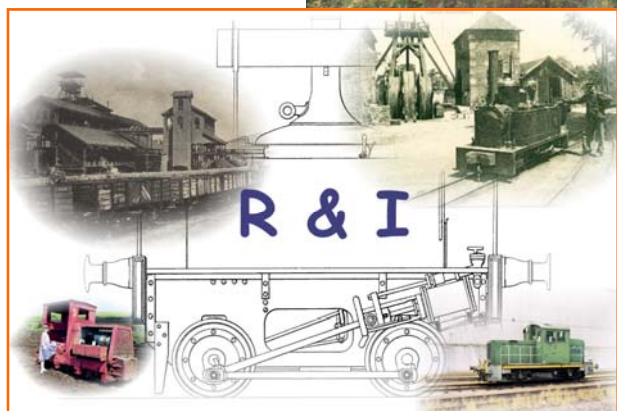


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°30

Décembre 2007
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Rails en Vrac n°30

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations et observations par courrier postal à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique. D'avance merci.



RV-Belgique

De notre correspondant Roger Crickelaire à Wavre Belgique.

Aubel – Région de Liège

Le LDD ex Blégné Trembleur n°1, ex Forges d'Alleward et ex Péchiney a été placé en monument à Aubel.

Genk – usines Ford – Région de Campine

C'est la société IFB Inter Ferry Boat qui assure désormais les manœuvres à l'usine de Genk. La locomotive utilisée est l'ex 8246 de la SNCB à 3 essieux embiellés + faux essieu.



Le LLD n°1 en monument à Aubel - Photographie Roger Crickelaire.



La 8246 d'IFB à Genk, chez FORD - Photographie Roger Crickelaire.

Courrier des Lecteurs n°30



Les Moyse 5Ta - Article paru dans R&I n°28 – liste page 25 :

Le Moyse 5Ta n°11 livré en Belgique à la Belgian Shell de Louvain / Leuven existe toujours, bien qu'actuellement incomplet. Ci-joint une photographie transmise par Roger Crickelaire :



La Mine Kreka en Bosnie Herzégovine - Article paru dans R&I n°28 :

Richard Bowen nous signale qu'il a examiné de près la BR52 numérotée 33-248. L'identité de la 33-248 pose un problème. Les plaques de construction montées sur le châssis de cette locomotive correspondent à celles de la locomotive n°33-001 (voir photographie ci-joint).

Il en résulte trois hypothèses :

- 1/ le châssis de 33-248 a été remplacé par le châssis de la 33-001 lors d'une opération de maintenance, ou bien
- 2/ la cabine de conduite de la 33-001 a été remplacée par la cabine de la 33-248 lors d'une opération de maintenance, ou bien
- 3/ la locomotive 33-248 a été reconstruite avec des pièces détachées provenant de différentes locomotives BR52.

Un lecteur pourrait-il apporter un éclaircissement à cette situation ?

A la Découverte des Vestiges Ferroviaires de la Société Métallurgique de Normandie / SMN

Par Bernard Rozé

En juillet 2004, en compagnie de deux amis amateurs, j'ai exploré entre Caen et Falaise, ce qui pouvait subsister de la SMN. J'y reviendrai à la fin de cet article, mais auparavant, vous trouverez ci-dessous quelques données historiques et techniques.

Les Mines de Fer du Sud de Caen :

Ces gisements de minerai, sont constitués par une roche oolithique très dure (densité 3,4), ainsi qu'à du carbonate de fer mélangé à divers oxydes et silicates de fer.

A l'origine, une couche d'orientation Nord-Ouest / Sud-Est, s'est trouvée déformée par le plissement Hercynien, il y a trois cent millions d'années. Erodée et recouverte de dépôts calcaires, elle a formé deux synclinaux dont celui du Sud, dit de Soumont. Elle a donné lieu à six concessions :

- sur son flanc Sud : Barbéry, Soumont et Perrières.
- sur son flanc Nord : Gouvix, Urville et Estrées (cette dernière non exploitée).



Des locomotives à accumulateurs Milhoud type TJM5 sur le carreau de la Mine de Livet – Photographe Bernard Rozé le 23 juillet 2004.

A partir de 1903, le minerai a été exploité pour l'exportation, sur la concession de Barbéry, grâce à un puits situé à Saint Germain le Vasson (Bourg) et desservi par les CFC / Chemins de Fer du Calvados, en voie de 60 (ligne de Caen à Falaise).

