

NÉCROLOGIE

JEAN-BAPTISTE MARIE JOSEPH CHARLES FLAMME,

Ingénieur honoraire des mines;

Administrateur honoraire des chemins de fer de l'État belge;

Membre de la Commission permanente de l'Association internationale des chemins de fer.



l'Etat belge et c'est lui certainement qui a le plus contribué, dans les quinze dernières années avant la guerre, aux progrès réalisés dans la construction du matériel de traction en Belgique.

Il avait été nommé membre de la Commission permanente de notre Association le 5 juillet 1913. Il n'avait pas tardé, par l'aménité de ses manières et son inépuisable serviabilité, à conquérir les plus chaudes sympathies parmi ses collègues. Lorsque atteint par l'inexorable limite d'âge, il se retira du service actif des chemins de fer, les membres de la Commission, consultés, émirent unanimement l'avis de le voir conserver son mandat jusqu'à la fin de la prochaine session, comme le permettent les dispositions de l'article 7 de nos statuts.

M. Flamme était né à Mons le 19 octobre 1847. Après avoir conquis brillamment le diplôme d'ingénieur honoraire des mines à l'Université de Liège, il entra à l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge, le 16 mars 1872, en qualité de sous-ingénieur au service de la traction et du matériel.

Il fut nommé successivement ingénieur et ingénieur en chef. En cette dernière qualité, il occupa longtemps, avec talent

Tous ceux qui ont connu M. J.-B. Flamme seront douloureusement affectés par la mort de notre éminent et sympathique collègue, décédé inopinément à Bruxelles le 25 mai dernier.

M. Flamme a passé toute sa longue carrière au service des chemins de fer de

et distinction, le poste difficile de la direction de l'important atelier central de locomotives de Luttre. Bien qu'il gouvernât avec fermeté, ses ouvriers avaient pour lui une réelle affection.

Il fut ensuite appelé à diriger les services de la traction d'un des plus grands districts du réseau (celui de Bruxelles-Midi); puis il passa en qualité d'ingénieur en chef inspecteur de direction à l'Administration centrale, où il fut mis à la tête du département de la construction des locomotives; là, il trouva réellement l'occasion de déployer toutes ses qualités de chercheur et de novateur. Travailleur infatigable, esprit éminemment pratique, son œuvre fut considérable.

A son arrivée au service des locomotives, le réseau belge traversait une période critique. Les moteurs à foyer plat construits sur les données de l'éminent Belpaire et qui avaient pendant de longues années rendu d'inestimables services à l'industrie charbonnière belge en brûlant des menus, étaient arrivés à l'extrême limite de leur puissance.

Il fallait donc trouver une autre voie. Après s'être documenté en Angleterre, et avoir construit quelques types de transition, M. Flamme entrevit avec un coup d'œil d'une sûreté remarquable l'avenir de l'application de la vapeur surchauffée aux locomotives et il en fut l'un des propagandistes de la première heure. Ce fut lui qui traça le programme d'un modèle de surchauffeur logé dans les tubes à fumée qui, sous des formes variées, est actuellement d'un emploi universel.

En 1904, M. Flamme produisit sa remarquable machine d'express à bogie et à six roues accouplées, où il associa pour la première fois la surchauffe et les quatre cylindres à simple expansion, avec deux mécanismes. Il réalisa ainsi un moteur puissant, d'une stabilité parfaite aux grandes vitesses, et sensiblement plus éco-

nomique que les machines compound à quatre cylindres à vapeur saturée alors en usage.

Les besoins du service de l'Exploitation du réseau belge grandissant toutefois rapidement par suite de l'augmentation du poids du matériel à voyageurs et de l'accroissement de la capacité des wagons à marchandises, il s'attela immédiatement à la création de nouveaux moteurs capables de satisfaire à ces exigences nouvelles.

En 1909, il produisit simultanément, pour la remorque des express à forte composition la machine *Pacific* à quatre cylindres et à surchauffe, et pour la traction des trains de marchandises sur les lignes accidentées du Luxembourg la *Décapod*, aussi à quatre cylindres à simple expansion et à surchauffe, constituant la locomotive à marchandises la plus puissante en service sur le continent à cette époque. Comme particularité de construction, cette dernière locomotive est munie d'un bogie moto-porteur de son système, avec transmission de la charge au châssis par bielles de rappel inclinées et application à ce bogie du frein automatique à air comprimé indépendant de celui de la locomotive.

A ce jour, l'Etat belge fait encore construire des machines *Décapod* pour ses lignes à fortes rampes où circulent des trains de marchandises à allure rapide.

Entretemps, M. Flamme avait été appelé à remplir les hautes fonctions d'Administrateur de la traction et du matériel. Malgré les absorbantes occupations inhérentes à cette charge élevée, il continua à donner sans répit une partie de son temps au service des études des locomotives, où il présida encore à la confection des plans d'une puissante locomotive-tender à six roues accouplées, encadrées de deux bogies.

Il consacra également à ce moment une

portion, de son activité au matériel roulant; on lui doit notamment : les voitures à bogies du dernier type, le train-bloc, le wagon charbonnier de 20 tonnes avec panneaux en tôles démontables pour la facilité des réparations, etc., etc.

La mort l'a d'ailleurs surpris collaborant encore avec l'un de nos ateliers de construction, à l'étude d'un surchauffeur dont l'essai se fera prochainement.

Convaincu de l'utilité des expositions pour propager au dehors le bon renom de l'industrie belge, il fut la cheville ouvrière de l'organisation des compartiments des moyens de transports dans tous ces tournois pacifiques auxquels la Belgique participa si brillamment au cours des années prospères qui précédèrent le cataclysme mondial.

Tous les ingénieurs se souviennent de la place importante que les locomotives belges occupaient aux expositions de Liège (1905), Bruxelles (1910), Turin (1911) et Gand (1913). A cette dernière, une exposition rétrospective très complète montra le chemin parcouru au cours des dernières décades.

La bienveillance de M. Flamme était proverbiale. Ses collaborateurs immédiats l'estimaient hautement et éprouvaient un réel plaisir à travailler sous sa direction paternelle et éclairée; son inlassable activité et son inaltérable bonne humeur con-

stituaient des stimulants continuels. Ayant pris sa retraite le 30 novembre 1913, il fut vivement et unanimement regretté.

Il s'était toujours préoccupé de l'amélioration de la situation matérielle du personnel, ouvriers et employés des chemins de fer, et, depuis l'armistice, il dépensait une activité que beaucoup de jeunes auraient pu envier comme président d'un organisme chargé d'assurer au personnel, par ces temps difficiles, la fourniture d'objets de première nécessité à des prix abordables.

M. Flamme était commandeur de l'Ordre de Léopold, grand-officier de l'Ordre de la Couronne, décoré de la Croix civique de 1^{re} classe et de la Médaille commémorative du règne de S. M. Léopold II, grand-officier de l'Ordre de l'Etoile Noire du Benin, commandeur de l'Ordre royal du Cambodge et de l'Ordre de la Couronne d'Italie, officier de l'Instruction publique de France, etc.

Suivant le désir formel du défunt, ses funérailles ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Nous présentons à sa veuve, à sa famille et à ses nombreux amis l'expression de nos plus profonds regrets et de nos condoléances les plus sincères.

Le Comité de Direction.