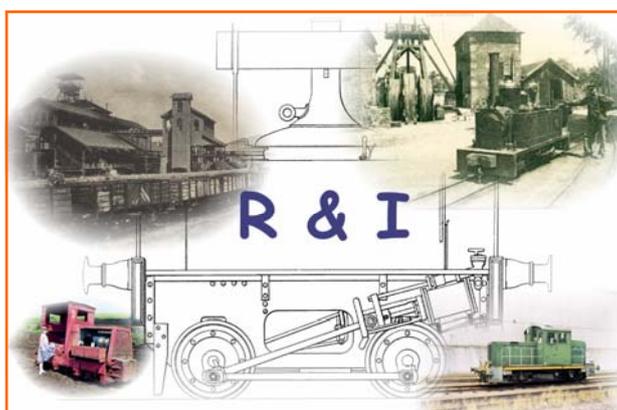


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



N°5

Septembre 2001
Parution Trimestrielle
Prix : 50 FF - 7,62 Euros



*Une autre vue de la grue LABOR type GR6BN
N° 320 76.705.
26 août 1994.
Photo Christophe GIDE*

conception que les C.A.C.L., trois grues **LABOR** automotrices construites à Saint-Jean-de-Maurienne (73) complètent ce parc.

La première est du type **GR4BN** (n° 22943.546) et provient du chantier GAILLARD - RONDINO de Saint-Péray (07).

Les deux autres sont du type **GR6BN** et portent les n° 31138.688 et 32076.705. Ces trois grues, très différentes de celle photographiée par Patrick

ETIEVANT et vraisemblablement plus anciennes, ne sont pas attelées à un wagon esclave.

Christophe GIDE



*Grue LABOR type GR6BN n° 311 38.688.
26 août 1994.
Photo Christophe GIDE*



*Grue LABOR type GR4BN n° 22943.546.
26 août 1994.
Photo Christophe GIDE*

U-E-M-
(usine électrique de Metz)

Cette usine électrique est, à l'origine, une régie municipale .
Depuis peu, et en prévision de l'ouverture du marché européen de l'électricité, elle est passée sous le joug du groupe EDF, dont l'actionnaire principal est l'état, tout en restant autonome concernant sa production .

Elle est située au nord de la commune, au lieu dit « Chambièrre », en contrebas de la ligne SNCF de Metz à Thionville .

La production annuelle est fixée à 250 gigawatts, par contrat avec l'EDF (branche production), et peut être portée à 350 en cas de nécessité .

Le combustible principal est le gaz de ville .

Par ailleurs, en cas de nécessité, cette centrale possède encore une chaudière au charbon ; ce qui engendre quelques mouvements ferroviaires en provenance des HBL uniquement :

2 trains, en moyenne, par mois pendant la période d'été,
de 7 à 8 trains, toujours par mois, en hiver .

Pour manœuvrer les rames sur le site, cette société possède un locotracteur « De Dietrich », « d'essai ! (d'après le constructeur) », construit en 1966, mais n'est arrivé que dans les années 70. Il porte le numéro de construction 85449 .

Il est équipé d'un moteur diesel Poyaud de 12 cylindres en V d'une puissance de 280 chevaux, de type A 8151, et possédant le numéro 8468 .

Il est très proche, esthétiquement, de la série des Y 6200/400 de la SNCF, mais, après quelques observations, de grosses différences apparaissent :

1. le capot arrière est moins long,
2. la cheminée d'échappement est de type « Decauville »,
3. le tablier possède, chose peu banale, de chaque côté un décrochement, qui donne accès à la cabine !

Christophe COSTY



*Trois vues du locotracteur De Dietrich de
l'usine électrique de METZ.
Photos Christophe COSTY*



UNE LOCOMOTIVE BB-FAUVET -GIREL « CAMPAGNARDE » :

Durant l'hiver 1991/92, le tronçon Argy-Buzançais (Indre) de la ligne à voie métrique du BA/Blanc à Argent, a été transformé en voie normale.

Depuis cette date, l'important silo céréalier d'Argy-Société FERVAL NEGOCE a expédié de nombreux trains complets via la ligne SNCF de Châteauroux à Tours. Afin de permettre l'expédition de ces trains dans deux directions de Châteauroux et Tours, la SNCF a « réouvert » par la même occasion le tronçon de ligne Fléré-La-Rivière à Loches (entre Buzançais et Tours). La mise en voie normale d'Argy-Buzançais a été suivie par l'achat d'une locomotive BB-FAUVET-GIREL auprès des Ateliers SEL de Rombas (57). Ancienne de la Sidérurgie Lorraine et possédant un gabarit surbaissé, la BB numéro de construction 1043 mise en service en juillet 1963 chez DE-WENDEL-Hayange (57), a donc repris du service.

Elle parcourt inlassablement les six ou sept kilomètres séparant le silo d'Argy (aujourd'hui Société VILLEMONT) de la gare SNCF de Buzançais.

Il s'agit probablement d'un des plus longs parcours effectué par ce type de machine à vocation industrielle.

En excellent état, la 1043 qui a conservé son numéro d'exploitation d'origine (407), bénéficie donc d'une seconde vie dorée à la campagne.

Souhaitons lui une longue vie !

Louis CAILLOT



*Gare SNCF de BUZANÇAIS.
Echange traction entre les locos
SNCF (66125 et 66130) et la Fau-
vet-Girel 1043 qui a conservé son
numéro d'exploitation d'origine
(407).
25 juillet 2001.
Photo Louis CAILLOT*



*Le même train en ligne entre BU-
ZANÇAIS et ARGY.
25 juillet 2001.
Photo Louis CAILLOT*

La Fauvet-Girel 1043/ 407 devant le silo d'ARGY, le 25 juillet 2001.

