

429 LT 3/13

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 21

SÉRIE M.T. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 5

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

Tw

Paris, le 30 septembre 1942.

Col.

Nm.
24

Le présent tirage annule et remplace le tirage du 7 octobre 1941

RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LE CHAUFFAGE DES TRAINS DE VOYAGEURS ET DES AUTORAILS

Pour réduire la consommation de combustibles et d'énergie électrique, les règles ci-dessous sont applicables jusqu'à nouvel avis, pour le chauffage des trains de voyageurs et des autorails.

Article 1^{er}. — **Décision de mise en action du chauffage.**

La décision de chauffer les trains, de même que celle d'interrompre le chauffage déjà en action, est prise, soit à la gare de départ, soit à une gare d'arrêt en cours de route, par le chef de gare (1).

Dans l'un ou l'autre cas, le Chef de gare remet contre émargement sur la souche, au mécanicien (2) un bulletin du modèle M 11.455 sur lequel sont inscrits la température extérieure et le nombre de véhicules.

Le bulletin mod. M. 11455 est extrait d'un carnet à souches, il est établi en double par décalque et le duplicata reste adhérent à la souche.

Ce bulletin est remis à l'arrivée au dépôt, en même temps que le bulletin de traction.

Article 2. — **Mise en action du chauffage.**

a) *Trains express, directs et omnibus.*

Le chauffage est mis en action chaque fois que la température extérieure à l'ombre est inférieure ou égale à +5° et supprimé dès que la température extérieure à l'ombre est supérieure à cette valeur.

Toutefois, dans les gares précédant l'accès à certaines zones froides, le chauffage est mis en action ou est maintenu toutes les fois que la température extérieure à l'ombre relevée à la gare d'accès à cette zone est inférieure ou égale à +8°. Ces gares sont désignées dans les consignes d'application édictées par les Régions.

Le chauffage doit être réduit dès que le mécanicien est avisé que la température intérieure des compartiments des voitures de queue atteint +15°.

b) *Trains de banlieue.*

Le chauffage est mis en action et supprimé dans les mêmes conditions que pour les trains express, directs ou omnibus, exception faite des cas suivants concernant certains trains de banlieue :

— les trains dont le parcours a une durée inférieure à 45 minutes ne sont chauffés aux heures d'affluence que lorsque la température extérieure à l'ombre est inférieure à 0°.

— les trains de la banlieue parisienne de l'OUEST circulant seulement sur la première zone ne sont chauffés quelle que soit l'heure que lorsque la température extérieure à l'ombre est inférieure à 0°.

Des avis régionaux fixent les conditions d'application de ces exceptions.

(1) Le terme « Chef de gare » employé dans cette Instruction désigne l'agent exerçant dans une gare les fonctions de Chef de service.
(2) Le terme « Mécanicien » désigne également le conducteur-électricien, le conducteur d'autorail ou le conducteur de fourgon-chaudière.

c) Autorails.

Tous les autorails (ou remorques) utilisant soit les gaz d'échappement, soit l'eau de refroidissement des moteurs, sont chauffés sur simple demande du Service de l'Exploitation (Chef de gare ou Chef de train).

Tous les autres, munis de chaudières ou de poêles à gas-oil, fuel-oil ou charbon, sont chauffés dans les conditions prévues ci-dessus pour les trains à vapeur omnibus.

Article 3. — Conduite du chauffage.

a) Trains à vapeur.

Le chauffage doit être réglé de manière que la pression relevée au manomètre de la machine soit celle indiquée au tableau ci-après :

Si la température extérieure à l'ombre est :	Pression de vapeur (en hectopascals) à maintenir au manomètre de la locomotive pour une rame composée de :		
	1 à 7 véhicules	8 à 13 véhicules	plus de 13 véhicules
inférieure ou égale à 0°	3	4	5 au minimum
supérieure à 0°	2	3	4 au minimum

NOTA. — Lorsqu'un Chef de gare signale au mécanicien que la température intérieure des compartiments des voitures de queue dépasse la limite fixée, celui-ci devra abaisser les pressions ci-dessus.

b) Traction électrique.

— Cas de la Région de l'OUEST :

Le chauffage doit être maintenu en permanence pendant la durée du trajet ; toutefois, certains cas de coupure sont prévus aux arrêts ; ils sont définis dans les règles d'emploi des bandes carbone ou acier sur les pantographes.

Le réglage de la température des compartiments en fonction de la température extérieure est obtenu par action sur les organes de régulation ; ce réglage est tel que le chauffage des trains électriques est équivalent à celui des trains vapeur. Il est effectué par les agents du Service de l'Exploitation, conformément aux consignes de service en vigueur.

