

La
Princesse
231 G 558



Information

Ce Site «officieux» est maintenu en service afin de vous donner des informations régulières sur la remise en état de notre locomotive à vapeur. Pour les autres informations sur les actualités du PVC, voir le site officiel.

Où en est la Princesse en cette fin juin 2017 ?

Par Jean-Jacques Dujardin

Rappel des faits depuis l'incident :

Le 11 octobre 2009, lors d'un train Dieppe / Honfleur, notre locomotive 231 G 558 se trouvait immobilisée à Glos-Montfort suite à une boîte chaude sur l'essieu polybloc. Il faudra attendre pas moins de 22 jours pour qu'enfin notre locomotive puisse revenir à Sotteville, et notamment au dépôt, après un délicat et long rapatriement de 7h. La seule manière de réparer la boîte chaude était de déposer l'essieu avarié mais les activités du dépôt de Sotteville sont importantes et il faudra attendre pratiquement 3 mois avant que l'essieu puisse être déposé. La Princesse passera l'hiver seule et livrée aux dures intempéries.

Après la dépose de l'essieu incriminé, le premier bilan met en évidence que la fusée est dégradée et



imposent le démontage de notre essieu polybloc, ce qui est refusé par crainte de le détériorer davantage. L'idée Meningen est donc abandonnée et l'essieu est chargé sur un wagon pour être envoyé le 18 janvier 2011 au Creusot. On profite de l'immobilisation forcée de la loco pour faire réviser le bogie par les ateliers de Quatre-Mares.

L'essieu nous revient en avril 2011 avec une portée refaite à neuf. Depuis l'incident, il aura donc fallu attendre 18 mois pour remettre la portée en état. Il faut maintenant organiser la réparation de la boîte d'essieu. Durant ce temps, l'épreuve décennale a été réalisée et déclarée bonne pour 10 ans.

Cette immobilisation de la loco, plus importante que prévue, va permettre à l'équipe de bénévoles d'assurer des réparations importantes comme le remplacement du cendrier, d'importants travaux

doit être usinée. Un seul atelier français (Les forges et Ateliers du Creusot filiale AREVA) semble compétent pour réparer la fusée de notre essieu mais se déclare incapable d'assurer la réparation du coussinet qu'il faudra faire confectionner ailleurs. Cela pose un problème ; des recherches d'ateliers étrangers sont menées et les responsables du PVC se déplacent aux ateliers de Meningen en Allemagne, seul établissement capable de réaliser le travail dans son intégralité. Malheureusement, les ateliers de Meningen





de tôlerie sur le tender, la dépose des 2 autres essieux moteurs qui révèlent une importante usure des quatre coussinets qui vont être refaits. A cela s'ajoute le démontage intégral de la suspension. Tout y passe : les joints d'autoclaves, le démontage des tubes surchauffeurs, la remise en état du collecteur, des vannes de prise vapeur, de la commande de l'injecteur, de la pompe à eau et de la prise d'eau, sans oublier la vérification des circuits de graissage.



Les commandes de freinage sont vérifiées, toutes les bielles sont contrôlées et le bissel est démonté et réparé. Tout cela très cher à l'association.

Fin juin 2013, les coussinets sont de retour et le remontage va pouvoir commencer. Le plan de grille et la boîte à fumée ont été refaits.

Fin 2013, l'acharnement des bénévoles a payé : le gros travail de remontage des essieux et des ressorts est réussi les 2 et 3 décembre. Tous espèrent voir bientôt le bout du tunnel pour 2014. Le 17 mai 2014, après 1467 jours d'immobilisation, la Princesse sort enfin de l'atelier, sans son tender et tirée par la BB63380. Le but : voir si l'ensemble roulement/suspension se comporte normalement. Les photographes ont sorti leurs appareils.

lées et remises en état. Même le prend du temps mais surtout coûte



En juillet 2014, la Princesse, qui a retrouvé son tender, assure quelques rotations devant

l'atelier pour les besoins d'une représentation théâtrale. Malheureusement, ces rotations mettent en évidence un manque de puissance dû vraisemblablement



blement à un problème aux commandes HP.

