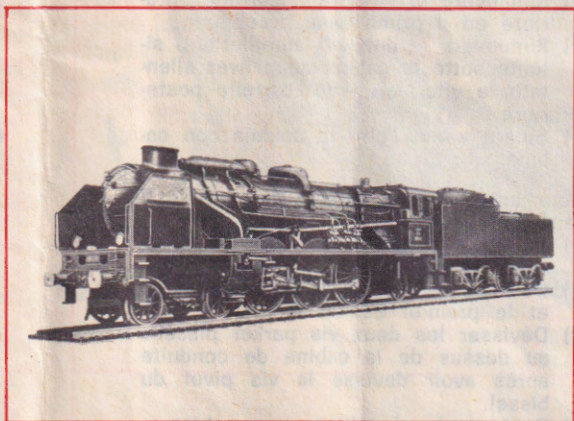


Riproduzione HO delle locomotive a vapore:
tipo Pacific 231 E 313 della SNCF (ref. 1336),
tipo Pacific 3-1173 della Compagnie du Nord (ref. 1337) e
tipo Pacific 231 E 22 della SNCF (ref. 1341)



Tra luglio e settembre dell'anno 1907 vennero assegnate, dalla Compagnia d'Orléans al deposito di Limoges, le prime locomotive europee tipo Pacific con motore a quattro cilindri. Queste prime unità ebbero un seguito poichè, in un trentennio, ne vennero costruite 620.

Nel 1926 M. Chapelon constatò che, per ottenere un notevole aumento di potenza, su questo tipo di locomotiva occorre aumentare il grado di surriscaldamento del vapore e raddoppiare le sezioni dei condotti del medesimo nonché adottare una distribuzione a valvole (sistema Lenz). A seguito di esperimenti esaurienti, e più che soddisfacenti, la «Compagnie du Nord» provvide a far trasformare in tal senso un primo gruppo di 20 locomotive Pacific della serie PO 3500. Queste entrarono in servizio nel 1934 uscendo dalle officine di Tours. Queste unità, costruite tra il 1909 ed il 1914, da «Cail-Fives Lille» vennero assegnate al deposito di La Chapelle per svolgere il loro servizio sulle linee del Nord della Francia al traino dei convogli passeggeri rapidi. A questo primo gruppo altri ne seguirono come costruzioni «ex novo» portando il totale delle Pacific «Chapelon» o Super-pacific a 48 unità.

A seguito della costituzione della SNCF esse vennero reimmatricolate da 231 E 1 a 20 per il primo gruppo ex P.O.; 231 E 21 fino a 48 per le altre costruite successivamente.

La motrice 231 E 13, cui il modello si riferisce, appartiene perciò al primo gruppo di cui fa parte anche una famosa unità che nel corso di un esperimento del 1936 sviluppò una velocità di 174 Km/ora alla testa di un convoglio di 400 tonnellate.

Queste locomotive possono essere munite di tender di tipi diversi: quello della 231 E 13 è del tipo unificato 37 A.

DATI CARATTERISTICI

Rodiggio: 2-3-1
Potenza: 2670 HP
Velocità limite: 140 Km/h
N. dei cilindri: 2 alta press. + 2 bassa press.
Surriscaldatore: Schmitt 5 P 4
Scappamento: doppio tipo Kylchapp
Distribuzione a valvole sistema Lenz a camme oscillanti.

Fig. 1

Per rimuovere la caldaia con cabina dal telaio:

- 1) Rimuovere la vite autofilettante tra il carrello anteriore e la testata anteriore.
- 2) Rimuovere la vite tra il carrello anteriore ed il primo asse accoppiato.
- 3) Rimuovere le due viti autofilettanti situate sotto la cabina dopo aver allentato la vite perno del carrello posteriore.
- 4) Sfilare verso l'alto la caldaia con cabina.

Pour enlever la chaudière du chassis il faut:

- 1) Dévisser la vis parker entre le bogie avant et le tablier.
- 2) Dévisser la vis entre le bogie avant et le premier essieu moteur.
- 3) Dévisser les deux vis parker placées au dessus de la cabine de conduite après avoir dévissé la vis pivot du bissel.
- 4) Soulever la chaudière avec cabine.

