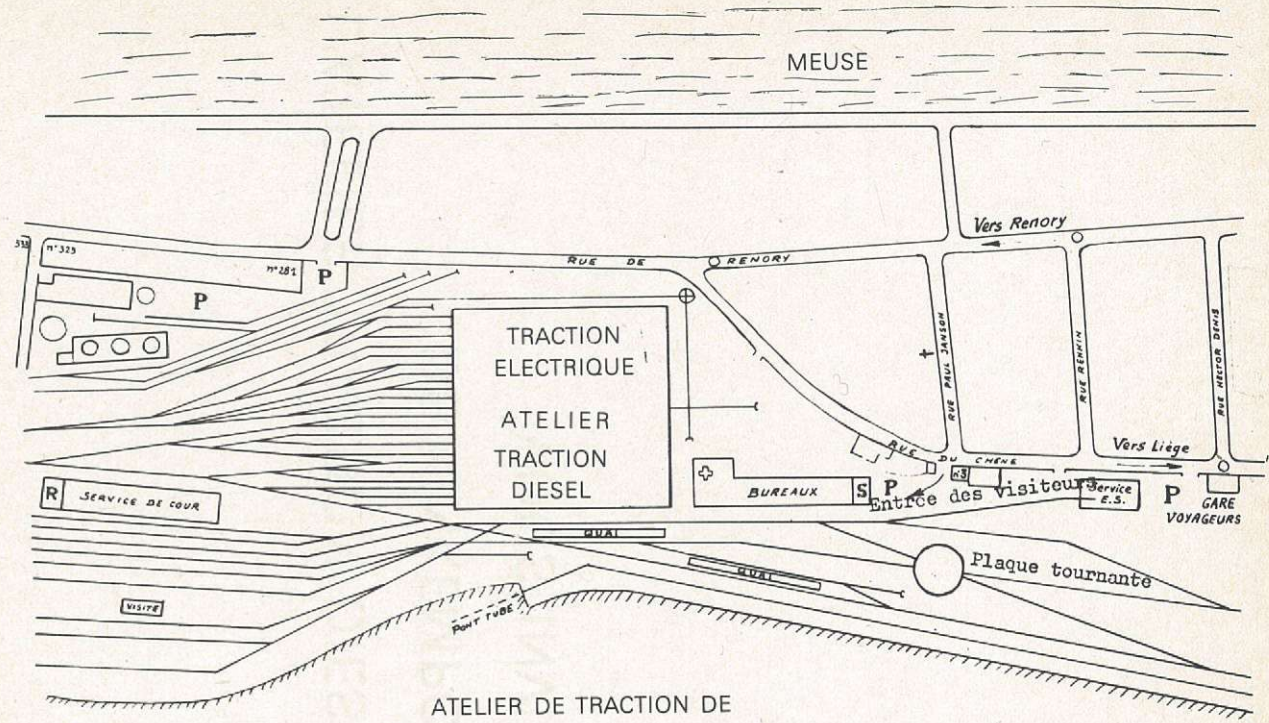


L'ATELIER TRACTION DIESEL
DE KINKEMPOIS
VOUS INVITE



L'ATELIER TRACTION DIESEL
DE KINKEMPOIS
VOUS INVITE



GARE DE FORMATION

