

Instruction Régionale de Sécurité

n° 4

ATTELAGES

Service Central
du Mouvement

3ème Division

Note jointe à la lettre M 13.305 du 25 FEV 1949

Observations sur le projet d'IRS Sud-Est "Attelages"

Titre de l'Instruction - Piquer le renvoi unifié suivant :

(1) Les dispositions de la présente Instruction ne s'appliquent pas aux véhicules munis de l'attelage automatique.

Art. 1 -

Pour tenir compte des lignes ex-Sud-Ouest de la Région Méditerranée, où l'attelage entre machines et véhicules est en principe effectué par le chauffeur, le texte de cet article serait à rédiger comme suit :

"Les attelages entre véhicules sont effectués par les agents de gare ou de train.

"Les attelages entre machines et véhicules sont effectués :

- "- par les chauffeurs, dans certains cas faisant l'objet de consignés ^{Locales,}
- "- par les agents de gare ou de train dans les autres cas.

"Les attelages entre machines sont en principe effectués par les chauffeurs".

Art. 2 -

Dans un but d'unification, l'alinéa suivant est à ajouter :

"S'il n'en était pas ainsi, l'agent chargé d'effectuer l'attelage devrait régler le tendeur en faisant tourner la chape mobile du nombre de tours nécessaires."

Art. 3 -

Nous vous demandons également de prendre le même texte que les autres Régions (supprimer les mots : "et les barres d'attelage parfaitement rigides").

Art. 4 -

La figure 2 n'a pas été prévue sur les autres Régions. Nous vous demandons de la supprimer, à moins que les cas d'application ne soient particulièrement fréquents sur votre Région.

D'autre part, la 7ème ligne serait à rédiger comme suit :

"- réunir, en les enclenchant à fond, les têtes d'accouplement du frein continu".

Art. 5 et 6 -

C'est intentionnellement que nous n'avons pas prescrit pour atteler un véhicule US Army avec un véhicule d'un autre type d'utiliser obligatoirement le tendeur du véhicule US Army. Nous vous demandons dès lors de vous limiter au renvoi suivant, à l'article 5 (voir les Instructions Attelages des autres Régions) :

"Les wagons US Army ne comportant pas de crochet de suspension le tendeur de ces wagons peut être laissé pendant, la vis du tendeur devant alors être serrée à fond".

Nous pensons également qu'il vous est possible de reproduire les mêmes figures que toutes les autres Régions.

Art. 7 -

Nous vous proposons la rédaction suivante, qui tient davantage compte de l'Avis Général ET 24 g du 15 Décembre 1947 :

"En cas de rupture d'attelage, et à défaut de pouvoir reconstituer un attelage normal, le mécanicien procède s'il le peut à un attelage de secours en utilisant le tendeur du véhicule voisin et la chaîne de sûreté du véhicule accidenté, ou les deux chaînes de sûreté se faisant vis-à-vis, ou bien à l'aide de pièces d'attelage prélevées sur d'autres véhicules du train ou sur la machine. Le mécanicien doit alors circuler avec prudence jusqu'à la première gare où le ou les véhicules avariés sont, suivant les circonstances, différés ou mis en queue."

h 25/II

Copie pour Monsieur CASTAN, Chef de la Division
du Mouvement des Trains et des Machines de la
Région de la Méditerranée.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Réglementation
et de la Sécurité,

3ème

Signé : Monoury

M 13.305

MINUTE

7
Cher Monsieur,

SO 25 FEV. 1948	
DES CHEVINS DE FER	
LEVE	
SECRETARI	
26 FEV 1948	
Dossier	Pièce N
13.305	

Je vous indique ci-joint mes observa-
tions sur le projet d'I.R.S. Sud-Est "Attels-
ges" que vos Services nous avaient communiqué.

Votre bien dévoué,

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division
de la Réglementation et de
la Sécurité,

Signé : Monoury

Monsieur PLOUVIEZ,
Chef de la Division du
Mouvement de la Région
du Sud-Est.

