

Georges SCIEUR et Désiré VRANCKX améliorent l'outillage

A Salzinnes

Lorsque l'A.C. Salzinnes fut chargé de reprendre la réparation de certains types de locomotives et notamment des types 29, Georges Scieur, planning-man des travaux de tournage et ancien tourneur d'élite lui-même, fut « chiffonné ». C'est le terme expressif qu'il utilise pour définir le malaise qu'il ressentait en voyant peiner ses collègues au cours de certaines opérations.



Il n'est jamais trop tard pour entreprendre une œuvre nouvelle ; Georges Scieur, qui n'avait suivi d'autres cours que ceux de l'école primaire, mais qui, au long de ses trente-trois années d'excellents services, avait développé ses dons d'observation et son intelligence pratique, loin d'abandonner les problèmes qui le « chiffonnaient », se mit à y réfléchir, si bien qu'il parvint à concevoir divers outillages permettant d'accroître la productivité, tout en diminuant la fatigue.

C'est ainsi qu'il imagina notamment deux appareils nouveaux pour améliorer, en toute sécurité :

- L'outillage utilisé pour usiner les segments Hunt-Spiller des locomotives types 1, 29 et 40 ;
- L'outillage dont on se servait pour parachever les cercles de piston distributeur des locomotives type 29.

La place nous manque pour détailler les améliorations techniques qui résultent des trouvailles de son esprit inventif. Mais nos photos permettront de juger une autre réalisation de Georges Scieur. Sur la première, on voit que le tourneur Plumier enfonce un bouchon conique dans un centre d'essieu, au moyen d'un gros marteau. Cette ancienne méthode était pénible et ne donnait pas toutes les garanties au point de vue de la sécurité. Lorsqu'il s'agissait d'enfoncer un bouchon cylindrique, il fallait même déplacer l'essieu jusqu'à une presse hydraulique, par une suite de manutentions assez dangereuses. Georges Scieur, pour remédier à ces ennuis et à ces risques, eut une idée très simple : faire enfoncer les bouchons par un marteau-revolver prenant appui sur un support approprié. Telle est la simplification que montre la deuxième photo, sur laquelle on voit aussi l'inventeur du nouveau système.

La Société a récompensé Georges Scieur, et ses collègues l'ont payé de sa peine en déclarant : « C'est moins fatigant et moins dangereux ».

A Aerschot

Enlever et replacer les éléments de surchauffe des locomotives constitue un travail malaisé, et même dangereux. Il est difficile pour deux ajusteurs de le mener à bien sans aide supplémentaire. Pour réparer ne fût-ce qu'un seul élément, il faut bien souvent enlever deux ou trois rangées d'autres, les déposer sur le sol et replacer l'ensemble après réparation. De par leur forme, ces éléments ne sont guère maniables, et leur manutention cause souvent des accidents.

Comment remédier à ces inconvénients ? Le contremaître Désiré Vranckx, de la remise d'Aerschot, a imaginé une plateforme très pratique, qu'il a construite avec l'ajusteur Van Rompay (voir photo). En deux mots, elle sert d'établi surélevé, et, grâce à elle, on supprime toutes les opérations de « trimballement » des éléments. C'est tout profit pour le rendement et pour la sécurité.

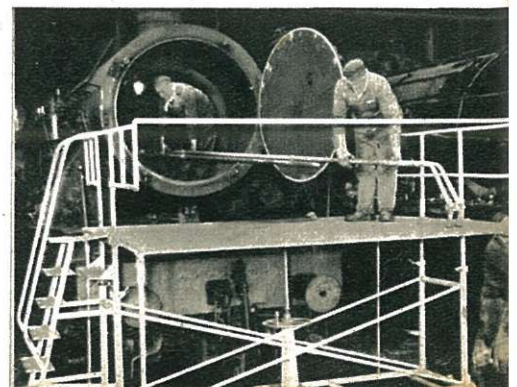
La plateforme elle-même, un assemblage de vieux tubes, se monte en un minimum de temps. Après usage, on la replie et on la conduit, sur des roulettes, d'une voie à l'autre. Que voulez-vous de plus pratique ?

Une trouvaille supplémentaire complète cette heureuse réalisation : outils, écrous, cales, plaques, appareils de levage ont, chacun, leurs places respectives sur la plateforme. Dès que le travail est fini, on se rend compte, d'un seul coup d'œil, si rien ne traîne et si tout est rangé comme il convient.