ATELIER DE TRACTION DE
KINKEMPOIS

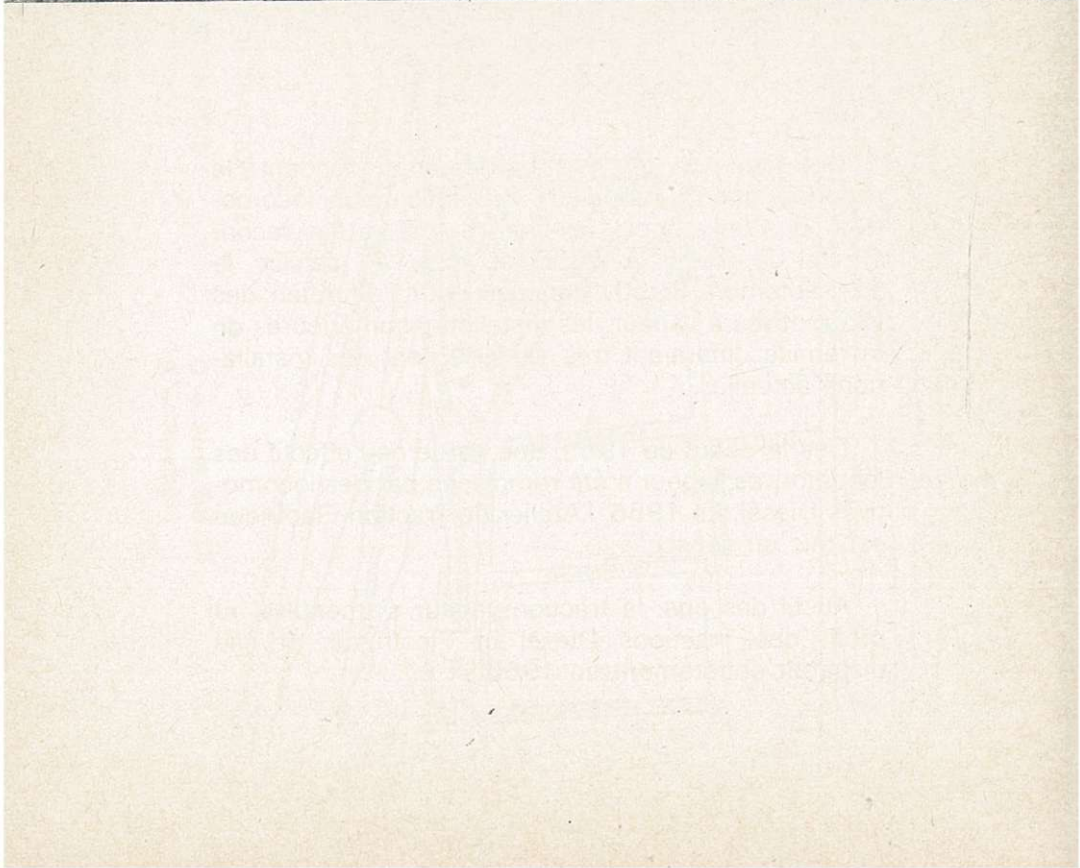
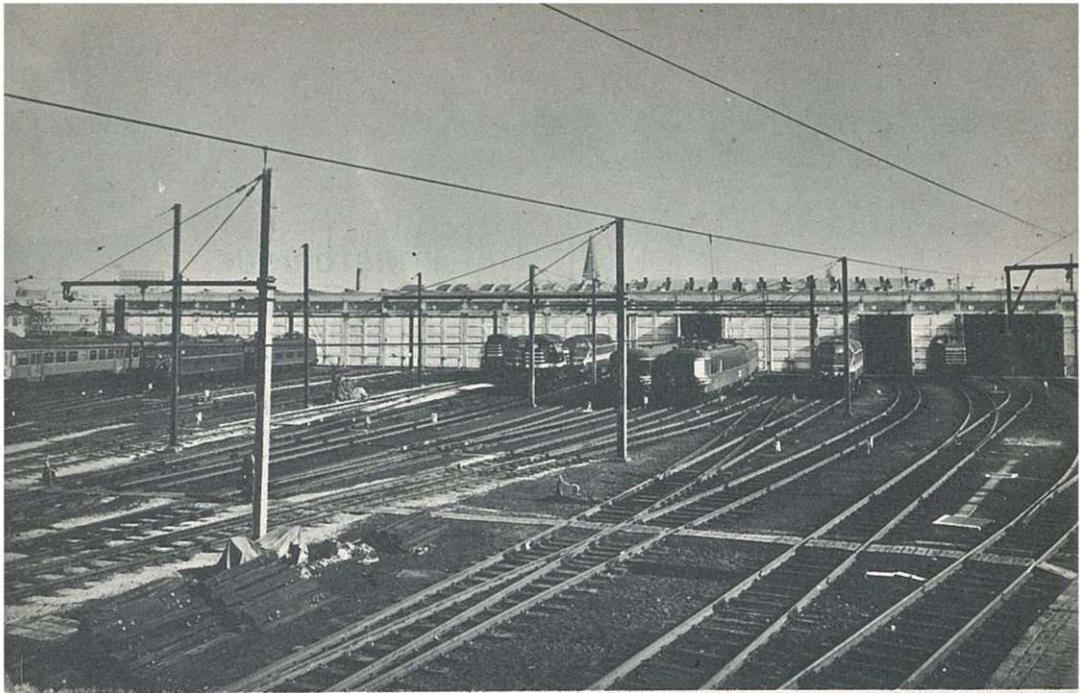
O = Arrêt Bus 25
P = Parking

HISTORIQUE.