INSTRUCTION REGIONALE DE SECURITE

Recu le 13/3/48
16.15

ATTELAGES (1)

ART. 1 -

Les attelages entre véhicules sont effectués par les agents de gare ou de train. Les attelages entre machines et véhicules sont effectués :

- par les agents de gare ou de train; dans la généralité des cas,
- par les chauffeurs dans certains cas particuliers faisant l'objet de Consignes locales.

ART. 2

Les tendeurs d'attelage doivent être réglés de telle sorte que le nombre de filets de vis soit égal, de part et d'autre, entre la manivelle du tendeur et les chapes d'attelage.

Fig. I (voir figure I de l'EST).

S'il n'en était pas ainsi, l'agent chargé d'effectuer l'attelage devrait régler le tendeur en faisant tourner la chape mobile du nombre de tours nécessaires.

ART. 3

Dans les trains freinés au frein continu-voyageurs, les attelages doivent être serrés jusqu'à refus.

Dans les autres trains, les attelages doivent être faits de telle sorte que les tampons soient en contact.

ART. 4

Les opérations d'attelage et d'accouplement des conduites de frein doivent être exécutées dans l'ordre indiqué ci-après :

Attelage et accouplement

- libérer les accouplements des faux accouplements ou des supports d'accouplement où ils étaient en position de repos,
- faire l'attelage proprement dit (2),
- réunir, en les enclenchant à fond, les têtes d'accouplement du frein continu automatique,
- ouvrir les robinets d'arrêts,
- s'il y a lieu, réunir les têtes d'accouplement du frein direct.

-
- (1) - les dispositions de la présente Instruction ne s'appliquent pas aux véhicules munis de l'attelage automatique.
 - (2) - si le véhicule comporte une chaînette sur le faux-tampon, fixer le tendeur dans sa position de serrage au moyen de cette chaînette.

Désaccouplement et dételage

- fermer les robinets d'arrêt,
- s'il y a lieu, séparer les deux accouplements du frein direct et les mettre en position de repos,
- séparer les deux accouplements du frein continu ~~automatique~~ et les mettre en position de repos,
- faire le dételage.

ART. 5

Les organes d'attelage inutilisés des véhicules incorporés dans les trains ainsi que les chaînes, s'il en existe, ne doivent pas être laissés pendants (1).

A cet effet, il y a lieu de déplacer les tendeurs et les chaînes inutilisés dans les positions indiquées par les figures ci-après :

Tendeurs non utilisés

fig. 2 - 3 et 4 (voir figures correspondantes de l'EST)

Chaînes non utilisées

fig. 5 - 6 - 7 (voir figures correspondantes de l'EST)

Cas où les dispositions précédentes ne peuvent être appliquées

Fig. 8 et 9 (voir figures correspondantes de l'EST).

ART. 6

En cas de rupture d'attelage, et à défaut de pouvoir reconstituer un attelage normal, le mécanicien procède, s'il le peut, à un attelage de secours, en utilisant le tendeur du véhicule voisin et la chaîne de sûreté du véhicule accidenté, ou les deux chaînes de sûreté se faisant vis-à-vis, ou bien ^{à l'aide} de pièces d'attelage prélevées sur d'autres véhicules du train ou sur la machine. Le mécanicien doit alors circuler avec prudence jusqu'à la première gare où le ou les véhicules avariés sont, suivant les circonstances, différés ou mis en queue.

(1) - les wagons U.S. Army ne comportant pas de crochet de suspension, le tendeur de ces wagons peut être laissé pendent, la vis du tendeur devant alors être serrée à fond.

MSE
INSTRUCTION REGIONALE DE SECURITE N° 4

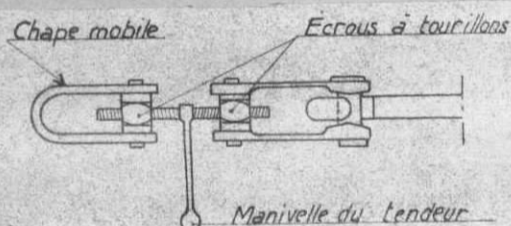
BTP

Attelages

Art. 1 - Les attelages et les dételages entre véhicules ou entre machines et véhicules sont effectués par les agents de l'exploitation.

