

505LM 21/13

2212

(1938)

2012

Transformation de locomotives Pacific 231 B ou 231 E en 231 H

Transformation de 20 locomotives Pacific 231 B
ou 231 E en 231 H - Région Sud-Est - 4.144.000 fr

C.D.	5.7.38	26	V 1°
C.D.	12.7.38	13	V 2°
C.A.	20.7.38	33	V 2°

Lettre S.N.C.F. au Ministre des Travaux Publics 28.7.38

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Transformation
de 20 locomotives
Pacific en 231 H

Paris, le 28 juillet 1938

D 23/42

Monsieur le Ministre,

Par décision N° 201-267 du 28 juin 1937, vous avez bien voulu autoriser la Compagnie des Chemins de fer de PARIS à LYON et à la MEDITERRANNEE à transformer 10 locomotives 231 E en 231 H, afin de leur permettre d'assurer dans de meilleures conditions la remorque des trains rapides et express lourds.

Au cours de la dernière période d'été, ce Réseau a éprouvé, malgré les dispositions prises, de sérieuses difficultés pour faire face à l'accroissement du trafic voyageurs qui s'est manifesté d'une façon soutenue pendant plusieurs mois consécutifs, et nous avons reconnu qu'il était indispensable de poursuivre le renforcement de son parc de machines à grande vitesse.

Etant donnés les longs délais de livraison des pièces et matières qui nous sont imposés par les fournisseurs, nous avons l'honneur de vous demander, dès maintenant, l'autorisation de transformer un nouveau lot de 20 machines.

Cette transformation porterait soit sur des locomotives 231 B tinbrées à 14 kgs, soit sur des locomotives 231 E tinbrées à 12 kgs, suivant l'ordre des passages en réparation générale.

Nous pourrions ainsi, après terminaison de la première tranche, soit vers Octobre 1938, entreprendre sans interruption la deuxième étape.

Comme il est indiqué sur le détail estimatif ci-joint la dépense totale à engager pour transformer les 20 locomotives
.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain.

serait de 4.144.000 frs, dont:

3.532.000 frs à imputer au Compte Inventaire,
612.000 frs à imputer au Compte Exploitation.

La dépense d'inventaire serait répartie sur les
exercices 1938 à 1940, à raison de

176.600 frs en 1938
3.178.000 frs en 1939
176.000 frs en 1940.

Cette opération est prévue au chapitre II du programme
des dépenses de premier établissement du matériel roulant autres
que les acquisitions du matériel neuf pour l'exercice 1938.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir
autoriser cette dépense et ces imputations.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous
renouveler l'assurance de notre très respectueux dévouement.

Signé: GUINAND,

Société Nationale des Chemins de fer Français

RECONSTRUCTION

TRANSFORMATION DE 20 LOCOMOTIVES PACIFIC EN 231 H

- Modification de la chaudière pour porter le timbre à 20 kg/cm² (corps cylindrique renforcé de 16 à 23 mm, tirants portés de 19 à 22 mm, 342 entretoises supplémentaires);
- Application d'un surchauffeur perfectionné;
- Application d'un échappement double;
- Application d'un graisseur mécanique;
- Amélioration du démarrage.

DETAIL ESTIMATIF

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
§ 1 - Evaluation, en principal de la dépense de travaux de construction à autoriser:		
- Coût des pièces nouvelles, frais de montage compris.	193.600 ^f	3.872.000 ^f
- Modification de la chaudière		
- Surchauffeur		
- Echappement double		
- Graisseur mécanique		
§ 2 - Coût primitif, majorations effectives comprises, des installations à supprimer:		
- Chaudières (corps cylindrique tirants)	17.000 ^f	340.000 ^f
- Surchauffeur		
- Echappement simple		
- Graisseur à condensation		
- Démarrage		
§ 3 - Evaluation, en principal, des travaux de démolition, dépose et repose et des faux frais divers :		
- Démontage des pièces retirées et modification de celles utilisées dans la nouvelle installation.	18.100 ^f	362.000 ^f
§ 4 - Estimation, pour ordre, de la valeur actuelle des matériaux à provenir de l'opération :		
(Pièces énumérées au § 2)	4.500 ^f	90.000 ^f

