

429 LM4/12

121

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CIRCULAIRE N° 6
POUR L'APPLICATION
DE L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
Série MT. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 2

Paris, le 31 juillet 1943

COL.

Nm
12

MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

Surcharges admises

Le présent tirage annule et remplace celui du 29 janvier 1943

Article 1^{er} — Il y a lieu d'appliquer à partir du 1^{er} août 1943 pour le chargement des wagons, les dispositions du paragraphe 4, page 2 de l'Instruction Générale Série MT Utilisation et Circulation du Matériel n° 2 rappelées ci-après :

« Le chargement d'un wagon ne doit pas dépasser la limite de charge. A défaut d'une limite de charge inscrite, une surcharge de 5 % au delà de la charge normale inscrite sur le wagon est permise (1) ».

Article 2 — Les dispositions de l'article 1^{er} s'appliquent :

1° — aux wagons S.N.C.F., aux wagons de particuliers et aux wagons des Compagnies Secondaires françaises.

2° — aux wagons appartenant à des chemins de fer étrangers, y compris les wagons allemands, ou considérés jusqu'à nouvel avis comme tels : wagons autrichiens, tchèques, polonais, yougoslaves, pour autant qu'ils portent l'inscription « Deutsche Reichsbahn » ou « Deutsche » ou « Deutsche Reichsbahn Marburg », polonais portant l'inscription « Deutsche Reichsbahn Ru », et aux wagons de particuliers étrangers.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

(1) La charge normale et la limite de charge sont inscrites sur les wagons suivant l'une des trois dispositions ci-dessous :

Charge normale	20 T	20 T	20 T
Limite de charge	20 T 4	20 T	-

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

Mb

RECTIFICATIF N° 1
A LA CIRCULAIRE N° 5
POUR L'APPLICATION
DE L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. - Transports N° 10
SÉRIE M. T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 2
du 21 novembre 1941

COL.

Paris, le 28 juillet 1942.

Nm
12

MODIFICATIONS TEMPORAIRES AUX RÈGLES CONCERNANT LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

Le béquet ci-dessous est à coller sur la partie correspondante de la circulaire précitée.

En outre, les agents porteront en marge de ladite circulaire la mention : « *Modifiée par le Rectificatif N° 1 du 28 juillet 1942* ».

Le Directeur Général,

P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT,
J. GOURSAT.

50 W. 39.641. — Paris, Imp. administrative Centrale, 3, rue de Furstenberg. (1700) - Marché 201

A coller sur
le dernier
§ de l'ar-
ticle 1^{er}.

A titre provisoire et par dérogation à cette prescription les expéditions de paille et de fourrages peuvent être effectuées en wagons non bâchés, sauf pendant la période de sécheresse qui est fixée chaque année par la Société Nationale des Chemins de fer français et portée à la connaissance des gares par voie d'affiches.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Mb

RECTIFICATIF N° 2
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 10.

SÉRIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.

(Règles concernant le conditionnement des chargements - Edition de 1935)

Les rectifications ci-après devront être apportées à l'Instruction Générale précitée.

I. — RECTIFICATIONS A FAIRE A LA MAIN

1°) Biffer à la page 12 (Gabarit admissible pour les lignes et sections de lignes) :

- Pont Cardinet à Auteuil et au Champ-de-Mars.
- Paris-St-Lazare à Paris-Invalides par Les Moulineaux.

2°) Biffer à la page 19 (Lignes ou tronçons de lignes à interdire au matériel répondant au nouveau gabarit passe-partout) :

- EST : Laveline à Gérardmer.
- OUEST : Pont Cardinet à Auteuil et au Champ-de-Mars.
Paris-St-Lazare à Paris-Invalides par Les Moulineaux.

3°) Page 78, rayer les lignes 9 à 20 (conditionnement des chargements communs effectués sur wagon munis de tréteaux amovibles, système ancien Réseau P.O.).

4°) Page 79, rayer les lignes 1 à 14.

5°) Page 91 (Durée de validité des instructions concernant un chargement exceptionnel :
remplacer **trois** mois par **deux** mois.

II. — PAGES ET BÉQUETS A COLLER

Les pages et béquets ci-joints devront être collés sur les pages correspondantes.

Le Directeur Général,
P. O.: Le Directeur du Service Central
du Mouvement,
J. GOURSAT.