Les attelages et les dételages entre machines sont effectués par les agents de la locomotive de tête.

Art. 2 - Les tendeurs d'attelage doivent être réglés de telle sorte que le nombre de filets de vis soit égal, de part et d'autre, entre la manivelle du tendeur et les chapes d'attelage (fig. 1)



Art. 3 - Dans les trains freinés au frein continu-voyageurs, les attelages doivent être serrés jusqu'à refus. Il en est de même dans la tranche de véhicules à voyageurs des trains de marchandises voyageurs (MV).

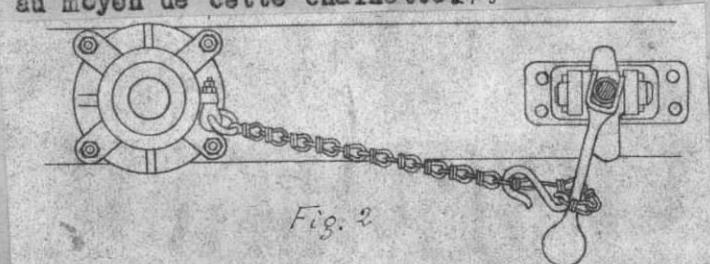
Dans les autres trains, les attelages doivent être faits de telle sorte que les tampons soient en contact et les barres d'attelages parfaitement rigides.

Art. 4 - Les opérations d'attelage et d'accouplement de conduite de frein doivent être exécutées dans l'ordre indiqué ci-après :

Attelage et accouplement -

- libérer les accouplements des faux accouplements ou des supports d'accouplement où ils étaient en position de repos.
- faire l'attelage proprement dit. (1)
- réunir les têtes d'accouplement en les enclenchant à fond,
- ouvrir les robinets d'arrêt,
- s'il y a lieu, réunir les têtes d'accouplement du frein direct.....

(1) - Si le véhicule comporte une chaînette sur le faux tampon, fixer le tendeur dans sa position de serrage au moyen de cette chaînette (fig. 2)



Désaccouplement et dételage -

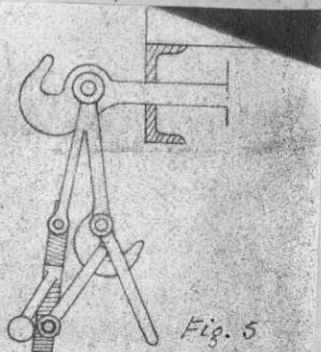
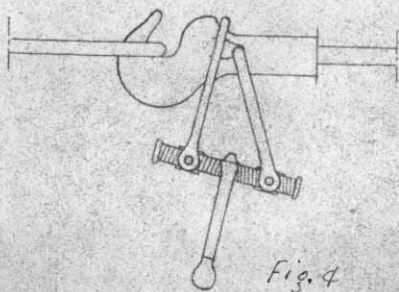
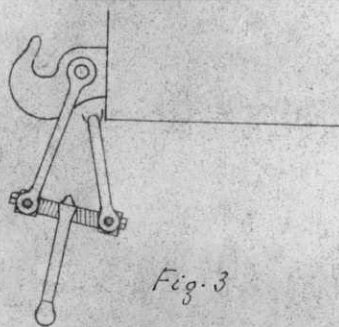
- fermer les robinets d'arrêt.
- s'il y a lieu, séparer les deux accouplements du frein direct, et les mettre en position de repos,
- séparer les deux accouplements du frein continu et les mettre en position de repos,
- faire le dételage.

Art. 5 - Les organes d'attelage inutilisés des véhicules incorporés dans les trains, ainsi que les chaînes, s'il en existe, ne doivent pas être laissés pendants.

