

5054H4/20

121

(1939, 1941-1946)

A

Conditionnement des chargements

	Instruction générale M n° 10, M.T. n° 2	20. 4.39(I.G. EX 47 a)	Conditionnement des chargements
	Rectificatif n° 1 à l'I. Gle		
	Rectificatif n° 2 à l'I. Gle		
	Circulaire n° 1		
	Circulaire n° 2		
(annulée)	Circulaire n° 3	7. 3.41(ann.A à I.G.47 a)	
	Circulaire n° 4	21. 7.41	
	Circulaire n° 5	21.11.41(ann.B à IG 47a)	
	Rectificatif n°1 à la Circulaire 5	28. 7.42	
(annulée)	Rectificatif n°4 à l'I.C. IO.2	22. 8.42	
	Circulaire n° 6	29. 1.43(ann.C à IG 47a)	
(annulée)	Rectificatif n° 5 à l'I.G. Ex 47 a	16. 7.43	
	Annexe C à l'I.G. Ex 47 a	31. 7.43	
	Circulaire 6 à l'I.G. M.T. 2	31. 7.43	
	Avis général MT 23 a n° 3	1. 9.43	
	Rectificatif 6 à l'I.G. Ex 47 a	13.10.43	
	Annexe C à l'I.G. Ex.47 a	20. 3.44	
	Rectificatif 7 à l'I.G. Ex 47 a	10. 8.45	
	Rectificatif 8 à l'I.G. Ex 47 a	9. 2.46	
	Rectificatif 9 à l'I.G. Ex 47 a	24. 6.46	
	Avis général Ex 47a		

§ 49
CADRES

A — Nature des cadres.

Les cadres visés par les dispositions du présent paragraphe sont :

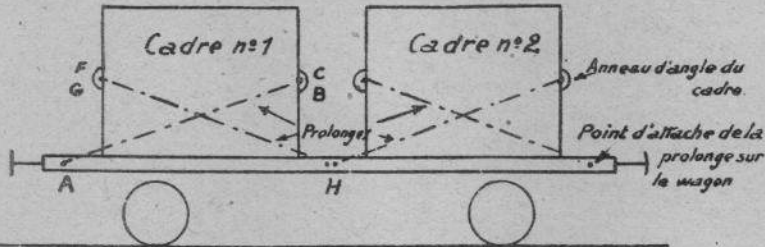
- les cadres appartenant à des Administrations de Chemin de fer et portant les marques de propriété de ces dernières ;
- les cadres appartenant à des particuliers, agréés par une Administration de Chemin de fer et caractérisés par la marque [P] placée à la suite du numéro d'ordre.

Les cadres remplissant les conditions voulues pour être admis en trafic international reçoivent le signe [1].

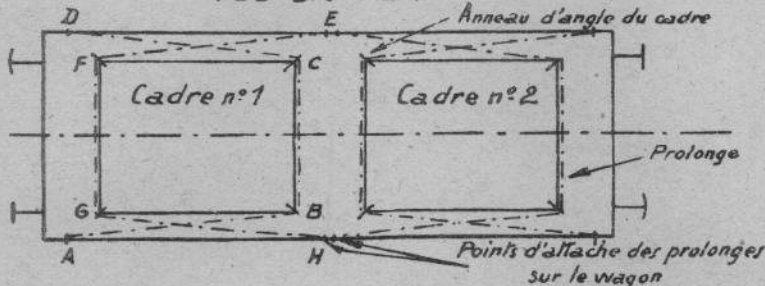
B — Arrimage des cadres.

Le chargement peut s'effectuer sur wagon plat avec bords sans nécessiter d'aménagement spécial ; il est alors relié simplement au châssis du wagon par des prolonges (1).

VUE EN ÉLEVATION



VUE EN PLAN



Chaque cadre doit être maintenu par 2 prolonges (1) (A, B, C, D, E, F, G, H) passant chacune dans les 2 anneaux de cadre les plus éloignés de ses points d'attache sur le châssis (voir figure ci-dessus). Dans tous les cas, les cadres doivent être placés dans l'axe du véhicule porteur.

