

Depuis 2002, l'AT Kinkempois dispose, comme les ateliers d'Anvers-Nord, Schaerbeek et Merelbeke, d'un tour en fosse destiné à reprofiler les roues du matériel roulant. Petite visite.

## KINKEMPOIS

# Tour en fosse, un travail de précision



**A** Kinkempois, le tour en fosse est installé dans le hall qui abrite aussi le car-wash. "C'est un avantage pour nous", ajoute Benoît Hubin, responsable du tour en fosse et du car-wash de Kinkempois. "Le même personnel peut être utilisé de manière polyvalente au tour ou au car-wash, en fonction des besoins et des priorités. Les ateliers de Schaerbeek, Anvers-Nord et Merelbeke disposent d'un équipement identique, de même que Forest, mais là spécifique pour les rames à grande vitesse."

### Pourquoi reprofiler les roues ?

Les roues du matériel roulant ferroviaire sont en acier. Au fur et à mesure que les trains circulent, les roues tendent à s'user. Le pro-

"Les roues parcourent dans leur vie entre 500.000 et 1.000.000 km. Afin de pouvoir parcourir de telles distances, il est nécessaire de reprofiler les roues."

**Benoît Hubin**



L'avantage du tour en fosse, c'est que nous pouvons reprofiler les roues sans devoir démonter les essieux.

fil peut ne plus être totalement sphérique, il peut y avoir apparition de zones aplaties, de coups, de zones plus usées. Le tour en fosse sert à reprofiler les roues, c'est-à-dire à raboter une fine couche d'acier pour leur redonner un profil sphérique. "Les roues parcourent dans leur vie entre 500.000 et 1.000.000 km", poursuit Benoît Hubin. "Afin de pouvoir parcourir de telles distances, il est nécessaire de reprofiler les roues, soit pour leur rendre une deuxième jeunesse (tous les 300.000 km), soit pour corriger une usure anormale ou un défaut. Les roues disposent d'une couche d'usure d'environ 40 mm."

### Sans démontage de l'essieu

"L'avantage des tours en fosse qui équipent les quatre ateliers, c'est que nous pouvons

reprofiler les roues sans devoir démonter les essieux", ajoute Georges Baiwir, coordinateur de l'équipe du tour en fosse et du carwash. "La machine est très sophistiquée, mais l'opérateur garde une grande importance, le maniement du tour demande une grande expertise. A chaque fois, l'opérateur traite les deux roues en même temps. La vitesse de coupe dépend du type de défaut, cela varie de 40 à 45 minutes en moyenne par essieu, mais cela peut monter jusqu'à 2 heures."

Le tour en fosse est polyvalent : "Nous pouvons traiter la grande majorité du matériel roulant en circulation, aussi bien les locomotives, les rames, les voitures ou les wagons, voire du matériel privé (par exemple d'ArcelorMittal) ou historique", achève Benoît Hubin. ■

## Caractéristiques techniques

Constructeur: Rafamet (Pologne)  
 Modèle: UGE 150 N  
 Commande numérique: Automate Siemens Sinumerik  
 Année de mise en service: 2002  
 Longueur: 5 m 35  
 Largeur: 1 m 96  
 Hauteur: 2 m 15  
 Masse: 26 tonnes  
 Vitesse de coupe moyenne: 60 m/min  
 Puissance totale: 95 kW  
 Puissance d'entraînement des roues: 60 kW  
 Diamètres de roues admissibles: 600 à 1500 mm  
 Temps moyen par essieu: 60 min  
 Nombre d'essieu par an: 2050 (chiffre 2010)  
 Broyeur à copeaux: 7,5 kW  
 Copeaux: 60 tonnes par an