	88	PAGES
Dalles d'ardoise	27	67
Ecorces	31	70 et 71
Essieux montés	24	60 à 62
Ferrailles	39	92 et 93
Fers longs :		
Chargement sur un seul wagon	23	59 et 60
Chargement sur deux wagons	36	83 et 84
Chargement sur plusieurs wagons	48	111 à 119
Feuilles de zinc, de cuivre, etc... ..	40	93
Foin	31	70 et 71
Fûts pleins	26	63 à 65
Fûts vides	30	69 et 70
Granits et porphyres	27	66 et 67
Gueuses	39	92 et 93
Métiers à tisser, machines à tricoter et machines comportant un mécanisme très lourd supporté par un bâti métallique relativement fragile	51	122 à 124
Marbres	28	67 et 68
Objets de grande longueur non dénommés ..	36	83 et 84
Paille	31	70 et 71
Panneaux pour constructions démontables ...	38	92
Pièces d'artillerie	45	103
Pièces lourdes	22	58 et 59
Pièces métalliques	22, 39	58 et 59
Pierres en blocs	27	66 et 67
Pierres en tranches	28	67 et 68
Poutrelles :		
Chargement sur un seul wagon	23	59 et 60
Chargement sur deux wagons	36	83 et 84
Rails :		
Chargement sur un seul wagon	23	59 et 60
Chargement sur deux wagons	36	83 et 84
Chargement sur plusieurs wagons	48	111 à 119
Rouleaux	24	60 à 62
Saumons	39	92 et 93
Tabac	31	70 et 71
Tôles	40	93
Touries	50	121 et 122
Tournures de cuivre, d'acier, etc... ..	39	92 et 93
Transformateurs statiques d'électricité à bain d'huile	47	107 à 113
Traverses en bois	18	45 à 51
Traverses en fer	23	59 et 60
Tuyaux	24	60 à 62
Véhicules divers	25	62 et 63
Véhicules roulant sur rails	46	104 à 107
Voies type « Decauville »	42	93 et 94

Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale } SÉRIE M. — Transports N° 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.

(A coller sur la page V du sommaire des Règles concernant le conditionnement des chargements).

Les 2 traverses qui sont disposées dans le sens longitudinal du wagon doivent dépasser l'embase de la machine; afin de permettre la fixation à l'avant et à l'arrière d'étais en bois destinés à renforcer la stabilité de l'ensemble. Ces étais ne doivent pas prendre appui sur une partie fragile de la machine.

Le chargement doit être fait sur des wagons plats, à l'exclusion de wagons munis de traverses (lambourdes) et de tous autres véhicules.

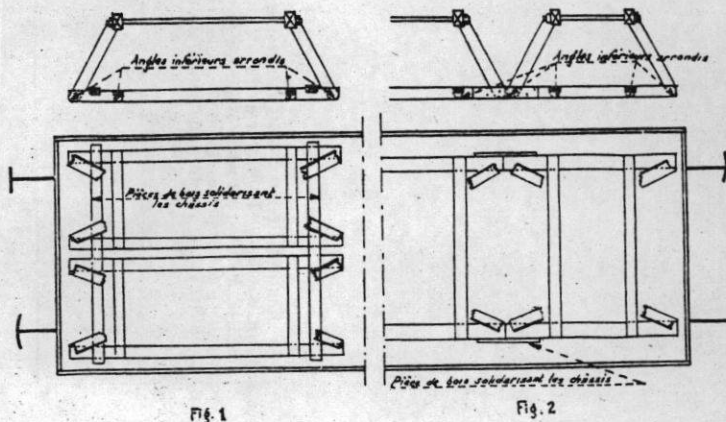
Le chargement sera fait, en principe, dans le sens longitudinal (voir figure 1).

Si l'on peut disposer deux machines côte à côte sur la largeur du wagon, il est recommandé d'entretoiser les châssis au moyen de deux pièces de bois de manière à maintenir un intervalle constant entre les deux machines, tout en les rendant solidaires.

A titre exceptionnel, lorsque la longueur, châssis de repos compris, des machines n'excède pas la largeur du wagon utilisé et si leur nombre et leur largeur permettent, en chargeant dans le sens transversal, de réaliser une meilleure utilisation du matériel transporteur, on pourra adopter ce procédé (voir fig. 2).

