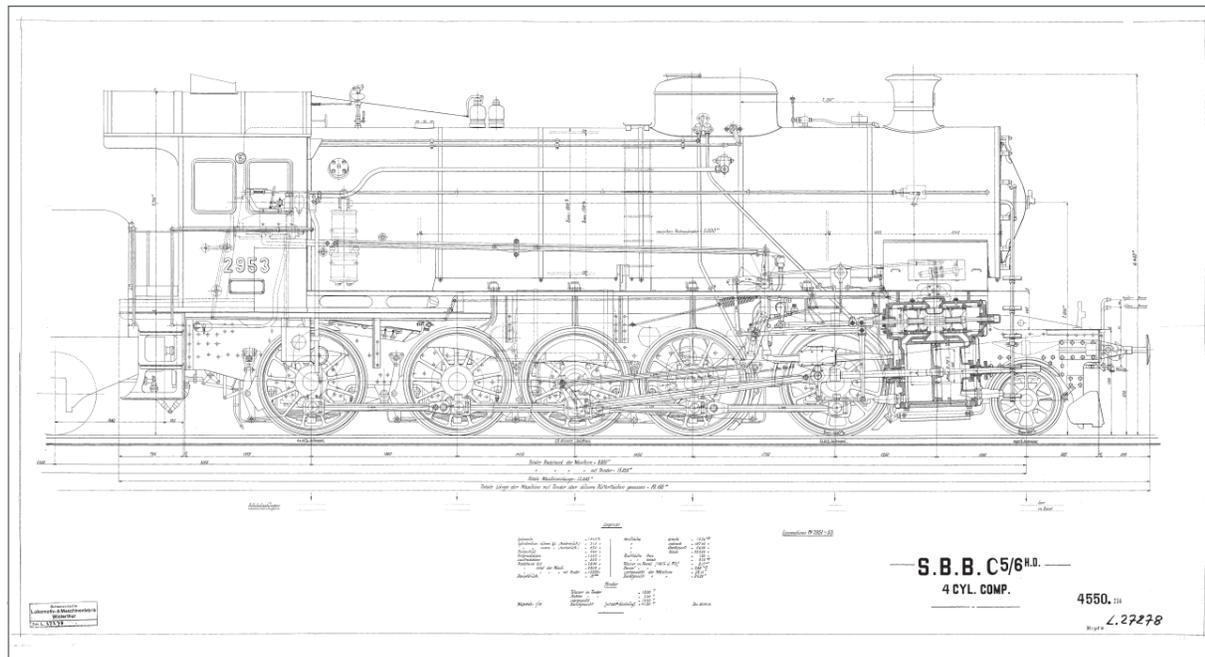


# C 5/6 «Elephant»



Coupe longitudinale de la C 5/6 n° 2951–2953. Copie d'un dessin de 1913 provenant des archives de la société suisse pour la construction de locomotives et de machines (SLM Winterthur).

## Révision du foyer en 2012

Le foyer est un grand compartiment de type caisson, situé à l'intérieur de la chaudière verticale des locomotives à vapeur et servant de chambre de combustion. Sur les modèles les plus anciens, il se compose de trois éléments: le manteau, la plaque tubulaire et la plaque arrière. Relié à la chaudière verticale par des entretoises, le foyer est totalement entouré d'eau. Sur la C 5/6, il en cuivre.

La partie inférieure du foyer est fermée par une grille sur laquelle brûle le combustible. Cette grille permet en outre d'amener l'air vers la chambre de combustion et de séparer les cendres et scories. Dans le foyer, les températures peuvent atteindre 1000 °C. Il faut donc parfois remplacer certaines pièces telles que la grille ou le cadre afin de maintenir la locomotive en état de fonctionnement.

avant après



Cadre de foyer calciné et usé. Nouveau cadre de foyer.



