



AAATV-Midi-Pyrénées

Amicale des Anciens et Amis
de la Traction Vapeur Midi Pyrénées
8 Chemin de la Fiou
31790 SAINT-SAUVEUR

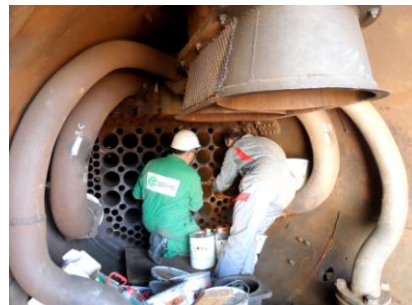
Site : www.241p9.fr
E-mail : aaatvmp@241p9.fr

Rapport d'activité 2015

A l'heure actuelle le nombre d'heures cumulées passé uniquement à la restauration est de l'ordre de 21000 heures. (uniquement du bénévole).

Les activités 2015 se sont concentrées essentiellement sur le tender et les boîtes d'essieux :

- A notre demande l'APAVE est venue donner son avis sur l'état des **gros tubes à fumée** : ils peuvent encore tenir ; mais leur état est hétérogène, il est décidé de tout remplacer, d'autant plus qu'à chaque remplacement unitaire il serait nécessaire de re-éprouver la chaudière à 1.5 fois sa pression nominale.



- Notre « bureau d'étude » s'est installé dans la **chaudière** pour relever les métrées nécessaires au lancement des consultations. En effet le diamètre des gros tubes n'est plus normalisé et nécessitera une fabrication spéciale.



- Visite amicale de la l'équipe de la **241 P 17** du Creusot. Ils sont également mis à contribution !



- Nous avons récupéré une **grue à charbon** qui sera installée sur le tombereau en réserve derrière le tender.



- Remontage d'un patin de guidage sur l'une des crosses de **distributeur HP**. Elle avait pris du jeu, elle a été réusinée et réglée (société ATR).



- Remontage des **distributeurs des cylindres BP**. La segmentation était en bon état, mais les tiges de piston, piquées ont dû être remétallisées à l'oxyde de chrome.



- **Réglage de l'avance** sur les distributeurs BP. Polissage et remontage de la mécanique des leviers d'avance.



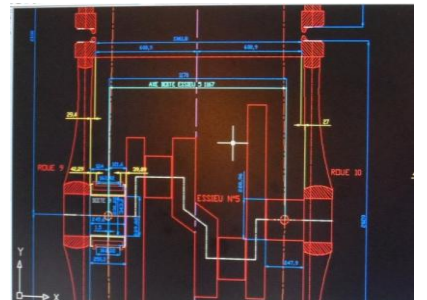
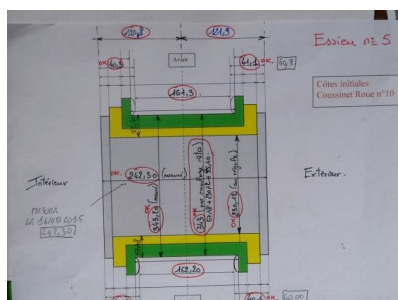
- Prises de cotes et « prise de tête » sur les 14 **boîtes d'essieux** de la locomotive.



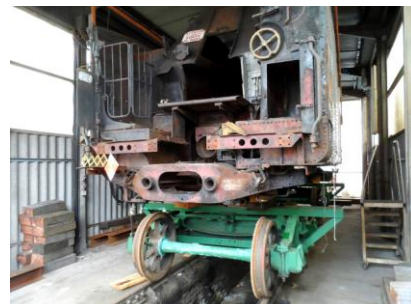
- **Boîtes d'essieux** : Vérifications multiples et comparaisons avec les plans, essai de détermination des jeux à appliquer, de l'épaisseur de régule à prévoir etc...



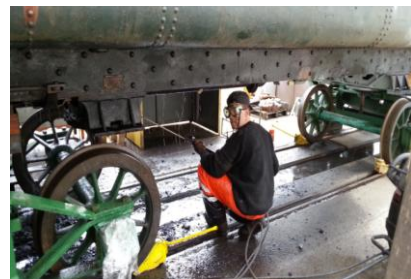
- Les ateliers des Meiningen où sont nos essieux nous ont communiqué certaines mesures précises de façon à vérifier les empilements de cotes. L'ensemble a été redessiné avec un logiciel de CAO.



- **Levage du tender** et pose sur faux bogies de l'« US government ». (En effet ceux-ci proviennent de matériel fourni par les Etats-Unis pendant les années 40).



- Démontage et nettoyage du train d'essieux ainsi que du dessous de caisse.



- Comme pour la locomotive, prises de cotes pour vérification de l'usure et des jeux à appliquer aux boîtes d'essieux.

Le train d'essieux avec les roulements à roulement de ses boîtes sera envoyé pour vérification US, magnétoscopie dans un atelier agréé SNCF.

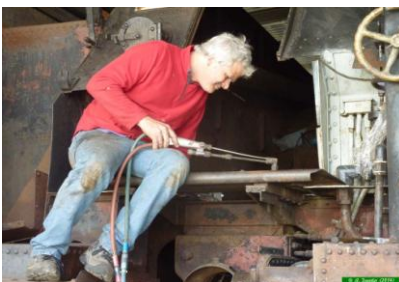


- Dépose de la vis sans fin du **stocker**. On retrouve du charbon d'époque...



- **Découpage de tôles** altérées par la rouille.

- Extraction de l'« auge » qui accueille la vis sans fin et où le charbon démarre son trajet dans le stocker. Une partie des tôles abimées sera remplacée.



- Début du **sablage** du tender. La SNCF nous a autorisés à l'abriter pendant le temps de la mise à nu des tôles.

- L'ensemble des crochets de traction est prêt à partir pour contrôle magnéto et US au Technicentre SNCF Normandie (Sotteville-les-Rouen).