A titre provisoire, le chargement peut également être effectué sur wagon plat sans bords dans les conditions ci-après :

(1) Provisoirement, on admettra qu'à défaut de prolonges en chanvre, il pourra être fait usage de fil de fer convenablement tendu. Toutefois, le conditionnement des arrimages, effectué au moyen de fil de fer doit faire l'objet d'une vérification particulière au départ.

Rectificatif n° 8 à l'Instruction Générale EX 47 a. Chapitre 1 (Page à coller sur la page actuelle correspondante).

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

M

DISTRIBUTION

EX
—
1 à 3
11 - 12 - 15
21
31 - 32 - 35
51

Rectificatifs

121
Applicable jusqu'à nouvel avis

AVIS GÉNÉRAL

Cet avis est également distribué aux agents du Service du Matériel et Traction sous le n° MT 24 e n° 2.

EX 47 a

CHAPITRE 1

N° 1

Paris, le 24 mai 1946

**CHARGE DES WAGONS DE CHARBON
EN PROVENANCE D'ALLEMAGNE**

Par dérogation aux dispositions du § 4 de l'Instruction Générale Ex 47 a, Chapitre 1 (Règles concernant le conditionnement des chargements), les wagons chargés de charbon en provenance d'Allemagne peuvent, jusqu'à nouvel avis, avoir une surcharge de 10 % au delà de la charge normale, lorsqu'une limite de charge n'est pas inscrite sur leur caisse.

Le Directeur du Service Central du Mouvement,

Ph. DARGEOU.

Page et béquet à coller :

§ 26 — pages 66 et 66¹.

Coller la page 66 ci-jointe sur la page actuelle correspondante et le béquet ci-dessous à l'emplacement indiqué (en haut de la page 66¹).

Paris, le 9 février 1946.

Le Directeur Général,
J. COURSAT.

80/W. 53.616. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 3, rue de Furstenberg (4076) - Marché 201

— 66¹ —

Rectificatif n° 9 à l'Instruction Générale
EX 47 a chapitre I (Béquet à coller sur les
11 premières lignes de la page 66¹).

Dans le cas contraire, il convient d'adopter les dispositions de la figure 38 e (chargement en canon) en plaçant les fûts à chaque extrémité du wagon de manière à répartir uniformément la charge sur toutes les roues.

Les fûts doivent être calés conformément aux indications des figures 38 c à e.

NOTA — Il peut être fait usage pour certains transports (notamment pour les fûts contenant du vin nouveau, du cidre, etc..., munis de trous d'évent ou bien pour certains fûts de faible résistance ou encore pour certains fûts de grande capacité tels que les demi-muids), de dispositifs d'arrimage spéciaux dont l'exécution est laissée à la diligence des expéditeurs sous la surveillance des gares expéditrices, lesquelles reçoivent des instructions spéciales de leur Région.

1° — Modification à faire à la plume :

§ 37 — page 91 — 3° alinéa :

au lieu de : « la durée de validité des instructions
est limitée à un an » ;

il faut est limitée à **trois mois** ».

2° — Page et béquets à coller :

§ 49 — pages 120 et 121 :

Coller la page 120 sur la page actuelle correspondante et les béquets
ci-dessous aux emplacements indiqués (page 121).

Paris, le 10 août 1945.

Le Directeur Général,

J. GOURSAT.

30/W. 43.773. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 2, rue de Furstenberg. (3733) - Marché 201

— 121 —

Rectificatif n° 8 à l'Ins-
truction Générale EX
47 a, chapitre I. (Bé-
quet à coller sur les
6 premières lignes de
la page 121).

a) **containers-citernes.** — Le wagon doit être muni sur
tout son pourtour d'un cadre en madriers d'une hauteur
minimum de 80 m/m boulonné sur le plancher.

b) **autres containers.** — Le container doit être immobi-
lisé au moyen de cales fixées au plancher du wagon.