Strip down the boiler as follows:

- 1) Undo the self-tapping screw between the front bogie and the platform.
- 2) Undo the screw between the front bogie and the front driving axle.
- 3) Undo the two self-tapping screws placed under the driver's cab after having loosen the pivot screw of the trailing truck.
- 4) Lift the boiler with cab.

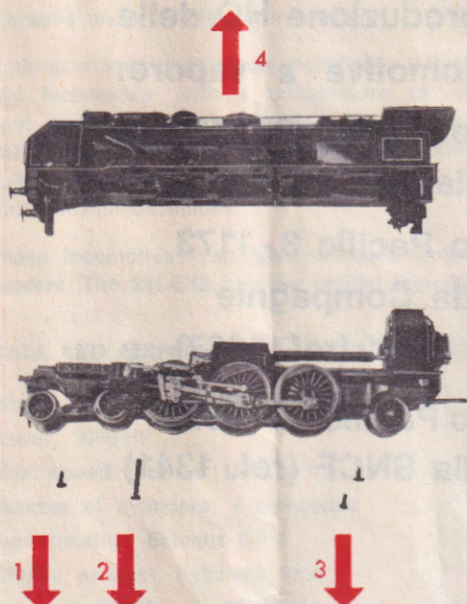


Fig. 1

Fig. 2

Lubrificare gli snodi del biellismo ed i supporti degli assi con ruote con olio di vaselina Rivarossi 6209.

Lubrificare gli ingranaggi della trasmissione con speciale grasso Rivarossi 6208.

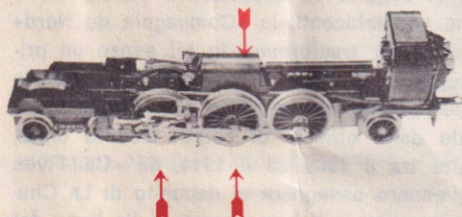
Lubrifier les articulations de l'embellage et les supports des essieux avec huile Rivarossi 6209. Lubrifier les engrenages de la transmission avec graisse spéciale Rivarossi 6208.

Lubricate the valve-gear articulations and the axles bearings with Rivarossi 6209 oil.

Grease with Rivarossi 6208 special grease the transmission gear.

Grasso - Graisse - Grease

RIVAROSSİ 6208



Olio - Huile - Oil

RIVAROSSİ 6209

Fig. 2

Fig. 3

Per sostituire una lampadina occorre rimuovere dal telaio la caldaia con cabina (v. fig. 1) indi, capovolgendola, svitare la vite centrale che trattiene la molletta superiore di contatto alle lampadine. Con l'aiuto di pinzette estrarre la lampadina.

Pour remplacer les ampoules il faut enlever la chaudière (voir fig. 1), dévisser la vis centrale qui fixe la lamelle supérieure de contact et les extraire au moyen de pinces à pointes.

For replacing the bulbs, strip down the boiler (see Fig. 1), undo the central screw fixing the upper contact blade and extract them by means of tweezers.

Lampadina - Ampoule Bulb

RIVAROSS 102005 - 16 V



Fig. 3

LOCOMOTIVE A VAPEUR TYPE PACIFIC 231-E 13 DE LA SNCF

En Juillet et Septembre 1907, la Compagnie d'Orléans affectait au dépôt de Limoges les premières locomotives en Europe du type Pacific compound à 4 cylindres. En 30 ans, 620 de ces machines furent construites.

En 1926, M. Chapelon modifia ces locos en augmentant leur puissance par l'adoption de distribution à soupapes, augmentation du degré de surchauffe, échappement à double cheminée et d'autres modifications encore.

Par suite des résultats obtenus, la Compagnie du Nord transforma un premier groupe de 20 locomotives Pacific de la série PO 3500. Celles-ci furent affectées au dépôt de La Chapelle pour service de trains rapides sur les lignes du Nord. D'autres groupes suivirent, construits «ex-novo» en portant le total des Pacific Chapelon, ou «Superpacific» à 48 unités.

