

505LH22/5

2212

(1942)

A

Transformation de 35 locomotives 231 C de la région Ouest.

Lettre SNCF au MTP

C.A. 24. 6.42 10 V 2°
27. 6.42

Transformation de 35 locomotives 231 C de la région Ouest.

~~SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS~~

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 27 juin 1942

N° 231 112/21 Te
23.104-0

C O P I E

Comme suite à la décision du
Conseil du 24-6-42.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la transformation en locomotives type 231 D de 35 locomotives type 231 C de la Région de l'Ouest.

Ce projet figure au programme de modifications du matériel roulant autre que neuf de 1942.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, nous renvoyer un exemplaire dudit projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports
244, Bd St-Germain - PARIS

24 juin 1942

2212

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 24 juin 1942

QUESTION V - Projets

2) Transformation de 35 locomotives 231 C
de la Région Ouest.

P.V. (p.3)

M. LE PRESIDENT expose qu'il s'agit d'étendre à 35 nouvelles machines de la Région Ouest les modifications déjà apportées à 45 locomotives de même type et de la même Région, en vue d'en améliorer la puissance et le rendement.

La dépense brute totale s'élève à 14 M.7, alors que le crédit inscrit au programme de 1942 (matériel roulant autre que neuf) n'est que de 10 M. Le dépassement, soit 4 M.7, sera imputé sur des disponibilités à dégager lors de la prochaine révision du budget d'établissement.

Le Conseil approuve le projet.

(Steno (p.10))

M. LE PRESIDENT. - Il s'agit d'étendre à 35 nouvelles machines de la Région Ouest les modifications déjà apportées à 45 locomotives de cette même Région, en vue d'en améliorer la puissance et le rendement.

La dépense totale prévue s'élève à 14 M. 7. Le crédit d'engagement inscrit, au titre du programme de 1942 (matériel roulant autre que neuf), n'est que de 10 M., soit un dépassement de 4 M. 7 sur les prévisions.

Il n'y a pas d'observation ? Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 24 juin 1942

V - Projets.-

2°) Transformation de 35 locomotives 231 C de la
.. Région Ouest.-

Rm

copy

Service Central
du Matériel

—:—:—:—

Montant du crédit demandé (au compte de 1er Etablissement.. 11.165.000^f
(au s/compte "Matériel supprimé". 1.960.000
(au compte d'Exploitation
crédit de 840.000"

Au programme de modifications du Matériel Roulant autre que neuf de 1942, figure l'amélioration de 50 locomotives 231 C, pour une dépense totale brute en principal de 10 millions, inférieure de 4 L 7 à la dépense totale brute (14,7 M) prévue par le présent projet, bien qu'il s'agisse, dans le projet, d'un nombre moindre de machines, à savoir 35 au lieu de 50. Cet accroissement de dépense s'explique par un changement dans la consistance prévue des travaux, ceux-ci comportant, pour chaque machine, ainsi qu'il est expliqué ci-après, une transformation plus importante que celle envisagée lors de la présentation du budget de 1942.

- I.- Justification de la transformation et énumération des améliorations envisagées,
- II.- Description des travaux,
- III.- Prix et Imputations.

- : - : -

Le Réseau de l'Etat avait demandé, le 19 Juillet 1937, l'autorisation de procéder à la transformation de 45 locomotives Pacific de la série 231500 (dénommée depuis série 231 C) Cette autorisation lui a été donnée par décision ministérielle du 19 Janvier 1938. La transformation des machines intéressées a été achevée en Avril 1942.

Les modifications apportées ont amélioré la puissance et le rendement de ces machines et leur permettent d'assurer, lors des pointes de trafic, la remorque de trains rapides lourds de

700 tonnes et, journellement, le service des trains normaux dans des conditions particulièrement économiques; aussi envisageons-nous d'étendre ces modifications à 35 nouvelles machines du type dont il s'agit.

Les principales modifications porteraient, de même que pour les 45 machines précédentes, sur les points suivants :

- 1°.- Application d'un surchauffeur type Schmidt à 30 éléments, d'un collecteur à chambres séparées et d'un régulateur de prise de vapeur à soupape;
- 2°.- Remplacement des cylindres HP existants par d'autres cylindres comportant de larges conduits de vapeur et, corrélativement, agrandissement des tuyauteries d'admission;
- 3°.- Remplacement des cylindres BP existants par des cylindres comportant une distribution Dabeg à soupapes, ainsi que des conduits de vapeur largement dimensionnés;
- 4°.- Application d'une pompe A.C.F.I. de 230 mm en remplacement de la pompe de 210 mm;
- 5°.- Remplacement de l'essieu BP existant par un essieu polybloc avec graisseur centrifuge, et application de dessous de boîte à contre-coussinet, avec tampons graisseurs, à tous les essieux couplés.
- 6°.- Application d'un dispositif de rappel initial au bogie;
- 7°.- Application d'un graisseur mécanique à 24 départs pour graissage des cylindres et du mouvement en remplacement du graisseur à condensation et des graisseurs à mèches actuels.

