

le porte-galets et reçoit, avec les attaches de la conduite ordinaire *r* des manomètres, le levier *H*, qui sert à faire basculer les disques ou plateaux autour de leur centre comme charnière, de manière à prendre une position oblique à la descente du waggon, laquelle position permet de ne pas retourner le piston et de ménager cependant les garnitures de cuir, qui passent sans toucher et sans se rebrousser.

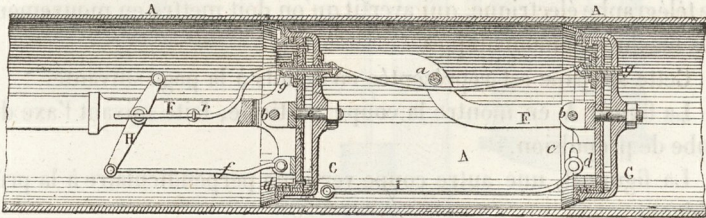


Fig. 459. — Piston du chemin de Saint-Germain.

Cette disposition a permis de simplifier tout l'ensemble, qui se compose maintenant de la tige *F*, et des deux disques précités *G*, formés d'une cuvette en fonte sur les bords de laquelle viennent se poser les garnitures embouties *c*. Un second disque intérieur *d*, formé de l'assemblage de feuilles de tôle, vient s'appliquer sur le côté opposé des cuirs et les serrer fortement par la tige taraudée *e*.

Voyons maintenant à l'aide de quels moyens on est parvenu à produire facilement la position d'obliquité. Le levier *H* forme la suite d'une longue tringle qu'on manœuvre de la plate-forme du waggon, et, comme son extrémité inférieure porte la tige *f*, boulonnée à une saillie intérieure du premier disque, il s'ensuit que le mouvement imprimé à la première de ces pièces se reproduit sur le premier plateau, et par conséquent sur le deuxième, qui s'y trouve relié par la bielle. On a eu le soin de tenir la conduite du manomètre un peu longue, afin qu'il n'y ait ni rupture ni allongement lors de l'opération; cette conduite est d'ailleurs en tissus flexibles, imperméables à l'air et à l'eau, et est assemblée solidement avec les boîtes en bronze *g*.

Le train du waggon est disposé de manière à pouvoir :

- 1° Débrayer ou embrayer le piston à volonté ;