Toutefois, ce mode de chargement étant plus sensible aux réactions longitudinales, il convient de réaliser un calage efficace au moyen d'étais en bois prenant appui sur le châssis de repos, afin d'éviter le renversement.

Il est interdit, dans tous les cas, de placer des cales qui s'opposeraient au déplacement de l'ensemble dans le sens longitudinal du wagon.



Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale :
 SERIE M. — Transports N° 10.
 SERIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.
 (Béquet à coller sur les lignes 15 à 33 de la page 79 des Règles
 concernant le conditionnement des chargements).

Conditionne-
 ment des
 chargements
 sur les
 wagons munis
 de ranchers.

Sur les wagons Sud-Est et sur les wagons Nord à ranchers verticaux, le chargement peut être en contact avec les ranchers sur toute leur hauteur.

Sur les autres wagons munis de ranchers, le point d'appui sur les ranchers de la partie la plus élevée du chargement ne doit pas dépasser la moitié de la hauteur des ranchers.

Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale :
 SERIE M. — Transports N° 10.
 SERIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.
 (Béquet à coller sur les alinéas 1, 2 et 3 de la
 page 64 des Règles concernant le conditionnement des chargements).

¹ Les chargements de fûts pleins doivent être effectués sur des wagons avec parois.

Pour faciliter la surveillance des chargements de vins en fûts et l'observation des précautions à prendre au cours des manœuvres, il est recommandé de charger les fûts sur des wagons plats à hauts bords chaque fois que l'expéditeur n'a pas formulé une demande de matériel d'une catégorie donnée ou que la valeur de la marchandise transportée (vins fins, liqueurs) ne justifie pas sa mise à l'abri des spoliations.

Toutefois, les gares peuvent exceptionnellement utiliser des wagons couverts et des tombereaux s'il s'agit de réutilisation rationnelle en direction des Centres utilisateurs, de wagons de ces dernières catégories reçus chargés.

² Les fûts peuvent être chargés debout ou couchés, mais pas obliquement ou en porte-à-faux. Les fûts qui dépassent en hauteur les parois doivent être assurés contre tout déplacement et toute chute.

Les fûts pleins, en bois, doivent être chargés couchés.

Par exception, les fûts en bois d'une contenance inférieure à 100 litres et dont le fond est très résistant peuvent être chargés debout toutes les fois qu'il y a intérêt à le faire pour mieux utiliser la place disponible.

³ Les fûts qui s'appuient contre des parois frontales tombantes doivent être chargés en canon (figure 37 a). Les fûts qui se trouvent derrière les portes doivent être assurés du côté de la porte par deux coins (figures 37 b et 38 b).

ARRIMAGE DU CHARGEMENT

Le chargement doit être assujéti au moyen de deux prolonges en chanvre, en parfait état (une pour chaque côté du wagon).

L'arrimage doit, en outre, satisfaire aux règles ci-après :

A. — Chargement dans le sens longitudinal

Chaque prolonge, fixée par l'une de ses extrémités à l'un des faux-tampons du wagon, est enroulée autour du premier jambage du bâti et nouée ; elle est ensuite enroulée autour du second jambage du même bâti et nouée.

On continue de même en entourant chacun des jambages du bâti situé le long de la paroi longitudinale du wagon pour venir fixer la prolonge au faux-tampon opposé au premier, du même côté du véhicule.

B. — Chargement dans le sens transversal

Chaque prolonge, fixée par l'une de ses extrémités à l'un des faux-tampons du wagon, est enroulée autour du jambage extérieur du premier bâti et nouée, puis enroulée autour du jambage extérieur du 2^e bâti et nouée, de telle façon que la portion de prolonge située entre ces deux bâtis soit bien tendue.

On continue de même pour les autres machines ; chacun des jambages extérieurs, situé du même côté du wagon, devant être entouré.

La prolonge est ensuite arrêtée autour du faux-tampon opposé au premier et du même côté du véhicule.

Dans les deux cas A et B ci-dessus, la fixation des prolonges aux boisseaux de tampon doit être faite avec un très léger mou, pour permettre le glissement de l'ensemble, sur le plancher.

Ces prolonges ne doivent, en aucun cas, être garrottées.

