



DES WAGONS SUI



Il n'est pas courant, pour des wagons, de rejoindre leur destination eux-mêmes chargés sur d'autres wagons. Mais ceux que nous sommes allés voir récemment devaient bien y passer: ils sont équipés de roues à écartement de 1 m05, nettement inférieur à celui du réseau belge.

Quid, en fait?

Gregg d'Europe, constructeur de matériel ferroviaire implanté à Lot, non loin de Halle, fournit aux chemins de fer jordaniens 210 wagons de type Tads, à trémies, à déchargement latéral et toiture basculante.

Ces wagons partent pour Anvers d'où ils quittent le pays en bateau. On les transporte par chemin de fer, sur wagons plats.

Mais ces wagons Tads sont trop grands; ils entament le gabarit, ainsi chargés. Une formule de chargement précise permet d'éviter le régime du transport exceptionnel:

- démontage du plancher du wagon plat là où les roues viendront se placer: on gagne environ 7 cm en hauteur;
- ouverture de leur toiture, afin de ne pas dépasser une hauteur totale de 4 m60.

Cela fait, c'est tout juste.

Les wagons sont chargés, au moyen de ponts roulants, sur des pièces de bois qui soutiennent les principaux points de pose. Pour le transport, on les stabilise au moyen de quatre pieds métalliques fixés aux quatre coins du châssis. Et un arrimage par quatre cables met le point final aux opérations de chargement.

Les wagons jordaniens quittent Anvers par lots de 10 à 30, ce qui nous donne environ une dizaine d'expéditions.

Le reste? Nous vous laissons le découvrir en photos.



WAGONS



1. 210 wagons auto-déchargeurs à toiture basculante.
- 2-3. A la sortie de la chaîne de fabrication: 13 wagons par semaine.
4. Chargés sur wagons plats, prêts au départ.
- 5-6. Toiture ouverte, plancher du wagon plat démonté: on n'entame pas le gabarit.
7. Quatre pieds fixés aux coins du châssis.

