

Comment nos **ASPIRANTS-CONDUCTEURS** se familiarisent avec la traction **DIESEL**

L'électrification et la diesélisation du réseau ont entraîné pas mal de transformations.

L'utilisation d'engins moteurs de conceptions nouvelles a modifié, entre autres, les méthodes d'entretien que l'on considérait comme classiques; cette adaptation, somme toute, s'est faite assez rapidement.

Pour la traction, ce fut un autre problème.

Des machinistes ont suivi des cycles d'initiation organisés à leur intention et ont appris à conduire les nouveaux engins. Et c'est ainsi qu'après avoir burlingué, certains pendant des décennies, à bord de locomotives à vapeur, ceux qui ont désiré passer aux nouveaux modes de traction conduisent à présent des locomotives électriques ou diesel.

De plus, pour en faire de futurs conducteurs, notre Société a recruté, dans le privé, des jeunes gens qui avaient acquis une formation technique correspondant au programme des écoles professionnelles et qui ont prouvé, en répondant correctement à des questions se rapportant à l'électricité et au moteur diesel, qu'ils possédaient les connaissances de base indispensables (1).

Un problème pédagogique engageant tout l'avenir s'est alors posé. Quelles méthodes fallait-il appliquer pour initier ces cheminots en herbe, hier encore chauffeurs de camion, ouvriers de garage ou conducteurs de char à l'armée, aux mystères des tractions nouvelles?

Dès leur recrutement, ces agents furent adjoints aux conducteurs de locomotives électriques ou diesel de route, pour se familiariser avec les moteurs et assurer, à bord des trains de marchandises, les fonctions de convoyeur. C'était la meilleure façon d'être mis directement en contact avec le personnel de conduite de la traction et avec le matériel.

De plus, ils furent invités à suivre les cours d'un enseignement professionnel spécialement créé à leur intention.

(1) Avis 6 P du 16-2-1956.



Une école centrale, bilingue comme il se doit, a été créée de toutes pièces. Elle a reçu l'hospitalité dans des locaux de la remise de Schaarbeek.

Chaque aspirant-conducteur y vient obligatoirement trois jours tous les mois. Une journée est consacrée à la signalisation, à la circulation et au freinage des trains; une autre à la traction électrique; la dernière à la traction diesel.

Le programme a été établi de façon que chacune des trois tranches puisse être expliquée en 24 séances de quatre leçons. L'élève recevra donc en deux ans : 3 x 96 leçons.

Les fonctionnaires techniques des divisions intéressées se sont, de bon cœur, attelés à la tâche, quelque peu fastidieuse, de rédiger des cours accessibles aux jeunes recrutés, en évitant les complications.

Nous vous donnerons aujourd'hui un aperçu des méthodes appliquées jusqu'ici pour l'enseignement de la partie « diesel ». Qu'on juge la difficulté ! Le matériel diesel comporte un grand nombre d'engins de types, de conceptions, de constructions et d'âges différents; les moteurs diesel développent une puissance s'échelonnant entre 130 et 2.000 CV.; de plus, trois grandes familles de transmission (mécanique, hydraulique et électrique) sont utilisées.

On sait que le rendement d'une leçon est doublé quand la mémoire visuelle de l'auditeur collabore avec sa mémoire auditive.

C'est pourquoi des procédés pédagogiques variés, sans être trop nombreux, et adaptés au sujet de chaque leçon, ont été étudiés pour développer la curiosité des élèves et leur envie de comprendre les phénomènes présentés.

Les photographies qui illustrent cet article représentent, pêle-mêle, quelques-unes des réalisations actuelles.





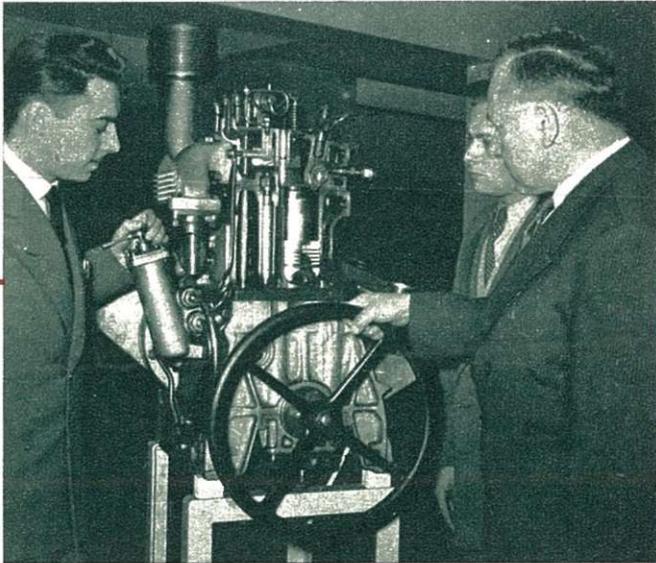
Quelques remises ont créé spécialement pour l'école des objets tels que les bogies des locomotives diesel BB et CC, réalisés à l'échelle 1/20.



Le tableau résumant les différents types d'engins diesel a été obtenu à l'aide de photos.



