

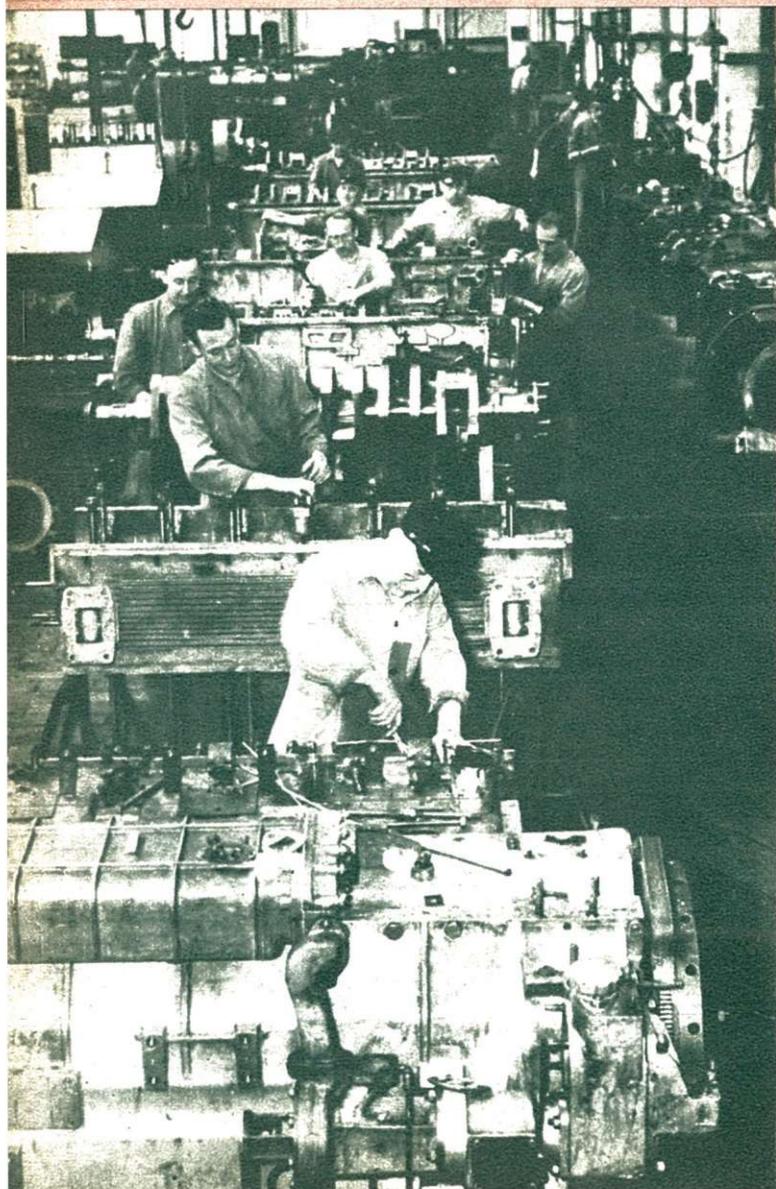
Bientôt un siècle !

Saviez-vous que cet atelier est un des plus anciens du réseau et qu'il s'étend en fait sur le territoire de Kessel-Lo ? C'est en 1865 qu'il fut construit par le "Grand Central belge", dans cette commune de la banlieue louvaniste, et ceci vous explique qu'à la ronde, on l'appelle toujours le "Central".

Louvain était le nœud principal des 628 kilomètres de voies que cette société exploitait ; il était donc

L'ATELIER CENTRAL DE LOUVAIN

Stands de montage des moteurs diesel.



normal qu'elle fixât, dans cette région, l'atelier de réparation de son matériel roulant.

Le "Central" occupa bientôt près de deux mille ouvriers ; il n'en fallait pas plus pour déterminer l'essor de Kessel-Lo. La vie de la commune ne cessa plus d'être étroitement liée à celle de son industrie ferroviaire, et celle-ci, en devenant toujours plus active, allait être considérée, après la reprise par l'Etat du "Grand Central belge" (1897), comme la plus grande de la région de Louvain.

Au cours d'une histoire presque centenaire, les tâches qui furent confiées à l'atelier ont évolué : il remit successivement en état des voitures, des wagons, des locomotives à vapeur, pour devenir enfin ce qu'il est actuellement : le centre où l'on répare les parties les plus délicates du matériel roulant. Comme tel, le "Central" continue de tenir un rôle très important dans l'exploitation du réseau ferroviaire belge.

