



LA LOCOMOTIVE 140-C-314

La 140-C-314 a été construite en 1917 par les ateliers North British à Glasgow (Grande-Bretagne). Elle fait partie d'une longue série de 270 locomotives d'un type appelé "consolidation" étudiées en 1912 pour améliorer la traction des trains de marchandises des chemins de fer de L'Etat, auxquels on peut ajouter les 70 machines identiques livrées à l'Artillerie Lourde sur Voies Ferrées (ALVF). Transportée par bateau jusqu'à Saint-Nazaire, elle fut affectée au dépôt de Saint-Brieuc pour le service des marchandises et portait le numéro 140-314. Elle était accouplée dès l'origine à un tender à deux bogies, d'une capacité de 18 mètres cubes d'eau et de 5 tonnes de charbon.

En 1938, à la naissance de la SNCF, la locomotive est affectée tout naturellement sur sa région d'origine et porte sur sa traverse de tête, avec le chiffre 3 de la région de l'Ouest et le macaron de la nouvelle société nationale, le nom de 140-C-314.

Mais déjà la seconde guerre mondiale éclate et commence l'occupation de la France. Notre machine est réquisitionnée par les allemands en août 1941 et part alors en Allemagne.

A son retour en France en 1950, l'état de la 140-C-314 nécessite de grosses réparations que la SNCF n'entreprend aux Ateliers de Sotteville Quatre-Mares, près de Rouen, qu'au cours de l'année 1955. C'est à l'occasion de ces réparations que la locomotive reçoit des soupapes types Coale Unifiées SNCF, ainsi qu'une porte de boîte à fumée de type nord, avec charnières en Y.

En février 1971, elle participe avec les 140-C230, 231 et 313, à la dernière mutation de machines à vapeur entre dépôts SNCF. Pour figurer comme réserve froide mise à la disposition des CFTA au dépôt de Chaumont. Après sa mise en attente d'amortissement le 30 octobre 1975, son bon état général lui vaut d'être choisie par la FACS (Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires) qui désire en conserver une. Garée à Gray (Haute Saône), elle est confiée au Chemin de Fer Touristique du Vermandois au cours du dernier trimestre de l'année 83. Après plusieurs milliers d'heures de travaux bénévoles, la machine reprend vie le 21 mai 1994 à l'occasion de la fête des maqueux d'saurets à Tergnier.



Année de construction : 1917
 Puissance : 1500 ch.
 Vitesse Limite : 80 km/h
 Disposition des essieux :
 Porteur avant 1
 Moteur 4
 Porteur arrière 0
 Dénomination américaine : Consolidation

Affectations successives de la 140-C-314

Saint-Brieuc	1917	septembre 1927
La Rochelle	septembre 1927	26 juin 1932
Saintes	26 juin 1932	août 1941
Allemagne	août 1941	25 juillet 1950
Ateliers de Quatre-Mares	25 juillet 1950	8 décembre 1955
Sotteville	8 décembre 1955	15 décembre 1957
Saintes	15 décembre 1957	28 février 1964
Batignolles	28 février 1964	26 septembre 1966
Trappes	26 septembre 1966	31 janvier 1967
Mantes	31 janvier 1967	7 février 1971
Chaumont	7 février 1971	1974 ? *
Gray**	1974 ?	7 décembre 1988
Busigny***	8 décembre 1988	21 mai 1994
Saint-Quentin (CFTV)	depuis le 21 mai 1994	

* officiellement : mise en attente d'amortissement à Chaumont le 30 octobre 1975

** Garée en attente de remise en état puis début de remise en état du roulement

*** Remise en état par le CFTV

Consommation de charbon : 20 kg / km

Consommation d'eau : 120 L / km

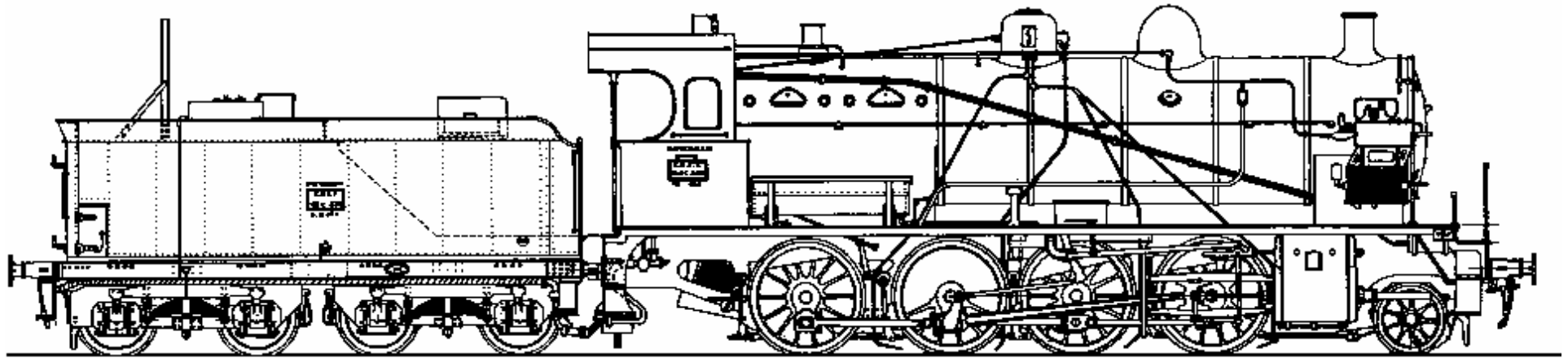
Etat : en cours de levage + retimbrage

Circulation : agréé sur les voies principales

Utilisation : train vapeur sur St-Quentin – Origny
 mais surtout sur les voies principales SNCF.