Après la constitution de la SNCF ces machines furent renumérotées 231-E, 1 à 20 pour les ex PO et 231-E, 21 à 48 pour celles de construction plus récente.

La machine 231-E 13 dont notre modèle se réfère, appartient pourtant au premier groupe. Une de locomotives de ce groupe, au cours d'un

essai en 1936 atteint une vitesse de 174 Km/h en remorquant un train de 400 tonnes.

Durant l'hiver 1956 très rigoureux, des essais à grande vitesse ont eu lieu dans la région de Lille pour vérifier la tenue des pantographes sous caténaire monophasé.

En poussant un train de 225 tonnes comprenant une locomotive BB, par des températures de -10° plus de 70 parcours ont été effectués par la machine 231 E 4, construite en 1912 et transformée en 1934, à des vitesses variant de 160 à 180 Km/h et cela sans aucun incident.

Ces locomotives peuvent avoir des tenders de types différents. Celui de la 231-E 13 est du type unifié 37 A.

CARACTERISTIQUES DU PROTOTYPE

Disposition des essieux: 2-3-1

Puissance: 2670 HP

Vitesse limite: 140 Km/h

N. des cylindres: 4 compound

Surchauffe: Schmitt 5 P 4

Echappement double type Kylchapp

Distribution à soupapes système Lenz

PACIFIC STEAM LOCOMOTIVE 231-E 13 OF THE SNCF

In July and September 1907, the Compagnie d'Orléans allotted to the Limoges depot the first locomotives in Europe of the Pacific type, 4 cylinders compound. In the following 30 years, 620 of these locomotives were built.

In 1926, M. Chapelon modified these engines increasing their power by the adoption of valve distribution, increase of the superheating degree, double exhaust smoke stack and other minor changes. The good results obtained decided the Compagnie du Nord to transform a first group of 20 locomotives Pacific series PO 3500. These were assigned to the La Chapelle depot for fast trains service on the Northern lines of France.

Other groups of this type were built «ex-novo» bringing the Pacific Chapelon or «Superpacific» to 48 units.

After the constitution of SNCF, these engines were renumbered 231-E, 1 to 20 for the former PO'S and 231-E, 21 to 48 for those built later. The locomotive 231-E 13 to which our model is referred to, comes from the first group. One engine of this group in a special test made in

1936 reached a speed of 108 m.p.h. hauling a train of 400 tons.

During the very cold winter of 1956, high speed tests were made near Lille for controlling pantographs under single-phase catenary.

Pushing a train of 225 tons including a B-B electric locomotive, with a temperature of -10° cent. over 70 runs were made by the engine 231-E 4 built in 1912 and modified in 1934 at speeds varying from 100 and 112 m.p.h. without any inconvenient.

These locomotives can have different types of tenders. The 231-E 13 has the unified type 37 A.

DATA AND PERFORMANCE OF THE PROTOTYPE

Wheel arrangement: 4-6-2

Power: 2670 HP

Max. speed allowed: 140 Km/h

Number of cylinders: 4 compound

Superheating: Schmitt 5 P 4

Double exhaust, Kylchapp type

Valve distribution, Lenz system

DATI DI FUNZIONAMENTO - DONNEES DE FONCTIONNEMENT - ELECTRICAL DATA

Tensione massima - Tension max. - Max. Voltage 12 V corr. cont. (d.c.)

Assorbimento massimo - Consommation max. - Max. absorption 0,35 - 0,40 Amp.

PARTI DI RICAMBIO - RECHANGES - SPARE PARTS

Motore - Moteur - Motor	Rivarossi 112806
Spazzole per motore - Charbons - Motor brushes	Rivarossi 109550

AVVERTENZA - ATTENTION - CAUTION

Per qualsiasi revisione al motore oppure per pezzi di ricambio originali rivolgersi presso il proprio Rivenditore di fiducia.

Pour une révision au moteur ou bien pour obtenir des pièces de rechange originales, veuillez Vous adresser à Votre fournisseur habituel.

If an overhaul of the motor was necessary or for any need of original spare parts please apply to your dealer.

