

IG

Série Roulement sous série Transports n° 21

Série Tr. sous série Utilisation et Circulation du
Matériel n° 5

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

Tw

INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. - Transports N° 21
SÉRIE M. T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 5

Paris, le 7 octobre 1941.

Col.

N°
21

(Le présent tirage annule et remplace le tirage du 8 Mars 1940)

CHAUFFAGE DES TRAINS DE VOYAGEURS

Pour réduire la consommation de combustible, les règles ci-dessous sont applicables, jusqu'à nouvel avis, pour le chauffage des trains de voyageurs.

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

La décision de chauffer les trains (1) 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 ou son représentant.

Dans l'un ou l'autre cas, le Chef de gare ou son représentant remet, contre émargement sur la souche, au mécanicien ou au conducteur électricien ou conducteur d'autorails, un bulletin du modèle M. 11455 sur lequel est inscrite la température extérieure.

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

Article 2. — Mise en action du chauffage.

a) Trains express ou directs.

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

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

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 à $+8^{\circ}$. Ces gares sont désignées dans les consignes d'application édictées par les Régions.

b) Trains de banlieue et omnibus (sections et embranchements).

Le chauffage est mis en action et supprimé dans les mêmes conditions que pour les trains express ou directs.

(1) Toutefois, pendant la période où les conduites de chauffage sont démontées, le chauffage des trains ne peut être effectué.

Toutefois, pour les trains de banlieue dont le parcours a une durée inférieure à 45 minutes, le chauffage n'est mis en action aux heures d'affluence (entre 7 h. et 9 h., 14 h. 30 et 14 h., 17 h. 30 et 19 h. 30) que lorsque la température extérieure à l'ombre est inférieure à 0° (1). Les numéros des trains soumis à ce régime particulier sont portés à la connaissance des agents des gares par Avis d'Arrondissement.

Article 3. — Conduite du chauffage.

a) Trains à vapeur.

Le chauffage doit être réglé de manière à ce 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 pour une rame composée de : (en hectopiezés) | | |
|---|---|---------------------|-------------------------|
| | 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 |

b) Pour la traction électrique et la traction autorail.

Des règles analogues seront édictées par les Régions, de façon à obtenir un chauffage équivalent à celui des trains vapeur.

Article 4. — Chauffage préalable.

Le chauffage préalable par installation fixe de gare ou par locomotive amenée à l'avance sur le train n'est appliqué que si la température extérieure à l'ombre est inférieure ou égale à +5° en général et à +8° à l'entrée des zones froides.

Le chauffage du train est mis en route dès que la locomotive est attelée au train, si les conditions de l'article 2 sont remplies.

Article 5. — Contrôle.

Les agents d'inspection du Service du Mouvement, les contrôleurs de route, les agents d'inspection du Matériel et de la Traction, les chefs de Postes de visite, les chefs mécaniciens, doivent intervenir, le cas échéant, auprès des chefs de gare ou leurs représentants, pour faire appliquer les dispositions de la présente Instruction Générale si elles leur paraissent avoir été perdues de vue.

Article 6.

Les règles faisant l'objet de la présente instruction ne s'appliquent ni aux trains sanitaires, ni aux trains S.T., qui font l'objet d'instructions spéciales.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

(1) Depuis plusieurs années, la Région de l'OUEST supprime le chauffage des trains électriques de banlieue aux heures de grosse affluence, quelle que soit la température extérieure, pour réduire la pointe de consommation d'électricité et la dépense correspondante. Elle continuera à procéder de la même façon.

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

Tw

**RECTIFICATIF
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE**

SÉRIE M - Transports N° 21

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

Paris, le 19 décembre 1940.

Col.

Nm.
33

CHAUFFAGE DES TRAINS DE VOYAGEURS

L'Instruction Générale - Série M - Transports N° 21 - Série MT - Utilisation et Circulation du matériel N° 5 du 8 mars 1940 est maintenue en application jusqu'à nouvel avis.

Toutefois, l'alinéa *b* de l'article 2 étant modifié, le béquet ci-dessous est à coller sur l'article 2.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

80 E. 25.935. — Paris. Imprimerie administrative Centrale, 2, rue de Furstenberg. (552)

Article 2. — Mise en action du chauffage.

a) Trains express ou directs.

Le chauffage est mis en action chaque fois que la température extérieure à l'ombre est égale ou inférieure à $+10^{\circ}$ et supprimé dès que la température extérieure à l'ombre est supérieure à cette valeur.

Le chauffage doit être réduit dès que le mécanicien est avisé que la température intérieure des compartiments des voitures de queue est supérieure à $+20^{\circ}$.

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 à $+13^{\circ}$. Ces gares sont désignées dans les consignes d'application édictées par les Régions.

b) Trains de banlieue.

Entre le début du service et 7 h. du matin, on applique les mêmes dispositions que pour les trains express et directs. A partir de 7 h. du matin, le chauffage n'est maintenu que si la température extérieure à l'ombre est inférieure à $+8^{\circ}$.

Toutefois, pour les parcours d'une **durée inférieure à 45 minutes** le chauffage n'est maintenu à partir de 7 h. du matin que lorsque la température extérieure à l'ombre est **inférieure à $+5^{\circ}$** .

c) Trains omnibus, d'embranchements ou de section.

Les règles de mise en action du chauffage sont les mêmes que pour les trains de banlieue.

(1) Toutefois pendant la période où les conduites de chauffage sont démontées le chauffage des trains ne peut être effectué.