Le contremaître Vranckx a encore d'autres améliorations d'outillage à son actif :

- Un appareil pour le placement et le remplacement du joint d'étanchéité entre la transmission et le compresseur des autorails T. 602-603 ;
- Un appareil pour l'extraction des tourillons d'entraînement 409 K 37 du compresseur type K 105, de la transmission de l'autorail 603.

Dans les deux cas, la sécurité et le rendement sont bien servis.



Quand deux esprits (ceux de A. Lalmand et M. Vervoode) se rencontrent sur une pelle...

Depuis longtemps, les cheminots de la voie ont rêvé d'une pelle idéale, permettant un soufflage plus rapide et plus précis des traverses métalliques. Ce rêve était commun à tous les réseaux, et nous pouvons même assurer qu'on le retrouvait au Congo. Un colonial, revenu au pays, n'avait-il pas déclaré à notre collègue Auguste Lalmand, de La Sambre, qu'il recherchait un système capable de faciliter la tâche de tous les cheminots, même de ceux qui, n'ayant pas pu aller à l'école, ne sont pas familiarisés avec la valeur symbolique des chiffres que les surveillants notent sur les traverses pour indiquer quelle quantité de grenaille il faut y souffler ?

Notre collègue, qui connaissait bien le problème (sur ses 37 ans de service, il en a passé 28 en qualité de contremaître de la voie !), se mit à réfléchir de plus belle, pour les noirs comme pour les blancs, et imagina une pelle constituée :

- d'un tube à l'intérieur duquel passe une tige commandée par une poignée ;
- d'un ressort à boudins prolongeant la tige ;
- d'une raclette, reliée au ressort, se déplaçant sur la pelle.

C'était déjà une fameuse amélioration sur la pelle mise à l'essai précédemment, qui comportait, elle aussi, une raclette, mais celle-ci était commandée par l'intermédiaire d'un fil d'acier et d'une attache dont la solidité laissait à désirer.

De plus, en pensant toujours spécialement à certains de nos collègues du Congo, Auguste Lalmand pourvut le tube d'une série d'encoches numérotées dans lesquelles la poignée peut être engagée de façon à doser la course de la raclette et, partant, la quantité de grenaille nécessaire pour obtenir le relevage correspondant au chiffre indiqué par le surveillant sur les traverses. Avec ce système, tout le monde peut « souffler ». Il ne faut plus être capable, comme les bons ouvriers de la voie, de peser la grenaille à vue d'œil sur une pelle ordinaire. « Même les fonctionnaires qui n'avaient jamais travaillé au soufflage ont pu le faire. » Voilà du moins ce que nous avons entendu dire, sans la moindre allusion péjorative, bien sûr.

Pendant que A. Lalmand mettait son système à l'essai, il ne savait pas que, sur un autre groupe, le jeune chef de section Maurice Vervoode, préoccupé lui aussi du même problème, réalisait, à Ath, une pelle à raclette d'un modèle différent et qui vient d'être mise à peu près définitivement au point par l'atelier de Bascoup, compte tenu

de l'expérience conjugulée des deux inventeurs, maintenant réunis dans le même secteur : M. Vervoode est attaché au groupe de Charleroi depuis mars 1959.

La pelle Vervoode, large de 34 cm., est pourvue, de chaque côté, de deux rebords gradués sur lesquels on peut repérer les différentes positions de la raclette correspondant aux quantités à souffler, ce qui n'exclut pas qu'on peut, en plus, ajouter des repères sur le manche, constitué d'un tube en acier de 25 mm. (il serait plus léger en duralumin). Ce tube guide un manchon qui commande la raclette par l'intermédiaire de deux lames flexibles. Cette disposition évite un inconvénient : la division de la pelle en deux compartiments par le tube-guide. La répartition de la grenaille est maintenant uniforme, et rien n'est plus facile que de doser la quantité nécessaire. C'est précis, robuste, maniable et quasi automatique.