Incident de Parcours

Incendie sur une locomotive au fond



Par Philippe Royer (texte et photographie)

L'action se situe en 1957 à la mine de fer de Bazailles dans la Meuse (voir également l'article paru sur cette mine dans le R&I n°29 de septembre 2007). Un incident est survenu lors de la mise en service de la première locomotive à voie métrique Schneider Westinghouse à cabine centrale type LM1114A (n° de constructeur 889). Cette locomotive était numérotée 23 à la mine.

A la fin d'un parcours d'essai avec une rame de berlines chargées de minerai, un rideau de fumée de plus en plus dense est apparu progressivement depuis le capot avant de la locomotive. Le conducteur a immédiatement freiné la rame et abaissé le pantographe. Le service de sécurité de la mine a aussitôt été averti.

La fumée est devenue très épaisse mais aucune flamme n'est apparue. Le dégagement de fumée s'est arrêté de lui-même assez rapidement. Mais les dégâts constatés à l'intérieur de l'avant de la locomotive étaient sérieux. En fait, il s'agissait d'un problème de carbonisation lente provoqué par suite de l'échauffement progressif de l'écran isolant séparant le moteur de traction avant avec le bloc de résistances de démarrage des moteurs de traction.

La solution apportée rapidement à ce problème ainsi créé fut fort simple, mais efficace. Elle a consisté à remplacer l'écran d'origine par une épaisse plaque de fer ordinaire qui a donné à l'usage toute satisfaction.

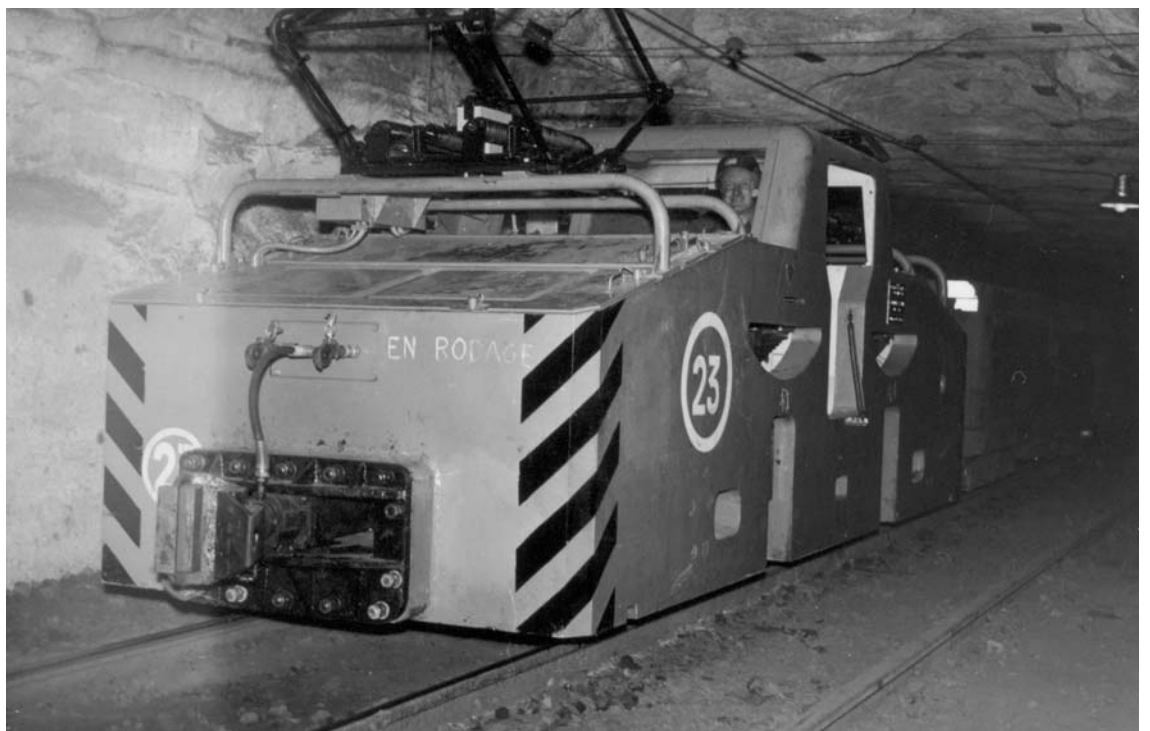
L'intérêt de ce récit réside surtout dans l'explication de l'origine de cet incident et dans la raison qui avait conduit le concepteur de la locomotive à prévoir à l'origine un écran isolant électrique réalisé avec un matériau spécial, onéreux, non inflammable, qui s'est révélé inapte à l'usage au bout d'un certain temps d'exposition à une très forte source de chaleur, ici une résistance électrique constituée d'éléments en fonte porté au rouge.

