



SUNSET MODELS

141R S.N.C.F.



Un peu d'histoire...

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le manque de locomotives et l'incapacité de l'industrie française, en cours de reconstruction, à livrer rapidement un grand nombre de machines neuves imposa de recourir aux constructeurs américains et canadiens. Les choix techniques faits à cette occasion bousculaient le conservatisme industriel ferroviaire français de l'époque et allaient se révéler judicieux.

C'est la firme **Baldwin Locomotive Works**, qui dans l'urgence de l'époque dessina les plans de ces machines, en modifiant pour le réseau français une locomotive qui circulait déjà depuis plusieurs années aux États-Unis, la Mikado USRA (en) modèle léger. Les principales adaptations portèrent sur : la mise au gabarit SNCF, l'attelage à tendeur avec les tampons, les écrans pare-fumée, le poste de conduite côté gauche, une porte de boîte à fumées à volant de fermeture central puis de type « Unifiée » (ou porte du type « Nord ») et la pose de l'échappement Kylchap sur les machines de la seconde tranche.

C'est ainsi qu'une commande de 700 locomotives tous services (mixtes) fut passée en février 1945 pour constituer la première tranche : les 141 R 1 à 700. Ce sont les firmes : **American Locomotive Company** (Alco) à Schenectady (New York), **Baldwin Locomotive Works** à Philadelphie (Pennsylvanie), et **Lima Locomotive Works** à Lima (Ohio) qui se chargèrent de la construction. Une fois le financement rendu possible, la seconde tranche, portant sur les 141 R 701 à 1340, est commandée auprès des mêmes firmes, secondées par des constructeurs canadiens : **Montreal Locomotive Works** à Montréal (Québec) et **Canadian Locomotive Company** (en) à Kingston (Ontario). Ces machines étaient alors majoritairement prévues pour être chauffées au fuel (fuel lourd préchauffé) et non au charbon comme les précédentes. Les 604 machines au fuel assurèrent un meilleur service et furent de ce fait plus sollicitées que celles au charbon.

L'introduction massive de machines chauffées au fuel s'explique également par le fait que dans l'immédiat après-guerre, le charbon de qualité était très demandé et que la SNCF en consommait annuellement 9 millions de tonnes. Le fuel permettait donc des économies de charbon, même si dans de nombreux dépôts il s'agissait d'une véritable révolution. L'autonomie permise par le fuel (700 km au lieu de 400 km) explique aussi l'usage plus intensif des machines.

Les vaporistes parlent de « mazoutières » ou de « charbonnières » selon le combustible employé ; les machines chauffées au fuel, étaient aussi surnommées « les goudronneuses » par les équipes de conduite...

Après le second conflit mondial, les constructeurs américains qui furent « boostés » par l'effort de guerre, se retrouvèrent à la tête de moyens de production très modernes. L'organisation des chaînes de montage des locomotives s'apparentait à ce qu'il se faisait dans l'industrie automobile. C'est ainsi que de juillet 1945 à mai 1946 les 700 141 R de la première tranche ont été construites en onze mois seulement. On peut cependant observer d'importants écarts sur le nombre de machines produites mensuellement. Si le gros de la production démarra vraiment en septembre, il atteindra son point culminant pendant les mois de octobre novembre décembre et janvier, pour ralentir fortement en février et mars, et enfin reprendre jusqu'à mai, soit une moyenne de près de trois locomotives par jour ! A titre de comparaison (toute relative, l'industrie française étant très affaiblie après la guerre) il aura fallu quatre ans, de juin 1948 à juillet 1952, au constructeur Schneider pour livrer les trente-cinq 241 P à la SNCF.

La première locomotive, la 141 R 1 construite par **Lima Locomotive Works**, sortit des ateliers le 30 juillet 1945. La 141 R 466 fut la première à être débarquée en France le 17 novembre 1945 au port de Marseille. La dernière de la série, la 141 R 1340, sortit des ateliers de la **Canadian Locomotive Company** en juillet 1947 et fut débarquée le 5 septembre 1947 au port de Cherbourg. Dix-sept locomotives (les 141 R 1220 à 1235 et la 141 R 1241) disparurent en mer dans le naufrage du navire norvégien Belpamela, le 11 avril 1947, pris dans une violente tempête au large de Terre-Neuve. De ce fait, sur les 1340 locomotives commandées initialement, seulement 1323 entrèrent en service sur le réseau français.

