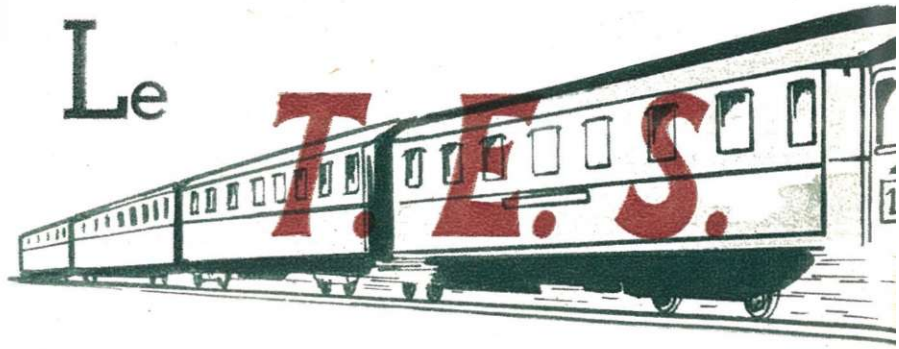


A l'intérieur de la voiture
« direction et laboratoire ».

Le



a formé

Une école itinérante

Vous savez que, d'après leur importance, les postes de signalisation de notre réseau sont classés en quatre catégories : A, B, C et D.

Pour les postes C et D (structure simple - petit nombre de mouvements), l'initiation des candidats signaleurs se fait sur place.

Le candidat est adjoint à un signaleur en service pendant une période variable, suivant l'importance du poste et les qualités de l'intéressé. Mais cette méthode de formation ne s'indique guère et n'est, d'ailleurs, pas toujours possible dans les postes A et B (structure compliquée - grand nombre de mouvements). Aussi a-t-on créé (en 1943) un écolage spécial (1) pour former des agents capables de desservir ces postes importants.

Les cours de cet écolage (il dure six semaines) se donnent dans une école itinérante, le train-école de signalisation (T.E.S.), par un personnel d'élite, spécialement formé à cet effet, qui va porter son esprit, son expérience, ses méthodes et son art d'instruire dans chacun des huit groupes du réseau. On ne peut pas rêver meilleure unité d'enseignement.



A l'intérieur de l'« auditoire ».



Desserte d'une cabine électrique (type normal).

Le T.E.S. n'est pas un musée itinérant, où le matériel s'entasse pour quelques rares démonstrations ; il s'agit, au contraire, d'un atelier très actif, où la théorie cède le pas à la pratique, une pratique qui s'exerce avec du matériel identique à celui des cabines de signalisation.

Après son écolage au T.E.S., chaque élève suit un apprentissage complémentaire, de 15 à 18 jours, dans un poste de signalisation.

(1) Voir avis 10 P de 1954.

4.000 signaleurs d'élite



Composition du T.E.S.

Le train-école se compose de quatre voitures. Extérieurement, elles paraissent bien démodées, mais le matériel didactique qu'elles contiennent est beaucoup plus moderne que leur carrosserie.

La voiture 1 (« direction et laboratoire ») comprend :

- Le bureau du chef (signaleur-instructeur de première catégorie);
- Une installation micro-téléphonique, qui permet d'entrer en contact avec les autres voitures et de contrôler les cours donnés;
- Un tourne-disque pour diffuser leçons modèles, signaux sonores, etc.;
- L'atelier;
- L'appartement du chef électro-mécanicien (il accompagne toujours le T.E.S., entretient son matériel et veille au bon fonctionnement de l'ensemble);
- La documentation et les archives.

La voiture 2 (l'« auditoire », avec 30 sièges rembourrés) est pourvue d'un appareil de projection (cinéscope automatique), d'un tableau noir et de matériel didactique (diapositives et schémas); elle comprend aussi un petit vestiaire.

La voiture 3 (« cabines électriques ») contient :

- Du matériel pour apprendre les premiers éléments du métier (signification des signaux, position des aiguilles, bloc-système à appareils enclenchés);
- Deux postes de commande électrique, le premier du type normal, le second à commande semi-automatique (comme dans les cabines de Manage, de Bruxelles-Midi, de Bruxelles-Nord et de Schaerbeek). Les appareils à manœuvrer ont la grandeur de ceux des cabines; ils sont reliés à un faisceau miniature, sur lequel l'élève peut contrôler ses manœuvres;
- Une installation de téléphonie et d'appareils spéciaux pour initier les élèves au bloc-système (par appareils enclenchés ou par relais);
- Des armoires d'alimentation qui doivent permettre au signaleur d'intervenir en cas de panne de courant.

