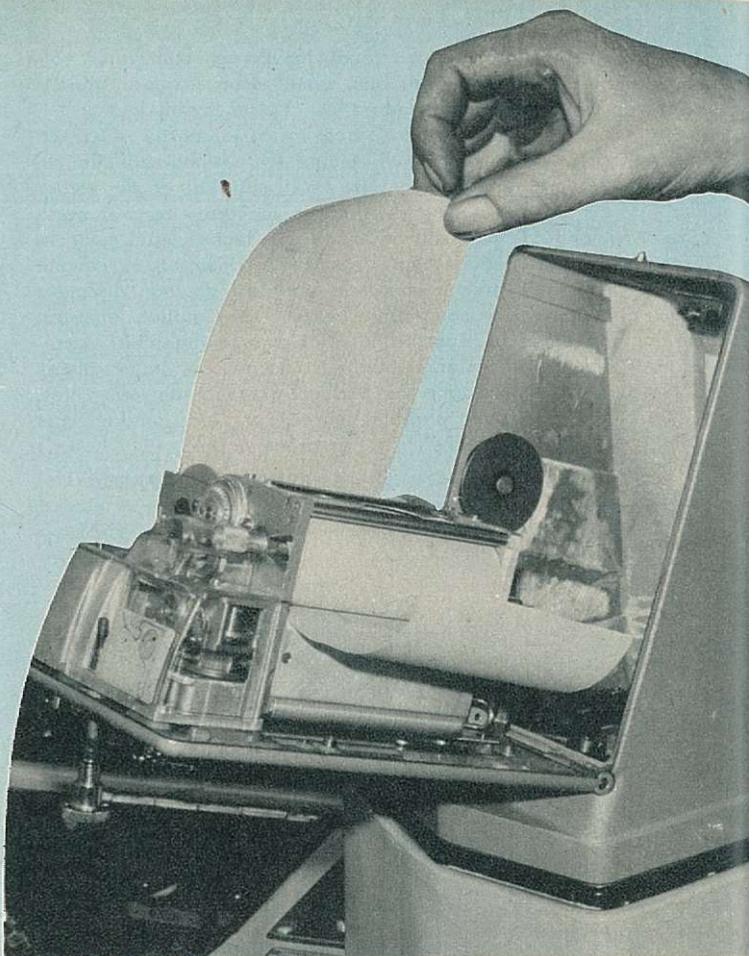


LE CENTRE D'ANALYSE DES BANDES ENREGISTREUSES



Appareil RT 12,
ouvert pour le placement et le retrait des bandes.

ON sait que, sur chaque engin de traction, un appareil muni d'une bande fournit une « copie » des parcours effectués, mais tous les cheminots savent-ils que l'analyse de toutes les bandes enregistreuses s'effectue maintenant dans un seul bureau et que cette nouvelle organisation a renforcé la sécurité du rail ?

Naguère, on contrôlait les bandes enregistreuses dans les ateliers de traction suivant les possibilités locales. Il ne pouvait être question, en l'occurrence, d'obtenir rapidement une analyse systématique et objective de toutes les bandes. Il ne pouvait surtout être question d'obtenir les enseignements que l'on peut tirer maintenant du travail effectué par un personnel spécialisé dans un bureau centralisé.

L'ANALYSE DES BANDES ENREGISTREUSES.

L'analyse des bandes enregistreuses avait trois buts :

- dépister les dépassements de vitesse qui, sans elle, seraient passés inaperçus ;
- contrôler la vigilance des conducteurs ;
- contrôler le fonctionnement des dispositifs d'enregistrement.

La concentration d'analystes spécialisés dans un seul centre permet d'effectuer avec un personnel réduit des contrôles supplémentaires. Alors que ce n'était pas le cas pour toutes les locomotives à vapeur, les locomotives diesel et électriques sans exception sont équipées d'un appareil enregistreur, et de ce fait l'analyse des bandes représente un volume de travail qui, en quelques années, a plus que doublé parce qu'elle concerne un plus grand nombre de bandes et surtout un plus grand nombre de contrôles, comme nous allons voir. Le travail toutefois est effectué par un effectif de trente agents, soit moins de la moitié de l'effectif total qui était chargé de

l'analyse des bandes dans les différents ateliers de traction.

Grâce à la centralisation, le rendement quantitatif a donc fortement augmenté et la qualité du travail s'est améliorée d'une façon remarquable.

Le personnel de maîtrise fournit notamment des bandes-types, des tableaux et un matériel varié de documentation, ce qui permet aux analystes, dont la connaissance des règlements doit être parfaite, de déterminer toutes les infractions à une conduite parfaite.