Détruite par les bombardements pendant la seconde guerre mondiale, la remise aux locomotives de Kinkempois (ex-Nord-Belge) a été reconstruite de 1946 à 1950 et mise en service le 12 septembre 1950. Conçues pour l'entretien des locomotives à vapeur, les installations intérieures de la remise différaient très sensiblement des installations actuelles.

Dès le début de 1955, une partie de l'effectif des locomotives vapeur a été remplacée par des locomotives Diesel. En 1956, l'Atelier de Traction Electrique est mis en service.

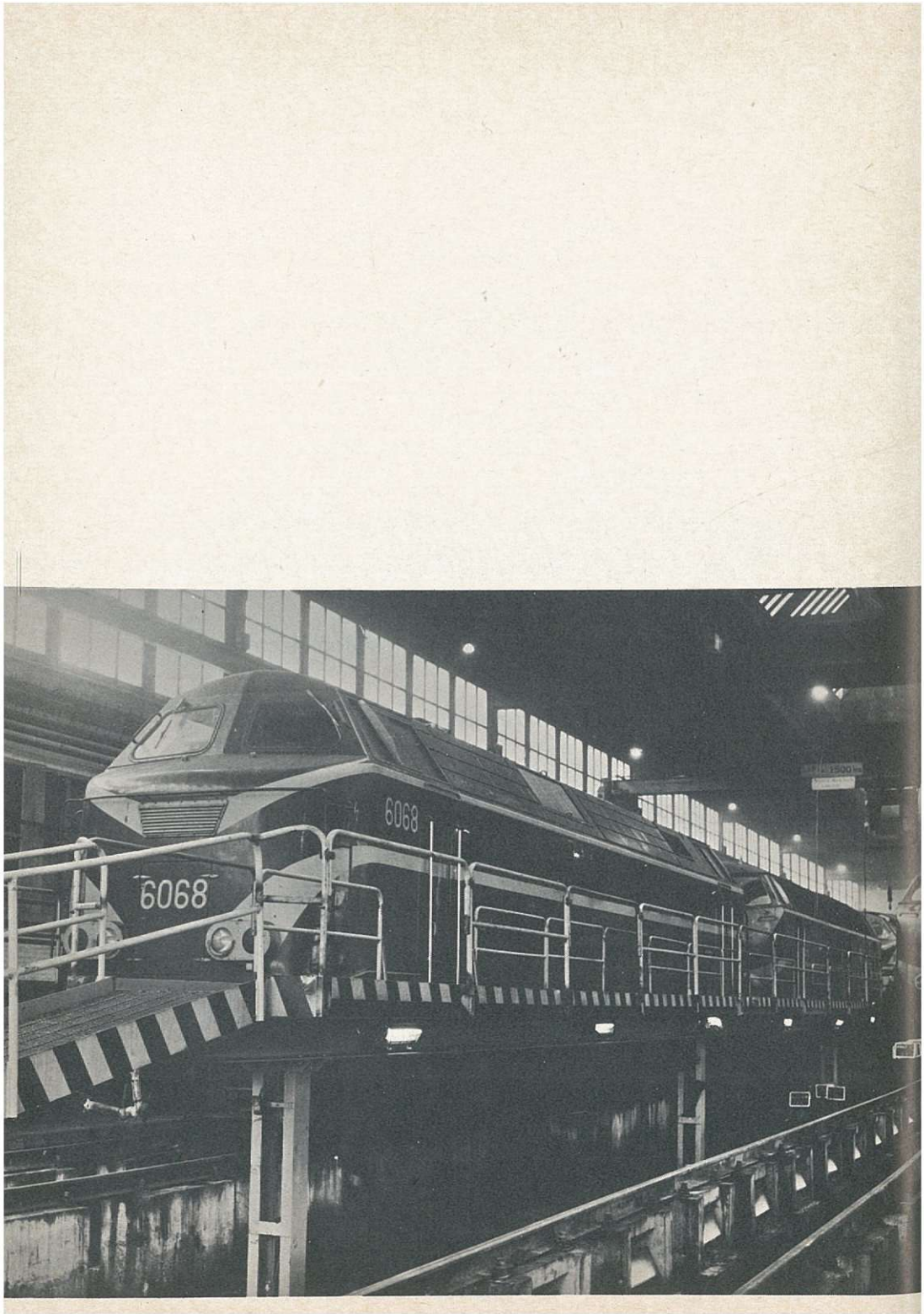
Au fil des ans, la traction vapeur s'amenuise au profit des Tractions Diesel et Electrique, et elle disparaît entièrement fin 1966.