On projette de compléter le matériel didactique de cette voiture par un poste de signalisation du type « tout relais », dernier cri de la technique ferroviaire.

La voiture 4 (1) comprend trois cabines « électromécaniques » complètement équipées et reliées entre elles, qui permettent d'expliquer les cas d'exploitation les plus courants, avec quelques particularités (signalisation lumineuse de jour et de nuit, passage à niveau, raccordement privé, circulation à contrevoie, garage par rebroussement...). Les élèves sont ainsi placés dans des conditions d'apprentissage se rapprochant le plus possible des conditions de travail des signaleurs.

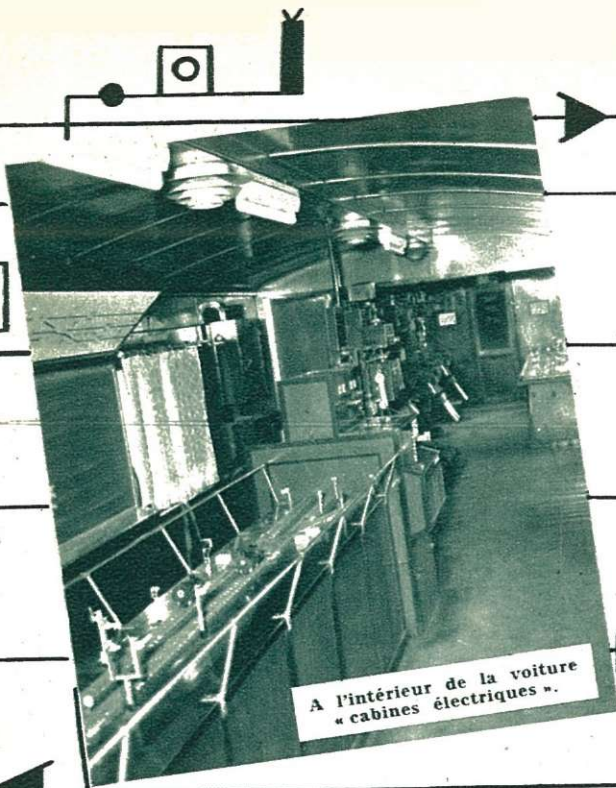
Sécurité

Pendant toute la durée de l'écolage, les instructeurs ne manquent jamais d'aviver l'attention des candidats et de stimuler le sens de leur responsabilité. On a même, à cet effet, doté chaque installation de moyens qui permettent de provoquer artificiellement toutes sortes de dérangements pour apprendre aux élèves à y faire face en prenant les mesures qu'impose la sécurité.

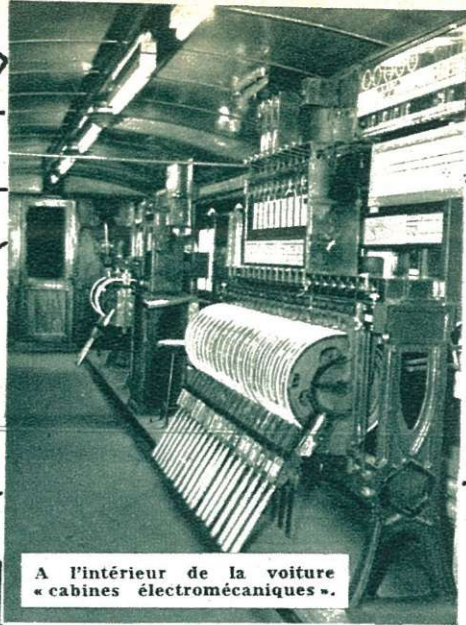
Résultats

Depuis sa création en 1943, le T.E.S. a formé près de 4.000 agents connaissant à fond le beau métier de signaleur et qui ont reçu le « brevet T.E.S. ». Pas mal d'entre eux ont déjà accédé à des fonctions supérieures (sous-chef de gare de deuxième classe, commis E...). C'est un résultat remarquable; on le doit à ceux qui ont conçu cette école de valeur et aux instructeurs qui se dévouent sans compter pour perfectionner leur enseignement et l'adapter aux derniers progrès de la technique.

(1) Il s'agit de l'ancien wagon-théorie du service V, qui fut modifié.



A l'intérieur de la voiture
« cabines électriques ».



A l'intérieur de la voiture
« cabines électromécaniques ».



Pour apprendre la position et la signification
des signaux.



Pour apprendre le bloc-système enclenché.



Comment on forme un itinéraire dans
une cabine du type électromécanique.



Comment on suit un itinéraire dans
une cabine du type itinéraire-signal.