

Lorsqu'il n'y a pas de limite de charge inscrite, une surcharge de 10 % au delà de la charge normale inscrite sur le wagon est permise.

Exemples :

1° — Un wagon portant l'inscription	20 T
peut recevoir une charge maximum de 22 T.	
2° — Un wagon portant l'inscription	20 T
peut recevoir une charge maximum de 21 T 400.	20 T 400
3° — Un wagon portant l'inscription	20 T
peut recevoir une charge maximum de 21 T.	20 T

Article 2.

Cette majoration de charge n'est pas applicable :

- 1° — aux wagons spéciaux du parc S.N.C.F. (wagons des séries SBy — S — Sy — SP — SPu — Spy — SC — SCy — Ssy — RRzyw.)
- 2° — aux wagons spéciaux de type exceptionnel (wagons des séries Su — Ssu — Sl — Slu — Sly).
- 3° — aux wagons plats à bogies du parc S.N.C.F. pour les chargements qui ne sont pas uniformément répartis.
- 4° — aux wagons-tombereaux à bogies de grande capacité du parc S.N.C.F. utilisés pour les transports de combustibles.
- 5° — sauf mention spéciale figurant sur les wagons, aux wagons de tous types :
 - des compagnies secondaires françaises
 - des administrations de Chemins de fer étrangères (1)
 - des propriétaires particuliers immatriculés sur la S.N.C.F. ou sur les administrations de Chemin de Fer.

Article 3.

Aucune modification ne sera apportée aux inscriptions de charge et de limite de charge apposées sur les wagons.

Article 4.

Cette circulaire provisoire ne comporte pas de rectification à l'Instruction Générale.

Série M — Transports N° 10.

Série M.T. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

(1) Toutefois, la charge des wagons de la Deutsche Reichsbahn peut dépasser d'une tonne la limite de charge inscrite.

La surcharge pour les wagons de la D. R. est applicable en France et pour les chargements à destination de l'Allemagne.

Distribution à 80 ex
24 OCT 1939
**SOCIÉTÉ
NATIONALE**

des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

**COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER**

Md

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. - Transports N° 13

SÉRIE M.T. - Utilisation et circulation du Matériel N° 4

Paris, le 20 octobre 1939.

Col.

Nm.
14

C.C. P. 17

**SUBSTITUTION DU FIL DE FER AUX PROLONGES
POUR L'ARRIMAGE DE CERTAINS CHARGEMENTS MILITAIRES**

Dans le but de ménager le stock des prolonges, on devra, chaque fois qu'il sera possible de le faire, employer du fil de fer pour l'arrimage des véhicules et engins militaires chargés sur wagons plats et dont le poids unitaire ne dépasse pas 5 T.

Le fil de fer à employer devra normalement être du fil recuit de 3 mm. de diamètre. On pourra toutefois employer des fils d'un diamètre compris entre 2 mm. 4 et 3 mm. sous réserve de doubler les brins.

L'emploi du fil de fer ne modifie en rien le brélage (liaison entre les véhicules qui peuvent être chargés sur un même wagon) du matériel à l'aide de jarretières, ni la fixation des roues à l'aide de cales à crampons clouées.

L'arrimage sera réalisé de préférence à l'aide de liens disposés en V, comme il est indiqué schématiquement au croquis n° 1, en utilisant comme points d'accrochage sur les wagons, soit les organes spéciaux dont ceux-ci peuvent être porteurs : anneaux, crochets, etc..., soit les éléments mêmes du châssis. On évitera cependant autant que possible de prendre attache sur les boisseaux des tampons et c'est seulement en cas d'impossibilité d'un autre moyen de fixation qu'on devra avoir recours à ce mode d'attache.

Les liens seront constitués par un fil unique formant au minimum 4 brins autour des points de fixation, comme il est figuré au schéma n° 2. Ils seront tendus d'abord à la main autant que possible. Les bouts libres devront avoir une longueur d'au moins 0 m. 20 à partir du point d'attache le plus voisin et seront enroulés à la main, en torsade, autour des autres brins. L'extrémité libre du fil ainsi enroulé est coupée au ras de la torsade, au moyen de tenailles, de manière à éviter les blessures.