Photo Louis CAILLOT

LES LOCOTRACTEURS DECAUVILLE DES TYPES TE 150, TE 200, TE 2001 & TE 2401

LES TE 150 :

Après avoir conçu en 1951 un locotracteur de faible puissance dénommé TE 90, DECAUVILLE crée un modèle "haut de gamme" en 1955/56.

Désigné TE 150, ce modèle est annoncé pour une puissance de 180 chevaux et d'un poids de 36 tonnes. Au chapitre motorisation, les futurs clients ont le choix entre quatre types de moteurs diesel :

- Berliet : type MDO 6 cylindres et 140 chevaux.
- Poyaud : type PDT 6 cylindres et 180 chevaux.
- Saurer : type BXDS 6 cylindres et 180 chevaux.
- Willème : type F 8M 517 P 8 cylindres et 180 chevaux.

La transmission est composée d'un coupleur Ferodo, un embrayage hydraulique Ferodo et une boîte de vitesses à 4 rapports. A la sortie de la boîte deux faux essieux à pignons entraînent les deux essieux au moyen de chaînes.

L'esthétique du locotracteur est très classique.

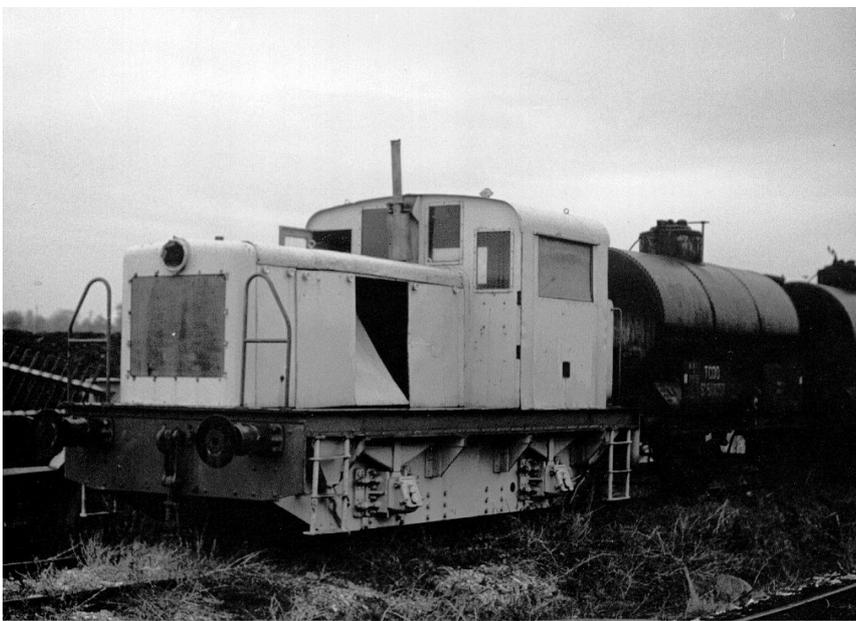
Reposant sur deux essieux, le châssis riveté et soudé est habillé d'un long capot moteur suivi d'une vaste cabine et d'un petit capot arrière abritant les réservoir de combustible et d'air comprimé. A l'intérieur de la cabine, la commande de la boîte de vitesses est assurée par le levier d'un gros sélecteur central à quatre positions. Les commandes d'accélération et de frein sont dédoublées. Depuis les tabliers latéraux, l'accès à la cabine s'effectue par une unique porte !

Les premiers locotracteurs construits présentent des différences d'aspect, en particulier au niveau du capot-moteur :

- Capot-moteur court et passerelle devant le radiateur. Trois panneaux latéraux amovibles pour accès à la motorisation.

- Capot-moteur long. Pas de rambarde ou rambarde devant le radiateur. Quatre ou cinq panneaux latéraux amovibles.

-.... ,



Ces exemplaires ont probablement une longueur hors-tout de 7,700 mètres et un empattement de 3 mètres. Les exemplaires suivants présentent une longueur hors-tout de 7,760 mètres et un empattement de 3,100 mètres. Les autres dimensions principales sont une largeur de 2,500 mètres, une hauteur de 2,105 mètres. Le diamètre des essieux est de 1,050 mètres.

Fidèle à sa tradition, Decauville produit une première série de dix exemplaires à partir d'un numéro de construction O (prototype). Si la livraison des deux premiers locotracteurs n'est actuellement

Un des premiers TE 150 construit par Decauville photographié en octobre 1978 en Turquie par R A Bowen.



Région Ile de France — Juin 1995 — Tuilerie & Briqueterie — voie de 500 mm — Le locotracteur électrique à accumulateurs Milhoud SATME type TM 14 patiente en tête d'une rame. Equipé de 2 moteurs de 7 CV et tarant 2 tonnes, il tracte allégrement les quelques wagonnets d'argile chargés par l'excavateur à élince articulée travaillant en fouille fabriqué par DEMAG (photographie : Patrick Etiévant).



Région Nord Pas de Calais — Mars 1998 — Tuilerie et Briqueterie — voie de 600 mm — Le locotracteur Ruston & Hornsby n°20 refoule une rame de 10 wagonnets chargés d'argile. Cet engin du type 40 DL, tarant 4,5 tonnes et équipé à l'origine d'un moteur diesel de 40 CV, assure sans défaillance la traction des trains dans la rampe assez raide située à la sortie de la carrière (photographie : Patrick Etiévant).