Quelques chiffres donneront une idée de l'importance du travail mensuel :

- 9.500.000 km de parcours enregistrés sont vérifiés ;
- environ 2.500 feuilles de travail sont envoyées au centre parce qu'elles comprennent une tâche pouvant être contrôlée grâce aux bandes enregistreuses ;
- tous les formulaires délivrés aux conducteurs par les gares et les signaleurs sont analysés en vue de corriger toute anomalie éventuelle dans les ordres donnés par rapport aux règlements ;

- 4.500 bandes analysées sont classées dans les archives ; chaque parcours assuré par n'importe quel engin de traction peut ainsi être retrouvé lorsqu'une demande de renseignements est formulée ;
- toutes ces bandes donnent lieu chaque mois à la rédaction d'une moyenne de 275 bulletins d'irrégularité à charge des conducteurs et du personnel des ateliers et des postes de dépannage, ce qui attire l'attention sur les fautes commises ;
- une cinquantaine d'avertissements sont envoyés aux différents ateliers de traction pour les informer de défectuosités constatées aux engins de traction ;
- divers services de la S.N.C.B. obtiennent les informations qu'ils demandent au sujet :
 - des contrôles sporadiques auxquels les conducteurs sont soumis ;
 - des contestations relatives aux retards ;
 - des calculs des temps de parcours ;
 - des constatations techniques (grâce à ces informations, des nouveautés dans le domaine des organes de traction et de freinage peuvent être surveillées) ;

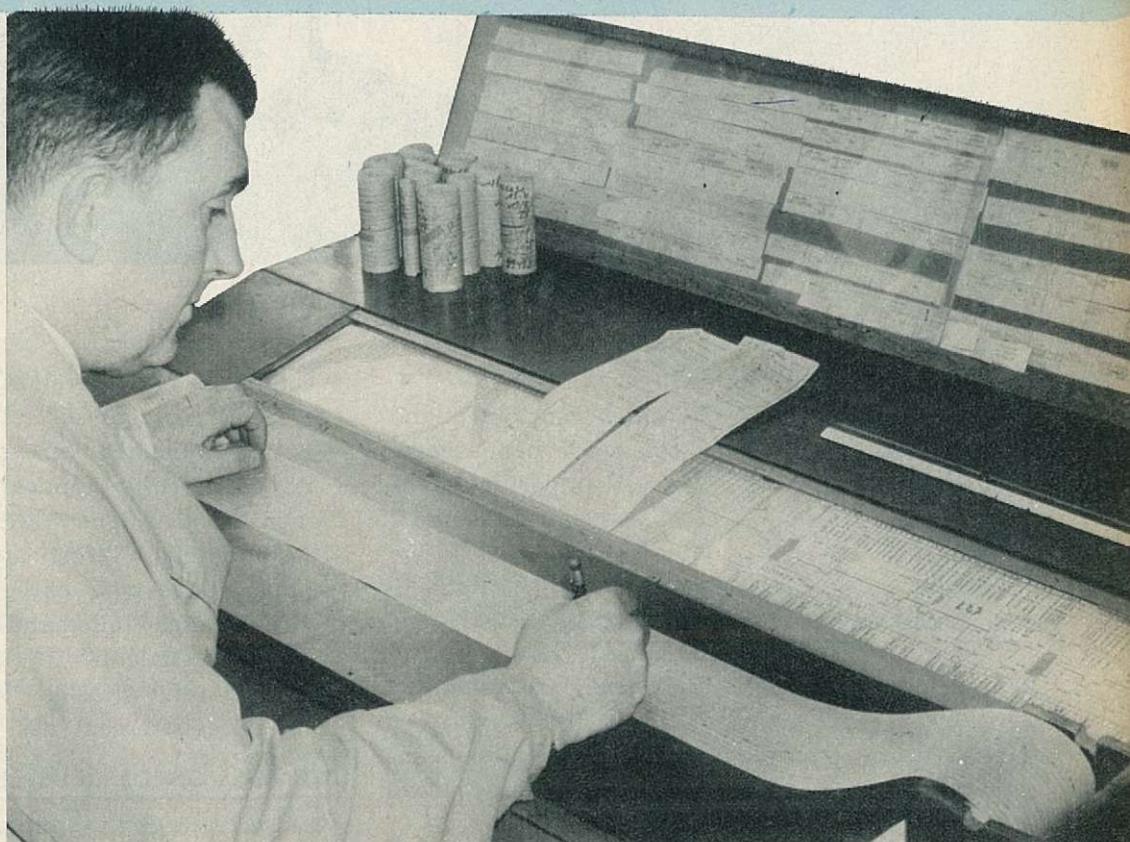
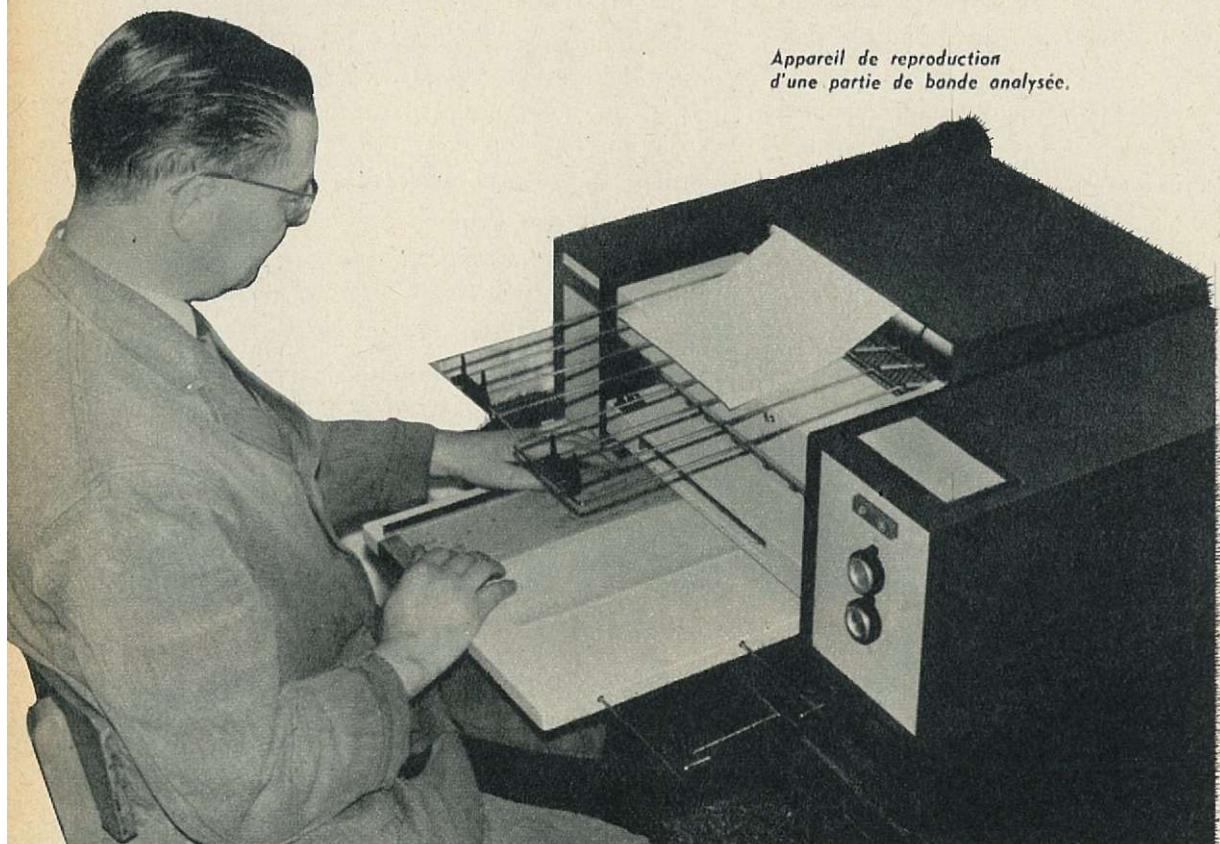


