

taines conditions d'écartement des essieux. Cet écartement étant trop

grand, il devient difficile de l'employer avec avantage. L'usure des sabots avec ce frein est aussi moins uniforme qu'avec le frein à longérons. A tout bien considérer, cependant, les avantages du frein de Versailles modifié l'emportent tellement sur les inconvénients, que nous conseillons de l'employer toutes les fois que les dispositions du matériel le permettront. Aux chemins de l'Est, on l'a adapté à un grand nombre de waggons.

Quel que soit le système du frein employé, il importe de pouvoir régler la longueur de certaines des pièces qui le composent, de manière à compenser l'usé des sabots en bois.

On peut, au lieu d'employer une vis pour serrer le frein, comme nous l'avons indiqué, faire usage d'un levier. C'est ce qui a lieu dans le frein représenté fig. 415, dont on se sert pour les waggons de terrassement et les waggons à charbon.

L'usage du levier permet d'agir

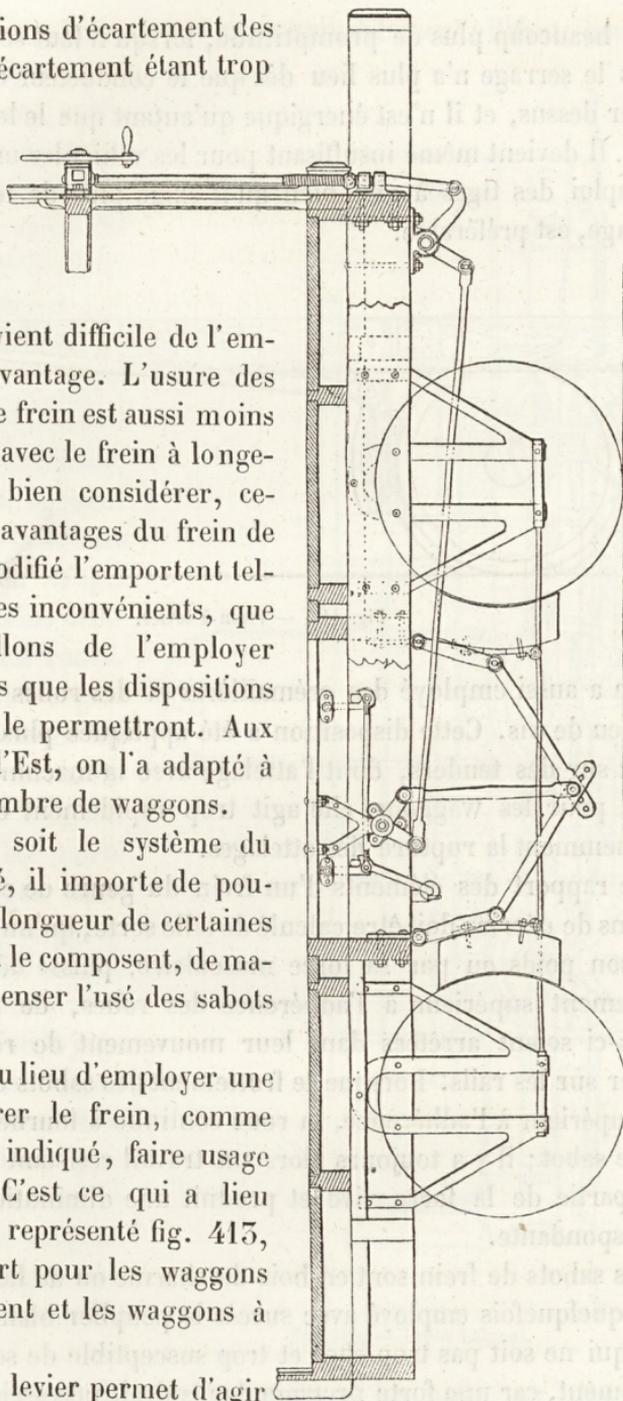


Fig. 412. — Nouveau frein de l'Ouest.