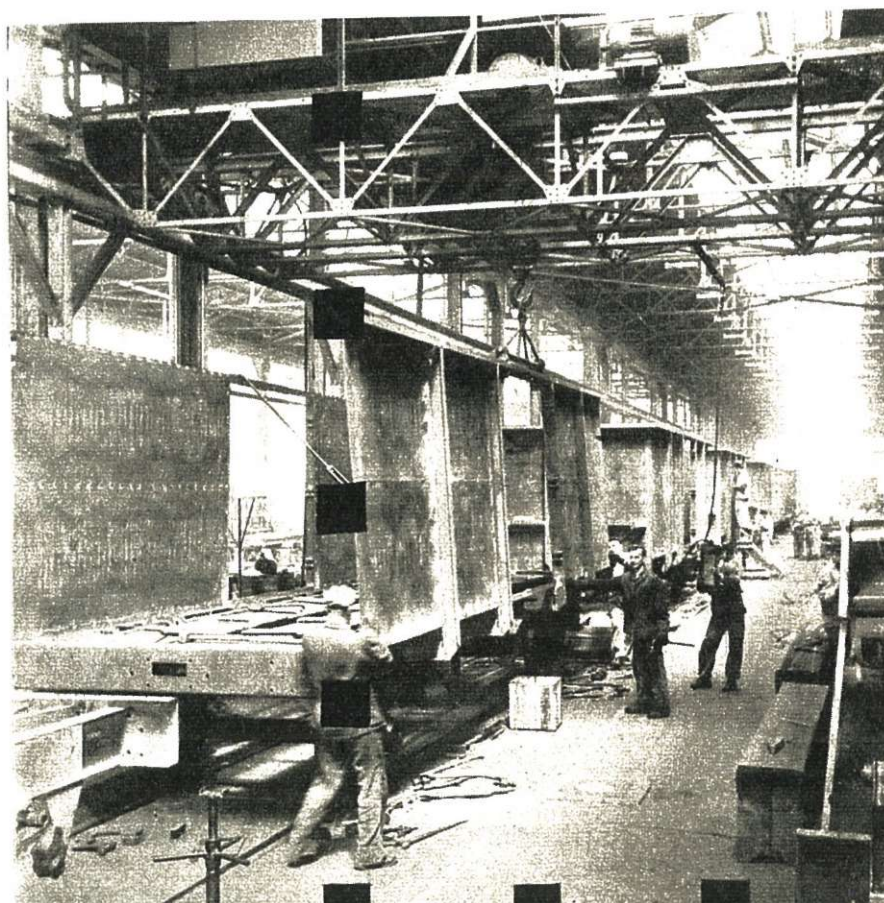


APRÈS DEMONTAGE
DE LA CAISSE :
RÉPARATION DU CHASSIS



MONTAGE
DES PAROIS LATÉRALES



WAGONS TOMBEREAUX

A

TOITURE ENROULABLE

POURSUIVANT sa politique de modernisation du matériel de transport, notre Société a décidé d'équiper d'une toiture enroulable cent wagons tombereaux faisant partie d'une série de véhicules, construits en Allemagne de 1942 à 1944, qui nous avait été allouée après les hostilités au titre de butin de guerre. La transformation de ces véhicules a été décidée pour mettre au plus tôt à la disposition de l'Exploitation un matériel dont elle a un urgent besoin.

En effet, pour le transport des produits métallurgiques laminés ou étirés à froid, comme les tubes, les profilés spéciaux et les tôles fines, pour celui des panneaux de bois ou de fibre de bois, de rouleaux de papier et, d'une façon générale, de tous les produits craignant l'humidité, les véhicules à toiture enroulable conviennent mieux que les tombereaux ordinaires parce que la bâche dont on recouvre ceux-ci pour protéger de la mouille exige beaucoup de temps de main-d'œuvre et n'offre pas une garantie parfaite.

C'est l'A.C. Cuesmes qui a été chargé de transformer les caisses en bois des wagons avant que ceux-ci soient remis à l'industrie privée pour le montage, à la partie supérieure, d'un rideau horizontal en alliage léger s'enroulant manuellement sur un tambour.