Lors de l'élaboration du budget, une amélioration plus sommaire, s'étendant à 50 machines, avait été envisagée : il avait été prévu de conserver les cylindres BP d'origine, le changement de ces cylindres et l'application au mécanisme BP d'une distribution Dabeg se trouvant ainsi exclus des applications projetées.

Après nouvel examen, il nous est apparu que, eu égard au nombre total de machines Pacific améliorées à surchauffe, dont dispose déjà la Région de l'OUEST, la transformation complète de 35 nouvelles machines seulement suivant le type adopté pour la tranche précédente de 45 rappelée plus haut permettrait de faire convenablement face aux besoins du trafic.

C'est pourquoi nous proposons finalement d'entretenir purement et simplement à la nouvelle tranche de 35, les applications autorisées, en 1938, pour les 45 machines précitées.

Les applications et modifications ci-dessus seraient exécutées au cours du passage en grande réparation des machines intéressées.

II.- DESCRIPTION DES TRAVAUX.-

- 1°.- Application d'un surchauffeur type Schmidt à 30 éléments, d'un collecteur à chambres séparées et d'un régulateur à soupapes.-

Ce travail comporte la suppression de l'ensemble du surchauffeur Schmidt, du collecteur d'origine, du régulateur et du tuyau de communication entre régulateur et collecteur, la substitution aux plaques tubulaires anciennes de plaques nouvelles présentant une nouvelle division tubulaire (30 éléments au lieu de 24), le montage du collecteur à chambres séparées et des éléments Schmidt nouveaux, le montage du régulateur à soupape et de la nouvelle tuyauterie d'admission de vapeur.

- 2°.- Remplacement des cylindres HP existants par d'autres cylindres comportant de larges conduits de vapeur.-

Cette application nécessite la dépose des cylindres HP existants et la mise en place des cylindres neufs.

- 3°.- Remplacement des cylindres EP existants par des cylindres à soupapes Dabeg.-

Ce travail comporte la dépose des cylindres d'origine et la mise en place des cylindres neufs.

- 4°.- Application d'une pompe ACFI de 230 mm.

Ce travail consiste à déposer la pompe de 210 mm actuelle, à confectionner et mettre en place les nouveaux supports, à monter la nouvelle pompe et à raccorder la nouvelle tuyauterie.

- 5°.- Remplacement de l'essieu BP existant par un essieu polybloc avec graisseur centrifuge, et application de dessous de boîtes à contre-coussinet avec tampons graisseurs à tous les essieux couplés.

Ce travail comporte le retrait de l'essieu BP existant, la dépose de tous les dessous de boîte des essieux couplés, la modification de certains balanciers de timonerie et des excentriques de distribution, le montage du nouvel essieu BP avec son graisseur centrifuge, et la mise en place des dessous de boîtes à contre-coussinet et des tampons graisseurs.

6°.- Application au bogie d'un dispositif de rappel initial

Cette application nécessite la dépose de l'entretoise des longerons de bogie et du système de biellettes simples, la confection d'une nouvelle entretoise et des biellettes triangulaires, le montage de ces différents organes.

7°.- Application d'un graisseur mécanique.-

Ce dernier travail consiste en la suppression du graisseur à condensation d'origine, ainsi qu'en celle des graisseurs à mèches ou à tabatière relatifs au mouvement, la mise en place du nouveau graisseur, la confection et la mise en place de sa commande et le montage de la tuyauterie de graissage.

III.- PRIX et IMPUTATION -

Dépense par unité.-

Les éléments de la dépense par unité sont :

- Frais d'acquisition et de montage des organes nouveaux.. 420.000^f
- Frais de dépose et de repose des organes supprimés ou conservés..... 7.000

A déduire :

- Valeur de récupération des organes supprimés..... 45.000^f
- Frais de réparation économisés par la modification..... 31.000

Dépense par unité : 351.000 f

En outre, la valeur primitive des organes supprimés est de..... 101.000^f

La dépense par unité serait imputée de la façon suivante

1°.- au compte de 1er Etablissement du matériel roulant :
420.000 - 101.000 = 319.000 f

2°.- au sous-compte d'Etablissement "Matériel supprimé" :
101.000 - 45.000 = 56.000 f

3°.- au compte d'Exploitation :
7.000 - 31.000 = crédit de 24.000 f

En définitive :

La dépense brute totale représentant les frais d'acquisition et de montage des organes nouveaux s'élève à :

420.000 x 35 = 14.700.000 f

D'autre part, la dépense totale se répartit ainsi :

- au compte de 1er Etablissement: 319.000 x 35 = 11.165.000 f
 - au sous-compte "Matériel supprimé" ..: 56.000 x 35 = 1.960.000
 - au compte d'Exploitation.....: crédit de :
- 24.000 x 35 = 840.000 f

Les imputations au compte de 1er Etablissement seraient effectuées à raison de :

en 1942 néant
en 1943 4.785.000 f
en 1944 4.785.000 f
en 1945 1.595.000 f

Paris, le 15 JUIN 1942

LE DIRECTEUR,

Signé : HÉBERT