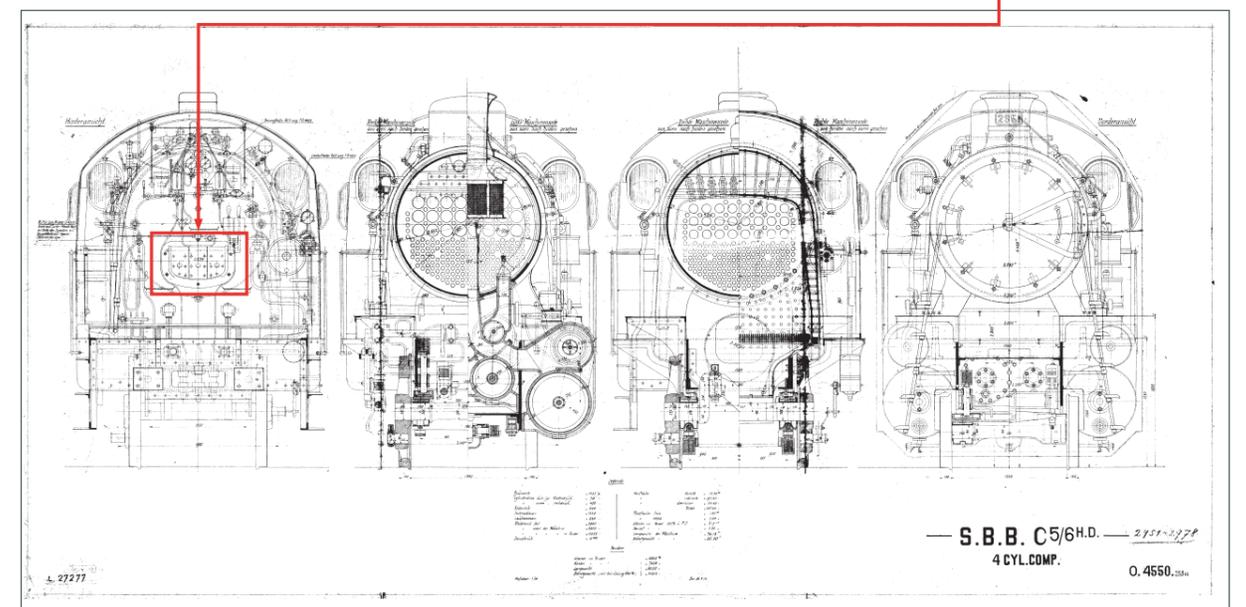
La très forte température et la mauvaise qualité du charbon ont provoqué l'usure des barreaux de la grille. Nouvelle grille.

## Une locomotive à vapeur pour la ligne du St-Gothard

À partir de 1910, les CFF décident d'améliorer la rentabilité de l'exploitation sur la ligne du St-Gothard ainsi que sur les lignes d'accès au Plateau. Il leur faut pour cela une locomotive puissante, capable de tracter les trains directs sur des rampes à forte déclivité. La nouvelle locomotive doit donc présenter une importante force de traction et pouvoir atteindre une vitesse maximale de 65 km/h.

Convaincu par les bons résultats du moteur de la C 4/5 de la série 2701–2732, le constructeur de la C 5/6 opte pour un moteur compound à quatre cylin-

dres selon la disposition von Borries. Les deux cylindres intérieurs haute pression entraînent le deuxième essieu moteur tandis que les cylindres extérieurs basse pression entraînent le troisième essieu moteur. La C 5/6 n° 2978 est affectée au dépôt d'Estfeld de 1917 à 1967. Elle tracte des trains de marchandises ainsi que des trains de voyageurs de fort tonnage sur la ligne du St-Gothard ainsi que sur les lignes d'accès au Plateau. Après sa mise au rebut, C 5/6 n° 2978 est remise en état aux ateliers principaux de Bienne. Elle est aujourd'hui remise à Delémont.



Coupe transversale de la C 5/6 n° 2951–2978. Copie d'un dessin de 1913 provenant des archives de la société suisse pour la construction de locomotives et de machines (SLM Winterthur).