

Die 240 P der SNCF

Die damalige Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft, beeindruckt von den Leistungen der 240 P Typ 700 der Paris-Orléans-Bahn beabsichtigte, mit dieser Maschine Versuche auf ihren Strecken durchzuführen. Inzwischen wurde jedoch die SNCF ins Leben gerufen. Die schliesslich mit der 240 P 705 im Jahre 1938 zwischen Paris und Lyon durchgeführten Versuche waren sehr erfolgreich und veranlasste die neu gegründete Region Sud-Est bei ihrer Nachbarin der Region Sud-Ouest 25 Lokomotiven dieses Typs zu bestellen. Als Basis dienten die P.O. 231 A, die in den Tours-Werkstätten entsprechend umgebaut wurden. Die hauptsächlichsten Änderungen bestanden in der Verstärkung des hinteren Rahmenteils und dem Ersatz der Bisselachse durch eine vierte Kuppelachse. Gleichzeitig wurden die Umläufe über die Treibräder angehoben. Diese Einheiten wurden mit 240 P bezeichnet und dem Depot Laroche-Migennes zugeteilt.

Auf der 31,2 km lange Strecke Les Laumes-Blaisy mit ihrer durchschnittlichen Steigung von 5,3‰ und einer maximalen Steigung von 8‰, erbrachten diese Lokomotiven teilweise erstaunliche Leistungen. So wurde ein Zug von 512 Tonnen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 107,2 km/h, ein Zug von 620 Tonnen mit 110 km/h und 1941 sogar ein Zug von 800 Tonnen mit 107,2 km/h über die Steigung gezogen.

Der erfolgreiche Lebenslauf dieser Maschine fand anfangs der 50er Jahre durch die fortschreitende Elektrifikation ein Ende. Leider ist keine dieser Maschinen der Nachwelt erhalten geblieben.

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle:

Technische Daten

Länge über Puffer, Tender 36 P 15	276 mm	Gewicht inkl. Tender 36 P 15	544 g
Länge über Puffer, Tender 36 Q 5	273 mm	Gewicht inkl. Tender 36 Q 5	540 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	250 mA	Mindestradius	540 mm

Die Produktion umfasst folgende Varianten

Kat.-Nr HO-102	SNCF 240 P 15, Rollenlagerstangen, Tender 36 P 15, grün	1 - 140	140 Exemplare 2002
Kat.-Nr HO-102/1	SNCF 240 P 4, Tender 36 Q 5, grün	1 - 095	095 Exemplare 2002

- Komplette Führerstandseinrichtung inkl. Beleuchtung, bewegliche Türen an Lok und Tender
- Voll detaillierte Rauchkammer, Türe zum Öffnen
- Radreifen und Treibstangen aus Neusilber
- Federpuffer
- Gefederte Treibachsen
- Vorbildgetreue Nachbildung der Innensteuerung sowie des Bremsgestänges
- Freilaufantrieb durch Faulhaber F1724 Präzisionsmotor Gleichstrom 12 -14 V
- Stromleitende Lok/Tender Kurzkupplung, verschiebbar für kleineren Lok-Tenderabstand (**nur für die Vitrine!**)
- Fahrtrichtungsabhängige, konstante Front- und Rückbeleuchtung 1,5 V
- Massstäbliche Schraubenkupplungen, Märklin- und Fleischmann-Austauschkupplungen liegen bei
- **Nur für die Vitrine** liegen Laufdrehstell-Sandrohre bei

11/2002

Les 240 P de la SNCF.

Le PLM fut séduit par les performances en service des locomotives 240 type 700, ex Pacific 4500 de la compagnie du PO. Ces machines développaient en effet des puissances supérieures à 4'000 ch.

Des essais furent envisagés, mais entre-temps la SNCF fut créée, et ces essais ne purent se concrétiser qu'en 1938 sous la forme de plusieurs allers-retours entre Paris et Lyon (parcours sans relais) avec la 240-705.