A dater de cette époque, la remise de Kinkempois devient **l'Atelier de Traction de Kinkempois**, groupant sous sa gestion :

- l'Atelier de Traction Diesel à Kinkempois;
- l'Atelier de Traction Subordonné Electrique à Kinkempois;
- l'Atelier de Traction Subordonné Diesel à Montzen;
- l'Atelier de Traction Subordonné Diesel à Gouvy;
- le Dépôt de Conducteurs de Traction Electrique à Liège;
- le Dépôt de Conducteurs de Traçtion Electrique et Diesel à Welkenraedt;
- le Centre d'Entretien courant de wagons à Voroux;
- les Centres de Réparations Rapides de wagons de Kinkempois, Gouvy, Visé et Montzen;
- les Postes de Visite de wagons de Ans, Bressoux, Chertal, Flémalle, Gouvy, Kinkempois, Micheroux, Monsin, Montzen, Seraing, Tilleur et Visé;
- les postes d'Entretien de voitures de Liège, Voroux, Welkenraedt et Gouvy.

L'ensemble de ces services occupe près de 1 500 agents.



ATELIER DE TRACTION DE KINKEMPOIS.

L'Atelier de Traction Diesel et Electrique de Kinkempois est le service le plus important de l'unité administrative, il occupe plus de 700 agents.

1. MISSION.

Sa mission est triple :

- a) maintenir en ordre de marche 94 locomotives Diesel, 6 locomotives électriques quadricourant et 137 automotrices électriques;
- b) effectuer en toute sécurité et avec le maximum de régularité la remorque de trains de toutes natures;
- c) intervenir d'urgence en cas de dépannage.

Pour assurer ces différentes tâches, l'Atelier de Traction dispose :

- a) **d'un service d'entretien** qui doit effectuer les révisions et les réparations nécessaires pour maintenir le matériel en parfait ordre de marche.

Les engins de traction subissent, en atelier, un entretien prévu suivant un programme établi par la Direction et dont la périodicité est fixée à :

- 10 000 km pour les locomotives Diesel de route;
- 3 000 km pour les locomotives Diesel de manœuvre;
- 30 jours calendrier pour les automotrices électriques;
- 20 jours ouvrables pour les locomotives quadricourant série 18.

En outre, l'atelier effectue des révisions intermédiaires à 400 000 et 1 200 000 km aux locomotives Diesel de route.

- b) **d'un service de cour** qui, 24 heures sur 24, fournit au Service de l'Exploitation, le personnel et les engins de traction nécessaires pour assurer la remorque des trains.

Les trains à remorquer sont groupés, suivant leur nature et le type d'engin moteur, dans des séries distinctes dont l'ensemble constitue le roulement. Le roulement est donc la succession régulière et périodique des services des locomotives et du personnel.

- c) **d'un service de contrôle** dont le rôle est d'examiner les locomotives et de déterminer les travaux à effectuer par le service d'entretien.

En plus des examens journaliers effectués par le personnel de conduite, il existe deux sortes de contrôles :

- les contrôles dits de **sécurité** qui ont lieu :
tous les 1 000 km pour les locomotives Diesel de route, une fois par semaine pour les locomotives Diesel de manœuvre;
- les contrôles **approfondis** qui se situent la veille ou le jour même des travaux d'entretien.

En ce qui concerne les engins électriques, les contrôles approfondis ont lieu :

tous les 15 jours pour les automotrices électriques ;
tous les 5 jours pour les locomotives quadricourant, série 18.