A cet effet, il y a lieu de placer les tendeurs et les chaînes inutilisés dans les positions indiquées par les figures ci-après :

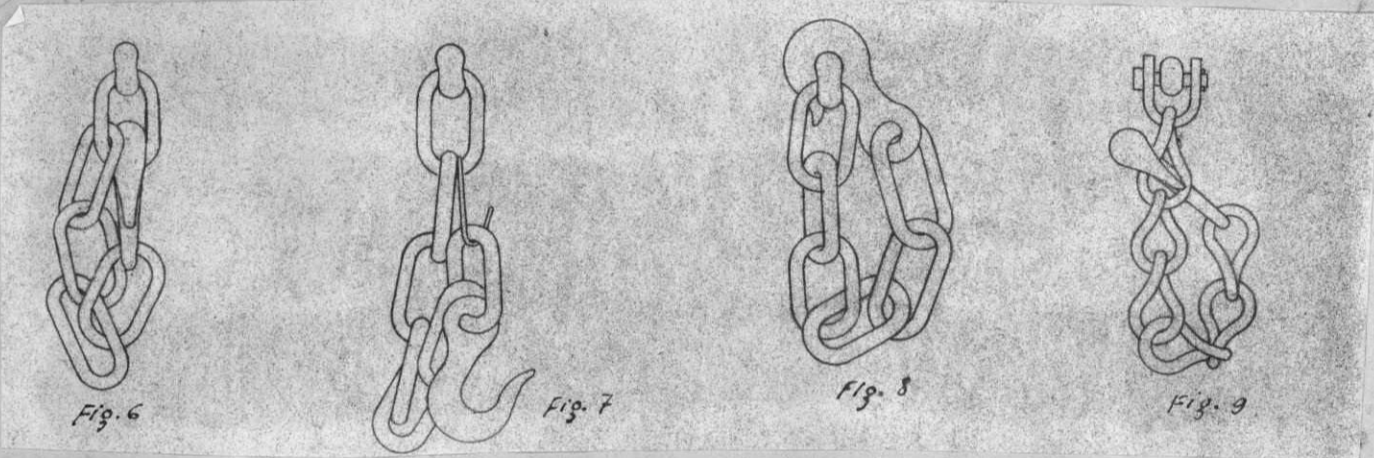
a) Tendeurs -

3 à 10

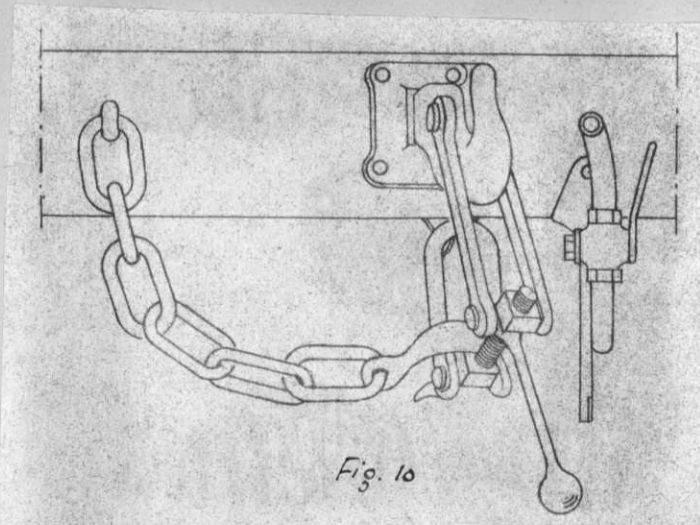


b) Chaines de sûreté
1° Dispositions normales.

- 3 -



2° Disposition spéciale (cas des maillons déformés)



Art. 6 - Pour atteler un véhicule U.S. Army avec un véhicule d'un autre type, le tendeur du véhicule U.S. Army doit être utilisé pour faire l'attelage.

En outre, les wagons dont il s'agit ne possédant pas de crochets de mise en repos des tendeurs d'attelage, les tendeurs non utilisés doivent être serrés à fond de manière à éviter des avaries aux appareils de voie.

Art. 7 - En cas de rupture d'attelage, s'il n'est pas possible de reconstituer un attelage normal, le mécanicien procède à la constitution d'un attelage de secours en utilisant, en cas de besoin, les chaines ou les attelages de sûreté. Il circule ensuite avec prudence jusqu'à la première gare où les véhicules avariés peuvent être, suivant les circonstances, différés ou placés en queue du train.

