

DURAIL J' présente...

NOS LOCOMOTIVES ELECTRIQUES



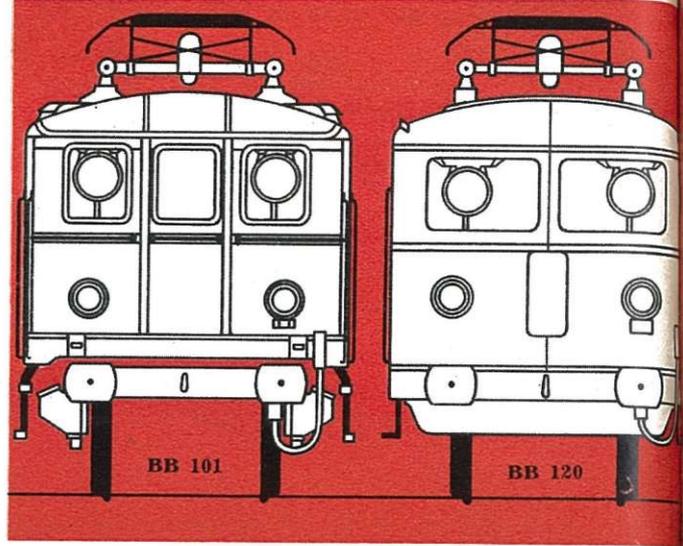
L'histoire des locomotives électriques en Belgique remonte à 1943, année où l'on entreprit l'étude des vingt BB 101. Ces locomotives, fournies à partir de 1949, furent inspirées par les réalisations françaises d'avant-guerre. En effet, sous l'occupation, nos ingénieurs ne pouvaient obtenir de renseignements précis sur ce qui se préparait à l'étranger, et les performances des dernières BB françaises répondaient aux exigences belges de l'époque. Les 101 ont accompli leur service sans défaillance et leur robustesse est devenue proverbiale. Ce sont des machines mixtes, du type court, à bogies attelés. Ces locomotives étaient, à l'origine, destinées à remorquer des trains de marchandises entre Monceau et Anvers-Nord, des omnibus et des semi-directs, ainsi qu'à pousser les trains à vapeur traversant la jonction.

Pour remorquer des trains rapides à voyageurs, il fallait plus de puissance et de vitesse. En 1946, la S.N.C.B. commanda, en même temps que les BB 101, deux groupes de trois prototypes : les BB 120 et 121, dont les résultats serviraient de base aux extensions futures du parc. Dans les deux types, on a amélioré la stabilité par le grand écartement entre bogies, ce qui a amené un allongement de la caisse et un espace plus vaste pour loger l'appareillage.

L'électrification des lignes d'Ostende et de Liège entraîna la commande, en 1952, de 50 locos mixtes à grande vitesse, type 122. Ces machines ont été conçues en partant des 120 et 121. On y retrouve d'ailleurs, perfectionnés ou simplifiés, les éléments qui firent leurs preuves sur ces dernières.

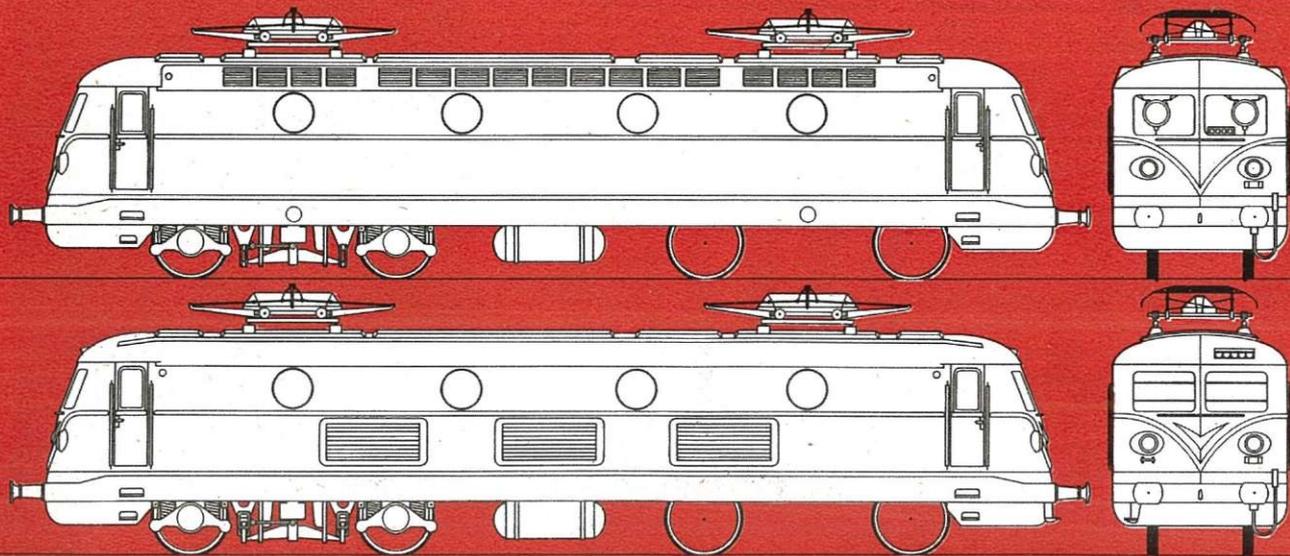
Au nombre de 83, les BB 123 sont entrées en service en 1955. En principe, elles sont identiques aux 122, à quelques points près. Comme elles étaient destinées à la ligne Bruxelles-Luxembourg, qui comporte de longues rampes de 16 mm. par mètre, leur poids a été augmenté, et elles sont munies du freinage électrique à récupération. Les ouïes d'aspiration de l'air nécessaire pour refroidir les moteurs de traction et les résistances de démarrage ont été prévues dans la caisse, tandis que, sur les 122, elles sont situées dans la toiture.

Les BB 122 et 123 sont des machines remarquables, dignes de la haute tradition ferroviaire belge !



CARACTERISTIQUES DE NOS BB

TYPE	101	120	121	122	123
Longueur H.T. (m.)	12,890	17,180	16,300	18,000	18,000
Largeur caisse (m.)	2,980	2,900	2,900	2,915	2,915
Hauteur caisse (m.)	3,730	3,730	3,750	3,755	3,755
Hauteur pantos abaissés (m.)	4,435	4,435	4,435	4,400	4,400
Nombre de moteurs	4	4	4	4	4
Suspension des moteurs	par le nez	par le nez	totale sur châssis de bogie	par le nez	par le nez
Puissance en chevaux	2.200	2.700	2.800	2.560	2.560
Poids (kg.)	82.500	81.000	81.000	81.500	93.300
Vitesse max. (km/h.)	100	125	130	125	125



En haut:
BB
122
★
En bas:
BB
123

