

54C 06.44.06

446LM 2/1
dossier n° 2433

34661

Modifié par le chef d'atelier du 16.8.41

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

No 28
TECHNIQUE

DOSSIER N°

REGION DE L'EST

INSTRUCTION DE SERVICE

MT/E_m (E)

Série : Matériel et Traction M.T.

S/Série : Construction et Entretien N° 31

Paris, le 24 Juin 1941

Col

Nm
24

IMMOBILISATION DES BOUTS OSCILLANTS DES WAGONS-
TOMBREAUX D'ORIGINE ARMISTICE

I - BUT DE L'OPERATION

Le déchargement des wagons-tombereaux par les extrémités est plus effectué sur notre territoire. Les bouts oscillants deviennent par conséquent sans objet; leur entretien ainsi que celui de leurs organes de fermeture étant assez coûteux, on procédera à leur immobilisation.

II - REALISATION

Deux cas sont à considérer :

1°- L'articulation supérieure et l'arbre à cames sont en bon état.

On procédera à la simple fermeture à chaud du crochet de retenue de la poignée de manoeuvre de l'arbre à cames, laquelle devra subir une torsion de quelques degrés. Les dispositions des plans C 9.5.4. (1er cas) pour les bouts munis de frises, 01.101.178 (1er cas) pour les bouts tôlés seront à suivre.

2°- L'arbre à cames inférieur est en mauvais état ou la traverse extrême est à démonter pour remplacement ou réparation.

L'arbre à cames et ses supports seront démontés. L'immobilisation du bout oscillant sera réalisée au moyen de 4 fers U de 80 X 47 X 8 ou de 4 cornières de 80 X 80 X 9, rivés sur le châssis, en utilisant les trous de fixation des supports d'arbres à cames, et boulonnés sur le bout oscillant.

Pour les bouts oscillants en bois (Tou, Touf) on suivra la disposition du plan C. 9.5.4. (2ème cas) qui prévoit l'application de cales en fer plat à l'intérieur de la caisse en regard des armatures d'immobilisation.

En ce qui concerne les bouts oscillants tôlés (To, Tof ex-Uo, Uof), on suivra les indications du plan N° 01.101.178 (2ème cas).

La traverse inférieure du bout mobile sera échancrée pour permettre le passage des armatures d'immobilisation et on interposera entre ces armatures, la traverse extrême et la tôle du bout oscillant, des cales en fer plat formant épaisseur.

III - MATERIEL INTERESSE

Tous les wagons-tombereaux à bouts oscillants d'origine Armistice sont intéressés par cette modification.

L'immobilisation en cause n'est pas à faire sur les wagons livrés à la D.R.

Ci-dessous désignation des séries des véhicules de l'ancien parc EST :

Touf	entre les numéros	22219	&	23196	
Tou	d ^e	23261	&	26508	
Tof	ex-Uof	d ^e	62226	&	62898
To	ex-Uo	Nos	62959, 62960, 62971		
To	ex-Uo	entre les Numéros	63002	&	64971
Uo	d ^e		1836	&	1846

IV - CONDITIONS D'EXECUTION

L'immobilisation prévue au 1er cas (chapitre "Réalisation") est à effectuer d'office à tout passage des véhicules intéressés sur les chantiers de réparation des établissements ci-après :

Grands Ateliers - Entretiens - Postes de S/Chefs d'Entretien - Ateliers de l'I.P. et tous chantiers munis d'un poste de soudure.

La modification envisagée au 2ème cas (chapitre "Réalisation") est à réaliser dans les conditions définies à ce § par les Ateliers, Entretiens, Postes de S/Chefs d'Entretien, Ateliers de l'I.P. De plus, elle sera exécutée systématiquement sur tous les véhicules traités en REV. 2 ou 4, sans tenir compte de l'état des organes de fermeture des bouts oscillants.

V - MODIFICATION DU MARQUAGE

Il conviendra sur les véhicules modifiés, de barrer :

- d'un trait à la peinture rouge la lettre "o" pochée à la suite de la lettre de série dans le cartouche d'inscription,
- d'un trait en creux la lettre "o" des plaques sériales.

VI - CONSTITUTION DES APPROVISIONNEMENTS

Les Ateliers de Mohon ont fait le nécessaire pour l'inscription à la Nomenclature des armatures d'immobilisation en U ou en cornière. Celles-ci seront à sortir des Magasins Généraux par bons 564.

Les cales en fer plat seront à confectionner à la demande; le métal nécessaire sera prélevé dans l'approvisionnement courant ainsi que les boulons et rivets.

VII - IMPUTATION DES DEPENSES

Les dépenses résultant de cette modification sont à imputer au compte d'exploitation, numéros de code :

- 7710 pour les wagons traités en REV. 2 et 4,
- 7720 d^e réparations courantes, REV. I et 3.

Elles seront ensuite virées par forfait, à l'article 18.

VIII - CONTROLE DE L'AVANCEMENT DU TRAVAIL

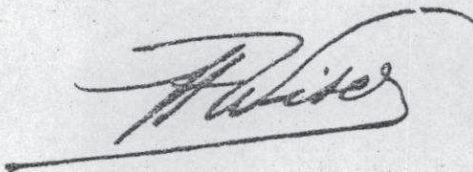
Des notes mensuelles mod. 695 rappelant le N^o, la date et l'objet de la présente, seront adressées à la Division du Matériel. Elles préciseront, pour chaque véhicule traité, le genre d'immobilisation réalisé sur chacune des têtes.

IX - DESTINATION A DONNER AUX PIECES DEMONTEES

Toutes les pièces démontées, à l'exception des arbres à cames, devenant sans utilisation seront à verser aux V.M.

Les arbres à cames seront reversés aux Magasins Généraux pour utilisation éventuelle comme métal.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,



NOTA.- Le plan NORD C.9.5.4. devra être demandé directement à la Division du Matériel.

Les wagons UU ou et UUouf ne sont pas prévus en raison de leur transformation en TT et TTF par rectification du volume de la caisse, laquelle comprend la fixation rigide des bouts.