INSTRUCTION REGIONALE SUD-EST DE SECURITE N° II

ATTELAGES (1)

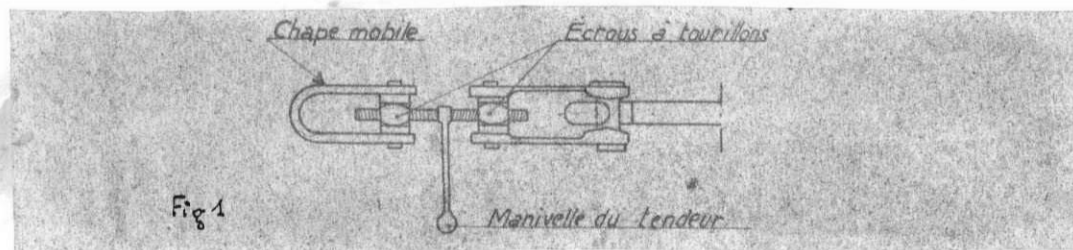
Art. 1 - Les attelages entre véhicules sont effectués par les agents de l'Exploitation (2).

Les attelages entre machines et véhicules sont effectués :

- par le chauffeur dans certains cas particuliers faisant l'objet de consignes locales;
- par les agents de l'Exploitation (2) dans tous les autres cas.

Les attelages entre machines sont effectués par les chauffeurs.

Art. 2 - Les tendeurs d'attelage doivent être réglés de telle sorte que le nombre de filets de vis soit égal, de part et d'autre, entre la manivelle du tendeur et les chapes d'attelage (fig.1)



Art. 3 - Dans les trains freinés au frein continu-voyageurs, les attelages doivent être serrés jusqu'à refus. Il en est de même dans la tranche de véhicules à voyageurs des trains de marchandises voyageurs (MV).

Dans les autres trains, les attelages doivent être faits de telle sorte que les tampons soient en contact et les barres d'attelages parfaitement rigides.

S'il n'en était pas ainsi, l'agent chargé d'effectuer l'attelage devrait régler le tendeur en faisant tourner la chape mobile du nombre de tours nécessaires.

Art. 4 - Les opérations d'attelage et d'accouplement de conduite de frein doivent être exécutées dans l'ordre indiqué ci-après :

...
(1) - Les dispositions de la présente Instruction ne s'appliquent pas aux véhicules munis de l'attelage automatique.

(2) - Les attelages des trains de service sont faits par les agents de ces trains.

Attelage et accouplement -

- libérer les accouplements des faux accouplements ou des supports d'accouplement où ils étaient en position de repos,
- faire l'attelage proprement dit, (1)
- réunir en les enclenchant à fond les têtes d'accouplement du frein continu,
- ouvrir les robinets d'arrêt,
- s'il y a lieu, réunir les têtes d'accouplement du frein direct.

Désaccouplement et dételage -

- fermer les robinets d'arrêt,
- s'il y a lieu, séparer les deux accouplements du frein direct, et les mettre en position de repos,
- séparer les deux accouplements du frein continu et les mettre en position de repos,
- faire le dételage.

Art. 5 - Les organes d'attelages inutilisés des véhicules incorporés dans les trains, ainsi que les chaînes, s'il en existe, ne doivent pas être laissés pendants (2).

A cet effet, il y a lieu de placer les tendeurs et les chaînes inutilisés dans les positions indiquées par les figures 3 à 10 ci-après :

....

-
- (1) si le véhicule comporte une chaînette sur le faux tampon, fixer le tendeur dans sa position de serrage au moyen de cette chaînette.
 - (2) Les wagons U.S. Army ne comportant pas de crochet de suspension, le tendeur de ces wagons peut être laissé pendant, la vis du tendeur devant alors être serrée à fond.

