

tomoteur. Il a remplacé le manchon décrit page 274 par une came qui agit comme le montre suffisamment la figure 654.

A des vitesses de moins de 10 kilomètres par heure, le levier *l* et la fourche *f* restent dans la position représentée sur la figure. La vitesse dépassant 10 kilomètres, le choc que reçoit le levier de la came fait relever la fourchette et permet à l'appareil de fonctionner. On voit, en se reportant à la description du frein, page 274, qu'il peut agir alors à une vitesse de plus de 10 kilomètres, et cesse au contraire de fonctionner à une vitesse inférieure.

ACCESSOIRES DE LA VOIE.

Nous avons décrit dans le dernier chapitre de notre premier volume le système de disques Goubet et le système automoteur Baranowsky. Ces deux systèmes étaient alors à l'état d'essai sur les chemins de fer de l'Est, et on espérait en obtenir de bons résultats; mais l'expérience ne leur a pas été favorable.

Le système Goubet a paru trop compliqué et d'un entretien coûteux. Quant au système Baranowsky, il n'a jamais fonctionné d'une manière tout à fait satisfaisante.

MACHINES LOCOMOTIVES.

Distribution de la vapeur avec un seul excentrique. — On emploie depuis peu de temps en Angleterre un système de distribution de la vapeur dans les machines locomotives avec un seul excentrique, au lieu de deux, pour chaque tiroir. Ce système est de l'invention de M. Sharp-Stewart, de Manchester. Il a été essayé sur les chemins de fer de l'Est et d'Orléans. *Il résulte de notes fournies par les ingénieurs des deux lignes que, abstraction faite de sa simplicité, le système Sharp paraît moins avantageux que le système ordinaire avec coulisse renversée.*

Ainsi, aux chemins de fer de l'Est, on n'a pu arriver à une bonne