

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 26

19 novembre 1947

CONTROLE DE L'ETAT DES VOIES.

Personne n'ignore que les routes se détériorent rapidement sous l'effet du passage des véhicules automobiles dont le poids par essieu ne dépasse guère les 3.000 kilogrammes. Que dire dès lors d'une voie de chemin de fer parcourue par des locomotives, dont le poids des essieux atteint 24.000 k. remorquant de fortes charges à des vitesses élevées ? Se doute-t-on, par exemple, que pour substituer le trafic routier au trafic ferroviaire journalier sur la ligne de Bruxelles à Liège il faudrait faire passer toutes les 8 secondes et ce, pendant 24 heures consécutives, un camion chargé de 5.000 kilogrammes.

Il se comprend dès lors que les voies d'un chemin de fer, quelle qu'en soit la solidité, se déforment et qu'il faut en assurer périodiquement la révision.

Ces déformations prennent des formes différentes; tantôt les deux rails de la voie s'affaissent de la même quantité, ailleurs, un rail s'affaisse plus que son vis-à-vis, l'écartement entre rails se modifie et le tracé se déforme.

Ces défauts influencent défavorablement non seulement le confort des voyageurs, mais, à certain degré, la sécurité de la circulation.

Tous les chemins de fer disposent d'instruments manuels pour mesurer ces défauts, mais leur emploi est lent, coûteux et ne laisse aucune trace permanente.

Certains grands réseaux possèdent des véhicules dotés d'instruments qui enregistrent graphiquement et exactement ces défauts. La construction de ces voitures est conçue de manière à éliminer les mouvements de la caisse sous l'effet des ressorts, des jeux, etc.

En faisant circuler ces véhicules sur les lignes au début de la campagne d'été on dépiste la nature et l'amplitude des

défauts; l'analyse des graphiques indique avec précision les tronçons de voie dont la correction immédiate s'impose, ceux dont la révision devra être effectuée au cours de la campagne et, enfin, les parties de voies restées correctes. La comparaison des graphiques relevés à la fin de la campagne avec ceux pris au début permet de déterminer la qualité du travail effectué.

La Société Nationale des Chemins de fer français a bien voulu nous prêter gracieusement la voiture très perfectionnée qu'elle possède. Un parcours de 2.000 kilomètres de voies a pu être effectué en 5 jours, au début de 1947; non seulement tous les défauts de la voie ont été enregistrés, mais on a pu réaliser une économie appréciable par la détermination exacte des tronçons de voies qui ne devaient subir aucune révision. Un nouvel enregistrement aura lieu fin octobre en vue de vérifier la qualité du travail exécuté sur les parties de voie qui ont été soumises à révision.