En 1944, des bombardements aériens détruisirent presque la moitié des bâtiments. A leur place s'élèvent aujourd'hui des chantiers, des magasins et des bureaux modernes, bien éclairés et aérés.

L'activité actuelle

L'A.C. Louvain répare les ensembles délicats ci-après :

- Les moteurs diesel et les boîtes de vitesse des auto-rails et des locomotives diesel de manœuvre ;
- Les compresseurs ;
- Les moteurs à essence des camions ;
- Les appareils de frein ;
- Les pompes à air et les pompes à eau des locomotives à vapeur.

Il répare en outre :

- Les locomotives diesel de manœuvre ;
- Les accouplements de frein et de chauffage du matériel roulant ;
- Le matériel des gares ;
- Les meubles.

En plus, il est chargé régulièrement de travaux spéciaux : transformation de wagons ; fabrication de mâts de signaux, d'armoires de signalisation, de bogies, de passerelles pour wagons, etc.

Les tâches, comme on le voit, ne manquent pas de diversité. Aussi a-t-on groupé, dans des sections spécialisées, les opérations de même difficulté :

- *Le chantier des moteurs* : pour le matériel diesel, les moteurs à essence, les compresseurs ;
- *Le chantier du frein* : pour tous les appareils de frein ;

En 1955, le nombre des accidents, par rapport à 1953, a diminué de 68 % à l'A.C. Louvain ; en 1956, cette diminution atteignit 74 %.

- *Le chantier des pompes* : pour les pompes à air et les pompes d'alimentation ;
- *Le chantier de montage* : pour les locomotives diesel de manœuvre et les travaux importants de montage ;
- *La menuiserie* : pour la fabrication et la réparation des meubles ;
- *La " fabrication ,, :* pour la fabrication des pièces destinées aux magasins de l'atelier même ;
- *Le chantier à " usages divers ,, :* pour des fabrications diverses, pour le matériel de gare, pour les accouplements de frein et de chauffage.

Il est impossible de présenter en détail toutes les activités de ces sections dans le cadre de cet article. Nous nous bornerons à vous introduire rapidement dans deux chantiers dont l'activité résulte de la mise en service du matériel nouveau : le chantier des moteurs et celui du frein.

Le chantier des moteurs

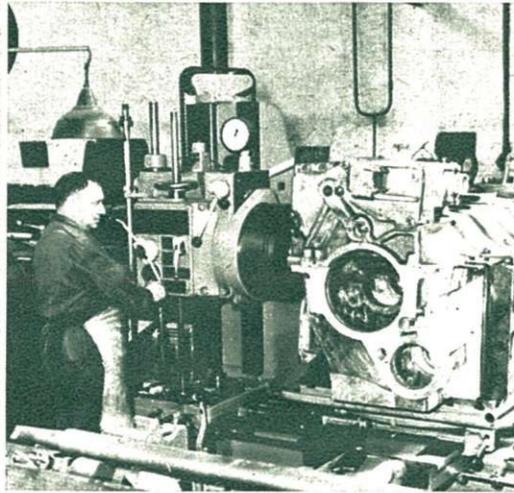
Il comprend les divisions suivantes :

- Démontage et nettoyage ;
- Chaînes annexes et montage des moteurs légers et des compresseurs ;
- Montage des boîtes de vitesse et des moteurs lourds ;
- Réparation du matériel d'injection ;
- Rodage des moteurs sur des bancs d'essai hydrauliques.

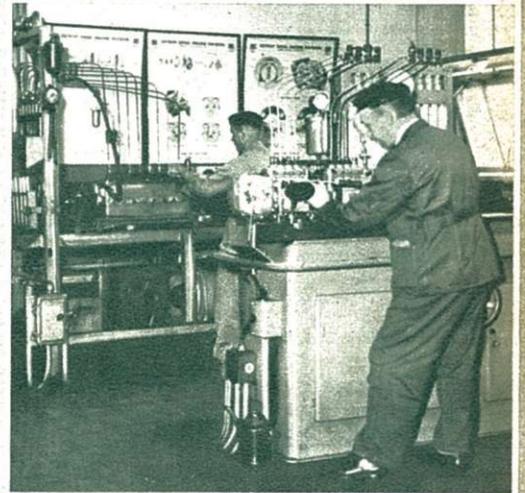
La réparation du matériel est effectuée d'après un programme-type, c'est-à-dire que la date de fourniture d'un moteur, d'une boîte de vitesse ou d'un compresseur est connue dès la prise en main. La réparation se déroule toujours selon le même schéma : démon-

tage, nettoyage, vérification des pièces, réparation des pièces dans les chaînes annexes, assemblage dans le stand de montage, rodage dans le stand d'essai.

