

Les 140 C ETAT, PLM et SNCF

Dès 1909, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, qui vient de racheter la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, doit faire face à un manque flagrant de locomotives puissantes pour les services marchandises. Une étude est lancée en 1912 afin de construire une nouvelle série de 140 à tender séparé qui devra s'inspirer des 140 livrées en 1908 par Henschel à trente exemplaires, elles-mêmes dérivant de 140 italiennes. Mais dans le but d'obtenir des machines simples et robustes, ces nouvelles venues seront à simple expansion, deux cylindres, timbre peu élevé et surchauffe. D'une masse par essieu modérée, elles pourront circuler sur toutes les lignes de la Compagnie, y compris les moins armées.

Les 140-101 à 120 sortent des usines S.A.C.M. de Belfort en 1913 ; la même année, sont livrées les 140-121 à 145 par Schneider au Creusot, et les 140-146 à 170 par Fives-Lille. Du fait de la guerre, l'Etat doit se tourner vers l'industrie britannique pour la construction des deux cents exemplaires suivants. Les derniers seront livrés en 1918.

Les 140-337 à 340, 368 et 369, ainsi que les tenders 18-647 à 650, 678 et 679 disparaîtront en mer lors de leur transport. Dans le même temps, le Ministère de la Guerre décide de commander, toujours à l'industrie britannique, soixante-dix locomotives identiques supplémentaires. Elles sont destinées à la remorque des pièces de l'Artillerie Lourde sur Voies Ferrées.

Les trente-cinq premiers exemplaires sont construits en 1916 ; les trente-cinq suivants ne seront livrés qu'en 1919/1920. Ces machines, neuves ou quasi neuves, seront revendues aux Chemins de fer de l'Est (140 ALVF n° 1 à 35 renumérotées 40001 à 40035) et au PLM (140 ALVF n° 36 à 70 renumérotées 140 K 1 à 35)

A l'origine, toutes les machines sont accouplées à un tender de 18 m³ de type Etat à deux bogies. Après la réforme de ses 150 X, la région Est de la SNCF accouplera à certaines de ses 140 C des tenders type 34 X afin d'augmenter considérablement la capacité en eau et en charbon. Cet accouplement nécessitera la modification des traverses arrière des machines. De rares exemplaires seront accouplés, un temps, à des tenders prussiens à bogies.

Sur la région Ouest, quelques tenders seront équipés d'un abri en tôle permettant de circuler tender en avant sur les lignes non pourvues de moyen de tournage.

Sur la région Ouest, les dernières 140 C cessent tout service en 1970. Sur l'Est, leur carrière se poursuit sur le réseau des C.F.T.A. jusqu'en 1975 avec les 140 C 22, 38, 51 et 287. Le 20 novembre, la 140 C 38 ramènera la 140 C 287 au dépôt de Chalindrey, pour restitution à la SNCF.

Données techniques

Longueur hors-tout y compris tender	18'400 mm	Surface de la grille	3,16 m ²
Diamètre des roues motrices	1'440 mm	Timbre de la chaudière	12-14 kg/cm ²
Diamètre des roues du bissel	850 mm	Vitesse limite	80 km/h

Constructeurs et numérotations successives

Locomotives	Constructeurs	Année	Numérotations SNCF
140-101 à 120 Etat	S.A.C.M., Belfort	1913	3-140 C 1 à 370
140-121 à 145 Etat	Schneider, Le Creusot	1913	
140-146 à 170 Etat	Fives - Lille	1913	
140-171 à 250 Etat	North-British, Hyde-Park	1916	
140-251 à 258 Etat	Nasmyth-Wilson, Patricroft	1916	
140-259 à 270 Etat	Nasmyth-Wilson, Patricroft	1917	
140-271 à 320 Etat	North-British, Hyde-Park	1917	
140-321 à 345 Etat	North-British, Atlas-Works	1917-18	
140-346 à 370 Etat	North-British, Hyde-Park	1917	
140-1 à 35 A.L.V.F.	North-British, Atlas-Works	1919	
140-36 à 70 A.L.V.F.	Vulcan-Foundry, Newton IW	1920	5-140 K 1 à 35 puis 1-140C 36 à 70

Les modèles Lemaco

ETAT 140-344, tender 18-664

1^{er} dépôt d'affectation : Batignolles, puis partie en Allemagne en septembre 1940. Devenue 140 C 344 à la SNCF.