En outre, dans les deux cas a) et b) ci-dessus, les cadres
sont maintenus par des prolonges (1) comme pour les
chargements effectués sur wagons plats avec bords.

Rectificatif n° 8
à l'I.G. EX 47 a
chapitre I (Bé-
quet à coller
au bas de la
page 121).

(1) Provisoirement, on admettra qu'à défaut de prolonges en chan-
vre, il pourra être fait usage de fil de fer convenablement tendu.

Toutefois, le conditionnement des arrimages, effectué au moyen de
fil de fer doit faire l'objet d'une vérification particulière au départ.

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

ANNEXE C
à l'INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 47 a

*Ce même document figure dans les collec-
tions des agents MT sous le N° MT 24 e N° 1.*

CHAPITRE 1

M

**MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**

Surcharges admises

Le présent tirage annule et remplace celui du 31 juillet 1943.

Article 1^{er} — Charge des wagons.

« 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 particuliers français et aux wagons des Compagnies secondaires françaises.
- 2° — aux wagons appartenant à des chemins de fer étrangers, autres que ceux désignés à l'article 3 ci-après, et aux wagons de particuliers étrangers.

Article 3 — Les wagons appartenant aux chemins de fer étrangers ci-après sont soumis aux dispositions indiquées ci-contre :

Wagons des chemins de fer allemands :

- Séries H, K, R, V, X, S et Sm { La limite de charge inscrite peut être dépassée de 1 tonne.
- G et O (pour le transport des minerais) {
- G et O (sauf pour le transport des minerais) { La limite de charge inscrite peut être dépassée de 2 tonnes.

Il est interdit de charger au-dessus de la limite de charge :

- 1° — les wagons des séries :
 - SS et SSy — plats de grande longueur,
 - SSst — plateforme surbaissée,
 - OK et OOK — wagons à bennes,
 - OO — wagons tombereaux de grande capacité.
- 2° — les wagons **frigorifiques** et les **wagons-citernes**,
- 3° — les wagons qui portent, à côté de la limite de charge inscrite, une croix de Saint-André peinte en blanc de 50 m/m de hauteur.

Exemple :

			texte allemand	
charge normale	20.000		Ladegew	20.000
limite de charge	21.000	✘	Tragf	21.000 ✘

Les wagons allemands sur lesquels la limite de charge n'est pas inscrite ne pourront recevoir que la charge normale que peuvent porter ces wagons, majorée de 5 %.

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

Charge normale	20 T	20 T	20 T	20 T
Limite de charge	20 T 4	20 T	22 T	

M

1° — Par suite du nouveau classement des instructions les béquets ci-joints sont à coller aux emplacements correspondants sur le fascicule des Règles concernant le conditionnement des chargements.

2° — Les modifications suivantes sont à faire à la plume :

Page 12 — Au bas de la page,

Ajouter : Puteaux à Issy-Plaine.

Supprimer : Paris-Invalides à Versailles R.G.

Page 19 — Au bas de la page,

Ajouter : Puteaux à Issy-Plaine.

Supprimer : Paris-Invalides à Versailles R.G.

3° — Page 15 — Remplacer le gabarit Région du Sud-Est par la nouvelle page 15, ci-jointe.

Paris, le 13 octobre 1943.

Le Directeur Général,
P.O. : Le Directeur du Service Central du Mouvement,
Ph. DARGÉOU.

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

T.

121
Applicable jusqu'à nouvel ordre

AVIS GÉNÉRAL

MT 23 a

N° 3

DISTRIBUTION

MT
2
14 - 16 à 19
31 - 32
54

Rectificatifs

.....

.....

.....

CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

SURCHARGES ADMISES

article 1 ♦ **Généralités.**

Il est décidé de supprimer la majoration générale des charges des wagons P.V. et de revenir aux règles normales du temps de paix. Les dispositions de la circulaire n° 6 (temporaire) en date du 29 janvier 1943 pour l'application de l'Instruction Générale Série M-Transports n° 10, Série MT — Utilisation et circulation du matériel n° 2 du 29 janvier 1943 sont annulées. Les nouvelles règles à observer pour le conditionnement des chargements font l'objet de la circulaire n° 6 en date du 31 juillet 1943.

article 2 ♦

Par suite de la bonne tenue en service des wagons de type unifié et de certaines séries de wagons de types communs et régionaux il a été décidé, du fait de l'extrême pénurie de matériel, de rectifier les inscriptions de limite de charge de ces véhicules afin de porter celle-ci à 1,1 de la charge normale.

article 3 ♦

La rectification prévue à l'article 2 intéresse tous les wagons P.V. du parc S.N.C.F. (autres que les wagons citernes) montés sur les boîtes des types ci-après :

- Unifiées de tous types;
- Isothermes ou Athermos de tous types;
- Etat II ;
- Etat I en 1 ou 2 pièces **des wagons K de la Région Ouest**;
- Nord en 1 pièce avec couvercle portant la marque 14.822 ou WD ;
- P.L.M. 21 — 31.

article 4 ♦

La modification des inscriptions de chargement des wagons ci-dessus définis sera exécutée en banalité à l'occasion du premier passage sur voies d'atelier, d'entretien ou de chantier. Le travail consiste pour les wagons qui ne portent pas actuellement l'indication d'une limite de charge (ou qui en portent une inférieure à 10 % de la charge normale) à indiquer une limite de charge égale à 10 % de la charge normale.

Exemples :

Pour un wagon des séries définies à l'article 3 et ayant actuellement les marques suivantes :

20 T	ou	20 T 21 T	ou	15 T	ou	12 T 12 T, 5
Il faut mettre :						
20 T 22 T	ou	15 T 16 T, 5	ou	12 T 13 T, 2		

Paris, le 1^{er} septembre 1943,

Le Directeur du Service Central du Matériel,
PONCET.

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

COL.

Paris, le 31 juillet 1943

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

MODIFICATIONS TEMPORAIRES AUX RÈGLES CONCERNANT LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

Surcharges admises

Le présent tirage annule et remplace celui du 29 janvier 1943 (ex-Circulaire 6 à l'Instruction Générale M - Transports n° 10 - M.T. - Utilisation et Circulation du Matériel n° 2).

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 EX 47 a, chapitre 1 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

Béquet à coller sur la partie correspondante de la Circulaire 3 pour l'application de l'Instruction Générale, Série M — Transports 10, Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel 2, du 7 mars 1943.

**MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**

En raison des difficultés actuelles de fournitures de prolonges, est autorisée la substitution du fil de fer aux prolonges pour tous les chargements du TRAFIC INTÉRIEUR FRANÇAIS.

En conséquence :

- l'alinéa 4 du § 9 est supprimé jusqu'à nouvel avis,
- l'alinéa 6 du § 31 est supprimé jusqu'à nouvel avis,
- l'alinéa 2 du § 31 est modifié comme suit :

Le chargement (en vrac, comprimé ou en balles) doit être assujéti par un des moyens suivants :

1° — Chargements devant circuler sur des lignes exposées à des vents violents.

Arrimage SUR LES BACHES SEULEMENT au moyen d'une prolonge ou d'un FIL DE FER tendu longitudinalement et de deux prolonges ou FILS DE FER tendus transversalement (fig. 42).

2° — Chargements devant circuler sur des lignes non électrifiées et non soumises à des vents violents.

Arrimage SOUS LES BACHES SEULEMENT au moyen de deux prolonges ou FILS DE FER tendus en diagonale (fig. 41).

3° — Chargements devant circuler sur des lignes électrifiées.

