

LEMATEC
prestige models



SNCF 141 R 1207

HO-036/8

HO-036/8

SNCF 141 R 1207

09/09

Prototype

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les deux tiers du parc de locomotives à vapeur de la SNCF sont détruits, ou hors d'usage. L'industrie française n'est pas en mesure de faire face à une commande massive de locomotives neuves. La France se tourne alors vers les USA. C'est ainsi que furent commandées 1340 locomotives 141 R, machines à simple expansion, livrées entre 1945 et 1947. Seules 1323 d'entre elles furent mises en service, les dix-sept autres ayant été perdues suite au naufrage du cargo norvégien Belpamela le 11 avril 1947 dans une tempête. Elles ont été construites par cinq constructeurs différents: Lima, Alco, Baldwin, Montréal Loco et Canadian Loco, ce qui entraîna plusieurs variantes de détails dans la série. Ces principales variantes sont les châssis en barres et les bissels Cole (141 R 1 à 1100 et 1201 à 1240), les châssis moulés monoblocs et les bissels Delta, les caisses de tender rivetées ou soudées. Environ la moitié du parc a été prévue d'origine ou transformée par la suite pour la chauffe au fuel. Les tenders correspondants avaient une cuve de 9,500 m³ ou 13,250 m³. Les autres tenders emportaient 10.5 t de charbon criblé, plus 1 tonne de briquettes. Les 141 R étaient utilisées aussi bien pour les trains de marchandises que pour ceux de voyageurs. Elles pouvaient remorquer 500 tonnes à 30 km/h en rampe de 16‰, 650 tonnes à 100 km/h en palier ou 1200 tonnes à 20 km/h en rampe de 8‰. Les 141 R 73, 420, 568, 840, 1108, 1126, 1187, 1199, 1207, 1244, 1292 et 1332 ont été préservées. Certaines sont utilisées à la traction de trains spéciaux.

Modèle à l'échelle HO, 1:87

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement son prototype jusque dans les moindres détails. Fabriqué artisanalement en laiton, il se compose de plus de mille cent cinquante pièces. Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

- | | |
|--|--|
| - Consommation sans charge sous 12 V CC: 225 mA | - Longueur hors tampons: 277.4 mm |
| - Rayon de courbure minimum: 540 mm | - Poids: 465 g |
| - Entraînement par moteur Maxon de précision | - Attelages à vis montés d'origine, 2 crochets universels annexés |
| - Prise de courant par la locomotive et le tender | - Tampons à ressort |
| - Essieux suspendus individuellement | - Cabines aménagées et éclairées |
| - Eclairage constant par micro-ampoules de 1.5 V, avec inversion selon le sens de marche | - Finesse, précision de reproduction et détails dignes d'un modèle à l'échelle O |
| - Interface digitale NEM 652, installation dans le tender | |

La production Lematec comprend les versions suivantes:

HO-036/5	SNCF 141 R 205,	vert 1-60	60 exemplaires	septembre 2009
HO-036/6	SNCF 141 R 840,	noir 1-64	64 exemplaires	septembre 2009
HO-036/7	SNCF 141 R 1126,	vert 1-71	71 exemplaires	septembre 2009
HO-036/8	SNCF 141 R 1207,	noir 1-73	73 exemplaires	septembre 2009

Caractéristiques techniques de la 141 R 1207 –tender 30 R 1207

- Constructeur: Montreal Locomotive Works au Canada
- Châssis en barres, bissel Cole, roues Boxpok
- Moteur: simple expansion, 2 cylindres
- Type de tender accouplé: 30 R charbon à caisse rivetée

Mise en service le 31 mars 1947 à Bordeaux. Affectations: Dijon le 20 janvier 1953, Dole le 2 juin 1954, Nevers le 10 janvier 1955, radiée le 24 janvier 1973. Actuellement en révision dans les ateliers ex SLM à Winterthur.

- Longueur hors-tout avec tender: 24'131 mm
- Diamètre des roues motrices: 1'650 mm
- Timbre de la chaudière :15.5 hpz
- Diamètre des roues du bissel avant: 914 mm
- Vitesse maximale en service: 100 km/h
- Diamètre des roues du bissel arrière: 1'067 mm
- Puissance au crochet à 100 km/h: ~ 2'700 ch
- Rayon minimum d'inscription (voie de 1465 mm): 81 m
- Poids total en ordre de marche: 187.5 t

SNCF 141 R 1207