— Cas de la Région du SUD-OUEST :

Les différents régimes de chauffage sont définis dans le tableau ci-dessous :

Régime de chauffage suivant la température extérieure à l'ombre		
inférieure ou égale à - 5°	supérieure à - 5° et inférieure ou égale à 0°	supérieure à 5° et inférieure ou égale à 8° (zones froides)
continu	continu pendant 30' puis intermittent de 10' en 10'	intermittent 10' de chauffage et 20' d'interruption

Article 4. — Suppression du chauffage dans les voitures ou compartiments inutilisés.

Afin d'éviter les dépenses inutiles de vapeur ou d'électricité, les Chefs de gare font placer les manettes de chauffage dans la position « froid » ou « arrêt » sur toutes les voitures circulant hip et incorporées dans les trains chauffés ou susceptibles de l'être.

Autant que possible, ces voitures sont placées en queue des trains ; lorsqu'il en est ainsi, elles ne sont pas reliées par leurs organes d'accouplement de chauffage aux véhicules en service.

En outre, le chauffage doit être supprimé par les agents de trains ou par le surveillant contrôle dans les trains accompagnés, dans les voitures ou compartiments inoccupés par des voyageurs dans les trains chauffés.

La mise sur « froid » ou « arrêt » des manettes de chauffage ne doit toutefois pas être effectuée pendant les périodes de gel.

Les agents des Services du Matériel et de la Traction doivent participer, le cas échéant, à l'application de ces mesures.

Article 5. — Préchauffage.

Le préchauffage, par installation fixe de gare, chariot ou locomotive amenée à l'avance sur le train n'est appliqué que si les conditions de chauffage définies à l'article 2 sont remplies.

La durée du préchauffage est précisée, dans chaque cas, par consigne commune locale.

Pendant le préchauffage, le Chef de gare doit veiller à la fermeture des baies, de toutes les portes et principalement des portes d'accès ; il s'assure que toutes les manettes de chauffage sont bien sur les positions convénables.

Pour les trains non chauffés au départ, mais susceptibles de l'être en cours de route, on doit procéder à un essai de chauffage si celui-ci n'a pas été effectué au point de formation.

Article 6. — Chauffage des trains spéciaux.

a) Trains express du trafic international qualifiés "trains D" (en général avec voitures françaises) ; et trains express intérieurs dans lesquels circulent des voitures françaises en provenance ou à destination de l'Allemagne.

Trains militaires allemands réservés aux permissionnaires : qualifiés trains S. F.

Pendant la période de chauffage (1^{er} septembre au 31 mai) les trains D et S.F. sont chauffés si la température intérieure des compartiments descend au-dessous de +15° de telle façon que cette température se maintienne entre +15 et +18°.

La conduite du chauffage à la vapeur doit être telle que la pression relevée au manomètre de la machine soit celle indiquée au tableau ci-après :

Si la température extérieure à l'ombre est :	Pression de vapeur à maintenir au manomètre de la locomotive (en hectopascals).
inférieure ou égale à +10°	5
supérieure à +10°	4

NOTA. — Lorsqu'un Chef de gare signale au mécanicien que la température intérieure des voitures dépasse la limite fixée, celui-ci devra abaisser les pressions ci-dessus.

La conduite du chauffage électrique doit être assurée comme suit sur la Région S.O. (seule intéressée).

Si la température extérieure à l'ombre est :	Régime de chauffage à appliquer :
inférieure ou égale à +10°	continu 30' puis intermittent de 10' en 10'
supérieure à +10°	continu pendant 30' puis 20' d'interruption et 10' de chauffage

Le préchauffage est effectué lorsque la température intérieure des compartiments est inférieure à +15°.

b) Transports militaires par véhicules isolés acheminés par trains de marchandises.

Ces véhicules doivent être classés immédiatement derrière la machine et chauffés dans les mêmes conditions que les trains D.

En cas de rebroussement en cours de route, ils doivent être reclassés pendant le stationnement.

c) Trains sanitaires et trains de rapatriement des prisonniers inaptes.

Le chauffage des trains sanitaires est réglé par l'I.G. Série M Transports N° 23 et Série MT Utilisation et Circulation du Matériel n° 7 du 21 mars 1940.

Cette I.G. est applicable aux trains de rapatriement des prisonniers inaptes.

Article 7. — Contrôle.

Les agents d'inspection du Service du Mouvement, les contrôleurs de route, les agents du Service Intérieur des voitures, les agents d'inspection du Matériel et de la Traction, les Chefs de postes de visite, les Chefs-mécaniciens et Chefs conducteurs électriciens, doivent intervenir, le cas échéant, auprès des Chefs de gare pour faire appliquer les dispositions de la présente Instruction Générale, si elles leur paraissent avoir été perdues de vue.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.