

coudes brusques, afin de ne pas augmenter inutilement la contre-pression de la vapeur sur le piston. Il est utile de pouvoir faire

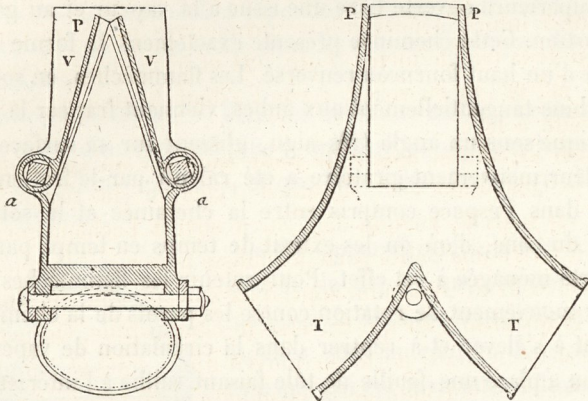


Fig. 519. Soupape d'échappement. Fig. 520.

varier à volonté la section de l'orifice d'échappement, car plus on rétrécit cet orifice, plus le tirage est énergique, mais aussi plus la contre-pression est forte; il faut donc le maintenir toujours aussi ouvert que le permet la combustion.

De nombreux appareils ont été proposés pour rendre l'échappement variable; nous ne décrivons que le suivant, qui a d'abord été employé sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, puis adopté successivement sur toutes les autres lignes. Les tuyaux d'échappe-

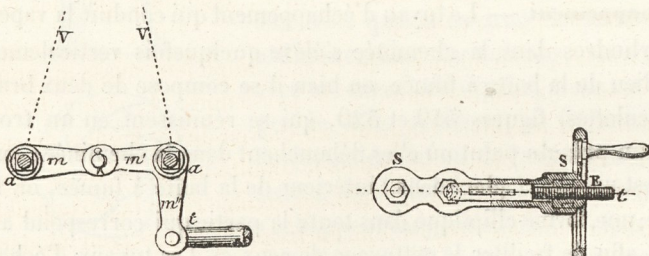


Fig. 521. Renvoi et volant de la soupape d'échappement. Fig. 522.

ment T (fig. 519 et 520) se terminent par deux surfaces planes