PLM 140 K 15, tender 18-44

1^{er} dépôt d'affectation : Montargis, puis partie en Allemagne en août 1941. Devenue 140 C 50 à la SNCF.

SNCF 140 C 231, tender 18 C 482

Affectations successives: Saint-Mariens, Allemagne, Sotteville, Thouars, Bressuire, Saintes, La Rochelle, Saintes, Bati-

gnolles, Trappes, Mantes, Trappes. Garée bon état (GBE) en 1970, vendue à l'AJECTA. Circule encore.

SNCF 140 C 287, tender 18 B 579

Affectations successives: Fécamp, Saint-Dié, Blainville, Chalindrey (louée aux C.F.T.A.).

La 140 C 287 remorquera le dernier train de marchandises commercial en France le 22 septembre 1975. Mise en attente d'amortissement (AA) le 20 novembre 1975, vendue au C.F.T.B., puis à un particulier. Hors service actuellement.

SNCF 140 C 302, tender 18 C 421

Affectations successives: Rennes, Dieppe, Sotteville. Radiée le 12 novembre 1969. 1 40 C 1 + 3 4 X 8 4

Ex-1 A.L.V.F. puis 40001 Est.

Affectations successives: Région Ouest, Verdun, Belfort, Troyes, Belfort, Chaumont, Sarreguemines . Mise en attente d'amortissement le 28 février 1971.

140 C 27 + 34 X 131

Ex-27 A.L.V.F. puis 40027 Est.

Affectations successives: Verdun, Lérouville, Mohon, Trappes, Rennes, Reims, La Ferté-Milon, Noisy, Longueville, Belfort, Bar-le-Duc, Châlons, Blainville, Belfort, Verdun, Sarreguemines . Mise en attente d'amortissement le 4 mars 1973. Vendue à la CITEV. Circule encore.

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 y compris tender	224 mm	Poids y compris tender	400 g
Consommation à 12 V sans charge	70 - 80 mA	Rayon minimal	540 mm

La production comprend les versions suivantes

HO-113	ETAT 140 344, tender 18-664, vert, filets jaunes	1 - 50	50 exemplaires 2004
HO-113/1	PLM 140 K 15, tender 18-44, vert, filets rouges	1 - 60	60 exemplaires 2004
HO-113/2	SNCF 140 C 231, tender 18 C 482, région 3, vert, filets jaunes	1 - 85	85 exemplaires 2004
HO-113/3	SNCF 140 C 287, tender 18 B 579, région 1, noir, filets rouges	1 - 90	90 exemplaires 2004
HO-113/4	SNCF 140 C 302, tender 18 C 421, région 3, Dabeg, vert	1 - 35	35 exemplaires 2004

- Abri avec aménagement intérieur
- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Tampons à ressorts
- Entraînement par moteur de précision Escap 13N88 à courant continu 12-14 V
- Reproduction fidèle de la timonerie de frein
- Attelage à élévation conducteur entre loco et tender
- Eclairage constant 1,5 V bidirectionnel
- Attelages à vis installés, crochets Märklin et boucles Fleischmann échangeables annexés
- Interface digitale
- **Boîtiers NEM annexés, pour divers attelages européens**
- Grille de sécurité (SNCF 140 C 231, 287 et 302) et contre-tiges annexées, **ces dernières pour la vitrine uniquement.**

Deutschsprachige Dokumentation auf Verlangen

12/2004

Les modèles en écartement O à l'échelle 1 : 43,5

O-087	ETAT 140 344, tender 18-664, vert, filets jaunes	
O-087/1	PLM 140 K 15, tender 18-44, vert, filets rouges	
O-087/2	SNCF 140 C 231, tender 18 C 482, région 3, vert, filets jaunes	environ 70 exemplaires assortis 2006
O-087/3	SNCF 140 C 287, tender 18 B 579, région 1, noir, filets rouges	
O-087/4	SNCF 140 C 302, tender 18 C 421, région 3, Dabeg, vert	