

LES LOCOMOTIVES DIESEL DE

La seconde phase de dieselisation à la S.N.C.B. comporte l'achat de « locotracteurs », de locomotives de manœuvres, de locomotives de ligne de petite, moyenne et grande puissance et d'autorails. On aurait pu tenter de broser dès à présent un large tableau présentant tous les types d'engins nouveaux. Nous pensons cependant qu'il est préférable de ne pas dépasser la dose, comme on dit, et de les décrire à nos lecteurs au fur et à mesure de leur livraison.

La première fourniture de locomotives diesel de manœuvres comprend 25 locos du type 232 et 42 locos du type 260. Elles sont toutes en service : les premières à Bruxelles-Midi et à Anvers ; les secondes à Gand, à Schaerbeek et à Liège.

Lors de la conception de ces engins, on a tenu note de l'expérience acquise et de tous les progrès techniques, afin d'améliorer les conditions de travail et d'utilisation.

Les deux types sont à trois essieux couplés et à cabine centrale. Ils comportent deux emplacements de conduite disposés en diagonale, d'où desserte aisée et bonne visibilité dans les deux sens de marche. Les moteurs diesel choisis sont rapides. L'insonorisation a été spécialement étudiée pour le confort du personnel de conduite... et le repos des riverains.

Chaque locomotive est équipée d'un microphone et d'un boîtier de commande radio. Le chauffage de la cabine permet d'obtenir une température très douce par les froids les plus rigoureux en utilisant la chaleur de l'eau de refroidissement du moteur diesel.

Le type 232

Les 25 locomotives du type 232 ont été construites par la S.A. Brugeoise-Nivelles.

Le poids total de chaque engin en ordre de marche est de 51 tonnes. Sa longueur entre tampons est de 10,400 m. et sa hauteur hors tout atteint 4,200 m. La locomotive 232 peut s'inscrire aisément dans des courbes de 75 m. de rayon. L'engin dispose de deux régimes de marche : en manœuvre, la vitesse maximum est de 28 km.-h. ; en ligne, elle peut atteindre 45 km.-h. L'effort maximum au démarrage est de 13 tonnes.

Les approvisionnements prévus permettent une autonomie d'une semaine : 2.400 litres de gasoil, 400 litres d'huile de graissage, 200 litres d'eau de refroidissement et 450 kg. de sable, ce qui est particulièrement intéressant pour les engins éloignés de leur port d'attache.

Le moteur diesel des 24 premières locomotives est du type 6 K 113 HS de la SEM à Gand, qui équipait déjà les autorails type 603. Sa puissance nominale est de 350 ch. ; sa vitesse de rotation, de 1.300 t.-m.

Il est de la catégorie à 4 temps suralimenté et comporte 6 cylindres en ligne. La 25^e loco est équipée d'un moteur Cockerill-Ougrée du type T 175 Co de 400 ch. de puissance nominale et tournant à une vitesse de 1.700 t.-m. Il est aussi de la catégorie à 4 temps suralimenté à 6 cylindres en ligne.

La transmission hydraulique est du type Voith L 37 u, avec inverseur-réducteur Cockerill. La puissance motrice est transmise aux roues par l'intermédiaire d'un faux essieu, muni de manivelles attaquant les bielles.

Le type 260

La S.A. Brugeoise-Nivelles et les Ateliers Belges Réunis se sont partagé la construction des 42 locomotives du type 260.

Le poids total en ordre de marche est de 52 tonnes. La longueur entre tampons atteint 10,45 m. ; la hauteur, 4,25 m. La circulation en courbe est grandement facilitée par le déplacement latéral de l'essieu central. La locomotive est conçue pour permettre deux régimes de vitesse : 60 km.-h. en ligne et 30 km.-h. aux manœuvres. Au démarrage, un effort de 15.000 kg. peut être atteint.

Les approvisionnements sont les suivants : 1.900 l. de gasoil, 330 litres d'eau ; 80 litres d'huile et 390 kg. de sable.

Le moteur Maybach est du type G T 06 A d'une puissance nominale de 650 ch. tournant à 1.500 t.-m. et à 12^e cylindres en V.

La transmission est du type Voith L 37 Zub, avec inverseur-réducteur, système Gmeinder. Les essieux sont attaqués par faux-essieux et bielles.

