

505 LH 21/17

2212

(1938)

28/2

Application de coins de rattrapage de jeu
à 756 locomotives de séries diverses du
parc de la Région Nord.

C.D.	6.9.38	21	V 3°
C.A.	7.9.38	34	V 5°

Application de coins de rattrapage de jeu à diverses locomotives de la Région Nord

7 septembre 1938

2212

7 Septembre 1938

Question V. Projets - f 54.

54) Application de coins de rattrapage de jeu à 750 locomotives de séries diverses du parc de la Région Nord (12.203.400 fr)

M. SEMARD, Rapporteur, expose que l'application de coins de rattrapage avait été expérimentée sur diverses régions; il est permis d'escompter que cette amélioration entraînera des économies sensibles : le parcours moyen des locomotives entre deux levages serait notamment porté de 60.000 km à 85.000 km. L'économie évaluée ressort à 0,17 au km. C'est pourquoi, malgré le coût assez élevé de l'installation, 16.500 francs environ par locomotive, M. SEMARD propose au Conseil d'approuver le projet.

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-

Séance du 7 septembre 1938

-:-

V - Projets

- 5°) Application de coins de rattrapage de }
jeu à 756 locomotives de séries diver- }
ses du parc de la Région Nord }
(12.203.400 fr). }
Rapporteur :
M. SEMARD.

Société Nationale
des
Chemins de fer français

28 août 1938

Application de coins de rattrapage de jeu
à 756 locomotives de séries diverses du
parc de la Région du Nord

JUSTIFICATIONS - La Région du Nord de la S.N.C.F. envisage d'appliquer à 756 locomotives des séries les plus importantes et les plus récentes de son parc, des coins de rattrapage de jeu aux boîtes des roues couplées, à savoir :

Nombre de machines	Séries	Années de construction
88	231 C - 1 à 88 (ex. 3.1200)	1923 à 1931
30	150 B - 1 à 30 (ex. 5.1200)	1933 à 1935
112	150 A - 1 à 112 (ex. 5.000)	8 de 1912 à 1914 104 de 1920 à 1930
280	140 A - 1 à 280 (ex. 4200)	140 de 1912-1913 140 de 1922 à 1929
149	230 D - 1 à 149 (ex. 3.500)	1908 à 1912
20	231 A - 1 à 20 (ex. 3.IICC Nord)	1912
65	232 TA- 1 à 65 (ex. 3.800)	1909 à 1914
12	151 TA- 1 à 12 (ex. 5.300)	1928 à 1938
<u>756</u>		

.....

Economie réalisée - L'expérience des autres Régions et l'expérience propre de la Région du Nord - dont 72 locomotives 141 TA de banlieue et 52 Pacific sont déjà munies de coins en plus d'un certain nombre de machines allemandes - permettent de conclure que cette application doit procurer des économies sensibles d'entretien.

- 1° - en portant les parcours moyens entre deux levages à 80.000 km - voire 85.000 km
- 2° - en évitant les reprises de jeux des boîtes en glissières, environ à mi-parcours, absolument indispensables sur les machines sans coins. Dans la situation actuelle, on peut considérer comme un entretien minimum entre deux levages (ou entre levage et G.E. ou G.R.)
 - 1 reprise de jeux sur les 3 essieux accouplés des machines Pacific et des 230 D,
 - 1 reprise de jeux sur les 2 essieux moteurs et l'essieu AR des machines à 4 et 5 essieux couplés.

En bref, quel que soit le type de locomotive, c'est une reprise de jeux sur 3 essieux entre deux levages qui serait évitée par cette application sur chaque locomotive transformée.

Amortissement de la dépense - La dépense moyenne d'application ressort à environ 16.500 fr par locomotive (le détail des dépenses par séries de machines figure sur le tableau ci-joint). Les économies qu'elle doit procurer pour un parcours de 300.000 km peuvent se chiffrer comme suit :

1° - suppression d'un levage du fait de l'augmentation de parcours, soit	40.000 ^f environ
2° - suppression de 5 reprises de jeux à mi-parcours entre deux levages, soit	10.000 ^f environ
économie totale	50.000 ^f
économie au km	$\frac{50.000}{300.000}$ soit <u>0,17</u>

6 septembre 1938

2212

CD 6 Septembre 1938

Question V - Projets

3°) Application de coins de rattrapage de jeu à 756 locomotives de séries diverses du parc de la Région Nord (12.203.400 fr).