Certains travaux ont été évoqués à l'aide aussi d'un jeu de photos prises sur le vif, telle la journée d'un machiniste (voir le n° 5 du Rail, pages 17 à 20).



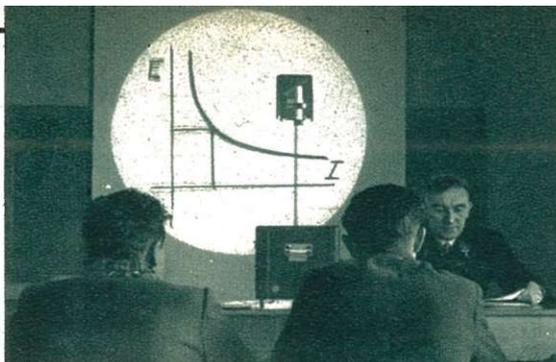
Bien sûr, on a tiré parti de pièces découpées au bon endroit et peintes de couleurs significatives, pour que les élèves puissent vraiment toucher du doigt les organes les plus caractéristiques du matériel diesel.



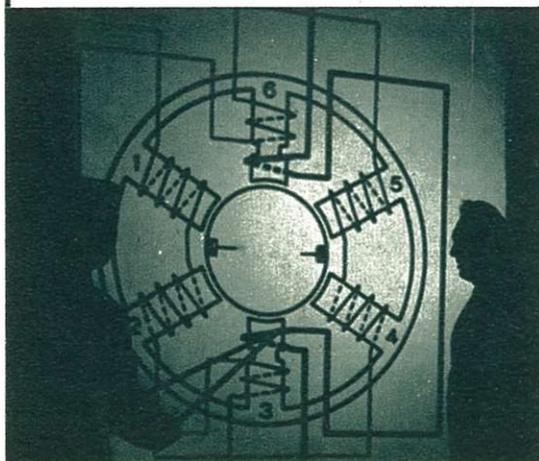
Nonante-six faces de 48 panneaux tentent de résumer chacune des leçons du cours. Nous pouvons citer l'explication relative à la succession des temps moteurs, ainsi que la coupe coloriée d'un moteur de petite puissance.



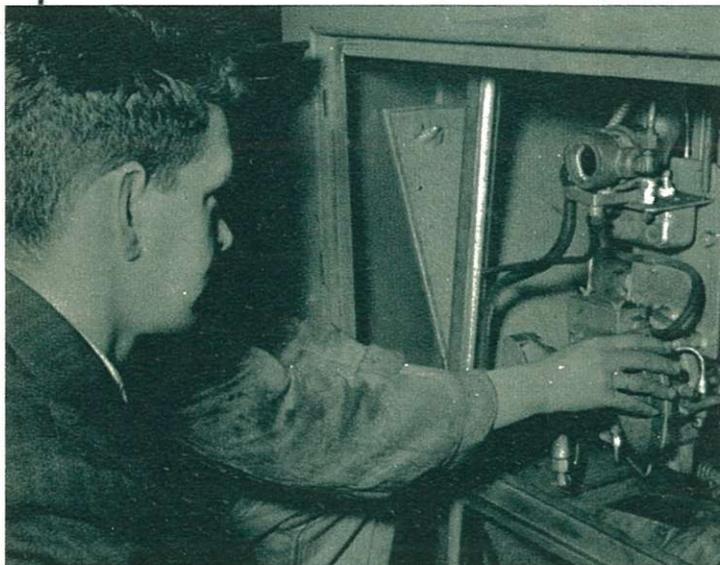
Des diapositives sont projetées sur un écran pour faciliter l'explication tant de la partie mécanique que de la partie électrique. Elles sont aussi très utiles pour commenter le fonctionnement de la chaudière servant au chauffage des voitures remorquées par locomotive diesel.



Si l'enseignement se donne pendant trop longtemps dans l'obscurité, l'intérêt faiblit. Aussi, le chargé de cours utilise-t-il un projecteur, spécialement conçu, qui lui per-



met de dessiner au crayon gras, face à l'auditoire, et de voir simultanément son croquis fidèlement reporté sur l'écran. Il peut encore préparer des croquis en couleur sur plastique.



Cette formation en classe, si vivante soit-elle, reste malgré tout statique. C'est pourquoi le professeur se rend à l'atelier, où il peut montrer à ses élèves des autorails type 602, des machines de manœuvre type 250 et des locomotives diesel-électriques type 204. Cet examen sur la cour du matériel en ordre de marche, avec le conducteur, fournit le complément pratique du programme.

Et, comme le succès final dépend aussi des bonnes relations entre « sédentaires » et « roulants », les élèves vivent ainsi

les difficultés que leurs collègues rencontrent au cours de l'entretien ».

Les aspirants-conducteurs suivent les leçons avec beaucoup d'intérêt. Les résultats de l'interrogation subie après un an de cours ont été très encourageants.

Il est patent qu'aucune innovation n'est parfaite. Nous avons néanmoins la conviction que, constamment améliorée, cette éducation des aspirants fournira, demain, une nouvelle élite.

A. VANDEN EYNDE.