Il faut savoir que ce matériau avait pourtant été testé avant de l'utiliser. Une grande plaque épaisse avait subi une exposition directe et prolongée à un chalumeau oxyhydrique. Il n'avait pas été possible de l'enflammer dans ces conditions. Cet isolant électrique devait donc convenir dans l'utilisation prévue.

Mais ce test n'était pas suffisant. Il est important de préciser que dans le cas de cette locomotive, le système de d'aération de la résistance de démarrage avait été particulièrement soigné à l'origine, notamment en ce qui concerne un point

important : l'évacuation de l'air chaud produit par les résistances en améliorant sensiblement le système de ventilation classique.

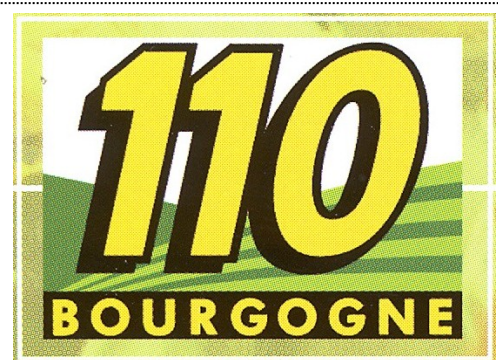
Ainsi, la non inflammation d'un matériau ne démontrait pas sa non consommation, notamment dans la cas d'une exposition à une forte chaleur et une forte ventilation.



La COOP 110 Bourgogne

Par Patrick Etievant & Francis Perenon

La Société Coopérative Agricole 110 Bourgogne a été créée en 1990 par la réunion de différentes coopératives agricoles de la région Bourgogne. Elle consistait en la mise en commun de moyens et d'implantations initialement réparties dans deux départements : l'Yonne (89) et la Côte d'Or (21). Symboliquement, l'addition des ressources provenant des deux codes départements « 89 » + « 21 » explique le « 110 » inscrit dans la région sociale de la Coopérative. Depuis 2005, elle possède des implantations en Seine & Marne (77), sans que cela ait eu un impact sur la raison sociale, elle aurait ainsi pu devenir la « Coop 187 Bourgogne - Ile de France ».



A - Qu'est ce qu'une Société Coopérative Agricole ?

C'est un groupement professionnel d'agriculteurs qui a pour objet l'utilisation en commun par des agriculteurs de moyens propres à faciliter ou à développer leur activité économique, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité.



Silo d'Etas la Sauvin (89) – à droite le Fauvet Girel / Richard – Photographie Patrick Etievant

La société coopérative agricole est une société à capital variable. Le capital et le personnel se trouvent perpétuellement flottants : le conseil d'administration est habilité à recueillir les souscriptions de parts sociales de sociétaires nouveaux ou déjà inscrits, mais le capital peut être réduit par suite du retrait de certains associés.

Quatre grands principes gouvernent la coopérative agricole :

Les Locomotives BATIGNOLLES-CHATILLON // LLD, - 030 DD 450 des Chemins de Fer Marocains - 030 DH du Chemin de Fer de l'Est de Lyon Les Locomotives BATIGNOLLES-CAF, MOP 1200 Espagnoles

Par Louis Caillot

1. Les locomotives 030 DD 450 des Chemins de Fer Marocains :

Au début des années 1950, les Chemins de Fer Marocains / CFM cherchent à éliminer totalement la traction à vapeur.

A partir de 1927, les principales artères du réseau ont progressivement été électrifiées en courant continu 3000 volts. La traction vapeur se retrouve sur les lignes suivantes :

- Au nord du réseau, l'axe international de Fez à la frontière Algérienne via Oujda et la longue ligne de Béné-Oukil (Oujda) à Bou-Arfa de la CMO / Compagnie des Chemins de Fer du Maroc Oriental (exploitée par les CFM), dont le trafic est essentiellement minier.
- Au sud, l'antenne reliant Benguerir au port de Safi, qui achemine un important trafic de phosphates.



Vue avant droit de la 030 DD 451 des CFM à sa sortie d'usine - collection Philippe Royer.

Sur ces axes, les CFM ont introduit depuis 1947 la « traction diesel de ligne », au moyen de locomotives à transmission diesel électrique. De construction Américaine (Baldwin) et du type A1A A1A, ces machines sont les cousines des 040 DA / futures 62000 de la SNCF.

Pour épauler ces locomotives, ainsi que pour assurer les manœuvres dans les principales gares du réseau, deux séries de locotracteurs sont envisagées :