

**POUR
MIEUX SERVIR
LA CLIENTÈLE**

L'A.C. Cuesmes transforme du matériel inutilisé en wagons surbaissés de fort tonnage

Notre Société, qui modernise et étend son matériel de transport, a chargé l'A.C. Cuesmes de transformer d'anciens wagons spéciaux à bogies, inutilisés, en wagons surbaissés de fort tonnage.

L'objectif de ces transformations est de laisser libre, particulièrement en hauteur, la plus grande section possible du gabarit de chargement, pour le transport de charges lourdes et de grand encombrement.

Le dernier wagon transformé peut transporter une charge de 60 T., uniformément répartie sur 8 m. de longueur, le plancher de la partie surbaissée venant sous charge, à 625 mm. du rail, ce qui constitue une cote particulièrement basse pour un véhicule de ce genre. Le chargement peut ainsi avoir une hauteur de 3 m. 655 dans le gabarit « passe-partout » et de 3 m. 975 dans le gabarit « Etat belge », et un profil ayant les dimensions du gabarit de chargement, réduit en largeur de 90 mm. de chaque côté pour tenir compte des passages en courbe, soit 2 m. 968 dans la plus grande largeur.

De l'ancien wagon, seuls les bogies ont été réutilisés. Ces bogies, à trois essieux, conçus pour une charge utile de 50 T., ont été vérifiés et renforcés.

Le châssis a été étudié, réalisé et entièrement soudé par les services de l'A.C. Cuesmes. La partie surbaissée, de 8 m. de longueur utile, se compose de quatre poutrelles Grey 42 1/2 DIR et de deux cornières de 180 x 180 x 20 mm. en bordure, le tout, assemblé par six traverses, formant un tablier d'une largeur de 2 m. 520. Ce tablier est réuni aux caissons d'about par des cols de cygne de section en I, obtenus par soudage d'ailes de 308 x 40 mm., cintrées à la forge, à une âme découpée dans des tôles de 20 mm. d'épaisseur. La différence de niveau entre tabliers de caissons et tabliers surbaissés est de 821 mm.

Le wagon est pourvu : 1°) de freins à air à la tare sur les bogies, commandés par des cylindres de 10 pouces et réglés automatiquement par appareils S.A.B. ; 2°) d'un frein à main sur l'un des bogies.

Le garde-corps et la vis de frein à main sont escamotables pour pouvoir effectuer le chargement frontal d'engins qui ne peuvent pas être levés à la hauteur du garde-corps.

La tringle qui lie la timonerie de frein du caisson à celle du bogie est pourvue de genouillères aux extrémités, qui permettront l'inscription dans les courbes de très faible rayon (50 m.).

Les bogies sont pourvus de cercles de giration, et l'espace prévu entre les bogies et les cols de cygne rend possible une rotation complète des bogies autour de leur pivot.

Il suffit donc de déconnecter l'une des genouillères citées plus haut pour passer d'une voie à une autre, perpendiculaire à la première, par l'intermédiaire d'une plaque tournante.

La longueur hors tout est de 22 m. 110 ; la distance d'axe en axe des bogies, de 14 m. 840.

Chargé de 60 T., uniformément réparties sur 8 m. de longueur, le châssis travaille à 9,5 kg. par mm². Aux essais, nous avons relevé une flèche de déformation, entre axes des pivots, de 48 mm. au milieu, soit 1/310 de la portée, et un excès de 2 mm. sur le résultat des calculs effectués en considérant la poutre droite. Le wagon répond aux conditions du R.I.V.

La tare n'étant que de 41 T., le wagon peut transporter 60 T. tant sur les réseaux n'admettant que 18 T. par essieu que sur ceux admettant 20 T. La charge pourra encore atteindre 55 T. sur les réseaux n'admettant pas une charge supérieure à 16 T. par essieu.

Ed. POTIAU.