RECAPITULATION

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
1° - Dépenses imputables au compte de ler éta- blissement (§ 1 - § 2).....	176.600 ^f	3.532.000 ^f
2° - Dépenses imputables au compte Exploitation (§ 2 + § 3 - § 4).....	30.600 ^f	612.000 ^f
Total.....	207.200 ^f	4.144.000 ^f

Le présent détail estimatif s'élevant à la somme de : quatre millions cent quarante quatre mille francs, dressé par le Chef du Service du Matériel et de la Traction, soussigné.

PARIS, le 12 mai 1938

Signé:

20 juillet 1938

2212

20 juillet 1938

Question V. Projets p. 33.

2°) Transformation de 20 locomotives Pacific 231 B ou 231 E en 231 H - Région Sud-Est (4.144 000fr)

3°) Modernisation de 20 locomotives 230 B - Région Sud-Est (2.597.000 fr).

M.GALLIOT expose que ces deux projets

(Nos 2 et 3) ont été examinés par une Sous-Commission où il siégeait avec MM. René MAYER et SEMARD.

Il rappelle que la Région Sud-Est possède 71 locomotives 231-E qui remontent à 1909 et dont les chaudières sont timbrées à 12 kg. Elle possède également 20 locomotives 231-B qui remontent à 1912 et dont les chaudières sont timbrées à 14 kg et elle se propose de transformer petit à petit ces locomotives en remplaçant les chaudières à 12 et 14 kg par des chaudières timbrées à 20 kg et en en profitant pour améliorer l'ensemble de la locomotive qui serait dotée d'un surchauffeur perfectionné, d'un échappement double, d'un graisseur mécanique, d'une meilleure admission aux hautes pressions et de l'admission de la haute pression aux cylindres basse pression pour améliorer le démarrage.

Ces locomotives transformées prendront le nom de 231 H.

Il existe déjà une locomotive du type 231-H qui a été longuement essayée et qui peut être considérée comme une des meilleures locomotives actuellement utilisées : cette locomotive a pu réaliser le trajet de Paris à Lyon à plus de 106 km de vitesse moyenne avec un train de 430 tonnes et elle est arrivée au sommet de la côte de Blaisy à la vitesse de 98 km.

Ces locomotives 231 H ont une puissance au crochet de 3.400 CV; elles développent 2.500 CV à 100 km à l'heure, ce qui est une augmentation de 36 % sur l'ancien modèle et de 2.400 CV à 120 km à l'heure, ce qui est une augmentation de 86 % sur l'ancien modèle.

En admettant que ces locomotives parcourent 60.000 km par an, on peut estimer qu'elles feront une économie de charbon de l'ordre de 300 tonnes, soit près de 60.000 fr par an sur les anciennes locomotives. La dépense que procure la transformation qui coûte environ 210.000 fr, - si elle est faite au moment des

grandes réparations - est donc payée en un peu plus de 3 ans; cette transformation doit par conséquent être encouragée le plus possible.

Ces locomotives transformées pourront recevoir plus tard un "stocker" pour le chargement automatique du foyer, quand l'expérience en cours sur les autres types de locomotives, et particulièrement les 5.1200 Nord dont il a déjà été parlé au Conseil et les 240.P.O. sera suffisante.

Par décision du 28 juin 1937, le Ministre avait autorisé la transformation de 10 locomotives; la région du Sud-Est demande à être autorisée à transformer un nouveau lot de 20 locomotives; étant donné l'intérêt que cette transformation présente et qui a été chiffrée ci-dessus, la commission propose au Conseil d'approuver ce travail.

