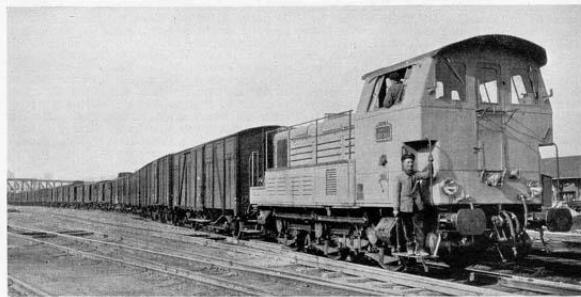


Nostalgie Express

by Aldobert

C 61000 + TC 61100



Sources: Wikipédia

Les **C 61000** de la SNCF, appelées à l'origine **030 DA**, sont des locomotives de manœuvre (et non des locotracteurs comme on le pense souvent). Ces locomotives diesel-électrique sont utilisables, soit accouplées avec les trucks moteurs TC 61100, soit 2 engins, dos à dos, pour un plus grand effort de traction, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer un grand déplacement, de la part du conducteur, les 2 cabines de conduite formant un seul ensemble.

Elles sont destinées à travailler dans les gares de triage, à assurer les manœuvres des wagons ou à parcourir des lignes secondaires peu fréquentées. Mises en service entre 1950 et 1953, les dernières d'entre elles sont radiées des inventaires de la SNCF en 1985 mais neuf unités connaissent une seconde carrière en tête des trains de travaux sur les lignes RER exploitées par la RATP.

Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, la SNCF cherche à développer son parc de locomotives diesel. Elle a notamment besoin d'un engin compact et disposant d'une bonne adhérence pour assurer les services de manœuvres dans les gares et les travaux dans les triages, mais également de faible charge à l'essieu pour pouvoir circuler sur des lignes secondaires. Les locomotives doivent pouvoir être couplables entre elles si l'usage nécessite un surcroît de puissance, ou être attelées avec un truck moteur auquel elles fournissent l'énergie électrique si une meilleure adhérence est recherchée. L'emploi dans les triages exige que la locomotive soit en mesure de circuler à très faible vitesse, ce que la transmission électrique permet.

Ces locomotives, initialement numérotées 030 DA 1 à 48 sont ré-immatriculées C 61001 à 61048 en 1962.

Le châssis des C 61000 est construit par la Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt, le moteur par la Compagnie de construction mécanique procédés Sulzer tandis que l'appareillage électrique et l'assemblage sont confiés à la Compagnie électromécanique.

Les C 61000 sont des engins diesel-électrique à trois essieux moteurs avec bielles d'accouplement. Un moteur Diesel Sulzer à 6 cylindres entraîne une génératrice alimentant en courant continu les deux moteurs électriques de traction. Ces derniers entraînent les essieux d'extrémité. L'essieu médian est relié aux deux autres par une bielle de chaque côté de la locomotive. La puissance des C 61000 leur donne droit à l'appellation de locomotive, le terme de locotracteur étant réservé à des engins de puissance inférieure à 372 kW (500 ch).

Une génératrice principale, calée sur l'arbre du vilebrequin du moteur diesel, alimente en courant continu les moteurs de traction. Ceux-ci fonctionnent en série jusqu'à la vitesse de 20 km/h et en parallèle jusqu'à 60 km/h. Sur de courtes distances, ils peuvent être directement alimentés par les batteries.

L'air comprimé est fourni par deux compresseurs ; l'un est entraîné directement par le moteur, l'autre par un moteur électrique branché sur les batteries. Les locomotives emportent 1 890 l de gazole dans trois réservoirs qui communiquent.

À l'inverse des autres séries de locomotives diesel françaises à une seule cabine, les C 61000 ne comportent qu'un seul capot qui renferme l'ensemble des équipements, groupe moteur et son système de refroidissement, génératrice, compresseurs, etc. Les batteries, qui servent à alimenter la génératrice comme démarreur pour lancer le moteur, prennent place sous les tabliers latéraux, de part et d'autre du capot. L'optimisation d'un espace réduit où sont logés tous ces équipements fait que ces locomotives ne sont pas réputées pour l'accessibilité des leurs organes.

Locomotives et truck moteurs portent une livrée vert celtique avec bandes de visibilité jaunes, ces dernières étant plus nombreuses et plus larges dans la seconde partie de la vie des locomotives. Les angles arrière de la cabine sont pourvus de niches permettant à des agents de manœuvre de se tenir debout sur les marchepieds sans engager le gabarit et la face arrière de cette cabine est percée d'une porte d'intercirculation, utilisable lorsque deux locomotives sont couplées.

La série connaît peu de modifications pendant sa carrière, la plus visible étant le report de l'échappement sur le toit de la cabine pour améliorer la visibilité du conducteur.



Les modèles Open Rails:

4 engins moteurs sont disponibles:

- C61000.ENG (cabine en arrière)
- C61000_REV.ENG (cabine en avant). N'utilisez pas la fonction Flip sur C61000.ENG, la loco ne fonctionnerait pas correctement.
- TC61100.ENG, truck moteur à atteler derrière C61000_T.ENG (Réglages triage).

La double traction est possible à l'aide de C61000.ENG + C61000_REV.ENG.

La cabine est provisoire et les motorisations sont signées Jean-Paul (BJP)

Aldobert