

505 LH 9/11

14
(1940)

Entretien des trains militaires pendant la durée
des hostilités

Instruction Générale M.29 - M.T. 2^E 10. 5.40

Entretien des trains militaires pendant la durée des hostilités.

Paris, le 10 mai 1940.

Col.

Nm.
14

C. C. P. 59

**ENTRETIEN DES TRAINS MILITAIRES
PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS**

PRÉAMBULE

La présente Instruction a pour objet de préciser les mesures à appliquer pour la visite et l'entretien des véhicules (voitures, wagons et fourgons G.V. et P.V.) entrant dans la composition des trains militaires.

Ces trains étant susceptibles de rester en **station d'attente prolongée** dans certaines gares ou garages sur l'ordre de l'Autorité Militaire, il y a lieu de prendre à leur égard les dispositions spéciales indiquées ci-après :

Article 1^{er}. — Dispositions générales.

Les trains militaires se répartissent en trois catégories :

1^{re} catégorie. — (trains composés entièrement de wagons P.V. ou en majorité de wagons P.V. et de voitures) :

- trains parc du Génie,
- trains cantonnement de Génie,
- trains parc cantonnement de groupes de 75,
- trains de munitions,
- trains d'essence,
- trains de ravitaillement en toute nature,
- rames T.C.O.

2^e catégorie.

- trains sanitaires.

3^e catégorie.

- trains de permissionnaires français et anglais.

Article 2. — Mesures à appliquer pour la visite et l'entretien des trains.

Lorsqu'un garage prolongé est prescrit par l'Autorité Militaire, le Service de l'Exploitation qui en reçoit l'ordre doit en aviser le Service du Matériel intéressé, en vue de l'application des dispositions suivantes :

Trains de 1^{re} et 2^e catégories.

A - VISITE.

1^{re}) A l'arrivée dans une gare où le train est susceptible de rester en stationnement.

a) Gares où il existe un établissement du Matériel.

Après visite du train, les dispositions utiles sont prises pour effectuer sur place les menus travaux d'entretien courant tels que : graissage périodique, graissage des tendeurs, graissage des commandes de freins, graissage des diverses articulations (axes, charnières, galets de portes roulantes, etc...), remplacement des châssis à glace et glaces de custode des voitures et, s'il y a lieu, réglage des timoneries du frein avec essai du frein.

Si des avaries nécessitent le retrait d'un ou plusieurs véhicules, le Chef de gare est avisé et c'est lui qui, en accord avec le Service Régional du Matériel et l'Autorité Militaire, prend les mesures qui s'imposent : remplacement des véhicules, par d'autres du même type, transbordement du chargement, transfert des aménagements ou réparation sous charge dans un Etablissement ou chantier voisin.

b) Gares où il n'existe pas d'agents du Matériel.

Dès l'arrivée d'un train :

— le mécanicien procède à une visite du train et s'assure en particulier de l'état des boîtes d'essieux. Si cet examen lui fait découvrir des boîtes chaudes, il fait apposer par la gare un « Bulletin de constatation d'avarie » à bandes vertes du modèle utilisé par l'Exploitation (1) ou, à défaut, prend toutes dispositions pour signaler le fait.

— le chef de gare prévient le poste de visiteurs intéressé, qui procède comme indiqué au paragraphe précédent.

Pendant tout le temps où le train est maintenu en garage, c'est ce poste de visiteurs qui est chargé de la visite et de l'entretien du matériel.

2^e) Au départ du train.

Avant départ, la visite est faite par les visiteurs du matériel (si la gare en comporte) ou, à défaut, de visiteurs, par le mécanicien du train aidé du personnel d'accompagnement.

L'essai du frein doit être particulièrement soigné.

(1) ... ou toute autre étiquette de signification analogue.

B - ENTRETIEN PÉRIODIQUE A FAIRE PENDANT L'IMMOBILISATION DU TRAIN. - 1^{re} ET 2^e CATÉGORIES.

Un train militaire garé **doit à tout moment** pouvoir être expédié sans avoir à subir d'autres opérations que l'essai réglementaire du frein au départ.

A cet effet, les trains sont vérifiés une fois par mois par le Service du Matériel qui effectue le graissage périodique et les travaux reconnus nécessaires.

