

505 LM 56/2

320

(1943)

A

Remise en état et réparation des installations  
électriques et de signalisation de la Voie - Utilisation des  
rames-magasins de secours

Instruction Générale VB 121 n° 3 23. 7.43

## INSTRUCTION GÉNÉRALE

Des prescriptions analogues sont distribuées aux agents du Service EX sous le n° EX 26 d n° 1 et aux agents du Service MT sous le n° MT 24 a.

VB 121

N° 3

### DISTRIBUTION

VB

1

51

Rectificatifs

## SIGNALISATION ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES DE LA VOIE

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET DISPOSITIONS COMMUNES

#### UTILISATION DES RAMES-MAGASINS DE SECOURS

#### article 1 ♦ Généralités.

En vue de hâter la remise en état des installations de télécommunication et de signalisation dans le cas où elles sont l'objet d'avaries sérieuses, les Régions disposent chacune de deux rames de wagons-magasins, destinées à acheminer rapidement sur les lieux des destructions le matériel et l'outillage nécessaires aux équipes de réparation.

Chaque rame est constituée par quatre fourgons du type Dyi (munis du frein à air) affectés :

- le premier (fourgon n° 1), au matériel de signalisation mécanique,
- le deuxième (fourgon n° 2), au matériel de signalisation électrique,
- le troisième (fourgon n° 3), au matériel de lignes aériennes et de télécommunications,
- le quatrième (fourgon n° 4), au matériel de lignes souterraines.

La charge utile de ces véhicules est de 10 tonnes environ.

Chacun d'eux porte l'inscription « wagon de secours du S.E.S. » suivie du n° d'ordre correspondant.

#### article 2 ♦ Gares d'attache et remisage des rames.

Les rames-magasins ont respectivement pour gares d'attache :

Région de l'Est :	Rame n° 1 NANCY
	Rame n° 2 BLESME
Région du Nord :	Rame n° 1 CHANTILLY
	Rame n° 2 ARRAS
Région de l'Ouest :	Rame n° 1 NANTERRE (Parc du Sce V.B.)
	Rame n° 2 ALENÇON
Région du Sud-Ouest :	Rame n° 1 PARIS-AUSTERLITZ
	Rame n° 2 BORDEAUX-SAINT-JEAN
Région du Sud-Est :	Rame n° 1 MONTEREAU
	Rame n° 2 AVIGNON

Les rames sont remisées sur des emplacements déterminés sur place par les Chefs d'Arrondissement V.B. intéressés, après entente avec leurs Collègues du Service de l'Exploitation.



L'emplacement de remisage à donner à chaque rame doit :

- 1° — être d'accès facile,
- 2° — permettre une prise aisée de la rame pour l'incorporation rapide dans les trains,
- 3° — autant que possible, être à l'ombre, sous une halle par exemple, afin de favoriser la bonne conservation des câbles sous tresse et sous caoutchouc, contenus dans le fourgon n° 3.

### **article 3 ♦ Contenance des rames-magasins.**

Sur chaque Région, une instruction de service donne l'inventaire détaillé du matériel et de l'outillage contenus dans les rames en service sur la Région considérée.

### **article 4 ♦ Fermeture.**

Les fourgons-magasins sont munis de scellés. Leur fermeture est assurée au moyen de serrures ; les Arrondissements, sur chaque Région, sont munis des clés permettant l'accès à chacun des fourgons-magasins.

### **article 5 ♦ Gérance.**

Les rames-magasins sont gérées par les Chefs des Arrondissements V.B. sur lesquels elles sont garées. Les Agents spécialement chargés de la gérance des rames veillent à ce que le matériel de secours soit toujours au complet ; dès la rentrée des rames, ils font l'inventaire du matériel et ils font rétablir le chargement ; en outre, ils font replomber les portes. Il leur appartient également de faire vérifier périodiquement l'intégrité des plombs.

### **article 6 ♦ Demande d'une rame-magasin.**

En cas de besoin, le Chef de l'Arrondissement V.B. intéressé demande au Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de sa Région, l'envoi de la ou des rames-magasins (1) qui lui sont nécessaires. Exceptionnellement, si les communications téléphoniques avec le Service Régional sont interrompues, il peut s'adresser directement aux Chefs d'Arrondissement V.B. chargés de la gérance des rames. Ce cas exceptionnel mis à part, l'expédition des rames ne doit pas être effectuée sans l'autorisation du Chef de Service de la Voie et des Bâtiments : les destructions pouvant affecter simultanément le territoire de plusieurs Arrondissements, il importe, en effet, que le mouvement des rames soit réglé en conséquence.

### **article 7 ♦ Expédition et incorporation dans les trains.**

Les rames-magasins peuvent être incorporées dans les trains express et rapides.

La désignation du train d'acheminement doit toujours être décidée d'accord avec le Chef de la gare d'attache intéressé, après visite des véhicules par le Service local du Matériel.

### **article 8 ♦ Retour des rames-magasins.**

Dès qu'une rame n'est plus nécessaire, ou est vide de son contenu, le Chef de l'Arrondissement V.B. la fait renvoyer **sans délai** sur sa gare d'attache en avisant le Service Régional, ainsi que l'Arrondissement chargé de sa gérance. La réserve des wagons doit être reconstituée **immédiatement**.

### **article 9 ♦ Taxation du transport.**

Les rames circulent gratuitement.

### **article 10 ♦ Entretien.**

Les Chefs d'Arrondissement V.B. chargés de la Gérance des rames s'entendent avec leur Collègue du Service du Matériel pour désigner les Postes chargés de la visite et du graissage des rames ainsi que l'établissement chargé des travaux de revision ou réparation. Les menues réparations du ressort du Service du Matériel sont effectuées par les visiteurs dans les mêmes conditions que pour les véhicules du Service Commercial.

Le délai de revision périodique des rames est fixé à un an.

L'envoi des rames dans les ateliers ou entretiens (ou le retrait d'un véhicule) doit faire l'objet d'un programme précis établi par les Arrondissements intéressés.

Des consignes locales doivent préciser ces dispositions.

Paris, le 23 juillet 1943.

*Le Directeur Général,*  
**R. LE BESNERAIS.**

♦ (1) En principe, les fourgons de chaque rame constituent une unité et circulent en bloc. Toutefois, exceptionnellement, les fourgons peuvent être utilisés séparément.