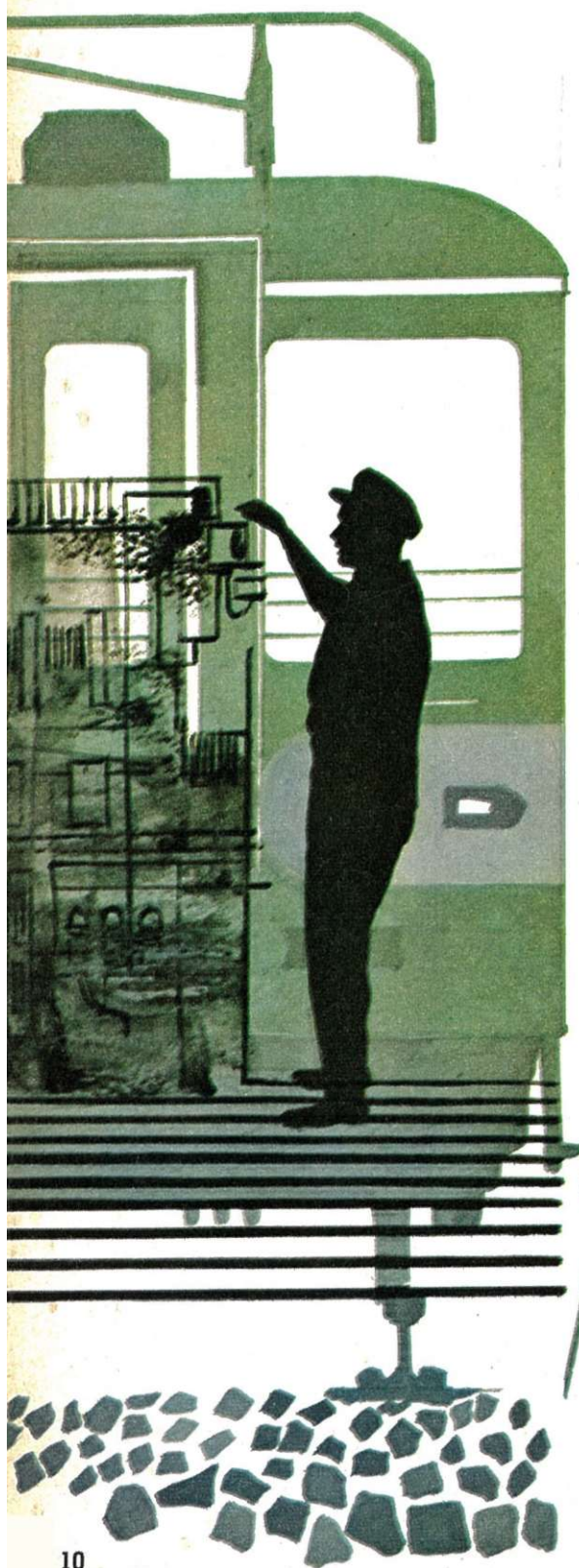


# LES « POSTES DE PREPARATION » »



## SUR LE QUAI.

A peine le train 805 est-il arrêté sur la voie 12 à Bruxelles-Midi que le haut-parleur clame : « Communication de service — Un dépanneur est demandé à la voie 12 ». Inutile d'ajouter « d'urgence » ; déjà l'électromécanicien accourt, muni de son outillage.



## *Quelques mots du conducteur,*

et notre homme disparaît dans l'armoire d'appareillage. Moins de deux minutes plus tard, tout est en ordre. Quelques voyageurs retardataires arrivent encore, pourchassés par les coups de sifflet stridents du chef garde, et, tandis que les portes automatiques se ferment, le « dépanneur » saute sur le quai. « J'ai remplacé le fusible haute tension du compresseur », dit-il, tourné vers le conducteur. Sa voix exprime toute sa satisfaction. Le train part à l'heure.

Pareille scène se renouvelle plusieurs fois par jour dans les gares où un poste de préparation veille à ce que, pendant les courts arrêts des trains électriques, les petites pannes soient levées. Ses interventions contribuent à assurer la marche régulière des trains électriques, même aux heures de pointe.