S'il s'agit de trains **occupés par des militaires**, l'agent du Matériel chargé de la visite se met en rapport avec le Commandant du train; il note les avaries et déficiences qui lui sont signalées par les occupants, notamment celles visant l'aménagement intérieur (1), le chauffage, l'éclairage, etc...; il prend ensuite toutes mesures utiles pour faire effectuer la remise en état en banalité dans le plus bref délai, le nécessaire étant fait sur place ou dans un atelier voisin.

Article 3. — Prescriptions particulières concernant la révision des véhicules des trains pare et de cantonnement et des wagons chargés de munitions, d'essences et ravitaillement.

Les véhicules dont la révision périodique viendrait à être périmée sont visités par un agent qualifié du Matériel; si celui-ci ne constate aucune anomalie ou usure susceptible d'engager la sécurité à bref délai, il neutralise la révision. A cet effet, l'inscription de la date de révision est biffée par une croix à la craie blanche.

L'on devra profiter du premier mouvement de la rame après déchargement (donc avec véhicules vides), pour retirer les véhicules dont les révisions ont été neutralisées.

Pour les véhicules G.V., la R.E.V. ne peut être neutralisée que pendant 6 mois; passé ce délai le véhicule (ou le train) est envoyé dans l'établissement le plus près de la gare où stationne le matériel aux fins de révision. Cet envoi ne se fait pas d'office, mais seulement après entente entre le Commandant du train et l'agent qualifié du Matériel.

Article 4. — Dispositions spéciales applicables aux trains sanitaires (trains de 2^e catégorie) et aux trains de permissionnaires (3^e catégorie).

Trains sanitaires.

Les trains sanitaires doivent passer en révision suivant un programme déterminé à l'avance par les Services Régionaux du Matériel et du Mouvement; ces trains sont réclamés en temps voulu, compte tenu de leur utilisation au moment considéré et des instructions reçues du Service Central du Matériel à cet effet et, le cas échéant, de l'Autorité Militaire.

Trains de permissionnaires.

Les rames assurant les trains de permissionnaires ne sont pas susceptibles d'être placées en garage prolongé, mais les voitures entrant dans la composition de ces rames doivent être visitées après chaque utilisation dans les gares G.O.P., C.R.P. et G.R.P.

(1) La S.N.C.F. doit assurer l'entretien des aménagements *normaux* des voitures et wagons et non des aménagements réalisés par les Unités Militaires.

Dans les G.O.P. où il n'existe pas de visiteurs, cette visite est faite par le mécanicien qui, en cas d'avaries constatées, fait apposer par la gare un « Bulletin de constatations d'avaries » à bandes vertes du modèle utilisé par l'Exploitation (1), ou en cas d'avaries de sécurité, fait différer la voiture.

Les programmes d'entretien périodique par **rames entières** sont établis par le Service Régional du Matériel, en accord avec le Service Régional du Mouvement, d'après les directives reçues à ce sujet des Services Centraux du Matériel et du Mouvement.

Un nettoyage complet journalier et des nettoyages sommaires dans la mesure du possible après chaque utilisation doivent être effectués.

Une visite minutieuse doit, d'autre part, être effectuée tous les 8 ou 10 jours, indépendamment des visites de sécurité, à effectuer au moins une fois par jour. En outre, tout doit être mis en œuvre pour que les réparations soient faites dans les rames sans retrait de véhicule.

Dans le cas où une réparation importante nécessite le retrait du véhicule, la réparation doit être faite par l'atelier d'entretien le plus voisin et le véhicule doit être réincorporé dans la rame après réparation.

Article 5. — Recommandations concernant la visite en cours de route des trains militaires de toutes catégories.

La visite est faite dans les conditions fixées pour les trains du Service Commercial; ne doivent être réformés que les véhicules qui présentent des avaries ou des défauts pour lesquelles le R.T.F. a prévu l'apposition d'étiquettes modèle 1.

Article 6. — Imputation des dépenses d'entretien des trains militaires.

Une Instruction Générale spéciale règle la question de la location et des dépenses d'entretien des trains militaires.

Le Commissaire Militaire,

PAQUIN.

Le Commissaire Technique,

R. LE BESNERAIS.

(1) ... ou toute autre étiquette de signification analogue.