Châssis

L'ancien châssis a été prolongé par un avant-corps de 500 mm rivé à une extrémité, afin de loger contre une paroi d'about de la caisse le tambour du volet et son mécanisme de commande.

Le plancher en chêne est constitué comme le plancher d'un wagon fermé, l'assemblage des frises étant assuré par des tenons à mi-épaisseur de 12 mm.

Caisse

L'ossature et le panneautage sont formés de profilés et de tôles en acier mi-dur au cuivre (A 52 HS).

La longueur intérieure est de 8,692 mètres, la largeur de 2,472 mètres et la hauteur libre sous le toit de 1,980 mètre.

La caisse est pourvue de deux portes carrées (2 m × 2 m), ce qui permet aux engins de manutention des gares de pénétrer dans le wagon à partir d'un quai latéral lors des opérations de chargement ou de déchargement.

Les parois d'about sont fixes et constituées de profilés de larges dimensions.

La largeur de la caisse a été choisie avec le souci de donner à celle-ci la plus grande hauteur possible compatible avec le respect du gabarit « RIV ».

Toiture

La toiture, enroulable à partir d'une extrémité du wagon, est constituée de lames agrafées en alliage léger (Al Mg 3) d'un millimètre et demi d'épaisseur et de 100 millimètres de largeur.

Le profil « plat bombé », qui est breveté, confère à chaque lame une grande résistance. Le rideau glisse dans des capots glissières d'un profil spécial assurant le guidage du toit et formant des cheneaux de récupération pour la pluie. Un bombement transversal augmente la raideur du toit et facilite l'écoulement de l'eau.

La toiture étant fermée, deux hommes peuvent s'y poser sans produire de déformation permanente.

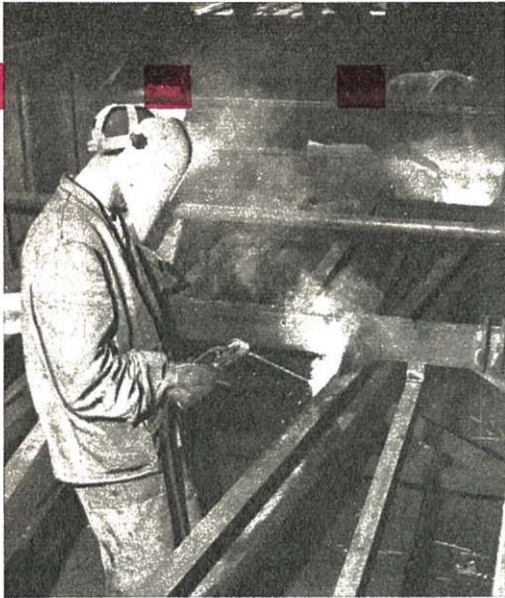
Les mécanismes des diverses commandes, de construction rationnelle et robuste, sont facilement accessibles pour l'entretien. Les articulations sont munies de roulements à billes.

Les manœuvres d'ouverture et de fermeture s'exécutent aisément de chaque côté du wagon à partir d'un quai haut ou du sol en moins de deux minutes, par un seul opérateur.

Un scellement douanier simple et efficace est prévu.

Roulement, suspension et frein

Les essieux admettant une charge de 20 tonnes au rail sont munis de boîtes à rouleaux et ont un écartement de 6 mètres. La suspension est du type « longue à doubles anneaux ».



Ces organes modernes ainsi qu'un frein modérable au serrage et au desserrage avec régime « marchandises-voyageurs » pourvu d'un alternateur « vide-charge » rendent ces véhicules aptes à circuler en toute sécurité dans des trains à grande vitesse jusqu'à 100 km/h.

De plus, les wagons sont équipés d'un frein à volant manœuvrable du sol.

Charge utile

La charge maximale admise en régime ordinaire est de 27,5 tonnes ; elle est réduite à 23 tonnes en régime accéléré (100 km/h).

*
**

Outre cette application sur cent wagons existants, la toiture enroulable sera montée sur une série de nouveaux wagons du type U.I.C. à construire.

H. BERIOT.