Pour la SNCF, ce type de machine constituait une petite révolution : à simple expansion et très évoluées du point de vue constructif, les 141 R 1101 à 1340 furent les seules locomotives à vapeur de la SNCF à être entièrement équipées de roues Boxpok (en) et de roulements à rouleaux sur tous les essieux moteurs et accouplés, ainsi que d'un châssis monobloc quasiment indéformable. Quant aux châssis en barres, et aux coussinets des boîtes d'essieux des 141 R 1 à 1100, ils se révélèrent tout aussi irréprochables, ce qui en fit à la fois des machines performantes et d'un entretien économique. Pour les 141 R 1101 à 1340, le kilométrage maximum parcouru entre deux grandes révisions (levages), fut poussé jusqu'à 230 000 kilomètres. Faciles à conduire, elles offraient un confort relatif mais nouveau aux mécaniciens et aux chauffeurs. Les abris étaient de véritables cabines de conduite fermées, dotées d'un confort et d'une ergonomie jusqu'alors inconnus à la SNCF : conduite et chauffe assises sur des fauteuils, avec les appareils de commande à portée de mains ; alimentation automatique en charbon grâce au chargeur mécanique stoker, et chauffe au fuel encore plus aisée avec la commande du régulateur de mazout.

C'est le 19 que circula la dernière 141 R encore en service à la SNCF, la 141 R 1187 du dépôt de Vénissieux, en assurant un train spécial aller et retour entre Lyon et Veynes via Grenoble et la ligne des Alpes.

Tableau de la répartition des tranches par constructeur :

Constructeurs	Numéros de construction	Nombre de locomotives	Immatriculations S.N.C.F.
Lima Locomotive Works à Lima (Ohio)	8867 à 9046	180	141 R 1 à 180
American Locomotive Company à Schenectady (New York)	74054 à 74313	260	141 R 181 à 440
Baldwin Locomotive Works à Philadelphie (ateliers de Eddystone, Pennsylvanie)	72254 à 72513	260	141 R 441 à 700
Baldwin Locomotive Works à Philadelphie (ateliers de Eddystone, Pennsylvanie)	72699 à 72763	65	141 R 701 à 765
	72857 à 72897	41	141 R 766 à 806
	72928 à 72981	54	141 R 807 à 860
American Locomotive Company à Schenectady (New York)	73934 à 74053	120	141 R 861 à 980
	74833 à 74872	40	141 R 981 à 1020
Lima Locomotive Works à Lima (Ohio)	9112 à 9211	100	141 R 1021 à 1120
American Locomotive Company à Schenectady (New York)	74916 à 74955	40	141 R 1121 à 1160
Baldwin Locomotive Works à Philadelphie (ateliers de Eddystone, Pennsylvanie)	72982 à 73017	36	141 R 1161 à 1196
	73046 à 73049	4	141 R 1197 à 1200
Montréal Locomotive Works à Montréal (Québec)	75010 à 75109	100	141 R 1201 à 1300
Canadian Locomotive Company à Kingston (Ontario)	2368 à 2407	40	141 R 1301 à 1340

Caractéristiques techniques :

- ▶ Simple expansion, 2 cylindres et surchauffe
- ▶ Longueur (loco seule) : 14,64 m
- ▶ Longueur totale : 24,13 m
- ▶ Surface de la grille : 5,2 m²
- ▶ Pression de la chaudière : 15,5 hpz
- ▶ Diamètre des cylindres : 597 mm
- ▶ Course des pistons : 711 mm
- ▶ Diamètre des roues motrices : 1,65 m
- ▶ Vitesse maximale en service : 100 km/h
- ▶ Puissance maximum au crochet du tender : 2928 cv. à 80 km/h
- ▶ Poids en charge machine seule : 115,5 t (charbon), 116,25 t (fuel)
- ▶ Tender 30 R, poids en charge : 75 t

VERSIONS PROPOSEES POUR 2010

Livraison 2010

141 R 243 S.N.C.F.

- ▶ Constructeur ALCO tranche 141R.181 à 141R.440
- ▶ Chauffe au charbon
- ▶ Roues à rayons
- ▶ Bissel type Coale
- ▶ Echappement américain
- ▶ Châssis à caissons soudés
- ▶ Porte boîte à fumée avec volant central
- ▶ Pare fumées renforcés
- ▶ Tender soudé
- ▶ Livrée : noir uniforme
- ▶ Plaques : rouge et jaune
- ▶ Région 3 (Ouest)



Affectations connues de la 141 R 243 par inventaires S.N.C.F.:

Vierzon 1^{er} avril 1949, Dijon 1^{er} janvier 1958, Dole 1^{er} janvier 1963, 1^{er} janvier 1971, photographiée le 2 août 1971 à Nevers

