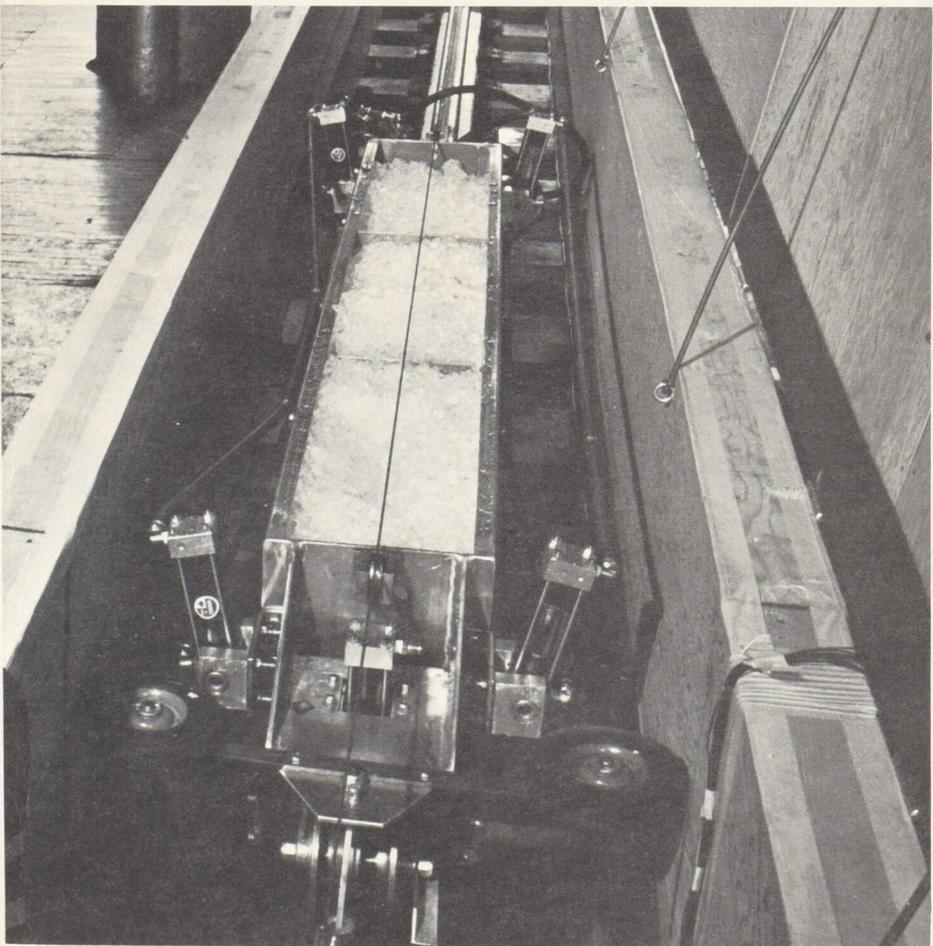


*Photo du haut: Au laboratoire, MM Koch et Ringer examinent une maquette expérimentale du dispositif pour refroidir les rails.  
En bas: Le dispositif vu de près.*

*Herman Koch and Mr. Ringer (top) examine experimental laboratory model of rail cooler on which the design of the operational unit will be based. Below—close up view of experimental cooler.*



Au Conseil, le laboratoire de cryologie, dont le chef est M. T. R. Ringer, a trouvé la réponse de la façon suivante. Un dispositif creux, toujours empli de glace grâce à une machine à glace qui l'alimente, glisse sur les rails à une vitesse de 40 pieds par minute. A mesure qu'avance le dispositif, la glace fond sur les rails puis cette eau est vaporisée sur place de sorte que les rails se refroidissent efficacement.

Selon M. Ringer, ce dispositif permettra d'enlever en grande partie les restrictions saisonnières à l'ancrage des rails. Il précise que parfois les fluctuations de la température quotidienne sont telles que l'on peut employer et le dispositif de chauffage et celui de refroidissement dans une seule et même journée.

Au début des expériences, nous informé M. Bachmeier, l'on pensait que ces deux façons de stabiliser la température des rails ne seraient pas praticables entre octobre et avril. Toutefois, les résultats des tests préliminaires au printemps à l'ouest d'Edmonton, en automne à Ottawa, et en hiver au nord de Toronto ont démontré que le dispositif de chauffage fonctionne efficacement même dans des conditions extrêmes de froid. Par conséquent, la pose des rails soudés pourra s'effectuer toute l'année durant.

M. Wakely, ingénieur adjoint responsable de l'entretien des rails pour le Canadien Pacifique, est enthousiasmé par les résultats. D'abord, les rails soudés dureront deux fois que les rails classiques, et assureront un voyage beaucoup plus confortable. Et, il prévoit que la pose coûtera beaucoup moins cher, étant donné que le propane nécessaire aux becs ne dépasse pas \$50 pour une distance d'un mille tandis qu'à présent l'ancrage des rails coûte environ 20 fois plus. D'ailleurs, il est à noter que chaque joint boulonné à coûté environ \$8; il y en a 270 par mille et les rails boulonnés des lignes principales totalisent 4.000 milles, on comprendra donc facilement pourquoi il s'enthousiasme ainsi. M. Wakely a ajouté qu'au cours des 15-20 prochaines années, sa compagnie a l'intention de remplacer tous les rails boulonnés par les rails soudés et il doute que l'on revienne jamais aux rails boulonnés, sauf sur des lignes secondaires.