LA LOCOMOTIVE 140-C-314 ET SON TENDER 18-C-428



Principales gares visités depuis 1994

AMIENS	LA FERTE MILON
ARRAS	LAON
AULNOYE-AYMERIES	LE TREPOT
BOISSY SAINT LEGER	LENS
BOULOGNE SUR MER	LILLE FLANDRES
CALAIS	NOYELLES SUR MER
CAMBRAI	PARIS AUSTERLITZ
CREIL	PARIS EST
DUNKERQUE	PARIS NORD
EPERNAY	PARIS SAINT-LAZARRE
ETAPLES	REIMS
HIRSON	SAINT-QUENTIN
JUVISY	TERGNIER

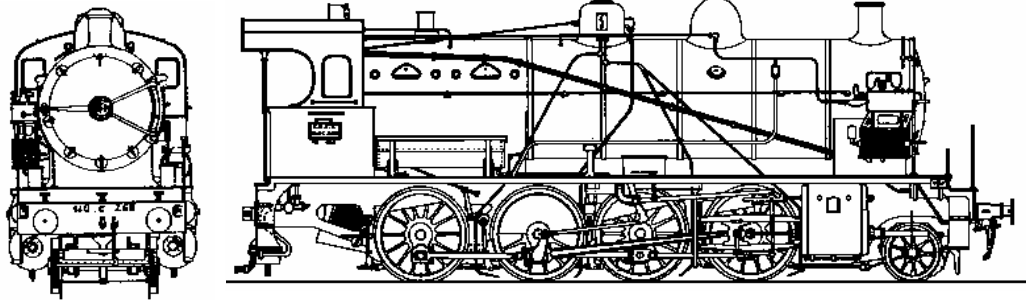


Vallée de la Somme, Photo F. Coin

Charge remorquables en fonction des vitesses et rampes (timbre à 14 bars)

	25 km/h	30 km/h	35 km/h	40 km/h	45 km/h	50 km/h	55 km/h
5 mm/m	1200t	1155t	1110t	1050t	990t	900t	820t
10 mm/m	740t	715t	685t	645t	600t	550t	500t
15 mm/m	520t	495t	470t	440t	410t	375t	335t
20 mm/m	385t	365t	345t	320t	290t	260t	215t
25 mm/m	325t	305t	285t	260t	230t	195t	160t

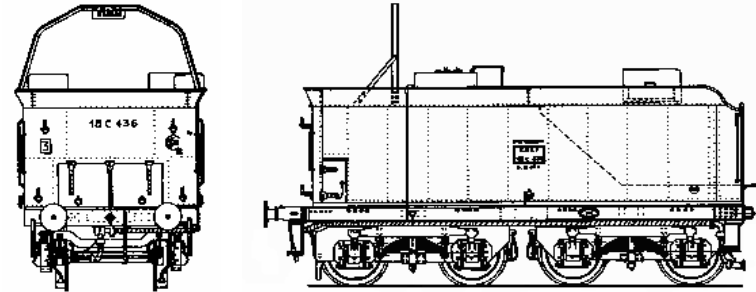
LA LOCOMOTIVE 140-C-314



Année de construction : 1917
Constructeur : North British – Hyde Park Works à Glasgow (GB)
Numéro constructeur : 21651
Nombre de cylindre : 2 type : Simple expansion
Surchauffe : Oui Foyer : acier
Type de boîte à feu : Crampton
Effort de traction maximum théorique : 20 350 kg
Vitesse limite : 80 km/h Puissance maximum : 1500 ch
Masse à vide (machine seule) : **(avec tender :)**
Masse totale en ordre de marche (machine seule) : 77,2 t (avec tender : 126,4 t)
Masse adhérente : 67,6 t Masse par essieu moteur : 17,2 t
Longueur (machine seule) : 11,750 m (avec tender : 18,950 m)
Hauteur totale : 4,26 m Largeur totale : 2,92 m
Empattement rigide : 5 100 mm Empattement (machine seule) : 7 600 mm
Rayon minimum d'inscription : 94 m
Ø des cylindres : 590 mm Course des pistons : 650 mm
Surface de grille : 3,16 m²
Surface totale de chauffe : 171,46 m² + 46,17 m²
Surface totale de surchauffe : 38,177 m²
Ø moyen de la chaudière : 1 714 mm
Volume de la chaudière : Timbre de la chaudière : 12 Bars
Nombre de tubes ordinaires : 174 de 4.50 m De surchauffe : 24
Diamètre des tubes ordinaires : **De surchauffe :**
Graissage des cylindres et tiroirs : par graisseur à condensation
Distribution : Walschaerts
Gabarit : Passe-partout, unifié sur partie basse
Ø des roues motrices : 1440 mm Ø des roues porteuses : 850 mm
Frein direct : à air comprimé, robinet type 9bis (?)
Frein automatique : à air comprimé système Westinghouse (Distributeur).
Robinet du mécanicien : Type H7A modifié (sans à-coups)
N° d'origine Etat : 140-314

Locomotive équipée pour le chauffage vapeur de la rame
Locomotive non équipée de la conduite principale.

LE TENDER 18-C-428



Année de construction : 1913
Constructeur : Marine-Homécourt
Masse à vide : 21,600 t
Masse de l'eau dans les soutes : 18 m³ Masse de combustible : 9 t
Masse totale en ordre de marche : 49,200 t
Masse par essieu porteur : 12,300 t
Longueur : 7,2 m Hauteur : 2,890 m (hors arceau de gabarit)
Largeur totale : 2,510 m
Empattement des bogies : **Entraxe des bogies :**
Ø des roues : 960 mm
Frein à air comprimé : Direct et automatique commandé par distributeur
N° d'origine Etat : 18-428



Les 4352 (230 G 352) et 140 C 314 à Gray en 1974. Photo Ph. Morel