Arrimage double : SOUS LES BACHES au moyen de deux prolonges ou FILS DE FER tendus en diagonale ;

SUR LES BACHES, une prolonge ou un FIL DE FER tendu longitudinalement.

NOTA IMPORTANT.

Le fil de fer utilisé doit être recuit, mesurer au moins 3 millimètres de diamètre et être torsadé, si possible.

Les gares expéditrices veilleront à ce que le fil de fer utilisé ne puisse venir en contact avec les fils électriques aériens ou présenter une pointe dirigée vers le haut.

Il y a lieu d'attirer l'attention des expéditeurs sur les modes d'arrimage indiqués ci-dessus et d'exercer une surveillance toute particulière sur leur conditionnement.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

Béquet à coller sur la partie correspondante de la Circulaire 6 pour l'application de l'Instruction Générale, Série M — Transports 10, Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel 2, du 29 janvier 1943.

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

ANNEXE C
à l'INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 47 a

Paris, le 29 janvier 1943.

CHAPITRE I

**MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**

Surcharges admises

*Cette Circulaire annule et remplace la Circulaire n° 4 (temporaire)
du 21 juillet 1941*

Article 1^{er}.

L'Instruction Générale Série M — Transports n° 10 et Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel n° 2 prévoit que :

« 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).

(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	20 T 400	20 T

CHEMINS DE FER propriétaires des wagons	POSSIBILITES DE SURCHARGE	
	Pays sur lesquels la surcharge indiquée ci-contre est admise :	Importance de la surcharge admise :
DANOIS HOLLANDAIS	FRANCE ALLEMAGNE	1 tonne (1)
HONGROIS	FRANCE ALLEMAGNE	Une surcharge de 10 % au delà de la charge normale inscrite est permise (1).
ITALIENS	FRANCE ALLEMAGNE	2 tonnes pour les wa- gons acceptant une charge de 17 tonnes ou plus (1). 1 tonne pour les wagons acceptant une charge de moins de 17 t. (1).
RUSSES	FRANCE et tous pays étrangers	La limite de charge de ces wagons ne doit pas être dépassée.
SLOVAQUES SUISSES	FRANCE ALLEMAGNE	1 tonne (1)
Autres chemins de fer	Tous Pays	La charge ne doit pas dépasser la limite de charge inscrite. A défaut d'une limite de charge inscrite, une surcharge de 5 % au delà de la charge normale inscrite est permise.

(1) — Cette majoration n'est pas applicable aux chargements de minéral de fer. Pour ces chargements, on ne doit pas dépasser la limite de charge prévue pour le wagon considéré.

Article 2.

Aucune modification n'est apportée aux inscriptions de charge et limite de charge apposées sur les wagons.

Article 3.

La présente Circulaire ne comporte pas de rectification à l'Instruction Générale Série M — Transports n° 10, Série MT Utilisation et Circulation du Matériel n° 2.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

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.

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.

80 W. 39.641. — Paris, Imp. administrative Centrale, 5, rue de Furstenberg. (1700) - Marché 201

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.

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

Béquet à coller sur la partie correspondante de la Circulaire 5 pour l'application de l'Instruction Générale, Série M — Transports 10, Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel 2, du 21 novembre 1943.

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

ANNEXE B
à l'INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 47 a

Paris, le 21 novembre 1943.

CHAPITRE I

**MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**

Article 1^{er}.

Le premier alinéa du § 9 (Bâches) de l'Instruction Générale
Série M — Transports n° 10
Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel n° 2

stipule :

« Les chargements composés de marchandises facilement inflammables doivent être protégés par des bâches ».

A titre provisoire et par dérogation à cette prescription les expéditions de paille et de fourrage peuvent être effectuées en wagons non bâchés, sauf pendant la période de sécheresse qui s'étend du 1^{er} mai au 30 septembre de chaque année.

Article 2.