Livraison 2010

141 R 420 S.N.C.F.

- ▶ Constructeur ALCO tranche 141R.181 à 141R.440
- ▶ Chauffe au charbon
- ▶ Roues à rayons
- ▶ Bissel type Coale
- ▶ Echappement américain
- ▶ Châssis à caissons soudés
- ▶ Porte boîte à fumée avec volant central
- ▶ Pare fumées renforcés
- ▶ Tender soudé
- ▶ Livrée : vert foncé 301 et noir / filets et embellage rouges
- ▶ Plaques : rouge et laiton poli
- ▶ Région 1 (Est)



Affectations connues de la 141 R 420:

Mézidon 23 août 1946 au 3 novembre 1947, Creil 4 novembre 1947 au 17 octobre 1969, Boulogne 18 octobre 1969 au 11 juillet 1971, Beauvais 12 juillet 1971 au 4 janvier 1973, Sarreguemines 5 janvier 1973, mise en attente d'amortissement le 8 mars 1975, préservée en 1977.

SMR & CONCEPT Ltd. est 100% responsable des projets de matériels français et nous travaillons toujours à partir de plans d'origine SNCF afin que nos modèles soient conformes à la réalité.

Stephane's Model Railways & Concept Ltd

27, Applins Farm Business Centre,
Farrington, Dorset, DT11 8RA UK
Phone & fax number: +44 (0) 1747 812 250
e-mail: the.big.four@orange.fr

Contact France
09 77 66 18 46

FORMULAIRE DE RESERVATION

141 R 243 version SNCF noire uniforme		1825.00 € TTC port inclus	☐
141 R 243 version SNCF noire uniforme - Option ESU		1955.00 € TTC port inclus	☐
141 R 420 version SNCF verte et noire / filets rouges		1825.00 € TTC port inclus	☐
141 R 420 version SNCF verte et noire / filets rouges - Option ESU		1955.00 € TTC port inclus	☐

Conditions de réservation :

Pour que votre réservation soit prise en compte et considérée comme ferme, un acompte unique de 400.00 € est demandé, il sera encaissé à réception et non remboursable. Cependant, en cas de désistement ou d'annulation, ce montant pourra être utilisé intégralement pour l'achat ou la réservation d'un ou plusieurs autres produits ou projets SUNSET MODELS ou GOLDEN GATE DEPOT proposés par SMR & CONCEPT Ltd.

Aucune réservation ne sera considérée comme ferme sans cet acompte et un reçu vous sera systématiquement remis à l'encaissement de votre acompte, quelque soit le mode de règlement.

Pour le paiement de votre acompte, plusieurs solutions possibles :

1/ Par chèque établi à l'ordre de **SMR & CONCEPT LTD** joint à ce bon de réservation et envoyé à notre adresse :

Stephane's Model Railways & Concept Ltd.
27, Applins Farm Business Centre,
Farrington, Dorset, DT11 8RA UK
Royaume Uni

2/ Par carte de crédit en remplissant l'autorisation de débit jointe à ce bon de réservation.

3/ En espèces, dans ce cas, il sera nécessaire de convenir d'un rendez-vous (région parisienne) en m'appelant au 09 77 66 18 46

Je déclare avoir pris connaissance des conditions de réservation proposées par la société SMR & Concept Ltd.

Nom, prénom :

Numéro de téléphone:

Adresse e-mail:

Adresse postale:

**Edition limitée à 100 exemplaires
toutes versions confondues...**

Date et signature

Stephane's Model Railways & Concept Ltd

27, Applins Farm Business Centre,
Farrington, Dorset, DT11 8RA UK
Phone & fax number: +44 (0) 1747 812 250
e-mail: the.big.four@orange.fr

**Contact France
09 77 66 18 46**

AUTORISATION DE DEBIT

J'autorise la société SMR & Concept Ltd. à utiliser les données de ma carte de crédit, afin de procéder au prélèvement du montant indiqué ci-dessous en Euro :

Montant: € * Date: *

* Type de carte

VISA		☐
DELTA		☐
MASTERCARD		☐
AMEX		☐

Date d'expiration: *

(Par ex. 02/10 pour février 2010)

Code sécurité : *

(3 derniers chiffres au dos de la carte)

Nom exact inscrit sur la carte : *

(En majuscule)

Numéros de la carte : *

Numéro de téléphone: *

Adresse e-mail:

Adresse postale: *

* Champs obligatoires

Afin que nous procédions au paiement, merci de nous envoyer cette autorisation remplie, datée et signée par fax au 0044 1747 812 250 ou par courrier à l'adresse de notre société :

Stephane's Model Railways & Concept Ltd
27, Applins Farm Business Centre,
Farrington, Dorset, DT11 8RA UK
Royaume Uni

Date et signature

*