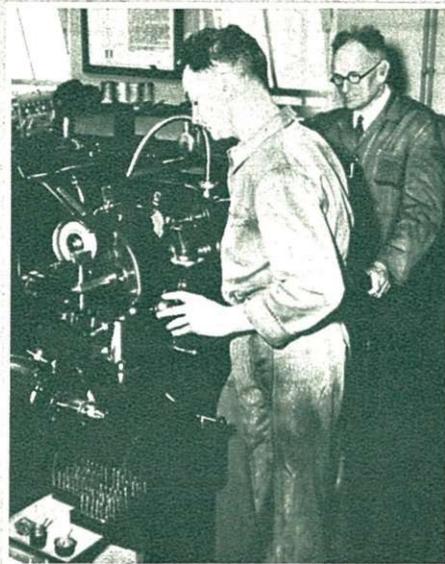
L'atelier doit faire face continuellement à deux grands problèmes : la formation du personnel et l'approvisionnement en pièces de rechange. Voici quelques chiffres pour fixer les idées :



Réparation d'un carter soudé.



Réglage du matériel d'injection.



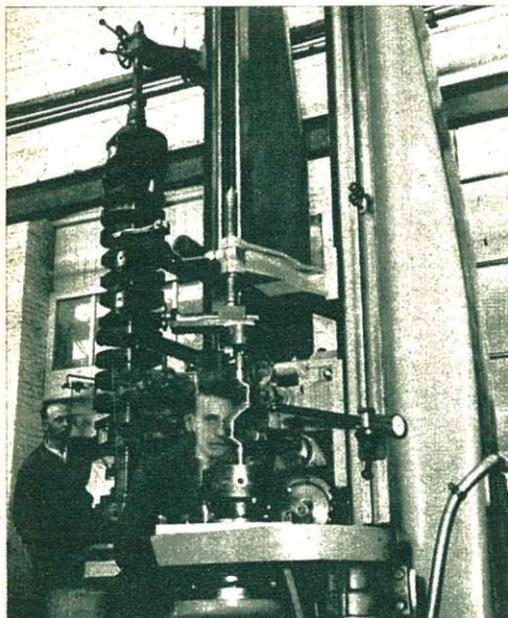
Réparation d'injecteurs.



Des disques d'embrayage de boîtes de vitesse attendent leur réparation.

L'A.C. Louvain répare :

- 15 types différents de moteurs diesel, avec des puissances variant de 160 à 750 CV. et des poids variant de 1.200 à 14.000 kg. ;
- 10 types différents de boîtes de vitesse et d'inverseurs de marche ;



Rectifieuse de vilebrequins.

- 10 types différents de moteurs à essence ;
- 15 types différents de compresseurs.

Cette réparation nécessite un stock permanent de plus de 7.000 pièces de rechange différentes, pour une valeur d'environ 25 millions de francs.

La production mensuelle atteint actuellement :

- 20 moteurs diesel ;
- 15 moteurs à essence ;
- 10 boîtes de vitesse ;
- 20 compresseurs.

Aussi comprend-on facilement que l'outillage et les installations doivent être à la page. En fait, ils peuvent aisément supporter la comparaison avec des installations similaires tant du pays que de l'étranger. Jugez-en vous-mêmes par les machines-outils spéciales : aléseuses de précision verticales et horizontales, machines à glacer les cylindres, rectifieuses de vilebrequins, rectifieuses planes pour culasses, rectifieuses de soupapes et d'injecteurs, bancs d'essai pour le matériel d'injection, stand pour l'examen électro-magnétique de pièces métalliques, freins de rodage hydraulique, tunnel de nettoyage, etc...

La qualité du travail est garantie par du personnel spécialisé, dont la sélection a été très poussée.

Avec l'appui de telles possibilités, c'est d'égal à égal et forts d'une solide expérience que les services techniques de la Société peuvent discuter avec les fournisseurs de matériel diesel.

Le chantier du frein

Le chantier du frein répare plus de 100 appareils différents ! Et ce nombre s'accroît toujours par la mise en service de nouveau matériel.