Table d'analyse
des bandes enregistreuses.

LE CENTRE D'ANALYSE DES BANDES ENREGISTREUSES



*Appareil de reproduction
d'une partie de bande analysée.*

- de l'état des crocodiles ;
- des accidents (en cas d'accident, surtout quand la Justice est mêlée à l'affaire, la bande enregistreuse joue un rôle très important dans l'enquête relative au comportement du conducteur).

TYPES D'APPAREILS ENREGISTREURS.

Actuellement, la S.N.C.B. utilise les appareils ci-après :

- les appareils « Teloc », qui enregistrent les passages sur les crocodiles avec polarisation positive des avertisseurs fermés ;
- les appareils « Teloc » perfectionnés qui ont été

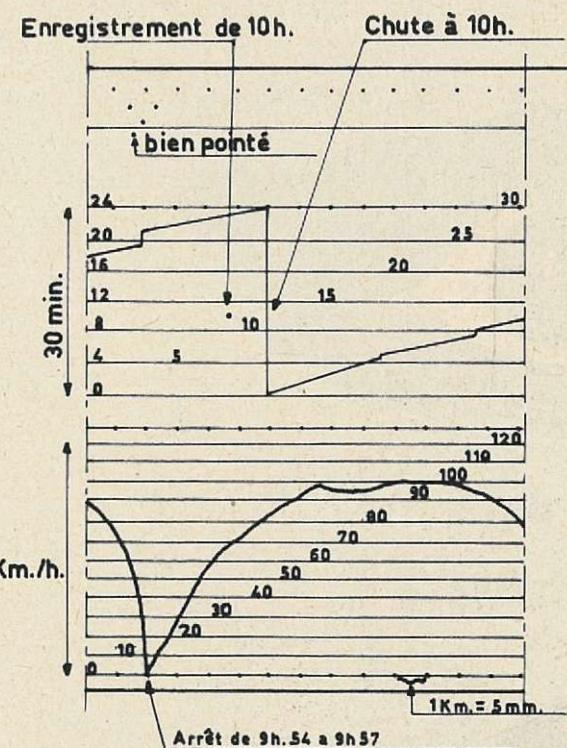
complétés par les relais nécessaires pour enregistrer les passages sur les crocodiles avec polarisation négative des avertisseurs ouverts sur le réseau S.N.C.F. (cette application est envisagée également sur les lignes S.N.C.B.) ;

- les appareils « Teloc » améliorés, complétés par un appareillage pour enregistrer les balises INDUSI sur le réseau allemand (contrôle de la perte de vitesse signalée) ;
- les appareils « Hasler » type RT 12, qui permettent un enregistrement des plus perfectionné.

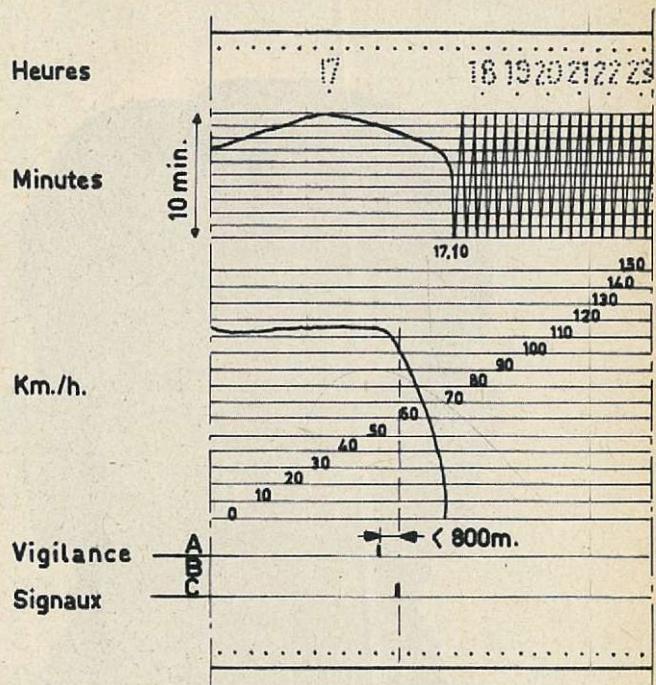
UNE MISSION DE PLUS EN PLUS TECHNIQUE.

La sécurité de la circulation des trains est basée notamment sur le respect des signaux qui règlent

APPAREIL ENREGISTREUR "TELOC"



APPAREIL ENREGISTREUR - R.T. 12



Extraits de bandes enregistreuses.

les parcours des trains, aussi bien dans le domaine de la marche ou de l'arrêt que dans le domaine de la vitesse autorisée.

Pendant longtemps, les crocodiles et les appareils enregistreurs (avec bande enregistreuse et sifflet de vigilance) ont été considérés seulement comme des moyens propres d'une part à aider le conducteur en attirant son attention sur certains signaux, d'autre part à examiner son comportement. Dans son ensemble, le système crocodile-brosse constituait plutôt un moyen de contrôle qu'un auxiliaire technique pour régler les parcours des trains.

Actuellement, les engins de traction sont progressivement équipés d'un appareillage d'arrêt automatique, déclenché par le crocodile en cas de défaillance du conducteur. En outre, les conducteurs sont contrôlés sur la réduction effective de la vitesse à partir du signal d'annonce.

Les 3.000 crocodiles et les 1.200 appareils enregistreurs sont d'un prix modéré compte tenu de l'aug-

mentation de la vigilance et de la sécurité qui en résultent.

La conscience professionnelle des conducteurs et le système du crocodile-brosse, complété par le dispositif de veille automatique, donnent satisfaction. À l'avenir (voir « Le Rail » n° 111, de novembre 1965), on utilisera des dispositifs (balise ou câble posé dans la voie) qui donneront au conducteur un plus grand nombre d'informations s'affichant dans la cabine de conduite même et lui indiquant notamment comment réduire la vitesse et mener le freinage. Avec ces nouveaux dispositifs, le centre d'analyse voit sa mission de contrôle s'étendre à un système de conduite des trains de plus en plus automatique.

Dans cette perspective, le centre d'analyse, sans abandonner son important rôle psychologique au service de la vigilance, devient de plus en plus un service auxiliaire de la technique.

J. MARIEN.