PV court

D'autre part, le Comité prend acte de la désignation de M. SEMARD pour rapporter le projet suivant, inscrit à l'Ordre du Jour du Conseil d'Administration dans sa séance du 7 septembre :

.....

Sténo venue et corrigée - p 21.

M. LE PRESIDENT. - Cette question sera examinée par le Conseil d'Administration de demain, au rapport de M. SEMARD.

221

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 6 septembre 1938

V - Projets

3°) Application de coins de rattrapage de jeu à } Rapporteur
756 locomotives de séries diverses du parc } M. SEMARD
de la Région Nord (12.203.400 fr)

COMITÉ DE DIRECTION

du 6 SEPT. 1938 193

(Question N° V/3)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 7 SEPT. 1938 193

(Question N° V/5)

gv

Société Nationale
des
Chemins de fer français

28 août 1938

Application de coins de rattrapage de jeu
à 756 locomotives de séries diverses du
parc de la Région du Nord

JUSTIFICATIONS - La Région du Nord de la S.N.C.F. envisage d'appliquer à 756 locomotives des séries les plus importantes et les plus récentes de son parc, des coins de rattrapage de jeu aux boîtes des roues couplées, à savoir :

Nombre de machines	Séries	Années de construction
88	231 C - 1 à 88 (ex. 3.1200)	1923 à 1931
30	150 B - 1 à 30 (ex. 5.1200)	1933 à 1935
112	150 A - 1 à 112 (ex. 5.000)	8 de 1912 à 1914 104 de 1920 à 1930
280	140 A - 1 à 280 (ex. 4200)	140 de 1912-1913 140 de 1922 à 1929
149	230 D - 1 à 149 (ex. 3.500)	1908 à 1912
20	231 A - 1 à 20 (ex. 3.1100 Nord)	1912
65	232 TA- 1 à 65 (ex. 3.800)	1909 à 1914
12	151 TA- 1 à 12 (ex. 5.300)	1928 à 1938
<u>756</u>		

.....

Economie réalisée - L'expérience des autres Régions et l'expérience propre de la Région du Nord - dont 72 locomotives 141 TA de banlieue et 52 Pacific sont déjà munies de coins en plus d'un certain nombre de machines allemandes - permettent de conclure que cette application doit procurer des économies sensibles d'entretien.

- 1^o - en portant les parcours moyens entre deux levages à 80.000 km - voire 85.000 km
- 2^o - en évitant les reprises de jeux des boîtes en glissières, environ à mi-parcours, absolument indispensables sur les machines sans coins. Dans la situation actuelle, on peut considérer comme un entretien minimum entre deux levages (ou entre levage et G.E. ou G.R.)
 - 1 reprise de jeux sur les 3 essieux accouplés des machines Pacific et des 230 D,
 - 1 reprise de jeux sur les 2 essieux moteurs et l'essieu AR des machines à 4 et 5 essieux couplés.

En bref, quel que soit le type de locomotive, c'est une reprise de jeux sur 3 essieux entre deux levages qui serait évitée par cette application sur chaque locomotive transformée.

Amortissement de la dépense - La dépense moyenne d'application ressort à environ 16.500 fr par locomotive (le détail des dépenses par séries de machines figure sur le tableau ci-joint). Les économies qu'elle doit procurer pour un parcours de 300.000 km peuvent se chiffrer comme suit :

1 ^o - suppression d'un levage du fait de l'augmentation de parcours, soit	40.000 ^f environ
2 ^o - suppression de 5 reprises de jeux à mi-parcours entre deux levages, soit	<u>10.000^f environ</u>
économie totale	50.000 ^f
économie au km	$\frac{50.000}{300.000}$ soit <u><u>0,17</u></u>

La dépense d'application serait donc amortie sur 100.000 km environ.

Ce calcul ne tient pas compte des économies non chiffrables apportées par la suppression des immobilisations de machines entraînées par les reprises de jeux à mi-parcours, ni de la réduction probable des chauffages avec des boîtes fonctionnant sans jeu en glissières.

Le présent projet comprend des travaux complémentaires de Premier Etablissement du Matériel Roulant évalués en principal à 12.203.400 frs.

Ci-joint, un tableau donnant le détail estimatif de la dépense et des imputations comptables.

Les imputations au compte de Premier Etablissement seront faites à raison de :

1 M 495	en	1939
5 M 350	en	1940
5 M 360	en	1941

Ces dépenses seront prévues en temps utile au Budget des exercices sus-visés.

Le Directeur du Service Central
du Matériel,

Jean LEVY