La plupart des appareils sont des *appareils de sécurité* ; aussi s'impose-t-il de pouvoir compter sur un travail et des moyens de contrôle parfaits. Comme tous ces appareils fonctionnent à l'air comprimé, la préoccupation principale s'exprime par cette question : comment obtenir une étanchéité totale des surfaces, par le seul contact de métal sur métal ?

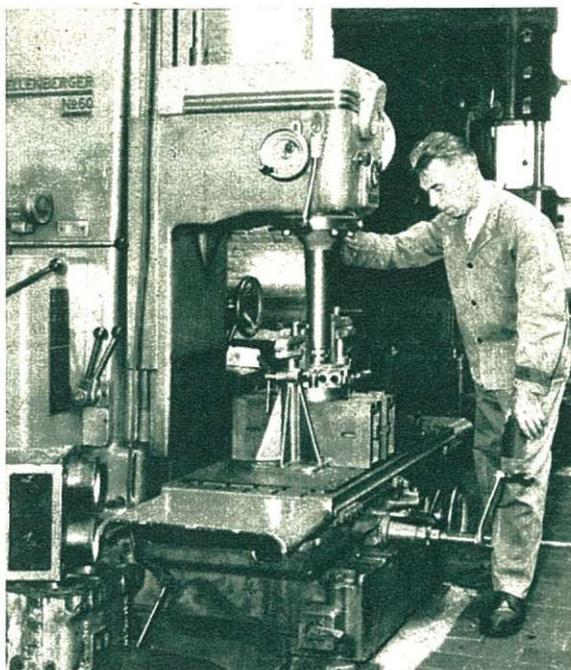
Là où c'est possible, ces surfaces sont préparées sur des machines spéciales pour le rodage des surfaces planes ; dans les autres cas, seule la qualité du travail manuel compte. La spécialisation du personnel doit donc être, ici aussi, très poussée.

Le contrôle final de l'étanchéité de la robinetterie est très sévère : on ne tolère aucune perte d'air ! Pourtant, les robinets sont réparés en chaîne, à raison de 100 par jour !

Les triples valves sont aussi réparées en chaîne, à raison de 50 par jour. Chaque triple valve, après réparation, est soumise à une série d'essais, dont les résultats sont portés sur un diagramme.

Les appareils les plus importants sont garantis par l'A.C. Louvain pendant un an.

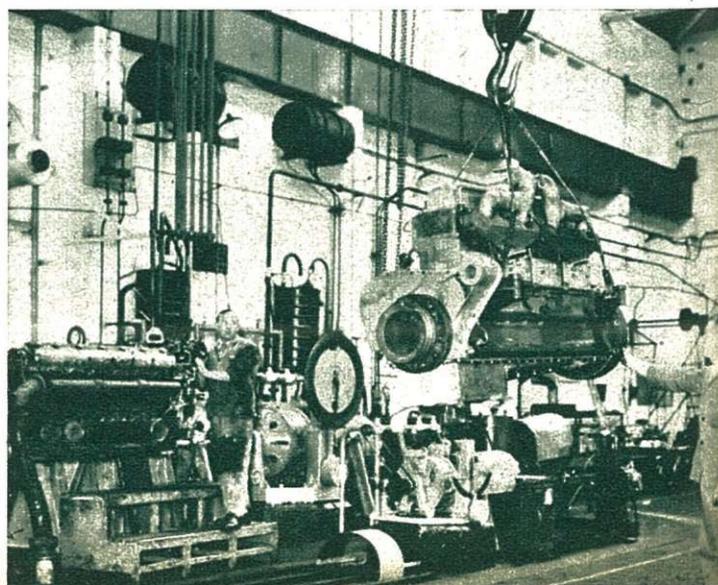
La salle de contrôle de ce chantier dispose actuellement d'une dizaine de bancs d'essai, qui sont continuellement adaptés aux exigences du transport ferroviaire moderne. En collaboration avec les services techniques intéressés de la Direction, cette salle d'essai devient progressivement le "laboratoire du frein".



Aléseuses de précision pour cylindres de moteurs diesel.



Le rodage des moteurs diesel sur les freins hydrauliques.



Les autres activités

A défaut de description, nous ne pouvons donner une idée des autres activités qu'en citant quelques statistiques.

Dans le chantier des pompes, l'atelier central répare environ 100 pompes de dix types différents par mois.