Tendeurs non utilisés -

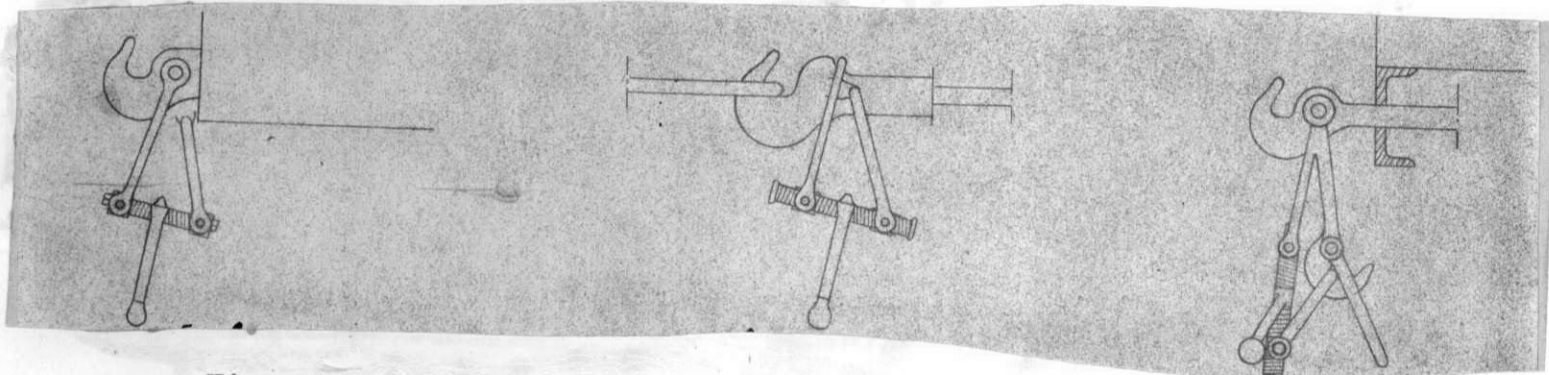


Fig. 2
Tendeur accroché dans
le crochet de retenue

Fig. 3
Tendeur accroché dans
le cran de repos
(crochets ancien type)

Fig. 4
Tendeur accroché dans
le crochet de l'atte-
lage central de sûreté.

Chaines non utilisées - Dispositions normales -

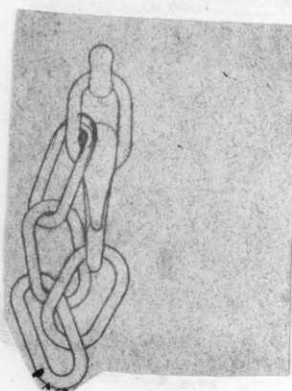


Fig. 5
Crochet placé dans
le 1^{er} maillon
(disposition générale)

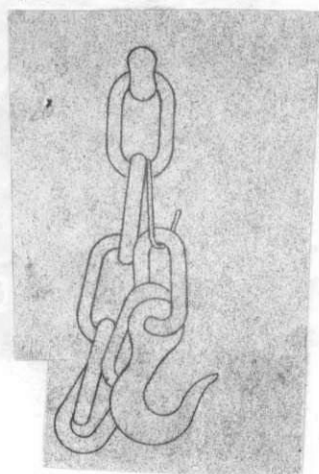


Fig. 6
Dernier maillon accroché
au crochet de suspension.
(cas des chaînes à 7
maillons)

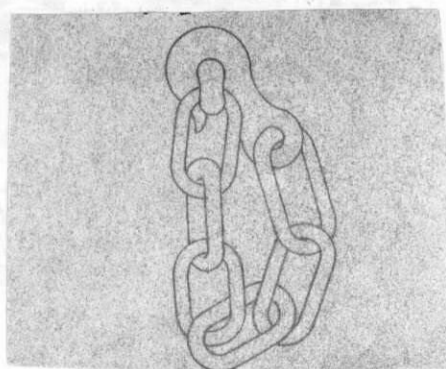


Fig. 7
Crochet engagé dans
le piton de fixation
de la chaîne de
sûreté.