- d) **d'un service général** qui est chargé de l'entretien des machines-outils, fixes et portatives, des appareils de levage et de manutention, du matériel de soudage et découpage, des installations de distribution de gasoil, huile, eau, sable, air comprimé, de l'éclairage et de la force motrice et de l'exécution des travaux spéciaux.
- e) **de deux trains de secours**, dont un est équipé d'une grue de 35 tonnes, et pourvus du matériel nécessaire pour le relevage des véhicules et engins de traction.

**

2. EFFECTIFS DES LOCOMOTIVES DIESEL, DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES ET DES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES.

Locomotives Diesel.

- 1 locomotive série 50 développant 4000 CV.
 - 34 locomotives série 55 développant 1950 CV.
 - 10 locomotives série 60 développant 1400 CV.
 - 6 locomotives série 62 développant 1425 CV.
 - 18 locomotives série 73 développant 750 CV.
 - 25 locomotives série 82 développant 650 CV.
- soit au total 94 locomotives.

Les locomotives séries 55, 60 et 62 servent à la remorque des trains de voyageurs et des trains de marchandises.



Les locomotives séries 73 et 82 remorquent des trains de marchandises locaux et assurent des services de manœuvres dans les gares de triage et de formation.

Les locomotives série 73 assurent notamment la remorque des transports de fonte liquide entre Cockerill-Seraing et Cockerill-Chertal.

Locomotives électriques.

6 locomotives série 18 développant 6050 CV.

Ce sont des locomotives quadricourant qui peuvent rouler à 180 km/h et qui remorquent des trains de voyageurs sur les grandes lignes, notamment Bruxelles et Liège - Paris et Bruxelles - Cologne.

Automotrices électriques.

78 AM 1954 développant 1000 CV.

37 AM 1955 développant 1000 CV.

22 AM 1956 développant 1000 CV.

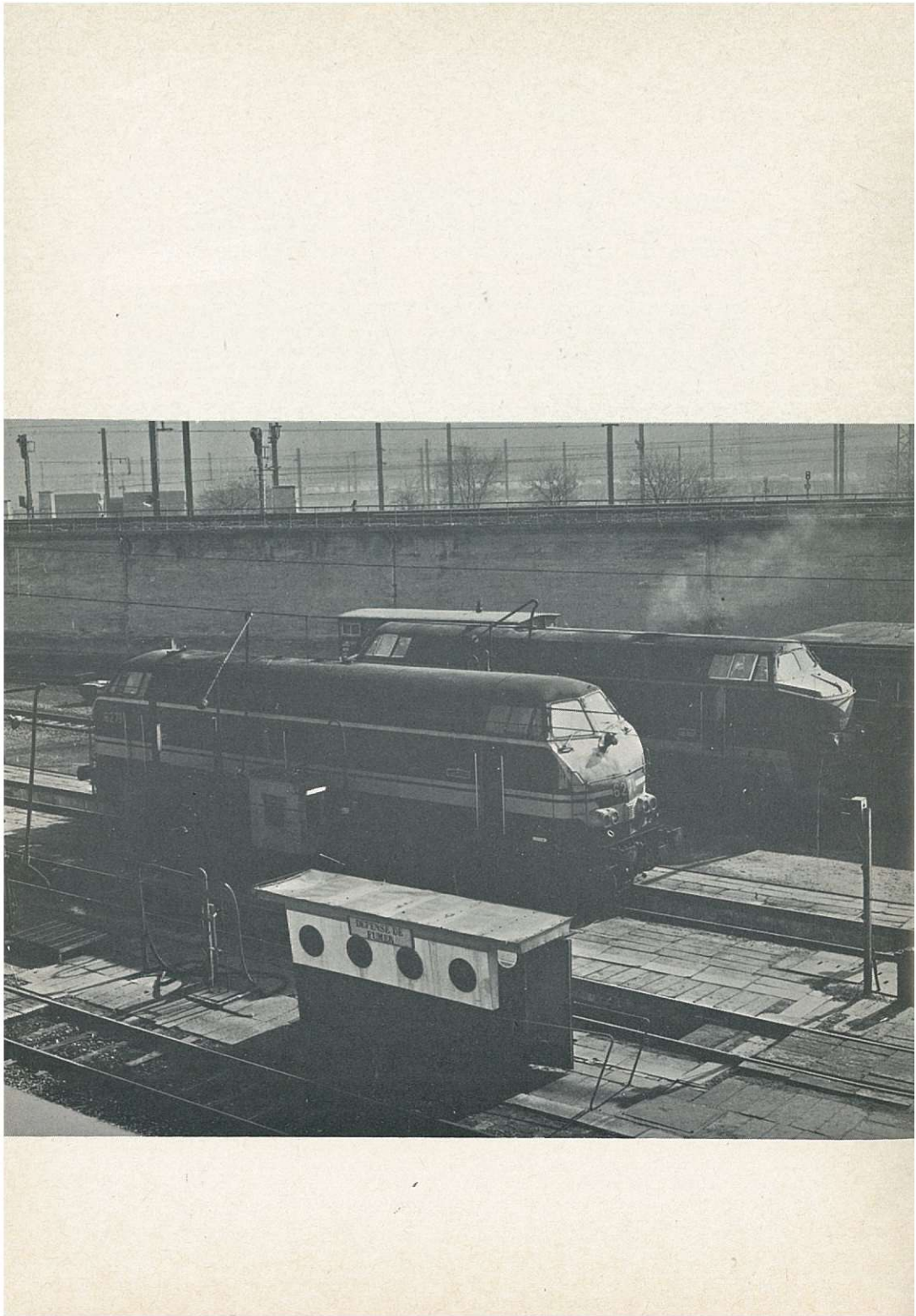
Les automotrices, exclusivement réservées aux transports des voyageurs, sont utilisées pour les liaisons entre les villes importantes du pays : Liège, Bruxelles, Ostende, Mons, Arlon, etc...