Ce que les cheminots en pensent

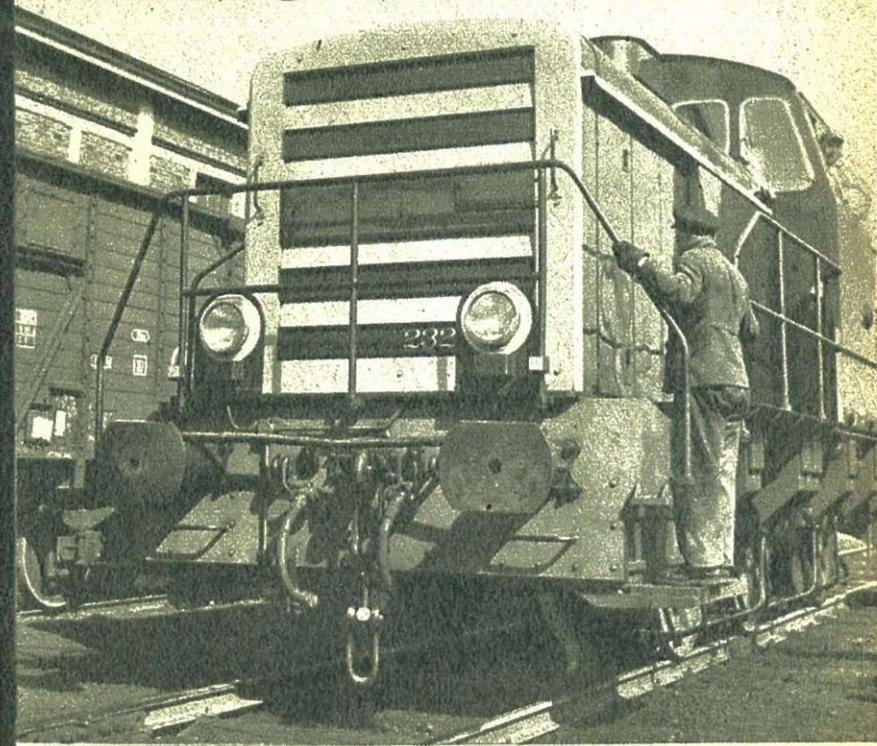
Tout ce qui précède n'est qu'un résumé extrêmement concis des caractéristiques techniques principales des nouveaux engins... et celles-ci, bien sûr, n'intéressent pas Monsieur Tout-le-Monde. Et puis, on pourrait nous accuser, étant juge et partie, de... dorer la pilule. C'est pour ces raisons que nous avons interrogé à votre intention quelques cheminots exerçant des fonctions très différentes : ils vous donnent l'avis des utilisateurs. La parole est à eux !

M. VERSTUYFT, chef de gare de 1^{re} classe à Anvers-Central.

« Je suis enchanté des 232, elles remorquent toutes les rames de voitures sans difficulté aucune et libèrent très rapidement le gril emprunté journallement un très grand nombre de fois... De plus, le voyageur