Lors des revisions périodiques (tous les huit ans), les accouplements de chauffage sont réparés et essayés à raison de 100 par jour.

Tous les mois, on répare et on essaye plus de 3.000 boyaux de frein.

Dans la fabrication, plus de 10.000 heures par mois sont nécessaires pour fabriquer des pièces destinées aux magasins mêmes du "Central", qui disposent actuellement d'un stock de plus de 19.000 pièces différentes.

Et ce n'est pas tout... Si, dans les buvettes de nos gares importantes, le mobilier de style vous émerveille, sachez que ce mobilier, lui aussi, est fabriqué par l'A.C. Louvain.

En conclusion

Pendant bientôt cent ans, le "Central", a suivi fidèlement l'évolution de l'exploitation ferroviaire. Il a toujours soigné, dans les moindres détails, les tâches qui lui ont été confiées. Les spécialités diverses dont il est chargé actuellement ne font pas exception à cette règle.

On le doit au personnel, à sa formation et à sa conscience professionnelle.

J.-C. CARLIER.

EXPOSERONS-NOUS LES ŒUVRES DE NOS ENFANTS ?

L'exposition d'arts plastiques et de bricolage, organisée en commun par *Le Rail* et *Het Spoor*, a obtenu un grand succès.

Encouragés par ce résultat, plusieurs exposants ont souhaité que nos revues recommencent cette expérience l'année prochaine. Par contre, d'autres artistes et d'autres bricoleurs pensent qu'il convient mieux d'attendre 1959, de façon qu'ils aient le temps de se préparer et de créer des œuvres nouvelles.

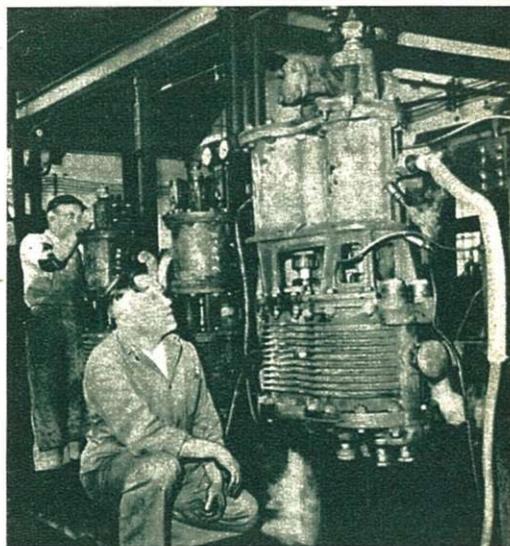
Le Rail et *Het Spoor* envisagent pourtant d'organiser, en 1958, une nouvelle exposition, en présentant, cette fois, des œuvres réalisées par des enfants de cheminots.

Avant d'entreprendre l'organisation d'une telle manifestation, nous lançons un appel aux parents pour qu'ils nous fassent savoir, le plus tôt possible, le nom et l'âge des enfants qui pourraient exposer des dessins, des aquarelles, des peintures et d'autres œuvres d'art de valeur.

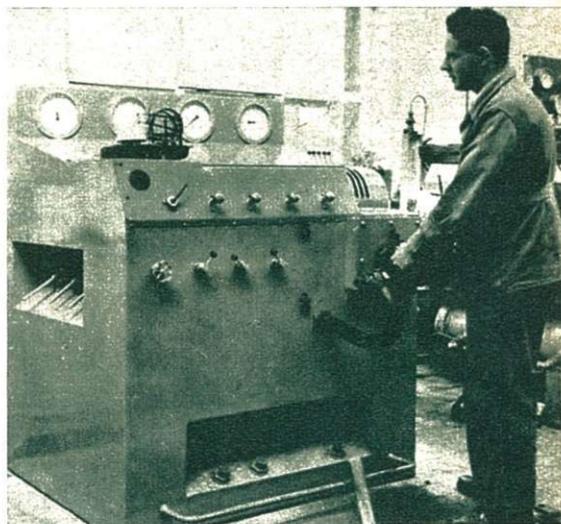
Nous attendons les réponses à l'adresse suivante : revues *Le Rail* et *Het Spoor*, 76, rue Belliard, Bruxelles.



Le rodage de surfaces planes d'appareils de frein.



Une pompe à air sur le stand d'essai.



Banc d'essai pour triples valves.

Une locomotive diesel de manœuvre sur les appareils de levage.

