

euvelage ne saurait amener d'accident grave, sinon la production de fissures avec faible venue d'eau. L'essentiel est, dans le cas présent, d'assurer une bonne cimentation des fissures du terrain et de ramener la venue d'eau au strict minimum. L'absorption de ciment par le terrain dépend précisément de la forme de ces fissures : on rencontre parfois des vides provenant de la dissolution du calcaire, souvent aussi remplis par de la calcite. »

EXTRAIT D'UN RAPPORT

DE

M. J. VRANCKEN

Ingénieur en chef-Directeur du 10^e arrondissement des Mines, à Hasselt,SUR LES TRAVAUX DU 1^{er} SEMESTRE 1927.

Charbonnages de Beeringen

Butoirs de waggonsnets.

Une amélioration qui, aux Charbonnages de Beeringen, a été apportée au mode de construction des butoirs des waggonsnets de transport, mérite d'être signalée.

Les waggonsnets du type primitivement adopté étaient d'une contenance de 760 litres et mesuraient 1^m,686 de longueur, 1^m,060 de hauteur et 0^m,750 de largeur.

La caisse (fig. 1) reposait, par l'intermédiaire de deux longérons L, sur les deux trains en acier coulé, à roues de 400 millimètres, avec doubles rangées de billes S. K. F.

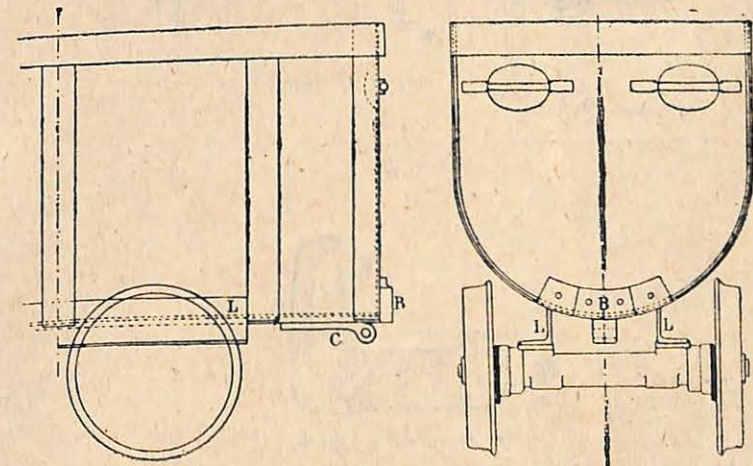


FIG. 1.

Les butoirs étaient constitués par deux pièces d'acier coulé B, de 30 millimètres d'épaisseur, simplement rivées à la paroi inférieure de la caisse et laissant un jeu de 40 millimètres entre les bords supérieurs des caisses des deux wagonnets en contact.

Par suite des chocs, les berlines se déformaient et, le jeu cessant d'exister, la mise en contact direct des bords supérieurs des caisses devenait une cause fréquente de blessures pour les ouvriers.

On a radicalement remédié à cet inconvénient, par la disposition suivante (fig. 2) : Les butoirs, représentés en coupe à la fig. 3, ont été renforcés; leur surface est légèrement convexe et, au lieu

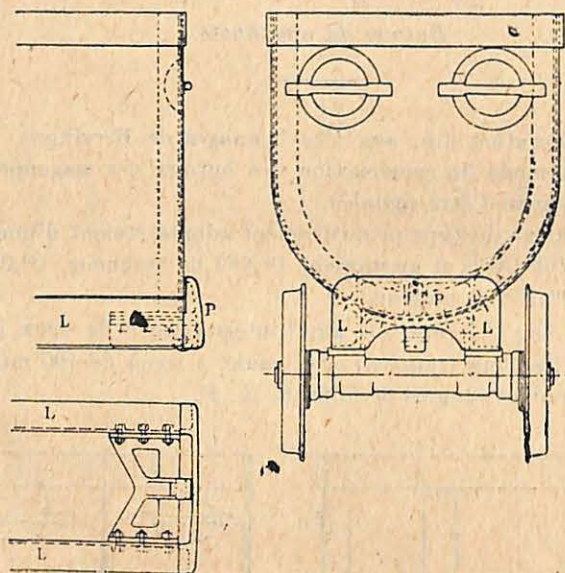


FIG. 2.

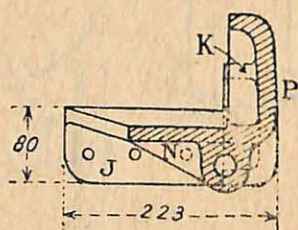


FIG. 3.

d'être fixés directement à la caisse du wagonnet, ils sont rivés aux extrémités des longerons L, prolongés à cet effet jusqu'à l'extrémité de la caisse. Les pièces J servent à la fixation du butoir aux longerons et un renfort inférieur N forme l'œillet destiné à recevoir la goupille d'attelage. La plaque P porte en outre des nervures K destinées à épauler les ailes supérieures des longerons L.

Le reste du wagonnet n'a subi d'autre modification qu'une surélévation de la caisse de 4 centimètres, de manière à porter la capacité à 777 litres.

La caractéristique de la modification consiste donc dans le fait que le choc se porte sur les longerons et non plus sur la caisse. Ainsi sont évitées les déformations et des déchirures préjudiciables à la bonne conservation du matériel, en même temps qu'a été supprimée une cause d'accidents.