Alors que tout autre véhicule de traction doit passer chaque jour dans un atelier d'entretien pour s'approvisionner (charbon, gasoil, eau), moment favorable pour effectuer les petites réparations et les visites qu'

LE RAIL LE



# de la TRACTION ÉLECTRIQUE

ne peuvent attendre la date de l'entretien périodique, le matériel roulant électrique, lui, n'ayant pas les mêmes attaches avec son dépôt, peut rester des semaines en route sans passer à la remise assurant l'entretien important prévu.

En plus des vérifications journalières des organes de sécurité par les postes de visite, il faut donc que, de temps en temps, un spécialiste puisse intervenir à la demande des conducteurs ; il faut aussi qu'il puisse jeter un coup d'œil sur le livre de bord et qu'il vérifie si les défauts signalés (par exemple, une porte qui se ferme mal, une lampe grillée, etc.) peuvent, oui ou non, attendre jusqu'à ce que le véhicule passe à l'atelier de réparation.

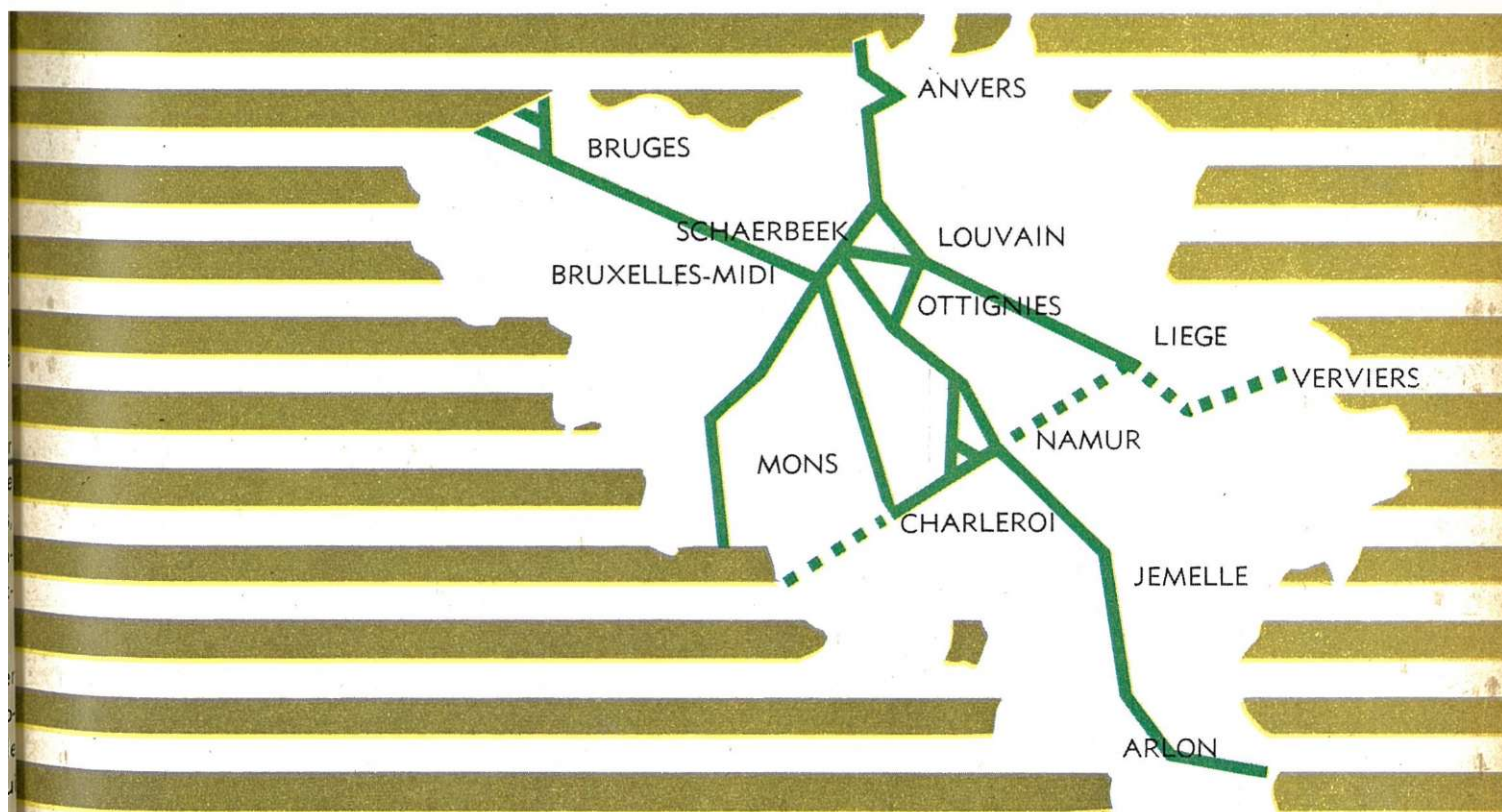
## LES POSTES.