En ce qui concerne les 20 locomotives 230 B à moderniser, leur transformation avait déjà été approuvée par la décision ministérielle du 18 octobre 1937 : cette transformation n'est pas encore faite; les cylindres ont été commandés, 12 équipements aux Aciéries du Nord le 9 février 1938, 8 équipements à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt le 16 mars 1938, les autres pièces en juin 1938. Ces locomotives devront être utilisées jusque vers le mois d'Octobre pour les périodes de pointes au cours des vacances.

La Région Sud-Est demande que le graissage perfectionné à 8 départs soit ajouté aux transformations déjà envisagées: application du surchauffeur, application d'un réchauffeur d'eau, application de l'échappement perfectionné, amélioration des dispositifs de démarrage, modification des cylindres: ce graissage perfectionné entraînera une dépense supplémentaire de 13.800 fr par locomotive, dépense qui paraît tout à fait utile et que le Conseil a tout intérêt à approuver.

.....

M. SEMARD émet le voeu qu'à l'avenir, et dans la mesure du possible, la Direction Générale veuille bien prendre l'avis de quelques uns des mécaniciens des locomotives en cause; ceux-ci ont formulé, en effet, un certain nombre d'observations sur les éléments ou les dispositifs de leurs machines, observations qui, en raison de l'expérience de ces mécaniciens peuvent avoir leur valeur.

M. LE BESNERAIS est bien d'accord pour prendre cet avis.

M. LE PRESIDENT met aux voix les propositions du Rapporteur, qui sont approuvées à l'unanimité.

2

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

CONSEIL D'ADMINISTRATION

-:-:-:-:-

Séance du 20 juillet 1938

-:-:-:-:-

V - Projets

2°) Transformation de 20 locomotives Pacific
23I B ou 23I E en 23I H - Région Sud-Est
(4.144.000 frs)

Rapporteurs :
M.M. René MAYER
GALLIOT
SEMARD

Le Gallant

Le May Il y a une série de machines de ce genre. Elles sont
bonnes, elles ont été faites, j'en ai vu beaucoup.
en de même

Pr dans le

des

PARIS, le 12 Juillet 1938

TRANSFORMATION DE 20 LOCOMOTIVES PACIFIC

231-B ou 231-E en 231-H

MODERNISATION DE 20 LOCOMOTIVES 230-B

Examen par une Commission composée de :

- M.M. René MAYER, SIMARD et GALLIOT

-----00000-----

(B) ~~(C)~~
La région du Sud-Est possède 71 locomotives 231-E qui remontent à 1909 et dont les chaudières sont timbrées à 12 kgs. Elle possède également 20 locomotives 231-B qui remontent à 1912 et dont les chaudières sont timbrées à 14 kgs et elle se propose de transformer petit à petit ces locomotives en remplaçant les chaudières à 12 et 14 Kgs par des chaudières timbrées à 20 Kgs et en en profitant pour améliorer l'ensemble de la locomotive qui

serait dotée d'un

- ✓ surchauffeur perfectionné, *d'un*
- ✓ échappement double, *d'un*
- ✓ graisseur mécanique, *d'un*
- ✓ admission aux pressions hautes, *et de*
- cylindres basse pression pour améliorer le démarrage.

Ces locomotives transformées prendront le nom de 231-H.

Il existe déjà une locomotive du type 231-H qui a été longuement essayée et qui peut être considérée comme une des meilleures locomotives actuellement existantes : cette locomotive a pu réaliser le trajet de PARIS à LYON à plus de 106 kms de vitesse moyenne avec un train de 430 tonnes et elle est arrivée au sommet de la côte de BLAIZY à la vitesse de 93 kms.

Ces locomotives 231-H comportent une puissance au crochet de 3.400 CV.; elles développent 2.500 CV. à 100 kms à l'heure, ce qui est une augmentation de 36% sur l'ancien modèle et de 2.400 CV. à 120 kms à l'heure, ce qui est une augmentation de 86% sur l'ancien modèle.

.....

