, de conduire un train très chargé;

2° De disposer les attelages de façon que si le premier véhicule décrit une courbe, tous les véhicules décrivent automatiquement la même courbe, comme s'ils étaient guidés par des rails et sans que le conducteur ait à s'en occuper.

De la théorie, le colonel Renard est bien vite passé à la pratique; il a construit d'abord un "train de poupée", sorte de jouet scientifique qui lui a démontré que ses projets étaient réalisables. Et puis il a abordé la construction industrielle d'un train de 30 tonnes qui est terminé aujourd'hui et qui constituera une des principales attractions du Salon de l'Automobile, lequel, comme on le sait, tient ses assises au Grand-Palais des Champs-Élysées.

Avant de se prononcer définitivement sur la valeur à l'usage de ce train, il convient d'attendre que des essais longs et minutieux aient été exécutés. Mais dès maintenant, il faut louer grandement l'in-fatigable chercheur et applaudir à ce nouveau triomphe de l'Idée, mère du Progrès.

Les premières expériences ont permis de monter 30,000 kilos des bords de la

Seine à Bellevue, par la côte partant de la route de Sèvres à Versailles. C'est là un résultat merveilleux, bien fait pour donner confiance en l'avenir du train sans rails.

Quoique les expériences du train routier aient été tenues secrètes et que le colonel Renard, interviewé après la séance de l'Académie, se soit retranché, pour ne rien dire, derrière son désir d'attendre les résultats des essais futurs, nous sommes parvenu à étudier son système de près, et nous nous faisons un devoir de donner au public la description d'une invention qui, peut-être, révolutionnera prochainement le trafic commercial et les plans de mobilisation.

Ce système particulier de train dit "à propulsion continue" est composé:

1° D'une première voiture, la locomotive, portant l'appareil moteur et les commandes de la direction et des freins;

2° D'un nombre quelconque de voitures-remorques.

La caractéristique, c'est que la locomotive n'est pas un tracteur. Elle n'entraîne pas les remorques en tirant directement sur elles. Elle n'est qu'une usine de la puissance motrice distribuée à toutes les voitures du train.

On arrive ainsi à faire participer toutes les roues motrices à l'adhérence, et de cette façon, une locomotive légère peut

traîner un train aussi lourd qu'on le voudra, et sur toutes les pentes, à la seule condition d'avoir un système de démultiplication convenable entre le moteur et les roues.

De plus, les voitures sont reliées entre elles par un second attelage, celui de la direction, qui est indispensable pour les trains routiers, dont chaque élément doit suivre d'une façon suffisamment exacte la voie tracée par la locomotive.

Dans le cas où la courbe décrite par celle-ci est à rayon constant, le résultat est mathématique avec le système du colonel Renard; il est suffisant dans les tournants ordinaires des routes, lorsque la courbure varie progressivement: dans les cas extrêmes, lorsque, par exemple, la locomotive passe brusquement de la ligne droite à la courbe la plus fermée, il se produit pour les voitures remorquées de légères déviations, qui vont en s'accroissant de la tête à la queue du train; mais qui ne sont jamais assez importantes pour gêner le pilote. Du reste, un apprentissage de quelques jours enseigne un conducteur à en tenir compte.

Un système élastique, appelé "compensateur", disposé entre l'arbre moteur et les roues — soit dans les moyeux, soit sur la transmission — permet aux voitures remorquées de marcher, dans certains cas, à des vitesses légèrement

Si vous êtes dans les AFFAIRES pour le plaisir de la chose, continuez vendre l'autre BLEU à laver. Si vous y êtes pour faire de l'argent

BLUEOL

Est celui qu'il faut vendre



Absolument le plus fort et le meilleur qui se manufacture.

Il rend le linge aussi blanc que le blanc peut être blanc.

Le meilleur au Canada est le meilleur dans le monde entier.

Manufacturé par

J. M. DOUGLAS & Co.

Etablis en 1857.

MONTREAL.

Les Guisniers qui Réussissent

emploient la Sauce de

LEA & PERRINS

pour donner cette saveur agréable au palais, à toutes les soupes, poissons, gibier, viandes, sauces, salades, etc.

La Sauce de LEA & PERRINS est employée dans le monde entier et constitue la Sauce la plus exquise au monde.

Si vous avez fait usage d'autres sauces, essayez simplement un flacon de celle de LEA & PERRINS.

—Les gens ne se contentent jamais d'un seul facon.

LES MARCHANDS QUI REUSSISSENT

dans le monde entier, vendent la Sauce de LEA & PERRINS.

J. M. DOUGLAS & Co.

Agents Canadiens.

MONTREAL, Qué.