

Si un essieu vient à se rompre, les attelages doivent soutenir la voiture : il est donc important de les rendre assez solides pour que, dans ce cas, ils puissent résister. On a conseillé de faire moins fort l'attelage de la locomotive au train, afin que celle-ci, déraillant, ne pût entraîner à sa suite tout le convoi ; nous ne saurions approuver cette disposition : il en résulterait des ruptures fréquentes en marche ordinaire, et, par conséquent, des irrégularités dans le service.

Au chemin de fer de Rouen, on s'est servi, pour détacher la machine à l'arrivée, sans arrêter le convoi, d'un crochet mobile (fig. 363).

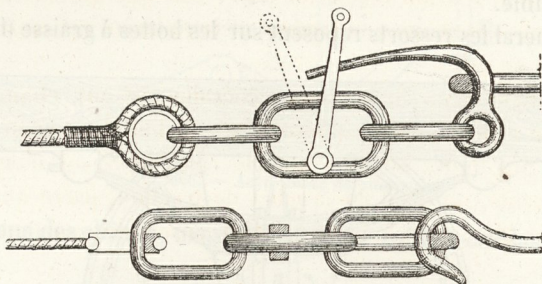


Fig. 363. — Crochet mobile du chemin de Rouen.

Ce crochet mobile est, d'une part, engagé sur le crochet fixe d'attelage du premier waggon du convoi, et, d'autre part, il est fixé par trois anneaux à la corde au moyen de laquelle la machine traîne obliquement le convoi. Lorsque le moment est venu de séparer la machine du convoi, un ouvrier, qui tient à la main un bout de corde attaché à une chape qui sert à fixer le crochet, tire le bout de corde à lui, de manière que la chape prenne la position indiquée en lignes ponctuées. Le crochet mobile se sépare alors du crochet d'attelage du convoi, et la machine, par conséquent, cesse de remorquer les waggons.

Au chemin de Saint-Étienne à Lyon, on a employé un autre crochet fort ingénieux, au moyen duquel on peut, le convoi étant en marche, dételer instantanément la machine. Ce crochet est manœuvré par un mécanisme qui agit aussi sur un frein que l'on serr