Pour obtenir une tension suffisante, l'ensemble sera ensuite torsadé à l'aide d'une pince ou d'un garrot de bois qui sera retiré une fois l'opération effectuée.

On devra prendre soin d'intercaler entre les liens et les parties saillantes des chargements et des wagons, notamment lorsqu'elles sont à angles vifs, des torsades de pailles ou des tampons de chiffons ou d'étoupe comme il est recommandé au § 9 de l'Instruction Générale Série M - Transports n° 10 - Série MT - Utilisation et Circulation du Matériel n° 2 réglant le conditionnement des chargements.

Le fil de fer sera livré en rouleaux. Lors d'un chargement, l'équipe chargée de l'arrimage transportera les rouleaux sur le lieu du chargement et coupera sur place à la demande les longueurs nécessaires à la confection des liens. A titre de première approximation, il faut en moyenne 16 mètres de fil de 3 mm. par essieu pour un véhicule normal.

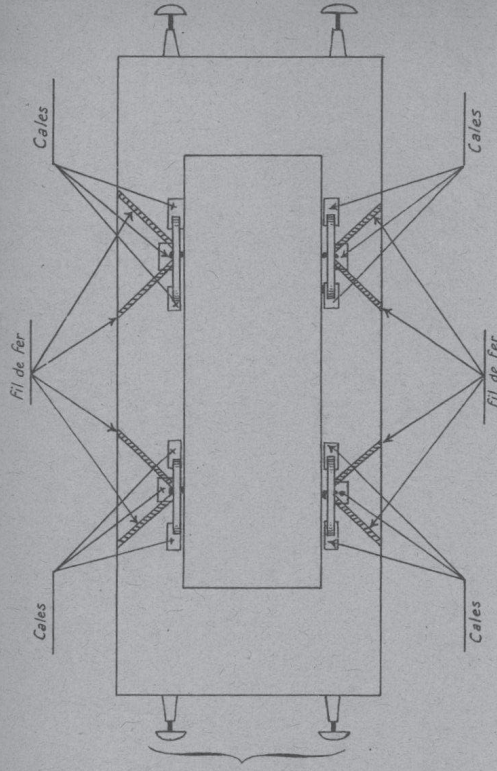
Lors du déchargement, les liens seront coupés à la pince et retirés des attaches. Ils seront ensuite rassemblés en tas en des endroits déterminés et récupérés comme vieilles matières. Il est formellement interdit de les jeter en vrac sur les voies ou sur les quais et de laisser des parties de liens attachées aux wagons après déchargement.

Le Commissaire Militaire,
P.O. : LE COMMISSAIRE MILITAIRE ADJOINT. *Le Commissaire Technique,*
P.O. : LE COMMISSAIRE TECHNIQUE ADJOINT.
DE BEAUVILLÉ. **J. GOURSAT.**

CROQUIS N° 1

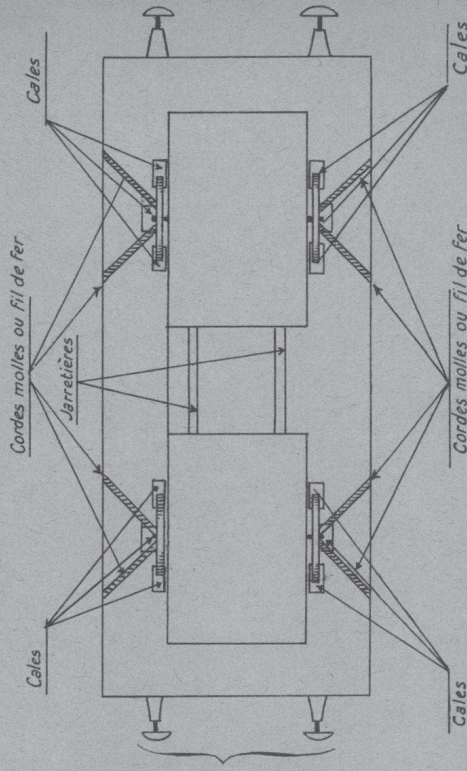
1

Arrimage d'une
voiture à 2 essieux



2

Arrimage de 2
voitures à 1 essieu



CROQUIS N° 2

Schéma détaillé
d'un brélage.

