

Les nouvelles voitures Nord celles qui vont être mises en service au N. B.

La Compagnie a mis en service, dans le dernier trimestre de 1928, en France, un nouveau type de voitures entièrement métalliques.

Nous avons ici même indiqué les étapes parcourues par notre Réseau dans la construction de ce genre de voitures et le programme que la Direction s'attache à remplir.

Dès 1923, les grands ateliers de la Compagnie, à Hellemmes-Lille, avaient entrepris la construction de voitures à portières, en acier embouti, complètement soudées à l'arc électrique au lieu d'être rivées.

Nous avons alors décrit les voitures, et les Camarades qui ont visité l'Exposition des Arts Décoratifs à Paris, en 1925, ont vu une voiture en partie finie et en partie en construction.

Ce type a servi plutôt à l'étude des procédés d'usinage et de mise au point et est, pensons-nous, abandonné.

En 1927, la Compagnie passa commande d'une autre série de voitures destinées à la desserte des trains rapides lourds à marche très accélérée, et, au début de 1928, les premières unités étaient mises en circulation.

Nous avons reproduit dans le « Tampon » l'étude très complète que Monsieur de Caso, Inspecteur Divisionnaire aux Etudes de Machines de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, avait publié dans le numéro de février de la Revue Générale des Chemins de Fer.

Depuis, ces voitures sont en service régulier sur les lignes Paris-Calais, Paris-Lille-Tourcoing et donnent, paraît-il, toutes satisfactions au public et au réseau.

En 1928, la Compagnie commanda un nouveau type mixte tenant du premier et du second ; c'est ce troisième type que nous annonçons il y a quelques mois, lorsque les premières voitures ont été livrées ; ce sont les photos de celles-ci que nous avons le plaisir de publier aujourd'hui, grâce à la bonne

obligeance de Monsieur Collin, Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction, et de Monsieur Lancrenon, son adjoint.

Ce sont des voitures de 3^e classe, ou mixtes, 2^e et 1^{re} classes, à bogies, à couloir central et à intercirculation entre les voitures par soufflets. Eclairage électrique par dynamos et accumulateurs, deux water-closet par voiture. Chaque compartiment n'est pas muni de portières, mais ainsi que les photos le montrent très bien, un compartiment sur deux a des portières.

Les banquettes, de chaque côté du couloir central, sont à deux places, à coussins pour les trois classes avec appuie-tête et accoudoirs.

Il n'y a plus de bois, tout est en métal ; seuls les coussins et les rideaux peuvent flamber. Grand cube d'air à l'intérieur, beaucoup de lumière, grandes baies, éclairage électrique diffusé, voitures lourdes, très lourdes (près de 50 tonnes), d'une résistance pouvant braver les chocs les plus violents. Nous savons que l'une d'elles, après avoir défoncé un heurtoir, en avoir sauté les débris, — ce qui donne une idée du choc reçu — était venue tomber, en porte à faux, sur la crête d'un mur de tranchée. Le brancard, partie de la carène qui remplace l'habituel châssis dans ces voitures, a été légèrement déformé à la partie qui a touché violemment la crête du mur.

Il y a eu pour quelques heures de travail à déplier la tôle sur 35 ou 40 centimètres de longueur.

Mais la voiture est tellement rigide, ce tube d'acier si indéformable, que les grandes glaces n'étaient pas brisées et fonctionnaient régulièrement aussitôt après l'incident.

Comme nous l'avons déjà dit, ce sont des voitures de ce type qui sont en commande actuellement pour le Nord-Belge, il serait grand temps qu'elles viennent pour tirer nos services du pétrin.

G. Nz.