*
**

3. PARCOURS KILOMETRIQUES.

Parcours kilométriques effectués en moyenne et mensuellement par l'ensemble des engins de traction de l'atelier de Kinkempois :

- en traction Diesel : 525 000 km.
- en traction électrique : 1 300 000 km.



4. INSTALLATIONS.

Les installations comportent trois bâtiments principaux :

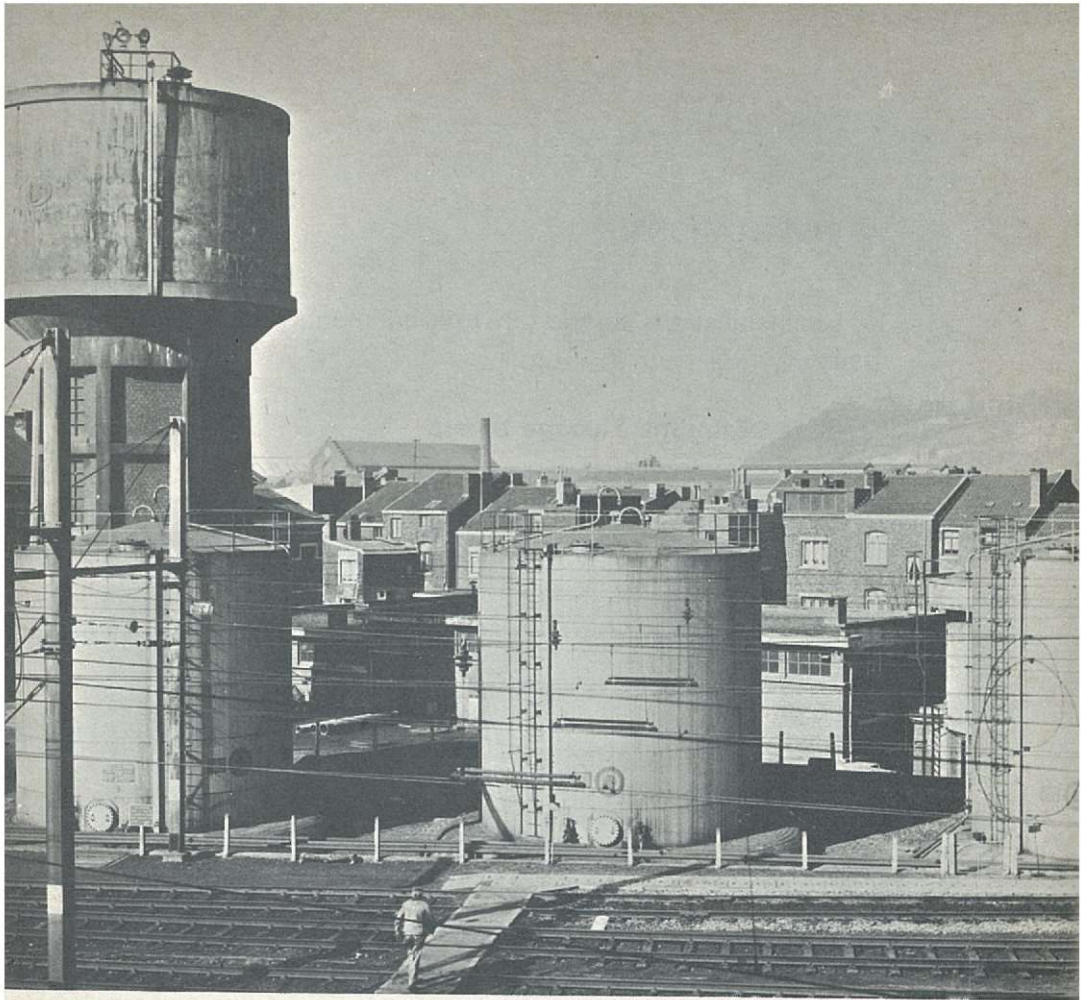
a) **le bâtiment à usage divers :**

comprend : — les bureaux;
— le central téléphonique;
— un réfectoire;
— un vestiaire-lavoir;
— l'infirmierie.

b) **le bâtiment principal où se fait l'entretien et le garage des engins :**

comprend : — 22 voies;
— 10 voies de 90 mètres de longueur;
— 12 voies de 120 mètres de longueur.

La plupart de ces voies possèdent des fosses centrales de travail et des fosses latérales permettant un entretien aisé du matériel et 13 d'entre-elles sont desservies soit par des passerelles permettant l'accès aisé dans la salle des machines des locomotives, soit par des passerelles facilitant le travail sur le toit des engins de traction électrique.



Pour effectuer les opérations de levage des engins Diesel et électriques et les manutentions d'organes lourds tels que bogies, essieux, chaudières de chauffage, compresseurs, etc... les appareils suivants sont judicieusement installés dans l'ensemble de l'atelier :

- quatre ponts roulants (1 de 7,5 tonnes, 2 de 3 tonnes et 1 de 1,5 tonne);
- 3 portiques de levage de 12 et 10 tonnes;
- 2 jeux de vérins de levage de 100 tonnes;
- 4 jeux de vérins de levage de 80 tonnes;
- 2 transbordeurs de bogies d'une force portante de 30 tonnes.

