



Véhicule rail-route.

Malgré les travaux d'entretien effectués périodiquement pour en assurer le bon état, les lignes de contact restent vulnérables et ne peuvent être mises à l'abri de tous les accidents possibles. Il peut arriver qu'à la suite d'un coup de foudre, d'une rupture de fils, d'un bris d'isolateur, de dégâts causés par un déraillement ou d'une autre avarie fortuite, la circulation des trains soit plus ou moins perturbée. Aussi a-t-on prévu les moyens de rétablir la situation normale dans les délais les plus courts.

Le personnel d'intervention et les moyens de déplacement.

Il faut, tant la nuit que le jour :
 — pouvoir compter sur le personnel nécessaire ;
 — l'alerter et le rassembler le plus vite possible ;
 — le conduire rapidement sur les lieux de l'accident.

Trouver le personnel ne pose pas de problème. En effet, les travaux normaux d'entretien s'accomplissent jour et nuit. Pour quantité de tronçons de lignes (voies principales, liaisons en voies principales), les mises hors tension diurnes ne peuvent guère dépasser quelques minutes, et c'est la nuit qu'on exécute l'entretien de tels tronçons. A toute heure, le répartiteur est donc certain de trouver une ou deux brigades prêtes à intervenir.

Les brigades travaillent normalement par équipe de cinq hommes ; elles disposent d'autorails, de véhicules rail-route et de camions équipés de tout l'outillage et du matériel indispensables à l'entretien et à la réparation des lignes. Pour ne pas être retardés par les encombrements de la circulation routière, tous les véhicules rail-route et les camions du service des caténaires sont pourvus des dispositifs, sonore et visuel, qui équipent normalement les véhicules de première urgence (feu jaune clignotant et sirène).

L'appel des brigades par radio.

En cas d'avarie, le problème est d'abord et surtout d'entrer rapidement en communication avec les brigades d'entretien qui peuvent être au travail dans des installations très étendues, en pleine voie ou encore en train de se déplacer avec leurs véhicules.

A cette fin, les répartiteurs E.S. disposent du réseau téléphonique. Mieux encore, certains d'entre eux utilisent, dans quelques secteurs, les émetteurs de radio équipant les centres routiers qui desservent les agglomérations à forte densité de population. De tels émetteurs fonctionnent à Bruxelles, Anvers, Louvain et Saint-Trond, et les services des caténaires locaux s'y branchent en parallèle avec les services de camionnage des centres routiers.

L'INTERVENTION DU SERVICE DES CATÉNAIRES EN CAS D'AVARIE AUX LIGNES DE CONTACT



Autorail-catenaire et son antenne.

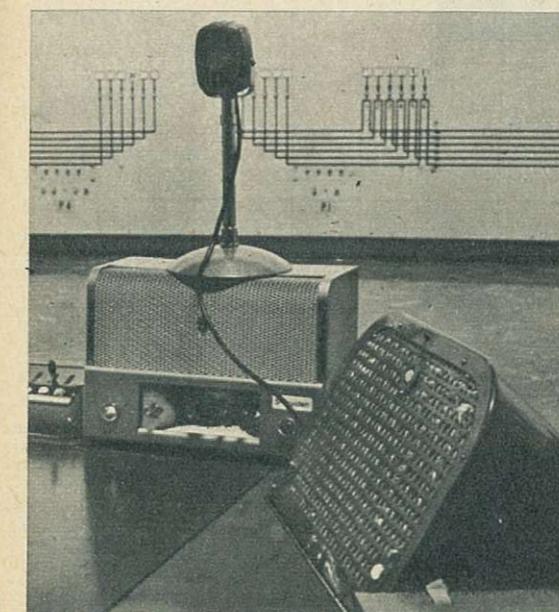


Camion du service des caténaires, équipé de son antenne et du signal visuel à feu clignotant.

LE RAIL



Dans le poste de conduite du véhicule rail-route, un électromécanicien prend note d'un télégramme radio transmis par le répartiteur E.S.



Gros plan sur le poste opérateur utilisant l'antenne de Saint-Trond.

LE RAIL



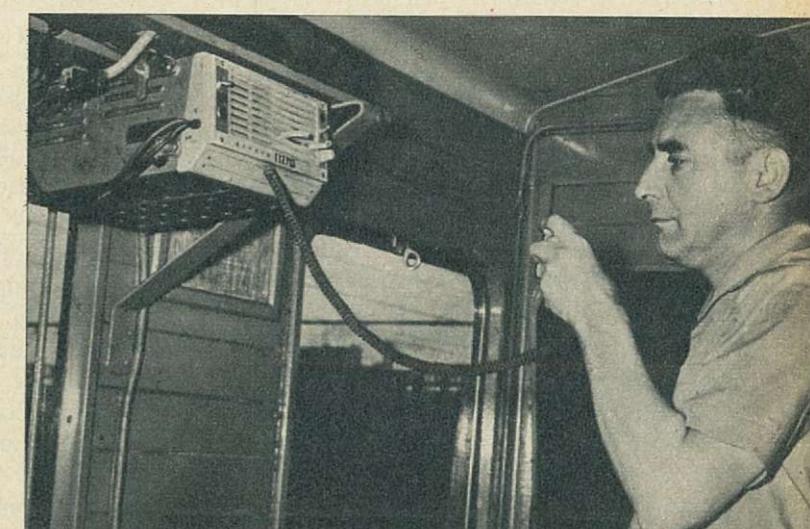
L'installation radio sur le pupitre du répartiteur E.S. de Bruxelles. On distingue les trois postes opérateurs avec leur micro.

C'est ainsi que le répartiteur de Bruxelles dispose, sur son pupitre, de trois postes « opérateurs », respectivement en liaison avec les émetteurs de Bruxelles, de Louvain et de Saint-Trond. Ces postes opérateurs et les émetteurs proprement dits sont reliés par deux paires de fils : l'une pour la transmission de la parole, l'autre pour la télécommande du poste émetteur en position « émission » ou « réception ». Pour éviter d'éventuelles interférences, ces émetteurs possèdent chacun leur fréquence propre. Leur puissance à la sortie (20 W) leur permet un rayonnement d'environ 25 kilomètres, de sorte que la zone d'action du répartiteur se trouve, dans sa quasi totalité, desservie par l'ensemble de ces trois émetteurs.

Les liaisons radio procurent au service des caténaires une aide indéniable. Elles permettent, dans la majorité des cas, l'appel immédiat des brigades, ce qui assure une intervention du personnel dans le plus bref délai.

De surcroît, elles facilitent grandement l'échange des télégrammes entre brigades et répartiteur, lors des demandes de mise hors tension pour travaux d'entretien.

P. Herman.



A bord d'un autorail-catenaire, le contremaître lance un message radio destiné au répartiteur E.S.