

SOSLMH /19

1220

(1913)

Suppression des chaînes latérales de sûreté  
des véhicules S.N.C.F.

Avis Général MT 24 g n° 3 1. 7.43

Suppression des chaînes de sûreté latérales des véhicules S.N.C.F.

**DISTRIBUTION**

**MT**

1 - 2 - 4 - 5  
11 à 32  
51 - 54  
57  
81

**Rectificatifs**

**SUPPRESSION  
DES CHAINES DE SURETÉ LATÉRALES  
DES VÉHICULES S.N.C.F.**

**article 1 ♦ Généralités.**

Le Secrétariat d'Etat aux Communications ayant accepté le principe de la suppression des chaînes de sûreté latérales dont sont munis les véhicules P.V. et G.V. du parc S.N.C.F., l'application immédiate des mesures suivantes a été décidée :

- a) ne plus commander de chaînes de sûreté, ni de pièces de détail ;
- b) **en cas de besoin** et pour assurer l'entretien courant, démonter sur le nombre de véhicules nécessaires (et sur chaque bout) une des chaînes de sûreté (en principe celle qui est du même côté que le robinet de frein par rapport au tendeur d'attelage). Cette règle ne s'applique aux wagons appartenant à des particuliers que sur demande des propriétaires ou en accord avec eux.

**article 2 ♦ Réforme.**

Pour éviter que les manquants des chaînes de sûreté qui résulteront de l'application du § 1 b ci-dessus ne donnent lieu à des réformes intempestives, le Chapitre V du Règlement technique français est modifié comme suit :

	ANCIEN TEXTE PAGE 24	NOUVEAU TEXTE
Attelage de sûreté	51. Absence ou avarie de l'attelage de sûreté wagon chargé-étiquette mod. 5 wagon vide-étiquette mod. 2	51. Absence ou avarie de l'attelage de sûreté — Manquant ou avarie d'une seule chaîne à l'un des bouts ou à chaque bout du véhicule : sans réforme. — Manquant ou avarie des 2 chaînes à l'un des bouts ou à chaque bout du véhicule : wagon chargé : étiquette mod. 2 wagon vide : d° mod. 2r

En outre, les voitures et wagons des Chemins de fer allemands et des Chemins de fer fédéraux suisses démunis de l'attelage de sûreté central doivent être acceptés en trafic aux points de transit.

### article 3 ♦ Entretien.

- Il ne sera plus procédé à aucune opération d'entretien des chaînes de sûreté susceptible d'entraîner une consommation de métal.
- Les traverses d'attelage **neuves** ne seront plus percées que d'un seul trou pour chaîne de sûreté (en principe celui situé du côté opposé au robinet de frein par rapport au tendeur d'attelage).
- L'attelage de sûreté central qui subsisterait encore sur des véhicules du parc S.N.C.F. d'origine « Armistice » pourra également être supprimé au cas où le mauvais état de cet appareil nécessiterait son remplacement.

### article 4 ♦ Moyens de dépannage.

Pour assurer la remorque du véhicule incidenté après rupture d'attelage (et lorsque l'utilisation du tendeur d'attelage du véhicule voisin n'est pas possible), il est envisagé de placer sur les locomotives un câble de secours conditionné spécialement à cet effet.

Sans préjuger de la décision finale qui sera prise à ce sujet, il convient jusqu'à nouvel avis pour assurer le dépannage d'un wagon incidenté d'utiliser par ordre de commodité décroissante une des trois solutions suivantes :

a) Utiliser :

— le tendeur du véhicule voisin et la chaîne d'attelage faisant vis-à-vis,

ou

— les 2 chaînes d'attelage se faisant vis-à-vis.

**(cette méthode est applicable dans un très grand nombre de cas)**

b) constituer un chaînage à l'aide de pièces d'attelage prélevées sur d'autres voitures ou wagons du train.

c) faire appel comme actuellement (et quand **a** et **b** sont impraticables) au secours par l'arrière.

L'exécution des moyens de dépannage ci-dessus définis incombe au personnel de conduite de la locomotive du train auquel appartiennent le ou les véhicules incidentés.

### article 5 ♦ Locomotives.

Il ne sera rien changé pour l'instant aux dispositions actuelles des locomotives qui conserveront leurs chaînes. Toutefois, comme pour les véhicules P.V. et G.V., il ne sera plus commandé de chaînes neuves ni de pièces de détail ; dans ces conditions, pour assurer l'entretien courant, on prélèvera le matériel nécessaire sur les locomotives amorties, et, le cas échéant, les ateliers réparateurs feront appel aux Entretiens du Matériel roulant qui leur fourniront les chaînes nécessaires.

### article 6 ♦

Les prescriptions régionales actuelles prévoyant l'accrochage des chaînes (ou attelage de sûreté s'il s'agit de véhicules étrangers) dans les trains ou parties de train non freinés au frein continu n'ont plus à être appliquées.

Paris, le 1<sup>er</sup> juillet 1943.

Le Directeur du Service Central du Matériel,  
**PONCET.**