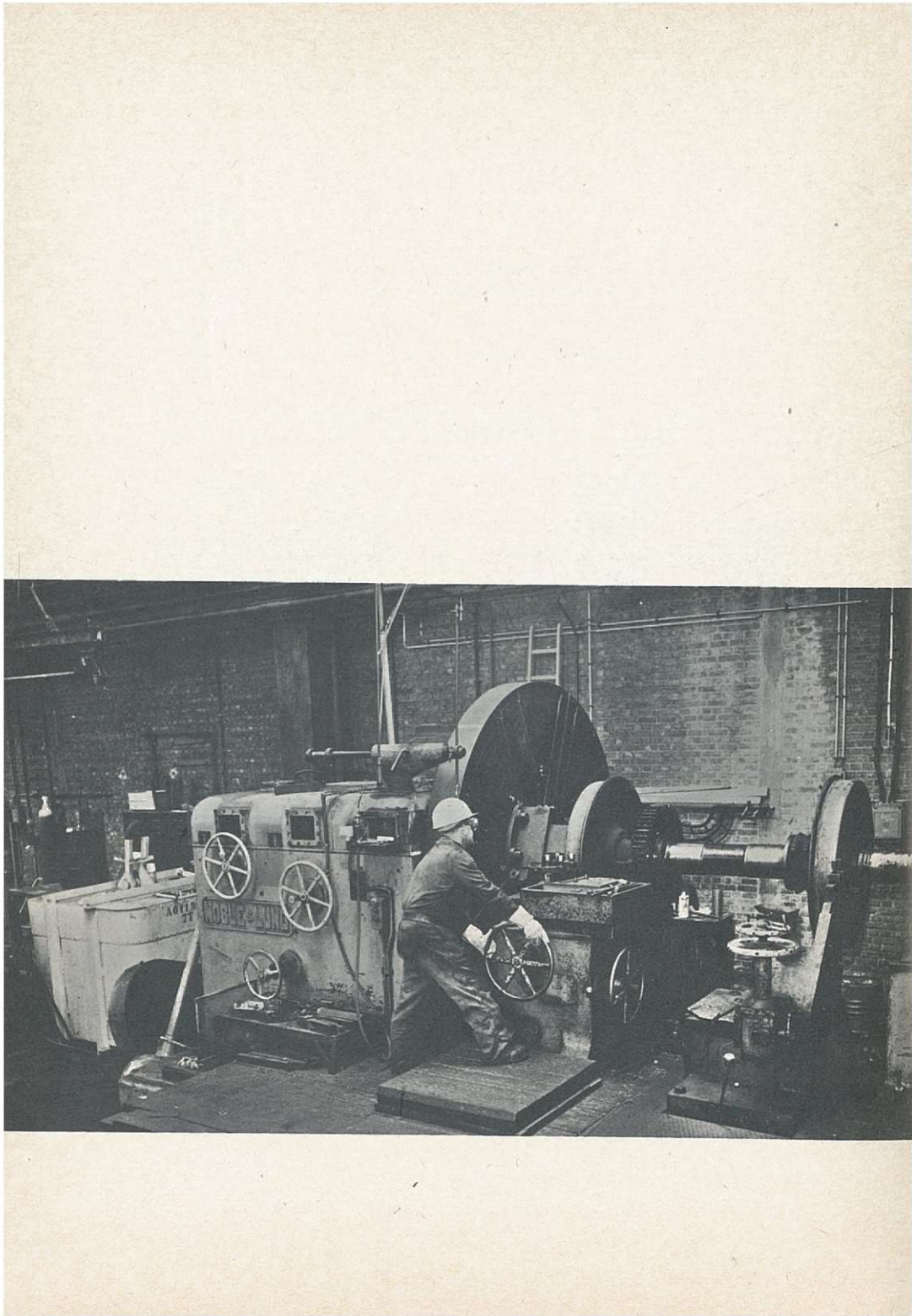
L'atelier dispose encore :

- d'un tour à roues en fosse pour la rectification, sans démontage, des bandages de roues des locomotives Diesel;
- d'un appareil bas-roues pour descendre et remonter les essieux des locomotives Diesel de manœuvres;
- d'une installation spéciale de nettoyage des bogies et organes des locomotives;
- de nombreux locaux parmi lesquels on peut citer des locaux d'outillage, des magasins et des bureaux.

c) le bâtiment du service de cour.

comprend :

- les bureaux du service de cour;
- les locaux des conducteurs de traction Diesel (corps de garde, local des livres d'ordres, des plans schématiques de signalisation et des valves d'affichage);
- les salles de théorie du personnel roulant;
- les vestiaires et lavoirs du personnel roulant.



Outre ces 3 bâtiments principaux, il faut citer :

- 2 postes de signalisation mécanique qui commandent les aiguillages et signaux sur le grill de l'atelier et tous les mouvements d'entrée et de sortie de l'atelier des engins de traction et trains locaux;
- une installation de distribution de gasoil pour les locomotives Diesel comprenant :
 - 3 réservoirs de stockage de 300 m³ chacun;
 - 1 pomperie équipée de pompes de 20 m³/h;
 - 3 stands de ravitaillement;
- une installation de distribution d'eau de Meuse comprenant :
 - 1 château d'eau;
 - 1 pomperie équipée de pompes de 180 m³/h;
 - 3 stands de distribution d'eau pour l'alimentation des chaudières des locomotives Diesel, pour le chauffage des trains.

Le château d'eau alimente aussi en eau industrielle, les différentes sections de l'atelier.
- une installation de distribution d'eau adoucie et traitée destinée aux circuits de refroidissement des moteurs Diesel;
- une installation de distribution d'huile pour les moteurs Diesel et leurs différents organes;
- une installation de séchage et de distribution du sable destinée aux sablières des locomotives, pour augmenter l'adhérence des roues dans les circonstances difficiles;
- un pont tournant de 24 mètres de diamètre pour le virage des locomotives.

