

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Siège social : 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n° 18

17 juillet 1947

LE "SOUFFLAGE".

Chacun comprendra aisément que, sous l'effet des fortes charges qui circulent à grande vitesse sur les voies de chemin de fer - 24 tonnes par essieu, à 120 et même à 140 Kilomètres à l'heure -, le niveau des rails ne reste pas correct. Ce trafic n'y crée évidemment pas des nids de poule comme sur les routes, mais des affaissements qui doivent être corrigés périodiquement.

Ces déformations sont de deux ordres: celles qui sont visibles lorsque la voie n'est pas chargée et celles qui se produisent au passage des trains.

Les plus anciens parmi les lecteurs se souviennent certainement d'avoir aperçu des équipes de piocheurs occupées à lever la voie et à bourrer les traverses à coups de pioche.

Cette opération aussi lente qu'épuisante, est remplacée depuis des années par le "soufflage", mot dont la signification sera donnée après avoir décrit l'opération.

Né en Angleterre, ce procédé a été perfectionné en France d'où il a été introduit en Belgique.

Le Chef d'équipe commence par déterminer les affaissements qui se produisent au passage des trains, affaissements attribuables au fait que certaines traverses portent sur l'assiette du ballast, alors que d'autres, sont déchaussées

et s'affaissent sous le passage des trains. Ces traverses s'appellent "danseuses" et un instrument, le dansomètre, permet de mesurer en millimètres le vide sous la traverse.

Quant aux déformations visibles, le chef d'équipe recherche d'abord les points hauts de la voie, que son oeil exercé découvre sans difficulté.

Il place ensuite une lunette en un point haut et une mire, graduée en millimètres, à l'autre point haut. Au moyen de la lunette il vise le zéro de la mire et trace ainsi une ligne de visée parallèle au niveau que le rail devrait avoir pour être correct. Il peut ainsi, au droit de chaque traverse, lire la grandeur de l'affaissement qui doit être corrigé pour rétablir le niveau exact entre les deux points hauts.

L'addition, au droit de chaque traverse, des deux sortes de corrections, détermine l'importance du relevage à effectuer

L'équipe passe ensuite au soufflage proprement dit. Celui-ci consiste à lever la voie avec des crics et à introduire, au moyen d'une pelle, une quantité de ballast, de petit format, qui, après tassement par les trains en passage, correspond au relevage à effectuer.

Ce ballast de petit format pénètre dans l'assiette de ballast qu'il fait gonfler comme un soufflé placé dans le four, d'où le terme "soufflage".

Le poseur de voies est ainsi devenu un spécialiste dans son genre.
