



LES 230



« La gare de Ciney recevra le locotracteur n° 230.001 le 1-4-61. » Cette phrase laconique et anodine — qui avait tout l'air d'un poisson d'avril — marqua cependant le début de la réalisation pratique d'une modification importante dans la méthode d'exploitation des gares. En effet, dans certaines régions, les caboteurs — petits trains « départementaux » de marchandises — ne circulaient que quelques fois par semaine, et ces convois étaient remorqués par des locomotives à vapeur de forte puissance, groupées naturellement en séries, suivant un roulement rigide. Il était très difficile de déroger à cette organisation malgré le désir du service de l'Exploitation d'accélérer les dessertes et de mieux satisfaire la clientèle.

Pour assouplir le service dans une mesure aussi large que possible, il a été décidé de doter les gares de moyenne importance de leurs engins de traction propres, conduits

LE RAIL

par des agents dépendant du chef de gare et se trouvant à l'entière disposition de ce dernier pour effectuer les manœuvres à la gare d'attache et la desserte des gares situées dans un rayon limité.

A partir des mois d'avril et de mai 1961, égrenées le long de la ligne du Luxembourg, les gares de Ciney, d'Ottignies, de Gembloux, de Marloie et de Jemelle ont été dotées de locotracteurs diesel, engins très sobres, remplaçant les locomotives à vapeur ayant un trop bon appétit.

La conduite

Il ne suffit cependant pas que le chef de gare puisse utiliser à son gré un ou deux engins ; encore faut-il qu'il ait également à sa disposition un certain nombre d'agents initiés à la conduite. C'est ainsi que, fraternellement mêlés, des chauffeurs de locomotives à vapeur et des manœuvres de gare ont suivi ensemble un cycle théorique de deux semaines, complété par un cycle pratique de la même durée. Bien qu'ayant parfois accompli un nombre respectable d'années de service, les nouveaux conducteurs, dotés d'une vocation tardive quelque peu provoquée, ne se sont pas moins révélés être des élèves attentifs et studieux. Point n'est besoin d'un cours d'une telle amplitude uniquement pour desservir l'engin. Mais le nouveau mode d'exploitation exige que le conducteur néophyte s'occupe seul de son engin et qu'il le connaisse suffisamment non seulement pour le conduire intelligemment... et sans casse, mais aussi pour le dépanner.

Caractéristiques

Le nouveau tracteur — petit cousin simplifié des gros engins diesel de route — n'en est pas moins une locomotive complète. Elle est dérivée des petites locomotives utilisées dans nombre de grosses usines, mais elle a été améliorée — les cheminots sont gens difficiles — à beaucoup de points de vue.

Le locotracteur type 230 possède un châssis coulé extrêmement robuste pesant 17 tonnes. Son poids total est de 35 tonnes. Il est équipé d'un moteur Cockerill-Ougrée à 4 temps du type 4-175 Co à 4 cylindres. L'alésage et la course sont tous deux de 175 mm. Sa puissance continue effective à 1.850 tours par minute est de 240 chevaux.

La transmission possède un embrayage mécanique, un convertisseur de couple hydraulique, un inverseur donnant les marches avant et arrière et un réducteur à partir duquel la puissance est transmise aux essieux par deux bielles. Un changeur de gammes permet de disposer au choix de deux vitesses différentes à utiliser d'après les conditions de remorque.

Les réservoirs à gas-oil, d'une contenance de 350 litres, permettent une belle autonomie.

Le locotracteur ne possède qu'un frein direct. Par ailleurs, il remorque des véhicules équipés du frein automatique. Dans le but de pouvoir néanmoins commander le second par le premier, un relais d'inversion est utilisé. Cet appareil permet au conducteur de faire varier à volonté la pression dans la conduite générale des wagons.

L'empattement réduit à 1 m. 900 permet une circulation aisée en toutes circonstances et dans les raccorde-

ments... les plus mal entretenus. Les longueurs hors-traverses et hors-tout sont respectivement de 5 m. 385 et de 6 m. 625. La largeur est de 2 m. 930 et la hauteur totale est de 3 m. 390, c'est-à-dire qu'il a été possible de munir ce petit « coucou » d'une cabine de conduite spacieuse et commode comprenant de nombreux accessoires de sécurité et de confort. Citons pêle-mêle deux strapontins, une trompe, un tableau de bord complet, quatre essuie-glaces, un indicateur de vitesse et un tachymètre avec totalisateurs, des supports pour disques rouges et drapeaux, un extincteur, un radiateur de chauffage, un filet à bagages, un chauffe-gamelle, un cendrier, sans oublier le dispositif d'homme mort avec pédale (à chaque emplacement de conduite) dédoublée par un bouton-poussoir installé à l'appui de chacune des fenêtres latérales.

Autre nouveauté : l'entretien journalier est assuré par le conducteur lui-même, tandis que les travaux à plus grande périodicité sont effectués par une équipe mobile d'ajusteurs se déplaçant à bord d'une camionnette spécialement aménagée, dépendant de la remise de Ronet.



Depuis quelque temps déjà, même les autorails avaient quitté la ligne 125, Ciney-Yvoir. La nature y reprenait ses droits et l'herbe envahissait la voie. Seul le halètement d'une locomotive type 29 venait encore de temps à autre troubler le silence de la sauvage vallée du Bocq et la quiétude des jolis villages qu'elle abrite. Mais, le 1^{er} avril, y est apparu un jouet de géant, un petit locotracteur vert et jaune, assorti au tendre feuillage des bouleaux et aux flamboyants genêts, mettant à nouveau en fuite lièvres et faisans...

A. VANDEN EYNDE.