Comme indiqué sur la carte, il y a douze postes de préparation pour l'ensemble du réseau. Un treizième

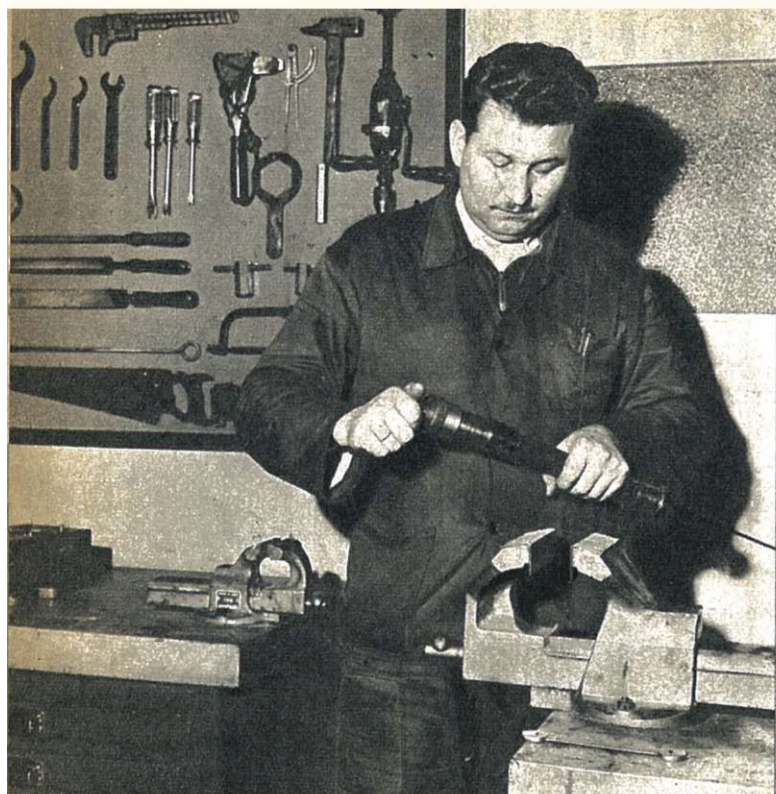
entrera en service à Verviers lorsque sera électrifié le tronçon Liège-Cologne.

Les dénominations « dépanneur » et « poste de dépannage », qu'on utilise encore parfois, datent de la mise en service de la ligne électrique Bruxelles-Anvers (1935). A cette époque, une douzaine d'automotrices (actuellement hors service) faisaient leurs maladies d'enfance, et quelques pionniers de la traction électrique travaillaient jour et nuit comme dépanneurs ambulants. Actuellement, le dépannage réel ne constitue plus qu'une partie de la mission confiée aux chefs électromécaniciens de la traction électrique. Leur tâche concerne, en ordre principal, la préparation du matériel roulant, comme nous le verrons plus loin.

Chaque poste de préparation est un véritable petit atelier, équipé d'un banc et de quantité d'outils ; il possède :







**LE CHEF ÉLECTROMÉCANICIEN RÉPARE UN FUSIBLE DE HAUTE TENSION.**

**AU MAGASIN DU POSTE DE PRÉPARATION SONT CLASSÉES DES CENTAINES DE PIÈCES DE RECHANGE.**



- Un magasin où sont parfaitement rangées, dans des casiers spéciaux, des centaines de pièces de rechange d'usage courant ;
- Un petit laboratoire pour la vérification des résistances, des isolations, et cela avec des instruments de mesure de précision ;
- Un bureau et une demi-douzaine d'armoires-vestiaires.