En outre, il est rappelé que l'arrimage des bâches recouvrant de tels chargements doit être conforme aux prescriptions du § 9 (bâches et prolonges).

Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale :
SÉRIE M. — Transports No 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et circulation du Matériel No 2.
(Béquet à coller au bas de la page 192 des Règles
concernant les conditions de chargements)

Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale :
SÉRIE M. — Transports No 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et circulation du Matériel No 2.
(Béquet à coller sur les alinéas 2 et 3 de la page 61 des Règles concernant le con-
ditionnement des chargements)

**METIERS A TISSER, MACHINES A TRICOTER
ET MACHINES COMPORTANT UN MÉCANISME
TRÈS LOURD SUPPORTÉ PAR UN BATI MÉTALLIQUE**
Ces machines ne doivent pas être immobilisées par un
calage rigide et leur arrimage doit être assez souple pour
amortir les réactions.
Il y a lieu de se conformer aux règles spéciales ci-après :
MISE EN PLACE DU CHARGEMENT
Avant chargement sur le wagon, chaque machine doit
être boulonnée solidement sur un châssis constitué par
l'assemblage de 4 traverses en bois, dont on aura eu soin
d'arrondir les angles intérieurs pour faciliter le glissement
sur les aspérités du plancher, en cas de tamponnement ou
d'arrêt brusque.

2 Pour les chargements de rouleaux, arbres en fer, tam-
bours, tuyaux et autres pièces analogues qui roulent faci-
lement, on doit autant que possible employer des wagons
à frein à vis.
En règle générale, ces objets doivent être disposés dans le
sens longitudinal. Ils doivent être chargés de manière à ne
pas être en contact avec le plancher, mais aussi de manière
à ne pas être placés inutilement trop haut. Ils doivent
reposer sur des sommiers maintenus dans leurs positions
respectives par des tirants ou des traverses. Les sommiers
et les traverses doivent être reliés entre eux au moyen de
vis à bois ou de bouillons. Les sommiers doivent, en outre,
être assurés contre les déplacements latéraux par des
cales, et prendre appui sur les longerons du wagon. Les
pièces du chargement doivent s'appuyer par leurs extré-
mités frontales directement contre les sommiers ou contre
des traverses vissées aux sommiers, de manière que tout
déplacement longitudinal du chargement soit impossible.
Les bois servant d'assises doivent être sains et à arêtes
vives.
3 Si l'on charge sans cales de grandes quantités de
tuyaux qui peuvent se laisser pendant le transport, on
utilisera des wagons-tombereaux.
A défaut de matériel de cette catégorie, on utilisera
exclusivement des wagons plats à hauts bords ou des
wagons plats munis de ranchers, ces ranchers étant reliés
entre eux transversalement par des chaînes, prolonges, ou
du fil de fer solide.
En aucun cas, les chargements effectués sur wagons plats
à hauts bords ne devront dépasser la hauteur de ces bords.
Quand il s'agit de chargements de tuyaux dont les extré-
mités sont munies de brides amovibles, on doit en outre
placer entre chaque rangée une pièce intercalaire en bois
tendre; la pièce intercalaire doit avoir une épaisseur telle
que les brides ne se touchent pas.

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS.

RECTIFICATIF N° 3
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

Série M - Transports n° 10.
Série MT - Utilisation et Circulation
du Matériel n° 2.

Mb

(Règles concernant le conditionnement des
chargements - Édition de 1935).

Paris, le 3 Juillet 1942.

La modification suivante est à faire à la plume :

§ 37 - page 91 - 3^{ème} alinéa :

au lieu de : "la durée de validité des instructions est
limitée à deux mois"

il faut : "..... est limitée à trois mois".

Le Directeur Général,

P.O.: Le Directeur du Service Central
du Mouvement,
J. GOURSAT.

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

Mb

RECTIFICATIF N° 4
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. - Transports N° 10
SÉRIE M.T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 2
« Règles concernant le conditionnement
des chargements — Edition de 1935 »

Paris, le 22 août 1942.

La modification suivante est à faire à la plume.

Page 104. —

au lieu de :

.....engins similaires appartenant à **une Région** autre que
la Région expéditrice ou à des particuliers.

il faut :

..... appartenant à **un Réseau** autre que **la S.N.C.F.** ou à des
particuliers.

Le Directeur Général,

P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT,
J. GOURSAT.