Les chargements de paille ou de fourrage *non bâchés*, incorporés dans des trains remorqués par des machines à vapeur, doivent être placés dans la partie arrière de ces trains et séparés de la machine par au moins dix véhicules.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CIRCULAIRE N° 4 (temporaire)
POUR L'APPLICATION
DE L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

*annulée
par circulaire 6
à J.G. Exp 479*

Série M. — Transports N° 10
Série MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2

COL.

Paris, le 21 juillet 1941

Nm
12

**MODIFICATIONS TEMPORAIRES
AUX RÈGLES CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**

*Cette circulaire annule et remplace les circulaires N° 1 et 2
(temporaires) des 15 octobre 1940 et 15 janvier 1941*

Article 1^{er}.

Il est prévu à l'article 4 de l'Instruction Générale
Série M — Transports N° 10
Série M.T. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.

« 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.

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 400	20 T

Il est décidé que, jusqu'à nouvel avis et **en trafic intérieur français seulement**, la charge normale des wagons P.V. est majorée de 5 %.

La limite de charge inscrite est majorée automatiquement de la même quantité.

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 charge-ments 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.

Mb

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.

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).

	**	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
Guetuses	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 92 et 93
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.
(Béquet à coller sur les lignes 15 à 33 de la page 79 des Régies concernant le conditionnement des chargements).

Conditionnement 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 :

SÉRIE M. — Transports N° 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.
(Béquet à coller sur les alinéas 1, 2 et 3 de la page 64 des Régies 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 formé 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).

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.

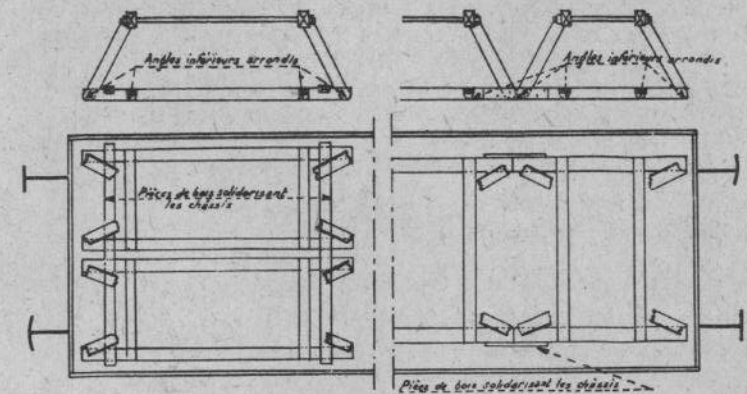


Fig. 1

Fig. 2

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 N° 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.
(Béquet à coller au bas de la page 122 des Règles concernant le conditionnement des chargements)

Rectificatif N° 2 à l'Instruction Générale :
SÉRIE M. — Transports N° 10.
SÉRIE MT. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2.
(Béquet à coller sur les alinéas 2 et 3 de la page 61 des Règles concernant le conditionnement des chargements)

² Pour les chargements de rouleaux, arbres en fer, tambours, tuyaux et autres pièces analogues qui roulent facilement, 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 boulons. 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 extrémités 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 tasser 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 extrémités 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.

§ 51

METIERS A TISSER, MACHINES A TRICOTER ET MACHINES COMPORTANT UN MÉCANISME TRÈS LOURD SUPPORTÉ PAR UN BÂTI MÉTALLIQUE RELATIVEMENT FRAGILE

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 inférieurs pour faciliter le glissement sur les aspérités du plancher, en cas de tamponnement ou d'arrêt brusque.

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

M

RECTIFICATIF N° 5

A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE EX 47 a, Ch. 1
SÉRIE M.T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 2

Édition de 1935

« Règles concernant le conditionnement des chargements »

Paris, le 16 juillet 1943.

La modification suivante est à faire à la plume :

§ 37 — page 91 — 3^e alinéa :

au lieu de : ...« la durée de validité des instructions est limitée à trois mois » ;

il faut : est limitée à **un an** ;

Le Directeur Général,

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

TUJA.