En admettant que ces locomotives parcourent 60.000 Km par an, on peut estimer qu'elles feront une économie de charbon de 300 tonnes, soit près de 60.000 Frs par an sur les anciennes locomotives. La dépense que procure la transformation qui coûte environ 210.000 Frs - si elle est faite au moment des grandes réparations - est donc payée en un peu plus de 3 ans ; cette transformation doit par conséquent être encouragée le plus possible.

Ces locomotives transformées pourront recevoir plus tard un "stocker", pour le chargement automatique du foyer, quand l'expérience en cours sur les autres types de locomotives, et particulièrement les S.1200 Nord dont il a déjà été parlé au Conseil et les 240.P.O., sera suffisante.

Par décision du 28 Juin 1937, le Mⁱⁿistre avait autorisé la transformation de 10 locomotives ; la région du Sud-est demande à être autorisée à transformer un nouveau lot de 20 locomotives ; étant donné l'intérêt que cette transformation présente et qui a été chiffré ci-dessus, votre commission vous propose d'approuver ce travail.

au conseil

En ce qui concerne les 20 locomotives 230-B à moderniser, leur transformation avait déjà été approuvée par la décision ministérielle du 18 Octobre 1937 : cette transformation n'est pas encore faite; les cylindres ont été commandés, 12 équipements aux Aciéries du Nord le 9 Février 1938, 8 équipements à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt le 16 Mars 1938, les autres pièces en Juin 1938. Ces locomotives devront être utilisées jusqu'à vers le mois d'Octobre pour les trains plus nombreux qui seront à faire pendant des vacances. La région du Sud-Est demande à ce que, aux transformations qui étaient déjà envisagées : application du surchauffeur, application d'un réchauffeur d'eau, application de l'échappement perfectionné, l'amélioration des dispositifs de démarrage, modification des cylindres, soit ajouté le graissage perfectionné à 8 départs ; ~~ce graissage perfectionné supplémentaire~~ est une dépense supplémentaire de 13.800 francs par locomotive qui nous paraît tout-à-fait utile.

pendant les périodes de hivernage au cours

le graissage perfectionné à 8 départs soit joints aux transformations déjà envisagées.

En conséquence, votre commission vous propose d'approuver cette adjonction au programme déjà approuvé par la décision ci-dessus rappelée du 18 Octobre 1937.

dépense que le conseil a tout intérêt à approuver

Transformation de 20 locomotives Pacific
231. B ou E en 231. H

Augmentation
de 3.532.000 f
au compte
Inventaire

Dépense
de 612.000 f
au compte
Exploitation

Pour améliorer la puissance et le rendement de ses locomotives Pacific, la Compagnie P.L.M. avait entrepris, sur un prototype, des essais qui ont abouti à la mise au point du type 231-H qui comporte les principales améliorations suivantes :

- chaudière timbrée à 20 kg/cm²,
- surchauffeur perfectionné permettant d'atteindre une température de 400°,
- cylindres à larges conduits de vapeur,
- échappement double,
- graissage mécanique généralisé,
- démarrage par vanne directe.

Cette nouvelle locomotive a pleinement répondu aux prévisions et permet de remorquer des charges sensiblement plus lourdes avec une dépense moindre de combustible.

Les essais au banc de Vitry ont confirmé les résultats du service courant.

Comme cette transformation entraîne le remplacement de la chaudière, il était indiqué de commencer la modification des Pacific par les séries les plus anciennes dont le timbre est le plus bas, c'est-à-dire les 231-E à 12 kg et les 231-B à 14 kg moins puissantes et moins économiques que les autres Pacific timbrées à 16 kg.

Par décision n° 201-267 du 28 juin 1937, M. le Ministre des Travaux publics a autorisé la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à transformer un premier lot de 10 locomotives 231-E en 231-H.

Nous avons commandé les pièces nécessaires pour la transformation de ces 10 locomotives; les travaux vont commencer prochainement et ces machines seront mises en service d'ici la fin de l'année.

Il nous paraît désirable de poursuivre ces transformations pour assurer, dans les meilleures conditions possibles, la remorque des trains rapides et express lourds.