Notons que les deux inventeurs ont encore d'autres réalisations à leur actif. Pour compléter avantageusement le système de soufflage mesuré, A. Lalmand a mis au point, sous forme d'une trémie, un bac à grenaille, qui présente un réel avantage sur les autres types utilisés jusqu'à présent. Toute fatigue est supprimée chez l'agent chargé d'y puiser la grenaille ; il suffit qu'il appuie à peine sa pelle sur la partie inférieure de la trémie, et la grenaille s'y étend par gravité. Il convient de signaler que M. Lalmand avait précédemment réalisé un dispo-

A quelques kilomètres du « tunnel d'Hitler » (c'est ainsi qu'on appelle le tunnel de Ham-sur-Heure depuis qu'il abrita, pendant une nuit de 1940, celui qui s'en allait à Paris pour descendre les Champs-Élysées...), les membres d'une équipe commentent les avantages qu'ont apportés le nouveau bac à grenaille et la pelle Lalmand (dans les mains de son inventeur, en uniforme) et la pelle Vervoode (celui-ci en chapeau, à l'extrême gauche). Le chef d'équipe s'est baissé pour montrer les rebords gradués sur lesquels on peut repérer les différentes positions de la raclette.



sitif du chauffage sur les draisines d'inspection. Quant à M. Vervoode, il a créé :

- Un dansomètre pour le mesurage exact du vide sous les traverses danseuses, qui n'est plus influencé par les trépidations dues au passage des convois (la correction des traverses danseuses est un des facteurs essentiels des opérations inhérentes au soufflage mesuré) ;
- Un gabarit petit modèle pour la partie basse : de construction légère, il permet de tenir compte des prescriptions du règlement général de la voie relatives à l'élargissement du gabarit en fonction des rayons des courbes ;

Musée des Chemins de Fer belges

Dorénavant, le Musée des Chemins de Fer belges, situé dans la gare de Bruxelles-Nord (entrée par l'escalier dans la salle des guichets), sera fermé le lundi et le vendredi de chaque semaine, ainsi que les jours fériés suivants : Toussaint, Noël, Jour de l'An, Pâques et Pentecôte.

Il est ouvert les autres jours (y compris les dimanches) de 10 à 17 heures.

L'entrée du Musée est gratuite.

- Un gabarit grand modèle pour la partie haute : léger, de transport facile et entièrement démontable, il permet l'indication directe des cotes d'encombrement et la vérification exacte pour l'acceptation des transports extraordinaires.

La Société, qui a récompensé l'initiative de ces deux agents, leur ingéniosité et leur ténacité aussi (il en a fallu pour vaincre pas mal de préjugés !), a décidé de généraliser l'utilisation de la pelle à raclette, cet outil susceptible d'alléger la peine des hommes et d'augmenter à la fois la qualité du travail et le rendement des équipes.

Photo R. De Loz-Biard.



FOYERS

Les effets d'une conversion

La Société remplace la traction vapeur par la traction diesel ou électrique, et vous connaissez les raisons principales de cette « conversion » : simplification des conditions d'exploitation, confort du personnel de remorque et d'entretien, salubrité des lieux de travail, assainissement du voisinage des remises et diminution du prix de revient du kilomètre-train. Un train assuré en traction diesel ou électrique permet de réduire de plus de 60 % la dépense qu'engendre le même convoi remorqué par une locomotive à vapeur.

La conversion, commencée il y a de nombreuses années, se poursuit à un rythme accéléré. Alors qu'il y a dix ans, le parcours annuel des trains remorqués par les locomotives à vapeur s'élevait à près de 78 millions de kilomètres, il ne sera plus, pour l'année 1959, que d'environ 40 millions de kilomètres.

La mise hors service des locomotives à vapeur n'est pas pour autant laissée au gré du hasard. La Société — c'est son intérêt — abandonne, d'abord, les véhicules moteurs dont le prix de revient kilométrique est le plus élevé et ceux qui ne répondent plus aux exigences du trafic. Au 31 décembre 1948, 2.024 locomotives assuraient des trains ou effectuaient des manœuvres en gare. Dix ans plus tard, on en comptait 1.020 ; aujourd'hui, il en reste 953.

Quant à la productivité des locomotives à vapeur, elle se détériore de plus en plus. Il ne leur restera bientôt plus à remorquer que des trains de moins en moins importants. Le parcours moyen journalier d'une locomotive à vapeur de route, qui était de 176 km. en 1950, est tombé actuellement à 125 km., alors qu'il atteignait 390 km. pour les autres types de locomotives. Le parcours moyen par journée de personnel de conduite, qui s'élevait à 88 km. en 1950, n'est plus que de 76 km., tandis qu'il se chiffre à 160 km. pour une locomotive diesel ou électrique.

Départ en beauté...

Et pourtant, telle la chèvre de M. Seguin qu'immortalisa Alphonse Daudet, la locomotive à vapeur veut partir en beauté ; elle continue à faire front vaillamment, en donnant le meilleur d'elle-même.