Béquet à coller sur la première page du fascicule des Règles concernant le Conditionnement des Chargements (I. G. — M. Transports 10)

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS**



INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 47 a

CHAPITRE 1

*Ce même document figure dans les collections
des agents MT sous le n° MT 24 c*

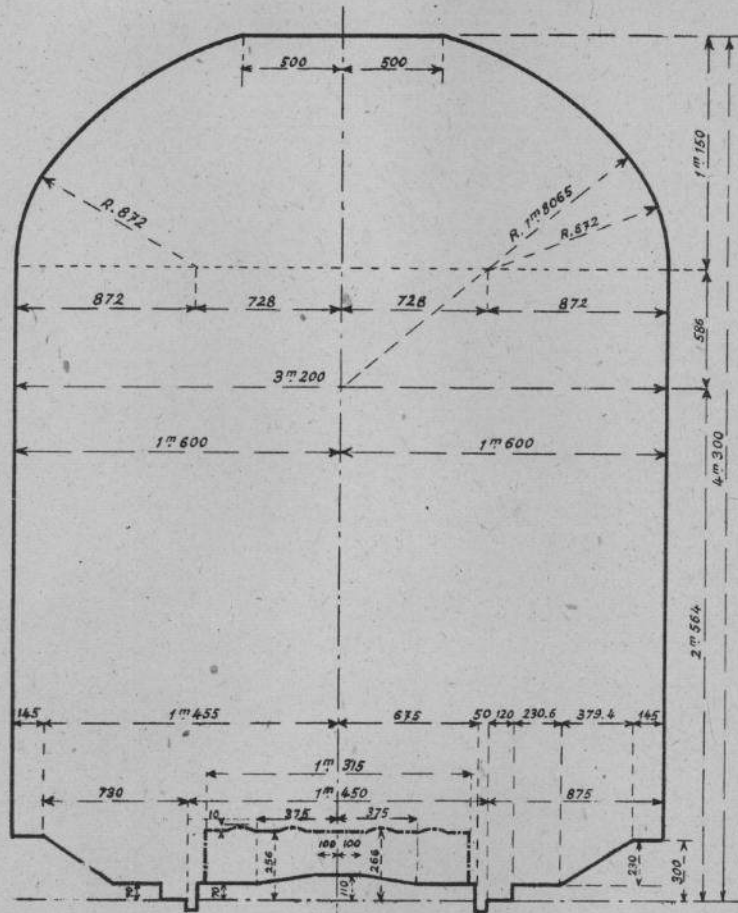
**RÈGLES
CONCERNANT
LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS**



(ÉDITION DE 1935)

GABARIT RÉGION DU SUD - EST

Rectificatif n° 6 à l'Instruction Générale EX 47 a. ch. 1 - MT. Utilisation et circulation du Matériel n° 3. (A coller sur la page 15 des Règles concernant le Conditionnement des Chargements).



Le tracé mixte figure le contour du chariot sans fosse.

Béquet à coller sur la couverture du fascicule des Règles
concernant le conditionnement des chargements
(I. G. — M. Transports 10)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 47 a

CHAPITRE 1

RÈGLES

CONCERNANT

LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

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 - Edition 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**

M

INSTRUCTION GÉNÉRALE

Ce même document figure dans les collections des agents MT sous le n° 24 e.

Paris, le 20 avril 1939.

EX 47 a

CHAPITRE 1

RÈGLES CONCERNANT LE CONDITIONNEMENT DES CHARGEMENTS

Le document, commun à toutes les Régions, actuellement en vigueur sous le nom de : " Règles concernant le conditionnement des chargements — Edition de 1935 ", reçoit la désignation de la présente Instruction, savoir :

Instruction Générale

Série M. — Transports N° 10

Série M. T. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 2
en date du 20 avril 1939.

Les rectificatifs à ce document paraîtront sous le format et avec la couleur de l'édition actuelle des " Règles concernant le conditionnement des chargements ".

Le Directeur Général,

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

J. GOURSAT.