La deuxième tranche comporterait 20 nouvelles locomotives qui seraient choisies parmi les séries 231-B ou 231-E. Il y a intérêt, en effet, pour réduire les dépenses, à effectuer les travaux de transformation au cours du passage des locomotives en réparation générale et le choix entre les deux séries très voisines 231-B et 231-E, qui ne diffèrent que par le timbre (14 kg et 12 kg), nous permettra d'alimenter régulièrement les ateliers chargés de ces travaux.

Si l'autorisation nous était accordée, nous pourrions, après terminaison de la première tranche, entreprendre sans interruption la deuxième étape.

La dépense à engager pour cette transformation serait de 4.144.000 f,

dont 3.532.000 f à imputer au compte Inventaire,
et 612.000 f à imputer au compte Exploitation.

Il est proposé d'approuver ces imputations et la prise en charge de cette dépense par la S.N.C.F.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

Signé : JAPIOT

12 juillet 1938

2212

Question V

2°) Transformation de 20 locomotives Pacific
23I B ou 23I E en 23I H - Région Sud-Est
(4.144.000 fr).

3°

PV Comité

Sur le rapport de M. René MAYER, le Comité décide de soumettre ces deux projets à l'approbation du Conseil d'Administration dans sa prochaine séance.

Sténographie et corrigé - p 13.

M. René MAYER - J'ai étudié ces deux affaires en collaboration avec M.M. GALLIOT et ~~XXXXXXXX~~ SEMARD et je propose leur inscription à l'Ordre du Jour du Conseil du 20 juillet.

L'une d'elles pourrait n'être examinée que par le Comité, mais elle est liée techniquement à l'autre et il est préférable de les soumettre toutes les deux au Conseil.

Nous n'avons pas d'objection à l'approbation des conclusions des Services.

M. LE PRESIDENT - Il n'y a pas d'^{opposition}~~objection~~ ?

Nous proposons au Conseil d'Administration d'approuver ces conclusions.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMITE DE DIRECTION.

Séance du 12 juillet 1938

V - PROJETS

3°) Modernisation de 20 locomotives 230 B - (Rapporteurs
Région Sud-Est (2.597.000 frs)) M. René MAYER.
(GALLIOT
SEMARD

CA 20

2
22/2-1

- 2 -

4

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Transformation
de 20 locomotives
Pacific en 231 H

Paris, le 28 juillet 1938

D 23/42

Monsieur le Ministre,

Par décision N° 201-267 du 28 juin 1937, vous avez bien voulu autoriser la Compagnie des Chemins de fer de PARIS à LYON et à la MEDITERRANEE à transformer 10 locomotives 231 E en 231 H, afin de leur permettre d'assurer dans de meilleures conditions la remorque des trains rapides et express lourds.

Au cours de la dernière période d'été, ce Réseau a éprouvé, malgré les dispositions prises, de sérieuses difficultés pour faire face à l'accroissement du trafic voyageurs qui s'est manifesté d'une façon soutenue pendant plusieurs mois consécutifs, et nous avons reconnu qu'il était indispensable de poursuivre le renforcement de son parc de machines à grande vitesse.

Etant donnés les longs délais de livraison des pièces et matières qui nous sont imposés par les fournisseurs, nous avons l'honneur de vous demander, dès maintenant, l'autorisation de transformer un nouveau lot de 20 machines.

Cette transformation porterait soit sur des locomotives 231 B tinbrées à 14 kgs, soit sur des locomotives 231 E tinbrées à 12 kgs, suivant l'ordre des passages en réparation générale.

Nous pourrions ainsi, après terminaison de la première tranche, soit vers Octobre 1938, entreprendre sans interruption la deuxième étape.

Comme il est indiqué sur le détail estimatif ci-joint la dépense totale à engager pour transformer les 20 locomotives

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain.

serait de 4.144.000 frs, dont:

3.532.000 frs à imputer au Compte Inventaire,
612.000 frs à imputer au Compte Exploitation.

