

Die 141 P der SNCF

Die 141 P waren die letzten ab 1938 von der SNCF unter André Chapelon konzipierten Dampflokomotiven; sie wurden von den Mikados der PLM abgeleitet und in grosser Serie gebaut. 1940 bestellte die SNCF 103 und 1946 sogar 215 Lokomotiven dieses Typs. Sie wurden im Zeitraum zwischen 1942 und 1951 durch verschiedene Hersteller ausgeliefert und stellten die stärksten je in Frankreich gebauten Mikados dar.

Die 318 Lokomotiven wurden von der SNCF auf die Regionen Ost, West und Süd-Ost aufgeteilt. Als Lokomotiven für jeden Dienst vorgesehen zogen sie sowohl Schnell- und Expresspersonenzüge von 700 Tonnen mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h als auch Güterzüge von 1500 Tonnen mit 50 km/h.

Obschon ihr Kessel mit demjenigen der Mikados der PLM identisch war, jedoch über einen auf 20 bar erhöhten Kesseldruck verfügte, war die Leistung der 141 P um 50% stärker als diejenige der Mikados der PLM.

Diese Vier-Zylinder-Verbundmaschinen mit äusseren Hochdruckzylindern besaßen eine Crampton-Feuerbüchse aus geschweisstem Stahl, welche mittels Stoker nachgefüllt wurde, einen veränderlichen kreuzförmigen oder doppelten Auspuff nach Kylchap, eine mit der vorderen Triebachse verbundene vordere Bisselachse vom Typ Zara und eine hintere Laufachse vom Typ PLM.

Die meisten Lokomotiven zogen einen Tender vom Typ 34 P, einige wenige solche vom Typ 36 P oder 36 Q.

Die 141 P beendeten ihre Karriere 1968, im Laufe des Sommers in Chaumont (Ost-Region) und Ende September in Argentan (West-Region).

Leider blieb keine einzige 141 P der Nachwelt erhalten.

Technische Daten

Länge über Puffer	23'730 mm	Rostfläche	4,28m ²
Treibraddurchmesser	1'650 mm	Kesseldruck	20bar
Lauferraddurchmesser vorne	1'010mm	Leistung	3'000PS
Lauferraddurchmesser hinten	1'370mm	Höchstgeschwindigkeit	105km/h
Tenderraddurchmesser 34 P	1'250mm		

Wichtigste Depot-Zuteilungen Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (alle Ost), Montrouge, Argentan, Cranville, Le Mans, Laval, Rennes (West), Vénissieux, Grenoble (Süd-Ost).

ZERTIFIKAT

LEMACO Modelle in Spur N, - Massstab 1:160

Eine weitere Superproduktion der LEMACO-Modellbauer in Spur HO Detaillierung. Aus hunderten von Messingteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Folgende Versionen wurden gebaut

Kat. Nr. N-019	SNCF 141P 17	Region Süd-Ost, grün	1-190	190 Exemplare 2000
Kat. Nr. N-019/1	SNCF 141P 184	Region Ost, schwarz	1-110	110 Exemplare 2000

- Gefederte Treibachsen
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Feine Spurkränze, vierte Treibachse mit Haftreifen
- Im Tender montierter Faulhaber-Motor 1319 12-14 V Gleichstrom mit Schwungmasse. Antrieb der dritten Treibachse der Lok durch Kardanwelle, andere Treibachsen werden durch Treibstangen mitgenommen. Der kräftige Motor verleiht dem Modell überdurchschnittliche Laufeigenschaften, wie z.B. **Anfahren bei niedriger Spannung**.
- Konstantbeleuchtung 1,5 V vorne
- Arnold-Standardkupplung.
- Austausch-Laufachsen mit 0.5 mm Spurkränzen, sowie Schutzgitter für Führerhausdach liegen bei

Les 141 P SNCF

Dérivées des "Mikados" du PLM, les 141 P constituent la dernière série de locomotives à vapeur étudiées par la SNCF sous la direction d'André Chapelon à partir de 1938 et construites en grande série. 103 machines furent commandées en 1940, puis 215 en 1946. Les livraisons se sont échelonnées de 1942 à 1951. Les 141 P représentent les plus puissantes "Mikados" construites en France (par les Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, Franco-Belge, Schneider, ANF, Batignolles Chatillon, Fives Lille, SACM).

Les 318 machines produites furent réparties entre les régions Est, Ouest et Sud-Est de la SNCF. Machines mixtes, elles assurèrent aussi bien le remorquage de trains de voyageurs rapides ou express de 700 tonnes à 105 km/h, leur vitesse limite en service, que des trains de marchandises de 1'500 tonnes à 50 km/h. Malgré une chaudière identique à celles des "Mikados" PLM mais grâce à un timbre porté à 20 bars, la puissance d'une 141 P était de 50% supérieure.

Ces machines Compound à quatre cylindres en batterie avec HP extérieure étaient équipées d'un foyer Crampton en acier soudé alimenté par stocker, échappement variable à croisillon ou fixe Kylchap double, d'un bissel avant type Zara unissant le premier essieu moteur, et d'un bissel arrière PLM.

Elles furent accouplées pour leur grande majorité à des tenders 34 P, mais également à quelques 36 P et 36 Q.

Elles terminèrent leur carrière en 1968, dans le courant de l'été à Chaumont sur la région Est, et fin septembre à Argentan sur l'Ouest.

Aucune 141P n'a été préservée.

Données techniques

Longueur hors-tout	23'730 mm	Surface de grille	4,28 m ²
Diamètre des roues motrices	1'650mm	Timbre	20 bars
Diamètre des roues porteuses avant	1'010 mm	Puissance	3'000 ch
Diamètre des roues porteuses arrière	1'370 mm	Vitesse max. autorisée	105 Km/h
Diamètre des roues du tender 34 P	1'250 mm		

Principaux dépôts d'attache: Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Chalons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines (Est), Montrouge, Argentan, Granville, Le Mans, Laval, Rennes (Ouest), Vénissieux, Grenoble (Sud-Est).

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO en écartement N, à l'échelle 1:160

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale sont composés de centaines de pièces, détails dignes de l'écartement "HO", finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons tender compris	152 mm	Poids, tender compris	148 g
Consommation de courant à 12 V sans charge	115 mA	Rayon minimal	329 mm

La production comprend les versions suivantes

No cat. N-019	SNCF 141P 17, région Sud-Est, vert	1-190	190 exemplaires 2000
No cat. N-019/1	SNCF 141P 184, région Est, noir	1-110	110 exemplaires 2000

- Roues motrices reposant sur des ressorts
- Bandages et bielles en maillechort
- Boudins fins, 4ème essieu-moteur équipé de bandages
- Moteur de précision Faulhaber 1319 courant continu 12-14V avec volant d'inertie, installés dans le tender, entraînant au moyen d'un cardan le 3ème essieu-moteur de la locomotive. Les autres essieux sont entraînés par les bielles. La puissance du moteur confère au modèle des qualités de roulement exceptionnelles, comme p.ex.

le démarrage à bas voltage.

- Eclairage constant 1,5 V à l'avant
- Attelage Arnold Standard.

Des essieux-porteurs avec roues à boudin de 0.5 mm ainsi qu'une grille anti-caténaire à fixer sous le toit de la cabine sont annexés.