### **LE TRAVAIL.**

En dehors des « dépannages », l'activité des postes de préparation est très variée. Leurs agents vérifient systématiquement, suivant planning, les véhicules parqués dans les faisceaux. A cette occasion, ils effectuent les petites réparations qui résultent des dérangements signalés dans les livres de bord par les conducteurs de train.

Toutes les réparations effectuées sont enregistrées et signalées le lendemain au contremaître. Celui-ci dresse une liste par véhicule ; si une panne se répète, il contrôlera personnellement l'appareillage à fond.

Ces données statistiques sont communiquées à la direction une fois par an. Leur examen a permis d'apporter des améliorations au matériel qui contribuent à réduire le nombre des incidents les plus fréquents.

C'est ainsi qu'il avait été envisagé de remplacer tous les fusibles par des coupe-circuit automatiques ; grâce aux statistiques, il apparut que le remplacement des trois fusibles les plus déficients (au lieu de 12) ferait diminuer la consommation des fusibles de 90 % ; il en résulta une économie considérable.

Les hommes attachés aux postes de préparation sont exposés jour et nuit aux intempéries ; ils veillent à la régularité des trains ; ils soignent le matériel électrique comme les médecins agissent envers leurs malades. A la moindre alerte, avec une parfaite connaissance de tous les types de matériel, ils interviennent pour secourir un train en difficulté. Sans consulter le moindre document, ils doivent diagnostiquer le mal et y porter remède sur-le-champ.

Et lorsque le train reprend sa route, quelle satisfaction n'éprouvent-ils pas ! Elle se lit sur leur visage et les voyageurs au courant des services qu'ils rendent accordent à ces agents de la S.N.C.B. toute leur estime.

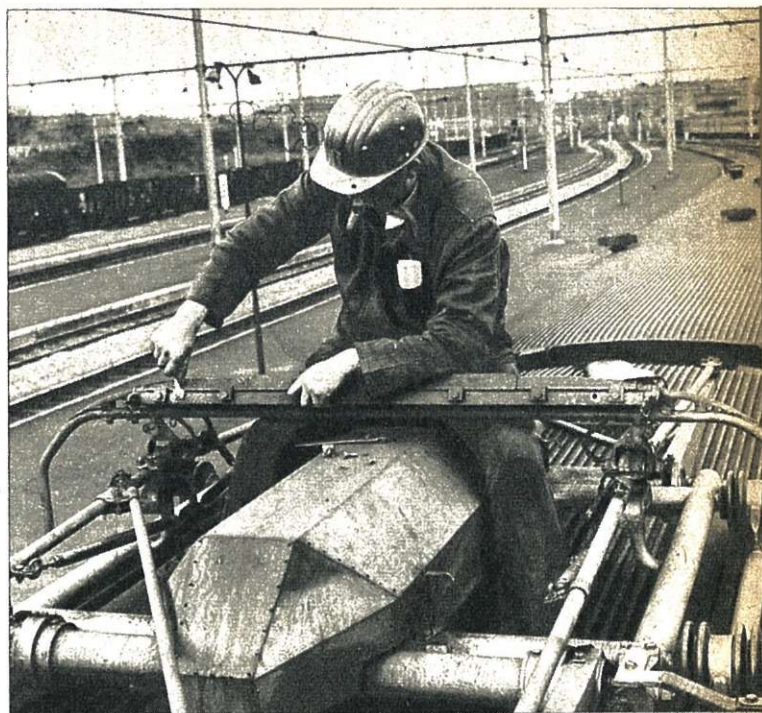
P. BONNE.

LE RA





**LE REMPLACEMENT D'UNE BANDE ENREGISTREUSE  
DE VITESSE.**



**PARFOIS AUSSI, LES PIÈCES DE FROTTEMENT DES  
PANTOGRAPHES PEUVENT ÊTRE ENDOMMAGÉES.**

**LA VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE  
DU COMPRESSEUR.**



**DANS LES CAS COMPLIQUÉS,  
LE CONTREMAÎTRE INTERVIENT.**