La dépense d'inventaire serait répartie sur les
exercices 1938 à 1940, à raison de

176.600 frs en 1938
3.178.000 frs en 1939
176.000 frs en 1940.

Cette opération est prévue au chapitre II du programme
des dépenses de premier établissement du matériel roulant autres
que les acquisitions du matériel neuf pour l'exercice 1938.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir
autoriser cette dépense et ces imputations.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous
renouveler l'assurance de notre très respectueux dévouement.

Signé: GUINAND,

Société Nationale des Chemins de fer Français

~~BOITABUETAOEH~~

TRANSFORMATION DE 20 LOCOMOTIVES PACIFIC EN 231 H

- Modification de la chaudière pour porter le timbre à 20 kg/cm² (corps cylindrique renforcé de 16 à 23 mm, tirants portés de 19 à 22 mm, 342 entretoises supplémentaires);
- Application d'un surchauffeur perfectionné;
- Application d'un échappement double;
- Application d'un graisseur mécanique;
- Amélioration du démarrage.

DETAIL ESTIMATIF

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
§ 1 - Evaluation, en principal de la dépense de travaux de construction à autoriser:		
- Coût des pièces nouvelles, frais de montage compris.	193.600 ^f	3.872.000 ^f
- Modification de la chaudière		
- Surchauffeur		
- Echappement double		
- Graisseur mécanique		
§ 2 - Coût primitif, majorations effectives comprises, des installations à supprimer:		
- Chaudières (corps cylindrique tirants)	17.000 ^f	340.000 ^f
- Surchauffeur		
- Echappement simple		
- Graisseur à condensation		
- Démarrage		
§ 3 - Evaluation, en principal, des travaux de démolition, dépose et repose et des faux frais divers :		
- Démontage des pièces retirées et modification de celles utilisées dans la nouvelle installation.	18.100 ^f	362.000 ^f
§ 4 - Estimation, pour ordre, de la valeur actuelle des matériaux à provenir de l'opération :		
(Pièces énumérées au § 2)	4.500 ^f	90.000 ^f

RECAPITULATION

Désignation des dépenses	Dépenses	
	unitaires	totales
1° - Dépenses imputables au compte de l'er éta- blissement (§ 1 - § 2).....	176.600 ^f	3.532.000 ^f
2° - Dépenses imputables au compte Exploitation (§ 2 + § 3 - § 4).....	30.600 ^f	612.000 ^f
Total.....	207.200 ^f	4.144.000 ^f

Le présent détail estimatif s'élevant à la somme de : quatre millions cent quarante quatre mille francs, dressé par le Chef du Service du Matériel et de la Traction, soussigné.

PARIS, le 12 mai 1938

Signé:

5 juillet 1938

2212

CD 5 juillet 1938

Questions V - Projets

1°) Transformation de 20 locomotives Pacific 231-B ou 231-E en 231-H - Région Sud-Est (4.144.000 fr).

2°

PY court

Le Comité ajourne l'examen de ces deux projets à une prochaine séance.

Steno revue et corrigée - p 26

M. LE PRESIDENT.- J'ai demandé à M. LE BESNERAIS de désigner un haut fonctionnaire de la Société Nationale pour nous présenter un exposé sur la question des prototypes à l'essai,

exposé analogue à celui que M. BOYAUX nous a présenté sur la politique commerciale de la Société Nationale.

M. LE BESNERAIS.- M. Jean LEVY, Directeur du Service Central du Matériel, sera prêt, je pense, dans une quinzaine de jours, pour nous présenter cet exposé.

M. LE PRESIDENT.- J'ai demandé également un exposé d'ensemble sur la question des ateliers.

M. LE BESNERAIS.- Cette question n'est pas encore au point et l'exposé ne viendra que plus tard.

M. LE PRESIDENT.- Nous reportons à notre prochaine séance les deux projets sur la transformation de 20 locomotives Pacific 231-b ou 231-c en 231-h et sur la ~~modernisation~~ ^{modernisation} de 20 locomotives 230-b. J'ai désigné pour les examiner une petite sous-Commission composée de MM. René MAYER, GALLIOT et SEWARD.