Cas où les dispositions précédentes ne peuvent être appliquées :

*voir fig. 8
de l'I.R.S. 4 S.O.*

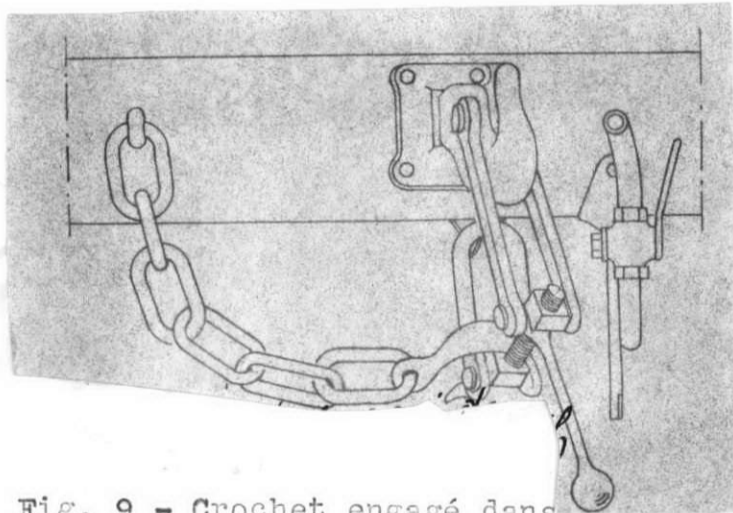


Fig. 8
Crochets réunis: la chaîne passe côté frein, derrière le support d'accouplement du frein.

Fig. 9 - Crochet engagé dans la maille du tendeur (lorsqu'il ne reste qu'une seule chaîne.

Art. 6 - En cas de rupture d'attelage, s'il n'est pas possible de reconstituer un attelage normal, le mécanicien procède à la constitution d'un attelage de secours en utilisant, en cas de besoin, les chaînes ou les attelages de sûreté. Il circule ensuite avec prudence jusqu'à la première gare où les véhicules avariés peuvent être, suivant les circonstances, différés ou placés en queue du train.

JM/

Observations du Service Central M sur le premier projet
d'Instruction Régionale Sud-Est sur les attelages.

Titre de l'Instruction - Après "Attelages" il y aurait lieu de piquer un renvoi (1) pour le cas des véhicules munis de l'attelage automatique
"(1) Les dispositions de la présente instruction ne s'appliquent pas
"aux véhicules munis de l'attelage automatique.

Art. 1^{er} - Pour tenir compte des lignes ex-S.O., où l'attelage entre machines et véhicules sont effectuées par le chauffeur, le texte de cet article serait à rédiger comme suit :

"Les attelages entre véhicules sont effectués par les agents de l'Exploitation (2).

"Les attelages entre machines et véhicules sont effectués :

"- par le chauffeur dans certains cas particuliers faisant l'objet de
" consignes locales;

"- par les agents de l'Exploitation (2) dans tous les autres cas.

"Les attelages entre machines sont effectués par les chauffeurs

"(2) Les attelages des trains de service sont faits par les agents de
"ces trains".

Art. 2 - Par raison d'uniformité avec l'Instruction correspondante des autres Régions, il y aurait lieu d'ajouter à cet article l'alinéa suivant:

"S'il n'en était pas ainsi, l'agent chargé d'effectuer l'attelage devrait régler le tendeur en faisant tourner la chape mobile du
"nombre de tours nécessaires".

Art. 4 - La fig. 2 ne paraît pas indispensable.

- au lieu de "réunir les têtes d'accouplement en les enclenchant à fond",
dire "réunir, en les enclenchant à fond, les têtes d'accouplement du
frein continu".

Art. 5 et 6 - Les dispositions du 2^{ème} alinéa de l'article 6 doivent faire l'objet d'un renvoi piqué à la fin du 1^{er} alinéa de l'article 5;
l'article 6 est à supprimer.

Par ailleurs, je vous demande de reprendre à l'article 5 les schémas figurant dans les Instructions des autres Régions avec les mêmes légendes.