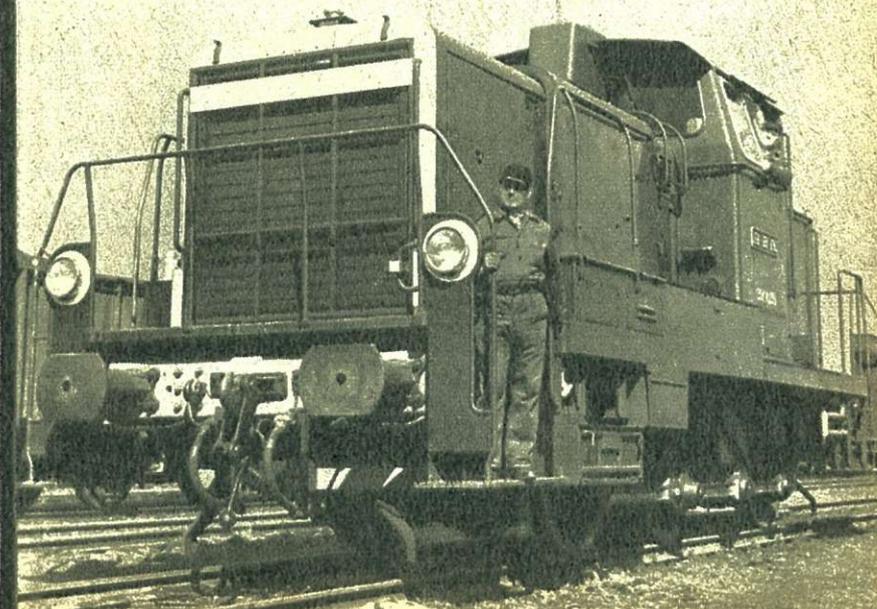
MANOEUVRES

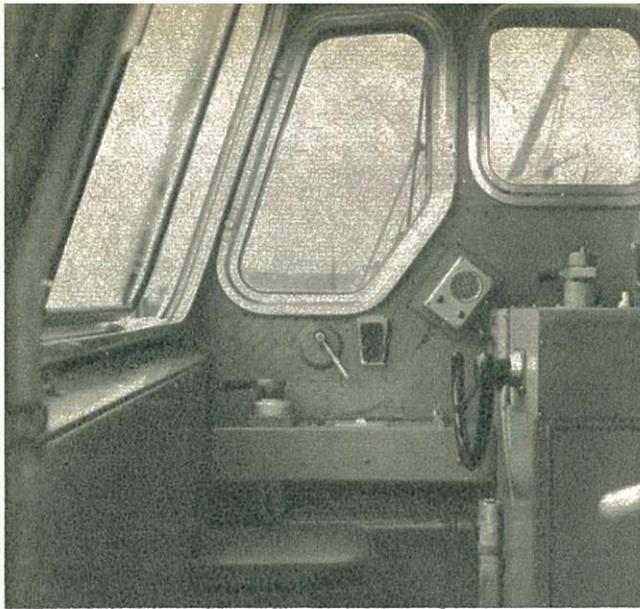
232



et

260





Poste de conduite de la 232



Ce que voit le conducteur



Poste de conduite de la 260

arrivant dans la métropole est favorablement impressionné par l'esthétique nouvelle de ces engins. »

M. GERMAIN, chef de gare principal à Kinkempois.

« Je ne puis comparer la nouvelle loco type 260 qu'à la vieille machine de manœuvres type 53 ; il faut reconnaître que tout est à l'avantage de l'engin diesel.

» Les évolutions dans la gare et la relève des brigades de conduite se font bien plus rapidement. Les pertes de temps, qui étaient dues aux nettoyages des feux, aux prises d'eau et aux soins à apporter à la machine à vapeur, sont pratiquement supprimées.

» Et quelle meilleure visibilité au cours des manœuvres ! En effet, par mauvais temps, le rabattement de la fumée des machines à vapeur dérobait parfois une assez grande partie de la gare au regard du sous-chef ou du cabinier.

» L'appareil émetteur et récepteur de radio est devenu indispensable au temps où nous vivons. Il permet un commandement et une exécution rapides. Par temps de brouillard, le conducteur est mieux guidé.

» Les relations continues entre le sous-chef et le conducteur créent un plus bel esprit d'équipe. »

M. TOUBEAU, conducteur de traction diesel.

« Les derniers mois que j'ai passés comme conducteur de ligne m'étaient devenus pénibles. En effet, je souffrais de l'estomac, des nerfs et de violents maux de tête. Par décision médicale, j'ai été affecté au service des manœuvres. Bien sûr, il n'a pas suffi de me faire changer d'attribution pour faire disparaître tous mes maux, mais quel changement malgré tout ! L'insonorisation très poussée des bruits du moteur, le chauffage en hiver, l'aération en été et le chauffe-plat qui me permet de réchauffer mes aliments ont nettement amélioré mes conditions de travail.

» Tous les organes que j'ai à visiter et à soigner sont aisément accessibles. L'éclairage, disposé à des endroits bien choisis sous le capot et au-dessus des bielles d'accouplement des roues, me permet de préparer et de visiter la machine avec autant de facilité la nuit que le jour. »

M. MAGNEE, chef-manœuvre en gare de formation de Kinkempois.

« Au début, j'avais un peu peur de ces nouvelles machines plus rapides que les types 53 vapeur, car je n'ai plus 20 ans. Mais les marchepieds spacieux et les mains courantes bien disposées m'ont rapidement rassuré. La facilité avec laquelle le conducteur peut se déplacer d'un côté à l'autre de son poste de conduite me facilite beaucoup le travail. Les passerelles transversales avant et arrière me permettent de passer d'un côté à l'autre de la machine en toute sécurité pendant la marche. Et, grâce à la T.S.F., j'entre rapidement et sans mal en communication avec la cabine... »

En faut-il plus pour vous convaincre que l'utilisation de ces nouveaux engins a amélioré le service ? Ils ont permis au personnel d'œuvrer dans de meilleures conditions à une besogne plus intéressante, plus propre et exigeant moins de dépenses physiques, tout en faisant réaliser des économies très sensibles...

Comme premier bilan, ce n'est déjà pas si mal.

A. Vanden Eynde.