

LE GRAISSAGE DES RAILS

Il a fallu plus de cent ans pour trouver que l'usure des rails serait diminuée si l'on graissait le boudin des roues qui s'applique contre le champignon du rail surtout dans les courbes.

C'est l'année dernière que la première idée de ce graissage est venue d'Angleterre, puis elle a pris corps dans nos Compagnies qui ont étudié les moyens les meilleurs pour lubrifier les roues afin d'éviter l'usure des rails et des boudins.

L'un des meilleurs graisseurs imaginés, en service sur le P.-L.-M., est dû à M. Buclar. L'organe de graissage est une roulette montée sur roulements à billes. À l'intérieur, une cavité forme réservoir d'huile et un disque en matière poreuse communique intérieurement avec l'huile du réservoir.

La roulette de graissage est en contact avec le boudin de la roue et elle est suspendue par une articulation à une potence qui se monte sur la boîte à huile de la roue à graisser. Grâce à son articulation autour d'un axe horizontal, le système de

graissage ne quitte pas le boudin de la roue et il le suit dans ses déplacements latéraux.

Dans les courbes, le boudin subit un frottement de glissement beaucoup plus énergique que le frottement de roulement et c'est la cause de l'usure du rail et du boudin. Le graissage remédie à cela ; il restreint les réparations onéreuses de la voie, ainsi que la réfection fréquente du boudin des roues.

Ainsi une locomotive équipée avec ces graisseurs, en service sur le réseau du Midi, a pu effectuer 24.000 kilomètres avant retouche des boudins des roues, alors qu'auparavant il fallait les réfectionner après 3.000 kilomètres seulement.

L'économie est donc évidente et les essais sont concluants. Que d'argent perdu faute d'avoir découvert plus tôt qu'on pouvait appliquer aux roues des locomotives et des wagons le principe du graissage pour diminuer les frottements.

E. WELSS.