M. LE BESNERAIS.- Nous aurions pu prendre parti dès aujourd'hui sur le deuxième projet, qui est peu important.

M. LE PRESIDENT.— Si vous n'êtes pas pressé, la question peut attendre à huitaine.

M. LE BESNERAIS.— Oui. Mais, je dois signaler que, quand les questions de cette nature sont envoyées au Ministère, elles n'en sortent que très tard. L'affaire dont il s'agit peut ne pas être soumise au Ministre : je vais d'ailleurs en parler à M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

J'ai été voir dernièrement le Ministre ; je lui ai signalé l'urgence de la question de la métallisation des voitures. Vous vous rappelez que le Comité^a approuvé le programme de métallisation au mois de mars : il a été soumis au Ministre le 4 avril. Nous n'avons pas encore reçu la réponse.

M. LE PRESIDENT.— M. RENDU voudra bien se faire l'interprète du Comité auprès de M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT pour faire presser cette affaire.

M. RENDU.— J'en parlerai à M. CLAUDON.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 5 juillet 1938

V - Projets :

- 1^{er}) Transformation de 20 locomotives Pacific 231-B
ou 231-E en 231-H - Région Sud-Est -
(4.144.000 fr)

Ch. Fischer

TRANSFORMATION DE 20 LOCOMOTIVES PACIFIC
231.B ou E en 231-H

Augmentation
de 3.532.000 f
au compte
Inventaire

Dépense
de 612.000 f
au compte
Exploitation

Pour améliorer la puissance et le rendement de ses locomotives Pacific, la Compagnie PLM avait entrepris, sur un prototype, des essais qui ont abouti à la mise au point du type 231 H qui comporte les principales améliorations suivantes :

- chaudière timbrée à 20 kg/cm²,
- surchauffeur perfectionné permettant d'atteindre une température de 400°,
- cylindres à larges conduits de vapeur,
- échappement double,
- graissage mécanique généralisé,
- démarrage par vanne directe.

Cette nouvelle locomotive a pleinement répondu aux prévisions et permet de remorquer des charges sensiblement plus lourdes avec une dépense moindre de combustible.

Les essais au banc de Vitry ont confirmé les résultats du service courant.

Comme cette transformation entraîne le remplacement de la chaudière, il était indiqué de commencer la modification des Pacific par les séries les plus anciennes dont le timbre est le plus bas, c'est-à-dire les 231-E à 12 kg et les 231-B à 14 kg moins puissantes et moins économiques que les autres Pacific timbrées à 16 kg.

Par décision n° 201-267 du 28 Juin 1937, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à transformer un premier lot de 10 locomotives 231-E en 231-H.

Nous avons commandé les pièces nécessaires pour la transformation de ces 10 locomotives; les travaux vont commencer prochainement et ces machines seront mises en service d'ici la fin de l'année.

Il nous paraît désirable de poursuivre ces transformations pour assurer, dans les meilleures conditions possibles, la remorque des trains rapides et express lourds.

La deuxième tranche comporterait 20 nouvelles locomotives qui seraient choisies parmi les séries 231-B ou 231-E. Il y a intérêt, en effet, pour réduire les dépenses, à effectuer les travaux de transformation au cours du passage des locomotives en réparation générale et le choix entre les deux séries très voisines 231-B et 231-E, qui ne diffèrent que par le timbre (14 kg et 12 kg), nous permettra d'alimenter régulièrement les ateliers chargés de ces travaux.

Si l'autorisation nous était accordée, nous pourrions, après terminaison de la première tranche, entreprendre sans interruption la deuxième étape.

La dépense à engager pour cette transformation serait de 4 144 000 f,

dont 3 532 000 f à imputer au compte Inventaire,
et 612 000 f à imputer au compte Exploitation.

Il est proposé au Comité de Direction d'approuver cette dépense et ces imputations.

LE CHEF DU SERVICE
DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION,

Signé : JAPIOT