En septembre de la même année, la Princesse est à l'honneur pour les journées du patrimoine. Une inauguration est même organisée pour fêter le retour à la vie de la Princesse.

Malheureusement, après plusieurs essais de mise en pression, on constate une déficience des soupapes de sécurité (malgré leur révision dans un atelier spécialisé) et, cerise sur le gâteau, nous apprenons que l'appareil Flaman est défectueux avec, pour le remettre en état, une facture de 12 000 € HT.

Ceci étant dit et malgré les anomalies de dernière minute, en ce début 2015, on peut dire qu'après plus de 4 années d'immobilisation, le bilan de remise en état de la locomotive est positif car cela correspond à ce qui était appelé une Grande Révision Générale. Mais, pour pouvoir rouler, il lui faut encore passer une batterie de tests qui seront réalisés au dépôt de Sotteville. Le bilan général se révèle positif sauf pour l'essieu moteur polybloc qui montre un voile de 3 mm pour un diamètre de 1,94 mètre. C'est peu mais c'est en dehors des tolérances permises. C'est la stupéfaction. Nous ignorons les raisons de ce voile et il va falloir réfléchir à la manière de le régler. Un instrument

de mesure est spécialement fabriqué mais les relevés confirment le voile. Cette fois-ci seuls les ateliers de Meningen en Allemagne sont capables de s'occuper de notre essieu. Le problème est que les ateliers sont surchargés de travail et qu'ils ne pourront pas traiter l'essieu avant le début de l'année 2016. La décision est prise d'attendre la fin de l'année 2015 pour déposer l'essieu et l'expédier à Meningen, ce qui laissera la possibilité de maintenir la manifestation festive «Pacific sur la ville» prévue en juillet 2015 puis, en



septembre, sa participation aux journées du patrimoine. Pour ces deux manifestations, la Princesse sera mis en chauffe pour le bonheur des visiteurs.

Le 5 février 2016, après son redémontage, l'essieu polybloc est chargé sur un camion et expédié en Allemagne. Suite à des problèmes de réglage des ressorts de suspension, il est décidé d'en faire fabriquer des neufs. C'est une entreprise anglaise qui est choisie mais le résultat n'est pas satisfaisant car les ressorts neufs ne correspondent pas aux plans fournis! C'est le retour à la case départ pour les ressorts. Le temps passe et finalement ce sont encore les ateliers de Meningen qui, en plus de la réparation de l'essieu polybloc avec bandages neufs, seront chargés de fabriquer les nouveaux ressorts. Pour limiter les frais, les bénévoles démontent les lames des anciens ressorts pour garder les brides qui seront expédiées à Meningen. Pendant tout ce temps, l'activité de remise en état de la loco se complète par le remplacement de quelques entretoises, la réfection des grands bouchons de lavage et des travaux moins importants mais utiles.



Il faut attendre février 2017 pour apprendre que notre essieu polybloc est remonté mais sans ses bandages neufs qui restent à usiner et à monter. Pour chaque opération il faut un temps fou pour faire établir les devis, les recevoir, les analyser, trouver les moyens de financement puis valider les travaux.

En cette fin juin 2017, il y a du retard et il paraît clair que nous n'aurons pas notre essieu et les ressorts avant septembre ou octobre ce qui, dans le meilleur des cas, reporte la remise sur roues de la Princesse à la fin de l'année 2017, voire début 2018. Après, il faudra faire des essais et là,

ce sera une autre histoire que nous essaierons de vous conter.

D'octobre 2009 à ce jour, la SNCF a durci sa réglementation, notamment au niveau de la sécurité et des règles d'entretien, ce qui a contribué à compliquer le travail de tous les bénévoles. C'est pourquoi, début juillet 2017, un audit sera réalisé durant le train Rouen / Le Havre tracté par locomotive Pacific K8.

Quand ce sera nécessaire, ce site vous tiendra au courant des avancements des travaux sur la Princesse et ce sera son seul but.

Photos : Philippe Caron
Jean-Jacques Dujardin.