Le comportement de la machine fut jugé si parfait, que la nouvelle région Sud-Est de la SNCF commanda à sa voisine, la région Sud-Ouest, vingt-cinq locomotives, obtenues par la transformation aux ateliers de Tours de 231 A ex 4500 PO. La transformation porta sur l'augmentation du volume des cylindres basse pression, la pose d'un échappement Kylchap double; la partie arrière du châssis fut renforcée afin d'installer un quatrième essieu accouplé à la place du bissel d'origine, et le tablier fut remonté au-dessus des roues-motrices.

Ces nouvelles locomotives ainsi obtenues furent dénommées 240 P et affectées au dépôt de Laroche-Migennes.

La section Les Laumes – Blaisy d'une longueur de 31,2 kilomètres en rampe de 5,3‰ avec un maximum de 8‰ fut à maintes reprises le théâtre de performances remarquables: elle fut parcourue à 120 km/h de moyenne avec un train de 512 tonnes et à 110 km/h avec un train de 620 tonnes; en 1941, avec 800 tonnes, elle fut franchie à 107,2 km/h. La puissance au crochet développée s'élevait à 3'175 ch, soit 3'600ch ramenés en palier, ou 4'600 ch aux cylindres.

L'activité de ces machines prit fin avec l'achèvement de l'électrification Paris – Lyon au début des années cinquante. Elles furent réformées, et aucune n'a été conservée.

Les 240 P ont remorqué entre ces deux villes les trains rapides les plus lourds. En 1944, elles ont en outre assuré la traction de trains de charbon de 1'100 tonnes entre les mines du nord de la France et la Capitale.

Données techniques

Longueur hors-tout avec tender	23'540 mm	Diamètre des roues motrices	1'850 mm
Puissance maximale	4'000 ch	Diamètre des roues du bogie	950 mm
Timbre	20 bars	Masse en service (loco + tender)	197.25 t
Vitesse limite	120 km/h	Masse adhérente	84 t
Surface de grille	3.72 m ²	Diamètre des cylindres BP	650 mm
Surface de surchauffe	68.08 m ²	Diamètre des cylindres HP	440 mm
Surface totale de chauffe	212.77 m ²	Tenders accouplés	36 P, 34 P ou 36 Q
Sortie de la première machine	1940		

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement HO, à l'échelle 1:87

De nouveaux chefs-d'œuvre des ateliers LEMACO. Modèles en laiton, de fabrication artisanale et composés de plus de 800 pièces, détails dignes de l'écartement "O", finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons, tender 36 P 15 compris	276 mm	Poids y compris tender 36 P 15	544 g
Longueur hors tampons, tender 36 Q 5 compris	273 mm	Poids y compris tender 36 Q 5	540 g
Consommation à 12 V sans charge	250 mA	Rayon minimal	540 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. HO-102	SNCF 240 P 15, bielles tandem, tender 36P 15, vert,	1 – 140	140 exemplaires 2002
No cat. HO-102/1	SNCF 240 P 4, tender 36 Q 5, vert,	1 – 095	095 exemplaires 2002

- Abri avec aménagement intérieur, éclairé, portes opérationnelles
- Boîte à fumée avec porte ouvrante, intérieur détaillé
- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Bandages et bielles en maillechort
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Faulhaber F1724 à courant continu 12-14 V, transmission à roue libre
- Reproduction fidèle de la distribution intérieure, de l'essieu coudé et de la timonerie de frein
- Attelage à élancement conducteur entre loc et tender, réglable pour le roulement ou pour la vitrine
- Eclairage constant 1,5 V bidirectionnel
- Couverts de caisse à eau opérationnels
- Attelages à vis installés, crochets Märklin et Fleischmann échangeables annexés.
- Des tuyaux de sablières pour le bogie sont également annexés. **Pour la vitrine seulement!**